



Marek Lind  
Transpordiamet  
Valge 4  
Tallinn  
info@transpordiamet.ee

Teie 20.01.2025 nr 7.2-2/25/19874-2

Meie 12.12.2025 nr 5-2/6167-17

## Vastus pöördumisele

Lugupeetud härra Marek Lind

Olete esitanud Saaremaa Vallavalitsusele (edaspidi *vallavalitsus*) pöördumise Transpordiameti poolt (registreeritud vallavalitsuse dokumendiregistris 20.01.2025 nr 5-2/6167-3) seoses Saaremaa valla üldplaneeringu eskiislahenduse avaliku väljapanekuga. Täname Teid pöördumise eest ja vabandame vastuse viibimise pärast. Avaliku väljapaneku jooksul laekus väga suur hulk pöördumisi, millele vastamine on võtnud oodatust rohkem aega.

Järgnevalt toome välja kaldkirjas Transpordiameti poolsed märkused ja ettepanekud ning meiepoolse vastuse igale punktile.

1. *Juhite tähelepanu, et üldplaneeringu seletuskiri ja KSH sisaldavad mitmeid ebatäpsusi, puudulikke viiteid ning on kohati raskesti arusaadavad.*

Selgitame, et üldplaneeringu ja selle KSH edasise koostamise käigus parandatakse ebatäpsused ning parandatakse nende koosloetavust.

2. *Palute üldplaneeringus arvestada Kuressaare lennuvälja lähiumbruse piirangupindade ja kaitsevööndiga.*

Arvestame.

3. *Planeerimisseaduse § 75 lg 1 punkt 1 kohaselt on üldplaneeringu üheks ülesandeks transpordivõrgustikust ja muust infrastruktuurist põhjustatud kitsenduste määramine. Vastavalt meresõiduohutuse seaduse § 48 lg 1 piiratakse ehitustegevust, kui see kahjustab meresõiduohutust. Samuti on keelatud paigaldada tulesid, mis segavad navigatsioonimärgi eristamist (§ 48 lg 4). Seetõttu palute täiendada planeeringu seletuskirja punkti 10.5 teabega navigatsioonimärgistusest põhjustatud piirangute kohta ning joonistel välja tuua Saaremaa vallas paiknevad tuleornid, tulepaagid ja päevamärgid.*

Selgitame, et üldplaneering ei sätesta lisakitsendusi navigatsioonimärkide osas. Kehtivad kitsendused tulenevad riiklikest õigusaktidest ning seega on juba praegu kohustuslikud kõigile. Mainime seletuskirja peatükis 10.5. „Sadamad ja veeliiklus“ ära, et navigatsioonimärgid on leitavad Geoportaali kitsenduste kaardil. Üldplaneeringu kaardile neid kanda ei ole otstarbekas,

sest nende asukohta ja kaasnevaid tingimusi ei määrata üldplaneeringuga, ning kui esineb aastate jooksul muutusi, siis kitsenduste kaardirakenduses on kättesaadav alati asjakohane info.

4. *Juhite tähelepanu, et navigatsioonimärgid ei pruugi paikneda vaid sadamas. Näiteks Vilsandi tule torn (navigatsioonimärk nr 925) paikneb Vilsandi saare lääneosas kolme kilomeetri kaugusel Vikati sadamast, mis on ainuke olemasolev sadam Vilsandil.*

Võtame teadmiseks.

5. *Vastavalt sadamaseadusele peavad sadamad olema kantud sadamaregistrisse (§ 37 lg 2), välja arvatud juhul, kui tegemist on füüsilise isiku poolt väljaspool tema majandus- või kutsetegevust isiklikuks tarbeks paigaldatud või ehitatud sildumisrajatisega (§ 1 lg 2 punkt 1). Palute tuua nimetatud asjaolu välja seletuskirja punktis 6.2.10.*

Selgitame, et üldplaneeringuga ei sätestata üle seadusest tulenevaid nõudmisi, sest need kehtivad igal juhul kõigile.

6. *Seletuskirja lk 130 punkti 10.5. esimeses lõigus on viidatud seletuskirja punktile 6.2.9, korrektne oleks viidata seletuskirja punktile 6.2.10.*

Parandame vea.

7. *Toote välja, et üldplaneeringu seletuskirja tabel 6 Saaremaa valla olemasolevad ja perspektiivsed sadamad on segadust tekitav ning ebakorrektned järgnevatel põhjustel:*  
7.1.tabelis ja joonistel ei ole aru saada, millised toodud sadamatest on praegu olemas ja millised ei ole. Palute täiendada tabelit 6 ja jooniseid ning eristada olemasolevad ja perspektiivsed sadamad;

Arvestame ettepanekuga ja täpsustame tabelit.

- 7.2.sadamaregistrisse kantud sadamatest (hetkel olemasolevad sadamad) ei ole tabelis näidatud Mõntu väikelaevade sadamat ja Veere vanasadamat. Palute tabelit täiendada või tuua välja põhjus, miks need sadamad ei leia kajastamist tabelis 6;

Täiendame tabelit.

- 7.3.tabelis nimetatud Kaavi sadama puhul on Saaremaa valla üldplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise aruandes kasutatud nime Kaavi paadisadam. Seda nime kasutatakse ka sadamaregistris, palute kasutada registris olevat nime;

Parandame.

- 7.4.tabelis nimetatud Läätsa sadam kannab sadamaregistri järgi nime Läätsa paadisadam ning Nasva meresadam nime Nasva sadam. Palute kasutada sadamaregistris olevaid nimesid.

Parandame.

8. *Palute integreerida planeeringusse üleriigilise planeeringu mereala teemaplaneeringuga kavandatud püsiühenduste trassid ja säilitamisele kuuluvad taliteede koridorid.*

Selgitame, et üleriigilise mereala planeeringuga ei planeeritud ühtegi Saaremaa valla territooriumil asuvat või sellega kokku puutuvat püsiühendust.

Jäätete osas sätestab üleriigiline merealade planeering järgmist (ptk 5.4.3. Jääted): „Mereala planeering jäätete asukohti ruumiliselt ei määra. Jäätete täpsed asukohad sõltuvad konkreetse talve jääolude iseärasustest ja määratakse Transpordiameti poolt.“ Mereplaneeringu seletuskirjas on nimetatud 6 ametlikku jäätee trassi, millest üks on seotud Saaremaa vallaga. Kui soovite edastada meile Tärkma-Triigi jäätee asukoha, siis oleme valmis seda üldplaneeringu kaardil kajastama.

*9. Seletuskirja lk 114 osas 5 olevad viited seletuskirja peatükkidele ei ole korrektsed, korrigeerida.*

Korrigeerime.

*10. Seletuskirja lk 125 osas 10.1 olevad viited teekaitsevöönditele ei ole korrektsed (nt lause „Tulenevalt ehitusseadustikust on valla piiresse jäävate riigiteede ja kohalike teede kaitsevöönd 30 m lai tee sõiduraja servadest mõlemale poole“ asemel oleks korrektne „Tulenevalt ehitusseadustikust on valla piiresse jäävate maanteede kaitsevööndi laius 30 m mõlemal pool äärmise sõiduraja välimisest servast“, jne).*

Parandame.

*11. Planeeringus ei ole arvestatud seisukohtades tehtud ettepanekutega Kuressaare linnas ja mitmes alevikus riigitee kaitsevööndite laiendamiseks (seisukohtade punktid 2.2.1-2.2.7). Palute ettepanekutega arvestada või põhjendada arvestamata jätmist, sest tegemist on PlanS § 75 lg 1 punkti 1 kohase ülesandega, mida on Teie hinnangul vajalik käsitleda.*

Kaalume riigitee kaitsevööndi laiendamist vaid Kuressaare ringtee osas.

Alevikke läbivate riigitee lõikude osas me tehtud ettepanekuga ei arvesta. Alevikku läbivad riigimaanteed on tänavad. Nad peavad seda rolli täitma ka ruumiliselt keskuse avaliku ruumi olulise osana mitte ainult formaalselt. Peame väga tähtsaks edendada ka alevikes, mis on elulised kohalikud ja lähikeskused Saaremaa valla elanike jaoks, võimalikult kvaliteetset elukeskkonda ja avalikku ruumi. Hajaasustust läbivale maanteele iseloomulike joonte säilitamine sellele eesmärgile kaasa ei aita. Samuti toome välja, et alevikes on ka praegu hooneid, mis asuvad lähemal kui 30 meetrit teekatte servale.

*12. Palute näidata planeeritavad kitsendused (sh teekaitsevööndite muudatused) ka kaartidel/joonistel.*

Selgitame, et kuna üldplaneeringuga üldjuhul ei muudeta seadusejärgseid teekaitsevööndeid, siis ei ole põhjendatud ka nende kitsenduste planeeringus kujutamine. Geoportaali kitsenduste kaardirakenduses on alati leitav ajakohane informatsioon teede kaitsevööndite osas.

Kui kaalumise tulemusel muudame kaitsevööndi laiust näiteks Kuressaare ringtee servades, siis näitame selle muudatuse ka üldplaneeringu kaardil.

*13. Toote välja, et planeeringus on käsitlemata transpordimaa juhtotstarve.*

Selgitame, et üldplaneeringus ei eristata olemasolevat ja reserveeritud maakasutust ning et maakasutuse juhtotstarbe määramisel ei kaasne kohest katastriüksuse sihtotstarbe muutust, kuid sellest tuleb lähtuda siis, kui soovitakse muuta maa või hoone kasutusotstarvet. Olemasolevate teede ja tänavate kinnistutel on olemas transpordimaa sihtotstarve, seega ei ole juhtotstarbe eraldi määramine vajalik, kuna ei omaks mingit reaalselt mõju praeguse olukorra suhtes ning sihtotstarbe muutmist nimetatud kinnistutel ei kavandata. Uute teede rajamist üldplaneeringus ette ei nähta, seega ei ole transpordimaa juhtotstarbe määramine vajalik ega põhjendatud.

*14. Planeeringus on lahendamata juurdepääsud arendusaladele (näiteks osadele riigiteede nr 10 ja nr 76 ristmikust põhja poole jäävatele kruntidele). Põhi- ja tugimaanteedelt igale kinnistule eraldi mahasõidu planeerimine ei ole võimalik, juurdepääsud tuleb lahendada kogujateede kaudu.*

Teie poolt mainitud ristmikust põhja poole jäävatel aladel on mitmed kehtivad detailplaneeringud. Detailplaneeringuga aladel, mis on meie mõistes arendusalad, on juurdepääsud planeeritud ja kooskõlastatud. Ülejäänud kinnistutel me juhtotstarvet ei määra ja meie mõistes need ei ole arendusalad. Kogujateed me sinna ei planeeri ning samuti ei ole võimalik sellel lõigul riigiteega nr 10 piirnevaid alasid arendada ja hoonestada, sest tegu on nii hetkel kehtivas kui eelnevates üldplaneeringutes määratud väärtusliku vaatega teelõiguga. Sama käsitus jätkub ka koostamisel olevas üldplaneeringus.

Üldplaneeringu seletuskirja peatükis 7.6. „Väärtuslikud vaated ja ilusad teelõigud“ on eraldi välja toodud, et erilise tähtsusega ilus teelõik on Kuivastu-Kuressaare maantee Upa-Kuressaare lõik ning selles osas järgnev selgitus:

„Saaremaa peamagistraal on olnud samal kohal aegade algusest, tegemist on seega ajaloolise teega. Erinevalt paljudest teistest Eesti linnadest ei hakka Kuressaarele lähenedes silma tootmis- või laohooned, vaid kase- ja pajuallee, mets ja heinamaad. See on kõrge avaliku huviga maastikuline väärtus, lähtudes muuhulgas Saaremaa ja Kuressaare rollist miljööväärtusliku turismisihtkohana. Selle väärtuse kaitseks on kehtestatud eritingimused ka varasemate üldplaneeringutega ning selle säilimine tänaseni on olnud aastakümnete järjepideva töö tulemus. Kõige olulisem on säilitada teed palistavad alleed ja puudetukad ka tulevikus. Kohati on alleedes „augud“, seal tuleb alleed täiendada ja vajadusel haiged puud asendada sama liiki puudega. Teest idapool takistavad hoonestamist ehitusgeoloogilised tingimused, kuna tegemist on endise järvega ja seega madala alaga, kus kõrgused on kohati vaid 3,5 m abs. Kuna maaparandussüsteemid enam ei toimi ja ala on madalam kui ümbritsevad alad, on see üha pikemat aega kevadeti üleujutatav. Teest läände jäävat metsa on siiani säilitatud ja tuleb ka edaspidi säilitada eelnevas üldplaneeringus sätestatud vööndi ulatuses. See tuleb võtta aluseks nii detailplaneeringute lähteseisukohti kui projekteerimistingimusi väljastades. Metsa taha rajatava hoonestuse kõrgus ei tohi ületada metsa kõrgust, sel juhul säilib teelõigu praegune üldilme ka tulevikus.“

*15. Palute lisada seletuskirja osas 10.3 olevasse loetellu lause „Kergliiklustee kavandamisel arvestada elanike paiknemise ja tõmbekeskustega ning kavandada kergliiklustee võimalikult pikas lõigus ühele poole sõiduteed ning vältida seeläbi liigsete teeületuskohtade tekitamist“.*

Selgitame, et kergliiklusteed kavandatakse alati lähtuvalt elanike paiknemisest ja tõmbekeskustest. Lisame seletuskirja suunise liigsete teeületuskohtade tekitamise vältimiseks.

16. *Palute jätta ära seletuskirja punktis 10.3.13 olev lause „Kitsastes kohtades on erandkorras lubatud kergliiklustee laiust vähendada projekteerimise normide erandlikule tasemele“, kuna see lause võib jätta petliku mulje nagu oleks erandi kasutamine igal juhul võimalik. Erandi kasutamine on kaalutusotsus ning selle rakendamise võimalikkust kaalutakse kohapõhiselt, kaalumise võib lõppeda ka otsusega, et erandit ei saa kasutada.*

Parandame sõnastust, et erandkorras lubatud KAALUDA kergliiklustee laiuse vähendamist. Punkti ära jätta ei ole otstarbekas, sest vastasel juhul ei jääks isegi võimalust erandi tegemist kaaluda nendel juhtudel, kus see lahendus oleks tegelikult sobilik. Erandi kasutamine on alati kaalutusotsus, seega antud punkti kontekstis ei saa eeldada, et erandit alati rakendatakse.

17. *Juhite tähelepanu, et õhuliinide ja -mastide, sealhulgas elektrituulikute kavandamisel tuleb lähtuda kliimaministri 17.11.2023 määruse nr 71 „Tee projekteerimise normid“ § 63 toodud nõuetest. Seletuskirja osas 12.1.2 olevasse loetelusse „Tingimused tuuleparkide rajamiseks“ lisada lause „Elektrituuliku vähim kaugus teekatte servast määratakse valemiga  $L = (H + 0,5D)$ , kus  $L$  on tuuliku vähim kaugus teekatte servast meetrites,  $H$  on tuuliku masti kõrgus meetrites ja  $D$  on tuuliku rootori või tiiviku diameeter meetrites“.*

Nimetatud vahekauguse kohustus tuleneb seadusest ja kehtib nii või teisiti. Seetõttu ei ole vajalik selle veelkordne sätestamine üldplaneeringuga. Peatüki 12.1.2. loetellu „Tingimused tuuleparkide rajamiseks“ on lisatud märge: „Arvestada tuleb tuulegeneraatori minimaalse kaugusega teekatte servast, mis on sätestatud riikliku õigusaktiga.“

18. *Peate sobilikuks määrata tingimus, et riigitee kaitsevööndisse üldjuhul hooneid ei kavandata. Kui hoonete kavandamine on põhjendatud väljakujunenud hoonestusjoonega, siis määrata tingimus, et arendaja peab arvestama liiklusest tulenevate häiringute (müra, saaste, vibratsioon) kahjuliku mõjuga. Normidele vastavuse tagamine, leevendavate meetmete kasutusele võtmine ja finantseerimine on arendaja kohustus.*

Arvestame.

19. *Toote välja, et KSH meenutab pigem KMH-d – palju fakte, kuid vajalik on selgem üldistus ja analüüs.*

Arvestame.

20. *KSH lk 78 esimeses lauses on väidetud, et „üldplaneeringuga on kavandatud kokku 17 sadamat“. Edasises tekstis on siiski räägitud sadamaaladest. Palute kontrollida, kas väide käib kavandatud sadamate või sadamaalade kohta.*

Kontrollime ja vajadusel korrigeerime.

21. *Läbisegi kasutatud „sadamaala“ ja „sadama-ala“. Seadusandlikes tekstides (sadamaseadus ja veeseadus) kasutatakse sõna sadamaala. Parandada kogu KSH-s.*

Arvestame.

22. *Ehituskeeluvööndi vähendamise tabelites (ja ka mujal tekstis) on tulbas „EKV vähendamise põhjendus“ toodud välja selgituseta number (näiteks Ahoi jõesadam Nr 30). Palute tuua välja numbrite selgitus või numbrid eemaldada.*

Arvestame ja korrigeerime numbrite süsteemi.

23. KSH-s, üldplaneeringu seletuskirjas ja kaardimaterjalides toodud sadamad peavad olema üksteisega lihtsalt seostatavad. Praegusel hetkel see nii ei ole. Näiteks on KSH tabelis 3.5 lk 85 toodud Planeeritav paadisadam Nr 174. Samas tulbas on veel mitmeid „planeeritavaid sadamaid“. Võib oletada, et tegemist on üldplaneeringu seletuskirja tabelis 6 toodud Vesiaia sadamaga, kuid selles kindel ei saa olla. Kaardimaterjal aga ei võimalda leida mitte kuidagi seda sadamat. Seetõttu palute tekitada loogilised seosed üldplaneeringu seletuskirjas, KSH's ja kaardimaterjalides toodud objektide vahel.

Arvestame ja parandame seletuskirja, kaardi ja KSH koosloetavust.

24. KSH lk 128 on väidetud, et sadamaregistri andmetel on Saaremaa vallas 39 sadamat. Seisuga 9. detsember 2024 on sadamaregistri andmetel Saaremaa vallas 43 sadamat. Palute korrigeerida väidet ja lisada kuupäev.

Korrigeerime.

25. KSH lk 128 on toodud välja, et üldplaneeringuga on kavandatavatest sadamatest kolm uued ning sulgudes on toodud välja Undva külad. Samas pole mujal dokumendis leida sadamat nimega Undva külad. Palute kontrollida, kas toodu nimevorm on korrektne ning võimalusel viidata ka tabelis 3.5 toodud sadamale.

Kontrollime ja vajadusel korrigeerime.

26. KSH lk 129 on välja toodud Vilsandi külla planeeritav sadam, lk 130 Abaja külla planeeritav sadam ja lk 131 Undva külla planeeritav sadam. Praegusel kujul on need sadamad raskesti seostatavad tabelis 3.5 tooduga ning kaardimaterjalil kujutatuga. Palute leida lahendus, mis aitaks sadamad seostada mujal tekstis kasutatuga ning kaardimaterjaliga.

Arvestame.

27. KSH lk 132 tekst räägib väinatammi avamisest, kuid on raskest eristatav eelnevast Undva küla paadisadama tekstist. Palute pealkirjastada tekst korrektselt.

Parandame.

28. Juhite tähelepanu sellele, et Väikese Väina eutrofeerumise peatamiseks ei piisa ainult tammi avadest, vajalik on ka kaldal oleva roostiku lõikamine ja lõigatu eemaldamine. Palute kaaluda selle tingimuse lisamist KSH-sse.

Kaalume.

Lugupidamisega

(digitaalselt allkirjastatud)

Kätlin Kallas

planeeringuteenistuse juhataja

Eva Toom, 452 5095

eva.toom@saaremaavald.ee