



# MÄRJAMAA VALLAVOLIKOGU

## OTSUS

Märjamaa

19. juuni 2012 nr 161

### Kõrtsu kinnistu detailplaneeringu kehtestamine

#### HALDUSAKTI PÕHJENDUSED

##### 1. Olemasolev olukord

Planeeritav maa-ala asub Märjamaa vallas Orgita külas Tallinn-Pärnu-Ikla maantee ja Märjamaa-Koluvere maantee vahelisel maa-alal.

Planeeritava ala suurus on 0,22 hektarit.

Planeeritavasse alasse jääb ärimaa sihtotstarbega Kõrtsu maaüksus, kus asub olemasolev õigusliku alusega püstitatud 1-korruseline ärihoone (baar) ehitusaluse pinnaga 399 m<sup>2</sup>.

Planeeringuala külgnab idast T 4 Tallinn-Pärnu-Ikla maanteega (põhimaantee) ning läänest T 29 Märjamaa-Koluvere maanteega (tugimaantee) ja kergliiklusteega. Põhjast külgnab planeeringuala reformimata riigimaaga ning lõunast ärimaa sihtotstarbega Orgita bensiinijaama kinnistuga, millel asub Statoil Fuel & Retail Eesti AS-le (kuni 01.03.2012. a ärinimi AS Eesti Statoil) kuuluv Statoili tankla.

Juurdepääs planeeringualale toimub nii Tallinn-Pärnu-Ikla maanteelt kui ka Märjamaa-Koluvere maanteelt.

Suurimatest asumitest jääb edela suunas ligikaudu 1,2 kilomeetri kaugusele Märjamaa alev.

Planeeritaval maa-alal asub Kõrtsu kinnistu (pindala 2217m<sup>2</sup>, sihtotstarve ärimaa), mis on eraomandis (omanik AS Saare Olerex).

Planeeritavale maa-alale laienevad Tallinn-Pärnu-Ikla ja Märjamaa-Koluvere maanteede kaitsevööndid (50 m äärmise sõiduraja teljest) ja Tallinn-Pärnu-Ikla maantee sanitaarkaitsevöönd (300 meetrit sõidutee servast).

Maa-ala reljeef on suhteliselt tasane, absoluutkõrgus ~40 meetrit merepinnast. Kaitstavaid loodusobjekte planeeringualal ei leidu. Planeeritaval alal kasvavad üksikud kuused ning lehtpuud.

Kõrtsu maaüksuse kinnistul on olemas elektrivarustuse, veevarustuse ning kanalisatsiooni liitumispunktid. Planeeritavat ala läbivad sidekaablid ning Orgita bensiinijaama kinnistus

teenindav madalpinge elektriõhuliin, veetrass ja sademevee kanalisatsioon. Planeeritavast maa-alast põhja poole jääval reformimata riigimaal asub posti küljes olev „Bensiini“ alajaam.

## **2. Märjamaa valla üldplaneering**

Märjamaa Vallavolikogu 20.06.2000.a. määrusega nr 11 kehtestatud Märjamaa valla üldplaneeringu järgi jääb planeeritav ala äri-, teeninduse, väikeettevõtluse maale. Märjamaa Vallavolikogu 15. juuni 2010. a. otsusega nr 59 on vastavalt planeerimisseaduse § 29 üle vaadatud Märjamaa vallas kehtivad üldplaneeringud ning otsustatud need kehtima jätta.

Kõrtsu kinnistu detailplaneering (edaspidi ka Detailplaneering) vastab Märjamaa valla kehtivale üldplaneeringule ja on sellega kooskõlas.

## **3. Detailplaneeringu lähtealused**

Detailplaneeringu lähtedokumentideks selle koostamisel on olnud:

- Üleriigiline planeering Eesti 2010;
- Rapla maakonnaplaneering;
- Märjamaa valla üldplaneering (OÜ Disarek; kinnitatud Märjamaa Vallavolikogu 20.06.2000 määrusega nr 11);
- Märjamaa valla ehitusmäärus (kinnitatud Märjamaa Vallavolikogu 17.06.2003 määrusega nr 36);
- Õigusaktid, projekterimismid ja Eesti standardid (EVS 843:2003 „Linnatänavad“, EVS 809-1:2002 „Kuritegevuse ennetamine. Linnaplaneerimine ja arhitektuur. Osa 1: Linnaplaneerimine“);
- Rapla maakonnaplaneeringu Tallinn-Pärnu-Ikla maantee teemaplaneering (algatatud Rapla Maavanema 07.05.2009 korraldusega nr 313);
- Asendiplaaniline eskiislahendus (Tareke Projekt OÜ);
- Kõrtsu kinnistu geodeetiline alusplaan (OÜ KT Geodeesia, töö nr 12/10, 2010).

## **4. Detailplaneeringus kavandatu**

Märjamaa Vallavalitsuse 30.11.2010 korraldusega nr 1034 on algatatud Märjamaa vallas Orgita külas Kõrtsu kinnistu detailplaneering. Planeeritava ala suurus on 2217 m<sup>2</sup>. Detailplaneeringu eesmärk on määrata kinnistul ehitusõigus, parkimise ja liikluse korraldamine, tehnovõrkude ja -rajatiste asukohad, keskkonnakaitselised abinõud ning haljastuse ja heakorrapõhimõtted. Kinnistule planeeritakse rajada tankla-teenindusjaam. Detailplaneeringus on määratud ehitusõigus 1-korruselise ärihoone (tankla teenindushoone) ehitamiseks. Olemasolev hoone lammutatakse.

Krundi kasutamise sihtotstarve on 100 % ärimaa, hoonete suurim lubatud arv krundil 2, hoonete suurim lubatud hoonealune pindala 470 m<sup>2</sup> (koos varikatusega), 285 m<sup>2</sup> (ilma varikatusega), ehitiste suurim lubatud kõrgus 5,4 m (tankla varikatus), 4,0 m (teenindushoone).

Detailplaneeringuga on määratud arhitektuursed nõuded hoone ehitusprojekti koostamiseks – hoonestusviis – lahtine; hoonetele projekteerida lamekatus; välisviimistluse materjalideks plekk, keraamilised fassaadiplaadid, fassaadilamellid, teras, puit, klaas; domineerivateks värvitoonideks must, tumehall ja kollane (juhindudes ettevõtte väljakujunenud värvikombinatsioonist); piirdeaedu mitte rajada.

Juurdepääs planeeringualale toimub idast T 4 Tallinn-Pärnu-Ikla maanteelt (põhimaantee) ning läänest Märjamaa poolt tulles T 29 Märjamaa-Koluvvere maanteelt (tugimaantee). Vastavalt

detailplaneeringu lahendusele on tulevikus tanklasse keelatud vasakpööre tugimaanteelt T 29 Märjamaa-Konuvere.

Rapla maavanema 07.05.2009 korraldusega nr 313 algatati Rapla maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 44,0-92,0“ koos keskkonnamõju strateegilise hindamisega (edaspidi ka Teemaplaneering). Teemaplaneeringu eesmärgiks on riigi põhimaantee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla vastavusse viimine I klassi maanteele esitatavate nõuetega. Teemaplaneeringuga määratakse muuhulgas ka ristmike ning ristete asukohad. Seoses riigi põhimaantee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla kavandamisega 2+2 sõidurajaga maanteeks muutub planeeringu realiseerumisel piirkonna liikluskorraldus. Liikluskorralduse muutus tähendab, et tulevikus jääb Kõrtsu kinnistule kavandatav tankla teenindama Tallinn-Pärnu-Ikla maanteelt ainult Tallinn-Pärnu suunal liikujaid. Tanklasse pääs Pärnu poolt ning tanklast väljumine Tallinna suunale ei ole 2+2 sõidurajaga maantee rajamisel enam võimalik.

Detailplaneeringuga on kinnistule ette nähtud künniste rajamine, et piirata autode liikumiskiirust, suurendada tankla territooriumil liiklusohutust ja muuta vahetu läbisõit tanklast ebamugavaks.

Planeeringuala asub riigimaanteede sanitaarkaitsevööndis, mistõttu võib maanteeliiklusest põhjustatud müratase perioodiliselt ületada sanitaarnormidega kehtestatud piirnorme. Sellest tulenevalt on detailplaneeringus ette nähtud rahvatervise seaduse §8 lõike 2 punkti 17 alusel kehtestatud Sotsiaalministri 04.03.2002 määruses nr 42 esitatud normmüratasemete tagamiseks leevendavate meetmete tarvitusele võtmine tervise kaitseks (ehitamisel näha ette konstruktiivsed meetmed müratasemete vähendamiseks planeeritavate hoonete müratundlikes siseruumides; projekteeritava hoone välispiirete konstruktsioonid projekteerida teepoolsel küljel minimaalselt selliselt, et mitmest erineva heliisolatsiooniga elemendist välispiirde ühisisolatsioon oleks olenevalt planeeritavate hoonete ruumide otstarbest ja asukohast ligikaudu 35-45 dB; akende valikul tähelepanu pöörata akende heliisolatsioonile transpordimüra suhtes; välispiirde nõutava heliisolatsiooni tagamisel arvestada, et ventileerimiseks ettenähtud elemendid (tuulutusavad aknakonstruktsioonis või värskeõhuklapid välisseinas) ei vähendaks välispiirde heliisolatsiooni sel määral, et lubatav müratase ruumis oleks ületatud).

Parkimine on lahendatud omal krundil. Parkimiskohtade arvutusel on lähtutud EVS 843:2003 „Linnatänavad“ äärelinna normatiivist, mille järgi on äärelinna puhul tarvis 1 parkimiskoht 20 suletud brutopinna ruutmeetri kohta. Arvestades planeeritava hoone suletud netopinda (285m<sup>2</sup>) on normatiivne parkimiskohtade arv 15, detailplaneeringus krundil on ette nähtud 18 parkimiskohta.

Detailplaneeringust nähtuvalt tuleb detailplaneeringu elluviimisel arvestada Keskkonnaministri 31.01.2005 määrusega nr 4 „Bensiini veo ja bensiini terminalides ning tanklates hoidmise nõuded lenduvate orgaaniliste ühendite heitkoguste piiramise eesmärgil“.

Planeeritaval kinnistul leiduvad üksikud okas- ja lehtpuud, mis on ette nähtud likvideerida. Planeeringuga on ette nähtud tankla territooriumil pidev heakorra tagamine, sh madalhaljastust (hekk, põõsad vms) istutamine.

Jäätmete kogumise kohad on ette nähtud nii hoonesse kui ka hooneväliselt või krundile. Jäätmete kogumiskohtade asukohad täpsustatakse ehitusprojekti.

Tuleohutusnõuded ja meetmed on määratud vastavalt Vabariigi Valitsuse 27.10.2004 määrusele nr 315 „Ehitisele ja selle osale esitatavad tuleohutusnõuded“. Tule leviku tõkestamiseks on hoone planeeritud olemasolevast naaberkrundil asuvast hoonest 8 m kaugusele. Detailplaneeringus on määratud tuleohutusnõuded ehitusprojekti koostamiseks.

Planeeritava ala välistulekustutuse veevajadus on 10 l/s kolme tunni jooksul, mis saadakse planeeritavast tuletõrje veemahutist ( $V=108m^3$ ), mille asukoht täpsustub ehitusprojekti koostamise staadiumis.

Planeeritav ala on ööpäevaringselt valgustatud ning tänu teenindusjaamale ka ööpäevaringselt mehitatud, mis vähendab tunduvalt võimalikku vandalismohtu. Detailplaneeringus on ette nähtud kuritegevuse riskide vähendamise soovitusel ehitusprojekti koostamiseks.

Tehnovõrkude lahendus on põhimõtteline ning täpsustatakse ehitusprojekti staadiumis tehnovõrkude valdajalt taotletud tehniliste tingimuste alusel. Krundi vee- ja kanalisatsioonivarustuse lahenduse aluseks on Aktsiaseltsi Matsalu Veevõrk tehnilised tingimused. Kinnistule on planeeritud veeühendus Märjamaa-Koluvere tee olemasolevast veetorustikust. Planeeritud ala reovee kanalisatsiooni eelvooluks on Märjamaa-Koluvere tee olemasolev reovee kanalisatsioonitorustik. Kinnistule jääb kasutusele olemasolev kanalisatsiooniühendus Märjamaa-Koluvere teel. Kasutusest väljajäävad vee- ja kanalisatsioonitorud likvideeritakse, otsad sulgetakse kaevudes. Planeeritud ala sademevee kanalisatsiooni eelvooluks on Märjamaa-Koluvere tee olemasolev sademevee kanalisatsioonitorustik. Sademeveed platsilt enne eelvoolu suunamist tuleb puhastada õlipüüdjas, mille asukoht antakse ehitusprojektiga. Detailplaneeringu projekti elektrivarustuse osa lahenduse aluseks on Eesti Energia osauhingu Jaotusvõrk Rapla – Järva regiooni poolt välja antud tehnilised tingimused. Krundi soojavarustus on planeeritud lahendada elektrikütte või mõne alternatiivse keskkonnasõbraliku kütteviisi baasil. Kõik tehnovõrkude servituudi vajadusega alad on detailplaneeringu joonistel tähistatud.

## **5. Detailplaneeringu menetlus ja kooskõlastused**

Detailplaneeringu koostamise algatamist taotles 16.09.2010 avaldusega AS Saare Olerex, kes soovis detailplaneeringu algatamist Kõrtsu kinnistule tankla-teenindusjaama rajamiseks ehitusõiguse määramiseks.

Kõrtsu kinnistu detailplaneeringu koostamine algatati Märjamaa Vallavalitsuse 30.11.2010 korraldusega nr 1034, eesmärgiga määrata kinnistul ehitusõigus, parkimise ja liikluse korraldamine, tehnovõrkude ja -rajatiste asukohad, keskkonnakaitse abinõud ning haljastuse ja heakorrapõhimõtted.

Detailplaneeringu algatamisel on vastavalt keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KHKS) § 33 lg 1 p-le 3 hinnatud detailplaneeringu algatamisega kaasnevat keskkonnamõju ning kaalutud keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) algatamist või mittealgatamist. Märjamaa Vallavalitsus otsustas mitte algatada Märjamaa vallas Orgita külas Kõrtsu kinnistu detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilist hindamist, kaaludes KHKS § 6 lg-s 2-4 sätestatud aluseid, kuna:

- detailplaneeringuga ei kavandata KHKS §6 lg 1 nimetatud tegevusi;
- detailplaneeringu alal ei asu Natura 2000 võrgustiku ala;
- detailplaneeringuga kavandatav tegevus ei avalda olulist negatiivset mõju naaberkinnistutele;
- detailplaneeringu alal on varem toimunud ehitustegevus;
- detailplaneeringuga ei kavandata tootmistegevust ega olulise keskkonnamõjuga ehitustegevust, millega kaasneks keskkonnaseisundi kahjustamist, sh vee, pinnase, õhu saastamist;
- kui ehitusprojekti koostamisel ja ehitiste püstitamisel järgitakse detailplaneeringuga seatud tingimusi ja õigusaktide nõudeid, ei kaasne detailplaneeringu ellurakendamisega tõenäoliselt olulist negatiivset keskkonnamõju;

- Detailplaneeringuga kavandatav tegevus ei põhjusta loodusvarade taastumisvõime ega looduskeskkonna vastupanuvõime ületamist, sest planeeringuala on juba varem inimtegevuse poolt kasutusele võetud;
- Planeeringualal ega lähipiirkonnas ei paikne kaitstavaid loodusobjekte, Natura 2000 võrgustiku alasid ega teisi maastikuliselt väärtuslikke või olulisi alasid, mida planeeringuga kavandatavad tegevused võivad mõjutada;
- Märjamaa Vallavolikogu 20.06.2000.a. määrusega nr 11 kehtestatud Märjamaa valla üldplaneeringu järgi jääb planeeritav ala äri-, teeninduse, väikeettevõtluse maale. Seega vastab detailplaneering kehtivale üldplaneeringule;
- tegevusega ei kaasne olulisel määral soojuse, kiirguse ega lõhna teket ning olulist jäätmekke ja müratasemete suurenemist. Valgusreostust tekib sise- ja välisvalgustusest ning sõidukite tuledest, vibratsiooni võib esineda hoone ehitamisel, samuti on tavapärasest suuremas koguses jäätmete teke seotud peamiselt ehitustöödega;
- Detailplaneeringu elluviimisega kaasnevad avariolukordade tekkimine viiakse miinimumini võttes arvesse Eestis kehtivaid õigusakte, projekteerimismorme ja standardeid;
- Detailplaneeringu realiseerimisega ei kaasne piiriülest mõju ning loodusvarade kasutamist.

Detailplaneeringu algatamise teade ilmus maakonnalehes Nädaline, Märjamaa valla ajalehes Märjamaa Nädalaleht ja Märjamaa valla kodulehel veebilehel.

Arvestades, et Rapla maavanema 07.05.2009 korraldusega nr 313 on algatatud Rapla maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 44,0-92,0“ koos keskkonnamõju strateegilise hindamisega ning teemaplaneeringu eesmärgiks on riigi põhimaantee nr 4 Tallinn-Pärnu- Ikla vastavusse viimine I klassi maanteele esitatavate nõuetega, on detailplaneeringu algatamine kooskõlastatud Rapla Maavalitsusega ja Maanteeametiga ning viidatud asutustega on eskiisi koostamisel tehtud koostööd ja peetud kirjavahetust.

Detailplaneeringu eskiisi avalik väljapanek toimus 23.03.2011 - 01.04.2011, millele järgnes avalik arutelu 04.04.2011 kl 16.00. Detailplaneeringu eskiis oli avalikustatud Märjamaa valla kodulehel [www.marjamaa.ee](http://www.marjamaa.ee) ja Märjamaa Vallavalitsuse fuajees (aadressil Tehnika 11, 78304 Märjamaa alev). Teated detailplaneeringu eskiisi avaliku väljapaneku kohta avaldati maakonnalehes Nädaline, Märjamaa valla ajalehes Märjamaa Nädalaleht ja Märjamaa valla kodulehel. Detailplaneeringu eskiisi avalikustamise käigus ei laekunud detailplaneeringu eskiisi ja püstitatud eesmärkide kohta ettepanekuid ega vastuväiteid.

Planeeringu koostamise õiguse korraldamise leping on sõlmitud 28.07.2011 Märjamaa Vallavalitsuse, detailplaneeringu koostaja K-Projekt AS ja huvitatud isik AS Saare Olerex vahel.

Detailplaneeringu koostas K-Projekt AS. Detailplaneering on koostatud kooskõlas Märjamaa Vallavalitsuse 30.11.2010 korraldusega nr 1034 ning selle lisaks oleva detailplaneeringu lähteülesandega.

Seaduses sätestatud ja detailplaneeringu lähteülesandes määratud isikud ja asutused on detailplaneeringu kooskõlastanud, v.a piirinaaber AS Eesti Statoil, kes on detailplaneeringu kooskõlastamisest põhjendamatult keeldunud.

Lääne-Eesti Päästkeskus ja Elion Ettevõtted AS kooskõlastasid detailplaneeringu omapoolseid tingimusi, tähelepanu juhtimisi, märkusi vms esitamata.

AS Matsalu Veevärk on kooskõlastanud detailplaneeringu omapoolsete täiendustepanekuteta, juhtides tähelepanu asjaolule, et veetoru asukoht liitumispunktist kuni Statoilini on orienteeruv

ja sellest tulenev töödemaht võimalik suurenemine AS-le Matsalu Veevärk mingeid lisakohustusi kaasa ei too. Vastava tähelepanu juhtimisega arvestatakse detailplaneeringu kohaselt ehitusprojekti staadiumis.

OÜ Jaotusvõrk arendus-ehitusosakond on detailplaneeringu kooskõlastanud tingimusel, et ehitusprojekti tööjoonisteks täpsustatakse tehnilised tingimused ja tööjoonised kooskõlastatakse täiendavalt. Vastava märkusega on detailplaneeringus arvestatud ja selle kohta tehtud märkus detailplaneeringu seletuskirjas, mille kohaselt tuleb vastavalt täpsustatud koormustele tellida tööjooniste teostamiseks uued tehnilised tingimused ja tööjoonised kooskõlastada täiendavalt Jaotusvõrk OÜ võrguehituse osakonna Tallinn-Harju sektoriga.

Keskkonnaameti Harju-Järva-Rapla regioon on detailplaneeringut kooskõlastades lisanud alljärgnevad märkused:

- keskkonnamõju strateegilise hindamise mitteamatamisel ei ole kaalutletud kõiki vajalikke kriteeriume. Viidatud märkus on täidetud: keskkonnamõju strateegilise hindamise mittevajalikkuse kaalutus sisaldub detailplaneeringu algatamise korralduses. Lisaks on planeerimismenetluse käigus antud küsimust täiendavalt hinnatud ja põhjendatud – detailplaneeringu seletuskirjas on eraldi kaalutud kõiki keskkonnamõju strateegilise hindamise mitteamatamise kriteeriume ning kaalutluses on arvestatud kõikide keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lg-s 3 toodud kriteeriumitega.
- Keskkonnaamet on palunud kajastada detailplaneeringus Keskkonnaministri 31.01.2005. a määrusega nr 4 „Bensiini veo ja bensiini terminalidega ning tanklates hoidmise nõuded lenduvate orgaaniliste ühendite heitkoguste piiramise eesmärgil”. Viidatud märkus on täidetud: detailplaneeringu seletuskirja on lisatud nõue, et detailplaneeringu elluviimisel tuleb arvestada viidatud Keskkonnaministri määruse ja selles toodud nõuetega.
- Keskkonnaamet on palunud detailplaneeringus märkida keskkonnalubade taotlemise vajadus. Viidatud märkus on täidetud: vajalike keskkonnalubade tingimused on toodud detailplaneeringu seletuskirjas.
- Keskkonnaamet on palunud detailplaneeringus märkida tehnovõrkude ja -rajatiste konkreetseid asukohad. Viidatud märkus on täidetud: detailplaneeringus on toodud tehnovõrkude ja -rajatiste asukohad. Detailplaneeringuga seatakse lähtetingimused ja põhimõtted edasiseks projekteerimiseks. Kuna välisvõrkude lahendused võivad tulenevalt võrguvaldajate lähtetingimuste muutmise tõttu muutuda, ei ole välisvõrkude täpsusaste võrreldav ehitusprojekti tasandiga, mistõttu on detailplaneeringusse lisatud märkus, et tehnovõrkude paigutus võib edasise projekteerimise käigus täpsustuda.

Keskkonnaamet on detailplaneeringule Keskkonnaameti 30.06.2011. a kirjas nr HJR 6-5/11/22362-2 tehtud märkuste osas selgitanud, et kui Keskkonnaameti märkustega arvestatakse, siis ei näe Keskkonnaamet põhjust detailplaneeringu uuesti esitamiseks kooskõlastamiseks. Eeltoodu kinnitab, et Keskkonnaameti märkuste puhul ei olnud tegemist sisulise vastuoluga õigusnormides sätestatud nõuetega, vaid pigem vajadusega täpsustada detailplaneeringut mõningates küsimustes.

Maanteeamet on võttes aluseks Teeseaduse §19 lg 2, §25 lg 2, §36, §37, Teede projekteerimise normid ja nõuded (RTL 2000, 23, 303) kooskõlastanud detailplaneeringu ning palunud arvestada, et perspektiivse I klassi maantee (2+2 sõidutee) väljaehitamise muudatub liikluskorraldus vastavalt teemaplaneeringule. Tingimus on teadmiseks võetud, sellega arvestatud detailplaneeringut koostades ja vastav märkus lisatud detailplaneeringu seletuskirja.

Samuti on Rapla Maavalitsus kooskõlastanud detailplaneeringu. Sarnaselt Maanteeametiga on Rapla Maavalitsus juhtinud tähelepanu asjaolule, et Raplamaa maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu realiseerimisel ehk Tallinn-Pärnu-Ikla põhimaantee väljaehitamisel neljarealisena muutub antud piirkonnas liikluskorraldus ning tankla jääb teenindama vaid

Tallinn-Pärnu suunal liiklejaid. Tingimus on teadmiseks võetud, sellega arvestatud detailplaneeringut koostades ja vastav märkus lisatud detailplaneeringu seletuskirja.

Maa-amet on oma kooskõlastuses märkinud, et on tutvunud detailplaneeringu materjalidega ja ei esita planeeringu lahenduse suhtes vastuväiteid. Maa-amet on kooskõlastuses teinud märkuse seoses planeeringualast põhja suunas asuva reformimata maa ja kinnistu suurendamise osas detailplaneeringu seletuskirjast nähtuvate asjaoludega. Maa-ameti märkusega on arvestatud ja seletuskirja ekslikult sattunud viited parandatud. Lisaks on Maa-amet juhtinud tähelepanu kohaliku omavalitsuse kohustusele esitada kehtestatud detailplaneering ühe kuu jooksul planeeringu kehtestamise päevast arvates riigi maakatastri pidajale.

Detailplaneeringu koostamisel kaasas planeerija detailplaneeringu koostamise protsessi naaberkinnistu omaniku AS-i Eesti Statoil.

AS Eesti Statoil on 05.04.2011. a kirjaga nr R-053 teatanud Märjamaa Vallavalitsusele, et AS Eesti Statoil ei saa nõustuda, et detailplaneeringuga kaob Statoilile kuuluvale Orgita bensiinjaama kinnistule juurdepääs Märjamaa-Koluvere maanteelt ning senine võimalus kasutada naaberkinnistut teenindusjaama varustamiseks ja kogumispaagi tühjendamiseks. Lisaks leiab AS Eesti Statoil, et detailplaneeringus ei ole arvestatud maantee kaitsevööndi ja Rapla maakonna arengukavaga, kuna Tallinn-Pärnu-Ikla põhimaanteed planeeritakse neljarealisteks.

Märjamaa Vallavalitsuse, detailplaneeringu koostaja K-Projekt AS, huvitatud isik AS Saare Olerex ja vastuväiteid esitanud AS Eesti Statoil osalusel toimus 01.08.2011. a Märjamaa Vallavalitsuses arutelu, eesmärgiga jõuda kokkuleppele Statoili teenindusjaama hoone tagumise juurdepääsu osas, mis senini oli kulgenud üle Kõrtsu kinnistu.

AS Eesti Statoil on seoses detailplaneeringu koostamisega naaberkinnistule tankla rajamiseks pöördunud ka ise Maanteeameti poole 07.09.2011. a kirjaga ja saanud sellele Maanteeametilt 06.10.2011. a vastuse.

Märjamaa Vallavalitsus võttis detailplaneeringu vastu 04.10.2011 korraldusega nr 776 ja saatis selle avalikule väljapanekule. Detailplaneeringu avalik väljapanek toimus 20.10.2011 – 03.11.2011 Märjamaa Vallavalitsuse fuajees (aadressil Tehnika 11, 78304 Märjamaa alev) ja Märjamaa valla kodulehel [www.marjamaa.ee](http://www.marjamaa.ee). Teated planeeringu avaliku väljapaneku kohta avaldati maakonnalehes Nädaline, Märjamaa valla ajalehes Märjamaa Nädalaleht ja Märjamaa valla kodulehel. Avaliku väljapaneku tulemuste tutvustamiseks toimus avalik arutelu 07.11.2011.a.

Avaliku väljapaneku käigus esitas AS Eesti Statoil 03.11.2011. a vastuväited Kõrtsu kinnistu detailplaneeringule, leides, et detailplaneering ei ole kooskõlas Rapla maakonna arengukavaga, detailplaneeringus ei ole arvestatud täielikult Teemaplaneeringu ja maantee kaitsevööndiga, ei ole tagatud eraldi sisse- ja väljasõit, pärisuunaline liiklus ning liiklusohutus, ei ole arvestatud Keskkonnaameti märkustega detailplaneeringule ning planeeringulahendus sulgeb senise juurdepääsu Statoilile kuuluvale Orgita bensiinjaama kinnistule.

Avaliku väljapaneku tulemuste tutvustamiseks toimus avalik arutelu 07.11.2011.a.

Märjamaa Vallavalitsus saatis vastuväite esitajale 29.11.2011 vastuse vastuväidetele, toetades ja jagades detailplaneeringu koostaja K-Projekt AS 28.11.2011 seisukohti.

14.12.2011 toimus Kõrtsu kinnistu detailplaneeringu täiendav avalik arutelu. Täiendaval avalikul arutelul esitas AS Eesti Statoil täiendava vastuväite ja rõhutas, et ei arvesta Märjamaa

Vallavalitsuse poolt 29.11.2011 esitatud Märjamaa Vallavalitsuse põhjendatud vastusena vastuväidetele.

Märjamaa Vallavalitsus esitas 06.01.2012 täiendava vastuse 03.11.2011 ja 14.12.2011 AS Eesti Statoil vastuväidetele.

AS Eesti Statoil esitas Märjamaa Vallavalitsusele 05.01.2012. a AS EA-Reng ekspertarvamuse „K-Projekt AS töö nr 11017 „Kõrtsu maaüksuse detailplaneering“ kohta“, töö nr 906-LTR-001.

Märjamaa Vallavalitsus on 20.01.2012 vastanud AS-le Eesti Statoil seoses 05.01.2012. a esitatud AS EA-Reng ekspertarvamusega.

Arvestades, et detailplaneeringu koostamisel ei arvestatud kõiki AS Eesti Statoil vastuväiteid, esitas Märjamaa Vallavalitsus 22.02.2012. a detailplaneeringu PlanS § 21 lg 4 ja § 23 lg 3 p 5 alusel järelevalve teostamiseks Rapla maavanemale.

Rapla maavanem korraldas vastuväiteid esitanud isiku ja planeeringu koostamist korraldava omavalitsuse ärakuulamiseks arutelu 20.04.2012. a.

Rapla Maavalitsus on 25.05.2012. a esitanud detailplaneeringu dokumentatsiooni järelevalve tulemused ja seisukoha avaliku väljapaneku käigus laekunud vastuväidete osas. Maavanem on asunud seisukohale, et AS Eesti Statoil poolt esitatud vastuväited ja seisukohad ning täiendavalt esitatud põhjendused on mõistetavad, kuid neid ei ole mõistlik ega võimalik täies mahus arvestada detailplaneeringu koostamisel. Maavanem on teinud planeeringu koostajale K-Projekt AS-le ettepaneku läbi töötada ja võimalusel rakendada AS Eesti Statoil poolt tellitud ja AS EA-Reng poolt koostatud dokumendis „Ekspertarvamus K-Projekt AS töö nr 11017 „Kõrtsu maaüksuse detailplaneering“ kohta“ toodud ettepanekuid ja lahendusi planeeringualal. Maavanem on detailplaneeringu heaks kiitnud ja teinud Märjamaa Vallavalitsusele ettepaneku jätkata planeeringu menetlusprotsessi ja detailplaneering kehtestada.

Detailplaneeringu koostaja K-Projekt AS on maavanema ettepanekul täiendavalt läbi töötanud ja kaalunud AS EA-Reng poolt koostatud dokumendis „Ekspertarvamus K-Projekt AS töö nr 11017 „Kõrtsu maaüksuse detailplaneering“ kohta“ toodud ettepanekuid ja lahendusi planeeringualal ning esitanud Märjamaa Vallavalitsusele 01.06.2012. a ettepanekute ja lahenduste täiendava kaalumise tulemused, leides, et AS EA-Reng arvamuses kirjeldatud parkimiskorralduse lahenduse puhul ei ole tegemist ainuvõimaliku parkimiskorraldusega ning detailplaneeringus ette nähtud parkimiskohtadele parkimine on tehniliselt võimalik nii nina ees sõites kui tagurdades, samuti on planeeringualal tagatud riskivaba manööverdamisvõimalus – detailplaneeringus on planeeringualale väljapakutud võimalikult hea lahendus. Lisaks on planeeringulahenduse heaks kiitnud Maanteeamet kui liiklusohutuse ja liikluslahenduste osas hinnangu andmisel pädev asutus, mis kinnitab planeeringulahenduse sobivust ja liiklusohutuse tagatust.

## **6. Avaliku väljapaneku tulemused**

Planeeringu eskiisi avalik väljapanek toimus 23.03.2011 - 01.04.2011, millele järgnes avalik arutelu 04.04.2011 kl 16.00. Detailplaneeringu eskiisi oli avalikustatud Märjamaa valla kodulehel [www.marjamaa.ee](http://www.marjamaa.ee) ja Märjamaa Vallavalitsuse fuajees (aadressil Tehnika 11 78304 Märjamaa alev). Teated eskiisi avaliku väljapaneku kohta avaldati maakonnalehes Nädaline, Märjamaa valla ajalehes Märjamaa Nädalaleht ja Märjamaa valla kodulehel. Eskiisi avalikustamise käigus ei laekunud detailplaneeringu eskiisi ja püstitatud eesmärkide kohta ettepanekuid ega vastuväiteid.



Planeeringu koostamisel kaasas planeeriija detailplaneeringu koostamise protsessi naaberkinnistu omaniku, ühiselt arutati võimaliku täiendavate juurdepääsu teemat AS Eesti Statoil kinnistule, arutelu toimus 01.08.2011. Arutelul jõuti tulemuseni, et AS Saare Olerex ja AS Eesti Statoil lepivad kokku võimaliku lahenduse Statoili teenindusjaama hoonele juurdepääsu tagamise osas. Vastu tulles AS Eesti Statoil soovidele nähti detailplaneeringus ette konkreetne juurdepääsuala Statoili teenindushoonele Kõrtsu kinnistu nurgas, et oleks võimalik teenindusjaama varustada. Asjaolu, et teenindav transport peab vajadusel teenindusjaama juurde sõites või sealt lahkudes tagurdama, ei tähenda, et juurdepääsu ei oleks võimaldatud või et võimaldatud juurdepääs on ebapiisav. Detailplaneeringus ette nähtud juurdepääs Statoili teenindusjaamale selle varustamiseks ja kogumispaagi tühjendamiseks on piisav ning selle planeerimisel on arvestatud ka vajaliku manööverdamisruumiga. Statoilile kuuluval Orgita bensiinjaama kinnistul on tagatud juurdepääs avalikult kasutatavale Tallinn-Pärnu põhimaanteele. Asjaolu, et AS Eesti Statoil kasutas seni enda poolt soovitud ulatuses õigusliku aluseta Kõrtsu kinnistut tugimaanteelt Statoili kinnistule pääsemiseks, ei anna õigustust nõuda edaspidi piiramatus ulatuses võõra kinnistu kasutamist. AS-l Eesti Statoil ei ole õigust nõuda Kõrtsu kinnistu kasutamist, veel vähem võõra kinnistu kasutamist senises mahus. AS-l Eesti Statoil puudub õiguslik alus täiendava juurdepääsu nõudmiseks üle Kõrtsu kinnistu. AS Eesti Statoil väide, et planeeringulahendus sulgeb juurdepääsu Statoili kinnistule, on eeltoodust tulenevalt alusetu ning ei saa olla detailplaneeringu kehtestamata jätmise aluseks.

Märjamaa Vallavalitsus võttis detailplaneeringu vastu 04.10.2011 korraldusega nr 776 ja saatis selle avalikule väljapanekule. Detailplaneeringu avalik väljapanek toimus 20.10.2011 – 03.11.2011 Märjamaa Vallavalitsuse fuajees (aadressil Tehnika 11, 78304 Märjamaa alev) ja Märjamaa valla kodulehel [www.marjamaa.ee](http://www.marjamaa.ee). Teated planeeringu avaliku väljapaneku kohta avaldati maakonnalehes Nädaline, Märjamaa valla ajalehes Märjamaa Nädalaleht ja Märjamaa valla kodulehel. Avaliku väljapaneku tulemuste tutvustamiseks toimus avalik arutelu 07.11.2011.a.

Avaliku väljapaneku käigus esitas AS Eesti Statoil 03.11.2011 vastuväited Kõrtsu kinnistu detailplaneeringule. AS Eesti Statoil vastuväidete kohaselt ei ole detailplaneering kooskõlas Rapla maakonna arengukavaga, detailplaneeringus ei ole arvestatud täielikult Teemaplaneeringu ja maantee kaitsevööndiga, ei ole tagatud eraldi sisse- ja väljasõit, pärisuunaline liiklus ning liiklusohutus, ei ole arvestatud Keskkonnaameti märkustega detailplaneeringule ning planeeringulahendus sulgeb senise juurdepääsu Statoilile kuuluvale Orgita bensiinjaama kinnistule.

Märjamaa Vallavalitsus saatis vastuväite esitajale 29.11.2011 vastuse vastuväidetele, toetades ja jagades detailplaneeringu koostaja K-Projekt AS 28.11.2011 seisukohti. Vastuväidetele esitatud vastusest nähtuvalt leiab Märjamaa Vallavalitsus AS Eesti Statoil vastuväiteid kaaludes, et detailplaneering on kooskõlas Rapla maakonna arengukava ja Rapla maakonnaplaneeringut täpsustava Tallinn-Pärnu-Ikla maantee teemaplaneeringuga ning teiste seadusest planeeringule tulenevate nõuetega. Detailplaneeringus on arvestatud Rapla maakonna arengukava ja Rapla maakonnaplaneeringut täpsustava Tallinn-Pärnu-Ikla maantee teemaplaneeringuga. Detailplaneeringus on ette nähtud, et seoses riigi põhimaantee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla kavandamisega 2+2 sõidurajaga maanteeks muutub teemaplaneeringu realiseerumisel piirkonna liikluskorraldus, mis tähendab, et tulevikus Teemaplaneeringu realiseerumisel jääb Kõrtsu kinnistule kavandatav tankla teenindama Tallinna-Pärnu-Ikla maanteelt ainult Tallinn-Pärnu suunal liikujaid. Detailplaneeringu põhijoonisel on märkus, mille kohaselt tankla-teenindusjaama arendaja ja/või operaator on teadlik ning arvestab Detailplaneeringu koostamisel ja edasise tegevuse kavandamisel, et lähtudes riigimaanteede arendamise vajadusest, sh liiklusintensiivsuse kasv ja täiendavad meetmed liiklusohutuse tagamiseks, võib muutuda piirkonna liiklusskeem ning seoses liiklusskeemi muutmisega jääb kavandatav tankla teenindama vaid Tallinn-Pärnu suunal liiklejaid. Detailplaneeringu algatamise osas 21.10.2010. a Märjamaa vallas toimunud

arutelul jõudsid Rapla Maavalitsuse ja Teemaplaneeringu tee-ehituslikku osa koostatava Reaalprojekt OÜ esindajad ühisele järeldusele, et ükskõik millise Tallinn-Pärnu-Ikla laiendamise trassivariandi valikul on Detailplaneeringu alusel kavandatud arendus võimalik ja ei takista Via Baltica edasist planeerimist ja elluviimist. Detailplaneeringu koostamisel on tehtud koostööd Teemaplaneeringu koostamist juhtiva Rapla Maavalitsusega. Rapla Maavalitsus on 04.08.2011. a andnud detailplaneeringule kooskõlastuse, mille kohaselt „Detailplaneeringu seletuskirjast ja joonistelt on näha, et planeeringu koostamisel on koostööd tehtud Via Baltica teemaplaneeringu koostajatega ning arvestatud on väljatöötatud trassialternatiividega Orgita küla ja Märjamaa alevi piirkonnas. Eeltoodut arvesse võttes on Rapla Maavalitsus kooskõlastanud Kõrtsu maauksuse detailplaneeringu. Teemaplaneeringu koostamist juhtiv Rapla Maavalitsus on detailplaneeringu menetluses läbivalt olnud seisukohal, et detailplaneering ei ole vastuolus Teemaplaneeringuga ega planeeritava ehitise rajamine ei takista põhimaantee laiendamist. Arvestades, et detailplaneeringuga kavandatu ei takista põhimaantee laiendamist, ei saa detailplaneering olla vastuolus ka Rapla maakonna arengukavaga, mis rõhutab põhimaantee laiendamise olulisust ja sellest tulenevalt keelab maantee laiendamist takistavatele ehitistele ehituslubade väljastamise. Detailplaneeringu koostamisel on igakülgset arvestatud detailplaneeringu mõjuga Tallinn-Pärnu-Ikla põhimaantee laienemisele. Detailplaneering on kooskõlas maakonna arengukava ja teemaplaneeringuga ning arvestab pikaajalise ruumilise arengu suundumustega planeeringu piirkonnas, sh Tallinn-Pärnu-Ikla põhimaantee kavandatava laienemisega.

Arvestades, et Maanteeamet on detailplaneeringu kooskõlastanud, ei oma Statoili vastuväited väidetavast vastuolust Projekteerimismõõtmistega sisulist tähendust. Lisaks on Maanteeametil muuhulgas õigus minna mööda Projekteerimismõõtmistes sätestatud nõuetest.

Detailplaneeringus on arvestatud Keskkonnaameti märkustega ning vastavad muudatused, täpsustused Detailplaneeringusse sisse viidud. Statoili seisukoht, et Detailplaneeringus ei ole arvestatud Keskkonnaameti märkustega, on alusetu ja paljasõnaline. Detailplaneering on kooskõlastatud Keskkonnaametiga ja vastab keskkonnakaitsealastele nõuetele.

Detailplaneeringus on tagatud juurdepääs Statoili kinnistule. Vastu tulles AS Eesti Statoil soovidele nähti detailplaneeringus ette konkreetne juurdepääsuala Statoili teenindushoonele Kõrtsu kinnistu nurgas, et oleks võimalik teenindusjaama varustada. Asjaolu, et teenindav transport peab vajadusel teenindusjaama juurde sõites või sealt lahkudes tagurdama, ei tähenda, et juurdepääsu ei ole võimaldatud või et võimaldatud juurdepääs on ebapiisav. Detailplaneeringus ette nähtud juurdepääs Statoili teenindusjaamale selle varustamiseks ja kogumispaagi tühjendamiseks on piisav ning selle planeerimisel on arvestatud ka vajaliku manööverdamisruumiga. Statoilile kuuluval Orgita bensiinijaama kinnistul on tagatud juurdepääs avalikult kasutatavale Tallinn-Pärnu põhimaanteele. Asjaolu, et AS Eesti Statoil kasutas seni enda poolt soovitud ulatuses õigusliku aluseta Kõrtsu kinnistut tugimaanteelt Statoili kinnistule pääsemiseks, ei anna õigust nõuda edaspidi piiramatus ulatuses võõra kinnistu kasutamist. AS-l Eesti Statoil ei ole õigust nõuda Kõrtsu kinnistu kasutamist, veel vähem võõra kinnistu kasutamist senises mahus. AS-l Eesti Statoil puudub õiguslik alus täiendava juurdepääsu nõudmiseks üle Kõrtsu kinnistu. AS Eesti Statoil väide, et planeeringulahendus sulgeb juurdepääsu Statoili kinnistule, on eeltoodust tulenevalt alusetu ning ei saa olla detailplaneeringu kehtestamata jätmise aluseks.

14.12.2011 toimus Kõrtsu kinnistu detailplaneeringu avalikustamise täiendav arutelu. Täiendaval avalikul arutelul esitas 14.12.2011 AS Eesti Statoil täiendava vastuväite ja rõhutas, et ei arvesta 29.11.2011 esitatut Märjamaa Vallavalitsuse põhjendatud vastusena vastuväidetele. Märjamaa Vallavalitsuse esitas 06.01.2012 täiendava vastuse 03.11.2011 ja 14.12.2011 AS Eesti Statoil vastuväidetele, kus selgitas veelkord seisukohtade kujunemist ning kinnitas, et 28.11.2011 Advokaadibüroo VARUL poolt koostatud seisukohtad ühtivad Märjamaa Vallavalitsuse

omadega ning seega võib 28.11.2011 edastatud vastust lugeda Märjamaa Vallavalitsuse seisukohaks ja vastuseks vastuväidetele.

Märjamaa Vallavalitsus tutvus 06.01.2012. vastuse koostamisel põhjalikult esitatud vastuväidetega, analüüsis täiendavalt planeeringulahendust ja esitas täiendavaid küsimusi planeeringu menetluse kaasatud osapooltele (Maanteeametile, Rapla Maavalitsusele).

Märjamaa Vallavalitsus ei saa nõustuda esitatud vastuväitega, et detailplaneering ei arvesta Tallinn-Pärnu-Ikla mnt teemaplaneeringuga. Nimetatud teemaplaneeringus reserveeritakse maa-ala 650 m laiusele võimalikule trassialale. Planeeritava tee täpne asukoht ja sellest lähtuvalt ka projekteerimismääratud kaugused maanteest selguvad teemaplaneeringu järgmises planeeringufaasis. Detailplaneeringu algatamise eel toimus Rapla Maavalitsuses arutelu detailplaneeringu võimalikust mõjust koostatavale teemaplaneeringule. Arutelu tulemusel selgus, et detailplaneeringu alusel kavandatav arendus on sellisel kujul võimalik ja ei takista Tallinn-Pärnu-Ikla maantee edasist planeerimist ja laienduse elluviimist. Planeeringu menetluse käigus on täiendavalt tehtud koostööd erinevate osapooltega ja põhjalikult kaalutud detailplaneeringu võimalikku mõju planeeritava põhimaantee laienemisele. Märjamaa Vallavalitsus on seisukohal, et kooskõlastatud ja vastuvõetud planeeringulahendus ei takista Tallinn-Pärnu-Ikla maantee teemaplaneeringu edasist menetlust ja hilisemat arendust. Detailplaneering arvestab Tallinn-Pärnu-Ikla maantee 2+2 sõidurajaga maanteeks kavandamist, sest vastavalt detailplaneeringule jääb Kõrtsu kinnistule kavandatav tankla teenindama Tallinn-Pärnu-Ikla maanteelt ainult Tallinn-Pärnu suunal liikujaid.

AS Eesti Statoil sõnul on eiratud projekteerimismäärusi, samuti leiab AS Eesti Statoil, et väljatöötatud planeeringulahendus ei ole õiguspärane. Tee projekteerimismäärused ja nõuded on sätestatud Teede- ja Sideministri 28.09.1999. a määruse nr 55 lisana 1. Nimetatud määruse punkti 2<sup>1</sup> kohaselt võib Maanteeamet ja teised omanikud Maanteeameti nõusolekul kehtestada „Maanteeprojekteerimismäärused“ ja „Tee projekteerimise nõuetes“ sätestatud erinevaid nõudeid. Maanteeamet kooskõlastas detailplaneeringu 18.07.2011 a kirjaga nr 3.1-4j/1000216/163 arvestades projekteerimismäärusi ning kasutades oma õigust minna mööda projekteerimismäärused sätestatud nõuetest. Detailplaneering on vastavuses ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministri 28.09.1999. a määrusega nr 59 „Tee ja kaitsevööndi kasutamise ja kaitsmise nõuded“, mille p 28 kohaselt on kiirendus- või aeglustusraja, peale- või mahasõidutee, alalise või ajutise müügi või teeninduskoha ehitamine keelatud ilma tee omaniku nõusolekuta. Käesoleval juhul kooskõlastas Maanteeamet detailplaneeringu ning seega kiitis ka heaks planeeritavate ehitiste püstitamise. AS Eesti Statoil on väitnud nii 14.12.2011 toimunud täiendaval avalikul arutelul kui ka oma kirjas, et Märjamaa Vallavalitsus ei ole piisavalt kontrollinud Maanteeameti kooskõlastuse õiguspärasust. Märjamaa Vallavalitsus on seisukohal, et Maanteeameti kooskõlastus on õiguspärane. Märjamaa Vallavalitsus on täiendavalt esitanud Maanteeametile nende poolt esitatud kooskõlastuse kohta küsimusi ja palunud seda argumenteerida. Maanteeamet edastas Vallavalitsusele koos oma kaaskirjaga AS Eesti Statoilile saadetud kirja (06.10.2011 nr 3.1-4/10-00216/164) ja selle lisad, rõhutades veel kord, et Maanteeamet on kooskõlastuse andmisel arvestanud koostatava teemaplaneeringuga. Praegu on tegemist III klassi maanteega, projekteerimismääruste osas on mõistlik sellest lähtuda, sest planeeritava I klassi maantee täpne asukoht on teadmata. Planeeringus on lähtutud olemasolevatest juurdepääsudest, täiendavaid juurdepääse ei planeerita, planeeringus märgitud abinõud on liiklusohutuse tagamiseks piisavad. Diskretsiooniõigus ei ole antud üle Maanteeametile nagu väidab AS Eesti Statoil 14.12.2011 saadetud kirjas, kohalik omavalitsus teostab oma diskretsiooniõigust planeerimismenetluses ning kohalikul omavalitsusel on õigus lugeda Maanteeameti kooskõlastus piisavaks, sest nimetatud kooskõlastus on motiveeritud vajalikul määral ning kooskõlas piirkonna arengukavaga. Kohalikul omavalitsusel ei ole põhjust kahelda Maanteeameti pädevuses, arvestades asjaolu, et vastavalt Teede- ja Sideministri määrusele nr 55 ja Majandus- ja Kommunikatsiooniministri 28.09.1999 a määrusele nr 59 on

Maanteeametil pädevus teeäärse ehituse planeerimise ja ehitamise osas. Kohalik omavalitsus algatab ja korraldab planeerimismenetlust, samas on määruste alusel antud Maanteeametile volitus teha otsuseid, mis puudutavad teeäärset ehitust ja planeerimist. Kohaliku omavalitsuse pädevuses on vaadata, et kõik planeerimismenetluses vajalikud kooskõlastused oleksid olemas, kuid tema pädevuses ei ole kontrollida Maanteeameti poolt väljaantavate seisukohtade ja kooskõlastuste õigsust.

AS Eesti Statoili poolt esitatud vastuväide, et Statoili bensiinjaama teenindushoonele on vajalik täiendav juurdepääs läbi Kõrtsu kinnistu ei ole Märjamaa Vallavalitsuse arvates põhjendatud. Statoili teenindusjaama hoonet on seni teenindatud naaberkinnistu kaudu, juurdepääsu servituuti seatud ei ole. Statoili teenindusjaamale on juurdepääs põhimaanteelt tagatud, samuti on teenindusjaama tagusele alale Statoili kinnistult juurdepääs võimalik. Planeeringu menetluse käigus on tehtud AS Eesti Statoil esindajatega aktiivset koostööd ja eraldatud Kõrtsu kinnistust võimalik juurdepääsuala, mis kompenseeriks senist juurdepääsu teenindushoonele. Paraku pole esitatud lahendus olnud vastuväite esitajale vastuvõetav. Märjamaa Vallavalitsus ei näe põhjust, miks peaks AS Eesti Statoil kinnistule olema täiendav juurdepääs läbi Kõrtsu kinnistu ning millistel põhjendatud alustel AS Eesti Statoil on keeldunud detailplaneeringus ette nähtud juurdepääsuala aktsepteerimisest Statoili teenindusjaama taga. Vastavalt AS Eesti Statoil 03.11.2011 kirjas märgitule vajab AS Eesti Statoil juurdepääsu teenindusjaama varustamiseks ja kogumispaaži tühjendamiseks. Märjamaa Vallavalitsus on seisukohal, et detailplaneeringus ettenähtud juurdepääs on piisav ning arvestab AS-i Eesti Statoil tegelike vajadustega.

Vastuväite osas, et keskkonnamõju strateegilise hindamise algamata jätmise otsus on motiveerimata, on Märjamaa Vallavalitsus seisukohal, et keskkonnamõju strateegilise hindamise algamata jätmise otsus on vastu võetud Märjamaa Vallavalitsuse 30.11.2010 korraldusega nr 1034. Märjamaa Vallavalitsus on seisukohal, et korralduses on keskkonnamõju strateegilise hindamise algamata jätmise põhjendatud vastavalt keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadusele. Samuti on planeeringu seletuskirjas eraldi kaalutud kõiki keskkonnamõju strateegilise hindamise mittealgatamise kriteeriume, lisatud kaalutluses on arvestatud kõikide keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lg 3 toodud kriteeriumitega. Detailplaneeringus on kajastatud keskkonnalubade taotlemise vajadus, sh saasteloa taotlemise tingimused enne ehitusloa taotlemist. Võimalik saasteloa vajalikkus ei tähenda automaatselt keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviimise vajalikkust. KHKS § 33 lg 1 p 3 sätestab kohustuslikud tingimused, millisel juhul on kohustuslik detailplaneeringu puhul keskkonnamõju hinnata. Keskkonnamõju hindamine on kohustuslik juhul, kui esinevad KHKS §6 lõigetes 2-4 sätestatud tingimustele vastav oluline keskkonnamõju. Vastasel juhul on tegemist kohaliku omavalitsuse diskretsiooniotsusega. Käesoleval juhul on Märjamaa Vallavalitsus oma 30.11.2010 korralduses nr 1034 tuvastanud, et keskkonnamõju hindamine käesoleval juhul ei ole kohustuslik ning kasutanud oma seaduses ette nähtud õigust teha diskretsiooniotsus jätta keskkonnamõju hindamine tellimata. AS-le Eesti Statoil on seega Märjamaa Vallavalitsuse korralduse nr 1034 toodud 6-st punktist ja detailplaneeringu seletuskirjast nähtav, millistel kaalutlustel keskkonnamõju hindamine tellimata jäeti.

Oluline on ka märkida, et detailplaneeringusse on lisatud Keskkonnaameti palvel täiendusi. Detailplaneeringus on lisatud nõue, et detailplaneeringu elluviimisel tuleb arvestada Keskkonnaministri 31.01.2005. a määrusega nr 4 „Bensiini veo ja bensiini terminalidega ning tanklates hoidmise nõuded lenduvate orgaaniliste ühendite heitkoguste piiramise eesmärgil“ ja selles sätestatud nõuetega. Lisaks on vastavalt Keskkonnaameti palvele märgitud detailplaneeringusse keskkonnalubade taotlemise vajadus, tehnovõrkude ja – rajatiste konkreetsed asukohad. Samuti on Keskkonnaamet 30.06.2011. a kirjas nr HJR 6-5/11/22362-2 kinnitanud, et märkuste arvestamise korral ei näe Keskkonnaamet põhjust detailplaneeringu uuesti kinnitamiseks. Kuna Märjamaa Vallavalitsus on tuvastanud Keskkonnaameti nimetatud

muudatuste tegemise, on Märjamaa Vallavalitsus jõudnud veendumusele, et detailplaneering on Keskkonnaameti seisukohtadega kooskõlas ning üldine eesmärk- tagada ohutu ja keskkonnasõbralik tegevus nimetatud piirkonnas- täidetud.

Planeerimisseaduse § 16 lg 1 p 5 kohaselt koostatakse detailplaneering koostöös planeeritava maa-ala ning naaberkinnisasjade elanike ja omanikega. Koostöö väljendub avalikkuse informeerimises planeerimisseaduses sätestatud korras ning planeeringulahenduse kohta ettepanekute ja märkuste tegemise võimaluse andmises. Avalikkuse kaasamise kõige efektiivsemaks ja optimaalsemaks väljundiks on planeeringu avaliku väljapaneku korraldamine, kuna avaliku väljapaneku kestel on võimalik igaühel esitada ettepanekuid ja vastuväiteid planeeringulahenduse kohta ning kohalik omavalitsus on kohustatud neid mõistlikul määral kaaluma. Planeeringumenetluse etappidest avalikkuse teavitamise kord on sätestatud planeerimisseaduses. Käesoleval juhul puudub vaidlus osas, et detailplaneeringu koostamise käigus ei oleks piisavalt koostööd tehtud ja menetluse etappidest avalikkust seadusega ettenähtud korras teavitatud. Menetluse käigus on kaasatud kõik puudutatud osapooled ning neile on antud võimalus väljendada oma seisukohti ja korduvalt peetud arutelusid.

06.01.2012 esitas AS Eesti Statoil EA Reng AS poolt koostatud ekspertarvamuse Kõrtsu maaüksuse detailplaneeringu kohta, milles rõhutati, et planeeritav lahendus ei ole piisavalt ohutu ja tehti ettepanek võimalike lahenduste osas. Ekspertiisis olid välja toodud probleemid, mis Märjamaa Vallavalitsuse hinnangul ei kahjusta kuidagi naaberkinnistu liikluslahendust. Märjamaa Vallavalitsus on seisukohal, et Kõrtsu kinnistule kavandatavas tanklas on liiklusohutus tagatud ning seda on kinnitanud detailplaneeringu menetlemise käigus ka Maanteeamet. Tulevikus on parima tagasiside andjateks eelkõige kliendid ning juhul, kui nad ei ole tankla liikluslahendusega rahul, siis on neil hea võimalus pöörduda naabruses asuvate konkurentide juurde. Märjamaa Vallavalitsus koostöös planeeringu koostajaga AS K-Projekt vaatasid esitatud ettepanekud läbi ja Märjamaa Vallavalitsus esitas omapoolse vastuse AS Eesti Statoil poolt esitatud ekspertarvamuse osas 20.01.2012.

Vastuväidete esitaja AS Eesti Statoil on detailplaneeringu koostamise käigus suhelnud ka ise otse Maanteeametiga. Maanteeamet on ka otsesuhtluses vastuväidete esitajaga jäänud endiselt seisukohale, et liiklusohutusest lähtuvalt ei poolda Maanteeamet AS Eesti Statoil Orgita bensiinjaamale eraldi mahasõidu kavandamist T29 Märjamaa-Koluvvere maanteelt (tugimaantee). Maanteeamet on vastuseks vastuväidete esitajale toonitanud, et detailplaneeringu kooskõlastamisel on Maanteeamet arvestanud sellega, et Kõrtsu kinnistut ei hakataks kasutama tugimaantee ja põhimaantee vaheliseks liiklemiseks. Maanteeamet on juhtinud vastuväidete esitaja tähelepanu, et detailplaneering on kooskõlastatud Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) teemaplaneeringu menetleja Rapla Maavalitsusega ja detailplaneering on kooskõlas teemaplaneeringuga ega takista teemaplaneeringu elluviimist. Tallinn-Pärnu-Ikla maantee on hetkel III klassi maantee, mistõttu ei saa tankla asukoha planeerimisel tugineda I klassi maantee nõuetele, nagu vastuväidete esitaja seda soovib.

Tulenevalt asjaolust, et detailplaneeringu avaliku väljapaneku ajal esitatud vastuväidetega Märjamaa Vallavalitsus planeeringu koostamise korraldajana ei arvestanud ning vastuväidete esitaja oma seisukohtadest ei loobunud ning toodud põhjendusi ei aktsepteerinud, esitas Märjamaa Vallavalitsus detailplaneeringu dokumentatsiooni Rapla maavanemale järelevalve teostamiseks.

Rapla Maavalitsuses toimus 20. aprillil 2012 Kõrtsu kinnistu planeeringulahenduse osas esitatud vastuväidete arutelu, millel osalesid Orgita bensiinjaama kinnistu omaniku AS Eesti Statoil esindaja Jüri Kuuseok, advokaadibüroo Sorainen AS esindaja Kris Tammistu, AS Eesti Statoil poolt tellitud ekspertarvamuse koostaja Jaan Kaarnaväli EA Reng AS-ist, Märjamaa Vallavalitsusest abivallavanem Triin Matsalu, detailplaneeringu koostamise projektijuht Tarmo

Siimsaare K-Projekt AS-ist, Advokaadibüroo Varul esindaja Mikk Lõhmus ning Rapla Maavalitsusest maavanem Tiit Leier, maasekretär Ene Matetski, jurist Angela Peäske ja nõunik Veiko Rakaselg. Arutelul tutvuti ühiselt veelkord planeeringulahendusega ning arutati ühiselt läbi kõik esitatud vastuväited ja seisukohad, kõigil osapooltel oli võimalus esitada oma põhjendused ja kommentaarid. Arutelu tulemusena loobus vastuväidete esitaja vastuväite punktist, mis käsitleb keskkonnamõtjude strateegilise hindamise algatamata jätmist ning selle puudulikkust põhjendamist. AS Eesti Statoil oli nõus loobuma ka vastuväite punktist, mis oli seotud täiendava juurdepääsuga Orgita bensiinijaama kinnistul asuvale teenindushoonele Kõrtsu kinnistu kaudu, seda aga tingimusel, et Märjamaa Vallavalitsus ja Maanteeamet on nõus võimaldama AS-l Eesti Statoil rajada Orgita bensiinijaama kinnistule täiendav juurdepääs Märjamaa-Koluvere tugimaanteelt (T-29).

Kuna eelpool kirjeldatud arutelul Rapla Maavalitsuses osapooled vastuväidete osas kokkuleppele ei jõudnud, siis esitas Rapla maavanem tulenevalt planeerimisseaduse § 23 lg 2 p 5 omapoolse seisukoha detailplaneeringu avaliku väljapaneku ajal kirjalikult esitatud vastuväidete osas.

Olles kuulnud ära mõlema osapoole esindajate selgitused ja argumendid esitas Rapla maavanem järgmised seisukohad Kõrtsu kinnistu detailplaneeringu avaliku väljapaneku käigus esitatud ja osapooltel lahendamata jäänud vastuväidete osas.

Maavanem nõustus sellega, et Rapla maakonna arengukava tehnilise infrastruktuuri peatükis on öeldud, et oluline oleks ette näha Tallinn-Pärnu-Ikla maantee võimalikku laienemist kaugemas tulevikus ja mitte väljastada ehituslube vahetult teetrassi äärde, kuid maavanem ei saanud nõustuda väitega, et mainitud detailplaneering on vastuolus arengukavaga. Siinkohal pidas maavanem vajalikuks selgitada, et arengukava antud peatükis on silmas peetud ehituslubade väljastamisest keeldumist veel hoonestamata kinnistutele – Kõrtsu kinnistu näol on aga tegu juba hoonestatud kinnistuga. Samas on enne Kõrtsu kinnistu detailplaneeringu algatamist toimunud Märjamaa Vallavalitsuse, Rapla Maavalitsuse, OÜ Reaalprojekt (Via Baltica teemaplaneeringu tee tehnilise temaatika konsultant) ning AS Saare Olerex esindajate vaheline nõupidamine, kus oli arutusel detailplaneeringu algatamise võimalikkus ja selle seosed põhimaantee nr 4 teemaplaneeringu menetluse ja tulevikus I klassi maantee rajamisega. Nõupidamisel leiti, et detailplaneeringu algatamine ja hilisem tankla-teenindusjaama väljaehitamine ei takista I klassi maantee rajamist. Sellise otsuse suurimateks argumentideks oli asjaolu, et Kõrtsu kinnistu on juba hoonestatud ja kõrvalkinnistul asub AS Eesti Statoilile kuuluv tankla-teenindusjaam. Mõlemad hoonestusalad on teemaplaneeringu kontseptsiooni järgi kavas säilitada ning Orgita küla piirkonnas on ette nähtud maantee laiendamine ida suunas ehk eemale kõnealustest kinnistutest.

Maavanem ei nõustunud, et planeering ei arvesta täielikult Teemaplaneeringuga. Maavanem juhtis tähelepanu, et Rapla maavanema 07.05.2009 korraldusega nr 313 algatatud Raplamaa maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering "Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi täpsustamine km 44,0-92,0" ning selle keskkonnamõtju strateegiline hindamine ei ole käesolevaks hetkeks veel vastu võetud ega kehtestatud ning seega ei ole päris õige viidata vastuoludele teemaplaneeringuga, sest asjaolud ja lahendused võivad veel planeerimis- ja menetlusprotsessis muutuda. Sama põhimõtet on väljendanud Maanteeamet oma 06.10.2011 AS-le Eesti Statoil adresseeritud kirjas nr 3.1-4/10-00216/164, milles on öeldud, et käesoleval hetkel on Tallinn-Pärnu-Ikla maantee III klassi maantee ning seetõttu ei saa tankla asukoha planeerimisel tugineda I klassi maantee nõuetele. Eeltoodule vaatamata esitas maavanem kommentaarid vastuväidete osas, mis puudutavad teemaplaneeringu kontseptsiooniga varasemalt kokkulepituid põhimõtteid. Nii näiteks ei ole teemaplaneeringuga määratud tanklate-teenindusjaamade konkreetne arv Orgita ristmiku piirkonnas, vaid ära on näidatud selliste objektide põhimõtteline vajadus. Samuti ei määrata teemaplaneeringuga tee täpset asukohta, vaid ainult trassikoridori paiknemine, mille siseselt täpsustub tee lõplik asukoht edasistes planeerimis-

ja projekteerimisetappides. Sellest tulenevalt ei saa praegusel hetkel veel kindlalt väita, et kavandatava tankla tankimispüstikud jäävad I klassi maanteele lähemale kui 50 meetrit. Maavanem rõhutas veelkord, et teemaplaneeringuga ei määrata tee täpset asukohta, vaid ainult trassikoridori paiknemine, mille siseselt täpsustub tee lõplik asukoht edasistes planeerimis- ja projekteerimisetappides ning seetõttu ei saa praegusel hetkel veel kindlalt väita, et kavandatava tankla tankimispüstikud jäävad I klassi maanteele lähemale kui 50 meetrit. Mis puutub asjaolusse, et projekteerimismisnormide kohaselt tuleb tanklale kavandada eraldi sisse- ja väljasõit ning planeeritud ristmike vaheline kaugus ei vasta projekteerimismisnormidele, on maavanem seisukohal, et Maanteeamet kui põhimaantee valdaja on planeeringulahenduse korduvalt üle vaadanud ja kooskõlastanud. Projekteerimismisnormid on soovituslikud, mitte kohustuslikud ning Maanteeametil on õigus teha projekteerimismisnormidest kinnipidamise osas erisusi. Maavanemal puudub igasugune alus seada kahtluse alla Maanteeameti pädevust liiklusohutuse ja teede projekteerimise osas.

AS Eesti Statoil vastuväide, et planeeringualal ei ole tagatud pärisuunaline liiklus, ei ole maavanema seisukoha kohaselt asjakohane. Maavanem juhtis veelkord tähelepanu asjaolule, et Maanteeamet kui liiklusohutuse valdkonnas pädev ametkond on detailplaneeringu kooskõlastanud täiendavate märkusteta krundisisese liikluslahenduse osas. Samuti on Märjamaa Vallavalitsus Maanteeametilt ka üle küsinud, kas kooskõlastus hõlmas kõiki erinevaid aspekte ning kas Maanteeametil pole täiendavaid kommentaare lähtuvalt AS Eesti Statoil poolt esitatud vastuväidetest. Vastuseks edastas Maanteeamet AS-le Eesti Statoil 06.10.2011 adresseeritud kirja nr 3.1-4/10-00216/164, milles ei ole viidatud probleemidele krundisisese liikluslahendusega. Ei ole mõistlik kahtluse alla seada Maanteeameti pädevust liiklusohutuse ja liikluslahenduse osas.

Maavanem ei pidanud asjakohaseks ja aktuaalseks ka vastuväidet, et Kõrtsu kinnistut hakatakse kasutama tugimaantee ja põhimaantee vahel liiklemiseks. Planeeringulahendus näeb ette künniste paigaldamise kinnistule vähendades nii kinnistusest liikumiskiirust ning muutes otse läbisõidu keerulisemaks ja ebamugavamaks. Maavanem asus seisukohale, et tankla rajamisel võetakse tarvitusele ka eelpool nimetatud abinõud ning need täidavad oma eesmärgi, sest kindlasti ei ole ühegi tankla-teenindusjaama omaniku huvides, et õnnetuse tagajärjel oleks klientide teenindamine pärsitud või sootuks võimatu. Lisaks on selge, et äritegevusega kaasneb kinnistul ka aktiivne sihipärane tegevus (tankimine, teenindusjaama külastamine või mõni muu seotud toiming), mis muudavad kinnistu kasutamise läbisõiduks keerulisemaks, ebamugavamaks ja aeganõudvaks. Oma heakskiidu eelpool nimetatud meetmetele on andnud ka Maanteeamet oma AS-le Eesti Statoil 06.10.2011 adresseeritud kirjas nr 3.1-4/10-00216/164.

Maavanem ei nõustu vastuväitega, et detailplaneeringus planeeritud ristmike vahekaugus ei vasta Projekteerimismisnormidele. Maavanem juhib siinkohal tähelepanu AS EA Reng poolt koostatud dokumendi „Ekspertarvamus K-Projekt AS töö nr.11017 „Kõrtsu maaüksuse detailplaneering“ kohta“ punktile 3.1, milles on viidatud, et tanklale maanteelt juurdepääsude näol ei ole tegu ristmikuga, vaid juurdepääsuteega teega külgnevale alale, milleks tankla ka on. Maanteeamet on planeeringulahenduse kooskõlastanud ning kuna projekteerimismisnormid on soovituslikud, mitte kohustuslikud ning Maanteeametil on õigus teha projekteerimismisnormidest kinnipidamise osas erisusi, siis ei ole mõistlik hakata kahtluse alla seadma Maanteeameti otsustusõigust ja pädevust liiklusohutuse ja liikluslahenduse osas.

Planeeringulahendus näeb ette juurdepääsuala, et oleks võimalik Statoili teenindusjaama varustada Orgita bensinijaama kinnistu kaudu kasutades väikeses ulatuses Kõrtsu kinnistut. AS Eesti Statoil hinnangul on see lahendus poolik, kuna tekitab manööverdamise vajaduse tankimisala vahetus läheduses ja on seetõttu ohtlik. Maavanem on seisukohal, et antud väide ei ole päris korrektne, sest manööverdamine ei toimuks otse tankimisalal vaid hoone teisel küljel, kus praegu asub rehvide pumpamiseks mõeldud seade. Kuna antud manööverdamine ei ole pika

ajalise kestvusega ning otsest konflikti tankivate või teenindushoonet külastavate klientidega ei teki, siis ei ole antud lahendus liiklusohklik, nagu AS Eesti Statoil seda eeldab. Orgita bensiinjaama kinnistule on tagatud juurdepääs avalikult kasutatavalt teelt (Tallinn-Pärnu-Ikla põhimaantee) ning kuna Kõrtsu kinnistu kasutamiseks pole sõlmitud servituudi lepingut ega muud asjakohast dokumenti, siis puudub AS-l Eesti Statoil õigus nõuda Kõrtsu kinnistu uuel omanikult võõra kinnistu kasutamist senikehtinud ja väljakujunenud tava alusel. Täiendavalt on selgunud, et Statoili teenindushoonel ei ole konkreetset laadimisplatvormi, mis eeldab täpset manööverdämist ja kaubaauto täpset paiknemist, vaid tavapärase tagauks, millele ligipääsemiseks ei ole vaja kindlaks määratud suunda.

Eeltoodut aluseks võttes on maavanem seisukohal, et avaliku väljapaneku käigus AS Eesti Statoil poolt esitatud vastuväited ja seisukohad ning täiendavalt esitatud põhjendused on küll mõistetavad, kuid neid ei ole mõistlik ega ka võimalik täies mahus arvestada detailplaneeringu lahenduse täiendamisel. Maavanem on järelevalve tulemusena asunud seisukohale, et Märjamaa Vallavalitsus võib jätkata planeeringu menetlusprotsessi ning detailplaneeringu kehtestada.

Maavanem on teinud Märjamaa Vallavalitsusele ja detailplaneeringu koostamise konsultandile K-Projekt AS-le ettepaneku läbi töötada ja võimalusel rakendada AS Eesti Statoil poolt tellitud ja AS EA Reng poolt koostatud dokumendis „Ekspertarvamus K-Projekt AS töö nr.11017 „Kõrtsu maaüksuse detailplaneering“ kohta“ toodud ettepanekuid ja lahendusi Kõrtsu kinnistu planeeringualal. Tulenevalt maavanema ettepanekust soovis Märjamaa Vallavalitsus K-Projekt AS-ilt täiendavat arvamust AS EA Reng poolt Kõrtsu kinnistu detailplaneeringu kohta toodud ettepanekutele ja lahendustele.

K-Projekt AS on seisukohal, et AS EA Reng kirjas kirjeldatud parkimiskorralduse lahenduse näol ei ole tegemist ainuvõimaliku parkimiskorraldusega. Puuduliku nähtavuse vältimiseks on bussidele ning veokitele mõeldud parkimiskohtadele võimalik manööverdada ka tagurdades. Vajadusel saab arendaja lisada kinnistule sellise parkimiskorra kohta infotahvli. Tehniliselt on detailplaneeringus kavandatud parkimiskohtadele parkimine võimalik nii nina ees sõites kui ka tagurdades. Mis puudutab riskivaba manööverdämisvõimaluse puudumist, siis tankla alal liiklemine peab eelkõige toimuma ettevaatuse põhimõttel. Liiklejal tuleb arvestada jalakäijatega, tankla territooriumil paiknevate seadmetega, ehitistega ja teiste sõidukitega. Liiklusohklikud olukorrad võivad tekkida eelkõige tähelepanematuses, puudulikust sõiduuskusest või ebaõigest sõidukiirusest tingituna. Seisukoha esitaja eeldab, et liiklejad on tähelepanelikud ja sõiduuskused on juhiloa väljastaja poolt kontrollitud. Näiteks vastavalt standardi EVS 843:2003 p10.2.4 lg 5-le saab liiklusohutuse tagamiseks kavandada parklasse kiiruspiirangu 10km/h kuni 20 km/h ja vajadusel kasutada liikluse rahustamise võtteid. Selle tingimusega on detailplaneeringus arvestatud –liikluse rahustamiseks on planeeringualale kavandatud liikumiskiirust alandavad künnised.

Detailplaneeringu koostaja K-Projekt AS on maavanema ettepanekul täiendavalt läbi töötanud ja kaalunud AS EA-Reng poolt koostatud dokumendis „Ekspertarvamus K-Projekt AS töö nr 11017 „Kõrtsu maaüksuse detailplaneering“ kohta“ toodud ettepanekuid ja lahendusi planeeringualal ning esitanud Märjamaa Vallavalitsusele 01.06.2012. a ettepanekute ja lahenduste täiendava kaalumise tulemused. Märjamaa Vallavalitsuse arvates on suudetud planeeringualale välja pakkuda võimalikult hea lahendus. Kuna ka Maanteeamet kui liiklusohutuse ja liikluslahenduse osas hinnangu andmisel pädev organisatsioon on detailplaneeringu kooskõlastanud, siis on Kõrtsu kinnistule kavandatavas tanklas liiklusohutus tagatud. Märjamaa Vallavalitsusel puudub igasugune alus seada kahtluse alla Maanteeameti pädevust liiklusohutuse ja liikluslahenduse osas.

Riigikohtu halduskolleegium on 6. novembri 2002 otsuses haldusajand nr 3-3-1-62-02 toonud välja selle, et sättest, mille kohaselt on detailplaneeringu kehtestamine ja kehtetuks tunnistamine



kohaliku omavalitsuse ainupädevuses, ei tulene kohaliku omavalitsuse kohustus eelnevad menetlusetapid läbinud detailplaneering kindlasti kehtestada. Isik ei saa õiguspärase ootuse põhimõttele tuginedes eeldada, et planeerimismenetluse eelmised etapid läbinud detailplaneering ka igal juhul kehtestatakse, kuid ta on õigustatud nõudma oma subjektiivsete avalike õiguste kaitsmiseks õiguslike hüvede õiglast kaalumist haldusorgani poolt. Viidatud Riigikohtu lahendis on kohus toonud välja ka selle, et kohaliku omavalitsuse kaalutusõiguse teostamine peab toimuma vastavuses kaalutusõiguse eesmärgiga ning silmas tuleb pidada, et planeerimismenetluse üheks eesmärgiks on ka planeeringuga seotud erimeelsuste lahendamine ja erinevate isikute huve ning avalikku huvi arvestava tasakaalustatud lahenduse saavutamine.

Õiguspärase kaalutusotsustuse tegemiseks peab kohalik omavalitsus kaaluma üldist ja erahuvi ning kaitsma mõistlikul viisil avalikke huve ja planeeringuga seotud isikute õigusi. Riigikohtu halduskolleegiumi 6. novembri 2002 otsuses haldusasjas nr 3-3-1-62-02 on kohus öelnud, et kui olemasolev informatsioon ei ole piisav õiguspärase ja õiglase kaalutusotsuse tegemiseks, peab kohalik omavalitsus planeeringu koostajat ja vajadusel ka teisi puudutatud isikuid kaasates koguma otsustamiseks täielikumat teavet. Lisaks on kohtulahendis märgitud, et samuti tuleks arvesse võtta menetlusosaliste valmisolekut paindlikeks lahendusteks, planeeringu menetlemisel ei tohiks positiivse lahenduse saavutamisel otsustavaks saada näiteks mõne menetlusosalise isiku soovimatus või suutmatus üldse kokkulepetele jõuda.

Haldusmenetluse seaduse § 4 lg 2 kohaselt tuleb kaalutusõigust teostada kooskõlas volituse piiride, kaalutusõiguse eesmärgi ning õiguse üldpõhimõtetega, arvestades olulisi asjaolusid ning kaaludes põhjendatud huvi. Märjamaa Vallavalitsus on teinud igakülgset koostööd naaberkinnistu omaniku, Teemaplaneeringu koostamist juhtiva Rapla Maavalitsuse, Maanteeameti ja teiste asjakohaste asutustega kaalutusõiguse teostamiseks vajalike kõikide oluliste asjaolude väljaselgitamiseks. Sealhulgas on Märjamaa Vallavalitsus küsinud detailplaneeringu kooskõlastanud Maanteeametilt täiendavat seisukohta lähtuvalt AS Eesti Statoil poolt esitatud vastuväidetest. Maanteeamet on jäänud senisele seisukohale detailplaneeringu liikluslahenduse ja liiklusohutuse nõuetele vastavuse osas. Kohalikul omavalitsusel puudub alus kahelda detailplaneeringu koostamisse kaasatud ametiasutuste pädevuses.

Vastavalt Eesti Vabariigi põhiseaduse §-le 32 on igäühe omand puutumatu ja võrdselt kaitstud. Seaduse järgi on igäühel õigus enda omandit vabalt vallata, kasutada ja käsutada. Omandi õigused võivad olla kitsendatud ainult seaduse või teiste isikute, sh naaberkinnisasja omanike õigustega. Naaberkinnisasjade omanike vahel tekib kindlasti huvide konflikt, kui mõlemad hakkavad teostama täielikku õiguslikku võimu oma kinnisasja üle. Sellest tingituna ei kaitse naabusõigused kummagi kinnisasja omaniku huve ühepoolselt ning naabusõiguste näol on tegemist seadusliku kompromissiga omandiõiguse rakendamisel. Naaber peab taluma ehitise rajamist, mis on lubatud planeeringuga ja on ka muidu õiguspärane.

Vastavalt planeerimisseaduse § 4 lg 2 punktile 2 on planeerimisalase tegevuse korraldamine valla või linna haldusterritooriumil kohaliku omavalitsuse pädevuses, kes peab tagama vastavalt seadusele huvitatud isikute huvide arvessevõtmise ja tasakaalustamise, mis on planeeringu kehtestamise eeldus. Kohalik omavalitsus peab kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega võimalust mööda vältima planeeringulahenduse kujundamisel planeeringulahendusest huvitatud isikute subjektiivselt tajutavate õiguste riivamist, kuid kuna kohaliku omavalitsuse peaeesmärgiks planeerimisel on säästva ja tasakaalustatud ruumilise arengu kujundamine, siis on paratamatu, et alati ei pruugi olla võimalik arvestada kõikide planeeringulahendusest huvitatud isikute soovidega.

Kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse § 2 kohaselt on kohalik omavalitsus põhiseaduses sätestatud omavalitsusüksuse demokraatlikult moodustatud võimuorganite õigus, võime ja

kohustus seaduste alusel iseseisvalt korraldada ja juhtida kohalikku elu (sh territoriaalplaneerimist), lähtudes valla- või linnaelanike õigustatud vajadustest ja huvidest ning arvestades valla või linna arengu iseärasusi. Detailplaneeringu sisulise lahenduse otstarbekuse üle on kaalutusõiguse alusel ainupädev otsustama kohalik omavalitsus, kelle pädevuses on kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse järgi kohaliku elu küsimuste, kaasa arvatud territoriaalplaneerimise, iseseisev ja lõplik korraldamine ning otsustamine. Seetõttu juhul, kui planeeringulahendus ei ole vastuolus kehtivate seaduste ja normidega, on erinevate kinnisasja omanike huvide arvesse võtmisel ning planeeringutega kavandatavate ehitus- ja maakasutustingimuste ruumilise sobivuse üle otsustajaks kohalik omavalitsus.

Märjamaa Vallavalitsuse poolt on Kõrtsu kinnistu detailplaneeringu menetlus planeerimisseadust arvestades korrektselt läbi viidud. Detailplaneeringu koostamisel on arvestatud planeerimisseaduses sätestatud planeeringu avaliku menetluse nõudeid. Planeeringu koostamise käigus on tehtud igakülgset koostööd kõikide asjassepuutuvate osapooltega, selgitatud välja kõik olulised asjaolud, kaalutud võimalikke lahendusi, planeeringu lahendus on kooskõlas Märjamaa valla ja Rapla maakonna arengudokumentidega, Tallinn-Pärnu-Ikla mnt teemaplaneeringuga, see on demokraatlik ning arvestab tasakaalustatult erinevate osapoolte huve.

Lähtudes eeltoodud faktilistest ja õiguslikest alustest ning kaalutlustest ning olles kaalutusõigust teostades kaalunud kõiki olulisi asjaolusid ja erinevate osapoolte põhjendatud huve ning võttes aluseks kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse § 22 lg 1 ja Märjamaa valla põhimääruse § 16 lg 1 p 33 ja § 82 lg 2, planeerimisseaduse § 4 lg 2, § 24 lg 3, § 25 lg 4, 5 ja 7, § 26 lg 1, § 28 lg 1 ja lg 2 p 3 ning kuulanud ära volikogu liikmete arvamused Märjamaa Vallavolikogu

#### **o t s u s t a b:**

1. **Kehtestada Märjamaa vallas Orgita külas Kõrtsu kinnistu detailplaneering (AS K-Projekt töö nr: 11017).**
2. Teade planeeringu kehtestamisest avaldada maakonnalehes Raplamaa Sõnumid, kohalikus ajalehes Märjamaa Nädalaleht ja Märjamaa valla koduleheküljel internetis - [www.marjamaa.ee](http://www.marjamaa.ee).
3. Edastada detailplaneeringu kehtestamise otsuse ärakiri Rapla maavanemale ja riigi maakatastri pidajale ühe kuu jooksul detailplaneeringu kehtestamise otsuse tegemise päevast arvates ning Statoil Fuel & Retail Eesti AS-le (AS-le Eesti Statoil) ühe nädala jooksul arvates detailplaneeringu kehtestamise otsuse tegemise päevast.
4. Otsus jõustub teatavastegemisest.
5. Käesolevat otsust on võimalik vaidlustada Tallinna Halduskohtus (Pärnu mnt 7, Tallinn 15082) 30 päeva jooksul arvates otsuse teatavastegemisest.

  
Villu Karu  
Volikogu esimees

