



Paide Linnavalitsus
paide@paide.ee
Keskväljak 14
72711, Paide, Järva maakond

Teie 08.09.2026 nr 7-1/26/32-1

Meie 29.09.2026 nr 7.2-2/26/10142-4

**Seisukohtade väljastamine Parkali 2//4 ja
Ujula park P2 kinnistute detailplaneeringu
koostamiseks**

Olete taotlenud seisukohti Parkali tn 2//4 ja Ujula park P2 kinnistute detailplaneeringu (katastritunnused 56601:007:0530 ja 56601:001:0164, edaspidi *planeering*) koostamiseks. Planeering on algatatud Paide Linnavolikogu 17.06.2021 otsusega nr 29.

Andsime seisukohad planeeringu koostamiseks ja KSH algatamise vajalikkuse osas 19.05.2021 kirjaga nr 7.1-2/21/10142-2. Seisukohad kehtisid kuni 19.05.2023.

Planeeringu eesmärgiks on muuta elamu- ja üldkasutatava maa sihtotstarbega katastriüksused elamu, äri-, üldkasutatavaks ja transpordimaaks spaahotelli, kaubanduskeskuse ja ridaelamu ehitamiseks ning rohealade ja juurdepääsutee rajamiseks. Kuuele krundile planeeritakse kolme uut hoonet ehitisealuse pinnaga kokku 19 400 m², sh suurim neist 12 500 m².

Planeeritav ala külgneb riigiteega nr 15175 Paide-Mündi-Mäeküla tee km 0,744-1,09. Riigitee keskmine ööpäevane liiklussagedus 2025. a andmetel on 1333 autot ööpäevas.

Võttes aluseks ehitusseadustiku (EhS) ja planeerimisseaduse (PlanS) ning kliimaministri 17.11.2023 määruse nr 71 „[Tee projekteerimise normid](#)“ (edaspidi *normid*) esitame seisukohad planeeringu koostamiseks järgnevalt.

1. Taotlusele lisatud eskiislahenduse kohaselt on juurdepääsud planeeringualale kavandatud riigitee km 0,74 ja 1,095 olemasolevate ristumiskohtade kaudu. Mõlema riigitee ristmiku puhul on vajalik selle ümberehitamine.
2. Määrata planeeringuala liikluskorralduse põhimõtted vastavalt PlanS § 126 lg 1 punktile 7. Soovitame lisada mõlemad riigitee ristmikud planeeringualasse. Vastasel juhul on vajalik käsitleda ristmiku väljaehitamise kohustust planeeringu elluviimise kavas ja kehtestamise otsuses. Hinnata arendusega kaasnevat liiklussageduse kasvu ja liikluskoosseisu. Analüüsida lisanduva liikluse mõju riigitee ristumiskoha läbilaskevõimele. Teostada ristmike läbilaskvuse kontrollarvutus tipptundidel arvestades nii olemasoleva kui prognoositava perspektiivse (20 aastat) liiklussagedusega. Kavandada ristmiku ümberehitus planeeringualalt lähtuva liikluskoormuse vastuvõtmiseks. Jalakäijate ohutuse tagamiseks siduda jalgteed tõmbepunktidega ning ühendada bussipeatustega.

Arvestada, et planeering on ehitusprojekti koostamise alus. Ruumivajaduse hindamiseks,

ohutu liikluslahenduse planeerimiseks ja asjatundlikkuse põhimõttele vastava projektlahenduse võimaldamiseks (vastavalt EhS § 10) kaasata planeeringu koostamisse teedeinsener kui eriteadmistega isik (PlanS § 4 lg 6).

3. Kohalikul omavalitsusel palume korraldada olemasolevate eratee(-de) avaliku kasutuse määramine, transpordimaa planeerimine ja teeregistrisse kandmine vastavalt ehitusseadustikule, et tagada juurdepääs planeeringualale ja sellega külgnevatele kinnistutele.
4. Joonistele kanda ja seletuskirjas tuua välja EhS § 71 kohane teekaitsevöönd. Juhime tähelepanu sellele, et riigitee puhul ei ole tegemist asulasisese teega (tänavaga), kaitsevööndi laius on 30 m.
5. Teekaitsevööndis on keelatud tegevused vastavalt EhS § 70 lg 2 ja § 72 lg 1, sh on keelatud ehitada ehitusloakohustuslikku teist ehitist. Riigitee kaitsevööndis kehtivatest piirangutest võib kõrvale kalduda Transpordiameti nõusolekul vastavalt EhS § 70 lg 3. Hoonestus kavandada tee kaitsevööndist väljapoole, kuna kaitsevööndis puudub väljakujunenud hoonestusjoon.
6. Planeeringuga täpsusta ehitise kasutamise otstarve vastavalt majandus- ja taristuministri 02.06.2015 määrusele nr 51 „[Ehitise kasutamise otstarvete loetelu](#)“.
7. Käsitleda vastavust kõrgematele planeeringutele ning ruumiline lahendus siduda kontaktalas paiknevate teiste planeeringutega (nende olemasolul).
8. Kergliiklusteede kavandamisel on sobilik lähtuda järgmistest põhimõtetest.
 - 8.1. Näha ette kergliiklusteede sidumine tõmbepunktidega ning jätkuvuse tagamine, sh väljapoole planeeringuala.
 - 8.2. Jalakäijate ohutuse tagamiseks tuleb kergliiklusteed eraldada sõiduteest ohutusribaga, mille minimaalse laiuse valikul tuleb lähtuda [kergliiklustaristu kavandamise juhendi](#) tabelist 4.
9. Parkimine lahendada oma kinnistul ning riigiteel parkimist ja tagurdamist mitte ette näha. Parkimiskohtade vajadus arvutada vastavalt EVS 843 Linnatänavad. Juhul, kui planeerimisnormatiivi täitmiseks on vajalik kavandada parkla ka eskiisis näidatud asukohta, Ujula park P3 kinnistule, siis tuleb ala liita planeeringualasse ja siduda terviklikuks liikluslahenduseks.
10. Planeeringuala parklate valgustuse planeerimisel arvestada, et valgustus ei tohi riigiteel liiklejaid pimestada ega eksitada (tekitada sõiduteel liiklejatele tee kulgemisest vale ettekujutuse).
11. Joonistele kanda ja seletuskirjas kirjeldada nähtavuskolmnurgad vastavalt kliimaministri 17.11.2023 määruse nr 71 „Tee projekteerimise normid“ (edaspidi normid) lisa 2 joonisele 8. Nähtavusallas ei tohi paikneda nähtavust piiravaid takistusi. Vajadusel näha ette metsa, võsa, aia vms rajatise likvideerimine (EhS § 72 lg 2).
12. Joonistel näidata planeeringualal paiknevad olemasolevad ja kavandatavad tehnovõrgud ning muu taristu. Riigitee alune maa on riigitee rajatise teenindamiseks. Vaba ruumi olemasolul võime asukohapõhiselt anda nõusoleku kasutada seda maad tehnovõrkude paigutamiseks. Planeeringu koosseisus kavandatavad riigiteega ristuvad tehnovõrgud tuleb rajada kinnisel meetodil. Lähtuda Transpordiameti juhendis „[Nõuded tehnovõrkude ja -rajatiste teemaale kavandamisele](#)“ toodud põhimõtetest.
13. Puurkaevu asukoha kavandamisel ei tohi puurkaevu hooldusala (veeseadus § 154 lg 3) ega veehaarde sanitaarkaitseala (veeseaduse § 149 lg 1) ulatuda riigitee alusele maale (riigitee katastriüksusele). Transpordiamet ei vastuta riigitee liiklusest põhjustatud võimalike kahjulike mõjude eest puurkaevu vee kvaliteedile (näiteks liiklusõnnetuse korral). Samuti peab arvestama asjaoludega, et riigiteel teostatakse tee ehitamist, remontimist ja hooldamist (sh

libeduse- ja tolmutõrjet).

14. Reovee kanalisatsiooni kavandamisel tuleb vältida kanalisatsiooniehitiste kujade sattumist riigitee alusele maale (riigitee katastriüksusele), kuna kuja on kanalisatsiooniehitistest lähtuva keskkonnoahu võimalik ulatus (VeeS § 133, 134, 136, 137). Samuti tuleb välistada reovee sattumine riigitee kraavidesse (sh kraavidesse, millele on riigitee kraav eelvooluks). Planeeringus näidata kanalisatsiooniehitised ja nende kujad. Me ei nõustu lahendusega, millega võib tulenevalt JäätS § 128 lõikest 4 kaasneda reostuse likvideerimise nõude esitamine meile.
15. Seletuskirjas käsitleda ning joonistel näidata planeeringuala sademevee ärajuhtimise lahendus. Vastavalt EHS § 72 lg 1 punktile 5 ja § 70 lg 2 punktile 1 on riigitee kaitsevööndis keelatud teha veerežiimi muutust põhjustavat maaparandustööd ning ohustada ehitist ja selle korrakohast kasutamist. Vältimaks tee muldkeha uhtumist ja üleniiskumist ei tohi sademevett juhtida riigitee alusele maaüksusele. Põhjendatud juhul, kui teekraavidesse sademevete juhtimine on vältimatu, tuleb tagada truupide, kraavide läbilaskevõime ja muldkeha niiskusrežiim. Selleks tuleb hinnata arendustegevusest lisanduvaid vooluhulki, riigitee kraavide ja truupide seisukorda ja läbilaskevõimet ning teostada läbilaskearvutused. Planeeringu sademevee ärajuhtimise lahendus peab toimima ka suurvee ajal (Pärnu jõe 25% ületustõenäosusega veetase ulatub planeeringualale) ning vältima jalg- ja jalgrattatee ning riigitee mulde kahjustamist või tee jäämist liigvee alla.
16. Planeeringu elluviimise kavas 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.
17. Transpordiamet ei võta PlanS § 131 lg 1 kohaselt endale kohustusi planeeringuga seotud rajatiste väljaehitamiseks.
18. Detailplaneeringu aluseks olev geodeetiline alusplaan peab olema mõõdistatud piisavas ulatuses, mis võimaldab hinnata planeeringulahenduse sobivust sh kavandatud sademevete ärajuhtimise süsteemi jms.
19. Kanda joonistele riigitee kaitsevööndisse planeeritud objektide (hoonestusala, parkla, tehnorajatis jms) kaugused riigitee katte servast.
20. Kasutada riikliku [teeregistri](#) põhiseid teede numbreid ja nimetusi.
21. Lähtuvalt asjaolust, et planeeringuala piirneb riigiteega, tuleb planeeringu koostamisel arvestada olemasolevast ja perspektiivsest liiklusest põhjustatud häiringutega (müra, vibratsioon, õhusaaste). Riigitee liiklusest põhjustatud häiringute ulatust tuleb hinnata vastavalt keskkonnaministri 03.10.2016 määrusele nr 32 „[Välisõhus leviva müra piiramise eesmärgil planeeringu koostamise kohta esitatavad nõuded](#)“. Kavandada planeeringu kehtestaja kaalutusotsusena meetmed häiringute leevendamiseks, sh keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 „[Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid](#)“ lisas 1 toodud müra normtasemete tagamiseks. Seletuskirjas kirjeldada ning vajadusel näidata joonistel kavandatud leevendusmeetmed. Seletuskirja lisada selgitus, et Transpordiamet ei võta endale kohustusi planeeringuga kavandatud leevendusmeetmete rakendamiseks.
22. Planeeringu seletavas osas märkida, et kõik arendusalaga seotud ehitusprojektid, mille koosseisus kavandatakse tegevusi riigitee kaitsevööndis, tuleb esitada Transpordiametile nõusoleku saamiseks. Riigiteega liitumise või ristumiskoha ümberehituse korral (EHS § 99 lg 3) tuleb taotleda nõuded Transpordiametilt.

Seisukohad planeeringu koostamiseks kehtivad kaks aastat alates kirja väljastamise kuupäevast, tähtaja möödumisel tuleb taotleda uued seisukohad. Oleme valmis tegema koostööd planeeringu koostajaga, täpsustamaks ning täiendamaks käesoleva kirjaga esitatud seisukohti.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Marje-Ly Rebas

peaspetsialist

planeerimise osakonna kooskõlastuste üksus

Lisa: Planeeringu eskiisjoonis

58581095, Marje-Ly.Rebas@transpordiamet.ee