



TRANSPORDIAMET

Heili Püümann  
Advokaadibüroo NOVE OÜ  
heili.puumann@nove.ee

Teie 19.05.2023

Meie 19.06.2023 nr 7.2-2/23/5485-4

**Vastus pöördumisele seoses Väraska aleviku  
Pikk tn 33 ja Pikk tn 52 detailplaneeringu  
POS 1 eskiislahendusega**

Austatud hr / pr

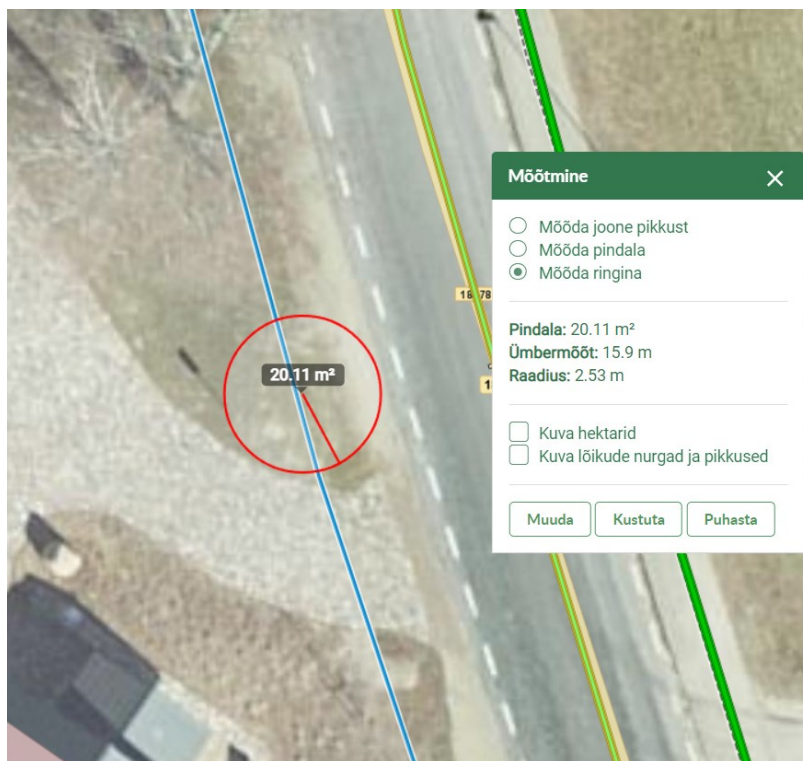
Olete palunud Võru maakonna Setomaa valla Väraska aleviku Pikk tn 33 ja Pikk tn 52 detailplaneeringu haldusmenetluse raames selgitusi järgmistele küsimustele.

1. Millisel õiguslikul alusel nõuab Transpordiamet detailplaneeringu menetluse raames ehitusprojekti koostamist ja riigiteega ristumiskoha väljaehitamise lepingu sõlmimist (võttes arvesse eelnevalt selgitatud)?
2. Viitaste, et konkreetne olemasolev ristumiskoht ei vasta nõuetele – millistele nõuetele kõneks olev ristumiskoht ei vasta?
3. Lisaks palume, et viitaksite millel tugineb Teie nõuete esitamise õigus võttes arvesse asjaolu, et tegemist on olemasoleva ristumiskohaga ning uue ristumiskoha loomist ei toimu? Palume, et annaksite omaltpoolt ka nõuded ristumiskoha rekonstrueerimiseks (nagu viitaste enda arvamuses).
4. Kas Transpordiamet võiks pidada võimalikuks Transpordiameti poolt ettenähtud vajalike sammude astumisel kärgkiviga kaetud ala seadustamist?
5. Alternatiivselt palume anda teada, kas Transpordiamet võiks anda kooskõlastuse ja nõusoleku kärgkiviga kaetud ala seadustamiseks ja alles jätmiseks osaliselt selliselt, et ala vähendatakse huvitatud isiku kinnistu piirini? Sellisel juhul asuks kärgkiviga kaetud ala ainult huvitatud isiku kinnisasjal, kuid siiski riigitee kaitsevööndis (EhS § 70 ja 71).
6. Kas kõneks oleva haljastuse likvideerimine on tõesti sisuliselt vajalik (EhS § 70 ja 71)?
7. Kas Transpordiamet jätab endiselt (võttes arvesse eelnevalt selgitatud) detailplaneeringu lahenduse samadel argumentidel kooskõlastamata?

Detailplaneeringuga hõlmatud katastriüksused Pikk tn 33 (tunnus 73201:001:1614, ärimaa) ja Pikk tn 52 (tunnus 73201:001:1665, üldkasutatav maa) asuvad osaliselt riigitee nr 18178 Väraska – Ulitina (edaspidi *riigitee*) km 1,52–1,94 kaitsevööndis.

Vastame küsimustele nende esitamise järjekorras.

1. Vastavalt Majandus- ja taristuministri 03.12.2020 määruse nr 82 „Transpordiameti põhimäärus“ (edaspidi *määrus*) § 3 on Transpordiameti tegevusvaldkonnaks inimeste ning vee-, õhu- ja maismaasõidukite liikuvuse kavandamine ning ohutu ja keskkonda säästva taristu tagamine. Määruse § 4 punkti 1 järgi on Transpordiameti ülesandeks tingimuste loomine ohutuks ja säästlikuks liiklemiseks ning inimeste ja sõidukite liikuvuse kavandamine. Riigitee km 1,64 olemasoleval ristumiskohal teostatud ehituslikud muudatused on käsitletavad rekonstrueerimisena (muudetud on materjali, konstruktsiooni, tehnoloogiat, sh riigitee alusel maaüksusel). Riigitee km 1,52-1,56 uue parkla ehitamine on käsitletav olemasoleva teega ühendamisenä. Mõlemaks nimetatud ehitustegevuseks tuleb ehitusseadustiku (EhS) § 99 lõike 3 alusel taotleda tee omanikult nõuded ehitusprojekti koostamiseks ning nõuetekohaselt koostatud projektile kooskõlastust. Kooskõlastuse vormistame ristumiskoha ehitamise lepinguna, millega huvitatud isik saab õiguse ehitustöödeks riigitee alusel maal ning annab tehtud töödele garantii.
2. Peame vajalikuks märkida, et kuna ristumiskoht ja parkla on ehitatud Transpordiametiga kooskõlastamata lahenduse alusel, siis ei ole meil võimalik esitada lõplikku loetelu nõuetele mittevastavustest, nt katendikihtide paksused, piki- ja põiklalded, tehnovõrkude lahendused jms. Esiteks, ristumiskoha ja parkla lahendus on üldpõhimõtelt vastuolus majandus- ja taristuministri 05.08.2015 määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisa „Maanteede projekteerimisnormid“ (edaspidi *normid*) jaotise 5.2.2 alapunktidega 1 ja 5: *Projekteerimisel tuleb lähtuda eelkõige sellest, kuidas sõidukijuht näeb ja tajub ristmikku. Kõverike ja mahasõitude kulgemine peab olema sõiduki juhile nähtav või etteaimatav; projektlahendus peab tagama konfliktide võimalikult madala avariiohtlikkuse.* Riigiteega vahetult liituva parkla tõttu on olemasolevate ristumiskohtade konfliktiala ulatus kahekordistunud ning sisaldab korraldamata liiklusega parkla tõttu mitu korda rohkem konfliktipunkte. Parklasse sisenemise ja sealt väljumise manöövrid saavad toimuda kogu parkla perimeetri ulatuses. Eelkõige sellest tulenevalt on teistel liiklejatel raske eristada antud riigitee lõigus teiste sõidukite aeglustamise ja peatumise põhjusi (nt kas aeglustatakse, et teha mahapööre ristumiskohalt, pöördeks parkimiskohale või peatumiseks ristumiskohale eelneval või parklale järgneval teepeenral). Asulavälises liikluskeskkonnas, kus puudub tänavaruim, kaasneb konfliktiala suurenemise ja selles sisalduvate konfliktipunktide arvu mitmekordistumisega eeldatavalt oluliselt suurem oht riigiteel liiklejate tervisele ja varale. Teiseks, ristumiskoha geometria ei sobi ärimaa teenindamiseks. Intensiivsem maakasutus, ristumiskoha suurenev liiklussagedus ja mõõtmetelt suurem liikluskoosseis (nt kaubaveokid, järelkärudega sõiduaudod, teenuste osutamiseiga seotud eriotstarbelised sõidukid jms) tingivad selle, et ristumiskoht peab olema projekteeritud ja ümber ehitatud minimaalselt vastavalt Transpordiameti tüüpjoonisele I. Väljaehitatud ristumiskoha ringkõverate raadiused on hetkel ligikaudu 2,5 m, ehkki peaksid olema minimaalselt 5 m, et tagada sujuvad manöövrid sõiduaudodele. Põhja poolt Pikk tn 33 hoonele läheneva sõiduki juht peab tegema sisuliselt tagasipöörde vajalikuks poole väiksema raadiusega ringkõverikul (vt Joonis 1), et pääseda katastriüksusele. Kõnealune manööver on väga kohmakas ja aeglane, eeldades ebapiisava raadiuse suurendamiseks pöörde alustamist vastassuunavööndisse põikamise kaudu ning pikema sõiduaudod või kesisemate oskustega juhi puhul lisatagurdamist osaliselt riigiteel, mida me pole liiklusohutuse eest vastutava asutusena nõus aktsepteerima, kuna mõlemad kirjeldatud tegevused halvendavad liiklusohutust. Ka on ristumiskoha liitumisnurk (lähtuda tuleb audod asendist minimaalselt kolme meetri kaugusel riigitee kätte servast ehk ligikaudu katastriüksuste piirist) riigiteega hinnanguliselt normide piirväärtuse 70° lähedane ning vajab meie arvates suurendamist ristumiskoha põhja suunas nihutamise abil, et tagada sõidukijuhtidele parem nähtavus.



Joonis 1. Väljavõte Maa-ameti kaardirakendusest.

3. Oleme selgitanud nõuete esitamise õigust eelnevalt punktis 1. Paraku ei ole kohane nõudeid selgitustaotluse vastusena välja anda: need on vajalik vormistada EhS § 99 lg 3 alusel haldusaktina koos vaidlustamise viitega, mitte selgitustaotluse vastuse lisana. Samuti ei ole Teie pöördumisele lisatud huvitatud isiku volitust selle kohta, et Teil on õigus tema nimel taotleda ristumiskoha nõuete haldusakti. Palume huvitatud isikul või tema volitatud esindajal esitada taotlus ristumiskoha ümberehitamise nõuete saamiseks [maantee@transpordiamet.ee](mailto:maantee@transpordiamet.ee).
4. Ei. Antud liikluskeskkonnas nõustume punktis 2 kirjeldatud põhjustel riigiteest füüsiliselt eraldatud parklaga, mille ühendus riigiteega toimub ainult ristumiskoha kaudu.
5. See sõltub, kas pädev teedeinsener leiab asukohapõhiselt lahenduse, mis on meie jaoks veenev riigitee ohutuse ja toimivuse kestlikul tagamisel. Varasemate kogemuste põhjal me ei nõustu näiteks lahendusega, kus katastriüksusel säilitatava kargkivi ja riigitee vahele rajatakse mugavalt ületatav ja piisava kandevõimega haljasriba, mida hakatakse endistviisi igasuunaliselt kasutama otse parklasse pääsemiseks.
6. Jah. Riigitee alune maa on reserveeritud riigiteele ning selle toimimiseks vajalikele ehitistele (nt kuivendus- või piirdesüsteem, liikluskorraldusvahendid) ja tegevustele (nt korrashoiutööd). Dekoratiivhaljastuse rajamine ei toeta riigitee ohutust ega toimimist ning muudab keerukamaks nii riigitee (nt talvine lumetõrje) kui teemaa korrashoiu (nt niitmine). Haljastatud ala korrashoidu pole võimalik korraldada ilma sisenemata riigitee vabasse ruumi (2,5 m teekatte servast, vt normide tabelit 2.17), mis on vajalik riigitee ohutuse tagamiseks. Ka Teie pöördumine kinnitab meie senist kogemust, mille kohaselt on külgnevate kinnisasjade omanikud neile mittekuuluva maa vabastamise asemel pigem valmis vaidlustama riigitee transpordimaale tee toimimiseks mittevajalike rajatiste likvideerimise. Peame vajalikuks maa viivitamatult vabastada, et seda oleks võimalik kasutada (tegevustest ja rajatistest) vaba ruumina teehoiu tagamiseks igal hetkel või võtta kasutusele avalikes huvides, näiteks tehnovõrgu või jalgratta- ja jalgteede rajamiseks.
7. Kooskõlastame planeeringu siis, kui oleme veendunud, et selle elluviimisel on tagatud riigitee ohutus ja toimivus.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Tuuli Tsahkna

peaspetsialist

planeerimise osakonna kooskõlastuste üksus

Tuuli Tsahkna

58073001, [Tuuli.Tsahkna@transpordiamet.ee](mailto:Tuuli.Tsahkna@transpordiamet.ee)