



Merle Järvala  
Advokaadibüroo Järvala & Partnerid  
merle@jarvala.ee

Teie 16.08.2025

Meie 10.09.2025 nr 1.2-2/25/13728-3

## Vaideotsus

**Transpordiameti 23.07.2025 korraldusele nr 1.1-3/25/480 „Tee ehitusloa andmine riigitee 2 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 168,36-176,84 asuva Kardla–Tartu lõigu ehitamiseks“ esitatud vaide osas.**

## RESOLUTSIOON

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

- **Jätta vaie 23.07.2025 korraldusele nr 1.1-3/25/480 „Tee ehitusloa andmine riigitee 2 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 168,36-176,84 asuva Kardla–Tartu lõigu ehitamiseks“ 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 planeerimise osakonna juhataja 23.07.2025 korraldusega (edaspidi korraldus) anti ehitusloa riigitee 2 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 168,36-176,84 asuva Kardla–Tartu lõigu ehitamiseks vastavalt korralduse lisale 1 (edaspidi ehitusloa).
- 1.2. 16.06.2023 esitati Transpordiametile vaie, milles vaide esitaja on taotlenud korralduse kehtetuks tunnistamist:
  - osas, mis on antud Avo tee 2//4 kinnistule juurdepääsutee rajamiseks korralduse lisas nr 4 näidatud kujul ehk osas mis on antud Transpordiameti 12.05.2022 (korraldus nr 1.1-2/22/364) projekteerimistingimuste alusel Teemaplaneeringust erineva (alternatiivse) juurdepääsu kavandamiseks ja ehitamiseks Laeva metskond 17 (79301:001:1676), Avo tee 2 // 4 (83101:003:0396), Avo tee 1 (83101:003:0394), Avo tee 6 (83101:003:0452) ja Avo tee 8 (83101:003:0451) kinnistutele
  - osas, mis puudutab RMK parkla rajamist kõnealuse tee ehitusloa alusel (tee ehitusloa p 31);
  - vaadata uuesti läbi vaide esitaja taotlus tunnistada kehtetuks Tammevardi ja Avo tee ühendustee ehitamise ehitusprojekti koostamise projekteerimistingimused ja asja uuel otsustamisel rahuldada vaide esitaja taotlus ja alustada haldusmenetlust juurdepääsutee

rajamise menetlemiseks Avo tee 2 // 4 kinnistule (83101:003:0396) läbi Armuväli ja Hallihundi tee vastavalt kehtivale Teemaplaneeringule;

- ehitusloa kõrvaltingimuse nr 33 ümbersõnastamist selliselt, et see arvestaks õiguslikult ja selgelt sõnastatult vaide esitaja huvisid vastavalt vaide esitaja poolt soovitud tingimustele, sh nii, et sõnastus välistaks mistahes mõjutuste kandumise Avo tee 2//4 kinnistule (kinnistul ega selle lähialas ei toimu kinnistut mõjutavaid tegevusi sh raadamist). Sealhulgas välistada mistahes tegevused ja toimingud, mis võiksid mõjutada vaide esitaja kinnistu piiride muutmist ja/või mistahes piiridega seotud toimingud.

## **2. Transpordiameti seisukohad ja põhjendused**

2.1. Transpordiamet on seisukohal, et vaide tuleb jätta täies ulatuses rahuldamata.

2.2. Vaide punktis 6 on vaide esitaja toonud välja, et ei korralduses ega selle lisas 1 olevas ehitusloas ei ole esitatud põhjendusi, miks tuleb määrata EhS § 45 lg 1 alusel ehitusloa kehtivuseks 8 aastat alates ehitusloa andmisest ning 10 aastat, kui ehitamisega on alustatud. Vaide esitaja hinnangul pole korralduses ja selle lisades esitatud põhjendused piisavad.

Transpordiamet ei nõustu väitega, justkui poleks ehitusloa kehtivuse põhjendust korralduses märgitud. Transpordiamet on seisukohal, et ebaselge rahastus on nii mahuka objekti puhul piisav ja sisuline põhjendus ehitusloa kehtivuse pikendamiseks. Lisaks on seda selgitatud korralduse lisas 2 „Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel“ vaide esitaja ettepaneku juures (põhjendus nr 1). EhS § 45 lg 1 annab Transpordiametile õiguse ehitusloa kehtivust pikendada ning 3 aasta võrra pikema kehtivusega ehitusluba ei riku vaide esitaja subjektiivseid õigusi.

2.3. Vaide punktis 7 toob vaide esitaja välja, et Transpordiamet pidanuks ehitusloa andmisel sisuliselt kaaluma Tammevardi ja Avo tee ühendustee projekteerimistingimuste kehtetuks tunnistamist. Vaide esitaja on jätkuvalt seisukohal, et see on vastuolus Tartu maakonnaplaneeringut täpsustava Mäo-Tartu teemaplaneeringuga.

Transpordiamet ei nõustu vaide esitajaga ja leiab, et on korralduses piisavalt põhjendanud projekteerimistingimuste kehtetuks tunnistamise ettepanekuga mitte arvestamist. Korralduse lisas 2 „Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel“ vaide esitaja ettepaneku juures (põhjendus nr 2) on välja toodud, et projekteerimistingimuste andmisel on erinevaid aspekte sisuliselt kaalutud ning jõutud parima võimaliku lahenduseni. Projekteerimistingimused on antud õiguspäraselt ja on kooskõlas teemaplaneeringu eesmärkidega, mida kinnitab ka jõustunud Tallinna Ringkonnakohtu kohtuotsus haldusajal nr 3-22-1522. Lisaks eeltoodule on projekt praeguseks valminud ja projekti alusel on Transpordiamet omandanud erakinnistutest maid tee ehitamiseks – projekteerimistingimuste kehtetuks tunnistamine põhjustaks maade otstarbetu omandamise, uue projekti koostamise tellimise vajaduse ning ebaotstarbeka projektlahenduse realiseerimise, mis oleks vastuolus järeldustega milleni jõuti projekteerimistingimuste andmise käigus.

2.4. Vaide punktis 8 on vaide esitaja toonud välja, et halduskohus ei kaalunud haldusajal 3-22-1522 sisulise arutamise käigus kõiki projekteerimistingimuste alusel antava ehitusloaga kaasnevaid asjaolusid (mh nt täpne mürataseme mõõtmine, tee ehitamise majanduslikud kaalutlused, eelarvete võrdlused). Märgi korral võib vaide esitaja jaoks selliseks mõjuteguriks olla mh teemaplaneeringut muutuva PT alusel planeeritava juurdepääsutee ja lähipiirkonda kavandatava tööstuspargi rajamisega kaasnev müra, liikluskooormuse talumise ja õhusaaste taseme märkimisväärt tõus. Nimetatud küsimusi ei ole tõenditele tuginevalt haldusajal nr 3-22-1522 piisava põhjalikkusega uuritud ega ka otsusega lõplikult lahendatud. Nimetatud küsimust ei ole sisuliselt lahendatud ka vaidlustatavas korralduses ja

tee ehitusloas, mis omakorda tähendab, et korraldus on põhjendamata (HMS § 56).

Transpordiamet ei nõustu vaide esitajaga. Tee ehitamise majanduslik kaalutlus ja eelarvete võrdlus on tehtud projekteerimistingimuste andmisel ning Transpordiameti ligikaudne hinnang tee ehitamise maksumusele ei ole väär. See, et kavandatav lahendus ei vasta vaide esitaja ootustele ei tähenda, et Transpordiamet ei ole kaalutlenud projekti võimalikku maksumust. Mära ja õhusaaste küsimusi on käsitletud ehitusprojekti koostamisega samaaegselt koostatud keskkonnamõtjude hindamise (KMH) aruandes, mis on tunnustatud nõuetele vastavaks Transpordiameti keskkonnakorralduse juhi 14.10.2022 otsusega nr 1.1-2/22/149. KMH käigus on arvestatud projektiga kavandatavat lahendust ning sellest põhjustatud mõjusid ning nähtud ette mõjusid leevendavad meetmed – nimetatud meetmed on kantud ka tee ehitusloa kõrvaltingimustesse. Tööstuspargi rajamisega kaasnev müra ei ole põhjustatud Kardla–Tartu lõigu projektist.

- 2.5. Vaide punktis 9 toob vaide esitaja välja, et ehitusloaga pole lahendatud, kuidas on kavandatud lahendada Avo tee 2//4 kinnistut mõjutava ehitusaegse müra mõjuala ja pakutavad lahendused. Vaide esindaja hinnangul on viitamine keskkonnaministri 16.12.2016 määrusele nr 71 "Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid" vaid formaalne.

Transpordiamet ei nõustu vaide esitajaga. Viitamine määrusele pole formaalne, vaid sellest määrusest juhindumine on ehitusloaga seatud ehitajale kohustuslikuks. Sellega on tagatud, et ehitusaegsed müratasemed ei ületaks määrusega sätestatud piirmäärasid. Milliseid töövõtteid ja masinaid ehitamisel kasutatakse, jääb ehitaja lahendada.

- 2.6. Vaide punktis 10 toob vaide esitaja välja, et nii Transpordiamet kui RMK peavad oma tegevustes arvestama teemaplaneeringu kui riikliku planeeringuga. Vaide esitajale jääb endiselt arusaamatuks miks on selles asukohas märgitud mets RMK kõrgendatud avaliku huviga alaks, tiheda liiklusega maantee vahetus läheduses. Ning teadmine RMK tegevusest ei saa tekkida suvaliselt. Õiguslikult ei ole mingit takistust selleks, et ehitusloa menetluses projekteerimistingimused üle vaadata ja eksimused parandada. Mis puudutab müra taseme argumenti, siis Riigikohus on mitmes lahendis selgitanud, et lisaks määrusega kehtestatud müra normtasemetele saab isik tugineda sellele, et ka allapoole piirnorme jäävat müra peab isik taluma vaid juhul, kui seda põhjustav tegevus toimub kooskõlas kõigi isiku huve kaitsvate asjakohaste õigusnormidega (otsus asjas nr 3-3-1-15-16, p 15).

Transpordiamet on jätkuvalt seisukohal, et projektiga kavandatud juurdepääsutee lahendus on kooskõlas nii teemaplaneeringu eesmärkidega kui ka kehtiva üldplaneeringuga. Nimetatud küsimusi arutati projekteerimistingimuste menetluse käigus ka haldusasjas nr 3-22-1522. Projektiga kavandatud tegevus on kooskõlas õigusnormidega.

- 2.7. Vaide punktis 11 toob vaide esitaja välja, et ehitusloa lisa 2 Transpordiameti põhjendus „Läbi Armuvalu tee juurdepääsu kavandamine tähendaks märkimisväärselt pikemas lõigus tee ehitustööde teostamist, mis muudab selle kokkuvõttes kallimaks“ on tõendamata, kuna korralduses ei esitatud ühtegi arvutust ega viidatud ühelegi tõendile.

Transpordiamet ei nõustu vaide esitajaga. Majanduslik kaalutlus on toodud välja projekteerimistingimuste andmise korralduse lisa 2 ning sellele on Transpordiamet korralduses ka viidanud (korralduse lisa 2 „Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel“, Transpordiameti põhjendus 4. vaide esitaja ettepaneku juures). Sama temaatika on läbi vaieldud haldusaja nr 3-22-1522 raames ega ole ehitusloa menetluses enam aktuaalne.

- 2.8. Vaide punktides 12-17 toob vaide esitaja välja, et juurdepääs vaide esitaja kinnistule on projektis terviklikult lahendamata. Projekteeritud tee lõpeb suvalise koha peal ja on poolikult lahendatud, mis riivab vaide esitaja õigusi juurdepääsule. Tõendina on toodud Tartu linnavalitsuse kirjad, milles Tartu linn on väljendanud, et linna eelarves perspektiivse Ravila tn pikenduse ehitamist pole ning Ravila tn pikendus sõltub arendajate soovideest. Vaide esitaja toob välja ka, et Tartu linna 13.08.2025 vastusest jääb mulje, justkui projekteerimistingimuste kohane juurdepääsutee ei ole tegelikult kooskõlas üldplaneeringuga. Lisaks on Tartu linn korralduse lisas 2 öelnud, et ette oli nähtud, et Ravila tn pikenduse kaudu käib kergliiklus. Transpordiamet omakorda on otsustanud mitte arvestada Tartu linna ettepanekut rajada kergliiklustee. Kõik eelnev omakorda tähendab, et korraldus ja ehitusluba on vastuolus Tartu linna seisukohtadega. Tulenevalt sellest, et Ravila tn ehitamise maksumust pole arvestatud tee ehitamise maksumuse hulka, on jõutud projekteerimistingimuste menetluses ja sellele järgnenud kohtumenetluses valele järeldusele majandusliku aspekti arvestamisel ning seda tulnuks uuesti kaaluda ehitusloa andmisel. Korraldusest ei nähtu kas, millal, milliste kuludega ja kelle poolt ehitatakse Ravila tänava pikendus (ühendus), milleni peaks jõudma PT kohane juurdepääsutee Avo tee 2//4 kinnistuni. Ravila tn pikenduse (ühenduse) kulud eelduslikult lisanduvad PT kohase lahenduse elluviimisele hoolimata sellest, kas need kulud kannab riik või kohalik omavalitsus (Tartu linn). Puudub selge ülevaade majanduslike kaalutluste seisukohalt.

Transpordiamet ei nõustu vaide esitajaga. Ravila tänava pikenduse realiseerimist on kirjeldatud korralduse lisas 2 „Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel“ vaide esitaja ettepaneku juures (Transpordiameti selgitus nr 4). On selgelt välja toodud, et Tartu linn on näidanud selles osas üles huvi ja Ravila tn ühenduse ehitab Tartu linn samaaegselt Transpordiameti poolt tehtavate töödega ning selle tee ehitamine täidab ka muid eesmärke kui pelgalt juurdepääsu tagamine vaide esitaja kinnistule. Seda sama seisukohta kinnitab Tartu linn ka oma 13.08.2025 kirjas nr 8-13.2/10085, mille on vaide esitaja esitanud tõendina. Kirjas on öeldud järgmist: *Eraldi teemana käsitleme aga Transpordiameti poolt riigitee ehitamise ja sellest tulenevate mahasõitude sulgemist. Linn kinnitab siinkohal, et tagab Ravila tänava pikenduse kaudu ühenduse samaaegselt Transpordiameti poolt tehtavate töödega.* Vaide esitajal ei saa sellest tulenevalt tekkida kahtlust, kas juurdepääs vaide esitaja kinnistule ehitamise järgselt tagatakse. Ülejäänud kirjas toodu kirjeldab olukorda, kui riigiteed veel ei hakata ümber ehitama ning Ravila tn pikendus realiseeritakse piirkonna arendajate tegevuse tulemusena.

Ravila tänava äärde jalgratta- ja jalgteede kavandamine on seotud Ravila tn kavandamisega. Tartu linna poolt soovitud täiendavate jalgratta- ja jalgteede lõikude mitte rajamist on korralduses asjakohaselt Tartu linna ettepaneku juures põhjendatud ja selgitatud. Ehitusseadustiku § 42 lg 8 annab võimaluse ehitusloa andjal põhjendatud juhul ka esitatud ettepanekuga mitte arvestada.

- 2.9. Vaide punktides 18-22 toob vaide esitaja välja, et Transpordiamet pole võtnud tervikuna arvesse esitatud ettepanekut välistada igasugune ehitustegevus ja sellest tuleneva mõju kandumine Avo tee 2// 4 kinnistule. Vaide esitaja seisukoht oli ja on, et ehitusloas tuleb sätestada kohustus viia kõik tee ehitustööd (sh raadamine) läbi selliselt, et need ei mõjuta mistahes ajal ega viisil (sh raadamine, kinnistule mistahes mõjude kandumine, mh müra ja saaste taseme tõus) Avo tee 2//4 kinnistut. Vaide esitaja on seisukohal, et praegune sõnastus seda ei välista. Vaide esitajale jääb arusaamatuks ka piiri väljamärgimise kohustus, et millisele piirile see kohaldub. Piiri asukoht on ju Transpordiametile teada ja peab olema projektis arusaadavalt kirjas. Samuti pole võimalik leida selgitust, millises osas on projekti korralduse lisas 4 oleva joonisega muudetud. Raadamise või muu ehitusega seonduva tegevuse kavandamine Avo tee 2//4 kinnistule on mh vastuolus Transpordiameti 12.05.2022 korraldusega nr 1.1-3/22/364 väljastatud projekteerimistingimustega Tammevardi ja Avo tee

ühendustee ehitamiseks. Nimetatud PT p-s 4 on loetletud ehitamisega hõlmataivate kinnisasjade andmed, millede hulka ei kuulu Avo tee 2//4 kinnistu ja sellel kinnistul mistahes ehitustegevuseks sh metsa raadamiseks puudub õiguslik alus ning selline tegevus rikub õigusvastaselt arvamuse esitaja omandi(põhi)õigust. Ehk, hoolimata vaide esitaja vastuväidetest ja ettepanekust ei ole praeguses sõnastuses ehitusloast võimalik üheselt ja selgelt välja lugeda seda, et kinnistule Avo tee 2//4 raadamist ega muud tööd ei kavandata ja kinnistu mistahes kujul ei ole ehitustöödest mõjutatud - sh kinnistu piiride muutmine.

Transpordiamet ei nõustu vaide esitajaga. Ehitustööde kandumine vaide esitaja kinnistule on selgelt välistatud ehitusloa kõrvaltingimusega nr 33, kus on öeldud, et tuleb välistada ehitustegevuse kandumine (sh raadamine) ja ehitamisest tulenevate negatiivsete mõjude kandumine Avo tee 2 // 4 kinnistule. Samuti on kõrvaltingimuses nr 33 välja toodud, et ehitustöid tuleb **selles asukohas** teha vastavalt korralduse lisas 4 olevale joonisele. Selle asukoha all on mõeldud vahetult Avo tee 2 // 4 kinnistuga külgnevat ala. Piiri asukoha väljamärgimine on ehitajale pandud kohustus, mis aitab seatud kõrvaltingimusest kinni pidada. Ehitaja peab looduses olemasoleva Avo tee 2 // 4 kinnistu piiri välja märkima (st tähistama) ning ehitustööde teostamisel seda mitte ületama. Lisaks on pandud ehitajale tingimus, et raadamist tuleb teha minimaalses võimalikus ulatuses, eesmärgiga säilitada taimestikku maksimaalses ulatuses ka Avo tee 2 // 4 kinnistuga külgneval alal.

Transpordiamet peab vajalikuks märkida, et lisaks on kõrvaltingimustega seatud ehitajale kohustuseks kinni pidada ka ehitusaegse müra ja vibratsiooni nõuetele vastavuse tagamise tingimustest. Samuti on kõrvaltingimustes nõue kasutada tehniliselt korras ja nõuetele vastavaid ehitusmasinaid, vältida tolmamist ehitusmaterjalide niisutamisega ning vältida ehitustöid õhtusel ja öisel ajal. Sellega on Transpordiamet teinud kõik endast oleneva, et kaitsta vaide esitaja õigusi. Vaide esitaja ei saa sealjuures nõuda, et ta ehitamist üldse ei kuule ja ei näe. Ehitamise eesmärk on rajada juurdepääs vaide esitajale vaide esitaja kinnistu vahetus läheduses ning sellega kaasneb paratamatult teatud määral müra ja vibratsiooni, mis on ajutise iseloomuga. Vaide esitaja õigused oleksid riivatud vaid siis, kui ehitustööd kanduksid vaide esitaja kinnistule või kui ehitamisega kaasnevad mõjud ületaksid seadustega sätestatud piirmäärasid. Need on aga kõrvaltingimustes märgitud.

- 2.10. Vaide punktides 23-26 toob vaide esitaja välja, et ehitusloaga on RMK ettepaneku juures nähtud ette 8 kohalise parkla rajamine Laeva metskond 17 kinnistule (katastritunnusega 79301:001:1676). Seda polnud käsitletud ehitusloa eelnõus, mistõttu puudus vaide esitajal võimalus selles osas arvamust avaldada. Vaide esitaja jaoks on ehitusloas esitatud argumentatsioon tugevalt vastuolus haldusakti selguse ja põhjendatuse nõuetega. Vaide esitaja on seisukohal, et sellise parkla rajamine hakkab mõjutama vaide esitaja kinnistut, sellise parkla rajamine võib teatud juhul mõjutada ka vaide esitaja kinnistule juurdepääsu ning puudub selgus, kas ja kuhu see parkla üldse rajatakse. Parkla asukoht tulnuks igal juhul välja selgitada enne ehitusloa väljastamist toimunud haldusmenetluses sh anda võimalus esitada selle eelnõule omapoolseid seisukohti. Lisaks toob vaide esitaja välja, et Armuvalu teed kasutab RMK transport, mistõttu ei ole õige väide, et Armuvalu teed pole võimalik kasutada. Samuti toob vaide esitaja välja, et Laeva metskond 17 kinnistul on juba tehtud lageraie, mis ei takista sinna parkla rajamist.

Transpordiamet ei nõustu vaide esitaja seisukohtadega. RMK on ehitusloa eelnõule esitatud ettepanekus toonud välja ligikaudsed koordinaadid, kuhu soovib parkla rajamist (6476109/655806 - asukoht näidatud lisas). Selles asukohas on tehtud lageraie, mille on välja toonud ka vaide esitaja vaide punktis 25 (neljandana toodud argument) ja kuhu on võimalik parkla rajada ilma täiendavaid puid raiumata. Parkla rajamiseks tuleb koostada ehitamise etapil või sellele eelnevalt ehitusprojekt koostöös RMK-ga, millega täpsustatakse parkla detailset asukohta ja lahendust. Transpordiamet on seisukohal, et parkla rajamine on

õigustatud, kuna projekti lahenduse kohaselt kaob avalikult kasutatav juurdepääs olemasolevale RMK lõkkeplatsile, mida kasutatakse parklana praegu, sest otsejuurdepääs Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa teelt suletakse. Olemasoleval Armuvalu teel on avalik liiklemine liikluskorralduslikult keelatud. Uue parkla rajamisega säilitatakse matkaraja külastajatel võimalus tulla matkaraja juurde autoga.

Pärast projekti koostamist ja enne ehitamist antakse parkla ehitamiseks ehitusluba. Sealjuures ei ole vaide esitaja selles küsimuses puudutatud osapool, sest kavandatud parkla jääb vaide esitaja kinnistust ligikaudu 235m kaugusele ning sellel puudub otsene mõju vaide esitaja kinnistule. RMK omab kinnistu omanikuna õigust oma kinnistutel matkaradu ning sellega seotud taristut rajada ja hallata, mis annab RMK-le õiguse ka seda Transpordiametilt nõuda, kuna Kardla–Tartu lõigu põhiprojektiga kaotatakse võimalus kasutada avalikult olemasolevat parklat.

Korraldusega antud ehitusluba ei anna alust parkla ehitamiseks, kuid annab suunised edasiseks tegevuseks, et säilitada parkimise võimalus parkla külastajatele.

- 2.11. Vaide punktis 27 toob vaide esitaja välja, et arusaamatuks jääb ehitusloa kõrvaltingimuses nr 34 märgitu, et ehitustööde teostamiseks väljaspool riigitee alust maad peab olema sõlmitud kinnisasja omanikuga kokkulepe ehitustööde teostamiseks või ehituseks vajaliku maa omandamiseks. Korralduses tuleks ära näidata need kinnistud, millised on hõlmatud ehitustöödega ja kellega tuleks kokkulepped sõlmida. Ehitusloa andmise korralduses puuduvad vaide esitaja arvates põhjendused, millest nähtub ehitusloa andmise otsustuse kujunemine Avo tee 2//4 kinnistule juurdepääsu ehitamise osas.

Transpordiamet selgitab, et ehitusloa kõrvaltingimuses nr 34 toodu annab täiendava kindluse vaide esitajale, et Avo tee 2 // 4 kinnistul ehitustööde teostamine pole lubatud. Tegemist on ehitajale pandud kohustusega püsida ehitustegevusega selleks ette nähtud maa-alal. Juhul kui siiski selline vajadus tekib, siis peab ehitaja selleks saama eelnevalt nõusoleku maaomanikult. Kui ehitaja seda nõusolekut ei saa, siis ehitustegevusega erakinnistule minna ei tohi. Ehitamisega hõlmatavad kinnistud on näidatud projekti asendiplaanidel ning samuti on projektiga määratud maade omandamise vajadus. Avo tee 2 // 4 kinnistust pole maa omandamist projektiga ette nähtud ning projektiga pole tegevusi Avo tee 2 // 4 kinnistule kavandatud (nähtav korralduse lisas 4).

### **3. Kokkuvõtvalt:**

- 3.1. Transpordiamet on seisukohal, et ehitusloaga seatud kõrvaltingimustega on välistatud ehitamisest tulenevate kahjulike mõjude kandumine vaide esitaja kinnistule, Transpordiamet on piisavalt põhjendanud teemaplaneeringust erineva juurdepääsu rajamise vajadust projekteerimistingimustega ning juurdepääsutee rajamisel on arvesse võetud muuhulgas ka majanduslikke aspekte (sh Ravila tänava pikenduse rajamisega seonduvat). Transpordiamet on seisukohal, et ehitusloa andmisel ei ole rikutud vaide esitaja subjektiivseid õigusi.

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

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)  
Janno Sammul  
direktor  
teehoiuteenistus

Lisa: RMK soovitud parkla asukoht

Tiit Vunk  
59185199, Tiit.Vunk@transpordiamet.ee