

# Kaevando & Partnerid

## AS-I SÜDA MAJA (PANKROTIS) VAIE

**Adressaat:** Transpordiamet  
Valge 4, 11413 Tallinn  
E-post info@transpordiamet.ee

**Kuupäev:** 13. jaanuar 2022

**Vaide esitaja:** Toomas Saarma  
**AS Süda Maja (pankrotis) pankrotihaldur**  
Kotzebue 9, 10412 Tallinn  
E-post haldur@haldur.eu

**Esindaja:** Marit Toom, vandeadvokaat  
Advokaadibüroo Kaevando & Partnerid  
Roseni 7, 10111 Tallinn  
Telefon 66 45 130  
E-post menetlus@mklaw.ee

**Vaidlustatav haldusakt:** Transpordiameti 14. detsembri 2021 korraldus nr 1.1-3/21/536

**Vaide esitaja taotlus:** Tunnistada Transpordiameti 14. detsembri 2021 korraldus nr 1.1-3/21/536 kehtetuks.

## I SISSEJUHATUS

### 1. Asjaolud ja menetluse käik

- 1.1. AS-ile Süda Maja (pankrotis) kuulub Harju maakonnas, Rae vallas, Kurna külas asuv kinnisasi registriosa numbriga 12100102 (edaspidi ka **Ameerikanurga kinnistu**). Ameerikanurga kinnistule on Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa maanteelt (riigitee 2) otsejuurdepääs (mahasõit riigiteelt 2 ja Ameerika tee) (edaspidi ka **olemasolev juurdepääs**).
- 1.2. Transpordiamet algatas projekteerimistingimuste menetluse riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa km 7,3-20,0 asuva Peetri–Vaida lõigu ümberehituse projekti koostamiseks (edaspidi ka **Projekt**).
- 1.3. Transpordiameti 25. augusti 2021 kirjaga nr 8-1/21-134/20586-1 kirjaga kaasati AS-i Süda Maja (pankrotis) projekteeritava riigitee katastriüksusega piirneva kinnisasja omanikuna Projekti menetlusse. Transpordiameti selgituste kohaselt on Projekti üheks eesmärgiks muuhulgas põhimaantee ristumiskohtade, sh olemasoleva juurdepääsu, sulgemine.
- 1.4. Transpordiamet palus 25. augusti 2021 kirjas AS-il Süda Maja (pankrotis) esitada oma arvamus ja ettepanekud Projekti kohta hiljemalt 20. septembriks 2021. AS-i Süda Maja (pankrotis) pankrotihaldur Toomas Saarma (edaspidi ka **pankrotihaldur**) taotluse alusel pikendas Transpordiamet seda tähtaega kuni 5. oktoobrini 2021.
- 1.5. Pankrotihaldur esitas 5. oktoobril 2021 Transpordiametile oma vastuväiteid Projektiga planeeritud olemasoleva juurdepääsu sulgemisele. Pankrotihaldur selgitas, et

juurdepääsu sulgemine on vastuulus 17.04.2012 kehtestatud Ameerikanurga tehnoargi ja teede detailplaneeringu (DP0650) (edaspidi ka **Detailplaneering**) ning AS Süda Maja, Maanteeameti ja Rae Vallavalitsuse vahel 16.11.2010<sup>1</sup> sõlmitud kolmepoolse koostöölepinguga (edaspidi ka **Koostööleping**). Pankrotihaldur palus eskiislahendus muuta selliselt, et see oleks kooskõlas Detailplaneeringu ja Koostöölepinguga.

- 1.6. Transpordiameti 14. detsembril 2021 korraldusega (edaspidi ka **Korraldus**) anti projekteerimistingimused riigitee 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 7,3-20,0 asuva Peetri-Vaida lõigu ümberehituse koostamiseks. Korralduse lisa 2 (arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel) kohaselt jättis Transpordiamet pankrotihalduri poolt 5. oktoobril 2021 esitatud vastuväited arvestamata.
- 1.7. Pankrotihaldur esitab käesolevaga vaide Korralduse kehtetuks tunnistamiseks.

## II VAIDE PÕHJENDUSED

### 2. Korraldus on vastuulus Koostöölepinguga ja Detailplaneeringuga

- 2.1. Pankrotihaldur leiab, et Korraldus on vastuulus Koostöölepingu ja Detailplaneeringuga. Korralduse andmisel on rikutud EhS § 26 lg 3 p 1 ja p 2.
- 2.2. Pankrotihaldur selgitab, et AS-i Süda Maja, Maanteeamet<sup>2</sup> ja Rae Vallavalitsus vahel sõlmitud Koostöölepingus lepiti kokku Ameerikanurga arendusala liiklussõlmede põhimõttelistes lahendustes ja koostöö korraldamises antud liiklussõlmede rajamiseks. Koostöölepingu punktis 2.2 lepiti kokku, et T-2 Tallinn – Tartu maantee ja Ameerika tänava ristmiku alaline lahendus sisaldab endas parempöoret Tallinn-Tartu maanteelt Ameerika teele. Koostöölepingu punktis 2.3 lepiti kokku, et Maanteeamet kooskõlastab ristmiku teekaitsevööndi ulatuses Ameerika tee projekteerimistingimused 30 päeva jooksul, kui need ei ole vastuulus arvestamisele kuuluvate dokumentidega ja kehtiva õigusega.
- 2.3. Koostöölepingust tulenevad AS-ile Süda Maja õigused nõuda kokku lepitud lahenduste realiseerimist ning Transpordiametile kohustused teha omapoolsed toimingud, et kokku lepitud liiklussõlmede lahenduste realiseerimine oleks võimalik. Koostöölepingu punktiga 5.1 võttis Maanteeamet kohustuse väljastada Koostöölepingus viidatud projekteerimistingimused kokkuleppes sätestatud tähtaja jooksul või objektiivselt põhjendatud asjaoludel vähima võimaliku aja jooksul.
- 2.4. Eeltoodut arvestades ei tohi Transpordiamet anda selliseid haldusakte, mis teevad võimatuks Koostöölepingus kokku lepitud AS Süda Maja õiguste realiseerimise ja Transpordiameti kohustuste täitmise. Selliste projekteerimistingimuste andmine, mis näevad ette Tallinn-Tartu maanteelt parempöörde sulgemise Ameerika teele, on otseses vastuulus Koostöölepingus kokkulepituga. Seetõttu on Korraldus selles osas vastuulus EhS § 26 lg 3 p 1 ja p 2.
- 2.5. Koostöölepingus kokkulepitud Ameerikanurga arendusala põhimõtteline liiklusskeem on kehtestatud ka Detailplaneeringuga. Seega ei ole tegemist mitte ainult kolme osapoole vahelisest kokkuleppes tulenevate liiklussõlmede lahendustega, vaid need lahendused on 2012. aastal kehtestatud ka Rae vallavolikogu haldusaktiga. Maanteeamet oli Detailplaneeringu menetlusse kaasatud ning Detailplaneeringus kirjeldatud juurdepääsulahendused on Maanteeametiga kooskõlastatud. Järelikult on

<sup>1</sup> Viimase digitaalalkirja lisamise kuupäev

<sup>2</sup> 1. jaanuaril 2021 ühendati Veeteede Amet, Lennuamet ja Maanteeamet Transpordiametiks.

ka Detailplaneeringu menetluse käigus saanud kinnitust see, et parempööre Tallinn-Tartu maanteelt Ameerika teele on õiguspärane lahendus.

- 2.6. Koostööleping on Transpordiametile kohustuslik ning Transpordiamet oleks pidanud vaidlustatud Korralduse andmisel selles lepingus kokkulepitust lähtuma. Samuti oleks Transpordiamet pidanud arvesse võtma seda, et parempööre Tallinn-Tartu maanteelt Ameerika teele on ette nähtud kehtiva Detailplaneeringuga. Transpordiamet ei ole seda teinud, millest tulenevalt on Korraldus vastuolus EhS § 26 lg 3 p 1 ja p 2. Seetõttu tuleb Korraldus kehtetuks tunnistada.

### **3. Koostöölepingu ja Detailplaneeringu kohane juurdepääs on tee projekteerimise normidega kooskõlas**

- 3.1. Korralduse lisa 2 (arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel) kohaselt põhjendab Transpordiamet Koostöölepingu ja Detailplaneeringus kohase juurdepääsu sulgemist sellega, et see juurdepääs ei vasta majandus- ja taristuministri 5. augusti 2015 määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisa „Maanteede projekteerimise normid“ (edaspidi ka **Määruse lisa**) punkti 5.1 lõikest 2 ja punkti 5.2.1 lõikest 2 tulenevatele nõuetele. Pankrotihaldur selgitab, et Koostöölepingu ja Detailplaneeringu kohane juurdepääs on Määruse lisaga kooskõlas.
- 3.2. Pankrotihaldur rõhutab esmalt, et Transpordiameti viited Määruse lisa punkti 5.1 lõikele 2 on asjakohatud. Määruse lisa punkti 5.1 lõige 2 sätestab, et ristmike vahekaugus ei tohi üldjuhul olla väiksem kui 10 km kiirteedel ja 5 km I klassi maanteedel, linnalähivööndis vastavalt 5 km ja 3 km. Määruse punkti 5.1 lõige 2 reguleerib ristmike vahelist kaugust I klassi maanteedel. Mahasõit ei moodusta teega, millelt maha sõidetakse, ristmikku Määruse lisa tähenduses. Määruse lisa punkti 5.1 lõikes 2 ei reguleerita ristmiku ja mahasõidu vahelist kaugust. Veelgi enam, Määruse lisa ei sätesta ristmiku ja mahasõidu vahelisele kaugusele mitte ühtegi nõuet, st mahasõit võib asuda ristmikust ka 1 kilomeetri kaugusel. Seda kinnitab muu hulgas ka asjaolu, et Korralduse kohaselt on kavas olemasoleva juurdepääsu (mahasõit riigiteelt 2 Ameerika teele) asukohta rajada mahasõit bussipeatusesse. Kui mahasõit moodustaks teega, millelt maha sõidetakse, ristmiku Määruse lisa tähenduses, siis ei vastaks Korraldusega kavandatava mahasõidu (mahasõit bussipeatusesse) kaugus ristmikust samuti Määruse lisa punkti 5.1 lõike 2 nõuetele.
- 3.3. Eeltoodust taganemata selgitab pankrotihaldur, et Määruse lisas on iseenesest eraldi reguleeritud ka parempöördega maha- ja pealesõidu kaugus ristmikust, kuid ka see kaugusnõue ei ole antud juhul asjakohane. Määruse lisa punkti 5.1 lõike 4 kohaselt ei tohi parempöördega maha- ja pealesõit I klassi maanteedel paikneda ristmikule lähemal kui 2 km (linnalähivööndis 1 km). Viidatud kaugusnõue kehtib ainult juhul, kui parempöördega mahasõit ja pealesõit toimuvad samast kohast, st sama tee kaudu. Koostöölepingu ja Detailplaneeringus kokku lepitud juurdepääs on ainult parempöördega mahasõit. Samast kohast pealesõitu ei toimu. Seega ei ole Koostöölepingus ja Detailplaneeringus kokku lepitud juurdepääs ka Määruse lisa punkti 5.1 lõikega 4 vastuolus.
- 3.4. Pankrotihaldur rõhutab, et Koostöölepingu ja Detailplaneeringu kohase juurdepääsu kooskõla Määruse lisast tulenevate nõuetega on varasemalt kinnitanud ka Transpordiamet (Maanteeamet) ise. Pankrotihaldur selgitab, et Määruse lisa punktis 5.1 sätestatud nõuetega täpselt sama sisuga nõuded kehtisid ka Koostöölepingu sõlmimise ajal <sup>3</sup>. Seega oli Transpordiamet (Maanteeamet) 16.11.2010

<sup>3</sup> Teede- ja sideministri 28. septembri 1999 määruse nr 55 lisa „Maanteede projekteerimismõnordid“ punkt 5.1.

Koostöölepingut sõlmides seisukohal, et parempöördega mahasõidu rajamine riigiteelt 2 Ameerika teele Jüri liiklussõlmest ca 1,2 km kaugusele ei ole vastuolus Määruse lisa punktis 5.1 sätestatud nõuetega. Seetõttu on täiesti arusaamatu, miks on Transpordiamet üritanud Korralduses asuda teistsugusele seisukohale. Sisuliselt väidab Transpordiamet Korralduses seda, et Maanteeamet sõlmis 16.11.2010 Koostöölepingu, mille täitmine oli juba selle sõlmimise ajal võimatu.

- 3.5. Koostöökokkuleppes kokku lepitud lahendused on kajastatud ka detailplaneeringus. Maanteeamet oli detailplaneeringu menetluses kaasatud ning detailplaneeringus kirjeldatud juurdepääsulahendused on Maanteeametiga kooskõlastatud. Seega on Maanteeamet korduvalt pidanud parempöört riigiteelt 2 Ameerika teele lubatavaks ja õiguspäraseks lahenduseks.
- 3.6. Asjaolu, et ristmikul puudub hetkel aeglustusrada (kiirendusrada ei ole vajalik olukorras, kus planeeritakse vaid mahasõitu ja mitte pealesõitu), ei oma tähtsust, kuna aeglustusrada on võimalik rajada ja seega liiklusohutus tagada. Koostööleping näeb aeglustusraja väljaehitamise ka ette. Pankrotihaldur osundab, et Korralduse kohaselt on samasse kohta aeglustusrada ka planeeritud (vt vaide punkt 4).
- 3.7. Pankrotihaldur on eelnevale tuginedes seisukohal, et põhjendused, millele tuginedes jättis Transpordiamet Korralduse andmisel Koostöölepingu ja Detailplaneeringu kohase juurdepääsulahenduse kõrvale, ei ole asjakohased. Koostöölepingu ja Detailplaneeringu kohane juurdepääsulahendus vastab kõigile Määruse lisast tulenevatele nõuetele. Seda asjaolu on Koostöölepingut sõlmides ja detailplaneeringut kooskõlastades kinnitanud ka Transpordiamet (Maanteeamet) ise. Seega ei saa Transpordiamet Määruse lisale tehtud viidetega õigustada Koostöölepingu ja detailplaneeringuga vastuolus oleva Korralduse andmist.

#### **4. Eskiislahenduse järgi on mahasõit Ameerika teele võimalik**

- 4.1. Vaidlustatud Korraldusega antud projekterimistingimuste osaks olevate eskiisjooniste kohaselt (asendiplaan km 12-15,4) on mahasõit Tallinn-Tartu maanteelt Ameerika tee juures tegelikult planeeritud. Eskiisjoonise kohaselt on Ameerika tee ja Tartu maantee ristumiskohta planeeritud aeglustusrada selleks, et bussid saaksid sõita bussitaskusse.
- 4.2. Korralduses ei ole välja toodud põhjendusi, miks seda sama planeeritud aeglustusrada ei saa kasutada parempöörde võimaldamiseks Tartu maanteelt Ameerika teele ning miks vaatamata sellele, et vastav aeglustusrada nii või teisiti planeeritakse, tuleb parempöörde Ameerika teele siiski sulgeda. Kuna aeglustusrada ja mahasõit Tallinn-Tartu maanteelt on selles kohas nii või teisti planeeritud, ei saa parempöörde sulgemine Ameerika teele olla mitte millegagi põhjendatud.
- 4.3. Eeltoodust tulenevalt on lahendus, mis näeb ette parempöörde likvideerimise Tallinn-Tartu maanteelt Ameerika teele õigusvastane ning Korraldus tuleb kehtetuks tunnistada.

#### **5. Alternatiivne juurdepääsutee ei ole AS Süda Maja (pankrotis) õiguste kaitseks piisav**

- 5.1. Vaide esitaja ei nõustu Korralduse põhjendustega, mille kohaselt on eskiislahendusega kavandatud alternatiivne juurdepääsutee Trefi tee suunalt Ameerika teeni ning seetõttu ei kahjusta projekterimistingimuste andmine AS-i Süda Maja huve ja õiguseid.

- 5.2. Eskiislahenduse kohaselt on nimetatud alternatiivne juurdepääsutee planeeritud uue tolmuvaba kattega teena, mis on kohaliku omavalitsuse omandis.
- 5.3. Esiteks tekib eskiislahendusega ebamäärane olukord selles osas, millal nimetatud alternatiivne juurdepääsutee rajatakse ja kes selle rajamist finantseerib. Projekteerimistingimustega ei ole tagatud see, et kohalik omavalitsus nimetatud tee rajamist rahastab. See aga võib tekitada täiendavaid vaidlusi ja viivitusi tee rajamisel ja Ameerikanurga kinnistule juurdepääsu võimaldamisel, mis omakorda kahjustab AS Süda Maja (pankrotis) huve ja õiguseid.
- 5.4. Teiseks ei ole eskiislahendusega tagatud see, et alternatiivne juurdepääsutee rajatakse selliste parameetritega, mis võimaldab sellise tihedusega raskeveokite liiklust nagu on Ameerikanurga kinnistule planeeritud.
- 5.5. Eeltoodud põhjustel ei ole alternatiivse juurdepääsuteega AS Süda Maja (pankrotis) huvide ja õiguste kaitse tagatud ning Korraldus tuleb tühistada. Nii või teisiti ei anna alternatiivse juurdepääsutee rajamine Transpordiametile õigust Koostöökokkuleppe täitmata jätta.

## **6. Vaide esitaja õiguste rikkumine**

- 6.1. Vaidlustatud Korraldus rikub AS Süda Maja (pankrotis) õiguseid, kuna sellega nähakse ette Ameerikanurga kinnistu senise juurdepääsutee likvideerimine. Samuti läheb Korraldus vastuollu kehtiva Detailplaneeringuga ning kolmepoolse Koostöökokkuleppega. Korraldusega antud projekteerimistingimused ei võimalda Detailplaneeringu elluviimist ega Koostöökokkuleppes kokku lepitud õiguste teostamist.

Lugupidamisega

/digitaalselt allkirjastatud/

Marit Toom

vandeadvokaat

AS Süda Maja (pankrotis) pankrotihaldur Toomas Saarma lepinguline esindaja

Lisa: Volikiri.