



TRANSPORDIAMET

Kaire Koronen  
Plutocrat International Trade  
Investments & Consult OÜ  
kaire@pitic.eu

Teie 23.12.2024 e-kiri

Meie 28.01.2025 nr 1.2-2/25/21826-3

## Vaideotsus

22.12.2024. a. esitatud vaidele tunnistada kehtetuks Transpordiameti 28.11.2024 korraldus nr 1.1-3/24/865 „Projekteerimistingimuste andmine riigitee 4 Tallinna-Pärnu-Ikla tee km 19,0-26,7 asuva Kanama-Ääsmäe lõigu rekonstrueerimise ehitusprojekti koostamiseks“.

## RESOLUTSIOON

Võttes aluseks haldusmenetluse seaduse (HMS) § 85 p 4 otsustab Transpordiamet:

- **Jätta rahuldamata 22.12.2024. a esitatud vaie, milles ei nõustuta Transpordiameti 28.11.2024 korralduse nr 1.1-3/24/865 „Projekteerimistingimuste andmine riigitee 4 Tallinna-Pärnu-Ikla tee km 19,0-26,7 asuva Kanama-Ääsmäe lõigu rekonstrueerimise ehitusprojekti koostamiseks“.**
- **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.**

## I ASJAOLUD

1. Vaide esitaja on esitanud mitte nõustumise Transpordiameti 28.11.2024 korraldusele nr 1.1-3/24/865 „Projekteerimistingimuste andmine riigitee 4 Tallinna-Pärnu-Ikla tee km 19,0-26,7 asuva Kanama-Ääsmäe lõigu rekonstrueerimise ehitusprojekti koostamiseks“ (edaspidi korraldus nr 1.1-3/24/865) ning teinud ettepaneku projekteerimistingimused uuesti läbi vaadata ja kavandada ökodukti teise asukohta. Alternatiivina teeb vaide esitaja ettepaneku leida motiveeriv kompensatsioon antud võimalikust uuest kaitsealast tulenevate piirangute talumiseks või omandada kinnistud läbirääkimistega üldiste huvide kaitseks.
2. Transpordiamet algatas 2024. aasta jaanuaris projekteerimistingimuste menetluse riigitee 4 Tallinna-Pärnu-Ikla tee km 19,0-26,7 asuva Kanama-Ääsmäe lõigu rekonstrueerimise ehitusprojekti koostamiseks. Transpordiamet edastas 18.01.2024 kirjaga nr 8-1/22-057/902-1

projekteerimistingimuste eelnõu (sh koos eskiislahendusega) arvamuse andmiseks asutustele ja isikutele, kelle õigusi ja huve võib taotletav ehitise või ehitamine puudutada. Muuhulgas saadeti projekteerimistingimuste eelnõu arvamuse avaldamiseks ja ettepanekute esitamiseks vaide esitajale.

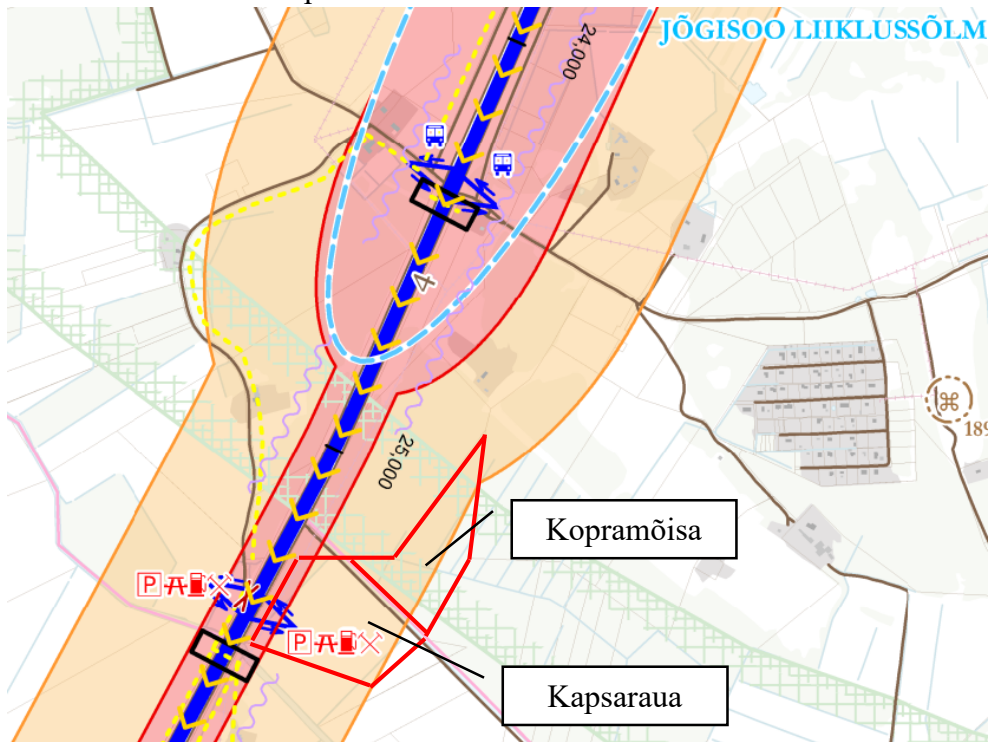
3. Vaide esitaja projekteerimistingimuste eelnõule arvamust ega ettepanekuid ei esitanud ning Transpordiamet eeldas tuginedes EhS § 31 lg 6, et arvamuse andja ei soovi projekteerimistingimuste eelnõu kohta arvamust avaldada.
4. Vaide esitaja esitas e-kirja teel omapoolse seisukoha koos erinevate küsimuste ja infopäringuga 16.12.2024 (dokumendiregistri viit 8-1/22-057/21452-1) korraldusele nr 1.1-3/24/865.
5. Transpordiamet edastas vaide esitaja 16.12.2024 kirjas küsitud infopäringuna küsitud dokumendid e-kirjaga 17.12.2024
6. Transpordiamet vastas vaide esitaja 16.12.2024 seisukohale e-kirjaga 19.12.2024, milles selgitas, et Transpordiametile jääb selgusetuks, kas 16.12.2024 saadetud kirja tuleks käsitleda selgitustaotluse või vaidena.
7. Vaide esitaja esitas 22.12.2024 Transpordiametile vaide, kus oli vormistanud 16.12.2024 esitatud vastulause ümber vaideks. 22.12.2024 esitatud kiri on küll vormistatud vaidena, kuid sisaldab valdavas osas endiselt selgitustaotluse vormis esitatavaid küsimusi.
8. 31.12.2024 esitas Transpordiamet vaide esitajale teate vaide läbivaatamise pikendamise kohta 30 päeva võrra.
9. HMS § 71 lg 1 kohaselt võib isik, kes leiab, et haldusaktiga või haldusmenetluse käigus on rikutud tema õigusi või piiratud tema vabadusi, esitada vaide. HMS § 76 lg 2 p 4 kohaselt märgitakse vaides põhjused, miks vaide esitaja leiab, et haldusakt või toiming rikub tema õigusi.
10. Vaide esitaja ei nõustu Transpordiameti antud projekteerimistingimustega ning teinud ettepaneku projekteerimistingimused uuesti läbi vaadata ja kavandada ökodukti teise asukohta. Alternatiivina teeb vaide esitaja ettepaneku leida motiveeriv kompensatsioon antud võimalikust uuest kaitsealast tulenevate piirangute talumiseks või omandada kinnistud läbiraäkimistega üldiste huvide kaitseks. Vaide esitaja on seisukohal et projekteerimistingimused piiravad isikuõigusi ning selleks puudub seaduslik alus.

## II TRANSPORDIAMETI VASTUSED SELGITUSTAOTLUSE OSALE

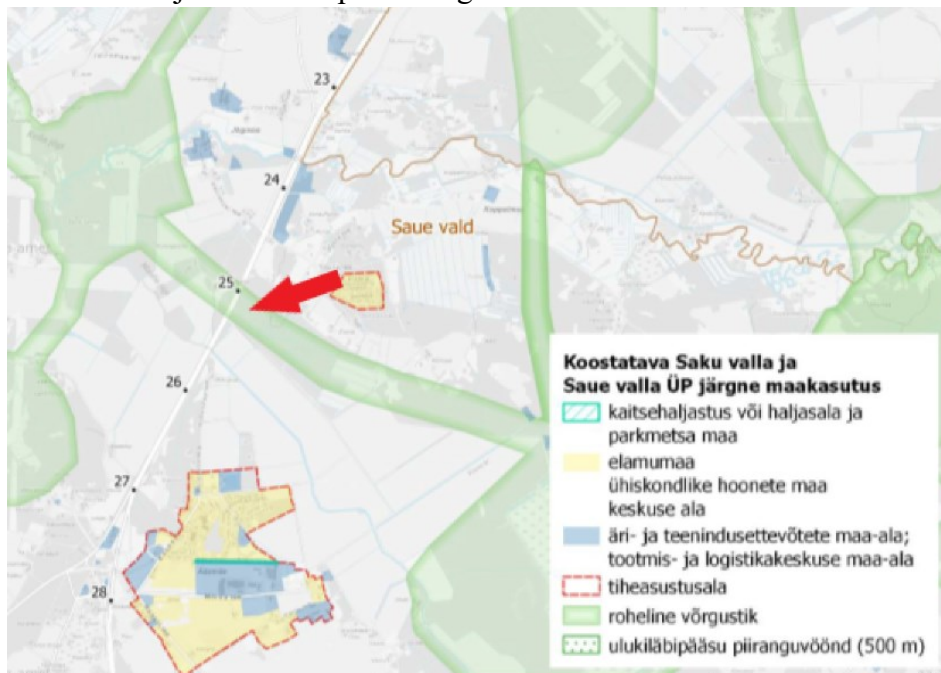
11. Vaide esitaja 22.12.2024 esitatud kiri on küll vormistatud vaidena, kuid sisaldab valdavas osas endiselt selgitustaotluse vormis esitatavaid küsimusi. Antud jaotises vastab Transpordiamet vaide esitaja selgitustaotlusena esitatud küsimustele.
12. Vaide esitaja selgitas kirjas, et võimalik metsloomade liikumisala on palju suurem ning küsis, miks antud projektis on valitud just selline asukoht.
  - 12.1. Rohetaristu ehk roheline infrastruktuur on rohetaristu strateegias defineeritud kui looduslike ja poollooduslike alade ning muude keskkonnamelementide strateegiliselt kavandatud ja ökoloogiliselt toimiv võrgustik, mis on loodud ja mida hallatakse eesmärgiga tagada looduslike protsesside toimimine, pakkuda mitmesuguseid ökosüsteemiteenuseid<sup>1</sup>.  
Transpordiamet on projekteerimistingimuste menetlemisel, eskiisprojekti koostamisel kavandamisel arvestanud Harju maavanema 14.11.2014 korraldusega nr 1-1/2133-k, millega kehtestati Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneeringuga „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 12,0-44,0“ (edaspidi teemaplaneering). Transpordiamet on uluki läbipääsude asukohtade

<sup>1</sup> Rohevõrgustiku planeerimisjuhend <https://planeerimine.ee/juhendid-ja-uuringud/rohevorgustik/>

kavandamisel lähtunud planeeringus paika pandud rohekoridori asetusest, mis on teemaplaneeringus (vaata joonis 1), Harju maakonnaplaneering 2030+ ning Saue valla üldplaneeringutes määratud samasse kohta (vt joonis 2) ning seal toodud eesmärkide täitmisest lähtuvalt. Projekteerimistingimustega rohekoridori asukohta võimalik muuta ei ole ning selle asukoht tuleneb kõrgema tasandi planeeringutest. Sellest tulenevalt on sobilik ja vajalik ka uluki läbipääs (ökodukti) kavandada kohta, mis on ulukite liikumiseks mõeldud koridor. Esitatud joonistelt lähtub, et Koprämõisa kinnistu jääb valdavas osas rohekoridori. Antud rohekoridori toimivuse tagamiseks tulenevalt rohekoridori kitsusest alternatiive ulukite läbipääsu asukohta valikuks ei ole.



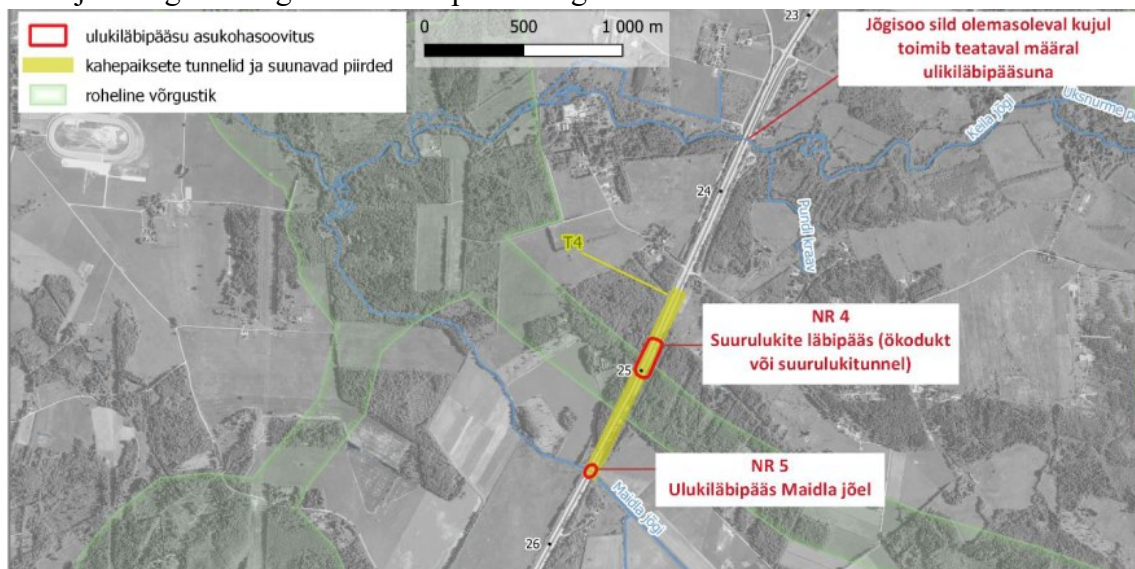
Joonis 1. Väljavõte teemaplaneeringust



Joonis 2. Väljavõte Saku valla ja Saue vallaga seotud rohekoridori võrgustikust. Punase noolega on näidatud Kapsaraua ja Koprämõisa ligikaudne asukoht

12.2. Transpordiamet on projekteerimistingimuste andmise eelselt tellinud muuhulgas ulukiuuringu (Hendrikson & Ko töö nr 21004220 „T4 Tallinn-Pärnu-Ikla maantee km 15,0-28,5 Topi-Ääsmäe lõigu ulukiuuring“), selgitamaks välja ulukirajatiste kavandamiseks sobilikud ja vajalikud asukohad. Antud uuring on vaide esitajale esitatud 17.12.2024. Ka ulukiuuring kinnitab, et ökodukti kavandamiseks sobilik koht on rohekoridoris. Asukoha sobilikkust kinnitavad muuhulgas välitöödel tuvastatud loomade tegevusjäljed, mis kinnitab, et valdavas osas ületavad ulukid riigiteed rohekoridori ja kavandatava ökodukti asukohas.

Ulukiuuring teeb asukohasoovitused (vaata joonis 3) suuruluki läbipääsu kavandamiseks projekteerimistingimustega määratud asukohta ning Transpordiamet on sellest soovitusel lähtunud. Edasistes projekteerimise etappides Transpordiamet täpsustab uluki läbipääsu asukohta täiendavalt, kuid põhimõtteline asukoht oluliselt ei muutu, kuna antud asukohas on vajalik tagada kõrgema tasandi planeeringutes määratud rohekoridori toimivus.



Joonis 3. Väljavõte ulukiuuringust.

13. Vaide esitaja selgitas kirjas, et projekteerimistingimuste punkti 5.5.2 kohaselt tuleb rajatised projekteerida eskiislahendustel näidatud ligikaudsetesse asukohtadesse ning küsis, kas on planeeritud ka teisi alternatiivseid ökodukti asukohti.

13.1. Kõrgema tasandi planeeringutes määratud rohekoridor on antud kohas kitsas ning olulisi alternatiive antud kohas rohekoridori tagamiseks ei ole. Transpordiamet on tellinud ulukiuuringu selgitamaks välja, millisesse kohta on sobilik ja vajalik ulukite läbipääs kavandada ning lähtub selles osas erialaekspertide hinnangutest. Transpordiamet täpsustab edasise projekteerimise käigus ulukiläbipääsu asukohta ja tehnilise lahendust (näiteks ökodukti või suurulukitunneli kavandamise sobilikkust), kuid oluliselt uluki läbipääsu asukoht ei muutu.

Transpordiamet on uluki läbipääsu asukoha mõistes eskiisprojekti koostamisel jooksvalt projekteerijaga küll alternatiive (sh asukohti) kaalunud, kui kõik need paiknevad ligikaudu samas asukohas kus on rohekoridor.

14. Vaide esitaja küsis selgitustaoitluse vormis, kuidas hüvitatakse Kapsaraua ja Kopramõisa (katastritunnused 72704:003:0284 ja 72704:003:0285) omanikele ökodukti kaitsevööndist tekkivate piirangute tõttu kinnistute kasutamise võimalus (kaitsevööndis on keelatud metsa raadamine ja uuendusraie, maavarade kaevandamine ning uute ehitiste rajamine)?

14.1. Projekteerimistingimustega ei määrata uluki läbipääsu kaitsevööndit. Transpordiamet on eskiisjoonisel märkinud kavandatava suuruluki läbipääsu kaitsevööndi vajaduse, tuginedes varasemale praktikale kehtestada kaitsevöönd kohaliku omavalitsuse

üldplaneeringus ning loomisel oleva seaduseelnõule (Keskkonnaseadustiku üldosa seaduse ja ehitusseadustiku muutmise seadus) ning leidis projekteerimistingimuste menetluse ajal, et antud informatsiooni kajastamine eskiisprojekti on olulise väärtusega informatsioon maaomanikele, milliseid kitsendusi antud rajatis võib tulevikus kaasa tuua. Sh juhib Tarnspordiamet tähelepanu, et kui vastava seaduse muudatuse eelnõud vastu ei võeta, siis seaduse eelnõus sätestatud piirang ei rakendu ning kehtima jäävad üksnes kõrgema tasandi planeeringutes toodud piirangud.

- 14.2. Transpordiamet ei ole antud seaduse eelnõu koostaja ega piirangu seadja. Piiranguvööndi seadusandliku lahenduse väljatöötamisel lahendatakse muuhulgas piirangutest tulenevate saamata jäänud tulude hüvitamise mehhanismid.
- 14.3. Rohekoridori toimivust ja seal lubatud tegevusi käsitleb muuhulgas ka Saue üldplaneering jaotis nr 8 „Rohevõrgustiku toimimist tagavate tingimuste täpsustamine ning sellest tekkivate kitsenduste määramine“. Vastavalt Saue valla üldplaneeringule ei ole reeglina rohekoridori alal lubatud uute infrastruktuuride või hoonete rajamise, kuid toob välja ka vastavad erandid jms. Sh määrab üldplaneering juba olemasoleval kujul ökoduktide või muude suuruluki rajatiste toimivuse tagamiseks 300 m raadiuses piirangu, kus ei lubata teostada lageraiet ilma ökodukti omaniku nõusolekuta. Antud asjaolu ei keela metsa majandamist, vaid lubab metsa majandada tingimusel, et suuruluki läbipääsu toimivus oleks tagatud.
15. Vaide esitaja juhib tähelepanu asjaolule, et planeeringu koostamise hetkel puudub ökoduktide kaitsevööndeid reguleeriv õigusakt ning küsib kuidas antud ökodukti koos kaitsevööndiga saab üldse planeerida, kui puudub seaduslik alus?
- 15.1. Vaata ka punktis 14.1. toodud selgitusi. Transpordiamet on projekteerimistingimuste menetluse käigus kandnud joonisele üksnes indikatiivsed piiranguvööndid. Piiranguvööndi tekkimise aluseks ei saa projekteerimistingimuste või ehitusloa andmine. Ilmselt on selleks objekti faktiline valmimine või kasutusloa andmine ja vöönd tekib seaduse alusel automaatselt, mitte tegevusloa alusel.

### **III TRANSPORDIAMETI SEISUKOHAD JA PÕHJENDUSED VAIDELE**

16. Vaide esitaja leiab, et puuduva, kuid võimaliku ökodukti piirangu alaga, piiratakse oluliselt Plutocrat International Trade Investment & Consult OÜ kuuluvate kinnistu omaniku õiguseid. Vaide esitaja soovib, et projekteerimistingimuste ja kooskõlastuste etapist vaadatakse üle ja leitakse uus asukoht suuruluki läbipääsule, arvestades Kapsaraua ning Kopramõisa kinnistute omaniku vastuseisu või leida motiveeriv kompensatsioon antud võimalikust uuest kaitsealast tulenevate piirangute talumiseks või omandada kinnistud läbirääkimistega üldiste huvide kaitseks.
- Transpordiamet juhib tähelepanu et projekteerimistingimustega suuruluki läbipääsule piiranguvööndit ei kehtestata. Piiranguvööndi ulatus on eskiisjoonisele kantud indikatiivselt, tuginedes Transpordiametile teadaolevale seaduse eelnõule, andmaks maaomanikele informatsiooni võimalikest kehtestatavatest piirangutest.
- Piiranguvööndi seadusandliku lahenduse väljatöötamisel lahendatakse muuhulgas piirangutest tulenevate saamata jäänud tulude hüvitamise mehhanismid.

### **IV KOKKUVÕTVALT**

Vaide lahendamisel tuleb hinnata, kas vaide esitajate õigusi on korralduse andmisega rikutud. Vaide esitaja õiguste rikkumist eeldab, et vaide esitaja olukord oma õiguste teostamisel muutus pärast korralduse andmist halvemaks. Käesoleval juhul vaidest ei selgu, kuidas vaide esitaja

subjektiivsed õigused on muutunud pärast projekteerimistingimuste andmist halvemaks. Transpordiamet on seisukohal, et projekteerimistingimused on õiguspärased ja kaalutud. Projekteerimistingimused on kooskõlas kehtivate õigusaktidega, riigi strateegiliste dokumentide ja alas kehtiva üldplaneeringuga ning projekteerimistingimustes määratud ökoakti orienteeruv asukoht vastab ka vastava uuringus toodud vajadustele

Suuruluki läbipääsu rajamine on avalikes huvides, mis tagab rohekoridori toimivuse.

Transpordiamet on seisukohal, et projekteerimistingimused on õiguspärased ning antud projekteerimistingimustega ei ole rikutud vaide esitajate subjektiivseid õigusi. Vajadus kavandada suurulukite läbipääs on avalikes huvides ning suurulukite läbipääsu kavandamine ei mõjuta vaide esitaja subjektiivseid õigusi ega sea takistusi maaüksuste majandamisele mahus, mis tingiks ka kompenseerimise vajadust.

**Olles tutvunud esitatud vaide aluseks olevate asjaoludega jätab Transpordiamet vaide täies ulatuses rahuldamata.**

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Janno Sammul  
direktor  
teehoiuteenistus

Hans Keskrand  
59819102, Hans.Keskrand@transpordiamet.ee