



## TRANSPORDIAMET

Kristina Reigo  
Kambja Vallavalitsus  
vald@kambja.ee  
Pargi tn 2  
61714, Tartu maakond, Kambja vald,  
Ülenurme alevik

Teie 31.07.2023

Meie 07.09.2023 nr 1.2-2/23/16713-3

### VAIDEOTSUS

**Transpordiameti 28.06.2023 korraldusele nr 1.1-3/23/474 „Projekteerimistingimuste andmine riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4-152 asuva Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise ehitusprojekti koostamiseks“ esitatud vaide osas.**

### RESOLUTSIOON

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

**Jätta vaie 28.06.2023 korraldusele nr 1.1-3/23/474 „Projekteerimistingimuste andmine riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4-152 asuva Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise ehitusprojekti koostamiseks“ rahuldamata.**

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

#### 1. Vaidemenetluse ese ja asjaolud

- 1.1. Transpordiameti projekteerimise üksuse juhataja 28.06.2023 korraldusega (edaspidi korraldus) anti projekteerimistingimused riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4-152 asuva Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise ehitusprojekti koostamiseks vastavalt korralduse lisale 1 (edaspidi projekteerimistingimused).
- 1.2. 31.07.2023 esitati Transpordiametile vaie, milles vaide esitaja on taotlenud korralduse osaliselt kehtetuks tunnistamist osas, milles ei ole arvestatud Kambja Vallavalitsuse eelnevalt menetluse käigus tehtud ettepanekuid või alternatiivselt vaadata uuesti läbi taotlus projekteerimistingimuste andmiseks.

#### 2. Transpordiameti seisukohad ja põhjendused

- 2.1. HMS § 71 lg 1 kohaselt võib isik, kes leiab, et haldusaktiga või haldusmenetluse käigus on rikutud tema õigusi või piiratud tema vabadusi, esitada vaide, HMS § 76 lg 2 p 4 kohaselt märgitakse vaides põhjused, miks vaide esitaja leiab, et haldusakt või toiming rikub tema õigusi. Vaiet ei saa esitada avalike huvide kaitsmiseks.

- 2.2. Vaide esitajaks on Kambja Vallavalitsus, vaidest ei selgu kuidas korralduse andmine vaide esitaja subjektiivseid õigusi rikub, kogu vaie on esitatud avalike huvide kaitsmiseks, mistõttu jätab Transpordiamet vaide rahuldamata.
- 2.3. Olenemata eeltoodust vastab Transpordiamet Kambja vallavalitsuse vaides esitatule ka sisuliselt.
- 2.4. Vaide esitaja ei nõustu Transpordiameti väljastatud projekteerimistingimustega ning leiab, et korraldus ei ole õiguspärane, on kaalutusvigadega ja põhjendamata. HMS § 4 lg 2 kohaselt tuleb kaalutusõigust teostada kooskõlas volituse piiride, kaalutusõiguse eesmärgi ning õiguse üldpõhimõtetega, arvestades olulisi asjaolusid ning kaaludes põhjendatud huve. Kui haldusakt on antud kaalutusveaga, on HMS § 54 kohaselt tegemist õigusvastase haldusaktiga.

Vaide esitaja on vaides toonud välja, et korraldus ei vasta ehitusseadustiku (EhS) § 27 lg 2 p-des 2-3 esitatud tingimustele, mistõttu oleks Transpordiamet pidanud keelduma projekteerimistingimuste andmisest. Vaide esitaja on seisukohal, et Transpordiamet ei ole käesolevas haldusmenetluses asjakohaselt hinnanud õiguslikku piiritlust projekteerimistingimuste esemega seonduvalt. Transpordiamet on jätnud enamuse Kambja Vallavalitsuse esitatud märkusi/arvamusi arvestamata, mis tähendab seda, et kaalutlust ei ole teostatud piisavalt.

Transpordiamet ei nõustu vaide esitajaga. EhS § 27 lg 2 punkt 2 kohaselt arvestatakse projekteerimistingimustes, et projekteerimistingimuste andmine ei oleks vastuolus õigusaktide, isikute õigustega või avaliku huviga ning EhS § 27 lg 2 p 3 kohaselt arvestatakse üldplaneeringus määratud tingimusi. Nimetatud tingimustele vastavust on Transpordiamet menetluse käigus kontrollinud ning ka asjakohastel juhtudel põhjendanud ja selgitanud. Kõiki Kambja Vallavalitsuse poolt menetluses esitatud ettepanekuid on kaalutud ning ettepanekutega arvestamata jätmise korral mitteametust põhjendatud vastavalt ehitusseadustiku § 31 lõikele 5. Kõik Transpordiameti põhjendused Kambja Vallavalitsuse poolt esitatud ettepanekutele on toodud korralduse lisas 2 „Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel“ lk 5-9. Sealjuures ei saa lugeda korraldust mitteõiguspäraseks pelgalt seetõttu, et seal on jäetud arvestamata mõned esitatud ettepanekud. EhS § 31 lg 5 annab võimaluse projekteerimistingimuste andjal põhjendatud juhul ka esitatud ettepanekuga mitte arvestada.

- 2.5. Vaide esitaja toob välja, et korralduses on kasutatud läbivalt terminit „maantee“ ning projekti eesmärgiks on nimetatud riigitee 3 (E264) Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4-152,0 asuva Tartu–Nõo lõigu kavandamist 2+2 ristlõikega *maanteeks*. Vaide esitaja on seisukohal, et lähtuvalt EhS § 92 lg-le 1, 2 ja 3 tulnuks Räni ja Külitse alevikke läbivaid lõike nimetada *tänavaks*, mitte kogu projekteeritavat lõiku eksitavalt *maanteeks*, mille tulemusena on esitatud projektile nõudeid, mis ei ole kohased Jõhvi–Tartu–Valga tee Räni ja Külitse alevikes asuvatele teelõikudele (tänavatele), tuues kaasa vastuolu planeeringutega.

Transpordiamet ei nõustu vaide esitajaga ning on seisukohal, et projekteerimishormide kohaldamine põhimaantee 3 km 138,4-152 asuvale Tartu–Nõo lõigule on õiguspärane. Mõistet „maantee“ ja „maanteelõik“ on projekteerimistingimustes kasutatud olemasoleva olukorra kirjelduses (p.5.1.1) ning projekti eesmärgi kirjelduses (p.5.1.2). Muudel juhtudel on kasutatud mõistet „põhimaantee“, mis on Majandus- ja taristuministri 25.06.2015. a määruse nr 72 „Riigiteede liigid ja riigiteede nimekiri“ kohane termin. Mõiste enda kasutamine ei saa rikkuda vaide esitaja subjektiivseid õigusi – oluline on projekteerimistingimuste sisu ja regulatsioon.

Standardi EVS 843:2016 „Linnatänavad“ (edaspidi linnatänavate standard) kasutamiseks puudub alus. Standardi peatükis 1 „Käsitlusala“ on öeldud: *standardit ei rakendata riigiteedel, riigiteede planeerimisel ja linna äärealadel paiknevatel avalikult kasutatavatel teedel, kus asustus on hõre ning liikluskeskkond pigem sarnaneb maantee tingimustega, nende teede projekteerimisel on soovitatav lähtuda ehitusseadustiku alusel kehtestatud tee projekteerimise normidest. Kohaliku omavalitsuse ja Maanteeameti (täna Transpordiamet) kokkuleppel võib seda Eesti standardit rakendada linnades, alevites ja alevikes asuvatel riigiteedel.* Standardi kasutamine ei ole kohustuslik. Ka standard ise soovitab sellises liikluskeskkonnas lähtuda ehitusseadustiku alusel kehtestatud tee projekteerimise normidest. Sellist käsitlust toetab ka liiklusseadus (LS), mille § 2 punkti 2 kohaselt on asula hoonestatud ala, mille sisse- ja väljasõiduteed on tähistatud asula liikluskorda kehtestavate liiklusmärkidega. Räni ja Külitse alevikus asuv Jõhvi–Tartu–Valga maanteelõik on asulaväline tee, sest see pole tähistatud asula liikluskorda kehtestavate liiklusmärkidega.

Transpordiamet on kaalutlusotsuste tegemisel lähtunud muuhulgas ka Transpordiameti 11.03.2022 käskkirjaga nr 1.1-7/22/64 kinnitatud ristmike vahekauguse ja nähtavusala määramise juhendist, mis annab võrreldes projekteerimisnormidega paindlikumaid võimalusi ristmike kavandamiseks ning selle välja töötamisel on võetud aluseks sarnases kliimavöötmes paiknevate naaberriikide Soome ja Rootsi projekteerimisnorme. Nimetatud juhend kohaldub riigiteedele. Transpordiamet on seisukohal, et projekteerimistingimustega on seatud nõuded, mis on kohased riigitee 3 (E264) Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4-152,0 asuva Tartu–Nõo lõigu projekteerimiseks. Transpordiamet on korralduse lisas 2 „Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel“ (lk 9) seda ka selgitatud ja põhjendanud.

Transpordiameti hinnangul ei ole selles küsimuses vastuolu ka kehtiva Kambja valla üldplaneeringuga, mille seletuskirjas on läbivalt Jõhvi–Tartu–Valga teed nimetatud maanteeks. Üldplaneeringu seletuskirja lk 47 on öeldud muuhulgas järgmist: *Liiklussõlme vajaduse perspektiivne asukoht on tähistatud Lemmatsi külas, Jõhvi–Tartu–Valga maantee (põhimaantee nr 3) ääres. Kuna Jõhvi–Tartu–Valga maantee on plaanis end. Ülenurme valla territooriumil laiendada mitmerealiseks, siis kaovad kõik vasakpöörete teostamise võimalused sellel põhimaanteel. Sellega aga pikeneb Lemmatsi ja Räni küla elanike teekond Tartusse ca 8 km võrra kuna järgmine liiklussõlm rajatakse Külitse-Haage maantee ristmiku piirkonda. Teine võimalus on kasutada kvartaliseseid teid Tartu linna jõudmiseks. Lemmatsi liiklussõlm kaotab 8 km pikkuse ümbersõidu ja tagab kiire otseühenduse Tartu linnaga mööda põhimaanteed.*

### **Räni aleviku Tiigrisilma tänava ristmik ja Räni-Raudtee tee**

2.6. Vaide esitaja toob välja, et tuginedes maakonnaplaneeringule tuleb Räni alevikku lugeda linnalähivööndiks ning Transpordiamet on sellega arvestanud ja kavandanud Tartu–Külitse lõigule madalama projektkiiruse. Üldplaneeringus lahendatakse juurdepääsude rajamise põhimõtted, sh liiklussõlmedega seotud kogujateede paiknemine ning nende laiendamise ja kandevõime tõstmise vajadus. Tiheasumite sisene teedevõrk kavandatakse linnatänavate standardite kohaselt. Tiheasumi teede/tänavate võrk tuleb sidustada naabertiheasumitesse ja keskusse suunduvate teede/tänavatega. Üldplaneeringu lahenduse koostamisel oli prioriteediks kõrge elukvaliteedi loomine. Sel põhjusel ei suunatud äri- ja tootmismaade transporti läbi elamualade. Arendamine peab toimuma võimalikult terviklike, hästi läbikaalutud ruumiliste visioonide ja terviklahenduste alusel. Elamupiirkondade planeerimisel tuleb arvestada erinevas vanuses elanikele vajaliku sotsiaalse taristu, ühistranspordi võimaluste, avaliku ruumi ja kohalike keskuste arenguga.

Transpordiamet nõustub vaide esitaja seisukohtadega mis puudutavad maakonna- ja üldplaneeringuga seatud eesmärgid ning on seisukohal, et projekteerimistingimused ei ole nimetatud planeeringutega vastuolus. Tiheasumite sisest, maanteea külgnevat, teedevõrku käsitletakse Rääni aleviku lõigul projekteerimistingimuste p.5.1.6 kohaselt tänavana ja sellele on lubatud kohaldada linnatänavate standardit. Samuti annab üldplaneering võimaluse kavandada tiheasumi sisest teedevõrku, millega on projekteerimistingimuste andmisel arvestatud.

- 2.7. Vaide esitaja on seisukohal, et ristmike sulgemisel suunatakse äri- ja tööstusala transport läbi elamuala, mis ei ole elanike huvides ning selline lahendus on ka varasemate reeglitega vastuolus.

Transpordiamet ei nõustu vaide esitajaga ning on seisukohal, et projekteerimistingimused vastupidiselt viivad äri- ja tööstusala liikluse tihehoonestatud elamualalt eemale. Praegusel hetkel liigub suur osa Kassisilma tänava äärsest äri- ja tööstusala liiklusest Jõhvi–Tartu–Valga maanteele läbi Tiigrisilma tänava, kus paiknevad hoovidest väljasõidud ja mis on piiratud kiirusega 30km/h. Ka selle tänava äärsed elanikud on menetluse käigus avaldanud toetust Tiigrisilma tänava sulgemiseks ja juhtinud tähelepanu, et sellel lõigul on tihe liiklus ja kiiruspiirangust kinni ei peeta. Nimetatud soov on toodud korralduse lisa 2 „Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel“ lk 52. Samuti on sellel tänavalõigul elavad inimesed avaldanud sarnase seisukoha KMH programmi avalikustamise käigus (asjakohane viide on toodud välja korralduse lisa 2 lk 62). Projekteerimistingimustega kavandatud lahenduse kohaselt Tiigrisilma tänava ristmik suletakse ning Kassisilma tänava äärne äri- ja tööstusala liiklus suunatakse Lemmatsi liiklussõlme läbi Klaose (94901:005:0546), Riia mnt 225 (94901:005:0764) ja Tõnu (94901:001:0543) kinnistute, kus praegusel hetkel paiknevad põllud ning tegemist on hõredalt hoonestatud piirkonnaga.

Peame siinkohal vajalikuks märkida, et Kambja vald on ise tänaseks algatanud uue üldplaneeringu koostamise, mille avalik väljapanek ja avalikud arutelud toimusid 2022. aasta detsembris, ning uues koostatavas üldplaneeringus<sup>1</sup> on kõnealune piirkond määratud väärtuslikuks põllumajandusmaaks.

- 2.8. Vaide esitaja on seisukohal, et tegemist on küll I klassi maanteea, kuid aleviku sisene maantee, mida tuleb lugeda tänavaks. See annab võimaluse linnatänavate standardi tabel 7.1 kohaselt kavandada foorjuhtimisega samatasandilisi või ringristmikke.

Transpordiamet ei nõustu vaide esitajaga vaideotsuse punktis 2.5 toodud põhjustel – linnatänavate standardi kohaldamiseks riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4-152 asuval lõigul puudub alus. Muuhulgas tuleb liiklusohutuse seisukohast teede kavandamisel vältida olukordi, kus suure transiitliiklusega magistraalteelt pääseb otse 30 km/h piiranguga kvartalisisesele tänavale. See on ka ilmselt põhjus, miks praeguses olukorras ei peeta kiiruspiirangust kinni. Erinevatel teedel on erinev liikluskeskkond ja liiklejatel on erinevad ootused. Järsku ühest (kiire liiklusega) keskkonnast teise (aeglase liiklusega) keskkonda sattumine vajab harjumist ning kui see juhtub liiga järsku, siis liikleja ei tunnetata enda sõidukiirust. See võib põhjustada otsest ohtu tee ääres liikuvatele jalakäijatele ja jalgratturitele. Selline teede kavandamine oleks vastuolus ka hierarhilise teedevõrgu kavandamise põhimõtetega, mis on käsitletud linnatänavate standardis ja mida saab kohaldada Tiigrisilma tänavale.

---

<sup>1</sup> Kambja valla koostatav üldplaneering on kättesaadav: <https://www.kambja.ee/koostatav-uus-uldplaneering>

- 2.9. Vaide esitaja on seadnud kahtluse alla korralduses nimetatud Transpordiameti põhjendused, mis puudutavad liiklusohutusega seotud probleeme Tiigrisilma tänava ristmiku avatuks jätmise korral. Vaide esitaja asub seisukohale, et tegelikkuses on võimalik aleviku ulatuses piirata piirkiirust ning läbi selle muutub liiklus magistraalteelt otse tänavale sealsetele elanikele turvaliseks.

Transpordiamet ei nõustu vaide esitajaga ning peab vaide esitaja hinnangut liiklusohutusele alusetuks ja põhjendamatuks. Korralduse lisa 2 „Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel“ lk 5-6 Transpordiameti põhjendus/selgitus nr 1.1 punktid (1), (2) ja (3), on Transpordiamet toonud välja asjaolud, miks ei oleks Tiigrisilma tänava ristmiku säilitamine mistahes kujul ohutu, ning jääb nende seisukohtade juurde. Transpordiameti seisukohta toetab fakt, et Tiigrisilma tänaval ei peeta kiiruspiirangust 30km/h kinni – seda on menetluse käigus öelnud ka kohalikud elanikud. Maantee ümberehitamisega muudetakse maantee sujuvamaks ja kiiremaks, mis veelgi süvendaks kiiruspiirangutest kinnipidamise probleemi maanteelt Tiigrisilma tänavale sõites. Samuti toetab Transpordiameti (korralduse lisa 2 lk 6 punktis (3) nimetatud, mis puudutab müraseina paiknemist vahetult ristmiku juures) seisukohta hiljutine kogemus, mis on seotud Riia mnt 215 kinnistu (28301:001:0054) esise (endise Kantri hotelli) parkla mahasõiduga. Tartu läänepoolse ümbersõidu II ehitusala projektiga kavandati Riia mnt 213 kinnistu (28301:001:0679) kaitseks mürasein, ning mahasõit asus vahetult pärast müraseina. 6. juunil 2023 juhtus Transpordiametile teadaolevalt selles kohas liiklusõnnetus, kus mahasõidule pöörav sõiduk ei näinud piiratud nähtavuse tõttu müraseina taga jalgrattaja ja jalgteel sõitvat jalgratturit ning sõitis talle otsa. See konkreetne õnnetus lõppes õnneks vaid sinikate ja auto küljeukse kriimustusega, kuid oli vaid aja küsimus millal juhtub seal tõsisem liiklusõnnetus. Liiklusohutuse parandamiseks otsustas Transpordiamet mahasõidu sulgeda ja jätta kasutatavaks vaid ühe parkla mahasõidu, mis asub müraseinast ligikaudu 50 meetrit kaugemal ja kus on piisav nähtavus ohutuse tagamiseks. Kirjeldatud olukord on pildil 1 (pilt on tehtud 27.07.2023).



Pilt 1. Riia mnt 213 kinnistu müraseina tagune jalgratta- ja jalgtee ning suletud mahasõit

- 2.10. Vaide esitaja toob välja, et Tiigrisilma ristmiku sulgemine toob kaasa selle, et Ráni elanikud peavad hakkama liiklussõlme jõudmiseks kasutama Tiigrisilma tänava lõiku, mis on hetkel õueala või läbima Kassisilma tänavat. Kumbki tänav ei ole projekteeritud ega välja ehitatud, võttes arvesse tulevikus tekkivat läbivat liiklusvoogu, vaid ainult lokaalset liiklust arvestades. Projekteerimistingimustega ei ole ette nähtud Tiigrisilma ristmiku sulgemisele alternatiivset juurdepääsu või Kassisilma tänava ümberprojekteerimist, mis ei ole kooskõlas kohalike elanike huvidega.

Transpordiamet ei nõustu vaide esitajaga. Praegusel hetkel asub õueala märk Tiigrisilma ja Räniküla tänavate ristmikul. Tiigrisilma ristmiku sulgemise järgselt on võimalik õueala mõjupiirkonda pikendada 200m võrra kuni suletava ristmikuni. On igati tavapärane ja isegi soovitatav, et tiheasustatud alasid läbivad teed muudetakse õuealadeks ning sellel alal elavad elanikud kasutavad õueala mõjupiirkonnas asuvaid teid pääsemaks suurematele avalikult kasutatavatele teedele. Lisaks on Räniküla tänav ühendatud teisest otsast Viirpuu tänavaga, mida saab kohalik elanik kasutada Tartusse minekuks.

Kassisilma tänav on tänav, mis piirneb kahest küljest äri- ja tootmismaadega ning kust kaudu saavad sellega piirnevad ärikinnistud omale juurdepääsu. See tänav on ligikaudu 8m laiuse asfaltkattega ning aktiivselt kasutatav selle piirkonna ettevõtete poolt. Kui see tänav ei oleks piisavas mahus välja ehitatud, siis ei saaks seda juurdepääsuna kasutada piirkonna ettevõtteid. Kassisilma tänav ühendatakse projekteerimistingimustega kavandatava lahenduse kohaselt otse Lemmatsi liiklussõlmega, vältides seda, et liiklus läbiks tihehoonestusega elamualasid – seega projekteerimistingimustega luuakse alternatiivne juurdepääs Tiigrisilma tänava ristmiku sulgemise järgselt, mida saavad kasutada ka kohalikud elanikud.

- 2.11. Vaide esitaja toob täiendavalt välja selle, et EhS § 92 lg-te 2 ja 3 kohaselt tuleb projekteerimisel käsitleda Jõhvi-Tartu-Valga teed sellel lõigul tänavana, mille projekteerimisele kohaldub linnatänavate standard. Jõhvi-Tartu-Valga maanteest vasakule poole jääval alal pole piirkonnas mitte ühtegi teist teed, mis pakuks alternatiivi jaotusmagistraalina Räni-Raudtee tee. Tõrvandi-Lemmatsi tee asub kilomeetri võrra eemal teises suunas keskusest (Tartu linnast) ning sellises olukorras on Räni-Raudtee tee ainsaks olemasolevaks ja hädavajalikuks jaotusmagistraaliks ca 1 km<sup>2</sup> suurusele hoonestatavale alale.

Transpordiameti hinnangul ei saa Jõhvi-Tartu-Valga maanteed projekteeritaval lõigul käsitleda tänavana ning sellele kohaldada linnatänavate standardist tulenevaid nõudeid vaideotsuse punktis 2.5 toodud põhjustel. Räni-Raudtee tee ühendatakse uue kogujatee abil Lemmatsi liiklussõlmega – st projekteerimistingimustega kavandatakse piirkonnale ristmiku sulgemise järgselt alternatiivne juurdepääs. Nimetatud 1 km<sup>2</sup> suurune piirkond on praegusel hetkel hõredalt asustatud. Arvestades piirkonna asustustihedust, liiklussõlme kaugust ning teekonna pikenemise suurust, annab Transpordiameti hinnangul projekteerimistingimustega kavandatav lahendus nimetatud piirkonnale piisava juurdepääsu. Ühtlasi on piirkonna arendajatel või kohalikul omavalitsusel üldplaneeringust tulenev võimalus rajada täiendavaid ühendusi, kui tulevikus peaks piirkond arenema. Nende ühenduste rajamise kohustust ei saa aga panna Transpordiametile, sest nende rajamine on seotud eelkõige piirkonna arendamisega, mitte Jõhvi-Tartu-Valga maantee ümberehitamisega.

### **Räni aleviku Leilovi tee ristmik**

- 2.12. Vaide esitaja toob vaides välja, et lähiaastatel on piirkonda planeeritud korruselamute kvartali püstitamine ning pidevalt toimub ka pereelamute ja ärikinnisvara lisandumine. Samuti kavandatakse piirkonda kaks lasteaeda. Seniste arenguplaanide valguses tuleb vaide esitaja hinnangul säilitada pealesõit ja mahasõit põhimaanteelt Leilovi teele. Leilovi tee ristmiku avatuks jätmise tagab Räni piirkonna elanikele liikumisvõimaluse.

Transpordiamet juhib tähelepanu, et projekteerimistingimustega ei kavandata Lemmatsi-Leilovi ja Jõhvi-Tartu-Valga maantee omavahelise ristmiku likvideerimist, vaid see ristmik ehitatakse ümber eritasandiliseks ja ümbritsevat situatsiooni arvestades muudetakse selle asukohta. Lemmatsi-Leilovi ristmiku avatuks jätmise praeguses asukohas tekitaks täiendava konfliktikoha jalakäijatele ja jalgratturitele ning see ristmik asuks Lemmatsi

liiklussõlmele liiga lähedal ja oleks seeläbi vastuolus nõuetega. Lemmatsi–Leilovi tee ristmiku avatuks jätmisest keeldumist on Transpordiamet korralduse lisas 2 lk 6 ka põhjendanud.

- 2.13. Vaide esitaja jääb selle juurde, et Transpordiametil tuleks projekteerida Viirpuu tänava rekonstrueerimine, mis leevendaks oluliselt maantee ümberehitusega kaasnevat negatiivset mõju piirkonna elanikele. Viirpuu tänav tuleks rekonstrueerida kohalikuks jaotustänavaks (s.o piirkonna sisest liiklust võimaldav tänav, mis ühendab kvartaliseseid teid riigi- ja kohalike magistraalteedega). Rekonstrueerimine moodustab terviku ning tagab piirkonna elanikele ühenduse Tartu suunal. Kui Transpordiamet ei suuda rekonstrueerida Viirpuu tänavat transiitliikluse korraldamiseks vastavasse seisundisse, tuleb ametil leida kohalike elanike paremaks liiklemiseks mingi muu lahendus. Viirpuu tänava rekonstrueerimine võimaldab rajada ka valla arengukavas kavandatud ühistranspordiühenduse piirkonnaga (koostöös Tartu Linnavalitsusega), mis aitab vähendada liikluskoormust Tartu-Valga maanteel ning aitab kaasa maantee ümberehituse eesmärkide täitumisele (parem läbilaskevõime ja ummikute vältimine)

Transpordiamet on seisukohal, et Viirpuu tänava rekonstrueerimine ei ole Transpordiameti kohustus. Viirpuu tänav on Kambja vallale kuuluv avalikult kasutatav tänav, mille rekonstrueerimise vajadus tuleneb Kambja valla arenguplaanidest. Kambja vald on menetluse käigus öelnud järgmist: *Piirkonda on planeeritud lähiaastatel korruselamute kvartali püstitamine ning pidevalt toimub ka pereelamute ja ärikinnisvara lisandumine, lisaks kavandatakse piirkonda kaks lasteaeda. Need nõuavad Viirpuu tänava ühenduse väljaehitamist enne Tartu-Valga maantee ümberehitustöödega edasiminekut.* Samuti on vaide esitaja vaites viidanud valla arengukavale ning pereelamute ja ärikinnisvara lisandumisele. Kõik nimetatud sündmused ja tegevused on seotud kohaliku omavalitsuse tegevusvaldkonda kuuluvate tegevustega, mitte Jõhvi–Tartu–Valga ümberehitamisega. Transpordiamet näeb projekteerimistingimustega ette Lemmatsi ristmiku kaasajastamise ja muutmise eritasandiliseks liiklussõlmeks, millel on märkimisväärne potentsiaal liikluse läbilaskmiseks.

#### **Külitse aleviku Järve tee ristmik**

- 2.14. Vaide esitaja toob välja, et Külitse aleviku on elukohana registreerinud ligikaudu 800 elanikku ning tegelik elanike arv on veelgi suurem. Alevik on kasvav ja arenev piirkond, kus paikneb hulgaliselt hooajalise kasutusega kinnistuid. Elanike ja alevikku külastavate inimeste mugavaks teenindamiseks on oluline lihtne ja mugav maha- ja pealesõit põhimaanteele ning kiire ühendus Tartu linnaga.

Transpordiamet on seisukohal, et projekteerimistingimused arvestavad Külitse aleviku elanike vajadusega heale ja kiirele ühendusele Tartu linnaga. Samuti arvestavad projekteerimistingimused muuhulgas ka näiteks Nõo aleviku, Tõravere aleviku, Elva linna ja Valga linna elanike vajadustega kiirele ühendusele, kes samuti kasutavad Jõhvi–Tartu–Valga maanteed Tartu linna sõitmiseks. Sealjuures tuleb arvestada, et kui kõikidesse Tartu–Valga marsruudil asuvasse alevikesse rajataks ringristmikud ja foorrismikud kõikidele riigi- ja kohalikele teedele, mida võib linnatänavate standardi kohaselt käsitleda jaotusmagistraalidena või põhimagistraalidena, siis tekitaks see Valga poolt tulijale märkimisväärse ajakulu Tartu linna jõudmiseks. EhS § 92 lg 9 kohaselt on Jõhvi–Tartu–Valga üleeuroopalise teedevõrgu tee, mis on nimetatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1315/2013. Sellel riigiteel on muuhulgas oluline tagada ka kiiret ühendust riikidevahelisele transiitliiklusele.

Transpordiamet juhib tähelepanu ka sellele, et vaide esitaja on käesolevas vaites avaldanud soovi muuta Tiigrisilma tänava ristmik foorjuhitavaks või ringristmikuks, mis oma olemuselt pikendaks Kõlitse elanike ajakulu ja vähendaks sõidukiirust Tartu linna sõitmisel. Samuti on vaide esitaja menetluse käigus teinud ettepaneku (korralduse lisa 2 lk 7 kokkuvõttes osas) näha ette liikluse rahustamise meetmed asulas lubatud sõidukiirusest kinnipidamiseks Tartust Kõlitse.

Transpordiamet peab vajalikuks juhtida tähelepanu, et liikluse rahustamise meetmeid rakendatakse tavaliselt asulates alla 50km/h piirikiiruste korral.

Transpordiamet on seisukohal, et projekteerimistingimustega tagatakse Kõlitse elanike hea ühendus Tartu linnaga. Projekteerimistingimustega kavandatakse Kõlitse alevikust Tartu suunaline kogujatee kuni Lemmatsi liiklussõlmeni, mis vastab täpselt Kambja valla soovile, mis oli esitatud menetluse ajal, ja kus saab sõidukiirusest kinnipidamiseks kasutada liikluse rahustamise meetmeid. Jõhvi–Tartu–Valga maanteele foorristmiku või ringristmiku rajamine oleks vastuolus vaide esitaja enda argumendiga tagada Tartu suunaline kiire ühendus – seda Tartust kaugemal asuvate alevike ja linnade elanike suhtes. Suundristmiku (parempöõretega ristmik) rajamine ei avaldaks Kõlitse elanikele märkimisväärset mõju kiireks Tartu linna pääsemiseks, sest vasakpöõrete puudumise tõttu tuleks ikkagi kasutada rahustatud liiklusega kogujateed või teha ring ja sõita osa teekonnast vastassuunas mööda põhimaanteed. Suundristmiku rajamist on Transpordiamet ka menetluse käigus kaalunud, ning põhjendanud selle ettepanekuga arvestamata jätmist.

- 2.15. Vaide esitaja toob uuesti välja selle, et EhS § 92 lg-te 2 ja 3 kohaselt tuleb projekteerimisel käsitleda Jõhvi-Tartu-Valga teed sellel lõigul tänavana, mille projekteerimisele kohaldub linnatänavate standard.

Transpordiameti hinnangul ei saa Jõhvi–Tartu–Valga maanteed projekteeritaval lõigul käsitleda tänavana ning sellele kohaldada linnatänavate standardist tulenevaid nõudeid vaideotsuse punktis 2.5 toodud põhjustel.

- 2.16. Vaide esitaja annab vaites ka enda hinnangu ristmike vahekaugustele esitatud nõuete osas ning on veendumusel, et suundristmik (parempöõretega peale- ja mahasõit) on nõuetega kooskõlas.

Transpordiamet ei nõustu vaide esitajaga. Transpordiameti kaalutus ja selgitus ristmike vahekauguste osas on toodud korralduse lisa 2 „Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel“ lk 6-8 (p 1.3), kus on detailselt olukorda kirjeldatud.

- 2.17. Vaide esitaja toob vaites välja, et täiendav kogujatee põhimaantee ääres ei võimalda kiiret ja mugavat ühendust ning piirkonna elanikud soovivad kasutada tulevikus projekteeritud ja kiiret põhimaanteed. Kõlitse tee ristmiku sulgemine põhjustab ka täiendava liikluskoormuse Arako teele, vaatamata täiendavale kogujateele. Arako tee on kohalik tee, mille läbilaskevõime on väga piiratud.

Transpordiamet ei nõustu vaide esitajaga vaideotsuse punktis 2.14 toodud põhjustel ja leiab, et Kõlitse elanikele on tagatud hea ühendus Tartu linnaga. Kartus, et liiklus koondub Arako teele, ei ole Transpordiameti hinnangul loogiline, sest teepikkust Kõlitse Järve teele projekteerimistingimustega kavandatava lahenduse kohaselt ei suurendata. Jäeb arusaamatuks, mis põhjustab liiklejat valima Arako tee, kui ta seni pole seda kasutanud, sest teepikkusi ei suurendata ning Arako tee on vaide esitaja sõnul halvas seisukorras ja piiratud läbilaskevõimega.



- 2.18. Vaide esitaja viitab vades Puru, Pumba, Geelia, Järve tee 1, Järve tee 2, Pillapalu, Kiigemäe ja lähiala detailplaneeringule, kus on näidatud ristmiku lahendus põhimaanteelt parempöördega Järve teele ja parempöördega põhimaanteele. Maaomanikel on õigustatud ootus sellise ristmiku realiseerimiseks. Samuti valmis 2023. aasta alguses sellesse piirkonda COOP keti kauplus, mille ettevõtja soov on leida kliente ka põhimaanteelt Kõlitsest möödujate hulgast. Kõlitse järve tee maha- ja pealesõidu sulgemine toob kaasa kauplusele mugava ligipääsu kadumise ning seeläbi klientide arvu vähenemise. Maapiirkonna kaupluse jätkusuutliku toimimise üheks eelduseks on võimalikult suur külastajate arv.

Transpordiamet on seisukohal, et projekteerimistingimused ei ole vastuolus alal kehtiva detailplaneeringuga – seda on korralduse lisas 2 „Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel“ lk 8 ka selgitatud ja põhjendatud. Sealjuures on oluline asjaolu see, et ka detailplaneeringus näidatud lahenduse korral ei ole tagatud Kõlitse elanikele kiire ja sujuv ühendus Tartu linna suunas, sest vasakpöörde puudumise tõttu tuleks Tartusse sõitmiseks kasutada kas kogujateed, või teha ring ja sõita osa teekonnast vastassuunas mööda põhimaanteed. Detailplaneering on kehtestatud aastal 2011 ning parempöördega ristmiku lahendus asub väljaspool detailplaneeringu piiri, mis on kantud sinna Transpordiameti (endine Maanteeamet) nõudmisel lähtuvalt 2009. aasta Tartu-Elva eelprojektist.

EhS § 27 lõike 1 p-de 1, 2 ja 3 kohaselt võib detailplaneeringu olemasolu korral pädev asutus põhjendatud juhul anda ehitusloakohustusliku hoone või olulise rajatise ehitusprojekti koostamiseks projekteerimistingimusi, (1) kui detailplaneeringu kehtestamisest on möödunud üle viie aasta, (2) kui detailplaneeringu kehtestamise järel on ilmnenud olulisi uusi asjaolusid või on oluliselt muutunud planeeringuala või selle mõjuala, mille tõttu ei ole enam võimalik detailplaneeringut täielikult ellu viia (3) või kui detailplaneeringu kehtestamise järel on muutunud õigusaktid või kehtestatud planeeringud, mis mõjutavad oluliselt detailplaneeringu elluviimist. Antud juhul on täidetud tingimused 1 ja 3, sest detailplaneeringu kehtestamisest on möödunud enam kui 12 aastat ning detailplaneeringu kehtestamise järgselt on muutunud õigusaktid (ehitusseadustik, projekteerimismid,) ja Transpordiamet on andnud välja ristmike vahekauguse ja nähtavusala määramise juhendi. Samad põhjendused on toodud ka korralduse lisas 2 „Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel“ lk 8.

Lisaks eeltoodule on tegelikkuses ilmnenud ka uusi asjaolusid (EhS § 27 lg 1 p 2). Kui varasemas 2009.a. Tartu-Elva eelprojektis ei olnud Kõlitse ja Lemmatsi vahele kavandatud maanteega paralleelset kogujateed, siis arvestades viimase 10-15 aasta jooksul toimunud piirkonna arenguid ning ristmike ja mahasõitude esinemissagedust põhimaanteel, on vältimatu vajadus maanteega paralleelse kogujatee kavandamiseks, et vähendada ristmike ja mahasõitude arvu põhimaanteel ning seeläbi suurendada liiklusohutust. See kogujatee annab ühest küljest täiendava liikumisvõimaluse Kõlitse-Tartu ja Tartu-Kõlitse suunalisteks liikumisteks, mida varasemas Tartu-Elva eelprojektis ei olnud. Teisalt aga tekitab kogujatee rajamine vajaduse luua ohutu ühendus (ristmik) Kõlitse järve teega, mis antud juhul oleks mõeldav sarnase lahendusena nagu Arako tee ristmik. Transpordiamet kaalus sellise lahenduse kavandamist, kuid leidis, et sellise lahenduse elluviimisel tekiks tõsised ruumipuudused ning sellega kaasneb teede projekteerimine üle Puru, Pumba, Geelia, Järve tee 1, Järve tee 2, Pillapalu, Kiigemäe ja lähiala detailplaneeringus määratud hoonestusalade. Seda on selgitatud ka korralduse lisas 2 „Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel“ lk 7 punkt (4).

Transpordiamet on seisukohal, et projekteerimistingimustega kavandatud lahendus tagab Kõlitse elanikule paremaid liikumisvõimalusi kui detailplaneeringus näidatud lahendus,

mille korral ei oleks Kõlitse elanikul mistahes võimalust liikuda Kõlitse järve teelt otse Tartu suunas. Lisaks on Transpordiamet menetluse käigus projekteerimistingimuste eelnõud esitatud ettepanekute põhjal oluliselt muutnud, eesmärgiga tagada ümbruskaudsetele elanikele hea ligipääs Kõlitse aleviku keskusele, kus asub muuhulgas ka näiteks COOPi pood ja rand. Selleks otsustati kavandada põhimaantee alla sõiduautodele tunnel ning läbimurre Kõlitse järve tee kaudu Kõlitse–Haage teele, kus paikneb suur osa Kõlitse aleviku elanikest. Transpordiameti hinnangul kaalub kõikide Kõlitse aleviku elanike vajadus heale juurdepääsule Kõlitse keskusesse üle ühe ettevõtte ärihuvidest tuleneva vajaduse püüda juhukliente.

Lisaks eeltoodule ei ole suundristmiku rajamine Kõlitse järve tee ristmikule kooskõlas projekteerimismõõnidega ega juhenditega, mida on Transpordiamet ka korralduses selgitanud.

### **3. Kokkuvõtvalt:**

Vaide lahendamisel tuleb hinnata, kas vaide esitaja õigusi on korralduse andmisega rikutud. Vaide esitaja õiguste rikkumist eeldab, et vaide esitaja olukord oma õiguste teostamisel muutus pärast korralduse andmist halvemaks. Kui aga hinnata korralduse andmise eelset ja järgset olukorda tuleb asuda seisukohale, et vaide esitaja olukord ei halvene korralduse andmise tulemusena. Transpordiamet on seisukohal, et projekteerimistingimused on õiguspärased ja põhjalikult kaalutud. Valet ei saa esitada avalike huvide kaitsmiseks, ent vallavalitsuse näol on tegemist haldusorganiga, kes tegutsebki avalikes huvides.

**Lähtudes eelnevast on Transpordiamet seisukohal, et vaide tuleb jätta täies ulatuses rahuldamata.**

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Janno Sammul  
direktor  
teehoiuteenistus

Tiit Vunk  
59185199, tiit.vunk@transpordiamet.ee