



KAMBJA VALLAVALITSUS

31. juuli 2023 nr 4-1/13-38

**Vaie Transpordiameti 28.06.2023 korraldusele
nr 1.1-3/23/474**

Transpordiamet andis 28.06.2023 korraldusega projekteerimistingimused riigitee 3 Jõhvi-Tartu-Valga km 138,4-152 asuva Tartu-Nõo lõigu ümberehitamise ehitusprojekti koostamiseks.

1. Vaidlustatava haldusakti sisu ja varasem menetlus

Transpordiamet esitas 01.12.2022 kirjaga nr 8-1/21-002/27229-1 Kambja Vallavalitsusele kooskõlastamiseks Tartu-Nõo lõigu ümberehitamise projekteerimistingimuste eelnõu.

Ehitusseadustiku § 31 lõike 4 punkti 1 nõuete kohaselt esitati eelnõu kooskõlastamiseks Kambja Vallavalitsusele, kelle pädevus on seotud eelnõus toodud esemega. Kooskõlastus paluti esitada hiljemalt 02.02.2023.

Projekti eesmärk on riigitee 3 (E264) Jõhvi-Tartu-Valga km 138,4-152,0 asuva Tartu-Nõo lõigu kavandamine 2+2 ristlõikega maanteeks, mis aitab olulisel määral tõsta liiklusohutuse taset, teedevõrgu asukoha ja omandi täpsustamine ning teemaa vajaduse määramine projekteeritaval lõigul.

Kambja Vallavalitsus esitas omapoolse arvamuse projekteerimistingimuste eelnõule 01.02.2023. Kokkuvõttes juhtis Kambja Vallavalitsus tähelepanu ning tegi ettepanekuid ristmike ja mahasõitude osas, kogujateede ning bussipeatuste asukohtade osas. Enamik vallavalitsuse tehtud ettepanekuid jättis Transpordiamet arvesse võtmata.

2. Vaide sisu

Vaide esitaja **Kambja Vallavalitsus ei nõustu** Transpordiameti väljastatud projekteerimistingimustega ning leiab, et 28.06.2023 korraldus nr 1.1-3/23/474 ei ole õiguspärane, on kaalutlusvigadega ja põhjendamata.

Haldusmenetluse seaduse (HMS) § 71 lg 1 kohaselt võib vaide esitada isik, kes leiab, et haldusaktiga või haldusmenetluse käigus on rikutud tema õigusi või piiratud tema vabadusi.

HMS § 4 lg 2 kohaselt tuleb kaalutlusõigust teostada kooskõlas volituse piiride, kaalutlusõiguse eesmärgi ning õiguse üldpõhimõtetega, arvestades olulisi asjaolusid ning kaaludes põhjendatud huve. Kui haldusakt on antud kaalutlusveaga, on HMS § 54 kohaselt tegemist

õigusvastase haldusaktiga. Kui haldusorgan ei ole teostanud kaalutusõigust, on lähtunud sobimatutest või ebaõigetest kaalutlustest või jätnud mõne olulise asjaolu tähelepanuta, võib olla tegemist olulise kaalutusveaga (RKHK otsus nr 3-3-1-81-07 p 16). Ka diskretsiooni mittetäielik kasutamine võib olla diskretsiooniveaks, mis on kaalutusotsuse tühistamise aluseks (RKHK 3-3-1-81-07 p 20).

Transpordiameti korraldus ei vasta ehitusseadustiku (EhS) § 27 lg 2 p-des 2-3 esitatud tingimustele, mistõttu oleks Transpordiamet pidanud keelduma projekteerimistingimuste andmisest.

Kambja Vallavalitsus on seisukohal, et Transpordiamet ei ole käesolevas haldusmenetluses asjakohaselt hinnanud õiguslikku piiritlust projekteerimistingimuste esemega seonduvalt. Transpordiamet on jätnud enamus Kambja Vallavalitsuse esitatud märkusi/arvamusi arvestamata, mis tähendab seda, et kaalutlust ei ole teostatud piisavalt.

Terminoloogiline ebatäpsus väljastatud projekteerimistingimustes

Projekteerimistingimuste andmine riigitee 3 Jõhvi– Tartu–Valga km 138,4-152 asuva Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise ehitusprojekti koostamiseks korralduses on kasutatud termineid ebatäpselt, millest tulenevalt on lõiguti projekteerimistingimused õigusvastased.

Korralduses on projekteeritava tee lõigu 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*.

Projekteeritav tee lõik asub osaliselt alevikes ja osaliselt külades, Kambja valda jäävad asumid on Räni alevik, Lemmatsi küla, Külitse alevik.

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, aleveid ja alevikke on maantee ning linnas, alevis või alevikus paiknev tee on **tänav**.

Nimetatud normidest tulenevalt ei saa teed, mis asub alevikus, projekteerida maanteeks ilma, et muudetaks tee asukohta nii, et see ei asuks enam alevikus. Projekteeritava tee asumisel lõiguti **Lemmatsi külas, Räni ja Külitse alevikes** on õiguspärane projekteeritava tee vastavaid lõike nimetada sõltuvalt asukohast *maanteeks* ja *tänavaks*, mitte kogu projekteeritavat teelõiku eksitavalt *maanteeks*.

„Tartu-Nõo lõigu projekteerimistingimused“ (edaspidi projekteerimistingimused) on samuti kogu projekteeritavat tee lõiku nimetatud ebatäpselt ja segamini *põhimaantee*, *maantee* või *maanteelõiguga*.

Nimetatud eksimuse tõttu on projekteerimistingimustes esitatud projektile nõuded, mis ei ole kohased Jõhvi-Tartu-Valga tee Räni ja Külitse alevikes asuvatele teelõikudele (tänavatele), tuues kaasa vastuolu planeeringutega.

Räni aleviku Tiigrisilma tänava ristmik ja Räni Raudtee tee

Tuginedes Tartumaa maakonnaplaneeringule 2030+ tuleks Räni alevikku lugeda toimepiirkonnana Tartu linnalähivööndisse ja ka sellest kitsamasse Tartu linnaümbruse vööndisse kuuluvaks. Räni aleviku käsitlemist linnalähivööndina kinnitab mh asjaolu, et Tartu Külitse lõigul on Transpordiamet ka ise projekteerimistingimuste eelnõu kohaselt

vähendatud I klassi maantee tüüpilist projektkiirust 100 km/h-ni või põhjendatud juhtudel ka madalamaks.

Üldplaneeringus määratakse kohalike teede asukohtade ja riigiteedega ristumiskohtade üldine põhimõtteline lahendus Tartumaa maakonnaplaneering 2030+. Versioon 07.11.2021. 25 lähtudes kehtivatest normdokumentidest. Lahendatakse juurdepääsude rajamise põhimõtted, sh liiklussõlmedega seotud kogujateede paiknemine ning nende laiendamise ja kandevõime tõstmise vajadus. Tiheasumite sisene teedevõrk kavandatakse linnatänavate standardite kohaselt. Tiheasumi teede/tänavate võrk tuleb sidustada naabertiheasumitesse ja keskuste suunduvate teede/tänavatega.

Üldplaneeringu lahenduse koostamisel oli prioriteediks kõrge elukvaliteedi loomine. Sel põhjusel ei suunatud äri- ja tootmiskaade transporti läbi elamualade. Arendamine peab toimuma võimalikult terviklike, hästi läbikaalutud ruumiliste visioonide ja terviklahenduste alusel. Elamupiirkondade planeerimisel tuleb arvestada erinevas vanuses elanikele vajaliku sotsiaalse taristu, ühistranspordi võimaluste, avaliku ruumi ja kohalike keskuste arenguga.

Ristmike sulgemisel suunatakse äri- ja tööstusala transport läbi elamuala, mis ei ole elanike huvides. Ühtlasi on selline lahendus ka varasemate reeglitega vastuolus.

Transpordiamet, arvestades liiklusedust ja kavandatavat ristlõiget, klassifitseerib Tiigrisilma tänava ristmiku põhimaantee projekteerimismõnede alusel I klassi maanteeks. Projekteerimismõnede punkti 5.2.1 (2) kohaselt ei ole I klassi maanteel samatasandiliste ristmike projekteerimine lubatud. Projekteerimismõnede punkti 5.1 (2) kohaselt ei tohi eritasandiliste ristmike vahekaugus I klassi maanteel olla linnalähialal väiksem kui 3 km.

Vallavalitsus juhib tähelepanu, et tegemist on küll I klassi maanteega, kuid on aleviku sisene maantee (mida tuleb lugeda tänavaks). Vastavalt EVS 843:2016 tabel 7.1 kohaselt on tegemist ristmikuga, kus põhimagistraal ristub jaotusmagistraaliga ning ristmiku lahenduse tüübiks on võimalik valida foorjuhtimisega samatasandiline ristmik või ringristmik.

Kambja Vallavalitsus on seisukohal, et on põhjendatud kaaluda võimalust lahendada ristmik valgusfooriga või lahendada ringristmikuga.

Vallavalitsuse hinnangul on Transpordiamet ristmiku sulgemisel lähtunud valedest kaalutlustest. Transpordiamet leiab, et Tiigrisilma tänav on Ráni alevikus asuv rahustatud liiklusega (30 km/h) tänav, kus asuvad hoovidest väljasõidud. Kiirelt magistraalteelt otse sellisele rahustatud liiklusega tänavale sõitmine ei ole turvaline sealsetele elanikele. Teedevõrk peab olema hierarhiline ning sellekohased suunised annab Linnatänavate standard, mille peatükk 4.2.1 seab alused ühtse tänavavõrgu kavandamiseks ning seda põhimõtet illustreerivad joonised 4.1 ja 4.2. (2) Projektiga kavandatakse maanteega paralleelne kogujatee Riia mnt 219, 221 ja 223 kinnistutele. Juhul kui Tiigrisilma tänav jääks avatuks, ei ole võimalik tekitada ohutut ristmikku Tiigrisilma tänavale eespool nimetatud kinnistutele juurdepääsute ühendamiseks, sest see asuks liiga lähedal põhimaantee ristmikule. Ristmiku nihutamine põhimaanteest kaugemale pole võimalik, sest seal on erakinnistud. (3) Suure tõenäosusega on Riia mnt 219 ja 221 (võimalik, et ka Riia mnt 223) kinnistute kaitseks vaja rajada mürasein, mis ulatub Tiigrisilma tänava ristmikuni. Kavandatav jalgratta- ja jalgte paikneb müraseina taga. Juhul kui Tiigrisilma tänav jääks avatuks, ei ole

võimalik tagada jalakäijate ja jalgratturite ohutust, sest mürasein piirab oluliselt nähtavust jalgratta- ja jalgteele. Selline lahendus oleks jalakäijatele ja jalgratturitele liiklusohutlik.

Tegelikkuses aga on võimalik aleviku ulatuses piirata piirkiirust ning läbi selle muutub magistraalteelt otse tänavatele sealsetele elanikele turvaliseks.

Tiigrisilma ristmiku sulgemine toob kaasa selle, et Räni elanikud peavad hakkama liiklussõlme jõudmiseks kasutama Tiigrisilma tänava lõiku, mis on hetkel õueala või läbima Kassisilma tänavat. Kumbki tänav ei ole projekteeritud ega välja ehitatud, võttes arvesse tulevikus tekkivat läbivat liiklusvoogu, vaid ainult lokaalset liiklust arvestades. Projekteerimistingimustega ei ole ette nähtud Tiigrisilma ristmiku sulgemisele alternatiivset juurdepääsu või Kassisilma tänava ümberprojekteerimist, mis ei ole kooskõlas kohalike elanike huvidega.

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“.

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 kvartalisesteste teede hargnemised. Räni-Raudtee teel on neid vähemalt neli: 1) maanteelega 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.

Räni aleviku Leilovi tee ristmik

Piirkonda on planeeritud lähiaastatel korruselamute kvartali püstitamise ning pidevalt toimub ka pereelamute ja ärikinnisvara lisandumine. Samuti kavandatakse piirkonda kaks lasteaeda. Seniste arenguplaanide valguses tuleb Kambja Vallavalitsuse hinnangul säilitada pealesõit ja mahasõit põhimaanteelt Leilovi teele. Leilovi tee ristmiku avatuks jätmise tagab Räni piirkonna elanikele liikumisvõimaluse. Kambja Vallavalitsus jääb selle juurde, et Transpordiametil tuleks **projekteerida Viirpuu tänava rekonstrueerimine**, mis leevendaks oluliselt maantee ümberehitusega kaasnevat negatiivset mõju piirkonna elanikele. Viirpuu tänav tuleks rekonstrueerida kohalikuks jaotustänavaks (s.o piirkonna sisest liiklust võimaldav tänav, mis ühendab kvartalisisesied teid riigi- ja kohalike magistralteedega).

Rekonstrueerimine moodustab terviku ning tagab piirkonna elanikele ühenduse Tartu suunal. Kui Transpordiamet ei suuda rekonstrueerida Viirpuu tänavat transiitliikluse korraldamiseks vastavasse seisundisse, tuleb ametil leida kohalike elanike paremaks liiklemiseks mingi muu lahendus.

Viirpuu tänava rekonstrueerimine võimaldab rajada ka valla arengukavas kavandatud ühistranspordiühenduse piirkonnaga (koostöös Tartu Linnavalitsusega), mis aitab vähendada liikluskoormust Tartu-Valga maanteel ning aitab kaasa maantee ümberehituse eesmärkide täitumisele (parem läbilaskevõime ja ummikute vältimine);

Külitse aleviku Järve tee ristmik

Külitse on aleviku staatuses asustusüksus. 2023. aasta juuni seisuga on alevikus elukoha registreerinud ligikaudu 800 inimest. Tegelik elanike arv piirkonnas on aga veelgi suurem. Alevik on kasvav ja arenev piirkond, kus paikneb hulgaliselt hooajalise kasutusega kinnistuid. Elanike ja alevikku külastavate inimeste mugavaks teenindamiseks on oluline lihtne ja mugav maha- ja pealesõit põhimaanteele ning kiire ühendus Tartu linnaga

Alevikus teede projekteerimisel ja ehitamisel tuleb lähtuda EHS § 92 lg-test 1, 2 ja 3, mille kohaselt sõidukite liiklemiseks kasutatav rajatis (tee), mis asub väljaspool linnu, aleveid ja alevikke on *maantee* ning linnas, alevis või alevikus paiknev tee on *tänav*.

Nimetatud normidest tulenevalt ei saa teed, mis asub alevikus, projekteerida maanteeks ilma, et muudetakse tee asukohta nii, et see ei asuks enam alevikus. Projekteeritava tee asumisel lõiguti Külitse alevikus on õiguspärane projekteeritava tee vastavaid lõike nimetada sõltuvalt asukohast *maanteeks* ja *tänavaks*, mitte kogu projekteerivat teelõiku eksitavalt *maanteeks*.

Oluline on säilitada pealesõit ja mahasõit põhimaanteelt Külitse järve teele nr 22194. Põhimaanteele mahub vajalik aeglustus- ja kiirendusrada ning selle mõõtmed on aimatavad näiteks tee vastassuunda planeeritud parkla radade järgi. Maha- ja pealesõit paikneks Arako tee suundristmikust ligikaudu 1,05 km ja Külitse liiklussõlmest 1,65 km kaugusel. Sarnast lahendust on eelnevalt kasutatud Tallinn – Tartu – Võru põhimaantee rekonstrueerimisel, kus on rajatud maha- ja pealesõit Tõrvandi aleviku tarbeks (1. Tõrvandi ühendustee nr 2264). Seejuures on lähimad mahasõidud eeltoodust vastavalt 1,13 km (Tõrvandi - Lemmatsi tee nr 22129) ja 1,07 km (Ülenurme-Külitse tee nr 22132) kaugusel. Eritasandiline ristmik veelgi lähemal.

Täiendav kogujatee põhimaantee ääres kiiret ja mugavat ühendust ei võimalda. Ka Külitse piirkonna elanikud soovivad kasutada tulevikus projekteeritud ja rajatud kiiret põhimaanteed. Mahasõidu sulgemine põhjustab täiendava liikluskoormuse Arako teele, vaatamata täiendavale kogujateele. Nimetatud tee on kohalik tee, mille läbilaskevõime on väga piiratud, tehniline seisukord halb ning arvestades KOV võimekust, taoliseks ka jääb. 2023. aastal alguses valmis Külitse alevikus COOP keti kauplus. Kauplus paikneb vahetult põhimaantee ja Järve tee ristmikul. Asukohast tingituna võib eeldada, et ettevõtja soov on leida kliente ka põhimaanteelt Külitsest möödujate hulgast. Külitse järve tee maha- ja pealesõidu sulgemine toob kaasa kauplusele mugava ligipääsu kadumise ning seeläbi klientide arvu vähenemise. Maapiirkonna kaupluse jätkusuutliku toimimise üheks eelduseks on võimalikult suur külastajate arv.

Alal kehtib Puru, Pumba, Geelia, Järve tee 1, Järve tee 2, Pillapalu, Kiigemäe ja lähiala detailplaneering, kus on näidatud ristmiku lahendus põhimaanteelt parempöördega Järve teele ja parempöördega põhimaanteele. Detailplaneeringu lahendus on 2009. aastal toonaste Lõuna Regionaalse Maanteeametiga (kiri nr 7.3/09-01449/034) ning Maanteeametiga (kiri nr 3.1-4/09-00027/260) kooskõlastatud. Maaomanikel on õigustatud ootus sellise ristmiku realiseerimiseks.

EhS § 99 lg 1 kohaselt ei ole projekteerimistingimused nõutavad ehitusloakohustusliku tee ehitusprojekti koostamiseks, kui tee asukoht on planeeringuga täpselt määratud. Eelnevalt viidatud kehtivas planeeringus on olemasolevad teed näidanud (sh. nn. Valga mnt laiendus ja ristmikulahendus), mis on hetkel ka realiseeritud. Seega on tee asukohad määratud detailplaneeringuga ning puudub vajadus eraldi projekteerimistingimuste väljastamiseks.

Kokkuvõttes on Kambja Vallavalitsus seisukohal, et Transpordiameti korraldus ei ole õiguspärane, kuna kaalutlust on teostatud puudulikult. Transpordiameti tänane lahendus tee projekteerimisel piirab üleliigselt piirkonnas elavate elanike ning tegutsevate ettevõtjate õigusi. Kavandatav tegevus riigiteel 3 Jõhvi-Tartu-Valga km 138,4-152 asuva Tartu-Nõo lõigu ümberehitamiseks ei piirdu üksnes riigitee ja sellelt mahasõitude rajamisega, vaid selle käigus tuleb lahendada kohalike tänavate sulgemisega kaasnevad probleemid (sh liikluskoormuse tõusuga kaasnevad probleemid) ning välja rekonstrueerida juba olemasolevad juurdepääsuteed, et tagada ja säilitada seeläbi ruumilise terviklahenduse loomine. Antud juhul on lahendus poolik ning vastuvõetamatu nii kohalikele omavalitsusele, kohalikele elanikele kui ka ettevõtjatele.

Veel kord Külitse ja Räni on alevikud ning seal projekteerimisel ning ehitamisel tuleb lähtuda EhS § 92 lg-test 1,2 ja 3, mille kohaselt sõidukite liiklemiseks kasutatav rajatis (tee) on **tänav**.

Oluliste tänavate ja ristmike sulgemine toob lisaks liiklusohule kaasa ka täiendava ning põhjendamatu liiklusmüra ja keskkonnasaastest sõidukite heitgaaside näol. Transpordiamet ei ole neid mõjusid hinnanud ega sellega arvestanud. **Transpordiameti on projekteerimistingimuste väljastamisel teinud kaalutlusvigu ning väljastatud projekteerimistingimused ei ole proportsionaalsed ning kooskõlas alal kehtivate planeeringutega.**

Kambja Vallavalitsus sai korraldusest nr 1.1-3/23/474 teada 03.07.2023. Haldusmenetluse seaduse § 75 järgi tuleb vaie haldusaktile või toimingule esitada 30 päeva jooksul, kui seadus ei sätesta teisiti, arvates päevast, millal isik vaidlustatavast haldusaktist või toimingust teada sai või oleks pidanud teada saama. 30 päevane tähtaeg lõpeb 02.03.2023, seega on vaie esitatud õigeaegselt. Vaide esitaja kinnitab, et vaieldavas asjas ei ole jõustunud kohtuotsust ega toimu kohtumenetlust.

1. **Tunnistada Transpordiameti 28.06.2023 korraldus nr 1.1-3/23/474 kehtetuks osas, milles ei ole arvestatud Kambja Vallavalitsuse eelnevalt edastatud ettepanekuid.**
2. **Alternatiivselt vaadata uuesti läbi taotlus projekteerimistingimuste andmiseks.**

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Liis Rosin
abivallavanem
vallavanema ülesannetes