



Rae Vallavalitsus
info@rae.ee
Aruküla tee 9
75301, Harju maakond, Rae vald,
Jüri alevik

Teie 04.11.2025 nr 6-1/7228

Meie 22.12.2025 nr 7.2-2/25/9548-7

**Vaida alevik Madara, Vana-Vaida tee 15 ja
Hoidla tee 1 kinnistute ja lähiala
detailplaneeringu koostamata jätmise**

Olete taotlenud Transpordiametilt koostamata Harju maakonnas Rae vallas Vaida alevikus Vaida alevik Madara, Vana-Vaida tee 15 ja Hoidla tee 1 kinnistute ja lähiala detailplaneeringule (katastritunnused vastavalt 65301:001:4340; 65301:001:3375; 65303:003:0389; edaspidi *planeering*). Planeering on algatatud Rae Vallavalitsuse 07.06.2022 korraldusega nr 843.

Planeeringuga määratakse planeeringuala kruntideks jaotamine, hoonestusala ja ehitusõigus, vajalike tehnovõrkude ja juurdepääsuteede võimalik asukoht, ehitus- ja arhitektuurinõuded, liiklus-, haljastus- ja keskkonnatingimused ning servituutide ja avaliku kasutuse vajadus.

Võttes aluseks ehitusseadustiku (edaspidi *EhS*) ja planeerimisseaduse (edaspidi *PlanS*) ning kliimaministri 27.11.2023 [määruse nr 71](#) „Tee projekteerimise normid“ (edaspidi *normid*), **jätame koostamata** Arhitektuurbüroo Nafta OÜ töö OM0121 „Vaida aleviku Madara, Vana-Vaida tee 15 ja Hoidla tee 1 kinnistute ja lähiala detailplaneering, kovID DP1175“ järgmiste vastuolude tõttu.

Oleme väljastanud seisukohad planeeringu koostamiseks 13.05.2022 kirjaga nr 7.2-2/22/95482 (edaspidi *seisukohad*), millega on osaliselt arvestatud, kuid korrigeerimist/täpsustamist vajavad järgmised punktid. Juhime tähelepanu, et esitatud märkuste loetelu ei ole lõplik ning oluliste puuduste kõrvaldamisel võib selguda, et kavandatud lahendus ei ole enam sobilik ega elluviidav.

PlanS § 126 lg 1 p 7 alusel on planeeringu ülesandeks koostada terviklik liikluskorralduslik lahendus.

1. *Seisukohtade kirja p 1* oleme esitanud nõude, et juurdepääsud planeeringualale tuleb tagada riigiteelt nr 11155 Vaida tee ning täiendavaid juurdepääse riigiteelt nr 11202 Vaida-Urge tee mitte planeerida. Samuti on nõutud normidele mittevastavate ristumiskohtade likvideerimise kavandamist.

Planeeringu seletuskirja p 7 *Liiklus ja parkimine* on öeldud, et juurdepääsud sõiduautodele planeeritavale krundile pääsuks luuakse riigi kõrvalmaanteedelt nr 11155 "Vaida tee" ja 11202 "Vaida-Urge" ning olemasolev Madara kinnistu (katastritunnus 65301:001:4340) olemasolev juurdepääs riigitee km 2,612 likvideeritakse.

7. Liiklus ja parkimine

Juurdepääsud sõiduautodele planeeritavale krundile pääsuks luuakse riigi kõrvalmaanteedelt nr 11155 "Vaida tee" ja 11202 "Vaida - Urge". Juurdepääsud rajatakse, arvestada nähtavuskolmnurkadega, nähtavuskolmnurgad on näidatud joonisel 04 "Põhijoonis". Olemasolev juurdepääs Madara kinnistule "Vaida - Urge" teelt (km 2.613) likvideeritakse.

Planeeringu seletuskirja p 7.1 *Liiklusuuringu liiklusalased ettepanekud* on märgitud, et riigitee nr 11202 Vaida-Urge teelt on kavandatud kaks uut juurdepääsu olemasolevast Madara kinnistu juurdepääsust riigitee km 2,613 ligikaudu 70,0 m ja ca 125,0 m põhja suunas s.o riigitee km 2,543 ja km 2,488 (vt *joonis 1*).

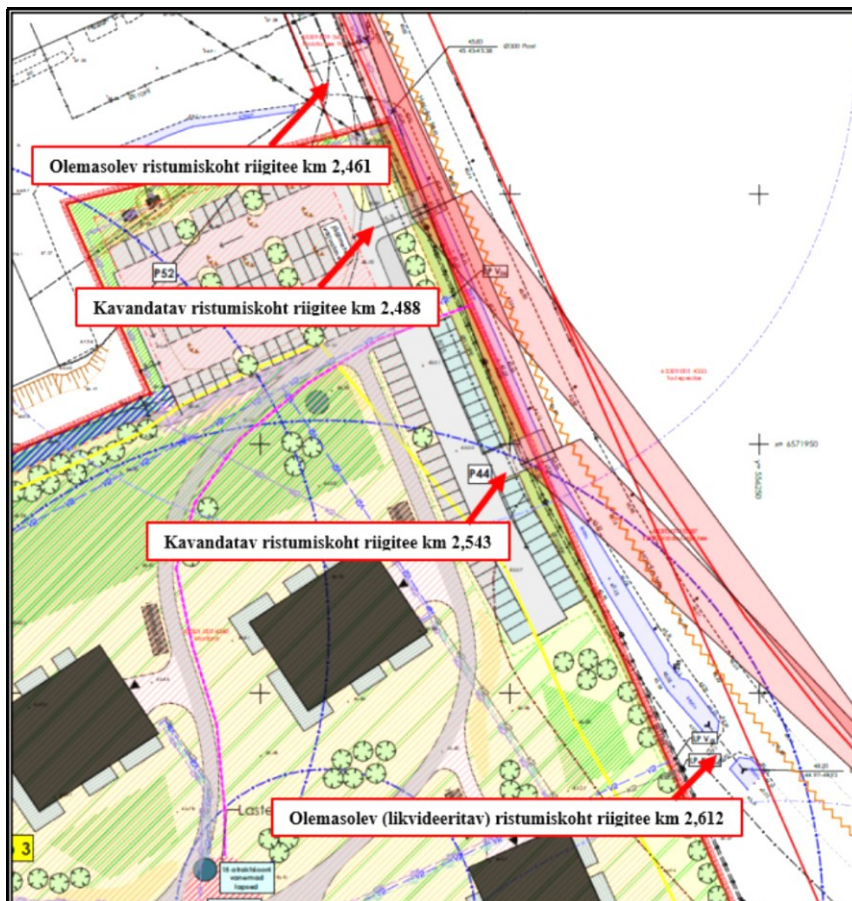
Ettepanekuga on osaliselt arvestatud, kuna planeeringulahendust on oluliselt muudetud võrreldes esialgse, liiklusuuringu aluseks olnud planeeringulahendusega. Tee 11202 poole on ette nähtud kaks juurdepääsu lihtistmikega, ilma lisaradadeta, uued juurdepääsud on olemasolevas juurdepääsust ~70 ja ~125 m põhja pool.



Joonis 1. Väljavõte Maa- ja Ruumiameti teeregistrist

Oluline on siinkohal asjaolu, et uute ristmike kavandamisel on Transpordiametil kohustus lähtuda kehtivatest normidest, kus liiklussagedus on otseselt seotud ristmike minimaalsete vahekaugustega. Selgitame, et nimetatud riigitee aasta keskmine ööpäevane liiklus on 840 autot ja kehtib kiiruspiirang 70 km/h. Normide lisa 1 tabel 17 kohaselt peab riigitee selles lõigus ristmike vähim omavaheline vahekaugus olema 100 m. Ristmike omavahelise kauguse määramisel tuleb lähtuda põhimõttest, et kaugust arvestatakse ühe ristmiku lõpp-punktist (nt pöördköver) järgmise ristmiku alguspunktini.

Teeregistri andmetel paikneb riigitee 11202 Vaida-Urge tee km 2,461 Hoidla tee 9 kinnistu (katastritunnus 65303:003:0108) juurdepääs ning km 2,612 Madara kinnistu (katastritunnus 65301:001:4340) juurdepääs. Planeeringu materjalide kohaselt on olemasolevate ristumiskohtade ja uute kavandatavate ristumiskohtade riigitee km 2,543 ja km 2,488 omavaheline kaugus vastuolus normides esitatud miinimumnõuetega (vt *joonis 2*).



Joonis 2. Väljavõtte planeeringu põhijoonisest

Tulenevalt vastuolust normides esitatud nõuetega, ei saa me esitatud lahendusega nõustuda.

Lisaks ei ole planeeringu põhijooniselt üheselt tuvastatav, et riigitee km 2,612 paiknev Madara kinnistu (katastritunnus 65301:001:4340) juurdepääs on kavandatud likvideerida. Seega esineb vastuolu planeeringu seletuskirja ja põhijoonise vahel. Põhijoonisel tuleb kõnealuse ristumiskoha likvideerimine selgelt kajastada, lisada vastav tingmärk ning selle selgitus.

Vastuolu ilmneb ka seletuskirja p 7.1 *Liiklusuuringu liiklusalased ettepanekud*, kus on öeldud, et meie seisukohtade p 1 ei ole arvestatud põhjendusel, et riigitee km 2,612 paiknev Madara kinnistu (katastritunnus 65301:001:4340) juurdepääs on olemas ning sellelt on tagatud normide kohane nähtavus. Jääb arusaamatuks, kas olemasolev juurdepääs likvideeritakse või kavandatakse see edaspidi kasutusele võtta.

Transpordiameti kirjas Rae vallavalitsusele (13.05.2022 nr 7.2-2/22/9548-2) punktis 1 toodud nõue teele 11202 juurdepääsu mitte planeerida ei ole põhjendatud. Hetkel on juurdepääs (tee 11202 km 2.613) olemas. Normide kohane nähtavus on tagatud (suure varuga). Juurdepääsuristmiku läbilaskvusarvutus näitab ristmiku teenindustasemeks A aastal 2042. Juurdepääsuristmiku asukoht on kooskõlas juhendis „Juhis ristmike vahekauguse ja nähtavusala määramine, Transpordiamet 2021“ toodud nõuetega (minimaalne kaugus ristmikust >100 meetrit). Madara DP põhijoonisel toodud lahendus kahe parklaga võimaldab liiklust hajutada ning teatud määral ka vähendab Vaida alevikku läbiva tee 11155 lõigu liiklust (lõigul on kauplus, lasteaed ja kool).

Palume korrigeerida vastuolu planeeringulahenduses.

2. Planeeringu seletuskirja kohaselt on riigitee nr 11202 Vaida-Urge tee äärde kavandatud parkla mahuga 150 parkimiskohta, kuid planeeringu põhijooniselt ei ole 150 parkimiskoha kavandamine tuvastatav. Riigiteega nr 11202 külgnevas parklas ei ole põhijoonise kohaselt

kavandatud 150 parkimiskohta.

7.1. Liiklusuuringu liiklusalased ettepanekud

1. Teega 11202 kõlgnevale suuremale parklale (150 kohta) ei ole vaja kahte juurdepääsu. Piisab ühest reguleerimata lihtristmiskust, lisaradasid ei ole vaja. Ühe juurdepääsuristmiku

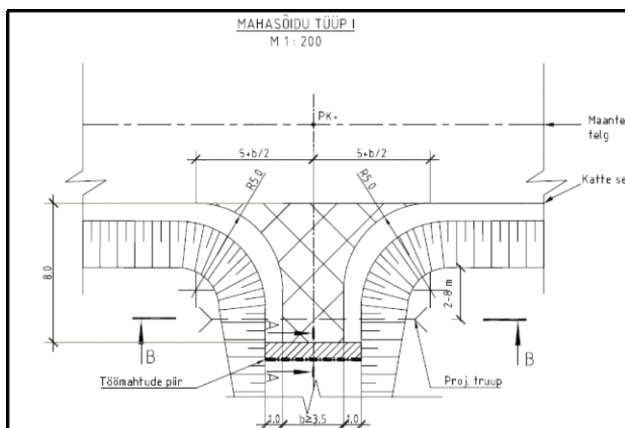
Planeeringulahendus peab olema üheselt arusaadav ja kooskõlas seletuskirja ja jooniste vahel. Palume viia seletuskiri ja põhijoonis vastavusse ning näidata parkimiskohtade tegelik arv ja paiknemine selgelt ka joonistel.

3. Planeeringu seletuskirja p 4.2 *Liiklusuuring* ei selgu, millisele mahasõidu osale 6,0 m laius viitab ja kuidas see vastab tüüplahendusele I. Palume seletuskirjas täpsustada mahasõidu parameetrid selliselt, et oleks üheselt arusaadav lahenduse vastavus Transpordiameti nõuetele ja tüüplahendusele I.

4.2. Liiklusuuring

Liklusuuringu kokkuvõttes on öeldud: Madara DP alale ette nähtud objektid (kortermajad) võib rajada kasutades olemasolevat teedevõrku. Riigiteede rekonstrueerimine ei ole vajalik. Vajalik on rajada juurdepääsud DP alale, selleks sobib Transpordiameti mahasõit tüüp I 6.0 m laiuse asfaltkattega.

Transpordiameti mahasõidu tüüplahendus I on näidatud *joonisel 3*.



Joonis 3. Väljavõtte mahasõidu tüüp I lahendusest

4. Seisukohtade p 3 kohaselt on riigitee kaitsevöönd planeeringu põhijoonisele kantud, kuid kaitsevööndi ulatust ei ole näidatud korrektselt.

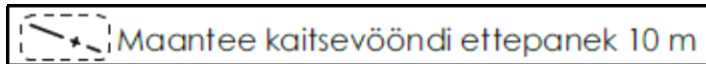
Selgitame, et riigitee kaitsevööndi ulatus on reguleeritud EhS § 71 alusel, mille kohaselt on maanteede kaitsevööndi laius mõlemal pool äärmise sõiduraja välimisest servast 30 meetrit. Planeeringu põhijoonisel on kaitsevööndi mõõt antud kinnistu piirist, mitte riigitee katte äärmise sõiduraja välimisest servast (vt *joonis 4*).



Joonis 4. Väljavõtte planeeringu põhijoonisest

Palume korrigeerida põhijoonist selliselt, et riigitee kaitsevööndi ulatus oleks mõõdistatud ja esitatud EhS § 71 kohaselt, lähtudes riigitee kate äärmise sõiduraja välimisest servast.

5. Planeeringu põhijoonisele on kantud ja tingmärkide loetelus kirjeldatud, et

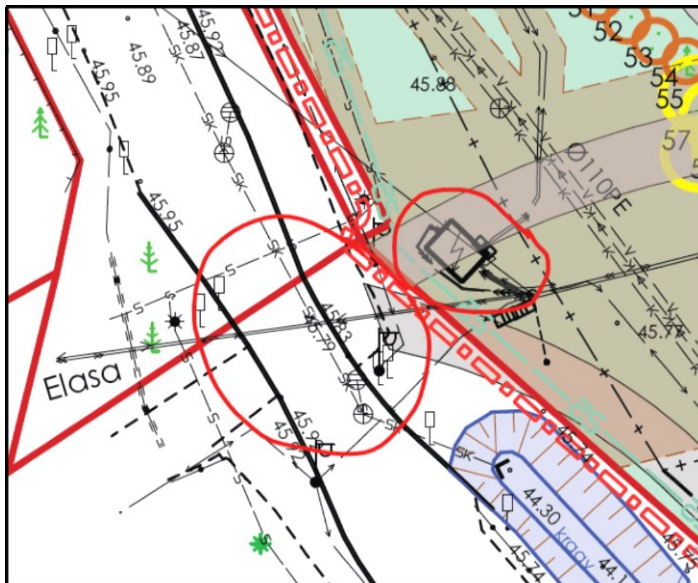


Selgitame, et riigitee kaitsevööndi ulatus on määratud EhS § 71 lg 2 alusel, mistõttu ei ole võimalik kaitsevööndi laiust planeeringuga tehtud ettepaneku alusel muuta. Riigitee kaitsevööndi ulatuse muutmine (suurendamine või vähendamine) on võimalik vaid kohaliku omavalitsuse üldplaneeringu raames ning seaduses sätestatud tingimustel.

6. Seisukohtade kirja p 6 oleme esitanud nõude, et jalakäijate ohutuse tagamiseks tuleb kergliiklusteed eraldada sõiduteest ohutusribaga, mille minimaalse laiuse määramisel tuleb lähtuda normide lisa 1 tabelist 41. Samuti tuleb planeeringulahenduses näha ette sobivad ja ohutud teeületuskohad peamiste liikumis- ja tõmbepunktide vahel.

Planeeringu põhijoonisel oleme tuvastanud olukordi, mis vajavad selgitamist või korrigeerimist. Esmased tähelepanekud on järgmised.

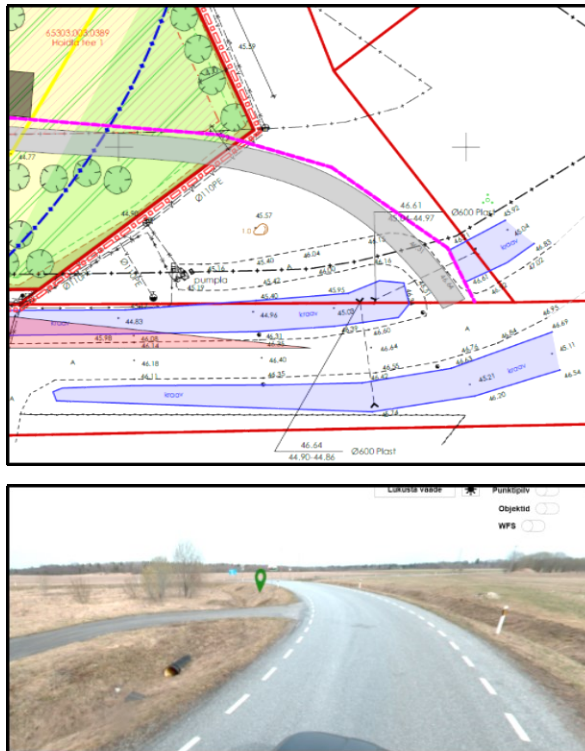
- Kavandatav kergliiklustee on näidatud kulgemas üle olemasoleva alajaama hoone, mis ei ole tehniliselt ega ruumiliselt teostatav.
- Lisaks ei ole joonisel piisavalt kajastatud olemasolev olukord, sh puuduvad nt teekatte liigid ja markeering, mistõttu ei ole võimalik hinnata kavandatava lahenduse seotust olemasoleva taristuga (vt joonis 5).



Joonis 5. Väljavõtteid planeeringu põhijoonisest ja teevideost

- Lisaks juhime tähelepanu, et planeeringu põhijoonisel näidatud kergliiklusteed on toodud riigitee äärde, kuid edasiselt ei vii see lahendus loogiliselt ega funktsionaalselt

kuhugi (vt *joonised 6,7*). Kavandatud kergliiklustee katkeb ning ei ole seotud olemasoleva ega kavandatava kergliiklusteede võrguga, mistõttu ei ole tagatud kergliiklejatele järjepidev ja ohutu liikumistee.



Joonis 6. Väljavõtte planeeringu põhijoonisest ja teevideost



Joonis 7. Väljavõtte planeeringu põhijoonisest ja teevideost

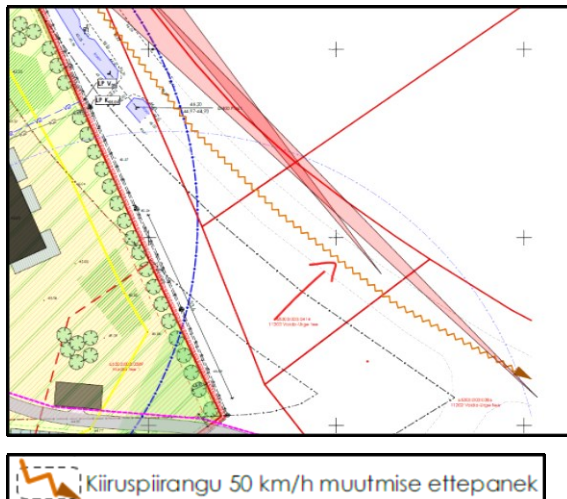
- Meie hinnangul planeeringu põhijoonisel näidatud kergliiklusteede lahendust piisavalt analüüsitud. Lahenduses esineb mitmeid puudusi (nt erinevad kaugused riigiteest,

ebaselged teeületuskohad, nõ „lahtised otsad“ jms).

Oleme oma *seisukohtade kirja* p 2 märkinud, et korrektse ruumivajaduse hindamiseks (paika panemiseks), ohutu liikluslahenduse planeerimiseks ja asjatundlikkuse põhimõttele vastava projektlahenduse võimaldamiseks (vastavalt EhS § 10) tuleb planeeringu koostamisse kaasata teedeinsener kui eriteadmistega isik (PlanS § 4 lg 6). Oluline on arvestada, et planeering on ehitustegevuse elluviimiseks, mistõttu on edasiste vaidluste ära hoidmiseks vajalik paika panna täpne ruumivajadus.

Sobiva kergliiklusteede lahenduse (k.a teeületuskohade) leidmiseks juhinduda [kergliiklustristu kavandamise juhendi](#) nõuetest (edaspidi *juhend*) ning tagada lahenduse järjepidevus, ohutus ja seotus olemasoleva ning kavandatava taristuga.

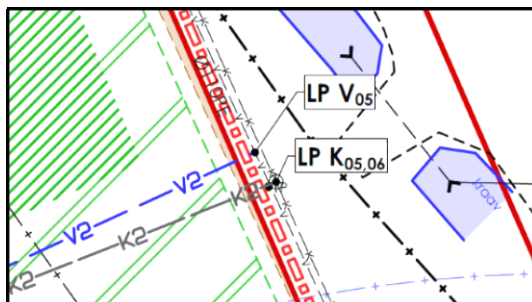
7. Planeeringu materjale tuleb täpsustada vastavalt hetkel kehtivatele normidele (kliimaministri [määrus nr 71](#) „Tee projekteerimise normid“; vt *seisukohtade* p 8). Palume planeeringu joonisele kanda ning seletuskirjas selgelt kirjeldada kõikide ristumiskohtade (kui ristumiskohtade asukohad on teada) nähtavuskolmnurkade parameetrite väärtused.
8. Planeeringu põhijoonisel on välja toodud ja tingmärkide loetelus selgitatud, et planeeringu lahendusega tehakse ettepanek kiiruspiirangu muutmise ettepanek 70 km/h-lt 50 km/h-ni. Kuna me ei nõustu riigiteele nr 11202 Vaida-Urge teele täiendavate ristmike kavandamisega (läbiv liiklus, normide kohaldamine), siis ei ole meie hinnangul kiiruse vähendamine õigustatud. Palume eemaldada põhijoonisel näidatud tingmärk koos selle selgitusega (vt *joonis* 8).



Joonis 8. Väljavõtte planeeringu põhijoonisest

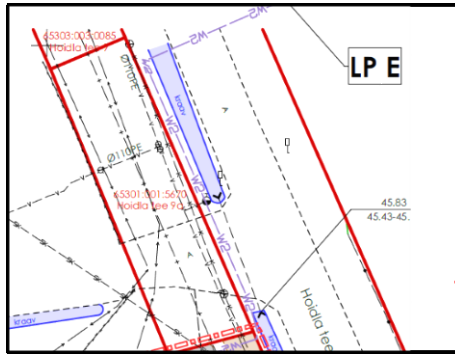
PlanS § 126 lg 1 p 4 alusel on planeeringu ülesandeks tehnovõrkude ja -rajatiste võimaliku asukoha määramine.

9. Planeeringuga on kavandatud riigitee alusele maale mitmed tehnovõrgud. Planeeritav veetorustiku ja reoveekanalisatsioonitorustiku -V2- ja -K2- liitumispunktid on kavandatud riigitee alusele maale (vt *joonis* 9).



Joonis 9. Väljavõtte planeeringu tehnovõrkude joonisest

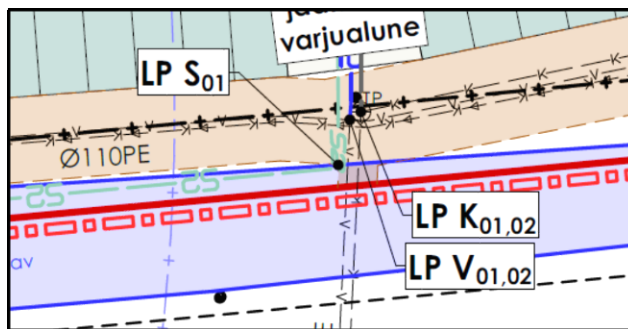
Samuti planeeritav elektri kanalisatsioon -W2- ja selle liitumispunkt (vt *joonis* 10).



Joonis 10. Väljavõtte planeeringu tehnoõrkude joonisest

Selgitame, et EHS § 92 lg 1 alusel on tee rajatis, mis on ette nähtud inimeste, sõidukite või loomade liikumiseks või liiklemiseks. Tee osaks loetakse tunnel, sild, viadukt ja muud liiklemiseks kasutatavad ning tee toimimiseks vajalikud rajatised. Arvestades, et planeeringuga kavandatud tehnoõrgud ei ole eelpool nimetatud rajatised, mis on vajalikud tee toimimiseks ning riigitee alune maa on peaaegu täielikult riigitee rajatistega kaetud, ei näe Transpordiamet võimalust tehnoõrkude rajamiseks piki riigiteed riigitee alusele maale. Palume tehnoõrkudele leida uus asukoht.

Lisaks ei ole selgelt arusaadav, kuidas toimub planeeritavasidekanalisatsiooni -S2- liitumine (vt joonis 11).



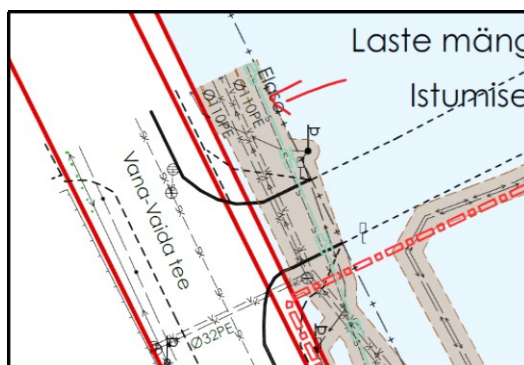
Joonis 11. Väljavõtte planeeringu tehnoõrkude joonisest

Planeeritav sidekanalisatsioon -S2- tuleb riigitee kraavist välja tõsta (vt joonis 11).



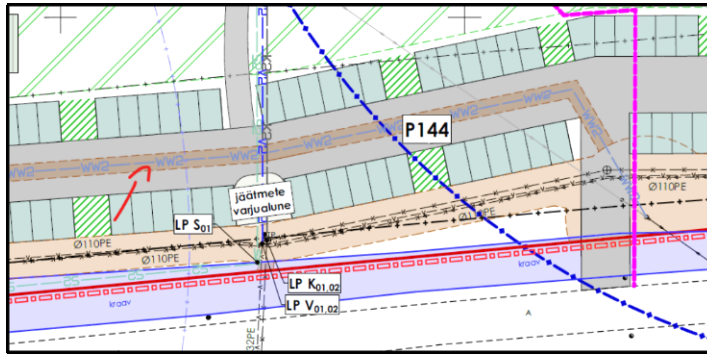
Joonis 12. Väljavõtte planeeringu tehnoõrkude joonisest

Tehnoõrkude joonise 13 väljavõttelt ei selgu, kuhu läheb edasi planeeritav sidekanalisatsioon.



Joonis 13. Väljavõtte planeeringu tehnoõrkude joonisest

Tehnovõrkude joonisel näidatud tingimärgil -WW2- puudub selgitus, kas tegemist on olemasoleva või planeeritava trassiga (vt *joonis 14*).



Joonis 14. Väljavõtte planeeringu tehnovõrkude joonisest

10. Sademevee lahendust tehnovõrkude jooniselt ei nähtu. Seletuskirja p 9 *Vertikaalplaneerimine* on öeldud, et juhtida sademeveed katustelt ja kõvakattega pindadelt hoonetest eemale ja immutada pinnasesse.

sademevee vastuvõtmiseks on pinnaseolud soodsad. Planeeringus on kavandatud sademeveeimmutuse alad, kuhu on võimalik suunata valingvihmade ajal tekkinud sademeveehulk (hoonete katustelt, sillutatud aladelt). Sademeveeuputuse alade asukohad ja suurus lahendatakse hoonete projektide koosseisus vertikaalplaneeringu osas. Riigiteede alustel maadel olevatesse kraavidesse kinnistute sajuvett ei suunata.

Planeeringuga kavandatud riigiteede äärsete parkimisalade (P144, P44 ja P52) sademevee lahenduse kavandamisel tuleb arvestada parkimisalade suurt pindala ja sellest tulenevat sademevee hulka ning võimalikku reostuskoormust. Üksnes sademevee pinnasesse immutamine ei ole sellise mahuga parkimisalade puhul piisav. Sademeveed tuleb juhtida ja vajadusel puhastada (sh õli- ja settepuüdurid) sobivate lahendustega, mis tagavad ohutu ja kontrollitud äravoolu.

Seletuskirja p 17.1 *Sademevee käitlemine* on öeldud, et:

Hoonete kohta koostatavates projektides lahendada vertikaalplaneerimine ning sademe- ja drenaaživee kõrvaldamine kruntidelt eesvooluni (eesvooluks on kinnistu servades olemasolevad kraavid, kuhu sademevesi jõuab läbi immutusalade pinnaseveena). Tänu teede ääres olevatele kraavidetele on välistatud vee valgumine naaberkinnistutele ja transpordimaa kinnistutele.

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. Selgitame, et 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).

11. Meie *seisukohtade kirja p 11* toodud nõude kohaselt tuleb planeeringus määrata ehitusjärjekorrad. Arendusega seotud teed tuleb rajada ning nähtavust piiravad takistused (istandik, puu, põõsas või liiklusele ohtlik rajatis) kõrvaldada (alus EhS § 72 lg 2) enne planeeringualale mistahes hoone ehitusloa väljastamist.

Planeeringu seletuskirja p 19 *Planeeringu elluviimine, arendusetapid* on antud selgitus, et

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

Planeeringu seletuskirja kõnelaust punkti korrigeerida ning lisada meie seisukohtade p 11 toodud tingimus. Enne teedevõrgu ehitamist ei ole võimalik tagada arendusala hoonete ehitamiseks ohutut juurdepääsu. Vastavalt EhS § 8 peab ehitamine ja ehitamisega seonduv muu tegevus olema ohutu ega tohi põhjustada ohtu inimestele, varale ega keskkonnale.

12. *Seisukohtade kirja p 12* lisada planeeringu materjalidesse: Transpordiamet ei võta PlanS § 131 lg 1 kohaselt endale kohustusi planeeringuga seotud rajatiste väljaehitamiseks.
13. *Seisukohtade kirja p 14* joonistele tuleb kanda planeeritud objektide kaugused riigitee katte servast, sh hoonestusala, parkla jms.
14. Seletuskirja p 4.3 *Müra hinnangu kokkuvõte*- kasutatud kehtetu määrus.

Hoonete planeerimisel ning rajamisel tuleb järgida standardis EVS 842:2003 „Ehitiste heliisolatsiooni-nõuded. Kaitse müra eest” toodud nõudeid ja rakendada sotsiaalministri 04.03.2002 määruses nr 42 „Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid” nõudeid.

15. Planeeringu seletuskirja lisada meie *seisukohtade kirja p 16* toodud nõue, et tee omanik ei võta endale kohustusi planeeringuga kavandatud leevendusmeetmete rakendamiseks.
16. Planeeringu seletuskirja lisada meie *seisukohtade kirja p 17* toodud nõue, et kõik riigitee kaitsevööndis kavandatud ehitusloa kohustusega tööde projektid tuleb esitada Transpordiametile nõusoleku saamiseks. Riigiteega liitumise või ristumiskoha ümberehituse korral ning tehnovõrkude kavandamiseks riigitee alusele maale tuleb EhS § 99 lg 3 alusel taotleda Transpordiametilt nõuded projekti koostamiseks.

Oleme valmis tegema koostööd planeeringu koostajaga ning palume esitada planeering peale korrigeerimist Transpordiametile uuesti kooskõlastamiseks.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Tiit Harjak

juhataja

planeerimise osakonna tehnovõrkude üksus

Lisa:

- Lisa 1. DP1175_seletuskiri
- Lisa 2. DP1175_pohijoonis
- Lisa 3. DP1175_tehnovorgud

Jana Prost

5792 4753, Jana.Prost@transpordiamet.ee