



TRANSPORDIAMET

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve  
Amet  
info@ttja.ee

Teie 08.09.2025 nr 16-7/22-18228-066

Meie 17.10.2025 nr 7.2-4/25/15039-2

**AS Utilitas Tallinna Soojus soojuspumba  
mereveetorude trassi täiendatud  
hoonestusloa taotlusele arvamuse esitamine**

AS Utilitas Tallinn (registrikood 10811060; AS-i Utilitas Tallinna Soojus õiguseellane, edaspidi ka taotleja) esitas 29.12.2022 TTJA-le hoonestusloa taotluse soojuspumba toimimiseks vajalike mereveetorude trassi paigaldamiseks Tallinna reidile ning Tallinna lahte. Taotleja esitas 09.09.2024 TTJA-le hoonestusloa taotluse muutmise taotluse seoses mereveetoru eeldatava trassikoridori nihutamisega, millele TTJA küsis Transpordiameti arvamust.

Mereveetorude trassi planeeriti mitme kilomeetri pikkuselt tiheda laevaliiklusega alale: laevateele, sadama alale, selle sissesõidu alale ja ankrualale lähemale kui 0,5 meremiili. Taotletud torujuhtme paigaldamine piki laevateed oleks potentsiaalselt halvendanud tingimusi veeliikluseks. Sellisena häiriks mereveetoru laevaliiklust, kuna MSOS § 45 lg 8 keelab torujuhtme trassile lähemal kui 0,5 meremiili torujuhet kahjustada võivad tegevused, mis takistaks ankruala sihipärast kasutamist. Samuti tekiks risk, et laevade liikumisteele paigaldatud toru kahjustamisel laeva poolt võidakse laevale esitada kahjunõue.

Transpordiamet hindab mereveetorude trasside asukoha juures meresõiduohutuse aspekte. Vastavalt meresõiduohutuse seaduse (MSOS) § 48 lõikele 1 võib ehitustegevust piirata, kui see kahjustab veeliikluse ohutust. Vastavalt ehitusseadustiku § 113<sup>13</sup> lõike 1 punktile 6 keeldub pädev asutus hoonestusloa andmisest, kui hoonestusloa oluliseks osaks olev ehitus häiriks laevaliiklust laevateel või sadama akvatooriumis või veesõidukite ohutut sildumist.

Transpordiamet, konsulteerides huvigruppidega, esitas 16.10.2024 kirjaga nr 7.2-1/24/15951-2 arvamuse, milles nõustus AS Utilitas Tallinn mereveetorule hoonestusloa andmisega tingimusel, et sadama akvatooriumi piirist mere pool 0,3 meremiili ulatuses toru kaetakse või süvistatakse merepõhja vähemalt 3 m sügavusele või kruisikale äärde saabuvad laevad kasutavad pukserit, et tagatud oleks ka avariolukordades ankru kaotamise korral juhitavuse säilitamine, ning AS Utilitas Tallinn sõlmib vastutuskindlustuslepingu, mis tagab võimalike mereveetorust tulenevate kahjude kompenseerimise laevadele ja laevade vabastamise torule tekitatud kahjude hüvitamisest.

TTJA esitas 05.09.2025 kirjaga nr 16-7/22-18228-066 Transpordiametile arvamuse andmiseks AS Utilitas Tallinna Soojus 21.07.2025 TTJA-le esitatud täiendatud hoonestusloa taotluse muutmise

taotluse (parandatud TTJA märkuste alusel 27.08.2025). Transpordiamet pikendas arvamuse esitamise tähtaega 14.10.2025 ja täiendavalt kuni 20.10.2025.

Transpordiamet on tutvunud täiendatud taotlusega ning leiab, et uus lahendus on ohutum, kuna toru kattumine laevade liikumisteega on lühem ja seetõttu on sellega seotud riskid väiksemad. Samas jääb torujuhe siiski laevaliikluse ja sildumise seisukohast häirivaks, sest hädaolukorras (nt manöövri ebaõnnestumisel ankruga pidurdamisel) võib laev toru vigastada, mille järel laevaomanikule saaks esitada kahjunõude. Lisatud joonisel on näha, et kruisilaevad manööverdavad ka kavandataval hoonestusloa alal. Seetõttu peab toru rajamisel võtma kasutusele abinõud, mis vähendavad häiringuid laevaliiklusele ja tagavad, et laevaomanik ei vastuta torule tekkiva kahju eest.

Vastavalt võlaõigusseaduse § 1045 lõike 2 punktile 2 ei ole kahju tekitamine õigusvastane, kui kannatanu nõustus kahju tekitamisega, välja arvatud juhul, kui nõusoleku andmine on vastuolus seaduse või heade kommetega. Hoonestusloa taotleja on Transpordiametile saadetud kirjavahetuses maininud, et on nõus ja teadlik toru paigaldamisega seotud riskidest sadama piirkonnas ja võimaliku toru vigastamise korral ei nõua laevalt kahju hüvitamist.

Eeltoodut arvestades leiame, et taotletud hoonestusloa alale mereveetoru rajamiseks hoonestusõiguse seadmisel tuleb rakendada abinõusid, mis vähendavad eelkirjeldatud häiringut laevaliiklusele ja laevade sildumisele, näiteks kinnitab taotleja, et loobub kahjunõudest laevaomaniku vastu võimaliku toru vigastamise korral.

MSOS § 45 lõikega 8 vastuolu kõrvaldamiseks kaalume jätkuvalt seaduse muutmise ja ankruala vähendamise võimalusi.

Taotlusest ei selgu, kui sügavale toru veevõtutornid jm osad jäävad. Toru osad peavad jääma sügavamale kui ametlik (vähim) sügavus Vanasadama kruisilaevade kaide ääres, et nad ei ohustaks kaide äärde ja sealt ära manööverdavaid laevu. Arvestades kruisilaevade kaide ääres manööverdavate laevade poolt torule tekitatava riskiga, eelistame toru paigaldamist võimalikult hoonestusloa ala idapoolsesse serva.

Leiame, et arvestades kavandatava toru paigaldamist intensiivse laevaliiklusega piirkonda oleks mõjude pildi terviklikkuse huvides asjakohane KMH eelhinnangus käsitleda sotsiaalmajanduslike mõjude hulgas ka võimalikke mõjusid laevaliiklusele või nende puudumist. Palume edaspidi laevaliikluseks kasutatavatel aladel või neid mõjutada võivatel juhtudel keskkonnamõjude hindamisel ka neid mõjusid hinnata.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Kert Süsmalainen

juhataja

laevateede ja sadamate osakond

Lisa: Aastatel 2022-2024 Vanasadama kruisilaevade kaisid külastanud laevade sõidujooned

Pärtel Keskküla

5243837, Partel.Keskkyla@transpordiamet.ee