TRANSPORDIAMET

Viktoria Stalazs
Õige Koht OÜ
oigekoht@mail.ee

Teie 12.10.2026

Meie 20.11.2026 nr 1.2-2/26/18188-3

Vaideotsus

Vaidlustatud dokument: Transpordiameti 12.10.2026 kiri nr 9.1-3/26/15245-5

Asi: riigitee nr 3 Jõhvi–Tartu–Valga km 65,5–66,9 liiklusohutus ja liikluskorraldus

Olete esitanud vaide seoses Transpordiameti 12.10.2026 kirjaga nr 9.1-3/26/15245-5, milles Transpordiamet käsitles riigitee nr 3 Jõhvi–Tartu–Valga Pihla km 65,71 (Pihla tee 1) piirkonna liiklusohutust ning pöörduja ettepanekuid täiendavate liiklusohutusmeetmete rakendamiseks. Transpordiamet on vaides esitatud asjaolud uuesti läbi vaadanud, võttes arvesse varasemat kirjavahetust, Pihla bussipeatuse kasutusandmeid, liiklusandmeid, liiklusohtlike kohtade tehnilise töögrupi käsitlust ning Transpordiameti juhendeid.

1. Bussipeatuse rajamine, kasutus ja teeületusvajadus

Pihla bussipeatust kavandas kohalik omavalitsus. Transpordiameti ülesanne on riigitee omanikuna hinnata riigiteega seotud lahenduse mõju liiklusohutusele, kuid bussipeatuse rajamine ei olnud Transpordiameti investeerimisotsus.

Pihla peatus lisati bussiliinidele alates 07.04.2026. Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi poolt edastatud kasutusandmete kohaselt registreeriti peatuses aprillis 34, mais 83, juunis 16, juulis 6, augustis 5 ning septembris 103 peale- või mahaminekut. Aprillist septembrini oli seega kokku 247 peatuse kasutuskorda.

Aprillist septembrini hõlmatud ajavahemiku kohta vastab see keskmiselt ligikaudu 1,4 peale- või mahaminekule ööpäevas ehk 9,4 kasutuskorrale nädalas. Kuude lõikes on kasutus olnud ebaühtlane, mistõttu annab kogu perioodi keskmine tegelikust kasutuskoormusest tasakaalustatuma pildi kui üksiku kuu näitaja.

Need andmed näitavad, et bussipeatuse kasutus on väike. Seejuures ei tähenda iga bussipeatuse kasutuskord riigitee ületamist. Peatusesse saabutakse ja sealt lahkutakse erinevatest suundadest ning kõikide kasutajate liikumisteekond ei eelda riigitee ületamist. Seetõttu ei anna bussipeatuse olemasolu ega selle tegelikud kasutusandmed alust järeldada, et selles asukohas esineb selline regulaarne ja koondunud teeületusnõudlus, mis tingiks eraldiseisva teeületusrajatise rajamise.

Liiklusohtlike kohtade tehnilises töögrupis käsitleti piirkonna jalakäijate liikumist ja teeületuse küsimust. Töögrupis arutati muu hulgas ka teeületuse võimalikke lahendusi, kuid töögrupi lõplikus otsuses ei nähtud ette ülekäiguraja, ohutussaare ega muu ehitusliku teeületuslahenduse rajamist.

2. Kergliiklustee vajalikkus

Kergliiklustee rajamise vajadust ei määrata üksnes ühe arvulise näitaja alusel. Arvestada tuleb muu hulgas tegelikku ja prognoositavat kasutajate arvu, jalakäijate ning jalgratturite liikumissuundi, lähte- ja sihtpunkte, autoliikluse sagedust ja kiirust ning seda, kas rajatav tee moodustaks olemasoleva kergliiklusvõrguga põhjendatud terviku.

Käesoleval juhul näitavad Pihla bussipeatuse tegelikud kasutusandmed vähest kasutust ning olemasolevate andmetega ei ole tuvastatud intensiivset või koondunud kergliiklejate liikumist, mis põhjendaks selles asukohas eraldiseisva kergliiklustee rajamist. Transpordiamet ei pea seetõttu olemasolevate andmete põhjal Pihla tee 1 piirkonnas eraldiseisva kergliiklustee rajamist liiklusohutuse seisukohalt põhjendatuks.

Kui piirkonna maakasutus või tegelik kergliiklejate arv tulevikus oluliselt suureneb või kohalik omavalitsus kavandab piirkonda terviklikumat kergliiklusvõrku, on võimalik kergliiklustee vajadust uute asjaolude alusel uuesti hinnata.

3. Valgustuse vajadus

Pihla tee 1 piirkond asub väljaspool asulat. Asulavälise riigitee valgustamise vajadust hinnatakse konkreetse liikluskeskkonna ning Transpordiameti juhendi „Riigiteede valgustuse kavandamine“ alusel. Juhendi kohaselt on kergliiklejate arv üheks valgustuse rajamise vajaduse hindamise kriteeriumiks. Ülekäigukoha, teelõigu või ristmiku valgustamise puhul käsitleb juhend üle 10 kergliikleja tunnis ning kergliiklustee valgustamise puhul üle 30 kergliikleja tunnis liikuvat kasutajate arvu.

Käesolevas asukohas ei ole tuvastatud sellist kergliiklejate kasutuskoormust. Seda toetavad ka Pihla bussipeatuse tegelikud kasutusandmed. Bussipeatuse kasutusandmed ei ole üksüheselt võrdsustatavad kergliiklejate tunnipõhise liiklussagedusega, kuid toetavad koos muude liiklus- ja kasutusandmetega hinnangut, et asukohas ei ole tuvastatud sellist regulaarset kergliiklejate kasutuskoormust, mis põhjendaks valgustuse rajamist.

Transpordiamet ei pea seetõttu olemasolevate andmete põhjal riigitee, eraldiseisva teeületuskoha ega kergliiklustee valgustuse rajamist selles asukohas põhjendatuks.

4. Vaides viidatud 2023. aasta liiklusjuhtum

Liiklusohtlike kohtade tehnilise töögrupi materjalides on piirkonna kohta kajastatud 2024. aasta veebruaris km 65,71 toimunud ühe vigastatuga liiklusõnnetus ning kaks 2024. aastal Eesti Liikluskindlustuse Fondis registreeritud varalise kahjuga liiklusõnnetust. Neid andmeid arvestati piirkonna liiklusohutuse hindamisel.

Transpordiametil puuduvad aga kontrollitavad andmed juhtumi asjaolude ja selle põhjuste kohta. Vaide esitaja kirjelduse järgi oli tegemist ühe sõiduki teelt väljasõiduga. Transpordiametil ei ole alust ega käesoleva vaidemenetluse raames võimalik tagantjärele oletada, millest konkreetne liiklusõnnetus põhjustatud oli, kui puuduvad politsei menetlusmaterjalid, ekspertiis või muu usaldusväärne teave. Üksnes juhtumi kirjelduse põhjal ei saa teha põhjendatud järeldust, et selle

põhjustasid valgustuse puudumine, kehtinud kiiruspiirang või muu teeomaniku vastutusalasse kuuluv asjaolu.

5. Liiklusohtlike kohtade tehnilise töögrupi hinnang

Pihla tee piirkonda käsitles 01.10.2026 Transpordiameti liiklusohtlike kohtade tehniline töögrupp. Töögrupi käsutuses olnud andmete kohaselt oli piirkonnas kehtiv piirkiirus 80 km/h, 2025. aasta liiklusloenduse kohane aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus 2261 sõidukit, raskeveokite osakaal 10,8%, mõõdetud V85 kiirus 88 km/h. Töögrupp käsitles muu hulgas piirkonna hooajalist kasutust, parkimist, jalakäijate liikumist ning võimalikke liikluskorralduslikke ja tehnilisi meetmeid. Arutelu käigus väljendati erinevaid seisukohti nii hooajalise kiiruspiirangu kui ka võimaliku teeületuslahenduse suhtes.

Töögrupi lõplik otsus oli hinnata hooajalist liikumist ning seejärel kaaluda suveperioodil söögikoha ja parklate piirkonnas kiiruse alandamist 60 km/h-ni koos hoiatusmärgiga 172 „Jalakäijad“. Töögrupi lõplik otsus ei näinud ette piirkonnas ülekäiguraja, ohutussaare, kergliiklustee ega valgustuse rajamise algatamist.

Pärast piirkonna liiklusolude ja võimalike meetmete täiendavat hindamist otsustas Transpordiamet kehtestada riigiteel nr 3 Jõhvi–Tartu–Valga km 65,5–66,9 suurimaks lubatud sõidukiiruseks 70 km/h koos hoiatusmärgiga 172 „Jalakäijad“. Vastavad liiklusmärgid paigaldatakse 30 päeva jooksul käesoleva vaideotsuse teatavaks tegemisest arvates.

Töögrupis kaalutud 60 km/h piirang puudutas hooajalist meedet lühemal, söögikoha ja parklate piirkonda hõlmaval lõigul. Täiendava hindamise tulemusel peeti põhjendatumaks kehtestada 70 km/h piirang pikemal teelõigul km 65,5–66,9, hõlmates Pihla tee 1, söögikoha ja parkla piirkonna kuni Kalma sillani. Selline lahendus vähendab lubatud sõidukiirust kogu mõjutatud lõigul ning tagab ühtse ja liiklejale selgelt mõistetava liikluskorralduse, arvestades samal ajal asulavälise põhimaantee liikluskeskkonda. Transpordiamet peab 70 km/h piirangut olemasolevates tingimustes sobivaks ja proportsionaalseks liiklusohutusmeetmeks.

6. Transpordiameti pädevus liikluskeskkonna kujundamisel

Liiklusseaduse § 6 kohaselt on liikluse korraldamise eesmärk tagada häireteta, sujuv, võimalikult kiire, ohutu ja keskkonda minimaalselt kahjustav liiklus. Teeomanik korraldab liiklust liikluskorraldusvahenditega ning tagab nende õige paigutuse ja korrasoleku.

Riigiteel täidab teeomaniku ülesandeid Transpordiamet, kelle pädevuses on hinnata liikluskorraldust ja liiklusohutust ning valida olemasolevate andmete, meetme mõju ja proportsionaalsuse põhjal sobiv lahendus. Ehitusliku lahenduse asemel võib rakendada liikluskorralduslikku meedet, kui see on liiklusohutuse tagamiseks piisav ja sobiv.

7. Tee seisundi regulaarne kontroll

Riigitee seisundit ja korrashoidu kontrollitakse regulaarselt. Transpordiameti korrashoiu järelevalve juhendi kohaselt tehakse tavapäraseid ja perioodilisi ülevaatusi, mille käigus hinnatakse tee vastavust seisundinõuetele ja korrashoiulepingule.

Teehooldaja kontrollib riigiteid iga kuu, fikseerib kõrvaldamist vajavad puudused ning kõrvaldab need vastavalt puuduse laadile, ohtlikkusele ja kehtivatele nõuetele.

RESOLUTSIOON

Võttes aluseks haldusmenetluse seaduse (HMS) § 85 punkti 2 ja 4, Transpordiamet otsustab:

1. **rahuldada vaie osaliselt ja muuta riigitee nr 3 Jõhvi–Tartu–Valga km 65,5–66,9 liikluskorraldust, kehtestades antud lõigul suurimaks lubatud sõidukiiruseks 70 km/h;**
2. **jätta vaie ülejäänud osas rahuldamata;**
3. **mitte kavandada olemasolevate andmete põhjal Pihla tee 1 piirkonda ülekäigurada või muud eraldiseisvat teeületuskohta, ohutussaart, kergliiklusteed ega valgustust.**

Vaideotsus jõustub teatavaks tegemisest ja selle vaidlustamiseks on tulenevalt HMS § 87 lg-st 1 ning halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud tingimustel ja korras õigus esitada kaebus Tartu Halduskohtule 30 päeva jooksul vaideotsuse teatavaks tegemisest arvates.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Janno Sammul
direktor
teehoiuteenistus

Annika Birk
53094575, Annika.Birk@transpordiamet.ee