



Madis Karu
Arhitektuuribüroo Nafta OÜ
madis@ab-nafta.ee

Teie 19.02.2026

Meie 17.03.2026 nr 7.2-2/26/9548-9

**Vaida alevik Madara, Vana-Vaida tee 15 ja
Hoidla tee 1 kinnistute ja lähiala
detailplaneeringust**

Olete esitanud Transpordiametile kooskõlastamise eelse koostöö tegemiseks ja arvamuse avaldamiseks Harju maakonnas Rae vallas Vaida alevikus Vaida alevik Madara, Vana-Vaida tee 15 ja Hoidla tee 1 kinnistute ja lähiala detailplaneeringu (katastritunnused vastavalt 65301:001:4340; 65301:001:3375; 65303:003:0389; edaspidi *planeering*). Planeering on algatatud Rae Vallavalitsuse 07.06.2022 korraldusega nr 843.

Planeeringu eesmärk on kavandada planeeringualale korterelamud koos vajaliku taristu, juurdepääsude ja haljastusega ning rajada planeeringuala lõunaossa avalikult kasutatav rekreatsiooniala.

Oleme jätnud planeeringu kooskõlastamata 22.12.2025 kirjaga nr 7.2-2/22/9548-7 (edaspidi *kiri*), kuna esitatud lahendus oli vastuolus 13.05.2022 kirjaga nr 7.2-2/22/95482 väljastatud planeeringu koostamise seisukohtadega.

Võttes aluseks ehitusseadustiku (edaspidi *EhS*) ja planeerimisseaduse (edaspidi *PlanS*) ning kliimaministri 27.11.2023 määruse nr 71 „Tee projekteerimise normid“ (edaspidi *normid*), **peame vajalikuks lahendada** Arhitektuuribüroo Nafta OÜ töö OM0121 „Vaida aleviku Madara, Vana-Vaida tee 15 ja Hoidla tee 1 kinnistute ja lähiala detailplaneering, kovID DP1175“ järgmised puudused.

PlanS § 126 lg 1 punkti 7 alusel on planeeringu ülesandeks koostada terviklik liikluskorralduslahendus.

1. Planeeringu põhijoonisel on korrigeeritud riigitee nr 11202 Vaida-Urge tee (edaspidi *riigitee*) liikluskorralduslikku lahendust ning planeeringualale on ette nähtud juurdepääs olemasolevalt ristumiskohalt riigitee km 2,612 (vt *joonis 1*).



Joonis 1. Väljavõte planeeringu põhijoonisest

Oleme juurdepääsu lahenduse üle vaadanud. Arvestades, et 13.05.2022 kirjaga nr 7.2-2/22/95482 seisukohtade väljastamise ajal kehtisid teised normid, mis on tänaseks leevenenud, saame aktsepteerida *joonisel 1* näidatud ristumiskoha asukohta. Kehtivate normide kohaselt on kõrvalmaanteel liiklussagedusega vahemikus 500-1500 sõidukit ööpäevas (antud lõigus 892 sõidukit ööpäevas) ristmike vähim vahekaugus 100 m, kui liituva tee on liiklussagedus ületab 20 sõiduki ööpäevas. *Joonisel 1* näidatud ristmiku vahekaugus ristumiskohtadega riigitee km 2,461 ja km 2,735 ristumiskohtadega on tagatud.

Kuna olemasolev ristumiskoht teenindab praegu maatulundusmaad, tuleb see ümber ehitada, et tagada planeeringualalt tuleneva liikluskooormuse vastuvõtmine.

Seletuskirja p 7.1 tuleb korrigeerida ja eemaldada vastuoluline väide *Ühe juurdepääsuristmiku asukoht võiks olla olemasolevast juurdepääsust (tee 11202 km 2.613) ligikaudu 60 meetrit põhja pool (tee 11202 km 2.550)*. Tulenevalt vastuolust normidega ei saa esitatud lahendusega nõustuda. Palume vastuolu kõrvaldada (vt kirja p 1).

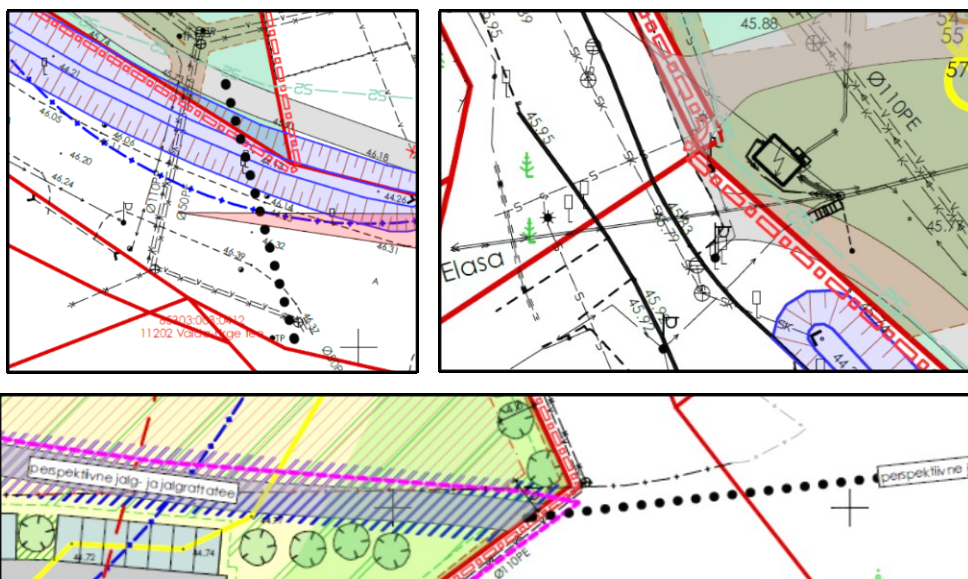
2. Kirja p 2 esitatud märkust on osaliselt arvestatud. Planeeringu põhijoonisel on riigitee äärse parkla parkimiskohtade arvuks märgitud 96 (vt *joonis 2*), kuid seletuskirja p 7.1 *Liiklusuuringu liiklusalased ettepanekud* on endiselt märgitud parkimiskohti 150. Palume kõrvaldada vastuolu.



Joonis 2. Väljavõtte planeeringu põhijoonisest

3. Kirja p 6 märkust kergliiklusteede kohta ei ole piisavalt arvesse võetud. Esitatud lahendus ei võimalda hinnata selle seotust olemasoleva taristuga, loogilisust ega funktsionaalsust ning ei taga kergliiklejatele järjepidevat ja ohutut liikumist.

Endiselt esinevad puudused (nt ebaselged diagonaalsed ristumised, katkestused ja eksitavad tingmärgid; vt *joonis 3*). Samuti ei ole selge, kelle kohustuseks jääb kergliiklusteede rajamine.



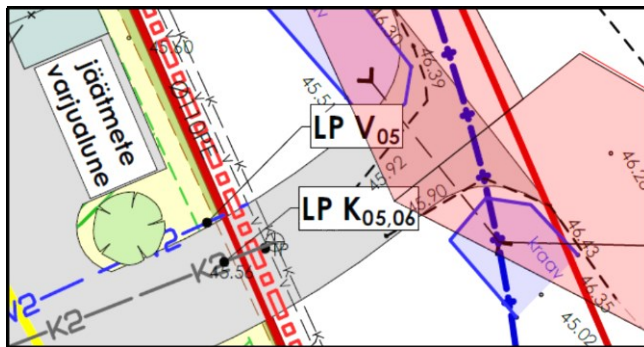
Joonis 3. Väljavõtte planeeringu põhijoonisest

Palume analüüsida kergliiklusteede lahenduse piisavust, kirjeldada seletuskirjas selgelt arendaja ülesanded ja näidata põhijoonisel, millised teed rajatakse arendaja ja millised on perspektiivsed. Samuti tuleb analüüsida jalakäijate liikumissuundi ja vajadusi ning eristada arendaja rajatavad kergliiklusteed neist, mis on kavandatud perspektiivsena vastavalt kohaliku omavalitsuse plaanidele ja eesmärkidele.

Planeeringu materjale tuleb täpsustada vastavalt hetkel kehtivatele normidele. Palume planeeringu seletuskirjas selgelt kirjeldada kõikide ristumiskohtade nähtavuskolmnurkade parameetrite väärtuseid (vt kirja p 7). Korrigeerida põhijoonisel näidatud ristumiskohtade nähtavuskolmnurki. Arvestusega, et nähtavuskolmnurga mõõtmist tuleb alustada ristumiskoha keskelt riigitee markeeringu servast kinnistu suunas ja haarad ulatuvad riigitee suunas kuni selle teljeni.

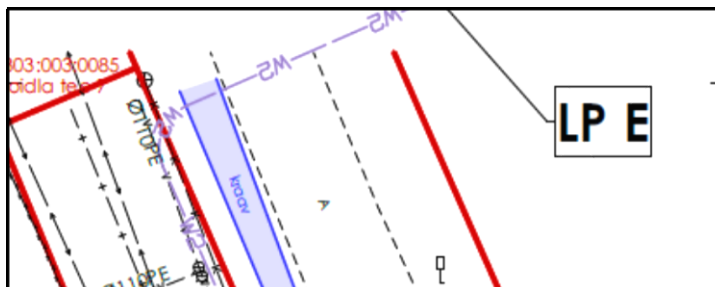
PlanS § 126 lg 1 punkt 4 alusel on planeeringu ülesandeks tehnovõrkude võimaliku asukoha määramine.

4. Planeeringu tehnovõrkude joonisel on veetorustiku- ja reoveekanalisisatsioonitorustiku -V2- ja -K2- liitumispunktid kavandatud riigitee km 2,612 ristumiskohale. Palume leida võimalusel neile liitumispunktile teine asukoht (vt kirja p 9; joonis 4)



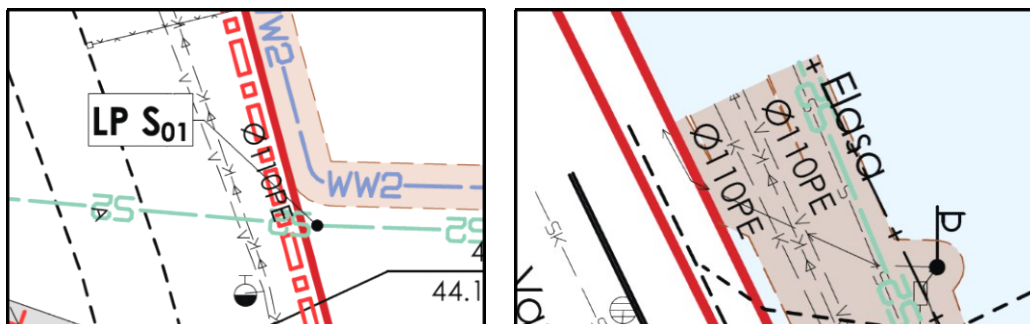
Joonis 4. Väljavõte planeeringu tehnovõrkude joonisest

Samuti vajab täpsustamist planeeritav elektrikanalisatsioon -W2- ja selle liitumispunkt (vt kirja p 9; joonis 5). Jooniselt ei selgu nimetatud tehnovõrgu liitumiskoht. Vajadusel esitada skeemina.



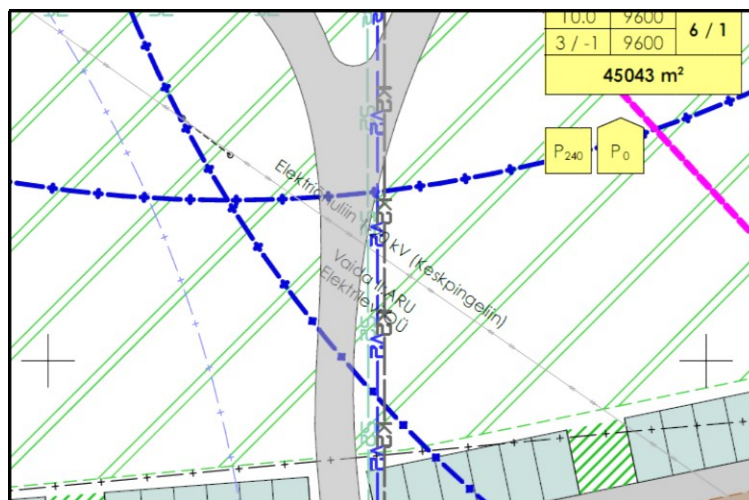
Joonis 5. Väljavõte planeeringu tehnovõrkude joonisest

Ebaselgeks jääb ka planeeritava sidekanalisatsiooni -S2- liitumine. Palume see täpsustada või esitada skeemina (vt kirja p 9; joonis 6).



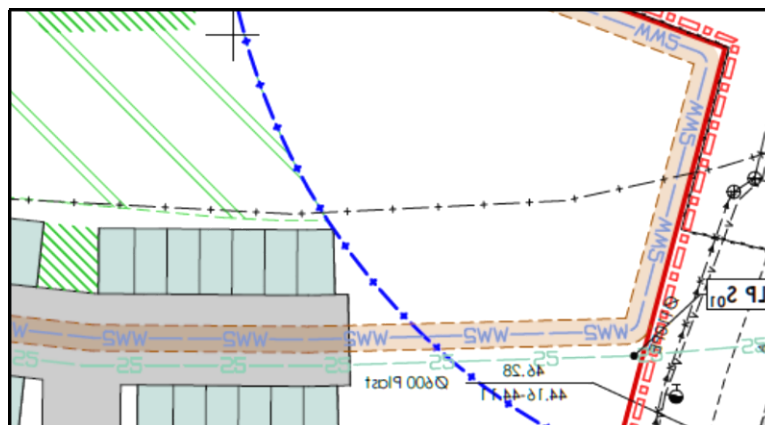
Joonis 6. Väljavõtte planeeringu tehnovõrkude joonisest

5. Planeeringu seletuskirja p 3.1 *Piirangud* kohaselt on kavandatud keskpinge õhuliini likvideerimine ja asendamine maakaabliga. Palume viia seletuskiri ja tehnovõrkude joonis omavahel kooskõlla – joonisel märkida õhuliin likvideeritavaks (vt *joonis 7*).



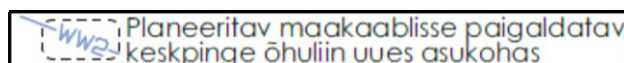
Joonis 7. Väljavõte planeeringu tehnovõrkude joonisest

Lisaks eemaldada planeeritava -WW2- maakaabli kaitsevöönd, kuna tegemist on põhimõttelise lahendusega, mis täpsustub projekteerimisel (vt *joonis 8*).



Joonis 8. Väljavõte planeeringu tehnovõrkude joonisest

Korrigeerida tingmärkide sõnastust selgelt arusaadavaks.



6. Planeeringu seletuskirja p 17.1 *Sademevee käitlemine* eemaldada lause *Tänu teede ääres olevatele kraavidele on välistatud vee valgumine naaberkinnistutele ja transpordimaa kinnistutele*.

Seletuskirja lisada, et vastavalt EhS § 72 lg 1 p 5 ja § 70 lg 2 p 1 on riigitee kaitsevööndis keelatud teha veerežiimi muutust põhjustavat maaparandustööd ning ohustada ehitist ja selle korrakohast kasutamist. Riigitee kraavid on riigitee konstruktsiooni osa ja on ette nähtud vee ärajuhtimiseks teekattelt, muldkehast ja nõlvadelt ning peavad tagama riigitee toimimise ja püsivuse.

Kraavid ei ole rajatud maaparanduslikel eesmärkidel ning need ei ole maaparandusobjektide (arendatavate kinnistute) kuivendamisel immutusaladeks, eesvooluks, kraaviks ega veejuhtmeks, mille kaudu juhitakse vett maaparandussüsteemi eesvoolu. Vältimaks tee muldkeha uhtumist ja üleniiskumist on sademevee juhtimine riigitee alusele maaüksusele keelatud.

Kuna kinnistutel on piisavalt ruumi, tuleb sademevee probleem lahendada planeeringuala piires (koguda, immutada; vt *kirja p 10*).

7. Kirja p 7 esitatud märkus on endiselt lahendamata. Palume korrigeerida seletuskirja vastav punkt.

7. enne mistahes hoonele kasutusloa väljastamist peavad olema nõuetekohased ristumiskohad riigiteedega välja ehitatud ja likvideeritavad ristumiskohad likvideeritud;

8. Korrigeerida planeeringu jooniseid, kasutades riikliku [teeregistri](#) põhiseid teede numbreid ja nimetusi.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Jana Prost

peaspetsialist

planeerimise osakonna kooskõlastuste üksus

Lisa:

- Lisa 1. SK_DP_Madara 6 maja 2026 jaanuar
- Lisa 2. 05 Po_hijoonis
- Lisa 3. 06 Tehnovo_rgud

/*Lisaadressaadid: Rae Vallavalitsus info@rae.ee

Jana Prost

5792 4753, Jana.Prost@transpordiamet.ee