

Erkki Keldo
Majandus ja Kommunikatsiooniministeerium

22.06.2026 nr 13-1/2224-1
22.07.2026 nr 10-6/2415-1

Üleriigilise planeeringu „Eesti 2050“ ja selle
keskkonnamõju strateegilise hindamise
aruande eelnõule arvamuse andmine

Lugupeetud majandus- ja tööstusminister

Majandus ja Kommunikatsiooniministeerium saatis Viimsi Vallale arvamuse andmiseks üleriigilise planeeringu „Eesti 2050“ ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõu.

Täname Teid kaasamast Viimsi Valda üleriigilise planeeringu „Eesti 2050“ koostamisse ja tunnustame seni tehtud töö eest.

Viimsi Vallal on hea meel tõdeda, et üleriigilise planeeringu koostamisel on jõutud ruumiliste lahendusteni, mis langevad kokku valla arengusuundade ja ruumilooma põhimõtetega, millele tuginedes oleme koostamas valla uut üldplaneeringut. Viimsi valla haldusterritooriumi üldplaneering võeti vastu 23. aprillil 2026 Viimsi Vallavolikogu otsusega nr 9 ja on avalikul väljapanekul 15. augustini 2026. Üldplaneeringu dokumentidega saab tutvuda valla veebilehel.

1. Tagasisidena üleriigilise planeeringu eelnõule palume seda täiendada järgnevalt:

- Seletuskirja peatükis 2.2 „Maahõive hierarhia uute tehisalade vähendamiseks“ punkt 4 määrab, et juhul, kui eelnevad lahendused ei ole rakendatavad, kompenseeritakse erandjuhul looduse hüvede kadu leevendus- ja hüvitusmeetmetega.

Seletuskirjast ei selgu, milliseid meetmeid on silmas peetud. Samuti jääb selgusetuks, kui rakendatakse hüvitusmeetmeid, kes on hüvitaja ja kes hüvituse saaja ning millistel alustel hüvitamine toimub? Kas vastav mehhanism peaks rakenduma näiteks üldplaneeringu või detailplaneeringu kehtestamisel, kui planeeringus nähakse ette looduslike alade ehitamiseks hõivamist?

Teeme ettepaneku seletuskirja täiendada näidetega, et sellest selguks, milliseid leevendus- ja hüvitusmeetmeid on silmas peetud ja kellele langevad võimalikud kohustused.

Lisaks juhime tähelepanu, et peatüki mõtte paremaks esiletoomiseks võiks selle pealkirja sõnastada „Maahõive hierarhia uute tehisalade kasutusele võtmisel“. Eesmärk ei ole otseselt uute tehisalade vähendamine vaid selle käigus looduslike maa-alade hõivamise vältimine.

- Seletuskirja peatükis 3.3.1 „Tugevate keskuste Eesti asustusmudel“ toodud asustuse rollijaotuses jääb mõnevõrra selgusetuks valglinna mõiste. Valglinna on

käsitletud rollijaotusele järgnevas lõigus osana suurematest linnadest. Tegelikult on ilmselt eelkõige silmas peetud suuremaid linnu ümbritsevaid valglinnastunud valdasid (või vallakeskuseid).

Teeme ettepaneku selguse huvides täiendada asustuse rollijaotust järgnevalt:

- Pealinna asemel – „Pealinn ja lähiümbruse valglinnastunud asustused“
- Regionaalsete linnade asemel – „Regionaalsed linnad ja lähiümbruse valglinnastunud asustused“

Teeme ettepaneku asustuse rollijaotusele järgnev lõik sõnastada järgnevalt: „Suuremate linnade puhul on lisaks eristatavad linnasisesed asustusetüübid – ajaloolised linnasüdamed, linnakeskused ja äärelinnad ning linnaga piirnevad valglinnastunud asustused. Valglinnadest on eesmärk kujundada väikelinna või suurema maalise keskuse rolli täitvad asulad, vähendades nende sõltuvust keskuslinnast. Asustuse tüüpide lõikes on ruumilise arengu põhimõtete sihitud elluviimiseks asjakohaste teemade suunised koondatud tabelisse lisa 1.“

Selline käsitus loob selgema käsitluse näiteks Tallinna niinimetatud kuldse ringi valdadele, mille ruumiline areng on mõnevõrra erinev võrreldes teiste väikelinnade ja alevikega. Samuti loob see parema kooskõla seletuskirja ja lisa 1 oleva tabeli vahel.

- Seletuskirja peatükis 3.7.1 „Liikuvuse üldised põhimõtted“ punktis 7 rõhutatakse raudteed kui olulist liikuvustaristu osa. Peatükis 3.7.2 „Raudteed ja rööbastransport“ punktis 3 käsitletakse rööbastransporti Tallinna ja Tartu linnapiirkondades. Oluline on rõhutada rööbastranspordi rolli suuremate linnade ja valglinnastu vahelise pendelrände leevendajana.

Teeme ettepaneku sõnastada vastavad punktid järgnevalt

3.7.1 punkt 7 – „Liikuvustaristu, eriti raudtee (sealhulgas valglinnastuid keskustega ühendav rööbastransport) toimib asustuse selgroona. Eelisarendatud on nii raudteejaamade kui mujal piirkondades ühistranspordi peatuste lähialad,“

3.7.2 punkt 3 – „Rööbastransporti (tramm, kergraudtee) arendatakse läbimõeldult Tallinna ja Tartu linnapiirkondades (linnad ja lähivallad). Oluline on rajada rööbastarnspordi ühendusi linnakeskuste ja valglinnastu vahel, et pakkuda alternatiivi autokasutusele ja leevendada pendelrändega kaasnevat mõjusid.“

2. Täiendavalt esitame küsimuse interaktiivse kaardirakenduse teemakaardi „Maakonnaplaneeringu järgsete teenuskeskuste muutumine“ kohta:

Viimsi vallas teenuskeskustena on tähistatud Haabneeme alevik ning Püüsi ja Randvere külad. Palume selgitada, millist teenuskeskuste muutumist see kaart kirjeldab ning millisel põhimõttel on kajastatud teenuskeskused valitud (Püüsi, Randvere)? Kas Viimsi alevik, kus muuhulgas asub ka vallavalitsus ja vallavolikogu, ei vasta selles kontekstis teenuskeskuse tingimustele?

3. Lisaks juhime tähelepanu järgnevale:

Seletuskirja peatükis 3.7.6 „Õhuliiklus“ punktis 2 ei nimetata Pärnu lennujaama, kuigi peatükile järgneval liikuvuse kaardil on see tähistatud.

Seletuskirja peatükis 5 „Mõisted“ on muuhulgas selgitatud mõiste „Universaalne disain“ tähendust. Seletuskirja tekstis seda mõistet kasutatud ei ole.

Austusega

(allkirjastatud digitaalselt)

Alar Mik
abivallavanem

Teadmiseks: Eesti Linnade-Valdade Liit