

Esitatud Transpordiameti kaudu e-postile info@transpordiamet.ee

VAIE

Transpordiameti korraldusele 28.06.2023 nr 1.1-3/23/474

Vaide esitaja: OÜ Ratsionaal, registrikood 11465452
e-post priit.altpere@gmail.com, tel 5014028

ASJAOLUD

Transpordiameti korraldusega 28.06.2023 nr 1.1-3/23/474 anti projekteerimistingimused riigitee 3 Jõhvi-Tartu-Valga km 138,4-152 asuva Tartu-Nõo lõigu ümberehitamise ehitusprojekti koostamiseks.

OÜ Ratsionaal (kaas)omandis on projekteeritava riigiteega vahetult piirnevad ärimaa ning äri- ja tootmismaa otstarbega katastriüksused (Kõrtsi kinnistu) 94901:001:0336, 94901:001:0337, 94901:001:0338; 94901:001:0339.

Katastriüksused on moodustatud Kõrtsi kinnistu ja lähiala detailplaneeringu alusel. Ligipääs katastriüksustele on ette nähtud Jõhvi-Tartu-Valga maantee, Tiigrisilma tänava ja Räni-Raudtee tee ristmikult (edaspidi nimetatud *Räni ristmik*). Detailplaneering on kooskõlastatud Transpordiameti (varasem Maanteeamet) poolt.

Kõrtsi kinnistu omanikud on detailplaneeringuga ettenähtud taristu (teede ja tehnovõrkude) välja ehitamiseks investeerinud ca 1 miljon eurot (s.o ilma maa maksumuseta). S.h on välja ehitatud Transpordiametiga sõlmitud lepingu alusel detailplaneeringu kohane Räni ristmiku laiendus.

Korralduse Lisas 1 „Tartu-Nõo lõigu projekteerimistingimused“ (edaspidi nimetatud *projekteerimistingimused*) on ette nähtud Räni ristmiku likvideerimine.

Vaide esitaja leiab, et projekteerimistingimused on Räni ristmikut puudutavas osas vastuolus õigusnormidega ja strateegiliste planeeringudokumentidega ega arvesta tegelikke elulisi vajadusi ning sellega rikub vaide esitaja õigusi.

VAIDE ESITAJA ÕIGUSTE RIKKUMINE JA PÕHJENDUSED

Projekteerimistingimustega määratakse kindlaks osa ehitisele esitatavatest nõuetest. Käesoleval juhul on projekteerimistingimustega määratud kindlaks, et Jõhvi-Tartu-Valga teel likvideeritakse Räni ristmik.

Vaide esindaja on omandanud kinnistu ja arendanud seda ning teinud selleks väga suures mahus investeeringuid. Investeerimisotsuste tegemisel on lähtunud planeeringutest ja õigustatud ootusest, et Jõhvi-Tartu-Valga tee rekonstrueerimisel järgitakse samuti planeeringuid ja õigusnorme.

Oluliseks elemendiks investeeringute tegemisel on olnud Kõrtsi kinnistu asukoht ja sellele ligipääs. Ligipääsuks Kõrtsi kinnistust moodustatud katastriüksustele on kõigi kehtivate planeeringute kohaselt olnud ja on jätkuvalt Räni ristmik.

Projekteerimistingimused osas, mis näevad ette Räni ristmiku likvideerimise, on vastuolus planeeringutega ja õigusnormidega ning toob vältimatult kaasa vaide esitaja omandiõiguse rikkumise ja ettevõtlusvabaduse piiramise.

Räni ristmiku likvideerimine muudaks juba tehtud investeeringud sisuliselt väärtusetuks ja välistaks planeeringute kohase kinnisvaraarenduse jätkamise.

Projekteerimistingimustest tulenevate avaldaja õiguste rikkumiste põhjused kattuvad projekteerimistingimuste vastuoludega erinevate normidega ja planeeringutega. Kõik järgnevalt käsitletavat projekteerimistingimuste vastuolud normidega ja planeeringutega toovad kaasa vaide esitaja eelnimetatud õiguste rikkumised.

1. Korralduses on kasutatud termineid ebatäpselt ning sellega kaasnevalt antud lõiguti mitte õiguspärased projekteerimise tingimused.

Korralduses on projekteeritava tee kohta kasutatud asjaolude punktis 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*. Projekteerimistingimustes on samuti kogu projekteeritavat teed nimetatud ebatäpselt ja segamini *põhimaantee*, *maantee* või *maanteelõik*.

Teede projekteerimist ja ehitamist reguleerib Ehitusseadustik (EhS). EhS § 92 lg-te 1, 2 ja 3 kohaselt sõidukite liiklemiseks kasutatav rajatis (*tee*), mis asub väljaspool linnu, alevaid ja alevikke on *maantee* ning linnas, alevis või alevikus paiknev tee on *tänav*.

Projekteeritava tee asumisel lõiguti külades ja alevikes on õiguspärane projekteeritava tee vastavaid lõike nimetada sõltuvalt asukohast *maanteeks* ja *tänavaks*, mitte kogu projekteeritavat teed eksitavalt *maanteeks*.

Nimetatud normidest tulenevalt ei saa teed, mis asub alevikus, projekteerida maanteeks ilma, et muudetakse tee asukohta nii, et see ei asuks enam alevikus. Projekteerimistingimuste kohaselt tee asukohta ei muudeta.

Nimetatud eksimuse tõttu on projekteerimistingimustes esitatud projektile nõuded, mis ei ole kohased Jõhvi-Tartu-Valga tee Räni alevikus asuvale tee lõigule (tänavale) ja ühtlasi on viinud projekteerimistingimused vastuollu planeeringutega.

Projekteerimistingimuste punktis 5.2.1 on küll mainitud, et *Lähtuda majandus- ja taristuministri 05.08.2015 määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisast „Maanteede projekteerimismid“/ asulates Eesti Standardist EVS 843:2016 „Linnatänavad“*, kuid nii korralduse lisa 1 lisa 3 „Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis“ (edaspidi nimetatud *eskiisjoonis*) kui ka projekteerimistingimuste eelnõu menetlemisel on Transpordiamet keeldunud Räni alevikus asuvat tee lõiku käsitlemast tänavana ja kohaldamast Eesti Standardit EVS 843:2016 „Linnatänavad“. Nii on jätkuvalt ka korralduse lisa 2 „Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel“ Transpordiamet põhjendanud Räni alevikus asuva Räni ristmiku likvideerimist maanteede projekteerimismiddega.

Alevikus asuvale ristmikule selleks mittekohase maanteede projekteerimismidde kohaldamine projekteerimistingimustes on otseses vastuolus EhS-ga ja majandus- ja taristuministri 05.08.2015 määruse nr 106.

2. Projekteerimistingimused on vastuolus maakonnaplaneeringuga.

(Maakonnaplaneering on kätte saadav <https://maakonnaplaneering.ee/maakonnaplaneeringud/tartumaa/tartumaa-maakonnaplaneering-2030/>)

Korralduses on väidetud lakooniliselt, et *projekteerimistingimused on kooskõlas Tartu maakonnaplaneeringuga, milles menetluse esemeks olevat riigiteed on käsitletud kui oluliselt rekonstrueeritavat maanteelõiku* ning projekteerimistingimuste p 5.2.3 on ette nähtud kohustus *Kõik ristmikud ja mahasõidud põhimaanteelt sulgeda*. Eskiisjoonise kohaselt Räni ristmik likvideeritakse.

Maakonnaplaneeringus teedevõrku puudutavad konkreetsed nõuded, millega on projekteerimistingimused vastuolus, on projekteerimistingimustes jäetud täielikult tähelepanuta.

- 2.1. Tartu maakonnaplaneeringu 2030+ kohaselt tuleb *„tagada tootmis-, äri- ja logistikaalade sisemise tänavate/teedevõrgu sujuv ühendatus magistraaltänavate või põhi- ja tugimaanteedega, vältides võimalusel müratundlike alade (elamud, ravilad, õppehooned jms) läbimist“* (seletuskirja p

5.2.3) ning on sätestatud teedevõrgu kavandamisele põhimõte „*Tagada tootmisalade sujuv ühendatus maanteedega*“ (lisa 9 “elluviimise tegevuskava”);

Kõrtsi kinnistu on maakonnaplaneeringu kohaselt maakondliku tähtsusega tootmis-, äri- ja logistikaala. Maakonnaplaneeringu joonistel on Kõrtsi kinnistu ala fikseeritud põhijoonisel “tootmis-, äri- ja logistikaala laienemisalana” ning joonisel *Toimepiirkonnad, teenuskeskused ja asustuse arengualad* “planeeritud maakondliku tähtsusega tootmisalana”.

Selline ala eeldab head transpordi ligipääsu, s.h ligipääsu raskeveokitele. Maakonnaplaneeringu seletuskirja p 5.2.3 kohaselt tuleb „*tagada tootmis-, äri- ja logistikaalade sisemise tänavate/teedevõrgu sujuv ühendatus magistraaltänavate või põhi- ja tugimaanteedega, vältides võimalusel müratundlike alade (elamud, ravilad, õppehooned jms) läbimist*“. Projekteerimistingimustes on aga ette nähtud likvideerida Räni ristmik ning suunata kogu piirkonna liiklus, s.h raskeveokid, olemasolevalt jaotusmagistraalilt ca 2 km pikemale teele läbides Kambja valla kehtiva üldplaneeringu kohast elamuala (Räni-Raudtee teest kuni Tõrvandi-Lemmatsi teeni).

- 2.2. Maakonnaplaneeringu seletuskirjas lk 3 viidates “Transpordiarengukavale” on fikseeritud, et „*Olulist kaubaliiklust genereerivad objektid paigutatakse selliselt, et liikumisvajadus oleks minimaalne ja kasutatakse võimalikult säästlikku ja ohutut veomoodust*“. Kõrtsi äri- ja tootmisaade kompleks on selle põhimõttega planeeritud just magistraaltee ristmiku juurde arvestusega, et tulevikus ristmik kaasajastatakse. Projekteerimistingimuste kohane lahendus muudaks aga kogu senise tegevuse mõttetuks ja ettevõtjate tehtud investeeringud kahjumiks.
- 2.3. Maakonnaplaneeringu kohaselt „*Liiklusohutuse tagamiseks kaasajastatakse ristmikud ning liikluskorraldus, eriti Tartu linnas ja linna lähialal. Põhimaanteedel laiendamisel asendatakse vajadusel üksikmajapidamiste senised otsejuurdepääsud põhi- ja tugimaanteele kogujateedel põhineva süsteemiga*“ (seletuskirja lk 23 p 8.2). Räni-Raudtee tee on tiheasumina planeeritud piirkonna jaotusmagistraal, mitte üksikmajapidamise juurdepääs, mistõttu tuleb Räni ristmik maakonnaplaneeringu kohaselt kaasajastada, mitte sulgeda.
- 2.4. Piirkond, kus asuvad OÜ Ratsionaal omandis olevad katastriüksused, on maakonnaplaneeringu kohaselt tiheasumi ala (tiheasumi mõiste maakonnaplaneeringu tähenduses on antud planeeringu seletuskirja p-s 21) ja linnapiirkond (seletuskirja p 5.1). Maakonnaplaneeringu kohaselt peab teedevõrk olema lahendatud hierarhiliselt ja katkematult (seletuskirja p-d 5.1.10, 5.1.11 ja lisa 9). Projekteerimistingimustega on aga ette nähtud

piirkonna jaotusmagistraaliks oleva Räni-Raudtee tee ühendus Jõhvi-Tartu-Valga teega likvideerida, sundides piirkonnast Jõhvi-Tartu-Valga teele pääsemiseks sõitma ringiga väiksematele teedele ning pikendades keskuse suunalist teekonda kogu piirkonna jaoks ca 2 km võrra.

3. Projekteerimistingimused on vastuolus kehtiva Kambja valla üldplaneeringuga endise Ülenurme valla territooriumi osas.

(Üldplaneering on kätte saadav <https://www.kambja.ee/uldplaneering>)

Korralduses on väidetud lakooniliselt, et *projekteerimistingimused on kooskõlas Kambja valla üldplaneeringuga*, milles menetluse esemeks olev riigitee on nähtud ette laiendada mitmerealiseks. Räni ristmiku likvideerimise kooskõla üldplaneeringuga ei ole hinnatud.

Kambja vallast see osa, mis asub Tartu linna, raudtee, Räni-Raudtee tee ja Jõhvi-Tartu-Valga tee vahel, on üldplaneeringu kohane tihehoonestusala, kus jaotusmagistraaliks on Räni-Raudtee tee, mis on ka olemasolevatest teedest ainsaks piirkonna ühenduseks välise teedevõrgustikuga.

Üldplaneeringus ei ole kavandatud Räni-Raudtee tee ja Jõhvi-Tartu-Valga tee ristmiku likvideerimist ega selle likvideerimise võimalusega arvestatud.

Projekteerimistingimuste kohane liikluslahendus Räni ristmiku sulgemisega välistaks suures osas kehtiva üldplaneeringu kohase maakasutuse (eelkõige käesoleva vaide esitaja katastriüksustel) selles piirkonnas.

4. Projekteerimistingimused on vastuolus kehtiva detailplaneeringuga.

Jõhvi-Tartu-Valga tee lõik, mis asub Räni alevikus ja kus asub Räni ristmik, on hõlmatud kehtiva detailplaneeringuga „Kõrtsi kinnistu ja lähiala detailplaneering“ (Lisa 1 – Kõrtsi detailplaneeringu põhijoonis). Nimetatud detailplaneeringuga on lahendatud Jõhvi-Tartu-Valga tee lõik koos Räni ristmikuga, Räni-Raudtee tee lõik ning 8 ha äri- ja tootmismaad. Detailplaneeringus on antud lahendused Jõhvi-Tartu-Valga teel Räni ristmiku kohta nii enne kui ka pärast Jõhvi-Tartu-Valga tee perspektiivset 2+2 radadega teeks rekonstrueerimist. Seetõttu peab detailplaneering vältimatult sisalduma projekteerimistingimustes projekteerimise alusdokumendina. Projekteerimistingimustes seda aga pole.

Detailplaneeringu kohaselt on Räni ristmik kavandatud alles jätta ka pärast Jõhvi-Tartu-Valga tee rekonstrueerimist 2+2 sõiduradadega teeks. Vasakpöörde võimaluse kaotamise tõttu on ette nähtud kogujatee Räni-Raudtee teelt Jõhvi-Tartu-Valga teele Aardla ringristmikul vastavalt Tartu-Elva eelprojektile 2009.a (Tinter Projekt töö nr 80.4102.01) (Lisa 2 – Tartu-Elva eelprojekt 2009.a).

Seejuures Tartu-Elva eelprojekti kohane kogujatee ristumine Räni-Raudtee teega ning kogujatee ise Kõrtsi kinnistut läbivas ulatuses on vaide esitaja osalusel/finantseerimisel välja ehitatud.

Projekteerimistingimustega on aga ette nähtud Räni ristmik likvideerida ning kogujatee jätta lõpuni projekteerimata ja ehitamata. Selline lahendus on otseses vastuolus kehtiva detailplaneeringuga.

EhS ei näe ette võimalust projekteerimistingimustega muuta detailplaneeringut olemuslikult. Detailplaneeringu olemasolul võib EhS § 27 kohaselt detailplaneeringut seaduses sätestatud tingimustel täpsustada. Ristmiku likvideerimine pole detailplaneeringu EhS § 27-le vastav täpsustamine, vaid olumuslik muutmine. Planeeringu täpsustamiseks võiks käesoleval juhul olla nõue ristmik projekteerida vastavalt standardile.

5. Projekteerimistingimustes on näidatud eksitavad perspektiivsed teed.

Projekteerimistingimuste (p 5.2.2.3) kohaselt on eskiisjoonistel roheline joonega tähistatud perspektiivsed teed, mis *pole projekteerimistingimuste ese*. Projekteerimistingimustest ei selgu, mida on mõeldud mõistega *perspektiivne*.

Kuna näidatud *perspektiivsete* teede projekteerimine ja ehitamine ei ole kellegi kohustuseks ning nende osas puudub teadmine millal ja kas üldse neid ehitatakse, siis on nende näitamine projekteerimistingimustes olukorda eksitav, jättes mulje täiendavatest liikumisvõimalustest, mida tegelikkuses ei ole ega ilmselt tulegi. Selliste *perspektiivsete* teede kandmisega eskiisjoonisele moonutavad projekteerimistingimused tegelikku olukorda, võimaldades Jõhv-Tartu-Valga tee projekteerimisel jätta *perspektiivsete* teede piirkonnas vajalik teedevõrgustik (ristmikud, kõrvalteed, kogujateed jms) lahendamata.

Seejuures ühe perspektiivse teena on projekteerimistingimuste eskiisjoonisel näidatud Kõrtsi kinnistut läbivat kogujateed, mille vajadust Maanteeamet varem nägi ette Jõhvi-Tartu-Valga tee rekonstrueerimisel 2+2 sõiduradadega teeks ning sellega on arvestatud Kõrtsi kinnistu ja lähiala detailplaneeringus.

Selle „perspektiivse“ kogujatee kaudu täiendava ligipääsu loomine on tänaseks muutunud ka võimatuks Tartu läänepoolse ümbersõidu II ehitusala projektlahenduse tõttu. Tartu läänepoolse ümbersõidu II ehitusala projektis ei pidanud Transpordiamet vajalikuks Kõrtsi kinnistu ja selle lähiala ligipääsu vajadustega ega detailplaneeringuga arvestamist ning Jõhvi-Tartu-Valga tee ja Aardla tänava ristumise kohale projekteeriti ringristmik, mille kaudu pole võimalik enam lahendada Kõrtsi kinnistu detailplaneeringus ettenähtud kogujatee ristumist Jõhvi-Taru-Valga teega. Lisaks on ka Tartu linn Tartu läänepoolse ümbersõidu II ehitusala projekti järgselt loobunud võimalusest, et Kõrtsi kinnistut läbiv kogujatee rajatakse Jõhvi-Tartu-Valga teeni ning Tartu linna üldplaneeringuga on kogujatee läbimurde asemele kavandanud roheala.

6. Projekteerimistingimustes pole arvestatud Transpordi ja liikuvuse arengukavaga 2021-2035.

(Arengukava on kätte saadav <https://www.mkm.ee/transport-ja-liikuvus/transpordi-tulevik>)

Arengukavas on seatud eesmärgiks tagada elanikele ja ettevõtetele mugavad, ligipääsetavad, ohutud, kiired, nutikad ja kestlikud liikumisvõimalused (lk 14). S.h on antud taristu arendamiseks järgmised juhised:

- Taristu ja teenuste arendamise planeerimisel tuleb arvestada ka seda, kui palju arendab kavandatav investeering säästvat liikuvust (nt kui palju vähendab see keskkonnakoormust, suurendab ühistranspordi kasutajate arvu, toetab rohelist logistikat²⁵), millised võimalused loob investeering liikumisviiside ülesteks muutusteks (eri transpordiviiside kombineerimise soodustamine) ning milline on võimalik sotsiaalmajanduslik mõju (kui palju parandab investeering nt tööstusalade ja elupiirkondade ühendust (lk 15);
- enne kui lahendada transpordiprobleem uue taristu ehitamisega, tuleb läbi kaaluda kõik muud alternatiivid, nt kas oleks võimalik lahendada probleemi nõudluse mõjutamisega, taristu tõhusama kasutusega või taristu pisemate kohandamisega (lk 24);
- Taristuprojektide planeerimisel tuleb võtta arvesse projekti/objekti ja kasutajate kogukulu selle eluea vältel (lisaks ehituskuludele ka iga-aastased hooldusvahendid, liikuvusega seotud kogukulud) (lk 25);
- Teede arendamisel tuleb lisaks hinnata, kui palju parandab investeering tööstusalade ja elupiirkondade ühendust ning mis on investeeringu regionaalne mõju (lk 27).

Projekteerimistingimused on Räni ristmiku osas vastuolus esile toodud arengukava eesmärkidega, kuna mõjutab ristmikust mõjutatava piirkonna liikuvust arengukava eesmärkidele vastupidises suunas.

Projekteerimistingimuste kohane lahendus muudaks inimeste igapäevase teekonna ca 2 km pikemaks, lisaks oluliselt igapäevast ajakulu pikema tee ja täiendavate ristmike läbimisega, suurendaks kütusekulu ja keskkonnareostust, halvendaks oluliselt Kõrtsi kinnistu äri- ja tootmisala ühendust keskusega, oleks ohuks sisejulgeolekule (inimeste tervisele ja varale), kuna oluliselt pikeneks päästeameti, kiirabi ja politsei kohale jõudmiseks kuluv aeg.

Senise Jõhvi-Taru-Valga tee projekteerimise menetluse käigus avalikustatud info põhjal pole kordagi ilmnenu, et oleks kaalutud võimalust Räni ristmiku kaasajastamiseks, kuigi arengukava kohaselt tuleb esmalt kaaluda just pisemate kohandamiste alternatiive. Lisaks paremale liikuvusele võib Räni ristmiku alles jätmine ja kaasajastamine anda ka kokkuhoidu Jõhvi-Tartu-Valga tee rekonstrueerimisel projektlahenduse optimaalsemaks muutmisega.

7. Projekteerimistingimused on vastuolus standardiga.

Räni ristmik asub Räni alevikus ning EhS § 92 lg-te 2 ja 3 kohaselt tuleb projekteerimisel käsitleda Jõhvi-Tartu-Valga teed sellel lõigul tänavana, mille projekteerimisele kohaldub standard EVS 843:2016 „Linnatänavad“.

7.1. Tänavate standardi kohaselt liigitub Jõhvi-Tartu-Valga tee lõigus Riia ringist kuni Leilovi tee ristmikuni põhimagistraaliks. Standardi joonise 4.2 näite kohaselt võivad põhimagistraaliga ristuda jaotusmagistraalid, milledeks konkreetsel lõigul on Optika tänav, Aardla tänav, Tiigrisilma tänav ja Räni-Raudtee tee. Nimetatud jaotusmagistraalidelt on kõigilt omakorda olemasolevad või planeeritud kohalike jaotustänavate või kvartalisestest teede hargnemised. Räni-Raudtee teel on neid vähemalt neli: 1) maanteega paralleelselt kulgev Paju tänav Tartu suunas, mis on Kõrtsi planeeringu alal välja ehitatud ja ülejäänud osas sisaldub Maakonna planeeringus ja valla üldplaneeringus; 2) Räni-Raudtee teelt algav Elva suunaline tee, mis on näidatud valla üldplaneeringus ja mis on kantud ka eskiisprojekti joonisele; 3) Valli detailplaneeringuga kavandatud tee Räni-Raudtee teelt Tartu suunas; 4) Räni-Raudtee teelt Tartu suunas kulgev tee, mis on näidatud valla üldplaneeringus ja sisaldub Valli detailplaneeringus.

Piirkonnas ei ole ühtegi teist teed, mis selles piirkonnas pakuks alternatiivi jaotusmagistraalina Räni-Raudtee teele. Tõrvandi-Lemmatsi tee asub kilomeetri võrra eemal teises suunas keskusest (Tartu linnast).

Sellises olukorras on linnatänavate standardi kohaselt Räni-Raudtee tee ainsaks olemasolevaks ja hädavajalikuks jaotusmagistraaliks ca 1 km² suurusele hoonestatavale alale.

7.2. Nii standardis esitatud joonise kui ka sisu järgi ei saa Räni-Raudtee teed kuidagi liigitada kohalikuks jaotustänavaks või muuks kvartali siseseks hierarhiselt väikemaks tänavaks. Räni-Raudtee teel on ristumine põhimagistraaliga (ainus terves piirkonnas) ning teistelt piirkonna olemasolevatelt ja kavandatud teedelt on pääs Jõhvi-Tartu-Valga teele Räni-Raudtee tee kaudu.

7.3 Eskiisjoonisel Räni-Raudtee teelt algav ja Tõrvandi-Lemmatsi tee ringristmikuni joonistatud tee ei liigitu ei hierarhiselt ega tänavate standardi kohaselt jaotusmagistraaliks.

Jaotusmagistraal on standardi kohaselt ristmiku kaudu ühenduses põhimagistraaliga ning jaotusmagistraal peab ühendama kohalikke jaotustänavaid põhimagistraalidega. Eskiisjoonise kohaselt ei pääse Räni-Raudtee teed ja Tõrvandi-Lemmatsi teed ühendav joonistatud teelt põhimagistraalile (Jõhvi-Tartu-Valga teele) ning selle teega ei ühendu kohalikke jaotustänavaid. Joonistatud tee on üksnes ebaloogiliselt jaotusmagistraali ja põhimagistraali vahele surutud täiendav tee.

7.4. Standardi magistraaltänavate punkti lõike 1 tekst on: *Magistraaltänavate võrk peab tagama sõitjatele võimalikult kiire, sujuva ja ohutu ühenduse peamiste elu- ja töökohtade ning piirkonna – ja linnakeskuse vahel, samuti linna siseneva maanteevõrguga.*

Kui võrrelda eskiisjoonisel antud lahendust ja olemasolevat olukorda, siis eskiisjoonise kohane lahendus on otse vastupidine standardis esitatud nõuetele. Eskiisjoonise kohase liiklusskeemi korral muutub ühendus piirkonna ja keskuse vahel aeglasemaks (on vaja iga kord sõita täiendavalt ca 2 km), rohkemate takistustega ja ohtlikumaks (ühe ristmiku läbimise asemel tuleb läbida mitut). Seejuures on läbitavatele ristmikele suunatud kokku suure piirkonna kogu liiklus, mis kindlasti ei muuda liiklust sujuvamaks ja ohutumaks.

7.5. Standardi tabeli 7.1 kohaselt on põhimagistraali (Jõhvi-Tartu-Valga tee) ja jaotusmagistraali (Räni-Raudtee tee) ristmiku tüübiks 6 või 10, kus 6 on foorjuhtimisega samatasandiline ristmik ja 10 on ringristmik. Seega standardi kohaselt tuleb Räni ristmikuks valida kas foorjuhtimisega samatasandiline ristmik või ringristmik, mitte aga ristmik likvideerida.

8. Euroopa Liidu määrusest

Projekteerimistingimustes on öeldud, et Jõhvi-Tartu-Valga tee on üleeuroopalisse transpordivõrgustikku TEN-T kuuluv maantee. Varasema menetluse käigus on Transpordiameti esindaja väljendanud seisukohta, et TEN-T transpordivõrgustikku kuulumise tõttu tuleb Jõhvi-Tartu-Valga teel ristumised kohalike teedega likvideerida.

TEN-T transpordivõrgustikku reguleerib Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EL) nr 1315/2013. Maanteetransporditaristut käsitlevas jaos „3. jagu Maanteetransporditaristu“ on sätestatud artiklis 18 liikmesriikidele kohustus tagada, et: *a) maanteed vastavad artikli 17 lõike 3 punktide a, b või c ning artikkel 17 punktis 3 on fikseeritud, et kvaliteetsed teed on kavandatud ja ehitatud spetsiaalselt mootorsõidukite liikluseks ja võivad olla kiirteed, kiirmagistraalid või strateegilised tavateed ja et kiirmagistraal on mootorsõidukite liikluseks kavandatud tee, millele pääseb peamiselt eritasandiliste või reguleeritud ristmike kaudu.*

Seega ei tulene määrusest kohustust ega vajadust Räni ristmiku likvideerimiseks, vaid ristmiku muutmiseks reguleeritud ristmikuks.

9. Perspektiivse liikluskoormusega mitte arvestamine

Eskiisjoonise kohaselt on keskuse (Tartu linna) poolt tülles kogu piirkonnale mõlemale poole maanteed kokku ca 2,5-3 km² suurusele tihehoonestusalale ligipääsuks suunatud kõik sõidukid (s.h raskeveokid) läbima ühte! ristmikku (kavandatud liiklussõlme põhjapoolset ringristmikku). Sama (ring)ristmikku on suunatud kasutama samaaegselt ka Räni aleviku alalt välja sõitvad sõidukid.

Sarnaselt on sellest piirkonnast keskuse (Tartu linna) poole sõites suunatud kõik sõidukid (s.h raskeveokid) läbima samuti ühte! ristmikku (kavandatud liiklussõlme lõunapoolset ringristmikku).

Perspektiivselt väga suure hoonestusega ala (ala on suuruselt ning maakonna ja üldplaneeringu kohase perspektiivse kasutuse poolest võrreldav Saue linnaga) kogu liikluse koondamisega läbima korraga ühte ristmikku pole mõeldav ilma ummikuteta. Projekteerimistingimustest ei nähtu, et liikluse kontsentreerimisega kõrvalteede ristmikele oleks hinnatud sellega kaasnevat perspektiivset liikluskoormust ja ristmike läbilaskevõimet.

Lisaks raskendatud ligipääsule loob eskiisjoonise liikluslahendus äärmiselt suure riski kogu piirkonna liikluse täielikuks halvamiseks, kui peaks juhtuma kasvõi kergem liiklusavarii eelnimetatud kavandatavatel ringristmikel.

10. Transpordiameti sõnamurdlik toimimine

Vaide allakirjutanu leiab, et Transpordiamet ei ole Jõhvi-Tartu-Valga tee senise projekteerimise käigus toiminud hea halduse tava kohaselt ning on OÜ-le Ratsionaal õigusvastaselt tekitamas kahju.

OÜ Ratsionaal finantseerimisel ja Maanteeameti kooskõlastamisel toimus 2017-2018.a Jõhvi-Tartu-Valga tee ja Räni-Raudtee tee ristumiskoha projekteerimine (Roadplan OÜ töö nr 17097, märts 2018).

Samal ajal toimus Maanteeameti tellimusel Jõhvi-Tartu-Valga tee Tartu-Nõo lõigu eskiisprojekti koostamine (riigihanke korraldus 15.08.17 nr 0156). Tagantjärele on teatavaks saanud, et eskiisprojekt valmis 2018.a ning sellega nähti ette sama ristmiku täielik sulgemine.

OÜ Ratsionaal ja Maanteeamet sõlmisid 25.05.2020.a lepingu, millega kohustus OÜ Ratsionaal oma kulul välja ehitama projekti kohase ristmiku laienduse. Ristmik on lõplikult välja ehitatud ning sellest on Transpordiametit korduvalt teavitatud.

Kuigi Maanteeametil oli ristmiku likvideerimist ette nägev eskiisprojekt olemas juba enne ristmiku laiendamiseks ehitamise lepingu sõlmimist, varjas Maanteeamet oma kavatsust ristmik likvideerida ka veel siis, kui sõlmiti ristmiku laiendamiseks ehitamise leping.

Alles 2020.a novembris pärast korduvat küsimist võimaldati OÜ Ratsionaal esindajal tutvuda eskiisprojekti asendiplaaniga.

Selliselt toimides on Transpordiamet toiminud sõnamurdvalt. OÜ Ratsionaal on teinud lepingu alusel Transpordiameti valitseda olevasse riigivarasse investeeringuid, kui Transpordiamet on samal ajal avalikkuse ees varjates juba kavandanud selle likvideerimist.

Ristmiku likvideerimine muudab ristmiku laiendamiseks tehtud investeeringud asjatuks kuluks, kuid lisaks sellele ka kogu muu investeeringu nii maa soetamisse kui ka kogu ülejäänud taristu rajamisse, mida on tehtud kehtivate planeeringute ja kooskõlastatud projektide alusel ning mille kulu ulatub juba miljonitesse eurodesse.

11. Räni ristmiku likvideerimine on motiveerimata

Riigikohtu halduskolleegium on korduvalt rõhutanud haldusaktide motiveerimise tähtsust. Motiveerimine on vajalik selleks, et isik mõistaks, mis põhjustel tema õigusi piiratakse ja et kohus saaks kontrollida haldusakti õiguspärasust. Kolleegium on rõhutanud, et haldusakti motivatsioon peab koosnema õiguslikust ja faktilisest motivatsioonist, mis oleksid omavahel loogiliselt seotud.

Käesoleval juhul on projekteerimistingimustes Räni ristmiku likvideerimist põhjendatud ainult maantee projekteerimismõistetest tuleva nõudega, mis aga pole kohaldatav alevikus asuvale ristmikule.

Seega on projekteerimistingimustes vaide esitaja õigusi rikkuv nõue Räni ristmiku likvideerimiseks jäänud täielikult motiveerimata.

KOKKUVÕTTEKS

Projekteerimise aluseks on eelkõige planeeringud, mis on kehtestatud õigusaktidega ning mille lahendustes on ühiskonnas kokku lepitud planeerimisprotsessi käigus, mitte „majasiseseks kasutamiseks“ koostatud eskiisjoonis, mida pole õigusaktiga vastu võetud ega kehtestatud ja mille koostamisse pole avalikkust kaasatud.

Vaide põhjendustes nimetatud projekteerimistingimuste vastuolu erinevate planeeringudokumentidega ja õigusnormidega toob vältimatult kaasa avaldaja omandiõiguse rikkumise ja ettevõtlusvabaduse piiramise.

Lähtudes vaides eespool nimetatud planeeringutes, arengukavas, standardis ja õigusaktides sisalduvatest normidest ja juhustest oleks üheks õiguspäraseks lahenduseks Räni ristmiku rekonstrueerimine fooriga ristmikuks, mitte ristmiku likvideerimine.

Lisaks õiguspärasusele looks Räni ristmiku kaasajastamine piirkonnas loogilisema, sujuvama, inimsõbralikuma ja keskkonnasäästlikuma teedevõrgustiku ning annab võimaluse eskiisjoonise kohase lahenduse optimeerimiseks (näiteks Räni-Raudtee tee ja Tõrvandi-Lemmatsi teed ühendava tee ära jätmisega).

NÕUDED

1. Tunnistada Transpordiameti korraldus 28.06.2023 nr 1.1-3/23/474 kehtetuks Jõhvi-Tartu-Valga tee Räni alevikus asuva lõigu projekteerimistingimuste osas:
2. Teha ettekirjutus Jõhvi-Tartu-Valga tee, Tiigrisilma tänava ja Räni-Raudtee tee ristmiku projekteerimiseks fooriga ristmikuks.

Vaide esitaja kinnitab, et vaieldavas asjas ei ole jõustunud kohtuotsust ega toimu kohtumenetlust.

Lisad:

Lisa 1 – Kõrtsi detailplaneeringu põhijoonis;

Lisa 2 – Tartu-Elva eelprojekt 2009.a

Lugupidamisega,

/allkirjastatud digitaalselt/

Priit Altpere

OÜ Ratsionaal