



TRANSPORDIAMET

Kaspar Lind
ATTELA Advokaadibüroo OÜ
kaspar.lind@attela.ee

Teie 02.08.2023

Meie 18.09.2023 nr 1.2-2/23/16939-5

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. 02.08.2023 esitati Transpordiametile vaie, milles vaide esitaja on taotlenud korralduse tühistamist.
- 1.3. 08.08.2023 palus Transpordiamet vaide esitajal vaiet täiendada, kuivõrd vaie ei vasta HMS §76 sätestatud vaide nõuetele. Vaidest ei nähtu vaide esitaja nimi või nimetus, postiaadress ja sidevahendite numbrid.
- 1.4. 08.08.2023 andis vaide esitaja teada, et vaide esitaja andmed on lisatud volituses, ning täpsustas kirjas vaide esitaja andmeid.

- 1.5. 14.08.2023 andis Transpordiamet teada, et loeb 08.08.2023 esitatud täpsustava kirjaga puudused kõrvaldatuks ning teatas vajadusest vaiet täiendavalt uurida ja pikendas HMS §84 lõike 2 alusel vaide läbivaatamise tähtaega kuni 30 päeva võrra.

2. Transpordiameti seisukohad ja põhjendused

- 2.1. Transpordiamet on seisukohal, et vaide tuleb jätta täies ulatuses rahuldamata.
- 2.2. Punktis 2.1 toob vaide esitaja välja, et projekteerimistingimuste andmine ei ole kooskõlas seadusega, sest sellega muudetakse olemuslikult kehtivat Puru, Pumba, Geelia, Järve tee 1, Järve tee 2, Pillalalu, Kiigemäe ja lähiala detailplaneeringut (edaspidi Puru detailplaneering). Ristmiku kaotamine muudaks Puru detailplaneeringu realiseerimatuks, sest kaob peamine juurdepääs planeeringualale ja tekib tupiktänav. Projekteerimistingimused ei saa eirata asjaolu, et detailplaneering ja ka üldplaneering peavad arvestama muuhulgas riigiteedega, mis külgnevad või mõjutavad otseselt planeeringuala. See mõju ja seos on aga vastastikune. See omakorda tähendab seda, et projekteerimistingimused ei saa ilma seadusliku aluseta nii üldplaneeringu kui detailplaneeringu tasemel tuua kaasa nende planeeringute sisulist muutmist kuni selleni, et vastavad planeeringud kaotavad igasuguse mõtte ja sisu tulenevalt projekteerimistingimustest. Seda ei luba vaide esitaja hinnangul ka kehtiv õigus, mis seab nii üldplaneeringu (PlanS § 93) kui detailplaneeringu muutmisele (PlanS § 140 lg 7 väga selge piiri ja nõuab üldreegli kohaselt uue planeeringu kehtestamist (PlanS § 140 lg 8). Vaide esitaja hinnangul näeb küll EhS § 27 ette võimaluse anda projekteerimistingimusi teatud tingimusel, kuid EhS §27 lg 2 näeb ette tingimused, mida peab arvestama. Vaide esitajale jääb sealjuures arusaamatuks, milline õigusaktide muudatus on selline, mis tingiks Puru detailplaneeringu muutmise EhS § 27 lg 1 p 3 kohaselt. Teehoiukava see kindlasti olla ei saa, kuigi see on ainus dokument, millest lähtudes justkui on Transpordiamet oma tegevusi planeerinud. Peamise piirangu seab aga EhS § 27 lg 3, mille kohaselt on keelatud projekteerimistingimustega muuta kehtivat detailplaneeringut olemuslikult. Projekteerimistingimustega kavandatav lahendus ei täida üldplaneeringuga seatud eesmäärke Küllitses sotsiaalse infrastruktuuri arengu toetamiseks, suunates juurdepääsuga seotud liikluse, sh raskeliikluse, väikeasula teedele.

Transpordiamet ei nõustu vaide esitaja seisukohtadega. Planeerimisseaduse (PlanS) § 74 lg 5 kohaselt on üldplaneering projekteerimistingimuste andmise alus. Ehitusseadustik (EhS) § 26 lg 3 punkti 3 kohaselt tuleb projekteerimistingimuste andmisel arvestada üldplaneeringus määratud tingimusi. Eelduslikult väljendab üldplaneeringus toodu riigi, kohaliku omavalitsuse ja planeeringu territooriumil elavate isikute vahelist konsensust ruumilise planeerimise osas. EhS § 32 p 2 kohaselt tuleb jätta projekteerimistingimused väljastamata, kui projekteerimistingimused oleksid vastuolus üldplaneeringuga. Vastustaja kohustus projekteerimistingimuste andmisel üldplaneeringust lähtuma ja selles osas vastustajal kaalutlusruumi ei olnud. Transpordiameti hinnangul on projekteerimistingimused kooskõlas alal kehtiva Kambja valla üldplaneeringuga, sest üldplaneering näeb ette riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga laiendamise mitmerealiseks. Projekteerimistingimustega kavandatud liiklussõlmed asuvad samades asukohtades nagu on näidatud üldplaneeringus ning üldplaneering ei reguleeri millised ristmikud tuleb sulgeda või milliseid ei tohi sulgeda.

Transpordiamet on seisukohal, et projekteerimistingimused ei muuda Puru detailplaneeringut olemuslikult, sest detailplaneeringut on võimalik endiselt realiseerida detailplaneeringus seatud tingimustel. Projekteerimistingimustega kavandatud lahendus ei läbi Puru detailplaneeringu hoonestusalasid ning projekteerimistingimustega kavandatakse Jõhvi–Tartu–Valga maanteega paralleelsed kogujateed, mis muudavad kohaliku teedevõrgu

läbivaks ja võimaldavad detailplaneeringu alalt liikuda kõikides suundades ja vastupidi, mistõttu ei ole väide, Külitse järve tee muutub tupikuks, asjakohane. Transpordiamet on seisukohal, et projekteerimistingimustega parandatakse oluliselt ligipääsetavust detailplaneeringu alale, sest detailplaneeringus näidatud lahenduse kohaselt ei olnud võimalik ilma suuri ümbersõite vältimata liikuda detailplaneeringu alale näiteks Valga poolt Tartu poole sõites. Muuhulgas pidanuks kohalik Külitse elanik detailplaneeringus näidatud lahenduse korral Tartusse sõitmiseks tegema vähemalt 3km pikkuse ringi, sest vasakpööre Tartu poole ei ole parempöoretega ristmiku puhul võimalik. Viitamine EhS §27 lõikele 1 on Transpordiameti hinnangul õigustatud, sest projekteerimistingimused on detailplaneeringu ala vahetus läheduses ning muudetakse detailplaneeringu vahetus läheduses paikneva ristmiku liikluskorraldust. EhS § 27 lg 4 punkti 7 kohaselt võib muuta liikluskorralduse põhimõtteid. Lisaks eeltoodule asub parempöoretega ristmiku lahendus Puru detailplaneeringu põhijoonisel detailplaneeringu alalt väljas – detailplaneering ei saa omada nimetatud ristmiku osas regulatiivset toimet.

Võttes arvesse, et projekteerimistingimused ei muuda Puru detailplaneeringut olemuslikult, on projekteerimistingimused õiguspärased ning puudub vajadus Puru detailplaneeringut muuta või tunnistada kehtetuks.

Transpordiamet on korralduse andmisel kaalunud parempöoretega ristmiku kavandamist Külitse järve teele, kuid kaalumise käigus leidnud, et suundristmiku rajamine Külitse järve teele ei ole Majandus- ja taristuministri 5.08.2015. a määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ (edaspidi projekteerimisnormid) ja Transpordiameti 11.03.2022 käskkirjaga nr 1.1-7/22/64 kinnitatud Ristmike vahekauguse ja nähtavusala määramise juhendi (edaspidi ristmike juhend) kohaselt lubatud. Transpordiamet kaalus muuhulgas ka Külitse järve teele suundristmiku kavandamist ja Arako tee ristmiku ära jätmist, kuid ka selle ettepanekuga otsustas Transpordiamet mitte arvestada. Selgitused on toodud korralduse lisa 2 „Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel“ lk 88-90.

Transpordiameti hinnangul ei ole võimalik ega realistlik lahendada Külitse järve tee ristmikku täpselt Puru detailplaneeringus näidatud kujul alljärgnevatel põhjustel:

1. Külitse järve tee on Külitse aleviku keskust läbiv tänav, mis on kitsas ja mis kulgeb läbi elamualade. Kambja vald on varasemalt oma kirjades viidanud sellele, et Külitse järve teel liiklemine on ohtlik, sest sellel teel puudub kergliiklustee, tee on kurviline ning kiiruspiirangutest ei peeta kinni. Transpordiamet selgitab, et sujuv maanteelt maha pööramise võimalus on tõenäoliselt põhjus, miks praeguses olukorras ei peeta kiiruspiirangust kinni. Erinevatel teedel on erinev liikluskeskkond ja liiklejatel on erinevad ootused. Järsku ühest (kiire liiklusega) keskkonnast teise (aeglase liiklusega) keskkonda sattumine vajab harjumist ning kui see juhtub liiga järsku, siis liikleja ei tunnetata enda sõidukiirust. See võib põhjustada otsesest ohtu tee ääres liikuvatele jalakäijatele ja jalgratturitele. Selline teede kavandamine oleks vastuolus ka hierarhilise teedevõrgu kavandamise põhimõtetega, mis on käsitletud linnatänavate standardis ja mida saab kohaldada Külitse järve teele. Sellest tulenevalt tuleks enne maanteelt maha pööramist ja Külitse järve teele suundumist liiklust rahustada.

2. Külitse järve tee piirkonda on vajalik kavandada bussipeatused. Parim viis nende kavandamiseks oleks kavandada sarnane suundristmik, nagu Arako teele. Vastasel juhul tuleb kiirendus- ja aeglustusradade tõttu viia bussipeatus inimestest väga kaugemale, või tekiks konfliktid kiirendusrajal aeglustuva bussi ja kiirendava sõiduki vahel. Nimetatud küsimust on Transpordiamet käsitlenud ka korralduse lisa 2 lk 88.

3. Projekterimistingimustega kavandatakse alates Kõlitsse järve teest maanteega paralleelne kogujatee Tartu suunas. Nimetatud kogujatee asub maanteele küllaltki lähedal, mis seab piiranguid ohutu ristmiku kavandamiseks Kõlitsse järve teele. Variandid on ristmiku kaugemale viimine Jõhvi–Tartu–Valga maantee ristmikust (minnes läbi Puru detailplaneeringu hoonestusalade) või ringristmiku kavandamine, mis tagab ohutuse ja rahustab liiklust enne Kõlitsse järve teele sõitmist. Maanteega paralleelse kogujatee eesmärk on võimaldada juurdepääsu kõikidele elanikele ja ettevõtetele, kes külgnevad maanteega, ning Kõlitsse elanikele Tartu suunas sõitmise võimaldamine. Kogujatee ära jätmise ei oleks mõeldav eelkõige Kõlitsse elaniku liikumisvajadusi arvestades.

Tulenevalt eeltoodust kaalus Transpordiamet sarnase suundristmiku kavandamist Kõlitsse järve teele, nagu on kavandatud Arako teele, ning Arako tee suundristmiku ära jätmist, kuid otsustas ettepanekut mitte arvestada korralduse lisas 2 lk 88-90 välja toodud põhjusel.

- 2.3. Vaide punktis 2.2.1 toob vaide esitaja välja, et vaide esitajal tekkis kinnistut soetades (novembris 2021) detailplaneeringust lähtudes õiguspärane ootus detailplaneeringus näidatud juurdepääsule ning see oli kinnisasja ostmisel peamine argument. Seda arvestades oli vaide esitaja nõus sellise kinnistu soetama ja maksma sedavõrd kõrget hinda. Vaide esitaja tegevus on jaekaubanduse tarbeks partneritele kauplusehoonete püstitamise ning just seetõttu omandas vaide esitaja Kiigemäe tee 2 kinnisasja, sest ta lähtus kehtivast detailplaneeringust. Tänapäevaks on vaide esitaja realiseerinud ka detailplaneeringus ettenähtu ja püstitanud kauplusehoone, välja ehitanud kommunikatsioonid ning ka ligipääsud ja parkimisvõimalused. Vastav kinnistu on antud pikaajaliselt kasutusse ning selle tehingu aluseks on selge rahaline arvestus.

Transpordiamet on seisukohal, et projekterimistingimustega ei muudeta piirkonnale juurdepääsu sellisel määral, mis halvendab kinnistute arendamise võimalikkust. Projekterimistingimustega kavandatakse maanteega paralleelne teedevõrk terves ulatuses alates Lemmatsi liiklussõlmest kuni Kõlitsse liiklussõlmeni. Nimetatud teedevõrk tagab muuhulgas selle, et Puru detailplaneeringu alale pääseb ka Valga-Tartu suunal sõitev liikleja, mida detailplaneeringuga näidatud lahendus ei võimaldanud. Samuti võimaldab projekterimistingimustega kavandatav lahendus tulla näiteks vastvalminud poodi ka ümbruskaudsete külade (Näiteks: Täsvere, Laane, Nõgiaru, Soosilla külad) elanikel, millele Puru detailplaneering samuti mõistlikku lahendust ei pakkunud.

Kinnistut ostes oleks Transpordiameti hinnangul pidanud vaide esitaja võtma arvesse, et sellel kinnistul olev detailplaneering on enam kui 10 aasta vanune, ning uurima vähemalt kohalikult omavalitsuselt kas nad on teadlikud võimalikest piirkonna arengutest soetatava kinnistu lähialal. Transpordiamet on Kõlitsse järve teele teistsuguse lahenduse kavandamist plaaninud juba alates 2017. a septembrist, mil alustati varasema 2009.a Tartu–Elva lõigu eelprojekti kaasajastamist ja eskiisprojekti koostamist. Eskiisprojekti koostamise töökoosolekutele kaasati ka Kambja valla esindajad, kes on kavandatavast lahendusest olnud algusest peale teadlikud. Samuti andis Transpordiamet 18.07.2022 kirjaga nr 7.1-2/22/15546-2 (vaideotsuse lisa 1) Kambja vallale teada, et Kiigemäe tee 2 kinnistule (katastritunnusega 94901:005:1640) ehitusloa andmisel tuleb huvitatud isikul arvestada asjaoluga, et Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise realiseerumisel Kõlitsse järve tee ristmik suletakse. Vaatamata eelpool nimetatud riskidele otsustas detailplaneeringu arendamisest huvitatud isik arendamisega edasi minna.

- 2.4. Vaide punktis 2.2.2 viitab vaide esitaja riigikohtu otsusele (RKHKo nr 3-20-19 p 17), milles selgitatakse, et *projekterimistingimused pole samastatavad detailplaneeringuga, sõltumata*

sellest, kas nende väljastamiseks viiakse läbi avatud menetlus või mitte. PlanS § 124 lg 2 kohaselt on detailplaneeringu eesmärk eelkõige üldplaneeringu elluviimine ja planeeringualale ruumilise terviklahenduse loomine. Detailplaneering on lähiaastate ehitustegevuse alus. Detailplaneeringu alusel tehakse põhimõtteline otsus, milliseks kujuneb planeeringuala lähiaastate kasutus ning milliseid ehitusõiguslikke objekte võib tulevikus planeeringualale rajada (vt ka PlanS § 3 lg 1). Detailplaneering koostatakse kohaliku omavalitsuse üksuse territooriumi osa kohta (PlanS § 124 lg 1) ning selle koostamisel võetakse arvesse planeeringuala ning selle lähiala tervikuna. Detailplaneering ei ammendu ehitusloa realiseerimisel, vaid planeeringuga hõlmatud alal on võimalik ehitusõigust realiseerida korduvalt (nt lammutades varasema ehitise ja ehitades uue). Seega pole detailplaneering üksnes konkreetse ehitusloa menetluses antav eelhaldusakt, vaid hõlmab kinnistu lähiaastate ehitustegevust ja maakasutust loamenetluste üleselt. Eeltoodu annab ka aluse, et kinnistu soetamisel saab lähtuda peamiselt kehtivast detailplaneeringust kui kõige olulisemast dokumendist. Just detailplaneeringust lähtudes saab omanik kavandada enda majandustegevust ja teha otsuseid. Kinnistu soetamisel ja edasiste otsuste tegemisel ei saanud ega pidanudki vaide esitaja lähtuda mingitest muudest aktidest või dokumentidest ning arvestama muuhulgas sellega, et tulevikus muutub vastav detailplaneering olemuslikult ja nii, et kaob üks peamine ja oluline ligipääs Külitse Järve mahasõidu näol.

Transpordiamet on seisukohal, et projekteerimistingimused ei muuda Puru detailplaneeringut olemuslikult. Ühe piirkonna detailplaneering ei saa rahvusvahelise tähtsusega riigiteele seada selliseid piiranguid, mis ei luba selle tee ümberehitamist nõuetele vastavaks või selle tee asukoha muutmiseks. Menetluse käigus esitati Transpordiametile muuhulgas ka ettepanek viia maantee Külitsest mööda uuele trassile. Selle ettepanekuga arvestamise korral oleks kogu Jõhvi–Tartu–Valga maantee liiklus viidud Puru detailplaneeringu alast kaugemale ning tekitanud Puru detailplaneeringu piirkonnale samaväärse olukorra nagu tekitavad projekteerimistingimused täna – planeeringualasse suunduv tee teenindab vaid kohalikku liiklust. Antud menetluse käigus otsustati siiski selle ettepanekuga mitte arvestada, tulenevalt majanduslikest ja keskkonnakaalutlustest. Küll aga on tagatud juurdepääs kõikidest suundadest detailplaneeringu alale.

Puru detailplaneeringu mõistes on liikluse seisukohast oluline, et oleks tagatud ühendus nii Tartu kui Valga suunas ning projekteerimistingimuste kohaselt need ühendused tagatakse. Erinevalt Puru detailplaneeringus näidatud lahendusest, on projekteerimistingimustega tagatud ka ühendused detailplaneeringu alalt Tartu suunas ning Valga suunast detailplaneeringu alale, mis detailplaneeringuga kavandatud lahenduse kohaselt oleks tekitanud liiklejatele mitme kilomeetri pikkuseid ümbersõite. Seega võimaldavad projekteerimistingimused võrreldes detailplaneeringus näidatud lahendustega paremaid liikumisvõimalusi.

- 2.5. Vaide punktis 2.2.3 ei nõustu vaide esitaja varasema menetluse käigus Transpordiameti esitatud seisukohaga, et tuginedes Puru detailplaneeringule ei saanud tekkida põhjendatud ootust, et Külitse Järve tee mahasõit säilib, kuivõrd Puru detailplaneeringu seletuskirjas peatüki nr 4.2 all „Planeeringuala kontaktvööndi funktsionaalsed seosed“ on öeldud järgmist: „Peamised ühendusteel Tartu linnaga on tagatud planeeringualaga piirneva Külitse-Haage kõrvalmaantee kaudu, mis viib Jõhvi-Tartu-Valga põhimaanteele ja põhjapool edasi Tartu-Viljandi tugimaanteele (ca 4,3km).“ Viidatud peatükk Puru detailplaneeringus kirjeldab planeeringualaga seonduvat faktilist olukorda detailplaneeringu kehtestamise ajal (st milline on faktiline seis). Olemasoleva olukorra kirjeldus ei oma samasugust õiguslikku tähendust (st siduvust) kui planeeringulahendus ise. Seejuures võib

ka Transpordiamet ise veenduda, et detailplaneeringu tegemise ajal ei olnud võimalik lugeda ühestki allikast välja konkreetseid plaane ja kavasid seoses Külitse Järve mahasõiduga. Need plaanid on ilmselgelt tekkinud hiljem, sest vastasel juhul ei oleks saanud kehtestada Puru detailplaneeringut.

Transpordiameti hinnangul on olemasoleva olukorra all kirjeldatud info detailplaneeringu seletuskirjas siiski oluline, sest Puru detailplaneeringuga ei muudeta kogu piirkonna funktsionaalseid seoseid ning detailplaneeringu koostamisel on sellega arvestatud. Kui lugeda Puru detailplaneeringu seletuskirja punkti 7.6 „Tänavate maa-ala piirid, liiklus- ja parkimiskorraldus sh ühistranspordi peatused“, siis seal räägitakse vaid sellest, et juurdepääs detailplaneeringualale on planeeritud Külitse järve teelt. Jõhvi–Tartu–Valga maanteed pole peatükis 7.6 mainitud. Parempöõretega ristmiku lahendus on joonisel näidatud kui kaasnev teine projekt, mis asub detailplaneeringu alalt väljas – detailplaneering ei saa omada nimetatud ristmiku osas regulatiivset toimet.

- 2.6. Vaide punktis 2.2.4 toob vaide esitaja välja, et sai lähtuda eelkõige kehtivast detailplaneeringust kui haldusaktist. Ühtegi seadusest tulenevat alust kahelda selle planeeringu kehtivuses või õiguspärasuses olla ei saanud. Eesti Vabariigi põhiseaduse kommentaaris on selgitatud (https://pohiseadus.ee/sisu/3481/paragrahv_10), et *usalduse kaitse põhimõtte nõuab halduse üksikaktide põhimõttelist püsijäämist ja nende muutmisel arvestamist sellega, kas isik on haldusakti õiguspärasust ja kehtivust usaldades muutnud oma elukorraldust või kasutanud ära haldusakti alusel saadud rahasumma. Ka sel juhul on haldusakti muutmine isiku kahjuks seaduses sätestatud tingimustel lubatud, kuid eeldab vastandlike huvide kaalumist (vt HMS § 67)*. Olukord, kus projekteerimistingimused muudavad olemuslikult detailplaneeringut, ei ole kooskõlas õiguspärase ootuse põhimõttega ja rikub usalduse kaitset. Vastupidine seisukoht õõnestab detailplaneeringu instituuti ja lubaks kehtivaid detailplaneeringuid eirata.

Transpordiamet on seisukohal, et projekteerimistingimused ei muuda Puru detailplaneeringut olemuslikult. Transpordiamet on menetluse käigus erinevaid huviseid kaalunud ning leiab, et avalik huvi ohutule liiklemisele Jõhvi–Tartu–Valga maanteel ning kohalike elanike liikuvusvajadused kaaluvad üles vaide esitaja soovi saada konkreetne lahendus, mis ei ole kooskõlas projekteerimismõõnetega.

3. Kokkuvõtvalt:

Transpordiamet on seisukohal, et projekteerimistingimused on õiguspärased, kooskõlas piirkonnas kehtivate planeeringutega ning antud projekteerimistingimustega ei ole rikutud vaide esitaja subjektiivseid õigusi. Vajadus tagada sujuv ja ohutu liiklus Jõhvi–Tartu–Valga maanteel, mis on ühtlasi ka üle-Euroopalisse transpordivõrgustikku kuuluv maantee ja mille üheks eesmärgiks on võimaldada pikemate vahemaade (s.h. riikide vaheliste) kiiremat ja ohutumalt läbimist, on kaalukam vaide esitaja soovist saada liikluslahendus, mis teeniks vaide esitaja ärihuve. Transpordiamet on teostanud õiguspäraselt haldusmenetluse seaduse § 4 lg 1 tulenevat diskretsiooniõigust, mille kohaselt haldusorganile on seadusega antud volitus kaaluda erinevate otsuste tegemist või valida erinevate otsuste vahel. Transpordiamet on oma kaalutusõigustest tulenevaid otsuseid põhistanud piisavalt ning vaide esitaja esitatud lahendustega mitteametlikult ei tähenda, et sellega rikutakse vaide esitaja subjektiivseid õigusi.

Lähtudes eelnevast on Transpordiamet seisukohal, et vaide tuleb jätta täies ulatuses rahuldumata.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Janno Sammul
direktor
teehoiuteenistus

Lisa 1. Transpordiameti 18.07.2022 kiri Kambja vallale

Tiit Vunk
59185199, Tiit.Vunk@transpordiamet.ee