

## VASTUSKIRI JA SEISUKOHT SEOS ES EHTUSLOA MENETLUSSE KAASAMISE JA KINNISASJA OSA OMANDAMISE MENETLUSE ALGATAMISE KOHTA

### 1. SISSEJUHATUS

Käesolevaga esitame Osühing Metalldetail (edaspidi ka **maaomanik või Metalldetail**) nimel vastuse ja seisukoha Transpordiameti 18.05.2022 saadetud kirjadele nr 8-3/21-033/11056-1 ja 8-1/21-077/11066-1. Kirjas anti teada Flora (katastriüksuse nr 27202:001:0373) osalisest avalikes huvides omandamisest. Lisaks andis Transpordiamet teada samas asukohas ehitusloa menetluse algatamisest. Transpordiamet on soovinud arvamust esitatud dokumentidele hiljemalt vastavalt 06.06.2022 ja 10.06.2022. Maaomanik esitas taotluse kirjale pikendamiseks, kuid Transpordiamet ei ole sellele vastanud.

Kokkuvõttes leiame, et olemasoleval kujul kinnisasja osaline omandamine ei ole kooskõlas kehtiva õigusega. Krundijaotusskeemil on äralõike tegemise ala märgitud punase viirutusega. Ehitusloa eelnõust ega avalikes huvides omandamise kirjast ei selgu äralõike tegemise eesmärk. Seda arvestades palume Transpordiametilt täiendavaid selgitusi ehitusloa eelnõu ning avalikes huvides omandamise vajalikkuse kohta. Palume vastata alltoodud tekstis esitatud küsimustele.

Lisaks juhime tähelepanu, et Undla silla rekonstrueerimise raames toimub uue silla rajamine, mis ei ole kooskõlas Maanteeameti 25.05.2012 käskkirjaga. Samuti vajame täiendavalt Transpordiametilt kinnitust, et Undla silla rekonstrueerimise tagajärjel ei ole välistatud Undla kalapääsu rajamine ja tagatakse ajaloolise veetaseme säilimine. Palume kõiki käesolevas kirjas toodud küsimusi käsitleda avaliku teabe seadusest lähtuvalt selgitustaotlustena, millele palume vastata enne ehitusloa andmist, sealhulgas enne avalikes huvides omandamise otsuse tegemist.

### 2. VASTUS KÜSIMUSELE 18.05.2022 KIRJAS NR 8-3/21-033/11056-1

Transpordiamet on soovinud teada, kas Flora kinnisasjaga on seotud kolmanda isiku õigused, mida ei ole kantud kinnistusraamatusse. Märkime, et 28.09.2018 andis Keskkonnaamet (KeA) MTÜ-le Undla Vesi keskkonnaloa nr L.VV/331308 Undla paisu vee erikasutuseks (veekogu paisutamine, kalapääsu rajamine ja paisjärve korrastamine). Palume nimetatud keskkonnaloa, sealjuures sellest tulenevate õiguste ja kohustustega avalikes huvides omandamise menetluses

arvestada (vt täiendavalt käesoleva kirja ptk 4.1.). Keskkonnaluba on kättesaadav Infosüsteemis Kotkas.

Samuti juhime tähelepanu, et Vohnja-Kadrina tee maaüksuse osas (katastritunnus 27302:002:1190) on Metalldetail kasuks kantud kinnistusraamatusse tasuta ja tähtjatu paisutamisservituut veekogu veetaset reguleeriva regulaatori kasutamiseks ning selle alusel on lubatud teostada kõiki töid, mis on vajalikud tõkestusrajatise hooldamiseks, korrashoiuks, remontimiseks ja toimimiseks. Mistahes tegevuse kavandamisel, sealhulgas tee remontimisel tuleb lähtuda nimetatud lepingust.

### **3. EHITUSPROJEKTI REALISEERIMINE EI EELDA FLORA KINNISASJA AVALIKES HUVIDES OMANDAMIST**

Esitatud ehitusprojekti eesmärk on olemasoleva silla rekonstrueerimine, et tõsta liiklusohutuse taset, sõidumugavust ja parandada silla kandevõimet. Saame esitatud materjalidest aru, et silla laiendamine ei ole päevakorras. Tee ümberehitamine ehk rekonstrueerimine on tegevus, mille tulemusel muutuvad olemasoleva tee omadused oluliselt. Viitate, et kinnisasja osa sundvõõrandamise alus on kinnisasja avalikes huvides omandamise seadus (KAHOS), mille § 4 lg 1 p 7 kohaselt on lubatud kinnisasja omandada riigitee, kohaliku tee, avaliku raudtee taristu ja teenindusrajatise ning avaliku väljaku ehitamiseks.

Tee rekonstrueerimisena käsitletakse eelkõige tee kandevõime olulist muutmist, ristmiku tüübi muutmist või silla, viadukti või tunneli kande- või jäigastavate konstruktsioonide muutmist.<sup>1</sup> Samas selgub Transpordiameti poolt edastatud joonistelt, et äralõike alal ehitustegevust ette ei ole näha. Samuti puuduvad põhjendused äralõike tegemise vajaduse osas, näiteks põhiehitise toetamiseks vms. Krundijaotuskaval näidatud äralõike ulatus ei hõlma olemasolevat teed ega silla kandekonstruktsioone. Sellest tulenevalt tundub meile, et äralõige on laiem, kui tegelikult peaks vaja olema ning äralõike tegemise eesmärk jääb maaomanikule arusaamatuks.

**Eelnevalt arvesse võttes soovime teada:**

- 1.1. Mis on kavandatava Flora kinnistust äralõike tegemise eesmärk? Palume põhjendada, miks on vältimatult vajalik kinnisasja osa avalikes huvides omandamine Undla silla rekonstrueerimise käigus, kui silla asukoht ei muutu?**

### **4. EHITUSLUBA PEAB OLEMA KOOSKÕLAS OLEMASOLEVATE AVALIK-ÕIGUSLIKE PIIRANGUTEGA**

#### **4.1. Silla rekonstrueerimine peab arvestama kalapääsu rajamise kohustuse ja keskkonnanõuetega**

Ehitusluba on haldusakt, mis peab olema õiguspärane. Ehitusseadustiku § 44 lg 1 kohaselt keeldutakse ehitusloa andmisest, kui see ei vasta muuhulgas avalik-õiguslikele kitsendustele.

Veeseaduse § 174 lg 3 alusel lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaigana määratud veekogule või selle lõigule ehitatud paisul peab paisu omanik või valdaja tagama kalade läbipääsu nii paisust üles- kui ka allavoolu. Undla sild, sealhulgas paisjärv asuvad Loobu jõel, mis on määratud keskkonnaministri 15.06.2004 määrusega nr 73 nn lõhejõgede nimistusse ehk selle jõel asuvatele paisudele on kalapääsu rajamine kohustuslik.

---

<sup>1</sup>Majandus- ja taristuministri 3.08.2015 määrus nr 102. Tee ehitamise ja korrashoiu terminid § 4.

28.09.2018 väljastati MTÜ-le Undla Vesi tähtajatu keskkonnaluba nr L.VV/331308 Undla paisu vee erikasutuseks (veekogu paisutamine, kalapääsu rajamine ja paisjärve korrastamine). Keskkonnaloas on viidatud kalapääsu lahenduse osas ka konkreetsetele projektidele, mh Inseneribüroo Urmas Nugin OÜ ja Alkranel OÜ poolt koostatud töödele ning Sweco Projekt AS poolt 2015 koostatud keskkonnamõju eelhindangule „Undla paisu kalapääsu rajamise eelprojekti keskkonnamõju eelhindang“. Kehtiv keskkonnaluba on kohustuslik kõigile (HMS § 60). Hetkel on avalikustamisel ka Keskkonnaministeeriumi poolt koostatud uus Ida-Eesti Veemajanduskava eelnõu, mille meetmeprogrammi rida nr 1606 toob eraldi välja tegevusena Undla paisule kalapääsu rajamise hiljemalt aastaks 2028, sealjuures on selle rakendajaks ja rahastajaks märgitud Keskkonnaagentuur (mitte maaomanik või valdaja). Seda arvesse võttes tuleb mistahes Undla silla ehitustegevuse kavandamisel arvestada VeeS § 174 lg 3 tuleneva kohustusega, sealhulgas keskkonnaloaga ning kalapääsu rajamise projektidega.

#### **Eelnevat arvesse võttes soovime vastust järgnevale küsimustele:**

- 1.2. **Kas Transpordiamet on projekteerimisel arvestanud MTÜ-le Undla Vesi väljastatud keskkonnaloaga nr L.VV/331308 ning kinnitab, et see ei takista mistahes kujul kalapääsu projektide realiseerimist. Kui sellist analüüsi ei ole teostatud, siis palume peatada ehitusloa taotluse menetlus analüüsi teostamise perioodiks.**
- 1.3. **Kas Transpordiamet kinnitab, et ehitustööde teostamise järgselt taastatakse ajalooline veetase ja veerežiim, mh lähtudes kehtivast keskkonnaloast. Selle kohaselt on seatud loa tingimuseks tagada Undla paisul PAIS012800 normaalpaisutus tase NPT 77.30 m (EH2000), kõrgpaisutus KPT 77.60 m, minimaalne paisutustase MPT 77.20 ja veesügavus.**

#### **4.2. Ehitusprojekti alusel kavandatud ei ole kooskõlas vana silla säilitamise kohustusega**

Ehitusloa kohaselt on projekti eesmärk olemasoleva silla rekonstrueerimine, et tõsta liiklusohutuse taset, sõidumugavust ja parandada silla kandevõimet. Transpordiameti poolt koostatus kirjade kohaselt toimuvad tee ehitustööd vastavalt Stricto Project OÜ tööle nr S2103 „Riigitee nr 17152 Vohnja - Kadrina km 8,710 Undla silla rekonstrueerimise põhiprojekt“.

Lemma OÜ poolt koostatud töö ”Riigitee nr 17152 Vohnja - Kadrina km 8,710 Undla silla rekonstrueerimise põhiprojekti keskkonnamõju hindamise eelhindang“ toob selgelt välja, et põhiprojektiga on lahendatud **uue silla rajamine**. Projekteeritud sild on ühe-avaline raudbetoonist muutuva raadiusega kaarsild. Silla konstruktsioonid toetuvad 0,5 meetri paksustele raudbetoonist taldmikutele. **Olemasolev sild lammutatakse**, silla-alused puitpõrandad ja paisutusvall säilitatakse või taastatakse. Samuti lahendatakse projektiga silla pealesõitude uuendamine enne silda u 50 meetri ja peale silda u 35 meetri pikkusel lõigul. Lõigu kogupikkus on 80 m.

Riigiteel nr 17152 asuv Undla kivisild kuulub Maanteeameti peadirektori käskkirjaga kinnitatud Eesti Maanteemuuseumi poolt koostatud pärandväärtuslike sildade kaitse nimekirja. Transpordiamet kinnitas seda fakti oma 06.06.2022 kirjaga vastusele Metalldetail teabenõudele. Teabenõudele oli lisatud ka kaitstavate sildade ja viaduktide nimekiri, mille kohaselt Undla sild on hästi säilinud. Samuti oli lisatud sildade kaitse ja säilitamise tingimused, mille kohaselt säilitamine lähtub olemasolevast terviklahendusest ning silla ehitusajalooliste kihistuste

säilitamine peab toimuma olemasoleval kujul. Meie hinnangul ei ole kavandatud ehitustegevus ehk uue silla rajamine kooskõlas Maanteeameti peadirektori 25.05.2012 käskkirjaga "Kaitset vajavate sildade tingimuste ja nimekirja kinnitamine". Põhjendamatult on jäetud arvestamata ka ettevõtte varasemad seisukohad Transpordiametile seoses Undla kivisillaga (vt ka Lisa 1).

**Eelnevat arvesse võttes soovime teada:**

- 1.4. Miks ei ole kavandatud tegevus kooskõlas Maanteeameti peadirektori 25.05.2012 käskkirjaga, milles tulenevalt on Undla sild hästi säilinud ja tuleb ka rekonstrueerimisel säilitada terviklahendusena?**
- 1.5. Miks on uus Undla sild projekteeritud ühe-avalise sillana, kui olemasolev sild on kahe-avaline? Ka see on vastuolus olemasoleva silla säilitamise põhimõttega. Ajalooliselt on kaks ava vajalikud, sest üks ava oli mõeldud liigveelaskmeks ning teises avas suunati veevool veskikividele.**
- 1.6. Miks ei ole ehitusprojektis arvestatud tee all olevate veskiavadega. Olemasolevad veskiavad on ehitatud vastu pidama inimeste ja hobustranspordi koormusele ja ei ole mõeldud taluma tänast liiklust? Uus sild on projekteeritud taluma praegusest sillast oluliselt suuremat koormust, millele olemasolevad veskiavad vastu ei pea. Lisaks ei ole arvestatud veskiavade pikendamise vajadust, tulenevalt tee laiuse suurenemisest.**
- 1.7. Miks ei ole uue tee (sild tee osa) ehitusprojektis arvestatud sillaga kokkuehitatud veskihoonega, vahetult tee ääres olevate tootmishoonetega ega Flora, Veskijärve, Kaalumaja ja Sooääre kinnistutel paikneva tootmiskompleksiga (vt täiendavalt Lisa 1)?**

## **5. KESKKONNAMÕJUDE HINDAMISEGA, SH LEEVENDAVATE MEETMETEGA SEONDUV VAJAB TÄPSUSTAMIST**

Lemme OÜ on koostanud projekteerimistingimuste raames töö "Riigitee nr 17152 Vohnja - Kadrina km 8,710 Undla silla rekonstrueerimise põhiprojekti keskkonnamõju hindamise eelhindang". Kõiki küsimusi/teemasid see siiski ammendavalt ei käsitle. Seda arvestades soovime Transpordiametilt täiendavat infot järgmise küsimuse osas:

- 1.8. Transpordiamet on varasemalt käsitletud silda tõkestusrajatisena, mille tulemusel ongi tagatud Veskijärve paisutus. KeHJS § 6 lg 1 p 21 kohaselt tundliku suubla tammi või paisu rekonstrueerimisel keskkonnamõjude hindamise algatamine kohustuslik, st seda ei saa asendada eelhindamisega. Kas Keskkonnaamet on kinnitanud, et käesoleval juhul ei vasta kavandatud tegevus KeHJS § 6 lg 1 p 21 tähenduses projektile?**

Lisaks on maaomaniku andmetel silla piirkond kahepaiksete rändetee. Lemme OÜ töö ei käsitle kahepaiksete rännet. Palume ehitustegevuse raames kavandatava vajalikud leevendavad meetmed ka kahepaiksete kaitseks.

## **6. TAOTLUS KIIRUSPIIRANGU ALANDAMISEKS NING FLORA KINNISASJALE LIGIPÄÄSU TAGAMISEKS**

Metalldetail on pöördunud Transpordiameti poole korduvalt liiklussagedusest tingitud probleemidega, mis otseselt takistavad olemasoleva tootmiskompleksi kasutamist, muuhulgas on taotletud omanikule kuuluvate kinnisasjade ligipääsudega arvestamist varasemal projekteerimisel. Vastav seisukoht edastati Transpordiametile 04.10.2020. Seni ei ole maaomaniku seisukohtadega arvestatud.

Viimastel aastatel on oluliselt kasvanud Vohnja-Kadrina tee kasutuskoormus. Juba 2019 oli Riigitee 17152 Vohnja–Kadrina km 8,450-9,387 teelõigu aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus riikliku teeregistri andmetel 664 autot/ööpäevas (sõiduaudod ja pakiaudod 94%, veoaudod ja autobussid 2%, autorongid 4%). Riigiteel kehtib kiiruspiirang asulas 50 km/h. Metalldetail omandas kinnistud 2005, mil tee kasutuskoormus oli u 20 autot/ööpäevas.

Sisuliselt ei ole hetkel võimalik Flora, Veskijärve, Kaalumaja ja Sooääre kinnistutel kinnistul (100% tootmismaa) asuva olemasoleva tootmiskompleksi kasutamine, sest Flora, Veskijärve, Kaalumaja ja Sooääre kinnistutelt sisse- ja väljasõit on väga ohtlik ja aeganõudev tulenevalt liiga suurest liiklustihedusest kinnistult väljasõit on ohtlik. Transpordiamet on maaomanikul keelanud Flora kinnisasjal olevate hoonete teenindamise ja ligipääsu tõstuki/kaubaaudoga, kasutades selleks riigimaanteed nr 17152 Vohnja-Kadrina teed. Flora kinnistul puudub alternatiivne mahasõit Vohnja-Kadrina teelt. Flora kinnistu juures asub ka maaomanikule kuuluv Sooääre kinnistu (100% tootmismaa), kuhu samuti saab ligi üksnes läbi Flora kinnisasja ning puuduvad teised juurdepääsuteed. Mistahes mõistlik ligipääs puudub ka Kaalumaja kinnistul (100% tootmismaa) asuvale autokaalule. Kuivõrd Vohnja-Kadrina tee on kitsas ning tiheda liikluskooormusega, siis on liialt ohtlik ka sõidukite teeäärde parkimine.

Koostöös Transpordiametiga on võimalik ülalnimetatud probleeme lahendada, näiteks alternatiivse ligipääsu kavandamine, mahasõitude projekteerimine ja või ka liikluskorralduslike meetmete rakendamise kaudu, mille tulemusel on võimalik olemasolevate tootmismaaude kasutamise jätkamine ning ka tootmistegevuse taaskäivitamine.

02.06.2022 edastas maaomanik Transpordiametile taotluse, milles palus asendada kiirusepiirangu märgid 50 km/h, märkide 30 km/h vastu Undla sillal riigiteel nr.17152 Vohnja-Kadrina km 8,710. Oleme arvamusel, et tegemist on kõige lihtsama ja odavama võimalusega, kuidas parendada olemasolev olukord mõlema poole huve arvestades.

**Eelnevalt arvesse võttes soovime teada:**

- 1.9. Millal kavandab Transpordiamet Metalldetail 02.06.2022 taotluse lahendada, mille eesmärgiks on olemasoleva kiiruspiirangu muutmine?**
- 1.10. Kui Transpordiamet ei ole nõus muutma kiiruspiirangut, siis kas alternatiivselt on võimalik vähemalt Flora/Sooääre/Veskijärve kinnistule teise juurdepääsutee rajamine või Transpordiamet on nõus algatama Flora, Veskijärve, Kaalumaja ja Sooääre maaüksuse osas avalikes huvides omandamise menetluse, sest need moodustavad ühe tootmiskompleksi?**
- 1.11. Kuidas on võimalik lahendada ligipääsu puudumise probleem Kaalumaja kinnistule?**

LISA 1. Metalldetail OÜ täiendavad märkused Transpordiameti kirjade osas.

Lugupidamisega

*(allkirjastatud digitaalselt)*

Britta Retel

Vandeadvokaat