

# TEEDE PLANEERIMISEST UUE PLANEERIMISSEADUSE JA EHITUSSEADUSTIKU VALGUSES



**SANDRA MIKLI,**  
Justiitsministeeriumi avaliku õiguse  
talituse nõunik ning planeerimis- ja  
ehitusõiguse töögrupi juht

**K**äesoleva aasta 1. juulil jõustuvad uued planeerimist ja ehitusõigust reguleerivad õigusaktid. Teede kontekstis on peamiselt räägitud teeseaduse kehtetuks tunnistamisest ning sellega seonduvatest muudatustest. Samas tuleks tähelepanu pöörata ka teede planeerimisele ning teeõiguse senisest suurematele seostele planeerimisõigusega.

## RIIGIMAANTEDE PLANEERIMINE

Planeerimiseseaduses (PlanS) on sätestatud uus kord riiklikult või rahvusvaheliselt oluliste ehitiste rajamiseks. Uued normid puudutavad riigimaanteede ehitamist, millel on maakonnaülene mõõde. See tähendab näiteks, et mitut maakonda läbivat maanteed on võimalik planeerida riigi eriplaneeringuga.

Miks on riigi eriplaneeringu menetlust vaja ning kas see on ka senisest korrast mõistlikum? Riigimaantee planeerimine toimub riiklikul tasemel. See tähendab, et kavandatava ehitise kohta koostatakse üks planeering ning planeeringut menetleb kas Siseministeerium või mõni muu valitsusasutus. See ei jagune mitmeks maakonnaplaneeringuks ega seda ei ole vaja sisse kanda erinevatesse üldplaneeringutesse. Riigi eriplaneeringu tulemus on sellise detailsusega, et selle alusel on võimalik asuda koostama ehitusprojekti.

Riigi eriplaneeringu menetlus koosneb kahest etapist: asukohavaliku menetlusest ning detailsema lahenduse menetlusest. Asukohavaliku menetlust kasutatakse üldise tee asukoha (trassi) valikuks. Selles staadiumis uuritakse erinevaid võimalikke põhimõttelisi asukohti või ühendusi. Riigi eriplaneeringuga hõlmatav maa-ala ei ole piiratud. Vajadusel võib võtta vaatluse alla kogu Eesti territooriumi. Erinevaid asukohti tutvustatakse avalikkusele ning selle menetlusetapi tulemusel valitakse üks asukoht, mille osas soovitakse jätkata detailsema lahenduse koostamisega. Detailsema lahenduse koostamise raames vaadatakse ehitist juba oluliselt täpsemalt ning pannakse paika näiteks seda teenindavate rajatiste jms asukoht. Oluline on ka isikute kaasamine – näiteks tuleb kaasamisel arvestada isikute õigustega iga kinnisasja tasemel. Riigi eriplaneering on aluseks ehitusprojekti koostamisele, millele annab ehitusloa Maanteeamet.

Riigi eriplaneeringu kehtestamisega peatub sellega hõlmatud planeeringuala varem kehtestatud planeeringu või selle osa kehtivus. Teiste sõnadega, riigi eriplaneering asetub teiste planeeringute peale. Kuna selline õiguslik mõju võib olla väga koormav nii kohalike omavalitsuste kui ka üksikisikute seisukohast, siis kehtib riigi eriplaneering viis aastat, kui kehtestatud planeeringut ei ole asutud ellu viima. Elluviimine tähendab siinkohal planeeringukooste toimingute tegemist, näiteks ehitusprojekti koostamist.

## OLEMASOLEVATE MAAKONNAPLANEERINGUTE RAKENDAMINE UUE KORRA VALGUSES

Eelnevalt kirjeldatud menetlus kehtib selliste riigimaanteede planeerimiseks, mida hakatakse kavandama pärast käesoleva aasta 1. juulit. Samas on olemasolevates või menetletavates maakonnaplaneeringutes, sealhulgas selle teema- või osaplaneeringutes ning joonehitise planeeringus, riigimaanteid kavandatud jätkumisele kümne aasta perspektiivis. Millised reeglid kehtivad juba kehtestatud lahendustele?

Olemasolevate või menetluses olevate maakonnaplaneeringutega seonduvaid küsimusi reguleerib peamiselt ehitusseadustiku ja planeerimiseseaduse rakendamise seadus (ESPSRS). Seaduse koostajate eesmärk oli, et kord juba läbi arutatud lahendused jääksid samal kujul kehtima. Kuna enamasti on olnud tegu pikkade ning ressursimahukate menetlustega, siis ei oleks olnud mõistlik kehtestada reegleid, mis sunniksid samu menetlusi uuesti läbima.

Kui eelnimetatud maakonnaplaneeringus sisaldub riigimaantee asukoht, siis võib olemasolevat lahendust kasutada ning liikuda edasi riigi eriplaneeringu detailsema lahenduse koostamisega. See tähendab, et maakonnaplaneeringus välja pakutud asukoha osas saab koostada sellise täpsusastmega lahenduse, et edasi oleks võimalik asuda juba teed projekteerima. Nagu öeldud, siis tegu on võimalusega, mitte kohustusega avalikule võimule. Samad reeglid kehtivad ka kohalikele omavalitsustele. Neil on samuti olemasolevate üldplaneeringute, sealhulgas teema- ja osaplaneeringu, alusel võimalik koostada tee ehitamiseks detailsem lahendus.

Lisaks tuleb välja tuua, et olukorras, kus riigimaantee on kavandatud joonehitise planeeringuga, ei ole riigi eriplaneeringu detailsema lahenduse koostamine enam vajalik. Eelduslikult on joonehitise planeering täpsem ning rakenduseseadus lubab joonehitise planeeringu alusel asuda koheselt ehitusprojekti koostama. Õiguslikult aga käsitletakse olemasolevat joonehitise planeeringut riigi eriplaneeringuna. See tähendab, et tal on ülaltoodud õigusmõju kohaliku omavalitsuse planeeringutele. Põhjendatud juhul võib joonehitise planeeringut täpsustada projekteerimistingimustega.

## EURORAHAD MOODUSTAVAD EELARVEST NELJANDIKU

2015. aastaks on Teehoiukava 2014-2020 finantsplaani järgi riigi-  
maanteede hoiuks eraldatud 241,54 miljonit eurot, millest välis-  
vahendeid on 65,78 miljonit eurot.

Rääkides suurusjärgudest, siis teedevõrgu arendamiseks on eral-  
datud 53,75 miljonit eurot. Ehitamise eesmärk on muuta liiklemi-  
ne ohutumaks, suurendada tee läbilaskevõimet ja seega soodusta-  
da transiitliiklust, parandada keskkonnaseisundit või soodustada  
piirkonna arengut. Tee ehitamise tulemus on uus tee, teeklassi  
muutumine, uus ristmik või lisarada.

Teedevõrgu säilitamiseks on 165,68 miljonit eurot. Tee rekonst-  
ruerimise eesmärgiks on tee kandekonstruksiooni taastamine  
või ümberehitamine koos tee juurde kuuluvate rajatiste asenda-  
mise või remontimisega ja liiklusohutuse parendamine.

Eraldi meetmena on Maanteeamet välja valinud 49 liiklusohutlik-  
ku kohta, mille ohutumaks ümberehitamise kava leiata ka artikli  
lisas olevalt kaardilt. Teehoiukava järgi on selleks planeeritud 5  
miljonit eurot.

## EUROOPA LIIDU UUS EELARVEPERIOOD

Käesolev aasta on viimane, kui saab kasutada eelmise  
EL rahastusperioodi vahendeid. Riigimaanteede tee-  
hoiukava 2014-2020 sisaldab EL eelarveperioodide  
2007-2013 ja 2014-2020 välisvahendeid, kuna lan-  
geb ajaliselt kokku mõlema perioodi vahendite raken-  
damise ajaga.

Seetõttu ehitatakse nii mõnedki objektid veel eelmi-  
se eelarveperioodi 2007-2013 investeringute eest.  
Nii saavad sellel aastal valmis Tallinna ringtee Kurna  
liiklussõlm, Tartu läänepoolse möödasõidu V ehitusala  
ning Pirita jõe Nehatu sildade ehitus.

Maanteeamet on vastu võtnud ka juba uue rahastus-  
perioodi vahendite eest teostatud ehitustöid, näiteks  
Tartu läänepoolse ümbersõidu I ehitusala, Pärnu-  
Tammiste ja Tammispää-Vilusi lõigul.

## TEEHOIUKAVA 2014-2020 FINANTSPLAAN

|   | 2014<br>eelarve | 2015*          | 2016*          | 2017*          | 2018*          | 2019*          | 2020*          |
|---|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Riigimaanteede hoiuks</b>                      |                 |                |                |                |                |                |                |
| Maksutulu   | 191 850         | 175 745        | 209 388        | 209 938        | 227 638        | 245 653        | 65 530         |
| 2007-2013 ja 2014-2020 välisvahendid              | 46 233          | 65 793         | 32 300         | 34 000         | 34 000         | 19 550         | 0              |
| Täiendav rahastamisvajadus **                     | 0               | 0              | 30 000         | 40 000         | 40 000         | 50 000         | 50 000         |
| <b>Riigimaanteede hoiuks KOKKU</b>                | <b>238 083</b>  | <b>241 538</b> | <b>271 688</b> | <b>283 938</b> | <b>301 638</b> | <b>315 203</b> | <b>315 530</b> |
| <b>Riigimaanteede teehoiukulud</b>                |                 |                |                |                |                |                |                |
| <b>Teehoiutööd</b>                                | <b>2014</b>     | <b>2015</b>    | <b>2016</b>    | <b>2017</b>    | <b>2018</b>    | <b>2019</b>    | <b>2020</b>    |
| Teede hooldamise kulud                            | 48 555          | 50 376         | 53 623         | 57 091         | 58 511         | 59 966         | 61 458         |
| Kruusateede säilitusremont   kuni 400 km aastas   | 6 180           | 6 335          | 6 493          | 6 655          | 6 822          | 6 992          | 7 167          |
| Kattega teede säilitusremont  1200-1500 km aastas | 22 301          | 18 842         | 23 408         | 23 993         | 24 593         | 26 708         | 28 333         |
| Kattega teede taastusremont  150-200 km aastas    | 27 500          | 22 789         | 28 893         | 29 614         | 30 356         | 33 514         | 34 892         |
| Sildade taasturemontremont   35 silda aastas      | 8 629           | 6 845          | 9 066          | 9 292          | 9 525          | 10 763         | 11 007         |
| <i>riigitulu</i>                                  | <i>21 209</i>   | <i>21 130</i>  | <i>27 568</i>  | <i>30 429</i>  | <i>38 876</i>  | <i>38 686</i>  | <i>42 291</i>  |
| <i>kaasfinantseerimine riigitulust</i>            | <i>3 300</i>    | <i>5 904</i>   | <i>2 423</i>   | <i>0</i>       | <i>0</i>       | <i>0</i>       | <i>0</i>       |
| <i>2014-2020 välisvahendid</i>                    | <i>18 700</i>   | <i>33 456</i>  | <i>13 728</i>  | <i>0</i>       | <i>0</i>       | <i>0</i>       | <i>0</i>       |
| Rekonstrueerimine                                 | 43 209          | 60 490         | 43 718         | 30 429         | 38 876         | 44 286         | 60 345         |
| <b>Teedevõrgu säilitamine KOKKU</b>               | <b>156 374</b>  | <b>165 676</b> | <b>165 201</b> | <b>157 075</b> | <b>168 682</b> | <b>182 229</b> | <b>203 201</b> |
| <b>Teedevõrgu arendamine KOKKU</b>                | <b>60 135</b>   | <b>53 749</b>  | <b>83 821</b>  | <b>103 630</b> | <b>109 142</b> | <b>108 565</b> | <b>87 309</b>  |
| <b>Administreerimine KOKKU</b>                    | <b>21 574</b>   | <b>22 113</b>  | <b>22 666</b>  | <b>23 233</b>  | <b>23 814</b>  | <b>24 409</b>  | <b>25 019</b>  |
| <b>TEEHOIUTÖÖD KOKKU</b>                          | <b>238 083</b>  | <b>241 538</b> | <b>271 688</b> | <b>283 938</b> | <b>301 638</b> | <b>315 203</b> | <b>315 530</b> |

\* Teehoiu rahastamine vastavalt Riigi eelarvestrateegiale 2015-2018 ja Vabariigi Valitsuse 3.juuli 2014 otsusele

\*\* Rahastamisvajadus

Teehoiukava 2014-2020 vaadatakse vabariigi valitsuse poolt korra aastas üle

## PROJekteerimistingimused – uus sisu teeõiguses

Ehitusseadustik (EhS) sätestab, et projekteerimistingimused antakse, kui tee ehitamiseks on vajalik ehitusluba. Ehitusluba on EhS kohaselt vaja avalikult kasutatava tee rajamiseks, ümberehitamiseks ning laiendamiseks. Kui tee asukoht on olemasolevas või tulevikus koostatavas planeeringus määratletud ning soovitakse asuda ehitusprojekti koostama, siis projekteerimistingimused on planeeringu ning ehitusloa vaheliseks etapiks. Mõeldud on, et projekteerimistingimused asendavad senise eelprojekti regulatsiooni.

Teede valdkonnas on asjaosalistel haldusorganitel võimalik ise määratleda, milliseid tingimusi konkreetsel juhul projekteerimistingimustega antakse. Olulisemad tingimused on ilmselt tee täpne asukoht ja liikluskorraldusnõuded. Samuti võib olla tegu näiteks mahasõidule vms esitatavate nõuetega. Eelkõige on tegu olulise muudatusega üksikisiku jaoks. Muudatus seisneb selles, et projekteerimistingimused vormistatakse haldusaktina. Haldusaktile on aga esitatud konkreetsed sisu ja vorminõuded. Lisaks tuleb haldusakti menetlusse kaasata puudutatud isik ning seda on võimalik vaidlustada.

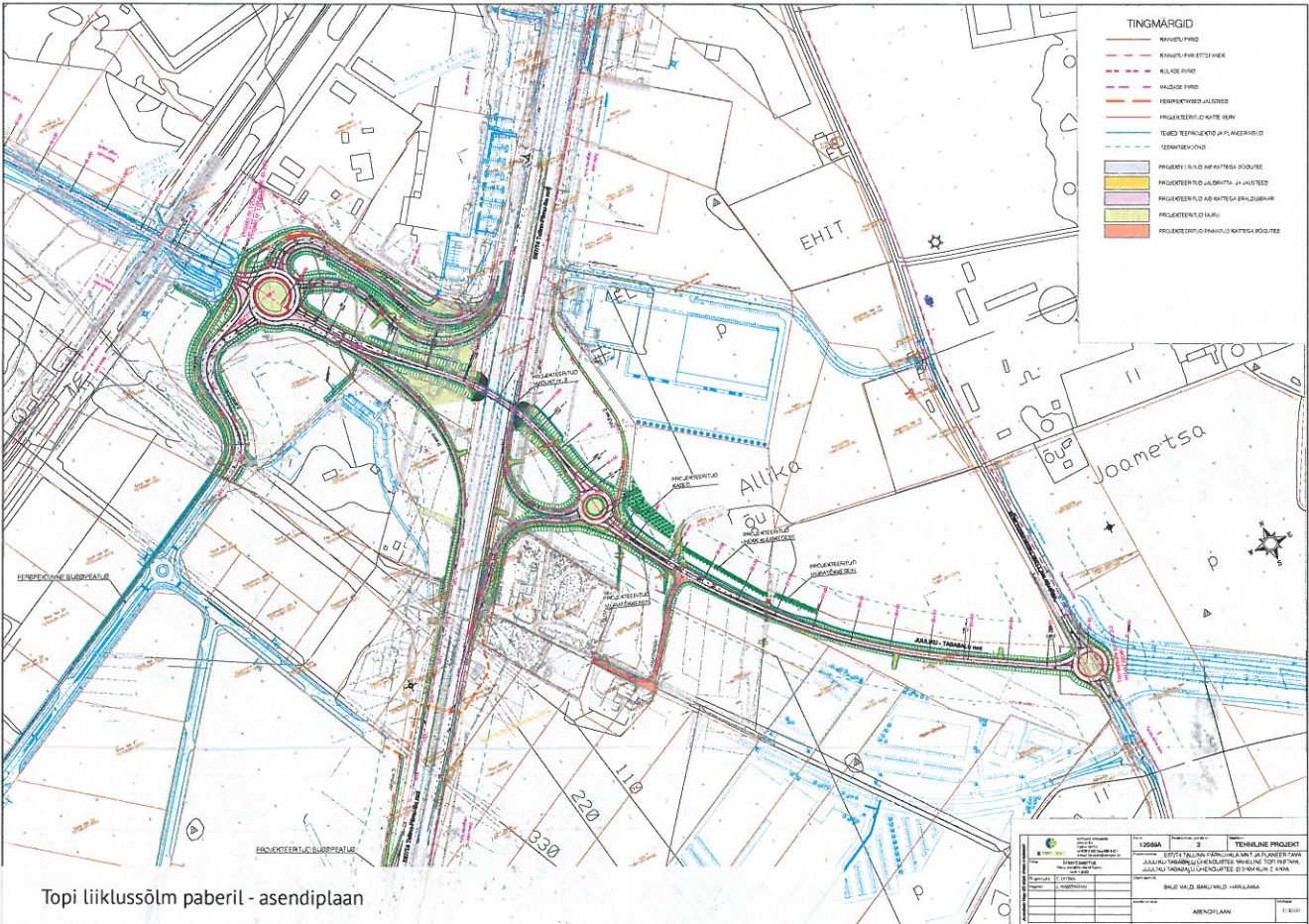
## Planeerimisest üldiselt - kvaliteetne planeerimine ja planeering

PlanS eelnõu koostamise vältel toodi tihti probleemina välja seniste planeeringute kvaliteet. Kvaliteedi all pidasid aga osapooled silmas erinevaid probleeme. Need olid seotud nii planeeringuid koostavate inimeste sisuteadmistega kui ka planeeringute ebaühtlase taseme ning õiguslike puudujääkidega. Seetõttu otsiti probleeme analüüsidest vastust küsimusele, mis on kvaliteetne planeerimine ja planeering.

Uues seaduses on mitmeid instrumente, mis võimaldavad tegeleda planeeringute üldise kvaliteedi tõstmisega. Selle märkimine on asjakohane ka teede planeerimise kontekstis. Võimalik on anda planeerimisalaseid juhiseid parima praktika kirjeldamiseks. Lisaks reguleeritakse valdkonda määrustega, mis ühtlustavad planeeringute vormistust ja ülesehitust, kuid ka sisustavad täpsemalt planeeringute ülesandeid. Näiteks on võimalik täpsemalt määratleda nõuded tee planeerimisele – mida peab millisel planeeringutasandil silmas pidama. Senisest selgemalt on rõhutatud planeerimisalase tegevuse korraldaja kohustust hinnata planeeringu koostamisel asjakohaseid majanduslikke, kultuurilisi, sotsiaalseid ja looduskeskkonnale avalduvaid mõjusid.

Lisaks on sätestatud nõuded planeerija tegevusele. Teede planeerimise seisukohast on oluline nõue, et planeerija peab omama töö eripärale vastavaid teadmisi ja oskusi. Ehk tee planeerimisel peab planeerimisalase tegevuse korraldaja tagama, et planeerimisprotsessis osaleks planeerija, kellel oleksid teed planeerides just selle valdkonna eriteadmised.

**Riigi eriplaneeringu tulemus on sellise detailsusega, et selle alusel on võimalik asuda koostama ehitusprojekti.**



Topi liiklussõlm paberil - asendiplaan

## KOMMENTAAR

**ANDRES URM,**  
Maanteeameti  
planeeringute osakonna  
juhataja



Kuna juulist jõustuvat planeerimisseaduse redaktsiooni on võrreldes täna kehtivaga oluliselt muudetud, ei ole hetkel võimalik hinnata, kas kõik head mõtted, mis kirjutajatel olid, ka kirja said.

Uue planeeringu liigina on seaduses kirjeldatud riigi eriplaneeringu koostamise võimalus. Riigi eriplaneeringuga on antud võimalus ka riigimaantee planeerimiseks. Kui lühidalt kokku võtta, siis sisuliselt on tegemist riigimaantee eelprojekti koostamisega. Eriplaneeringu esimeses etapis teostatakse maantee asukoha eelvalik ning teises etapis antakse maantee detailne lahendus. Riigimaantee planeerimise puhul tähendab see lisaks planeerimisseaduses toodule, ka erinevate uuringute teostamist. Kindlasti tähendab eriplaneering, mis teostatakse riigimaantee kavandamiseks, ka teehoiutööde tegemiseks vajaliku pädevusega spetsialistide kaasamist.

Eriplaneeringu koostamine tähendab ka keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviimist. Tähelepanu tuleb pöörata, et ka keskkonnamõju strateegiline hindamine tuleb teostada kahes etapis. Esimene etapp teostatakse siis, kui toimub asukoha eelvalik ning teine siis, kui koostatakse detailset lahendust. Eriplaneeringu puhul on palju räägitud kaasamisest. Arvan, et kaasamist riigi eriplaneeringu puhul on piisavalt.

Eriplaneeringu puhul jääb pisut segaseks §43 lg2 toodu. Lõikes on toodud, et kui riigi eriplaneeringu detailse lahenduse koostamise käigus selgub, et planeering võib kaasa tuua kinnisasja või selle osa sundvõõrandamise või selle suhtes sundvalduse seadmise vajaduse, teavitab riigi eriplaneeringu koostamise korraldaja sellest tähtkirjaga kinnisasja omanik-

ku seitsme päeva jooksul sundvõõrandamise või sundvalduse seadmise vajaduse ilmumise päevast arvates.

**Mõistlik oleks, et planeeringuga seatakse vaid kitsendus ja maade omandamisega tegeleb huvitatud asutus ning seda pärast planeeringu kehtestamist.**

Arvan, et sundvõõrandamisega seonduv ei peaks olema planeerimisseaduse teema. Seadusest tuleneb, et maade omandamise protsessi tuleb alustada eriplaneeringu koostamise ajal, ootamata planeeringu kehtestamist. Enne maadega tegelemist, peaks planeering olema ikka kehtestatud. Planeeringulahendus võib ju ka valitud asukohas muutuda ja seega võivad muutuda ka kinnisasja omanikud, keda lahendus puudutab. Mõistlik oleks, et planeeringuga seatakse vaid kitsendus ja maade omandamisega tegeleb huvitatud asutus, riigimaantee puhul Maanteeamet ning seda pärast planeeringu kehtestamist.

See on vaid põgus ülevaade ja kommentaar riigi eriplaneeringu osas. Lõpliku hinnangu protsessi osas saab anda pärast selle läbimist. Paraku võib öelda, et mõned lahkkelid seaduses on juba täna nähtavad.



Topi liiklussõlm

