



Saue Vallavalitsus

Transpordiamet
Valge tn 4, Tallinn 11413
info@transpordiamet.ee

10.08.2023 nr 5-5/3986-10

Vaide esitaja: Saue Vallavalitsus
Kütise tn 8, Saue linn, Saue vald, Harju maakond
info@sauevald.ee

Vaie

Transpordiameti 12.07.2023 korraldusele nr 1.1-3/23/517 „Projekteerimistingimuste andmine riigitee 8 Tallinn–Paldiski km 13,9-24,2 asuva Harku–Keila lõigu eskiisprojekti ja km 13,9-17,25 Harku–Hüüru asuva lõigu eelprojekti koostamiseks”.

A. Taotlused

Tunnistada täies ulatuses kehtetuks Transpordiameti 12.07.2023 korraldus nr 1.1-3/23/517 „Projekteerimistingimuste andmine riigitee 8 Tallinn–Paldiski km 13,9-24,2 asuva Harku–Keila lõigu eskiisprojekti ja km 13,9-17,25 Harku–Hüüru asuva lõigu eelprojekti koostamiseks”.

B. Asjaolud

B.1. Projekteerimistingimuste andmisel on valesti tõlgendatud Saue valla üldplaneeringut.

Saue valla arengukava 2022-2035, Saue valla 2021 kehtestatud üldplaneering (edaspidi üldplaneering) ning Harju maakonna arengustrateegia 2040+ ei näe riigitee nr 8 Paldiski maantee Juuliku liiklussõlm – Keila lõigul neljarealist teelahendust ette. Valla üldplaneering ja maakonna arengukava näevad selgesõnaliselt ette neljarealise lahenduse kuni Juuliku Tabasalu Harku liiklussõlmeni, edasi on ette nähtud valla üldplaneeringu kohaselt laiendamise võimalus, aga see ei tähenda automaatselt neljarealist lahendust vaid vajab eraldiseisvat põhjendatud kaalutlust. Planeeringu koostamisel viidi läbi asjakohane kaalutlus ja selline lähenemine oli teadlik, võttes arvesse, et nimetatud liiklussõlmest alates Tallinna suunas oluliselt kasvavad liiklusköormused ja Tabasalu suunalt on ka perspektiivis köormuste kasvu ette näha. Samuti võeti arvesse, et enne, kui ei ole lahenenud sissesõit nimetatud liiklussõlmest Tallinna linna, ei

ole põhjendatud neljarealise tee rajamine oluliselt madalama liikluskoormusega lõikudele ja sellega liikluskoormuste kasvu suunamine linna sissesõidul. Kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse (edaspidi KOKS) § 37 lg 4 kohaselt on vallal kohustus arengukava koostamisel arvestada, et arengukava arvestaks valla üldplaneeringut. Ehitusseadustiku (edaspidi EhS) § 26 lg 3 p 3 sätestab, et projekteerimistingimuste andmisel arvestatakse üldplaneeringus määratud tingimusi. EhS § 12 lg 2 sätestab, et ehitatav ehitise asjakohasel juhul ka ehitamine, peab olema kooskõlas ehitise asukohaga seonduvate kitsenduste ja planeeringuga. Detailplaneeringu puudumisel peab ehitatav ehitise olema kooskõlas üldplaneeringuga ja projekteerimistingimuste olemasolu kohustuse korral ka projekteerimistingimustega. Planeerimisseaduses sätestatud juhul peab ehitatav ehitise olema kooskõlas riigi või kohaliku omavalitsuse eriplaneeringuga. Planeerimisseaduse (edaspidi PlanS) § 74 lg 1 sätestab, et üldplaneeringu eesmärk on kogu valla või linna territooriumi või selle osa ruumilise arengu põhimõtete ja suundumuste määramine. PlanS § 75 lg 1 p 1 sätestab, et üldplaneeringuga lahendatakse transpordivõrgustiku ja muu infrastruktuuri, sealhulgas kohalike teede, raudteede, sadamate ning väikesadamate üldise asukoha ja nendest tekkivate kitsenduste määramine. Eelnevast lähtuvalt on teede projekteerimisel eelduseks, et üldplaneeringut järgitakse ning üldplaneering peab olema olemasoleval kujul elluviidav, sh on oluline, et teid ei projekteerita vastuolus üldplaneeringuga. Vastasel juhul tekib vastuolu avaliku huviga.

Vallavalitsus on projekteerimistingimuste menetluse käigus esitanud põhjendusi, miks ei ole projekteerimistingimused üldplaneeringu kohased või pole nende kohasust piisavalt põhjendatud. Nimetatud selgitusi pole projekteerimistingimuste andmisel arvesse võetud või neid on ebaõigesti tõlgendatud. Põhjendame, et Lisa 2-s (arvamuste ja kooskõlastuste koondtabelis) sisalduv Transpordiameti täiendav selgitus Saue valla üldplaneeringu kohta ei ole asjakohane. Laiendamisevõimaluse säilitamine üldplaneeringus ei tähenda automaatselt, et nn 2+2 lahendus koos erinevate mahasõitude, viaduktide ja tunnelitega oleks võimalik ilma vastava sisuta planeeringuta (nt teemaplaneeringuta), kui üldplaneering sellist lahendust ette ei näe. Üldplaneeringus märgitud laiendamisevõimalust tuleb tõlgendada kui väljavaadet, millega säilitatakse tulevikus kehtestatavate planeeringute osas võimalus, et laiendamisealale ei kavandata ehitisi, mis takistaksid suurema ristlõikega tee projekteerimist. Seega oleks Transpordiameti tõlgendus üldplaneeringust õige ainult siis, kui üldplaneeringu kaardil oleksid Paldiski maantee osas kajastatud olulised liiklussõlmed nagu näiteks on rajatav Juuliku – Tabasalu liiklussõlm. Harju maakonnaplaneeringu 2030+ seletuskirja punkt 4.1.1 „Maanteed“ 7. sätestab, et *maanteede läbilaskvuse parandamiseks on oluline maanteede rekonstrueerimine – näiteks Tallinna-Paldiski mnt (2+2 või 2+1 sõidurada), Tallinna ringtee, Viljandi mnt laiendamine, Rannamõisa tee laiendamine kuni Tabasaluni.* Eelnevast lähtuvalt on 2+2 või 2+1 sõidurada toodud maakonnaplaneeringusse näitena ning ei välista ka alternatiivsete lahenduste kasutamist.

Seega on vallavalitsus seisukohal, et neljarealise teega (koos viaduktide, tunnelite, mahasõitudega) kaasneb oluline mõju valla ruumilisele planeerimisele, millega ei ole Saue valla 2021. aastal kehtestatud üldplaneeringut ega kehtivat arengukava koostades arvestatud (üldplaneering on kooskõlastatud ka Transpordiameti poolt). Pole arvestatud muuhulgas ka asjaoluga, et ühistranspordi kättesaadavus Hüüru külas muutub raskemini kättesaadavaks, lisaks suurendatakse ka mootorsõidukitega Paldiski maanteele ning sealt vajalikku sõidusuunda jõudmise vahemaid. Projekteerimistingimuste andmisel ei saa ainuüksi lähtuda õigusaktidest ja standarditest, vaid tuleb leida parim võimalik lahendus, et võimalik kogukondade huvide riive oleks minimaalne.

Üldplaneering põhineb Saue valla arengukaval, andes sellele ruumilise mõõtme kuni aastani 2035, samuti ka kestliku ja säästva arengu põhimõtte järgimisel, loodusliku ning kultuurilis-ajaloolise mitmekesisuse säilitamisel ja arendamisel. Üldplaneeringus on sätestatud valla ruumilise arengu põhimõtted, millest üheks on logistiliselt soodsa asukoha veelgi tõhusam ärakasutamine täiendava ettevõtluse arendamiseks ning erinevate teenuste pakkumiseks. Olemasoleva eskiislahendusega jagatakse Hüüru küla piltlikult öeldes neljaks osaks, kaotades selle juures ära küla kompaktsuse. Lisa 2 punktis 2a ei ole Transpordiamet arvestanud vallavalitsuse seisukohaga, et projekteeritav lahendus ei arvesta ajalooliselt välja kujunenud asustust, killustades selle. Neljarealine lahendus antud lõigus ei jäta piisavalt ruumi lokaalse kergliikluse ja kogujateede võrgustiku efektiivseks lahendamiseks. Samas on just kergliikluslahenduste puudumine Hüüru Kiia lõigul ning ligipääsud maantee äärsetesse bussipeatustesse olnud kohalike elanike jaoks esmane turvalisuse küsimus. Oluline on märkida, et Hüüru ja Keila vahelisel alal puuduvad perspektiivsed tiheasustusalad, mis lisaksid tulevikus juurde oluliselt liikluskoormust. Riigikohus on korduvalt öelnud, et „*Kaalutusõiguse teostamisel ei tule arvestada üksnes õigusaktidega, vaid kõigi oluliste asjaoludega.*“ (vt nt RKKKo 3-3-1-87-13, p 12; RKKKo 3-3-1-88-15, p 23).

Vallavalitsusel on õigus ja kohustus tagada, et tema territooriumil projekteeritav ja ehitatav oleks kooskõlas kehtestatud üldplaneeringuga. Eelnevalt lähtuvalt pole korralduse nr 1.1-3/23/517 alusel antud projekteerimistingimused kooskõlas üldplaneeringuga ning piiravad olulisel määral valla õiguseid.

Lisaks märgib vallavalitsus, et projekteerimistingimuste andmisel pole arvestanud Harju maakonna arengustrateegiaga 2040+, mis jõustus 08.04.2023. Transpordiameti poolt viidatud Eesti Linnade ja Valdade Liidu 09.11.2020 esitatud kiri nr 5-1/351-4 (ettepanekuga kiirendada Tallinnast väljuva Tallinn-Paldiski maantee neljarealiseks ehitamine kuni Keilani) on seega aegunud seisukoht, millele ei saanud tugineda projekteerimistingimuste andmisel.

B.2. Projekteerimistingimuste andmisel on tuginetud vajadusele muuta liiklus lõigul 13,9 – 15,1 ohutumaks, kuid pole kaalutud alternatiivseid lahendusi 2+2 lahendusele.

Vaidlusalused projekteerimistingimused on olemasoleval kujul ebaotstarbekad. Vallavalitsusel on õigus vaidemenetluses tugineda haldusakti ebaotstarbekusele isegi siis, kui sellega ei rikuta otseselt ühtegi õigusnormi.

Kui halduskohtumenetluses kontrollitakse ainult haldusakti õiguspärasust, siis vaidemenetluses on kontrolliobjektiks lisaks õiguspärasusele ka otstarbekus. Vaideõigus vaidemenetluses on seega laiem kui kaebeõigus halduskohtumenetluses. Nii on põhimõtteliselt võimalik ka olukord, kus haldusakti või -toiminguga ei ole rikutud ühtegi õigusnormi, kuid see on ebaotstarbekas ning vaie esitataksegi üksnes sellise ebaotstarbekuse kõrvaldamise eesmärgil.¹

Oma tegevuste kavandamisel lähtub Transpordiamet muuhulgas majandus- ja taristuministri 25.06.2015 määrusest nr 72 „Riigiteede liigid ja nimekiri“, mille järgi on riigitee nr 8 puhul tegemist põhimaanteeaga. Transpordiameti kohaselt on I klassi maantee minimaalseks ristlõikeks 2+2 sõidurajaga maantee. Nimetatud vajadus tekib siis, kui aasta keskmine

¹ Haldusmenetluse käsiraamat p 11.2.3.

ööpäevane liiklussagedus on 14500 autot ööpäevas. Töö nr ERC/22/2022 kohaselt saavutatakse see piir nimetatud lõigul aastal 2050. Vallavalitsus märgib, et Majandus- ja taristuministri 10.08.2015 määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisa „Maanteede projekteerimismid“ punkti 1.3. kohaselt võib I klassi maantee liiklussagedusel kuni 20 000 autot ööpäevas projekteerida kaheksaklassisena, 5 m laiuste sõiduradadega. Sellist lahendust pole projekteerimistingimuste andmisel kaalutud, kuigi viidatud norm teoreetiliselt võimaldab ka antud lahendust.

Vallavalitsus on läbivalt pakkunud ohutuse tagamisel ka erinevaid alternatiive, kuid nendega ei ole Transpordiamet arvestatud. Projekteeimistingimuste Lisa 2-s on läbivalt viidatud, et Transpordiamet teeb oma otsuseid lähtuvalt asjaolust, et riigitee nr 8 põhjal on tegemist põhimaanteega. Vallavalitsus märgib, et riigitee nr 8 projekteerimine antud normidel ei saavuta algselt taotletud eesmärki, olles seejuures ka majanduslikult ebaotstarbekas. Juhul, kui tegemist ei oleks põhimaanteega, saaks nimetatud lõigule projekteerida ka vähem mahukaid liiklussõlmi, mis aitavad samuti tagada ohutuse ning liikluse sujuvama toimimise.

Võrreldes liikluskoormust riigiteega nr 11390 (Tallinn – Rannamõisa – Kloogaranna) selgub, et Tabasalu alevik – Tallinn lõigul on AKÖL ca 7400 sõiduki võrra suurem kui riigiteel nr 8 (vastavalt 2021 koostatud liiklussageduse uuringu kohaselt 19 495 ja 12 088). Kusjuures üle 12m sõidukite osakaal on samuti mõlema tee puhul sisuliselt olematu või väga väike (0% vs 1%). Lisame, et näiteks Keila – Valingu lõigul on üle 12m sõidukite osakaal ca 4 korda suurem kui riigiteel nr 8. Need numbrid ilmestavad väga selgelt, et kaubavedu suundub eelkõige Tallinna ringteele ning sellest lähtuvalt tuleks eelisjärjekorras keskenduda nimetatud lõigu neljarealiseks ehitamisele. Keila – Tallinn lõigul toimuv liiklus on valdavalt pendelränne ning seda kinnitavad ka varem viidatud dokumendis nr ERC/22/2022 olevad andmed.

Riigiteel nr 11390 Tallinn - Tabasalu lõigul on olulised ristumiskohad lahendatud nn turbo-ringristmikutena. Vallavalitsuse hinnangul võiks analoogselt lahendada ka riigitee nr 8 ristmikud. Selline lähenemine on majanduslikult riigile kokkuhoidlikum, tagades sealhulgas ka keskkonnasäästlikuma ja kogukonnale jätkusuutlikuma lahenduse. Vallavalitsus on veendumusel, et kui mingi säte takistab parema alternatiivse lahenduse elluviimist, tuleb muuta seda sätet, mitte jääda pidama üksnes käsitlusel, et kindlaks määratud lahendus (normikohane lahendus) sobib kõiki olukordi võrdväärselt teenindama. Eelnevast lähtuvalt ei täida riigitee nr 8 põhimaantee määratlus oma eesmärki ning sellest lähtuvalt on vallavalitsus koostamas ministeeriumile ettepanekut arvata Keila kuni Juuliku - Tabasalu lõik TEN-T nimekirjast välja ning viia antud lõik põhimaanteede nimekirjast tugimaanteede nimekirja.

B.3. Projekteeimistingimuste menetluse pole kaasatud Tallinna linna.

Sarnaselt punktiga B.2. on vallavalitsusel ka Tallinna linna menetluse mittekaasamisega õigus vaide esitamisel tugineda ka haldusakti ebaotstarbekusele, kuigi sellega ei pruugita rikkuda otseselt vallavalitsuse õiguseid.

Projekteerimistingimuste Lisa 2 punktis 2b on põhjendatud, et „*Transpordiametil on ülevaade ka Tallinna linna kavade ja nende strateegilistest dokumentidest. Vastavalt Tallinna linna Haabersti linnaosa üldplaneeringule on Tallinna linna sisene Paldiski maantee ette nähtud perspektiivseks/rekonstrueeritavaks põhitänavaks. Sh on ette nähtud perspektiivsed*

mitmetasandilised ristmikud Tähetorni/Tammi tee ristmikule, Järvekalda tee ristmikule tagamaks ka Tallinna linna siseselt riiklikult olulise tee ühendus sadamaga. Harju maakonnaplaneeringus on samuti märgitud riigitee nr 8 Tallinna linna sisene lõik oluliselt muudetavaks/rekonstrueeritavaks teeks. Nagu Transpordiamet oma vastuses märgib on riigitee nr 8 puhul tegemist Tallinna jaoks olulise teega, mis ühendab sadamat. Vallavalitsus on saanud Tallinnalt tagasiside (esialgu küll aja puudusel suulise ja indikatiivse), et nad kaaluvad perspektiivset sisenemist linna jätkuvalt 1+1 rajalisena, lisanduks ainult bussirida. Samuti soovivad nad inimesi Tallinna tagamaalt koostöös omavalitsustega suunata varakult ühistransporti. Projekteerimistingimuste Lisa 2 kohaselt ei ole antud menetlusse Tallinna kaasatud, samas puudub vaidlus osas, et Paldiski maantee projekteeritav laiendamine mõjutab olulisel määral Tallinna linna sisest liiklust sõltumata sellest, et projekteeritav lõik ei jää Tallinna piiridesse. On ilmne, et riigitee nr 8 Keila linnani neljarealiseks ehitamine annab teatud eelduse nimetatud lõigul liikluskooormuse kasvuks, mis kanaliseeruks Tallinna piiril kaherealisele teele ning ei muudaks seeläbi liiklust kiiremaks, ohutumaks ega sujuvamaks. Vallavalitsus on endiselt seisukohal, et seni kuni Tallinn ei plaani ehitada Paldiski maanteed Tähetorni ristmikust Haabersti liiklussõlmeni vähemalt neljarealiseks, on riigitee nr 8 Juuliku-Tabasalu ristmikust Keilani 2+2 rajaliseks ehitamine majanduslikult ebaotstarbekas ega saavuta ka projekteerimistingimustega taotletud eesmärki muuta liiklus ohutumaks ja kiiremaks.

EhS § 31 lg 4 p 2 sätestab, et pädev asutus esitab projekteerimistingimuste eelnõu vajaduse korral arvamuse avaldamiseks asutusele või isikule, kelle õigusi või huve võib taotletav ehitist või ehitamine puudutada. Tallinna projekteerimistingimuste menetlusse kaasamata ei oma Lisa 2-s toodud Transpordiameti vastus mõjuvat kaalu. Tallinna kaasamine antud menetlusse arvamuse andmiseks oleks olnud vajalik. Eelnevast lähtuvalt pole projekteerimistingimuste andmisel arvestatud oluliste asjaoludega (HMS § 6), sh pole kaasatud kõiki isikuid, kelle huve haldusakt võib puudutada (HMS § 11 lg 2) ning sellest tulenevalt on ka kaalutusõigust valesti rakendatud.

C. Kinnitused

Kooskõlas HMS § 76 lg-ga 2 kinnitab vaide esitaja, et vaieldavas asjas ei ole jõustunud kohtuotsust ega toimu kohtumenetlust.

C.1. Vaide esitamise õigus.

HMS § 71 lg 1 sätestab, et isik, kes leiab, et haldusaktiga või haldusmenetluse käigus on rikutud tema õigusi või piiratud tema vabadusi, võib esitada vaide. HMS § 71 lg 2 sätestab, et vaidet ei saa esitada haldusorgani, kelle üle teostab teenistuslikku järelevalvet Vabariigi Valitsus, akti või toiminguga peale. Vabariigi Valitsuse seaduse (edaspidi VVS) § 93 lg 4 sätestab, et teenistuslikku järelevalvet teostatakse alluvuse korras vastavalt käesolevale seadusele ning selle alusel antud Vabariigi Valitsuse poolt kehtestatud teenistuslikku järelevalvet korraldavatele määrustele ja muudele õigusaktidele. VVS § 61 lg 2 p 2 sätestab, et Kliimaministeeriumi valitsemisalas on Transpordiamet. Seega on vallavalitsusel õigus esitada Transpordiameti korralduse peale vaide.

C.2. Tähtaegsus.

HMS § 75 sätestab, et vaie haldusaktile tuleb esitada 30 päeva jooksul, kui seadus ei sätesta teisiti, arvates päevast, millal isik vaidlustatavast haldusaktist teada sai või oleks pidanud teada saada. Arvestades vaide esitamise aega ning juhindudes HMS § 33 lg-st 2 on vaie esitatud tähtaegselt.

C.3. Vaide esitamise viis.

Käesolev vaie on esitatud digitaalselt allkirjastatuna e-posti teel dokumendi päises näidatud aadressil.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Andres Laisk
vallavanem

Koostaja:

Renee Kokmann

+372 508 4983 renee.kokmann@sauevald.ee