

Transpordiamet

Valge 4, 11413 Tallinn

e-post: info@transpordiamet.ee

30.06.2022

VAIE

Transpordiameti 01.06.2022 korraldusele nr 1.1-3/22/419

Vaide esitaja: MAVE Varahalduse OÜ
Registrikood: 10515633
Pärnu mnt 160, 11317 Tallinn
e-post: marge.sophie@mave.ee

Vaide esitaja lepinguline esindaja: vandeadvokaat Villy Lopman
Advokaadibüroo RASK
Rotermanni 8, 10111 Tallinn
tel: 618 0820, faks: 618 0821
e-post: menetlus@rask.ee

Vaideorgan: Transpordiamet
Valge 4, 11413 Tallinn
e-post: info@transpordiamet.ee

Vaide esitaja taotlus:

1. tunnistada kehtetuks Transpordiameti 01.06.2022 korraldus nr 1.1-3/22/419 ja sellega antud projekteerimistingimused osas, milles kavandatud riigitee 96 Tallinn–Peetri alevik–Tallinn läbib Läike tee 32 (katastritunnusega 65301:001:2643) kinnistut;
2. teha ettekirjutus asja uueks otsustamiseks.

I ASJAOLUD

1. 16.07.2021 teavitas Transpordiamet kirjaga nr 8-1/21-192/17539-1 MAVE Varahalduse OÜ-d (edaspidi vaide esitaja või MAVE) riigitee 96 Tallinn - Peetri alevik - Tallinn (Tallinna väikese ringtee) ehitusprojekti koostamiseks projekteerimistingimuste menetlusse kaasamisest.
2. 02.08.2021 esitas MAVE Transpordiametile oma seisukoha Tallinna väikese ringtee projekteerimistingimuste eelnõu osas, milles selgitas, et Tallinna väikese ringtee planeerimine Läike tee 32 kinnistule ei ole MAVE Varahalduse OÜ seisukohast kohane, vajalik ega proportsionaalne. Sellest lähtuvalt tegi MAVE Transpordiametile ettepaneku projekteerimistingimuste eelnõu täpsustamiseks selliselt, et Läike tee 32 kinnisasi eemaldatakse ringtee ehitustegevusega hõlmatud kinnisasjade nimekirjast.

3. 19.01.2022 seisuga ei ole vaide esitaja saanud Transpordiametilt tagasisidet seoses 02.08.2021 esitatud seisukohaga, mistõttu saatis vaide esitaja Transpordiametile kirja vastava märkusega.
4. 18.02.2022 vastas Transpordiamet vaide esitajale kirjaga nr 8-1/21-192/17539-18, milles selgitati, et Transpordiamet vastab projekteerimistingimuste menetluse käigus tulnud arvamustele ja ettepanekutele koos projekteerimistingimuste andmise korraldusega.
5. 19.04.2022 kirjaga nr 8-1/21-192/18891-4 kinnitas Transpordiamet, et on teadlik MAVE Varahalduse OÜ poolsetest ettepanekutest ja arvamusest, mis esitati Tallinna väikese ringtee projekteerimistingimuste menetluse käigus, ning Transpordiamet vastab saabunud ettepanekutele projekteerimistingimuste andmise korraldusega
6. 01.06.2022 korraldusega nr 1.1-3/22/419 andis Transpordiamet projekteerimistingimused riigitee 96 Tallinn–Peetri alevik–Tallinn (Tallinna väikese ringtee) ehitusprojekti koostamiseks. Korraldus edastati vaide esitajale 03.06.2022.
7. Käesolevaga esitatakse vaie Transpordiameti 01.06.2022 korralduse nr 1.1-3/22/419 osaliseks kehtetuks tunnistamiseks osas, milles kavandatav riigitee 96 Tallinn–Peetri alevik–Tallinn läbib Läike tee 32 kinnistut. Vaie on esitatud tähtaegselt.

II ÕIGUSLIKUD PÕHJENDUSED

8. Projekteerimistingimused on eelhaldusaktiks HMS § 52 lg 1 p 2 tähenduses (3-3-1-25-02, p 16).¹ Vastavalt HMS § 52 lg-le 2 kohaldatakse eelhaldusakti suhtes haldusakti sätteid.
9. HMS § 54 lg 1 kohaselt on haldusakt õiguspärane, kui ta on antud haldusorgani poolt andmise hetkel kehtiva õiguse alusel ja sellega kooskõlas, proportsionaalne, kaalutusvigadeta ning vastab vorminõuetele.
10. HMS § 72 lg 1 p 2 kohaselt võib vaidemenetluses nõuda haldusakti osa kehtetuks tunnistamist, kui seadus ei piira haldusakti osalist vaidlustamist. Praegusel juhul ei piira seadus projekteerimistingimuste osalist vaidlustamist.
11. Transpordiamet ei ole järginud projekteerimistingimuste andmisel HMS § 54 lg 1 nõudeid. Transpordiameti poolt antud eelhaldusakt on formaalselt õigusvastane ärakuulamiskohustuse rikkumise tõttu ning materiaalselt õigusvastane, sest Transpordiamet on rikkunud kaalutusreegleid ning projekteerimistingimused ei ole proportsionaalsed.
12. Projekteerimistingimuste menetlus on tavapärane haldusmenetlus,² seega kehtivad selle suhtes kõik HMS-ist haldusmenetlusele tulenevad nõuded. Ehs § 31 lg 3 sätestab, et pädev asutus kaasab projekteerimistingimuste menetlusse taotluses märgitud kinnisasja omaniku, kui taotlust ei ole esitanud omanik, ja vajaduse korral kinnisasjaga piirneva kinnisasja omaniku. Tegemist on HMS § 11 lõike 1 punkt 3 kohase kaasamisega, kus kolmandate isikutena HMS mõttes on käsitletud kinnisasja omanikku ja piirneva kinnisasja omanikku.³ Järelikult tuleb nendele isikutele tagada ka kõik HMS-ist tulenevaid menetluslikke garantiisid – mh õigus olla ära kuulatud (HMS § 40) ning õigus, et nende õigusi ja põhjendatud huvisid kaalutakse (Ehs § 31 lg 5; HMS § 4 lg 2) (vt ka RKKo 3-17-2023, p 22).
- ***Transpordiamet on rikkunud ärakuulamiskohustust***
13. HMS § 40 lg 1 sätestab, et enne haldusakti andmist peab haldusorgan andma menetlusosalisele võimaluse esitada kirjalikus, suulises või muus sobivas vormis asja kohta oma arvamus ja vastuväited. Menetlusosalise õigusele olla ära kuulatud vastab haldusorgani kohustus menetlusosaline ära kuulata ning võtta tema poolt esitatud teave haldusakti andmisel arvesse (RKO 3-3-1-82-03, p 17).
14. Riigikohus on rõhutanud, et ärakuulamisõigusel on eriline roll isiku õiguste kaitsel ning mida ulatuslikum on haldusorgani kaalutusõigus ja mida raskem on ärakuulamisviga, seda tõenäolisemalt mõjutab viga asja otsustamist. HMS §-st 58 tuleneb, et ärakuulamisõiguse rikkumisel võib kohus jätta haldusakti tühistamata üksnes juhul, kui kohus on veendunud, et isiku nõuetekohane ärakuulamine ei oleks toonud kaasa kaebaja jaoks soodsama haldusakti andmist. Ulatusliku kaalutusruumiga otsuste puhul saab see

¹ Projekteerimistingimused on ehitusloa suhtes eelhaldusakt, millega ehitusloa andev asutus määratleb siduvalt ära ehitise ehituslikud, arhitektuurilised jms tingimused. Seletuskiri ehitusseadustiku juurde. 07.12.2013. Lk 47.

² Seletuskiri ehitusseadustiku juurde. 07.12.2013. Lk 58.

³ Seletuskiri ehitusseadustiku juurde. 07.12.2013. Lk 59.



praktiliselt tähendada vaid olukordi, kui kaalutusõigus on kohtu arvates juhtumi erandlike asjaolude tõttu kahanenud ühe valikuni (vt RKHKo 3-3-1-76-12, p 14).

15. Ära kuulamisõiguse teostamine on tegelik ja efektiivne juhul, kui isikul on võimalik olla informeeritud akti eeldatavast resolutsioonist ja selle põhjendustest (RKHKo 3-3-1-52-13, p 34). Menetlusosalisele peab olema selge, millise sisuga tema õigusi puudutav haldusakt võidakse välja anda ning millised on akti andmise peamised põhjused (Rko 3-3-1-82-03, p 17). Teisisõnu, haldusorgan täidab oma ära kuulamiskohustust vaid juhul, kui võimaldab menetlusosalisel esitada oma arvamuse olukorras, kus menetlusosalist on juba informeeritud antava haldusakti eeldatavatest tagajärgedest ning neid ajendanud põhjendustest.
16. Praegusel juhul on Transpordiamet küll võimaldanud vaide esitajal esitada oma arvamust kavandatavatest projekteerimistingimustest, teavitades vaide esitajat 16.07.2021 kirjaga nr 8-1/21-192/17539-1 projekteerimistingimuste menetlusest, ning vaide esitaja esitas oma arvamuse 02.08.2021. See ära kuulamine toimus aga olukorras, kus vaide esitaja ei teadnud, millised projekteerimistingimused eeldatavasti kehtestatakse. Oluline on arvestada, et projekteerimistingimusi sätestav korraldus oli antud 01.06.2022 ehk peaaegu aasta hiljem pärast vaide esitaja poolt oma arvamuse esitamist. Enne korralduse andmist ei ole vaide esitaja saanud sisulist tagasisidet esitatud arvamusele ja sisulistele alternatiivsete lahenduste kaalumisele. Vastupidi, 18.02.2022 teatas Transpordiamet vaide esitajale kirjaga nr 8-1/21-192/17539-18, et Transpordiamet vastab projekteerimistingimuste menetluse käigus tulnud arvamustele ja ettepanekutele koos projekteerimistingimuste andmise korraldusega. Sama on Transpordiamet kinnitanud ka 19.04.2022 kirjaga nr 8-1/21-192/18891-4. Seega sai vaide esitaja lõpliku seisukoha koos 01.06.2022 tehtud korraldusega. Asjas puudub sisuline ära kuulamine ehk ära kuulamise käigus esitatud seisukohtade sisuline hindamine.
17. Järelikult on Transpordiamet oluliselt rikkunud HMS § 40 lg-st 1 tulenevat ära kuulamiskohustust ning kuna projekteerimistingimuste kindlaksmääramisel teostab pädev asutus vaieldamatult ulatuslikku diskretsiooni (vt Rko 3-3-1-28-06, p 9), on ära kuulamisõiguse rikkumine eelhaldusakti tühistamise põhjuseks HMS § 58 tähenduses.

- **Transpordiamet on teinud olulisi kaalutusvigu**

18. Projekteerimistingimuste andmine on kaalutusotsuseks (EhS § 26 lg 3, § 32 p 5, vt Rko 3-3-1-28-06, p 9; TlnRnKm 3-19-1408, p 19). EhS § 31 lg 5 kohaselt juhul, kui projekteerimistingimuste eelnõu kohta esitatakse kooskõlastamise või arvamuste avaldamise käigus märkusi, võtab pädev asutus neid asjakohaselt arvesse või põhjendab arvestamata jätmist. HMS § 4 lg 2 kohaselt tuleb kaalutusõigust teostada kooskõlas volituse piiride, kaalutusõiguse eesmärgi ning õiguse üldpõhimõtetega, arvestades olulisi asjaolusid ning kaaludes põhjendatud huve.
19. Kohtupraktika kohaselt on kaalutusõiguse rikkumisega tegemist juhul, kui haldusorgan ei teosta kaalutusõigust, lähtub sobimatutest või ebaõigetest kaalutlustest või jätab mõne olulise asjaolu tähelepanuta (vt nr 3-3-1-54-03, p d 38–40 ja nr 3-3-1-81-07, p 16).
20. Detailplaneeringu koostamise kohustuse puudumise korral tuleb projekteerimistingimuste andmisel arvestada paljude asjaoludega, millest olulisimad on soovitava ehitise asukohas väljakujunenud olemasolev keskkond, sealhulgas hoonestusalad.⁴
21. Transpordiamet on jätnud oma diskretsiooniõigust teostamata, mis on oluliseks kaalutusveaks ning haldusakti tühistamise aluseks. Transpordiamet jättis täiesti kaalumata kavandatava ringtee kulgemise võimalust selliselt, et see ei puudutaks Läike tee 32 kinnistut.
22. **Esiteks** osutab Transpordiameti diskretsiooniõiguse teostamata jätmisele järgmine. Transpordiamet on toonud välja järgmise põhjenduse, miks Tallinna väike ringtee on projekteerimistingimustega määratud kulgema Läike tee 32 kaudu:

„Tallinna väikest ringteed on kajastatud Harju maakonnaplaneeringus 2030+, Rae valla kehtivas üldplaneeringus ning käsitletakse ka koostatavas Rae valla põhjapiirkonna üldplaneeringus. Tallinna väike ringtee on kavandatud planeeringujärgsesse asukohta.“⁵

⁴ Kergandberg, P.; Kase, A. Ehitusõiguse käsiraamat. AS Äripäev, 2022; lk 56.

⁵ Transpordiameti 01.06.2022 korralduse nr 1.1-3/22/419 lisa 2. Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel. Lk 20.



23. Asjaolu, et planeerimisdokumentidega oli Tallinna väike ringtee kavandatud - määratlemata asukohas – kulgema Läike tee 32 piirkonnas, ei tähenda, et Transpordiamet oli varasemate otsuste tõttu õigustatud ja kohustatud projekteerimistingimustega kavandama ringtee Läike 32 kinnistu peale. Rae valla üldplaneeringu seletuskirjas on kaks korda eraldi rõhutatud, et üldplaneeringuga kavandatud teede asukohad on indikatiivsed ning täpsustuvad detailplaneeringute ja projektide koostamise käigus. Täpsemate asukohtade selgumisel kooskõlastatakse lahendused ka maaomanikega.⁶
24. Teisisõnu planeerimisdokumentidele vaatamata säilis Transpordiametil nii õigus kui ka kohustus teostada oma diskretsiooniõigust, kooskõlastades lahendused maaomanikega, ning tee kavandamisel kaaluda kõiki olulisi asjaolusid. Transpordiameti poolt toodud väitele (tee asukoht planeerimisdokumentides) tuginemine viitab sellele, et tegelikult on Transpordiamet diskretsiooniõigust teostamata lähtunud planeeringutega kavandatud tee asukohast ning teinud nn automaatotsuse.
25. Seda enam, automaatotsuse tegemisele ja MAVE seisukoha täielikule kaalumata jätmisele viitab selgelt ka asjaolu, et Transpordiamet on toonud välja täpselt samasuguse üldplaneeringule viitava põhjenduse veel kaheksale ringtee poolt läbitavate kinnisasjade omanike arvamustele (ehk kõikidele alternatiivlahenduste kohta pärivatele kinnisasjade omanikele), milles üheski pole Transpordiamet tee kulgemist mööda konkreetset kinnisasja sisuliselt põhjendanud.⁷
26. Üldplaneeringus väljatoodud nõude kohta kooskõlastada ringtee kulgemise lahendused maaomanikega selgitas Transpordiamet, et tõlgendab kooskõlastamise nõuet kui suunist teha maaomanikega koostööd asjakohase menetlusvormi kaudu ehk küsides EhS § 31 lg 3 ja lg 4 p 2 alusel arvamust.⁸ Vaide esitaja on seisukohal, et üldplaneeringus väljatoodud nõude täitmiseks ei piisanud formaalsest arvamuse küsimusest, vaid Transpordiametil lasus kohustus realselt ja sisuliselt kaaluda maaomanike arvamusi ja väiteid seoses ringtee lahendustega. Vastav üldplaneeringu tingimuse tõlgendus on kooskõlas diskretsioonireeglite ja uurimispõhimõtetega. Transpordiamet on aga jätnud kooskõlastamise kohustuse täielikult täitmata nii konkreetset vaide esitaja puhul kui ka eelnevat kinnitavalt teiste kinnisasjade omanike puhul.
27. Ebaõige on Transpordiameti väide, et vastavalt EhS § 31 lg 4 p-le 2 puudub Transpordiametil kohustus projekteerimistingimuste käigus kooskõlastada projektilahendust piirinaabritega. Asjaolu, et EhS § 31 lg 4 p 2 vastavat kohustust selgesõnaliselt ette ei näe, ei muuda Transpordiametil HMS-ist lasuvat kohustust rakendada uurimispõhimõtet (HMS § 6), selgitades välja kõiki asjas tähtsust omavaid asjaolusid, ning diskretsiooniõigusest tulenev kohustus kaaluda otsuse langetamisel asjas olulist tähtsust omavaid asjaolusid (HMS § 4). Kinnisasjade omanike arvamused ringtee kulgemise trajektoori kohta on kahtlemata asjas olulist tähtsust omavateks asjaoludeks, mistõttu pidi Transpordiamet vastavaid väiteid vähemalt kaaluma, mida Transpordiamet on aga jätnud tegemata.
28. Transpordiameti väljatoodud selgitus, et Tallinna väikese ringtee planeerimisel on kaalutud mitut erinevat lahendust, ei muuda asjaolu, et tee kulgemise geograafilist paiknemist üldiselt ning selle kulgemist konkreetset Läike tee 32 kaudu, ei ole üldse kaalutud. Transpordiameti poolt viidatud erinevad lahendused erinevad ainuüksi oma tehnilise lahenduse (ringristmik või viadukt), mitte asukoha poolest, mis järeldub KMH-i aruande lisas 4 toodud alternatiivide selgitusest ja kaardilisest illustatsioonist (esimene alternatiiv on märgistatud sinise ja teine alternatiiv punasega)⁹:

⁶ Rae valla üldplaneering. Seletuskiri. Mai 2013; lk 61 ja 102.

⁷ Vt Transpordiameti 01.06.2022 korralduse nr 1.1-3/22/419 lisa 2. Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel. Piirnevate kinnisasjade omanike arvamused nr 1, 2, 4, 6, 8, 11 ja 16; kaasatud kooskõlastaja arvamus nr 10.

⁸ Transpordiameti 01.06.2022 korralduse nr 1.1-3/22/419 lisa 2. Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel. Lk 23.

⁹ Riigitee nr 96 Tallinn-Peetri alevik-Tallinn (Tallinna väikese ringtee) eelprojekti keskkonnamõju hindamine. Keskkonnamõju hindamise aruanne; 07.04.2022. Lisa 4 - VARIANTIDE VÕRDLOUS; lk 6.





29. Eelnevalt toodud kaardilt on näha, et mõlema alternatiivi korral oli tee kavandatud Läike tee 32 kinnistu kaudu. Järelikult, vaatamata ringtee Tallinn-Tartu maanteega ristumise realiseerimise erinevate alternatiivide kaalumisele, ei ole Transpordiamet üldse kaalunud kavandatava ringtee kulgemise võimalust selliselt, et see ei puudutaks Läike tee 32 kinnistut. Mõistlikku vaidlust ei saa olla selles, et selline automaatotsus tähendab kaalutusõiguse täielikku teostamata jätmist, mis on haldusakti tühistamise aluseks (vt nr 3-3-1-54-03, p-d 38-40 ja nr 3-3-1-81-07, p 16).
30. **Teiseks** osutab asjaolule, et Transpordiamet ei ole sisuliselt kaalunud ringtee kulgemise võimalust selliselt, et see ei puudutaks Läike tee 32 kinnistut, see, et Transpordiamet on arvamuste ja kooskõlastuste koondtabelis toonud välja asja lahendamise vaatevinklist täiesti sobimatuid kaalutlusi. Transpordiamet on arvamuste ja kooskõlastuste koondtabelis toonud põhjendusena, miks Tallinna väikese ringtee planeerimine Läike tee 32 kinnistule on kohane, vajalik ja proportsionaalne, muuhulgas järgmise:
- „Lisaks piirdub Läike tee 32 kinnistu riigiteega nr 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa, millel on piirangud seoses avalikult kasutatava tee kaitsevööndiga. Maa-ameti kaardirakendusest mõõtes paikneb Läike tee 32 kinnistu ca 3043 m² ulatuses avalikult kasutatava tee kaitsevööndis. Avalikult kasutatava tee kaitsevööndi alas paikneb ca 3044 m² Läike tee 32 kinnistust. Kogu eeldatavast omandatavast 1812 m² asub 1428 m² avalikult kasutatava tee kaitsevööndis.“¹⁰*
31. Tegemist on Tallinna väikese ringtee planeerimise proportsionaalsuse hindamisel ebaõige argumendiga, millele tuginemine on oluliseks kaalutusveaks. EhS § 72 sätestab, millised tegevused on avalikult kasutatava tee kaitsevööndis lubatud, keelatud või nõutud. EhS §-s 72 puudub alus, millest tulenevalt oleks kinnisasja omanik kohustatud tee kaitsevööndi tõttu taluma oma kinnisasjal uue tee rajamist või sellest tingitud maa võõrandamist. Sellest tulenevalt on arusaamatu, millisel viisil võis avalikult kasutatava tee kaitsevööndi olemasolu mõjutada ringtee trajektoori kulgemise otsust.
32. Seega vastava argumendiga arvestamine kaalutusotsuse langetamisel kujutab endast sobimatust kaalutlusest lähtumist, mis on oluliseks diskretsiooniveaks ning haldusakti tühistamise aluseks (vt nr 3-3-1-54-03, p-d 38-40 ja nr 3-3-1-81-07, p 16), mis veelkord kinnitab, et tegelikult pole Transpordiamet vaide esitaja arvamuse ja tee kulgemise küsimuse üle sisulist kaalumist teostanud.
- **Projekteerimistingimused ei ole proportsionaalsed**
33. HMS § 3 lg 2 sätestab, et halduse õigusakt peab olema kohane, vajalik ning proportsionaalne seatud eesmärgi suhtes. Tallinna väikese ringtee kulgemine mööda vaide esitaja kinnisasja riivab MAVE-i omandipõhiõigust (PS § 32) ja ettevõtlusvabadust (PS § 31). Ettevõtlusvabadus ja omandipõhiõigus on PS § 9 lõike 2 alusel tagatud ka juriidilistele isikutele (vt 3-4-1-3-12, p 41). Omandipõhiõiguse riive on selle põhiõiguse kaitsealasse kuuluva õigusliku positsiooni igasugune ebasoodus mõjutamine (vt RKÜKo asjas nr 3-3-1-69-09, p 57). Põhiõiguse riivel peab olema legitiimne eesmärk, mille saavutamiseks riive peab olema proportsionaalne ehk sobiv, vajalik ja mõõdukas (vt 3-4-1-3-97; viimati 16. novembri 2021. a RKPJKo asjas nr 5-21-10/18, p 54).

¹⁰ Transpordiameti 01.06.2022 korralduse nr 1.1-3/22/419 lisa 2. Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel. Lk 23-25.

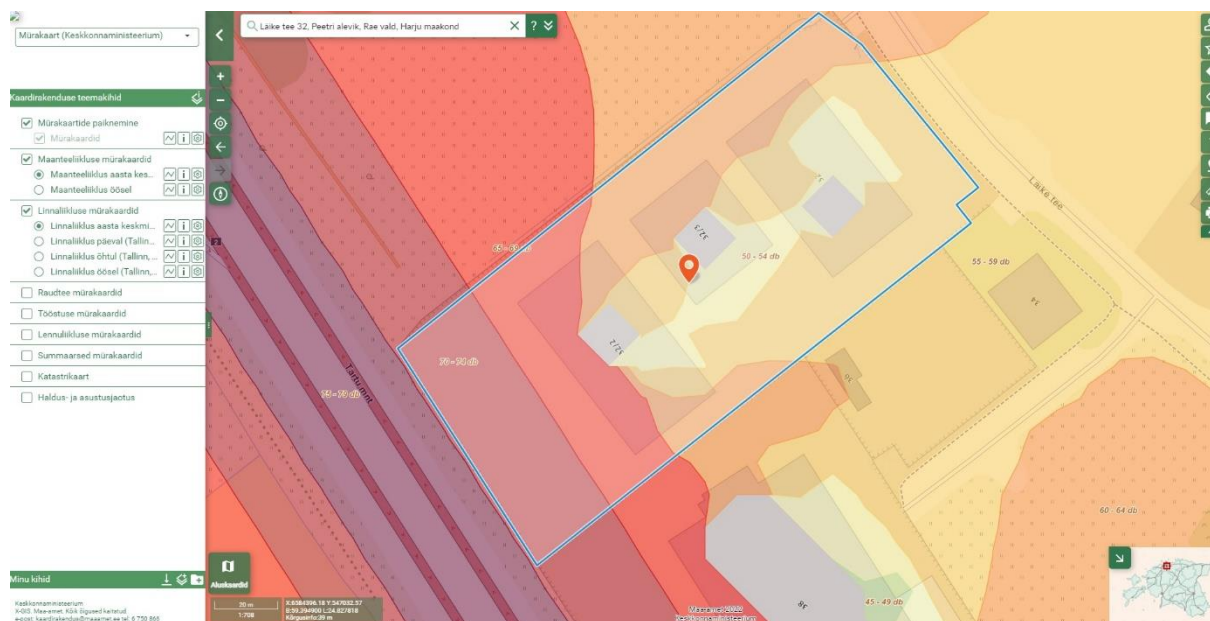
34. Tallinna väikese ringtee rajamise eesmärgiks on avalikust huvist lähtuv infrastruktuuri arendamine, kuid praegusel juhul ei kaalu ringtee mööda vaide esitaja kinnisasja kulgemise legitiimne eesmärk üles vaide esitaja põhiõiguste riivet ehk ringtee planeerimine Läike tee 32 kinnistule ei ole kohane, vajalik ega proportsionaalne.
35. Projekteerimistingimuste proportsionaalsuse hindamisel on oluline arvestada asjaoluga, et Läike tee 32 kinnistu on hoonestatud kinnisasi, kus asub kokku kolm erinevat hoonet. Hoonetes töötavad igapäevaselt inimesed, kohal käivad kliendid ning töökohtade geograafiline ümberkujundamine kinnistu piirides ei ole võimalik nii kinnistu suhteliselt väikese pindala kui ka kolme väljaehitatud ja töökorras hoone olemasolu tõttu.
36. **Esiteks** riivab Tallinna väikese ringtee planeerimine Läike tee 32 kinnistule ebaproportsionaalselt vaide esitaja omandipõhiõigust ja ettevõtlusvabadust tulenevalt ringteega kaasneva müra- ja vibratsioonitaseme tõusuga. Tulenevalt eeltoodud asjaolust, et hoonete geograafiline ümberpaigutamine kinnisasja piirides ei ole võimalik, ei ole kinnisasja omanikul vähimatki võimalust leevendada kavandatavalt ringteelt leviva müra ja vibratsiooni negatiivset mõju töötajatele ja klientidele.
37. Transpordiamet tõi välja, et MAVE-le kuuluv kinnistu on AÕKS § 57 tähenduses V mürakategooria maa-ala, millele keskkonnamüra nõudeid Keskkonnaministri 16.12.2016 määrusega nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ kehtestatud ei ole.¹¹ Tegemist on aga sobimatu kaalutlusega, millega arvestamisel on Transpordiamet rikkunud oluliselt diskretsioonireegleid.
38. Asjaolu, et tootmise maa-aladele AÕKS § 57 p 5 tähenduses ei ole müra piirväärtust ette nähtud, ei tähenda, et müra tasemega ei peaks üldse arvestama. Müra on igal juhul keskkonnahäiringuks KeÜS § 3 lg 1 tähenduses, sest tegemist on inimtegevusega kaasneva vahetu ebasoodsa mõjuga keskkonnale. KeÜS § 3 lg 1 teine lause rõhutab spetsiifiliselt, et keskkonnahäiring on ka selline ebasoodne mõju keskkonnale, mis on arvulise normiga reguleerimata.
39. Ringteest tuleneva müra levimise võimalus Läike tee 32 kinnistule on keskkonnariskiks KeÜS § 4 tähenduses, sest tegemist on vähendamist vajava keskkonnahäiringu tekkimise võimalikkusega. Õiguskirjanduses on selgitatud, et keskkonnariskiga on tegemist muuhulgas juhul, kui ebasoodsa tagajärje tekkimine ei ole välistatud.¹² Praegusel juhul ei ole liigselt kõrge mürataseme levimine Läike tee 32 kinnistule nii ehitustööde käigus kui ka pärast ehitustööde lõppemist vahetult ringteel toimuvast liiklusest välistatud. Järelikult on tegemist keskkonnariskiga KeÜS § 4 tähenduses.
40. Tulenevalt ettevaatuspõhimõttest (KeÜS § 11) tuleb keskkonnariski kohaste ettevaatusmeetmete võtmisega võimalikult suurel määral vähendada. Transpordiamet on aga jätnud ehitustööde ning hiljem ringteega kaasneva mürataseme suurenemise KMH-i raames hindamata ning selle vähendamiseks vajalikke meetmeid ette võtmata. Transpordiamet on viidanud KMH-s väljatoodud soovitusetele, et vältimaks hiljem võimalikke vaidluseid vibratsioonist tingitud kahjude üle võib olla otstarbekas enne ehitustööde algust fikseerida tööde võimalikku vibratsiooni mõjualasse jäävate hoonete ja olulisemate rajatiste tehniline seisukord.¹³ Tegemist ei ole aga asjakohase viitega, sest vastav meede ei hinda ega leevenda vähimalgi määral ei ringteest tingitud müra- ega vibratsioonitaset.
41. Juba täna asub oluline osa Läike tee 32 kinnistust (sh ka osa hoonest) kuni 74 dB mürataseme mõjualas (vt all-olevat mürakaarti). Vastav müratase on kõrgem kui Keskkonnaministri 16.12.2016 määrusega nr 71 kehtestatud müra piirväärtused muude kui tootmise maa-alade puhul.

¹¹ Transpordiameti 01.06.2022 korralduse nr 1.1-3/22/419 lisa 2. Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel. Lk 25.

¹² Veinla, H. jt. Keskkonnaõigus. Juura. Tallinn, 2016; lk 50.

¹³ Transpordiameti 01.06.2022 korralduse nr 1.1-3/22/419 lisa 2. Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel. Lk 25.





42. Vaide esitajal toimub Läike tee 32 kinnisasjal aktiivne ja väljaarendatud äritegevus, mille ümberkorraldamine ilma suurte investeeringute ja olemuslike muudatusteta ei ole olemuslikult võimalik. Seejuures müra ja vibartiooni märkimisväärne tõus ringtee mööda kinnisasja kulgemise tõttu tekitab reaalse ohu, et vaide esitaja äritegevusse kaasatud töötajate töökeskkond ei vasta töötervishoiu ja tööohutuse seaduse § 6 lg-le 5, mille kohaselt töökeskkonna müra ja vibratsioon peavad olema sellise tasemega, et nende kahjulik toime töötajale oleks välditud või viidud võimalikult madalale tasemele ka pikaajalise töötamise vältel.
43. Vabariigi Valitsuse 12.04.2007 määruse nr 108 „Töötervishoiu ja tööohutuse nõuded mürast mõjutatud töökeskkonnale, töökeskkonna müra piirnormid ja müra mõõtmise kord“ § 3 lg 1 ja 2 kohaselt ei tohi töötajale mõjuva müra päevane kokkupuutetase ületada 85 dB ning kui töötaja müraga kokkupuute tase ületab 80 dB, tuleb rakendada müra mõju vähendavaid abinõusid. Olukorras, kus ka ilma ringteeta asub vaide esitaja kinnisasi 74 dB müra mõjualas, esineb reaalne võimalus, et ringtee mööda kinnisasja kulgemise tõttu tõuseb müratase üle määrusega kehtestatud piirmäära. See aga omakorda raskendab või isegi takistab täielikult vaide esitaja äritegevust, riivates ebaproportsionaalselt vaide esitaja ettevõtlusvabadust.
44. Seda enam, ringtee kulgemine mööda Läike tee 32 kinnistut ning sellest tingitud mürataseme tõus on vastuolus ka Läike tee 32 kinnisasja puudutava detailplaneeringuga. Detailplaneering nägi spetsiifiliselt ette, et vältimaks kõrge mürataseme levikut müratundlikule äritegevusele, tuli vastavad hooned planeerida Tallinn-Tartu mnt vaatest kinnisasja tagumisse ossa.¹⁴ Kui aga ringtee kulgeb osaliselt mööda Läike tee 32 kinnistut, tõuseb paratamatult ja oluliselt müratase ka teistes kinnisasja osades, avaldades olulist negatiivset mõju kõikidele kinnistul asuvatele hoonetele ning seal töötavatele töötajatele ja klientidele. Seega on ringtee kulgemine Läike tee 32 kaudu vastuolus kehtiva detailplaneeringuga.
45. **Teiseks** on ringtee planeerimine Läike tee 32 kinnistule ebaproportsionaalne põhjusel, et ringtee trajektoori planeerimiseks on olemas teisi vähemkoormavaid alternatiive. Transpordiamet on jätnud arvestamata, et Läike tee 32 kõrval asuvad hoonestamata, pindalalt oluliselt suuremad ning 100% maatulundusmaa sihtotstarbega kinnistud:
- 1) Tudriku kinnisasi (katastritunnusega 65301:001:0283);
 - 2) Allika kinnisasi (katastritunnusega 65301:001:0301).
46. Tegemist on kinnisasjadega, mis on määratud põllumajandussaaduste tootmiseks või metsakasvatuseks kasutatava maana või maana, millel on põllu- või metsamajanduslik potentsiaal (MaaKatS § 18¹ lg 9).

¹⁴ DP0446. Seletuskiri, lk 16. Kättesaadav:

https://map.rae.ee/dp/DP0446/Kehtestatud_materjalid/DP0446_seletuskiri.pdf;

Detailplaneeringu DP0446 põhijoonis. Kättesaadav:

https://map.rae.ee/dp/DP0446/Kehtestatud_materjalid/DP0446_p%C3%B5hijoonis.pdf

Järelikult ei viibi sellel maa-alal terve tööpäeva vältel suur arv töötajaid ja kliente, keda tõusev müra- ja vibratsioonitase pikaajaliselt ja oluliselt häirida võiks.

47. Lisaks sellele on Tudriku kinnistu pindala 18 681 m² ning Allika kinnistu pindala on 179 963 m², samas kui Läike tee 32 kinnisasja pinadala on vaid 14 134 m² ehk see on märkimisväärselt väiksem. Seda enam, mõlemad kinnisasjad on hoonestamata, mis annab vastavate kinnisasjade omanikele ja pädevatele haldsorganitele võimaluse kinnistute väljaarendamisel arvestada ringtee paiknemisega ning sellest tingitute müra- ja vibratsioonitasemega.
48. Ringtee alternatiivset kulgemist mööda Tudriku või Allika kinnistuid ei saaks takistada ka Transpordiameti poolt väidetu, et ringteed ei saa planeerida Läike tee 32 asemel Tudriku kinnistule põhjusel, et 20.04.2018 väljastati Tudriku kinnistu arendajale väljastati perspektiivse Tallinna väikese ringtee transpordimaa välispiiri, millega on projekteerimisel ka arvestatud.¹⁵ Asjaolu, et Tudriku kinnisasja omanikule oli neli aastat varem enne projekteerimistingimuste andmist ja ilma ringtee asukoha üle otsustamise vaatevinklist asjakohaste kaalutlusteta väljastatud ringtee välispiir, ei saa muuta olematuks Transpordiameti kohustust kaaluda projekteerimistingimuste andmisel asjas kõiki olulise tähtsusega asjaolusid ning langetada proportsionaalne otsus. Järelikult on tegemist järjekordse sobimatu kaalutluse ehk olulise diskretsiooniveaga, millega arvestamine projekteerimistingimuste proportsionaalsuse hindamisel ei ole asjakohane.
49. Vaide esitaja mõistab, et ringtee kulgemine mööda naaberkinnisasju riivab ka naaberkinnisasjade omanike omandipõhiõigust. Oluline on aga arvestada, et proportsionaalse lahenduse leidmiseks tuleb õiguste riivet omavahel kaaluda. Vaide esitaja on selgitanud, et juhul, kui ringtee kulgeb mööda Läike tee 32 kinnistut, saab lisaks omandipõhiõigusele olulisel määral riivatud ka vaide esitaja ettevõtlusvabadus, mille negatiivset mõju vaide esitaja leevendada ei saa. Järelikult on tee kulgemisel mööda vaide esitaja kinnisasja oluliselt suurem negatiivne mõju kui tee kulgemisel mööda hoonestamata, pindalalt oluliselt suuremate ning maatulundusmaa sihtotstarbega naaberkinnisasju.
50. Eeltoodud põhjendustele tuginedes on MAVE seisukohal, et projekteerimistingimuste andmisel selliselt, et Tallinna väike ringtee kulgeb mööda Läike tee 32 kinnistut, on Transpordiamet rikkunud ärakuulamiskohustust, teinud olulisi kaalutusvigu ning jõudnud lahenduseni, mis ei ole kohane, vajalik ega proportsionaalne. Eeltoodu on aga projekteerimistingimuste osalise kehtetuks tunnistamise aluseks HMS § 58 ja § 72 lg 1 p 2 tähenduses.

III MENETLUSLIKUD KÜSIMUSED

51. **Vaide esitamine.** Käesolev vaide on esitatud e-kirja teel.
52. **Esindusõigus.** Vaide esitaja lepinguline esindaja kinnitab esindusõiguse olemasolu.
53. **Kinnitused.** Vaide esitaja kinnitab, et käesolevas asjas ei ole jõustunud kohtuotsust ega käimas kohtumenetlus.

Lugupidamisega

/digitaalselt allkirjastatud/

Villy Lopman

vandeadvokaat

Vaide esitaja lepinguline esindaja

¹⁵ Transpordiameti 01.06.2022 korralduse nr 1.1-3/22/419 lisa 2. Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel. Lk 20.

