



Ratsionaal OÜ
priit.altpere@gmail.com
Lehe tee 8
76901, Tabasalu alevik, Harku vald
Harjumaa

Teie 31.07.2023

Meie 08.09.2023 nr 1.2-2/23/16720-3

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 Räni aleviku lõigul ning korralduse muutmist selliselt, millega kavandatakse Tiigrisilma ja Räni-Raudtee ristmik (edaspidi Räni ristmik) fooriga ristmikuks.

2. Transpordiameti seisukohad ja põhjendused

- 2.1. Transpordiamet on seisukohal, et vaie tuleb jätta täies ulatuses rahuldamata.
- 2.2. Vaide esitaja on vaites toonud välja, et projekteerimistingimused rikuvad vaide esitaja õigusi, sest vaide esitaja on teinud investeeringuid endale kuuluvate kinnistute (94901:001:0336, 94901:001:0337, 94901:001:0338, 94901:001:0339) arendamiseks Kõrtsi kinnistu ja lähiala detailplaneeringu alusel ning Räni ristmiku sulgemine toob kaasa vaide

esitaja omandiõiguse rikkumise ja ettevõtlusvabaduse piiramise. Räni ristmiku likvideerimine muudaks juba tehtud investeeringud sisuliselt väärtusetuks ja välistaks planeeringute kohase kinnisvaraarenduse jätkamise.

Transpordiamet nõustub sellega, et Räni ristmiku sulgemine muudab liikumisharjumusi ja võib tuua endaga kaasa sõiduteekonna pikkuse suurenemise, kuid ei nõustu sellega, et see rikub vaide esitaja subjektiivseid õigusi. Projekteerimistingimustega kavandatakse vaide esitajale kuuluvate kinnistute lähedusse liiklussõlm ja uus kogujatee alates Räni-Raudtee teest kuni liiklussõlmeni. Kavandatava kogujatee funktsioon on tagada tervele piirkonnale, sealhulgas vaide esitaja kinnistutele, juurdepääs ning liiklussõlme kaudu on võimalik mugavalt ja ohutult liituda Jõhvi–Tartu–Valga maanteega.

Vaide esitajale kuuluvad kinnistud paiknevad praegusel hetkel hõredalt asustatud piirkonnas. Piirkonna arenedes annab kehtiv Kambja valla üldplaneering võimalusi kavandada täiendavat teedevõrku kui see on piirkonnale parema juurdepääsu tagamiseks vajalik. Transpordiamet peab siinjuures vajalikuks tuua välja, et mitte kellelgi ei saa tekkida õigustatud ootust selleks, et liikluskeskkond avalikult kasutatavatel teedel mitte kunagi ei muutu – ka siis kui vanades planeeringutes on mingisugused konkreetsete ristmike lahendused näidatud. Seadusandlus on ajas muutuv ja sarnaselt on ajas muutuvad ka nõuded liiklusohutusele ja teedele tervikuna – üldjuhul muutuvad nõuded liiklusohutusele ajas karmimaks eesmärgiga säästa inimelusid.

Transpordiamet ei nõustu väitega, et Räni ristmiku sulgemine toob kaasa vaide esitaja omandiõiguse rikkumise. Omandiõigus on põhiseadusest tulenev õigus omandit vabalt vallata, kasutada ja käsutada. Projekteerimistingimused selleks takistusi ei sea.

Transpordiamet ei nõustu väitega, et Räni ristmiku sulgemine toob kaasa vaide esitaja ettevõtlusvabaduse piiramise. Projekteerimistingimused pakuvad välja lahenduse kinnistutele juurdepääsemiseks ning seetõttu ei piira kuidagi vaide esitaja ettevõtlusvabadust.

- 2.3. Vaide esitaja on märkinud ka seda, et projekteerimistingimustest tulenevate avaldaja õiguste rikkumiste põhjused kattuvad projekteerimistingimuste vastuoludega erinevate normidega ja planeeringutega, ning on järgnevalt loetlenud üles kõik sellised kohad, kus vaide esitaja näeb vastuolu kas normidega või planeeringutega, mis rikub vaide esitaja sõnul vaide esitaja subjektiivseid õigusi.
- 2.4. Esimesena on vaide esitaja toonud vaide punktis 1 välja selle, et korralduses on kasutatud termineid ebatäpselt ning sellega kaasnevalt on lõiguti antud välja mitteõiguspärased projekteerimistingimused. Vaide esitaja arvates tulnuks Räni alevikus paiknevat teed nimetada tänavaks, mitte kogu lõiku maanteeks. 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*. Seetõttu tulnuks Räni aleviku lõigul lähtuda projekteerimistingimuste eelnõu koostamisel standardist EVS 843:2016 „Linnatänavad“ ning maanteede projekteerimisnormide kohaldamine projekteerimistingimustes on otseses vastuolus EhS-ga ning majandus- ja taristuministri 05.08.2015 määrusega nr 106 „Tee projekteerimise normid“. Nimetatud eksimuse tõttu on projekteerimistingimustes esitatud projektile nõuded, mis ei ole kohased Räni alevikus asuvalle Jõhvi–Tartu–Valga tee lõigule (tänavale) ja ühtlasi on viinud projekteerimistingimused vastuollu planeeringutega.

Transpordiamet ei nõustu vaide esitajaga ning on seisukohal, et projekteerimismääruste kohaldamine põhimaantee 3 km 138,4-152 asuvale Tartu–Nõo lõigule on õiguspärane. Mõistet „maantee“ 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“ 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 kokkuleppel võib seda Eesti standardit rakendada linnades, alevites ja alevikes asuvatel riigiteedel.* Standardi kasutamine ei ole kohustuslik. Ka standard ise soovib sellises liikluskeskkonnas lähtuda ehitusseadustiku alusel kehtestatud tee projekteerimise normidest. Sellist käsitlust toetab ka liikluseadus, mille § 2 punkti 2 kohaselt on asula hoonestatud ala, mille sisse- ja väljasõiduteed on tähistatud asula liikluskorda kehtestavate liiklusmärkidega. Räni aleviku piiril asuv Jõhvi–Tartu–Valga maanteelõik on asulaväline tee, sest see pole tähistatud asula liikluskorda kehtestavate liiklusmärkidega.

Transpordiamet on kaalutusotsuste 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 projekteerimismäärustega paindlikumaid võimalusi ristmike kavandamiseks ning selle välja töötamisel on võetud aluseks sarnases kliimavöötmes paiknevate naaberriikide Soome ja Rootsi projekteerimismäärused. Nimetatud juhend kohaldub riigiteedele. Juhendi kohaselt tuleb Räni ristmikule kohaldada nõudeid, mida kohaldatakse väljaspool asulat asuvatele ristmikule. Räni ristmikule foorristmiku või mis tahes ristmiku rajamine oleks vastuolus juhendiga ning seda on Transpordiamet korralduse lisas 2 „Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel“ (lk 65) ka selgitatud ja põhjendanud.

- 2.5. Teiseks on vaide esitaja asunud seisukohale, et projekteerimistingimused on vastuolus maakonnaplaneeringuga, mille 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. Kehtiva Kambja valla üldplaneeringu kohaselt on Räni-Raudtee tee ja Tõrvandi–Lemmatsi tee vaheline ala elamuala.

Transpordiamet ei nõustu vaide esitajaga ja on seisukohal, et projekteerimistingimused on kooskõlas maakonnaplaneeringuga. Maakonnaplaneeringu kohaselt läbib kavandatav kogujatee maaparandussüsteemi ala, millel ei asu ei olemasolev tiheasum ega millele ei ole maakonnaplaneeringuga määratud tiheasumi laienemisala. Kavandatav kogujatee ühendatakse projekteerimistingimuste kohaselt otse Lemmatsi liiklussõlme koosseisus oleva ringristmikuga, millelt on võimalik sujuvalt liituda Jõhvi–Tartu–Valga maanteega. Peame siinkohal vajalikuks märkida, et Kambja vald on tänaseks algatanud uue üldplaneeringu koostamise, mille avalik väljapanek ja avalikud arutelud toimusid 2022. aasta detsembris,

ning uues koostatavas üldplaneeringus¹ on kõnealune piirkond määratud väärtuslikuks põllumajandusmaaks.

- 2.6. Vaide esitaja viitab vaide punktis 2.2 maakonnaplaneeringu seletuskirjale, kus on kirjas: *Transpordi arengukava 2014 – 2020 sätestab, et liikumisvõimalused mõjutavad oluliselt inimeste elukvaliteeti ning transpordisüsteem peab võimaldama ohutut ja keskkonnasäästlikku liikumisvõimalust kõigile inimestele. Olulist kaubaliiklust genereerivad objektid paigutatakse selliselt, et liikumisvajadus oleks minimaalne ja kasutatakse võimalikult säästlikku ja ohutut veomoodust. Toimepiirkonna keskuste planeerimisel eelistatakse multifunktsionaalse ruumi loomist, et tekitada kompaktne asustusstruktuur, kus elu- ja töökohad ning vajalikud teenused paiknevad üksteise lähedal.* Vaide esitaja on seisukohal, et projekteerimistingimuste kohane lahendus muudaks kogu senise tegevuse mõttekuks ja ettevõtjate tehtud investeeringud kahjumiks, sest Kõrtsi äri- ja tootmisaade kompleks on selle põhimõttega planeeritud just magistraaltee ristmiku juurde arvestusega, et tulevikus ristmik kaasajastatakse.

Transpordiamet on seisukohal, et maakonnaplaneeringuga seatud eesmärged ei saa täita vaid ühe tee, antud juhul Jõhvi–Tartu–Valga maantee, ümberehitamisega ja kõikide ristmike kaasajastamisega. Maakonnaplaneeringuga seatud eesmärged saab täita vaid terviklikult kogu piirkonna arendamisega ning maantee ümberehitamine on vaid osa sellest. Juhul kui Räni-Raudtee tee äärne piirkond areneb, siis on võimalus kavandada asumisest täiendavat teedevõrku tagamaks soovitud liikumisvajadused. Asumisest teedevõrgu arendamine ei ole Transpordiameti ülesanne, vaid on seotud kohaliku omavalitsuse tegevusega. Maantee nõuetekohaseks ümberehitamiseks tuleb osa ristmikuid sulgeda, sest vastasel juhul ei ole võimalik maanteed ehitada ümber nõuetele vastavaks ja ohutuks.

Maakonnaplaneeringust lähtuvalt ei saa vaide esitajal olla põhjendatud ootust, et Räni ristmik säilitatakse. Maakonnaplaneeringu põhijoonisel on Räni ristmiku lähialale näidatud eritasandilise liiklussõlme rajamine ning nii lähedale eritasandilisele liiklussõlmele ei ole projekteerimismääruste kohaselt lubatud samatasandilise ristmiku rajamine.

Transpordiamet on seisukohal, et vaide esitajal ei saanud ka detailplaneeringust lähtuvalt tekkida õigustatud ootust, et Räni ristmik ehitatakse ümber selliselt, mis annaks otsejuurdepääsu Kõrtsi kinnistule kõikidelt suundadelt. Kõrtsi kinnistu ja lähiala detailplaneeringus on Räni ristmikule näidatud lahendus, mis ei võimalda Jõhvi–Tartu–Valga maanteelt vasakpöördeid. See tähendab, et arendaja on arvestanud, et märkimisväärne osa liiklusest peab Kõrtsi kinnistutele pääsemiseks sõitma mööda kogujateid, või tegema suure ringi mööda Jõhvi–Tartu–Valga maanteed kuni esimese tagasipöördekohani ja siis sõitma tagasi. Näiteks Tartu poolt tulles tulnuks detailplaneeringu kohase lahenduse korral sõita ca 5km Kõrtsi suunas, teha Kõrtsi liiklussõlmes tagasipööre ning sõita tagasi – mis tähendaks enam kui 10 kilomeetrist tiiru. Projekteerimistingimustega kavandatakse Kõrtsi kinnistute lähialale liiklussõlm, mis vähendab võrreldes varasema lahendusega pikimat võimalikku teekonna pikkust ligikaudu 8km võrra. Juhul kui vaide esitaja on investeeringuid tehes arvestanud, et enam kui 10km pikkuse tiiru vältimiseks tuleb rajada täiendavat kogujateede võrgustikku, siis selle võrgustiku rajamiseks on võimalus endiselt olemas – projekteerimistingimused ei sea takistusi asumisest kogujateede arendamiseks ja väljaehitamiseks.

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

- 2.7. Vaide punktis 2.3 viitab vaide esitaja taaskord maakonnaplaneeringu seletuskirjale, mille punktis 8.2 on öeldud: *Liiklusohutuse tagamiseks kaasajastatakse ristmikud ning liikluskorraldus, eriti Tartu linnas ja linna lähialal. Põhimaanteede laiendamisel asendatakse vajadusel üksikmajapidamiste senised otsejuurdepääsud põhi- ja tugimaanteede kogujateedel põhineva süsteemiga.* Selle kohaselt tulnuks Räni ristmik kaasajastada, mitte sulgeda, sest Räni-Raudtee tee on tiheasumina planeeritud piirkonna jaotusmagistraal.

Transpordiamet on seisukohal, et projekteerimistingimused ei ole vastuolus maakonnaplaneeringu seletuskirja punktiga 8.2, sest Räni-Raudtee tee ühendatakse kavandatavasse Lemmatsi liiklussõlme uue kogujatee kaudu, mida võib oma funktsiooni poolest liigitada samaväärseks teeks võrreldes Räni-Raudtee teega.

- 2.8. Vaide punktis 2.4 toob vaide esitaja välja, et maakonnaplaneeringu seletuskirja peatüki 21 ja punkti 5.1 kohaselt asuvad Ratsionaal OÜ omandis olevad katastriüksused tiheasumi alal.

Transpordiameti hinnangul ei vasta vaide esitaja poolt öeldu tõele. Kinnistud, mis kuuluvad Ratsionaal OÜ-le (94901:001:0336, 94901:001:0337, 94901:001:0338, 94901:001:0339), asuvad Maa-ameti andmetel Lemmatsi külas. Maakonnaplaneeringu seletuskirja punktis 5.1 on toodud detailne nimekiri nendest asustusüksustest, mida käsitletakse maakonnaplaneeringu mõistes tiheasumina ning Lemmatsi küla ei ole selles nimekirjas mainitud. Seletuskirja punktis 5.1 on muuhulgas öeldud ka seda, et tiheasumid on näidatud planeeringu põhijoonisel, kus on OÜ-le Ratsionaal kuuluvad kinnistud tähistatud tingmärgiga „Tootmis-, äri- ja logistikaala laienemisala“, mitte tingmärgiga „tiheasum“ või „tiheasumi laienemisala“.

Vaide esitaja toob välja, et maakonnaplaneeringu kohaselt peab teedevõrk olema lahendatud hierarhiliselt ja katkematult (seletuskirja punktid 5.1.10, 5.1.11 ja lisa 9), ning on seisukohal, et projekteerimistingimustega on nähtud ette 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.

Transpordiamet on seisukohal, et projekteerimistingimused ei ole vastuolus maakonnaplaneeringu seletuskirja punktiga 5.1.10 ja 5.1.11 ja lisaga 9, sest Räni-Raudtee tee ühendatakse kavandatavasse Lemmatsi liiklussõlme uue kogujatee kaudu, mis tagab hierarhilise ja katkematu ühenduse sellele piirkonnale. On põhjendamatu kavandatavat kogujateed pidada väiksemaks teeks. Räni-Raudtee tee on praegusel hetkel suuremas osas kruusatee laiusega 3,5-4 meetrit, mis asub ca 8m laiusel katastriüksusel. Räni-raudtee tee asfaltkattega osa on ligikaudu 7m laiuse kattega tee. Projekteerimistingimustega kavandatakse Räni-Raudtee teed Lemmatsi liiklussõlmega ühendav kogujatee, mis on asfaltkattega laiusega 7m, ning selle äärde 3m laiune jalgratta- ja jalgtee – seega ei saa seda pidada väiksemaks teeks.

- 2.9. Vaide punktis 3 asub vaide esitaja seisukohale, et projekteerimistingimused on vastuolus kehtiva Kambja valla üldplaneeringuga, mille kohaselt on ala määratud tiheasustusalaks kus Räni-Raudtee tee on piirkonnasiseseks jaotusmagistraaliks. Üldplaneeringus ei ole kavandatud Räni ristmiku likvideerimist ega selle likvideerimisega arvestatud. Projekteerimistingimuste kohane lahendus Räni ristmiku sulgemisega välistaks suures osas kehtiva üldplaneeringu kohase maakasutuse (eelkõige vaide esitaja katastriüksustel) selles piirkonnas.

Transpordiamet ei nõustu vaide esitajaga ning on seisukohal, et projekteerimistingimused on kooskõlas kehtiva Kambja valla üldplaneeringuga. Kehtiv Kambja valla üldplaneering arvestab Räni ristmiku sulgemisega ja loob selleks võimaluse, sest liikuvuse tagamiseks näeb kehtiv üldplaneering ette Lemmatsi liiklussõlme rajamise ning Jõhvi–Tartu–Valga maanteega paralleelsete kogujateede rajamise. Sealjuures ei täpsusta üldplaneering seda kas Räni ristmik suletakse, säilitatakse või ehitatakse ümber. Projekteerimistingimused on kooskõlas kehtiva Kambja valla üldplaneeringuga, sest nii Lemmatsi liiklussõlm kui ka liiklussõlmest Räni-Raudtee teeni kavandatav kogujatee asuvad üldplaneeringuga määratud asukohtas. Muuhulgas tagab projekteerimistingimuste kohane lahenduse selle, et kavandatav kogujatee oleks ühendatud otse liiklussõlmega.

- 2.10. Vaide punktis 4 on vaide esitaja seisukohal, et projekteerimistingimused on vastuolus kehtiva Kõrtsi kinnistu ja lähiala detailplaneeringuga. Detailplaneeringus on Räni ristmik hõlmatud kehtiva detailplaneeringuga ning 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.

Transpordiamet ei nõustu sellega, et detailplaneering on projekteerimistingimuste alusdokument. Projekteerimistingimuste alusdokument on Teehoiukava – antud juhul Vabariigi Valitsuse poolt 10.12.2020 kinnitatud teehoiukava aastateks 2021-2030, mille lisas 4 on ehitusobjektide indikatiivne kava TEN-T teedel ja teiste olulise mõjuga teelõikudel aastatel 2025-2030 ning kus on nähtud ette Tartu–Nõo lõigu ümberehitamine aastatele 2027-2029. Hiljem on Vabariigi Valitsus teehoiukava lühemaks perioodiks (2023-2026) küll täpsustanud ja uuendanud, kuid kuna selles uuemas versioonis pole pikemaajalist perioodi märgitud, siis lähtub Transpordiamet Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise kavandamisest pikemast plaanist.

Räni ristmiku alal (mida hõlmab Kõrtsi kinnistu ja lähiala detailplaneering) kohaldub EhS § 27 lg 1 p 1, 2, 3, mille kohaselt võib detailplaneeringu olemasolu korral pädev asutus põhjendatud juhul anda ehitusloakohustusliku hoone või olulise rajatise ehitusprojekti koostamiseks projekteerimistingimusi, (p 1) kui detailplaneeringu kehtestamisest on möödas üle viie aasta; (p 2) 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; (p 3) või detailplaneeringu kehtestamise järel on muutunud õigusaktid või kehtestatud planeeringud, mis mõjutavad oluliselt detailplaneeringu elluviimist. Antud juhul on kõik tingimused täidetud ning seda on selgitatud korralduse lisas 2 „arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel“ lk 65.

- 2.11. Vaide esitaja on seisukohal, et 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 olemuslik muutmine. Planeeringu täpsustamiseks võiks käesoleval juhul olla nõue ristmik projekteerida vastavalt standardile.

Transpordiamet ei nõustu vaide esitajaga. EhS § 27 lg 4 punkti 7 kohaselt võib projekteerimistingimustega täpsustada haljastuse, heakorra või liikluskorralduse põhimõtteid. Projekteerimistingimustega täpsustatakse liikluskorralduse põhimõtteid, mis on seotud planeeringualale juurdepääsuga, kuid ei muudeta detailplaneeringut olemuslikult. Sisuliselt asendab Transpordiamet olemasoleva juurdepääsu kinnistutele teise

juurdepääsuga, läbi planeeritava liiklussõlme ja kogujatee. Vaidlusalust ristmikku ei saa jätta avatuks kuivõrd selline lahendus läheks vastuollu Majandus- ja taristuministri 5.08.2015. a määrusega nr 106 „projekteerimismid“ ja Transpordiameti 11.03.2022 käskkirjaga nr 1.1-7/22/64 kinnitatud ristmike vahekauguse ja nähtavusala määramise juhendiga. Parempöõretega ristmik asuks planeeritavale liiklussõlmele liiga lähedal, Transpordiamet ei saa riigiteid planeerides lähtuda lahendustest, mis on liiklusohlikud.

- 2.12. Vaide esitaja toob välja, et detailplaneeringu kohaselt on Räni ristmik kavandatud alles jätta ka pärast Jõhvi–Tartu–Valga tee rekonstrueerimist 2+2 sõiduradadega teeks. Vasakpöõrete 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.

Transpordiameti hinnangul puudub vaide esitajal alus nõuda, et Transpordiamet ehitab välja kogujatee lõigu kuni Laseri tänavani, vaatamata sellele, et see oli näidatud 2009.a koostatud Tartu-Elva lõigu eelprojektil. Tartu-Elva eelprojektil oli nimetatud kogujatee projekteeritud seetõttu, et pakkuda alternatiivi 10km pikkuse ringi sõitmise vältimiseks. Projekteerimistingimustega on varasemat eelprojekti lahendust oluliselt muudetud ja kavandatud vaide esitajale kuuluvate Kõrtsi kinnistute lähialale liiklussõlm. Arvestades piirkonna asustustihedust, liiklussõlme kaugust ning teekonna pikenemise suurust, annab Transpordiameti hinnangul projekteerimistingimustega kavandatav lahendus piisava juurdepääsu piirkonnale. Ühtlasi on piirkonna arendajatel või kohalikul omavalitsusel üldplaneeringust tulenev võimalus rajada täiendavaid ühendusi. Nende ühenduste rajamise kohustust ei saa aga panna Transpordiametile, sest nende rajamine on seotud eelkõige piirkonna arendamisega, mitte Jõhvi–Tartu–Valga maantee ehk riigitee arendamisega.

- 2.13. Vaide punktis 5 toob vaide esitaja välja, et projekteerimistingimustes näidatud perspektiivsed teed on eksitavad ning ei selgu, mida on mõeldud mõistega „perspektiivne“. Nende teede rajamine ei ole kellegi kohustuseks ja ei ole teada kas neid ehitatakse. Nende näitamine on eksitav, jättes mulje täiendavatest liikumisvõimalustest, mida tegelikkuses ei ole ega ilmselt tulegi, ning moonutavad tegelikku olukorda. Sealjuures on ühe perspektiivse teena näidatud Kõrtsi kinnistut läbivat kogujateed, mille vajadust nägi Transpordiamet varem ette Jõhvi–Tartu–Valga tee rekonstrueerimisel 2+2 sõiduradadega teeks ning sellega on arvestatud Kõrtsi kinnistu ja lähiala detailplaneeringus. Lisaks toob vaide esitaja välja, et nimetatud kogujatee kaudu täiendava ligipääsu loomine on tänaseks muutunud ka võimatuks Tartu läänepoolse ümbersõidu II ehitusala projektlahenduse tõttu. Jõhvi–Tartu–Valga tee ja Aardla tänava ristumise kohale projekteeriti ringristmik, mille kaudu pole võimalik enam lahendada Kõrtsi kinnistu detailplaneeringus ettenähtud kogujatee ristumist Jõhvi–Tartu–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.

Transpordiameti hinnangul ei saa joonisele kantud teed, mis ei ole projekteerimistingimuste ese, rikkuda vaide esitaja subjektiivseid õigusi. Vaide esitaja on õigesti aru saanud, et nende teede puhul ei ole teada millal ja kas neid üldse rajatakse. Tegemist on informatiivse infoga ja nende väljaehitamine või mitte välja ehitamine sõltub kolmandate isikute huvidest.

Transpordiamet juhib tähelepanu, et mitte ühegi projektiga ega planeeringuga ei ole eales nähtud ette Kõrtsi kinnistut läbiva kogujatee ristumist riigiteega nr 3 Jõhvi–Tartu–Valga. 2009.a. Tartu-Elva lõigu eelprojektis oli nähtud ette kogujatee ristumine Tartu linnas asuva Laseri tänavaga. Laseri tänav oli enne Tartu läänepoolse übersõidu II ehitusala ehituse valmimist ühendatud Aardla tänavaga ning seda olukorda Tartu läänepoolse übersõidu II ehitusala projekt ei muutnud. Muudeti küll Jõhvi–Tartu–Valga maantee ja Aardla tänava omavahelise ristmiku lahendust, kuid see ei muutnud võimatuks pääsemist Laseri tänava kaudu riigiteele nr 3 Jõhvi–Tartu–Valga. Ristmiku muudatus tulenes liiklusohutuse kaalutlustest, millega varasemalt kavandatud ohtliku 5-harulise ringristmiku asemele kavandati ohutum 4-haruline ringristmik. Üldplaneeringuga läbimurde asemele roheala kavandamine on olnud kohaliku omavalitsuse otsus. Räni-Raudtee teelt Tartu linna suunaliste teede rajamise võimalikkus ja nende kavandamise tegevuskava on Tartu linna ja Kambja valla omavahelise koostöö küsimus ning ei ole seotud projekteerimistingimustega.

- 2.14. Vaide punktis 6 toob vaide esitaja välja, et projekteerimistingimustes pole arvestatud Transpordi ja liikuvuse arengukavaga 2021-2035. Arengukavas on seatud eesmärgiks tagada elanikele ja ettevõtetele mugavad, ligipääsetavad, ohutud, kiired, nutikad ja kestlikud liikumisvõimalused (lk 14). S.h on antud taristu arendamiseks juhised. Vaide esitaja on seisukohal, et projekteerimistingimused on Räni ristmiku osas vastuolus vaides 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-Tartu-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 jätmise ja kaasajastamine anda ka kokkuhoidu Jõhvi-Tartu-Valga tee rekonstrueerimisel projektlahenduse optimaalsemaks muutmisega.

Transpordiamet ei nõustu vaide esitaja väidetega. Arengukavaga seatud eesmärkide hulgas on muuhulgas nimetatud ka ohutute liikumisvõimaluste tagamine. Transpordiameti hinnangul ei taga projekteerimismõrkidega vastuolus oleva lahenduse kavandamine liiklusohutust. Ristmiku rajamist Räni ristmikule on projekteerimistingimuste menetluse käigus kaalutud, kuid kaalutluse tulemusena on jõutud järeldusele, et mistahes ristmiku rajamine Räni ristmikule on vastuolus projekteerimismõrkidega (kaalutlus on korralduse lisas 2 „Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel“ lk 65) ning tuleb seetõttu sulgeda. Lisaks eeltoodule asub Räni-Raudtee tee hõredalt asustatud piirkonnas ning ühendus Jõhvi–Tartu–Valga maanteega tagatakse läbi Lemmatsi liiiklussõlme. Juhul kui piirkond tulevikus areneb, on võimalik kavandada täiendavat asumisisest teedevõrku, et parandada liikumisvõimalusi ning seeläbi täita Transpordi ja liikuvuse arengukavaga seatud eesmäärke.

- 2.15. Vaide punktis 7 toob vaide esitaja välja vastuolud standardiga EVS 843:2016 „Linnatänavad“, mille tulemusena on jõudnud järeldusele, et Räni ristmik tuleb kavandada kas samatasandilise foorrismikuna või ringristmikuna.

Transpordiamet on seisukohal, et projekteerimistingimuste esemeks oleva põhimaantee lõigu projekteerimisel standard EVS 843:2016 „Linnatänavad“ ei kohaldu. Transpordiameti põhjendused selles küsimuses on toodud välja käesoleva vaideotsuse punktis 2.4. Standardit

kohaldatakse maanteega külgnevate ja asulates paiknevate kohalike ja muude teede projekteerimisel vastavalt projekteerimistingimuste punktidele 5.1.6 ja 5.2.1.

- 2.16. Vaide punktis 8 viitab vaide esitaja Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusele (EL) nr 1315/2013, mille maanteetransporditaristut käsitlevas jaos „3. jagu Maanteetransporditaristu“ on sätestatud artiklis 18 liikmesriikidele kohustus tagada, et: *a) maanteed vastavad artikli 17 lõike 3 punktile 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.

Transpordiamet ei nõustu vaide esitajaga ning on seisukohal, et Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusest nr 1315/2013 ei tulene kohustust kavandada Räni ristmik foorjuhitavaks ristmikuks. Võimalusena on välja toodud ka võimalus pääseda TEN-T transpordivõrgustiku teedele eritasandilise liiklussõlme kaudu. Antud juhul on see tingimus täidetud, sest Räni-Raudtee tee ühendatakse uue kogujatee kaudu otse eritasandilise Lemmatsi liiklussõlmega.

- 2.17. Vaide punktis 9 avaldab vaide esitaja arvamust, et projekteerimistingimused ei arvesta perspektiivse liikluskoormusega. Põhjenduseks toob vaide esitaja, et 2,5-3 km² suurusele tihehoonestusalale ligipääsuks on suunatud kõik sõidukid (sh raskesõidukid) läbima ühte ristmikku (liiklussõlme ringristmik). Sama ringristmikku on suunatud kasutama samaaegselt ka Räni aleviku alalt välja sõitvad sõidukid. 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 ringristmikku 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.

Transpordiamet ei nõustu vaide esitajaga järgmistel põhjustel:

- Tartu–Nõo lõigule on Transpordiameti tellimusel ajavahemikul 2017-2018 teostatud Liikluslahendus OÜ poolt liiklusuuringud ja -prognoos (töö nr 0917/52). Selle põhjal on koostatud projekteerimistingimuste eelnõus kujutatud eskiislahendus. Liiklusuuringu tulemused ei anna alust kahelda liikluslahenduse toimivuses.
- Üherajalise ringristmiku läbilaskvus on hinnanguliselt 1500-1800 autot/tunnis.
- Üherajaline ringristmik on ohutuim võimalik ristmik ning sellel ristmikul juhtub harva suuri liiklusõnnetusi.
- Liiklussõlme ringristmikke ei hakka läbima põhimaantee läbivliiklus, sest ringristmikud asuvad põhimaanteest eemal. Põhimaantee intensiivne liiklus ei avalda mõju nimetatud ringristmike läbilaskvusele.
- Võrdlusena võib tuua näite ligikaudu 6000 elanikuga Elva linnast, kus linna ühendamiseks on Jõhvi–Tartu–Valga maanteele kavandatud Kulbilohu liiklussõlm. Selle liiklussõlme läbilaskvus ei ole kaugeltki ammendunud, kuigi see on peamiseks juurdepääsuks Tartu-Elva suunal.
- Kehtiv üldplaneering näeb ette kõnealusesse piirkonda täiendava teedevõrgu rajamise.

- Räni alevikus on olemas kohalik tänavavõrgustik (kõrvalmaantee nr 22128 Lemmatsi–Leilovi, kohalik tee nr 9490163 Viirpuu tänav, kohalik tee nr 9490170 Räniküla tänav), mis on avalikus kasutuses ja mida tõenäoliselt kasutatakse piirkonnale juurde pääsemiseks.

Transpordiamet on seisukohal, et projekterimistingimused ei riku vaide esitaja subjektiivseid õigusi, kuna vaide esitajal on kartus, et võivad tekkida ummikud.

- 2.18. Vaide punktis 10 väidab vaide esitaja, et Transpordiamet on käitunud sõnamurdlikult. OÜ Ratsionaal finantseerimisel ja Transpordiameti (endine Maanteeamet) kooskõlastamisel toimus 2017-2018.a Jõhvi-Tartu-Valga tee ja Räni-Raudtee tee ristumiskoha projekterimine ning samal ajal toimus Transpordiameti tellimusel Tartu–Nõo lõigu eskiisprojekti koostamine, mis valmis 2018 ning tagantjärei sai teatavaks, et selle eskiisprojektiga nähti ette Räni ristmiku sulgemine. OÜ Ratsionaal ja Transpordiamet (endine Maanteeamet) sõlmisid 25.05.2020 lepingu, millega kohustus OÜ Ratsionaal oma kulul välja ehitama projekti kohase ristmiku laienduse. Vaide esitaja heidab Transpordiametile ette, et kui Transpordiametil oli ristmiku likvideerimist ette nägev eskiisprojekt olemas juba enne ristmiku laiendamiseks ehitamise kokkuleppe sõlmimist, siis miks varjas Transpordiamet oma kavatsust ristmik likvideerida alles 2020.a novembris. Selliselt toimides on Transpordiamet toiminud sõnamurdvalt. OÜ Ratsionaal on teinud lepingu alusel Transpordiameti valitseda olevasse riigivarasse investeringuid, kui Transpordiamet on samal ajal avalikkuse ees varjates juba kavandanud selle likvideerimist. Ristmiku likvideerimine muudab ristmiku laiendamiseks tehtud investeringud asjatuks kuluks, kuid lisaks sellele ka kogu muu investeeringu nii maa soetamise kui ka kogu ülejäänud taristu rajamise, mida on tehtud kehtivate planeeringute ja kooskõlastatud projektide alusel ning mille kulu ulatub juba miljonitesse eurodesse.

Transpordiamet ei nõustu väitega, et on toiminud antud küsimuses sõnamurdvalt. Ristmiku ümberehitamise vajadus tulenes sellest, et OÜ Ratsionaal soovis hakata arendust ellu viima enne Tartu–Nõo lõigu välja ehitamist. Selleks tuli ristmik ajutiselt ümber ehitada, et oleks tagatud liiklusohutus. Transpordiamet on ajutise lahenduse väljaehitamise vajadusele viidanud oma 10.02.2017 kirjas nr 15-2/17-00014/051 ning ajutist lahendust nägi ette ka Kõrtsi kinnistu ja lähiala detailplaneering. Vaide esitaja pidi arvestama, et kui Jõhvi–Tartu–Valga maantee ehitatakse ümber 2+2 sõiduradadega maanteeks, siis ajutist lahendust tulevikus muudetakse.

Transpordiamet on ka varasemas kirjavahetuses (näiteks 25.05.2018) viidanud sellele, et kõnealusele lõigule koostatakse uut eskiisprojekti ning öelnud, et plaanis on kõnealusele lõigule viia läbi projekterimistingimuste menetlus, mille käigus on kõikidel osapooltel võimalus kavandatava lahendusega tutvuda ja olla menetluses kaasatud. Nii on Transpordiamet ka toiminud. Algselt oli plaanitud menetlus viia läbi küll ajaliselt varem, juba 2018. aastal, kuid me nägime, et projektlahendus vajab põhjalikumalt läbimõtlust enne kui me saame seda puudutatud osapooltele tutvustada. Selleks on projekti koostamiseks viidud läbi uus riigihange ning sõlmitud leping projekteerijaga, kes on ajavahemikul august 2021 – detsember 2022 tegelenud projekterimistingimuste eelnõu esemeks oleva projektlahenduse väljatöötamisega. Sealjuures on kaalutud ka võimalust kavandada Räni ristmikule parempöõretega ristmik.

Eskiisprojektiga kavandatava lahenduse esitas Transpordiameti esindaja vaide esitajale kohe esimesel võimalusel (12.11.2020 e-kirjaga), kui sellega tutvumiseks soovi avaldati. Sealjuures Transpordiameti esindaja kinnitas, et ei ole soovinud midagi varjata. Algusest

peale on olnud Transpordiametil olnud plaanis kõikidele piirinaabritele tutvustada kavandatavat lahendust projekteerimistingimuste menetluse ajal.

Asjaolu, et projekteerimistingimuste andmisel on jõutud järeldusele, et Kõrtsi kinnistu ja lähiala detailplaneeringus näidatud liikluskorralduslikku juurdepääsulahendust muudetakse, et tähenda, et Transpordiamet on käitunud sõnamurdlikult.

- 2.19. Vaide punktis 11 asub vaide esitaja seisukohale, et Räni ristmiku likvideerimine on motiveerimata, viidates Riigikohtu halduskolleegiumile, kes 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 projekteerimisnormidest tuleva nõudega, mis aga pole kohaldatav alevikus asuvale ristmikule. Seega on projekteerimistingimustes vaide esitaja õigusi rikkuv nõue Räni ristmiku likvideerimiseks jäänud täielikult motiveerimata.

Transpordiamet ei nõustu vaide esitajaga käesoleva vaideotsuse punktis 2.4. välja toodud põhjustel ning leiab, et haldusakt on piisavalt motiveeritud.

3. Kokkuvõtvalt:

Vaide esitaja on vaites taotlenud korralduse osaliselt kehtetuks tunnistamist Räni aleviku lõigul ning korralduse muutmist selliselt, millega kavandatakse Räni ristmik fooriga ristmikuks. Sealjuures on Vaide esitaja vaites korduvalt viidanud Kõrtsi kinnistu ja lähiala detailplaneeringule, mis ei näe ette fooristmiku rajamist Räni ristmikule.

Kõrtsi kinnistu ja lähiala detailplaneering on 2011. aastal kehtestatud detailplaneering, mis näeb Räni ristmikule ette parempöörtega ristmiku rajamise – st ristmiku, millelt ei saa sooritada vasakpöördeid. Kõrtsi kinnistu ja lähiala detailplaneeringusse on kantud Transpordiameti (endise Maanteeameti) nõudmisel 2009. aasta Tartu-Elva lõigu eelprojekti lahendus, mille kohaselt tuleb Tartust detailplaneeringualale pääsemiseks sõita esmalt Valga suunas ning teha enam kui 10 km pikkune ring või kasutada juurdepääsuks maanteega paralleelseid kogujateid. Seega, on vaide esitaja investeringute tegemisel arvestanud, et kinnistule juurdepääsemiseks peab suur osa liiklusest hakkama kasutama kogujateede võrgustikku, mis on realistlikum ja tõenäolisem variant kui 10km pikkuse ringi tegemine. Vaide esitajal ei saanud tekkida õigustatud ootust sellele, et Räni ristmik ehitatakse ümber selliselt, et sellelt oleks võimalik sooritada vasakpöördeid. Samuti ei saa vaide esitaja tugineda liikluse suunamise läbi elamualade argumendile, sest detailplaneeringu lahenduse kohaselt pidigi suur osa liiklusest planeeringualale liikuma mööda kogujateid või tegema enam kui 10 km pikkuse ringi, mis on vähem realistlikum stsenaarium.

Pärast detailplaneeringu kehtestamist on Kambja vald (endine Ülenurme vald) muutnud üldplaneeringut ning näinud ette liiklussõlme rajamise Lemmatsi küla piirkonda. Liiklussõlme rajamise näeb ette ka Tartu maakonnaplaneering, mis on vastu võetud 27.01.2017 Tartu maavanema korraldusega nr 1-1/98. Tegemist on olulise muudatusega, mis avaldab mõju ka Räni ristmiku lahendusele, sest Räni ristmik asub kavandatavale liiklussõlmele lähedal. Nimetatud muudatused ning asjaolu, et detailplaneeringu kehtestamisest on möödas enam kui 5 aastat, annab aluse projekteerimistingimustega EhS § 27 lõike 1 p 1 alusel muuta Kõrtsi kinnistu ja lähiala detailplaneeringus näidatud juurdepääsu lahendust.

Transpordiamet on seisukohal, et vaide esitaja ettepanekuga arvestamine ei ole ka ohutu, kuna on vastuolus projekteerimismisnormidega ning ristmike vahekauguse ja nähtavusala määramise juhendiga. Kõrge liiklussagedusega ja transiitliiklust teenindavatel põhimaanteedel on ristmike esinemissagedus oluline riskifaktor, sest iga ristmik kujutab endas liiklusohutu ning liiga tihe ristmike paiknemine muudab pea võimatuks liiklejale arusaadava ja selge viitamissüsteemi kavandamise.

Vaide esitajal ei saa olla õigustatud ootust, et ümbritsev keskkond säilib muutumatuna. Nõuetele vastava avalikult kasutatava tee rajamine on avalikes huvides, mis kaaluvad üles vaide esitaja huvi säilitada olemasolev olukord.

Vaide lahendamisel tuleb hinnata, kas vaide esitaja õigusi on korralduse andmisega rikutud. Vaide esitaja õiguste rikkumine 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, kuivõrd korraldusega täpsustatakse alas kehtivate planeeringutega kehtestatud lahendust, sh välditakse liiklusohutlike olukordi tekitavate lahenduste realiseerimist. Lisaks tagatakse kaebaja kinnistutele ligipääs.

Transpordiamet on seisukohal, et projekteerimistingimused on kooskõlas alal kehtiva maakonnaplaneeringuga ja üldplaneeringuga ning antud projekteerimistingimustega ei ole rikutud vaide esitaja subjektiivseid õigusi.

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