

Korduv pöördumine ja teabenõue

Saaja: Transpordiamet, Raul Tammela

Koopia: Mustvee Vallavalitsus

Teema: Korduv taotlus liiklusohutusmeetmete rakendamiseks riigitee nr 3 km 65,57 piirkonnas ning teabenõue

Lugupeetud hr Tammela

Viitan Transpordiameti 12.10.2026 kirjale nr 9.1-3/26/15245-5, mis käsitleb riigitee nr 3 Jõhvi-Tartu-Valga km 65,57 piirkonna liikluskorraldust.

Palun käsitleda käesolevat korduva märgukirja ja selgitustaotlusena ning vaadata Pihla tee 1 piirkonna liiklusohutus uuesti läbi. Taotlen jalakäijatele ohutu teeületuskoha rajamist, sõidukiiruse vähendamist ja vajaliku valgustuse paigaldamist.

1. Ümberehituse algatamata jätmine ei vasta eraldi ohutusmeetmete küsimusele

Teie kirjas märgitakse, et liiklusohutlike kohtade tehniline töögrupp otsustas kõnealuse koha ümberehitust liiklusohutliku koha meetme raames mitte algatada. Samas palusin hinnata ka eraldiseisvaid ja kiiremini rakendatavaid meetmeid: teeületuskohta, kiiruse vähendamist ning valgustust.

Palun käsitleda neid küsimusi eraldi. Otsus mitte algatada ulatuslikku ümberehitust ei selgita iseenesest, miks ei ole võimalik rakendada ajutisi või väiksemahulisi meetmeid.

Ehitusseadustiku § 102 alusel täidab riigiteel liiklusohutusega seotud pädeva asutuse ülesandeid Transpordiamet. Liiklusseaduse § 6 lõike 1 järgi on liikluse korraldamise eesmärk ohutu liiklemise tagamine ning sama paragrahvi lõike 4 järgi tagab teeomanik liikluskorralduse ja liikluskorraldusvahendite õige paigutuse ning korrasoleku.

2. Parkla olemasolu ei kõrvalda jalakäijate teeületuse vajadust

Vastuses põhjendatakse teeületuskoha rajamata jätmist sellega, et söögikohal on samal teepoolel parkla. See põhjendus ei käsitle kõiki piirkonnas liikuvaid jalakäijaid ega nende sihtkohti.

Tee läheduses asuvad puhke- ja mänguala ning Peipsi-äärne puhkeala. Piirkonnas liiguvad lapsed, pered, eakad, kohalikud elanikud ja külastajad. Teeületuse vajadus võib tekkida ka bussipeatuste kasutajatel. Parkla olemasolu ei tõenda, et kõigi nende inimeste liikumine toimub üksnes parkla ja söögikoha vahel või et teisel pool teed asuvate alade juurde ei liiguta.

Teie vastuse järgi on erinevad teeületuslahendused tehniliselt võimalikud. Palun hinnata konkreetseid lahendusi ning valida kohapealsetest oludest lähtuv ohutu teeületuskoht, sealhulgas valgustatud ülekäiguraja võimalus koos vajalike lisameetmetega, näiteks ohutussaarega.

Kui Transpordiamet leiab, et teeületuskohta ei tule rajada, palun esitada kohapealsete andmete ja jalakäijate tegelike liikumissuundade põhjal tehtud põhjendus.

3. Kiiruse kohta esitatud põhjendus ei käsitle konkreetset asukohta piisavalt

Vastuses viidatakse sellele, et tegemist ei ole tiheasustusalaga ning tee on lai ja sirge. Need üldised omadused ei selgita, miks ei ole Pihla tee 1 piirkonnas võimalik kehtestada madalamat kiirust, arvestades teeületajaid, puhkeala, mänguala ja bussipeatuste kasutajaid.

Varasemalt Transpordiameti edastatud andmete kohaselt oli mõõdetud keskmine sõidukiirus 81 km/h ja V85 kiirus 88 km/h. Palun selgitada, kuidas neid mõõtmistulemusi, piirkonna tegelikku kasutust ja jalakäijate liikumisvajadust otsuse tegemisel arvesse võeti.

Taotlen, et Transpordiamet:

1. kehtestaks piirkonnas püsiva kiiruspiirangu 50 km/h;
2. kui 50 km/h piirangut ei peeta põhjendatuks, kaaluks vähemalt 70 km/h piirangu kehtestamist ning põhjendaks valitud kiirust;
3. rakendaks püsiva lahenduse ettevalmistamiseni ajutist hooajalist kiirusepiirangut ja määraks

selle rakendamise aja.

Teie vastuses märgitakse, et suveperioodil kiiruse alandamist veel kaalutakse, kui leitakse tehniliselt mõistlik lahendus. Palun nimetada kaalumise eest vastutav struktuuriüksus, hinnatavad lahendused, otsustamise tähtaeg ja ajutise piirangu võimalik rakendamise aeg.

4. Valgustuse taotlus jäi vastuseta

Minu varasemas pöördumises palusin hinnata teeületuskoha ja selle ümbruse valgustamist. 12.10.2026 vastuses sellele ettepanekule sisulist vastust ei ole.

Majandus- ja taristuministri 8. veebruari 2017. a määruse nr 8 „Tee korrapärase liiklusohutuse kontrollimise nõuded“ § 2 lõike 3 järgi hinnatakse muu hulgas lubatud suurima sõidukiiruse vastavust liikluskeskkonnale, tee valgustuse vastavust nõuetele, liikluskorralduse selgust ja täiendavate liikluskorraldusvahendite paigaldamise vajadust, teeületuskohtade ohutust, vähekaitstud liiklejate ohutust ning ühissõiduki peatuse ohutust.

Palun hinnata tee valgustuse rajamist ja valgustatud teeületuskoha võimalikkust. Kui valgustuse rajamist ei peeta vajalikuks või teostatavaks, palun tuua välja konkreetne tehniline ja liiklusohutuslik põhjendus.

5. Palun täpsustada, millise menetluse raames hindamine tehti

Teie kirjas nimetatakse kohapealset liiklusohutuse hindamist ja tehnilise töögrupi arutelu, kuid ei selgu, kas tegemist oli määruse nr 8 alusel tehtud tee korrapärase liiklusohutuse kontrollimisega või Transpordiameti sisese hinnanguga liiklusohutlike kohtade menetluses.

Palun täpsustada:

- kas Pihla tee 1 piirkonnas tehti määruse nr 8 alusel tee ohutuse kontrollimine;
- millal kontrollimine toimus ja millist teelõiku see hõlmas;
- kas kontrollimisel hinnati määruse nr 8 § 2 lõikes 3 nimetatud asjaolusid, eelkõige kiiruse sobivust, valgustust, teeületuskoha ohutust, vähekaitstud liiklejate liikumist ja bussipeatuste ohutust;
- kui sellist kontrollimist ei tehtud, kas Transpordiamet korraldab selle nüüd.

Määruse nr 8 § 2 lõike 4 kohaselt koostatakse teedevõrgu ülevaatuse tulemusena aruanne, milles märgitakse muu hulgas kontrollitud tee või teelõigu kirjeldus, kontrollimise kuupäev ja tuvastatud puudused. Palun viidata konkreetsetele hindamise tulemustele, mitte üksnes üldisele järeldusele, et „kogu analüüsi baasil“ ei peetud ümberehitust vajalikuks.

6. 2023. aasta liiklusjuhtumi käsitlemine

Teie vastuses märgite, et 2023. aastal toimunud sõiduki teelt väljasõitmist ei leitud Transpordiameti kasutatud liiklusõnnetuste andmebaasidest. Andmebaasidest andmete puudumine näitab üksnes seda, et juhtumit ei leitud kontrollitud registritest; see ei tõenda, et juhtumit ei toimunud.

2023. aasta suvel sõitis sõiduk kõnealuses kohas teelt välja ja vastu naabri aeda. Juhtunut saavad kinnitada meie naabrid, kes olid sündmuse tunnistajateks. Sündmuskohale saabus ka politsei, kes saab kinnitada väljakutsele reageerimist ja sündmuskohal viibimist.

Kui teelt väljasõidu tagajärjel tekkis varaline kahju, vastab juhtum liiklusseaduse § 2 punktis 32 sätestatud liiklusõnnetuse mõistele. Palun mitte samastada asjaolu, et juhtumit ei leitud kasutatud andmebaasidest, järeldusega, et juhtumit ei toimunud.

Palun hinnata juhtumit liiklusohutuse kvalitatiivse asjaoluna ka juhul, kui seda ei saa kasutada registreeritud liiklusõnnetuste statistikas või liiklusohutlike kohtade formaalses pingereas. Kui Transpordiamet leiab, et juhtum ei ole otsuse seisukohalt oluline, palun seda eraldi põhjendada ning selgitada, kas hindamisel arvestati tunnistajate olemasolu ja politsei väljakutset.

Palun vajaduse korral täpsustada sündmuse asjaolusid Politsei- ja Piirivalveametiga. Meil on võimalik kinnitada juhtunu toimumist ning anda tunnistajate andmed, kui Transpordiamet teatab, millisel viisil ja millises ulatuses neid liiklusohutuse hindamiseks vaja on.

7. Kavandatav bussipeatus

Olemasoleva bussipeatuse kohta palun edastada, milliseid jalakäijate liikumissuundi ja teeületusvajadust hinnati. Teie vastuses märgitakse, et teise peatuse kavandamise kohta info puudub. Palun kontrollida seda teavet Mustvee vallaga ning selgitada, kas kavandatav peatus mõjutab teeületuse ja kiiruse hindamist.

8. Teabenõue olemasolevate dokumentide saamiseks

Palun väljastada Avaliku teabe seaduse § 18 lõike 1 alusel järgmised Transpordiameti valduses olevad dokumendid ja andmed:

1. 01.10.2026 liiklusohutlike kohtade tehnilise töögrupi protokoll või Pihla tee 1 piirkonda käsitlev protokolliväljavõte;
2. kohapealse hindamise aruanne, kokkuvõte, märkmed, fotod ja skeemid;
3. mõõdetud sõidukiiruste andmed koos mõõtmise aja ja meetodikaga;
4. otsuse tegemisel kasutatud liiklusõnnetuste andmestiku väljavõte või kokkuvõte;
5. dokumendid, millest nähtub, milliseid teeületuse, kiiruse vähendamise ja valgustuse lahendusi arutati ning miks need kõrvale jäeti;
6. andmed selle kohta, kas Transpordiametile on esitatud teave teise bussipeatuse kavandamise kohta.

Kui mõne dokumendi väljastamine on seaduse alusel piiratud, palun väljastada dokumendi ülejäänud osa ning nimetada konkreetne õiguslik alus, mille tõttu osa teabest ei väljastata.

MSVS § 5 lõike 8 kohaselt tuleb selgitada, miks märgukirjas esitatud ettepanekut ei arvestata, ning selgitustaotlusele vastamisel anda küsitud teave või põhjendada sellest keeldumist. Palun vastata eraldi kõigile käesolevas kirjas esitatud küsimustele. Teabenõudele palun vastata Avaliku teabe seaduses sätestatud tähtaja jooksul.

Palun täpsustada ka 24.09.2026 pöördumise registreerimise kuupäeva ning seda, kas vastamise tähtaega pikendati MSVS § 6 alusel. Kui tähtaega pikendati, palun märkida pikendamise põhjus ja kuupäev, mil mind sellest teavitati.

Palun vaadata Pihla tee 1 piirkonna liiklusohutus uuesti läbi ning esitada konkreetne tegevusplaan teeületuskoha, kiiruse vähendamise ja valgustuse küsimuses. Kui Transpordiamet jääb keeldumise juurde, palun esitada iga meetme kohta eraldi faktiline ja tehniline põhjendus ning selgitada, kas 12.10.2026 kiri kujutab endast lõplikku haldusotsust või märgukirjale antud vastust. Kui tegemist on haldusaktiga, palun esitada selle õiguslik ja faktiline alus ning vaidlustamisviide.

Lugupidamisega

Viktoria Stalazs

Õige Koht OÜ

Pihla tee 1, Kalmaküla