



TRANSPORDIAMET

Viljandi Vallavalitsus
viljandivald@viljandivald.ee
Sakala tn 1
Viiratsi alevik, Viljandi vald, 70101,
Viljandi maakond

Teie 10.04.2026 nr 7-2/24/3-8

Meie 05.05.2026 nr 7.2-2/26/6137-2

**Seisukohtade väljastamine Valma külas
Akre kinnistu detailplaneeringu
koostamiseks ja KSH algamata jätmisele**

Olete taotlenud seisukohti Valma külas Akre katastriüksuse detailplaneeringu (katastritunnus 89202:002:0135, edaspidi *planeering*) algamise ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) algamata jätmise eelnõule.

Planeeringu eesmärgiks on määrata ehitusõigus sadama funktsiooniga hoonete ja äri funktsiooniga hoonete ning parklate, slipi, ujuvkai jms rajamiseks. Samuti tehakse planeeringuga ettepanek Tānassilma jõe olemasoleva akvatooriumi süvendamiseks, et võimaldada suure süvisega purjelaevadel ja paatidel püsikaidele silduda ning kavandatakse vee- ja kanalisatsioonilahendus selliselt, et võimalusel saab kinnistul asuva vee- ja kanalisatsiooni ühendada Oiu-Võitõöstuse kinnistuga Tānassilma jõe alt läbivate trasside kaudu. Taotlusele lisatud KSH eelhinnangu (väljavõte all) kohaselt soovitakse riigiteelt mahasõidu asukohta muuta – praegu km 48,538, kavandatav km 48,630.



Planeeritav ala külgneb riigi põhimaanteeaga nr 92 Tartu – Viljandi – Kilingi-Nõmme tee km 48,463-48,699. Riigitee keskmine ööpäevane liiklussagedus on 3598 autot.

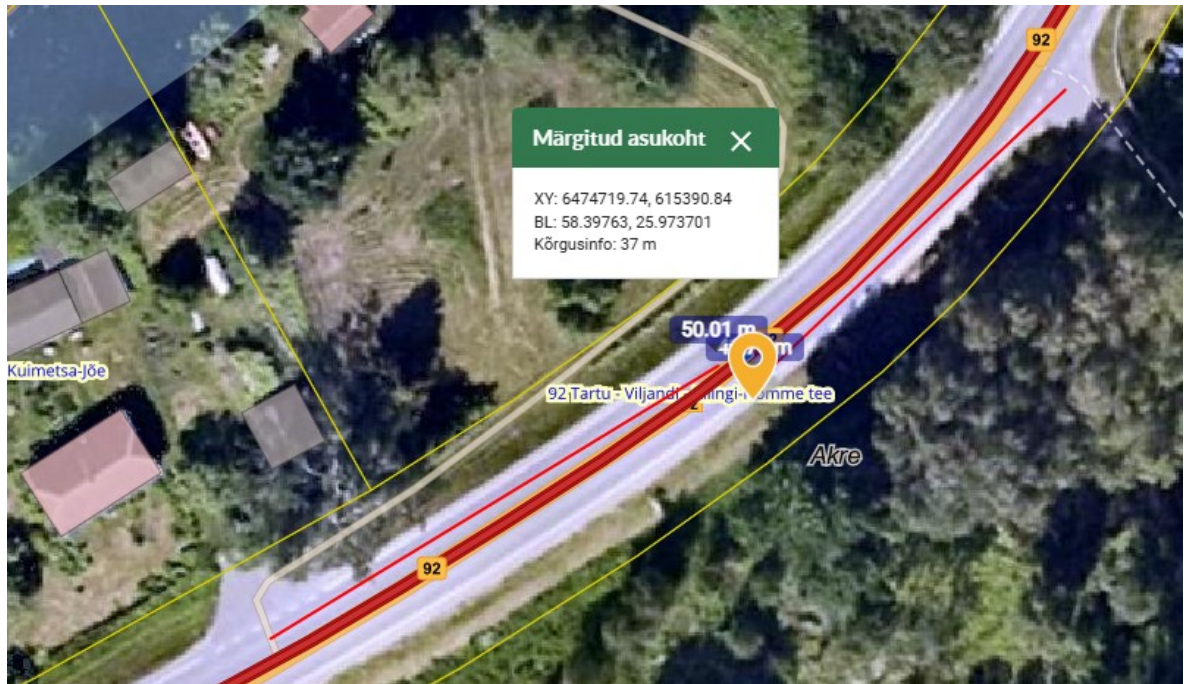
Andsime seisukohad planeeringu koostamiseks 19.02.2020 kirjaga nr 15-2/20/4730-2, need kehtisid kaks aastat.

Lähtudes KeHJS § 33 lg 6 ja taotlusega koos esitatud dokumentidest ei ole Transpordiametil põhimõttelisi vastuväiteid keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) algatamata jätmise otsusele. Palume siiski KSH eelhindangut täiendada ja korrigeerida ning planeeringu koostamisel arvestada järgnevate märkustega.

- a) KSH eelhindangu punktis 4.5.2. toodud riigitee liiklussagedus ei ole korrektne, 2025. aasta loenduse andmetel on aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus 3598 sõidukit.
- b) KSH eelhindangus lk 9 oleval joonisel ei ole planeeritava ala vastaskaldal olevas Oiu sadamas näidatud ujuvkaide tegelik seis. Nagu Maa- ja Ruumiameti andmebaasi aerofotolt näha, seisavad Oiu sadamas paadid risti jõega ning kaisid on rohkem, mistõttu võib jõele teise paate risti hoidva sadama rajamisel jõel liiklemiseks ning ujuvkaide äärde manööverdamiseks ruumi väheseks jääda. Palume näidata joonisel Oiu sadama tegelik ujuvkaide paigutus ning hinnata kahe sadama silduvate aluste vahele jääva ruumi piisavust liiklemiseks ja manööverdamiseks, mh vastavate juhendite valguses.
- c) KSH eelhindangu ja volikogu otsuse eelnõu vahel on vastuolu: KSH eelhindangus lk 8 on öeldud, et *"kavandatav sadam (st seda tulevikus kasutada võivad veeliiklusalused) ei põhjusta eeldusi täiendavaks jõe süvendamiseks ega ka kaldajoone struktuuraalsuse muutmiseks"*, samas on otsuse eelnõus lause *„Samuti tehakse detailplaneeringuga ettepanek Tännasilma jõe olemasoleva akvatooriumi süvendamiseks, et võimaldada suure süvisega purjelaevadel ja paatidel püsikaidele silduda ning kavandatakse vee- ja kanalisatsioonilahendus selliselt, et võimalusel saab kinnistul asuva vee- ja kanalisatsiooni ühendada Oiu-Võitööstuse kinnistuga Tännasilma jõe alt läbivate trasside kaudu“*. Lk 9 oleval joonisel on näha, et praeguse kaldajoone väljaulatuv osa ulatub osaliselt plaanitud ujuvkaideni. Ujuvkaid vajavad paigaldamiseks teatud sügavusega vett, st ujuvkaide planeeritud kohta paigaldamine nõuab süvendamist. Samuti on jooniselt näha praegusest veepiirist kalda poole kavandatud kaldakindlustus, mis tõenäoliselt eeldab süvendamist kaldakindlustuse all ja ees. Palume selgitada ujuvkaide ja kaldakindlustuse paiknemise ning süvendamise osa täiendavalt ning hinnata eelhindangus ka jõe süvendamisega seotud mõjusid.

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

1. Juurdepääsu kavandamisel KSH eelhindangu joonisel 1.5. toodud asukohta, riigitee km 48,630 ei ole tagatud normide kohane ristmike vähim vahekaugus. Küll aga on võimalik olemasoleva mahasõidu asukohta muuta nii, et tekiks nihutatud harudega ristmik Kuimetsa-Jõe kinnistu ristumiskohaga. Normide kohaselt on nihutatud harudega ristmiku puhul liituvate teede telgede vähim kaugus 50 meetrit, st et olemasoleva ristmiku asukohta võib nihutada kuni 40 m Viljandi poole (ca km 48,578, näidatud Maa- ja Ruumiameti kaardi väljavõttel). Täiendavaid riigitee ristumiskohti mitte planeerida.



Määrata planeeringuala liikluskorralduse põhimõtted vastavalt PlanS § 126 lg 1 punktile 7. Soovitame lisada riigitee ristmik planeeringualasse. Vastasel juhul on vajalik käsitleda ristmiku ümberehitamise kohustust planeeringu elluviimise kavas ja kehtestamise otsuses. Jalakäijate ohutuse tagamiseks siduda jalgteed tõmbepunktidega ning ühendada bussipeatustega. Juhime teie tähelepanu sellele, et planeeringu elluviimisel tekivad tõmbepunktid mõlemale poole jõge ning on ette näha jalakäijate liikluse olulist suurenemist üle silla.

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).

2. Joonistele kanda ja seletuskirjas tuua välja EhS § 71 kohane tee kaitsevöönd.
3. 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. Ehitusloakohustuslikke ehitisi teekaitsevööndisse mitte kavandada. Ülejäänud ehitiste, sealhulgas parklate, planeerimisel tuleb tagada tee vaba ruum ja nähtavuskaugused ristmikul.
4. Käsitleda vastavust kõrgematele planeeringutele ning ruumiline lahendus siduda järgmiste kontaktalas paiknevate planeeringute ja teeprojektide lahendustega:
 - 4.1. Oiu Võitööstuse kinnistu detailplaneering (kehtestatud 25.03.2010);
 - 4.2. „Riigitee nr 92 Tartu-Viljandi-Kilingi-Nõmme km 48,48-48,62 lõigu muldkeha nõlva ümberehitamine. Põhiprojekt“ (Road-Expert OÜ, töö nr 21045).
5. Kergliiklusteede kavandamisel on sobilik lähtuda järgmistest põhimõtetest.
 - 5.1. Näha ette kergliiklusteede sidumine tõmbepunktidega ning jätkuvuse tagamine, sh väljapoole planeeringuala. Vajadusel planeerida ohutud riigitee ületuskohad.
 - 5.2. Üldplaneeringu kohaselt on riigitee vasakule, arendusala poolsele küljele ette nähtud kergliiklustee. Palume teha arendajal ja kohalikul omavalitsusel koostööd ning selgitada välja, kuhu ja millises ulatuses kavandatakse üldplaneeringu elluviimisel kergliiklustee. Kui see jääb Akre kinnistule, tuleb kergliiklusteele ette näha eraldi krunt.
 - 5.3. Jalakäijate ohutuse tagamiseks tuleb kergliiklusteed eraldada sõiduteest ohutusribaga,

mille minimaalse laiuse valikul tuleb lähtuda [kergliiklustristu kavandamise juhendi](#) tabelist 4.

6. Parkimine lahendada oma kinnistul ning riigiteel parkimist ja tagurdamist mitte ette näha. Parkimiskohtade vajadus arvutada vastavalt EVS 843 Linnatänavad.
7. Joonistele kanda ja seletuskirjas kirjeldada nähtavuskolmnurgad vastavalt normide lisa 2 joonisele 8. Nähtavusallas ei tohi paikneda nähtavust piiravaid takistusi. Vajadusel näha ette metsa, võsa, heki, aia vms rajatise likvideerimine (EhS § 72 lg 2).
8. 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 kavandamisel](#)“ toodud põhimõtetest.
9. 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).
10. Reovee kanalisatsiooni kavandamisel tuleb üldjuhul vältida kanalisatsiooniehitiste kujade sattumist riigitee alusele maale (riigitee katastriüksusele), kuna kuja on kanalisatsiooniehtistest lähtuva keskkonnaohu 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, kirjeldada reoveekäitlussüsteem (kogumismahuti, imbsüsteem, filtersüsteem, vms). Me ei nõustu lahendusega, millega võib tulenevalt JäätS § 128 lõikest 4 kaasneda reostuse likvideerimise nõude esitamine meile. Esitatud dokumentide põhjal ei saa me öelda, kas väikepuhasti asukoht ca 20 m riigitee katte servast (kuja ulatub osaliselt riigitee maaüksusele) on sobiv ning reostusohu riigitee alusel maal välistatud.
11. 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.
12. 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 ehitise ehitamise alustamise teatise esitamist.
13. Transpordiamet ei võta PlanS § 131 lg 1 kohaselt endale kohustusi planeeringuga seotud rajatiste väljaehitamiseks.
14. Detailplaneeringu aluseks olev geodeetiline alusplaan peab olema mõõdistatud piisavas ulatuses, mis võimaldab hinnata planeeringulahenduse sobivust sh kavandatud sademevete ärajuhtimise süsteemi jms.
15. Kanda joonistele riigitee kaitsevööndisse planeeritud objektide (hoonestusala, parkla, tehnorajatis, piire jms) kaugused riigitee katte servast.

16. Kasutada riikliku [teeregistri](#) põhiseid teede numbreid ja nimetusi.
17. 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.
18. Planeeringu seletavas osas märkida, et kõik arendusalaga seotud ehitusprojektid, mille koosseisus kavandatakse tegevusi riigitee kaitsevööndis, tuleb esitada Transpordiametile nõusoleku saamiseks.

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)

Marek Lind

juhataja

planeerimise osakonna kooskõlastuste üksus

Lisa: KSH eelhindang, 1 digikonteiner

Pärtel Keskküla

524 3837, Partel.keskkyla@transpordiamet.ee

Marje-Ly Rebas

58581095, Marje-Ly.Rebas@transpordiamet.ee