|  |  |
| --- | --- |
| **Kohus** | Tallinna Halduskohus |
| **Kohtunik** | Janek Laidvee |
| **Otsuse tegemise aeg ja koht** | 28. märts 2025, Tallinn |
| **Haldusasja number** | 3-24-3139 |
| **Haldusasi** | CareWorks OÜ kaebus Transpordiameti 23.10.2024 otsuse nr 7.1-1/24/16308-3 tühistamiseks. |
| **Menetlusosalised** | Kaebaja – CareWorks OÜ  Vastustaja – Transpordiamet |
| **Asja läbivaatamine** | Kirjalikus menetluses |

**RESOLUTSIOON**

**1. Jätta kaebus rahuldamata.**

**2. Jätta menetluskulud poolte endi kanda.**

**EDASIKAEBAMISE KORD**

Otsuse peale võib esitada apellatsioonkaebuse Tallinna Ringkonnakohtule 30 päeva jooksul otsuse avalikult teatavakstegemisest arvates, so hiljemalt 28.04.2025 (halduskohtumenetluse seadus (HKMS) § 181 lg 1).

Vastuseks esitatud apellatsioonkaebusele võib teine menetlusosaline esitada vastuapellatsioon-kaebuse 14 päeva jooksul apellatsioonkaebuse vastuapellatsioonkaebuse esitajale kätte-toimetamisest arvates või ülejäänud apellatsioonitähtaja jooksul, kui see on pikem kui 14 päeva (HKMS § 184).

Kui apellant soovib asja arutamist kohtuistungil, tuleb tal seda apellatsioonkaebuses märkida, vastasel korral eeldatakse, et ta on nõus asja lahendamisega kirjalikus menetluses (HKMS § 182 lg 1 p 9).

Kui menetlusosaline soovib apellatsioonkaebuse esitamiseks saada menetlusabi, tuleb tal esitada ringkonnakohtule vastavasisuline taotlus. Menetlusabi taotluse esitamine ei peata menetlustähtaja kulgemist (HKMS § 116 lg 5) ning apellatsioonitähtaja järgimiseks peab menetlusabi taotleja tegema tähtaja kestel ka menetlustoimingu, mille tegemiseks ta menetlusabi taotleb, eelkõige esitama apellatsioonkaebuse (HKMS § 116 lg 6).

**ASJAOLUD JA MENETLUSE KÄIK**

1. CareWorks OÜ taotles 20.09.2024 projekteerimistingimuste väljastamist Pärnu maakonnas Lääneranna vallas Virtsu alevikus Mere pst 1 katastriüksusele (tunnus 19502:003:0261) rajatud ristumiskoha rekonstrueerimiseks riigiteel nr 10 Risti-Virtsu-Kuivastu-Kuressaare tee (edaspidi riigitee) km 67,235.
2. Transpordiameti peaspetsialisti Herkki Rõõmu ja taotluse esitaja esindaja Aleksander Tomas Vassiljevi vahel toimus vestlus telefoni teel 26.09.2024 ja 07.10.2024, mille käigus kinnistu omaniku esindaja selgitas kavatsusest kinnistule rajada elektriautode laadimiskohad ning et juurdepääs riigiteelt km 67,235 olemasoleva mahasõidu kaudu on vajalik ning selleks on õigustatud ootus. Kinnistu omanik tõi välja lisaks Mere pst 1 kinnistul kehtiva ehitusloa kontori ja laohoone ehituseks ning selle liikluskorraldusliku lahenduse. Kinnistu omaniku väidetel lubab kehtiv ehitusluba Mere pst 1 kinnistule juurdepääsu riigiteelt km 67,235.
3. **Transpordiamet** jättis **23.10.2024** **otsusega nr. 7.1-1/24/16308-3** (edaspidi ka: vaidlustatud otsus) taotluse rahuldamata ja ehitusseadustiku (EhS) § 99 lg 3 kohase kooskõlastuse Mere pst 1 katastriüksusele ristumiskoha ehitamiseks andmata.
4. Tallinna Halduskohtus registreeriti 16.11.2024 CareWorks OÜ kaebus Transpordiameti 23.10.2024 haldusakti nr 7.1-1/24/16308-3 osaliseks või täielikuks tühistamiseks.
5. Tallinna Halduskohus võttis 04.12.2024 kaebuse nõuetes osaliselt või täielikult tühistada Transpordiameti 23.10.2024 otsus nr 7.1-1/24/16308-3 ja määras vastustajaks Transpordiameti.

**MENETLUSOSALISTE SEISUKOHAD**

1. **Careworks OÜ** põhjendused on kokkuvõtvalt järgmised.

Aerofoto, millel põhineb vaidlustatud otsus, pole piisav, et teha järeldus mahasõidu puudumise kohta. 06.04.2017 tehtud Maa-ameti aerofoto on tehtud ajal, kui krundil toimusid ehitus- ja kaevetööd. Pooleli olevad tööd on selgelt näha ka 06.04.2017 tehtud aerofotol. Kaevetööd muutsid kinnistu mahasõidud aerofotol ajutiselt halvemini nähtavaks. Varasematel aerofotodel, näiteks Maa-ameti aerofotodel aastatest 2006 ja 2011 on selgelt näha kinnistu mahasõit Tallinna maanteele. Transpordiamet ei ole vaidlustatud otsuse tegemisel võtnud arvesse varasemaid aerofotosid. Lisaks on 2007. a riigimaantee rekonstrueerimise projektil mõõdistatud ning näidatud Mere pst 1 mahasõidu asukoht. Vaidlustatud otsus võtab kinnistult ära ajaloolise mahasõidu. Kinnistul asuv ümberlaadimisbaas vajab toimimiseks mahasõitu nii Mere puiesteelt kui ka Tallinna maanteelt.

Transpordiamet tugineb oma vaidlustatud otsuses ainult ühel, 2017 aasta aerofotol. Selle põhjal on tehtud otsus, et rajatud on ebaseaduslik mahasõit. Samas on jäänud tähelepanuta fakt, et Maa-ameti leheküljel on saadaval rohkem aerofotosid, mis näitavad tee ning selle mahasõidu olemasolu erinevatel aegadel. Näiteks aastatel 1976, 1978, 1995, 2003, 2006 ja 2015. Neid fotosid arvestama võib viidata haldusorgani uurimispõhimõtte rikkumisele. Haldusmenetluse seaduse (HMS) § 6 kohaselt on haldusorgan kohustatud välja selgitama kõik asjas olulised asjaolud ning koguma selleks vajalikud tõendid. Transpordiamet ei ole aga võtnud arvesse teisi kättesaadavaid ajaloolisi aerofotosid, mis näitavad mahasõidu olemasolu juba enne 2017. aastat. Mere pst 1 kuulub ettevõttele Careworks OÜ. Ettevõte Careworks OÜ on koos sellele kuuluva kinnistu ja sellel paiknevate rajatistega ostetud 2022 aastal, praeguse omaniku: Aleksander Tomas Vassiljevi, poolt. 2017 aasta aerofoto ei peegelda olukorda kinnistu omandamise hetkel.

Mere pst 1 kinnistul asuv tee, ligipääsudega Tallinna mnt ja Mere pst pealt on olnud järjepidevalt tähistatud nii Transpordiameti kui ka Maa- ja Ruumiameti kaartidel. See on loonud õigustatud ootuse, et tee on Transpordiameti poolt tunnustatud.

2007. aastal valminud riigitee nr 10 rekonstrueerimise projekti seletuskirjas ei ole viidet olemasoleva mahasõidu või kinnistul asunud asfalteeritud tee likvideerimise kohta. Asfaldikatet projekti raames ei ole uuendatud, kuid vana asfalteeritud tee osa on tänase päevani alles ning ühenduses riigimaanteega. Kuna 2007. aasta rekonstrueerimisprojektis mahasõitu ei keelatud, võib see viidata sellele, et see vastas toona kehtinud normidele. Seega võis omanikul tekkida õiguspärane ootus, et olemasolev mahasõit jääb kehtima. 2007. aastal valminud riigitee nr 10 rekonstrueerimise projekti kooskõlastuse joonisel kooskõlastuse lahtris annab Mere pst 1 väidetav omanik või omaniku esindaja kooskõlastuse läbirääkimiste alustamiseks projektis kajastatud perspektiivse tee maa-ala moodustamiseks. Kui kooskõlastuse andmisel 2007. aastal ei väljendatud selgesõnalist nõustumist mahasõidu likvideerimisega, ei saa hiljem tagantjärele seda nii tõlgendada ning see ei võrdsustu nõustumisega olemasoleva mahasõidu likvideerimiseks.

Transpordiamet on varustanud olemasoleva Tallinna maantee mahasõidu korrektse teetähistusega, katkendjoonte näol. Vaidlusalune mahasõit omab tänasel päeval Tallinna maanteel katkendjoonega tähistust. Vaidlusaluse mahasõidu tähistus katkendjoonega on samuti nähtav 2006 aasta aerofotol. Ameti selline tegevus võis luua õiguspärase ootuse mahasõidu seaduslikkuse osas. Tee on osaliselt asfalteeritud ja osaliselt kruusakattega. Tee on avalikult ligipääsetav ja regulaarses kasutuses. Tee valdajana on Careworks OÜ kohustatud tagama selle ohutu kasutuse.

Majandus- ja taristuministri 5. augusti 2015. a määrus nr 106 „Tee projekteerimise normid” „Lisa Maanteede Projekteerimisnormid “ kohaselt tohib mahasõidud rajada normist tihedamini, tingimusel, et vastavale teelõigule seatakse kiiruspiirang kuni 50 km/h (projekteerimisnormide punkti 5.2.1 lg 3). Ristumiskoha ulatuses kehtib kiiruspiirang 30km/h, mis tagab kõrgema ohutuse ning loob eelduse erandi tegemiseks. Transpordiameti teostatud katkendjoonega tähistus võimaldab selget ja ohutut mahasõitu Mere pst 1 aadressil asuvalt, avalikult kasutatava tee pealt. Ei ole eluliselt usutav, et mahasõidu osa likvideerimine vähendab tee kasutust ning seega teekatte märgistuse eemaldamine võib vähendada liiklusohutust, kuna Mere pst 1 kinnistul asuv tee (7836580) ei oleks arusaadavalt tähistatud. Aerofotodelt on näha, et kinnistul asuva tee mahasõit Tallinna maanteele on hea nähtavusega. Teadaolevalt ei ole hetkel olemasoleva mahasõiduga seotud ühtegi liiklusõnnetust. Selle põhjal saab väita, et olemasolev mahasõit on ohutu, kuid selle likvideerimine võib liiklusohutust kahjustada.

Vastavalt õiguste kaitse põhimõttele võib haldusmenetluses piirata isiku põhiõigusi- ja vabadusi ning tema muid subjektiivseid õigusi ainult seaduse alusel. Halduse õigusakt ja toiming peab olema kohane, vajalik ning proportsionaalne seatud eesmärgi suhtes. Kui Transpordiamet nõuab mahasõidu likvideerimist, tuleb hinnata, kas see nõue on proportsionaalne ja vajalik seatud eesmärgi suhtes. Kui mahasõidu säilitamisel ei ole selgelt võimalik tõendada ohtu liiklusohutusele ning see ei riku muid olulisi hüvesid, võib likvideerimise nõue olla ebaproportsionaalne. Olemasoleva tee remondi ja rekonstrueerimise korral tuleb arvesse võtta tegelikud olud. Muu hulgas tuleb võimalikult suurel määral arvestada olemasolevate mahasõitudega ja sellega, et maaomanikel on õigustatud ootus pääseda edaspidigi oma maaüksusele avalikult kasutatavalt teelt. Olemasolevaid mahasõite, isegi kui need paiknevad teineteisele lähemal kui 150 meetrit, ei saa ega pea likvideerima ning kui vaja peab saama ka uusi mahasõite rajada. Asjakohane on arvesse võtta ka tee liikluskoormust, nähtavust ning mahasõitude mõju liiklusohutusele. Liikleja ei pruugi tajuda lähestikku asetsevaid mahasõite erinevate mahasõitudena ning see ei põhjusta vähese kasutusintensiivsuse ja hea nähtavuse korral märkimisväärset liiklusohtu. Paljudes kohtades on mahasõidud ajalooliselt kujunenud vastavalt tegelikele vajadustele ja võivad seetõttu asuda teineteisele lähemal kui 150 meetrit. Vastustaja on esitanud 2001 aastast pärinevad joonised. Kaebaja hinnangul ei vasta esitatud joonised reaalsele tee ümberehituse teostusele. Näiteks puudub jooniselt ülekäigurada ja puudub täielikult väljaehitatud mahasõit vastaskrundil. Kui võrrelda 2001 aastast pärinevat joonist menetluse käigus esitatud aerofotodega, on näha mitmeid olulisi erinevusi. Kaebaja on seega seisukohal, et 2007 aasta kooskõlastusjoonis on asjakohasem. Samuti ei kuulunud 2001 aasta joonise koostamise ajal Transpordiametile juurdelõige, millel asus Mere pst 1 krundi ajalooline mahasõit. Seega ei pruukinud vastustajal olla 2001 aastal juriidilist alust mahasõidu eemaldamiseks eramaalt. Lisaks puuduvad 2007 aasta kooskõlastusjoonisel 2001 aasta joonisel nähtavad ristid, mis viitasid mahasõidu eemaldamisele. See võib tähendada, et ehitusprojekti muudeti võrreldes 2001 aasta plaanidega.

1. **Transpordiameti** põhjendused on kokkuvõtvalt järgmised.

2007. aastal valminud riigitee nr 10 rekonstrueerimise projekti kohaselt on juurdepääs Mere pst 1 kinnisasjale lahendatud Mere puiestee kaudu ja sellise lahendusega on nõustunud ka kinnisasja toonane omanik. Geodeetiline alusplaan kajastab mõõdistamisaegset olukorda. Asjaolu, et mahasõit 2007. aastal mõõdistati, ei tähenda, et tegemist on ajaloolise teega, mida peaks saama kasutada ka pärast projekti ellu viimist. Projektis ei olnud mahasõidu säilimist Mere pst 1 kinnisasjale ette nähtud ning osaliselt jäi see ka rekonstrueeritava tee alla. See tähendab, et mahasõit likvideeriti osaliselt juba maantee rekonstrueerimise käigus. Neil kinnisasjadel, millele projektijärgselt senine juurdepääs maanteelt säilis, on näidatud konkreetne juurdepääsu osa ja kõrguslik lahendus. Kaebaja väited, et tegemist on ajaloolise mahasõiduga, ei ole samuti asjakohased, kuna Maa- ameti 2017. aasta ortofotolt, mis on tehtud ligikaudu aasta pärast Mere pst 1 kinnistu omandamist CareWorks OÜ poolt, tõendab, et mingit ajaloolist juurdepääsu selles asukohas ei olnud. Samas on 2019. aasta ortofotolt tuvastatav, et kaebaja on omavoliliselt rajanud mahasõidu asukohta, mille säilimist ei olnud juba 2007. aastal koostatud riigitee nr 10 rekonstrueerimisprojektis ette nähtud. Kaebaja väited, et kinnisasjal toimunud kaevetööd muutsid kinnisasja mahasõidu 2017. aasta ortofotol ajutiselt halvemini nähtavaks, ei ole asjakohased, kuna kollase ringiga märgitud alal ei ole näha mingit ehitustegevust ega olukorda, mis tinginuks väidetava halvema mahasõidu nähtavuse. 2019. aasta ortofotolt on aga selgelt näha, et kollasega märgitud alale on fotode tegemise vahele jäänud ajal rajatud riigiteelt nr 10 omavoliline mahasõit.

Kaebaja väidab ühtlasi, et tal on õigustatud ootus mahasõidu säilimiseks. Vastustaja sellega ei nõustu ja rõhutab, et kaitstav usaldus saaks tekkida üksnes mahasõidu ehitamist lubavast haldusaktist või kooskõlastusest, kuid mitte omavolilisest ehitamisest. Sellise olukorraga praegu tegemist ei ole.

Mere pst 1 kinnisasi omab hetkel väga head ja korralikku juurdepääsu ning ühendust riigiteega Mere puiestee kaudu. Külgnevate asulasiseste tänavate kaudu on tagatud juurdepääs kõigile Mere pst 1 kinnisasjal asuva hoone osadele. Vaidlustatud otsuses on mh selgitatud, et riigitee nr 10 km 67,222 ja km 67,263 tee paremal küljel paiknevad olemasolevad ristmikud. Ristmikute ala on riigitee ohutuse tagamiseks markeeritud kollase teekattemärgistusega. Mere pst 1 kinnisasjale uue ristmiku rajamisel tekiks riigiteele ca 50 m laiune maa-ala, kus liikluskorraldus ei ole liiklejatele üheselt arusaadav ega tajutav. Uue ristumiskoha rajamine riigiteele olemasolevate ristmike alasse ning selle mõjupiirkonda hakkaks mõjutama ristmike liiklusohutust, suurendades ristmikel konfliktiala ja selle konfliktipunktide arvu. Mere pst 1 ristmiku nihutamine vastasteepoolel oleva olemasoleva ristmikuga kohakuti ei ole samuti võimalik, kuna siis tekiks otse ülesõiduga ristmik ning põhimaanteel liiklussagedusega 2459 sõidukit ööpäevas ei ole see normidega lubatud.

Transpordiamet kooskõlastas 15.02.2021 kirjaga nr 7.1-2/21/2557-6 Lääneranna Vallavalitsuse poolt esitatud Mere pst 1 kinnistu ehitusloa eelnõu märkustega. Ehitusloa aluseks oli „Kontori ja laohoone. Mere pst 1, Virtsu alevik, Lääneranna vald“ eelprojekt, peaprojekteerija Virgman OÜ, töö nr 261020. Transpordiamet kooskõlastas ehitusloa eelnõu ja andis nõusoleku teekaitsevööndis kehtivatest piirangutest kõrvale kaldumiseks vastavalt projektile tingimustel, et projekti ja ehitusloa eelnõud täiendatakse mh kõrvaltingimustega, et ebaseaduslik mahasõit riigitee nr 10 Risti – Virtsu – Kuivastu – Kuressaare km 67,20 juures likvideeritakse ning haljastus taastatakse enne ehitistele kasutusloa väljastamist ja kasutusloa eelnõu esitatakse Transpordiametile kooskõlastamiseks. Osundatud projektis ei ole samuti mahasõitu kaebaja poolt soovitud kohas ette nähtud ning on selgitatud, et ligipääs kinnistule toimub kinnistu lääneküljelt Mere puiesteelt. Sellise lahendusega on kaebaja ise nõustunud.

Vastustaja ei nõustu kaebaja väitega, et tegemist on ajaloolise mahasõiduga ning on sellele asjaolule juhtinud tähelepanu ka varasema haldusmenetluse käigus. Tegemist ei ole ajaloolise ristumiskohaga, mida tõendab mh Maa-ameti 2017. aasta ortofoto. Samuti ei vasta see kohtute käsitlusele ajaloolise mahasõidu kohta. Tallinna Ringkonnakohtu 31.10.2023 otsuses haldusasjas nr 3-22-40 nõustus kohus samas asjas tehtud halduskohtu järeldusega, et kui kinnisasjal asunud ajalooline mahasõit on kasutusest välja langenud ega ole enam mahasõiduna äratuntav (nt on teepeenar katkestuseta) ja avalikus liikluses (s.o riigiteel) liiklejatele selliselt äratuntav, siis ei saa mahasõitu käsitleda ajaloolise mahasõiduna, mida saab samas asukohas taastada. Sellisel juhul on tegemist uue mahasõidu rajamisega, mida tuleb menetleda kehtivate normide alusel. Teisisõnu, kui ajalooline mahasõit on vahepeal ristuvalt teelt katkenud, siis on tegemist EhS tähenduses uue mahasõidu rajamisega ja sellisel juhul tuleb taotleda Transpordiametilt uued projekteerimistingimused. Vastustaja soovib lisada, et juba novembrist 2001. aastal T-10 Risti-Virtsu maantee detailplaneeringust alates on Mere pst 1 kinnistu omanikule teada, et Mere pst 1 asuv mahasõit tuleb likvideerida. Detailplaneeringu joonistelt kajastub see selgelt, kuna mahasõidul on rist ja kirje: likvideeritav mahasõit. Kinnistu varasem omanik on sellest arvatavalt lähtunud ja jätnud mahasõidu kasutuseta. Seda kinnitab praktiliselt täielikult kadunud mahasõit, mis nähtub nii Maa-ameti ortofotodelt kui ka juulis 2011 tehtud Google Street View fotolt. Google Street View fotolt nähtub, et ala on kaetud taimestikuga ja seda pole kaua aega kasutatud, sisuliselt on mahasõidu asukoht täielikult märkamatu ja vaid õrnalt aimatav, kui seda hoolega uurida. Teel sõitjale ei kajastu see mahasõiduna. Selleks, et taastada varem eksisteerinud, kuid enam mitteaimatavat mahasõitu, peab esmalt esitama taotluse mahasõidu projekteerimiseks nõuete saamiseks ja seejärel ehitamiseks. Kaebaja on aga rajanud mahasõidu omavoliliselt ja peale seda asunud mahasõitu seadustama. Vastustaja ei saa selle mahasõidu rajamist sinna lubada, sest normid seda ei võimalda ja see tuleb kinnistu omanikul sealt likvideerida.

Vastustaja ei vaidle sellele vastu, et varem on tee ja mahasõit kinnistul vaidlusaluses kohas olnud. Oluline on see, et seda mahasõitu seal vahepealsetel aastatel (2011-2018) ei olnud ja kaebaja rajas selle sinna 2018. aastal. Tegemist ei ole üksnes vana tee puhastamisega, sest uuel mahasõidul on nähtavad pöörderaadiused, eriti parempööre, kuid arvestades, et rekonstrueerimise käigus laiendati maanteed, siis vana mahasõit jäi praeguse maantee alla. Mahasõidu praeguses asukohas ei saanud kuidagi olla pöörderaadiusi. Seega ei saa olla õige ka kaebaja väide, et ta pole mahasõitu ehitanud vaid taastas eelneva olukorra.

2007. a rekonstrueerimisprojektis ei olnud oranž lehtrikujuline joon planeeritava uue mahasõiduna, vaid see oli märgitud sinna perspektiivse mahasõiduna. Kui projekti koostamise ajal ei ole selge, millised mahasõidud jäävad ja millised tuleb likvideerida, siis märgitakse need projektis perspektiivsena. Seda selleks, et kui esinevad objektiivsed asjaolud, siis on mahasõidu asukoht ära määratud. See aga ei asenda ehitusluba ega anna õigust ehitamiseks. Samuti ei saa sellest tekkida ootus, et sellesse asukohta saab kindlasti mahasõidu rajada. Samuti ei saa ootust tekkida selles, kui teekattemärgistus selles asukohas on muutunud valeks, seoses mahasõidu vahepealse likvideerumisega.

Kaebajatoodud õiguskantsleri kiri Transpordiameti eelkäijale Maanteeametile ei ole kuidagi võrreldav praeguse vaidlusaluse olukorraga. Seal oli remondiks kruusatee, mis kaeti asfaldiga ja peale seda ei saanud kinnistu omanik enam oma kinnistule. Praegusel juhul aga on vana mahasõit kadunud, kaebaja on rajanud omavoliliselt samale kohale uue mahasõidu ja taotleb nüüd selle seadustamist. Praegused normid aga selle mahasõidu rajamist sinna ei võimalda ning see tuleb seetõttu sealt likvideerida ja asendada haljastusega.

**KOHTU PÕHJENDUSED**

1. Kohus leiab, et kaebus tuleb jätta rahuldamata. Kohus nõustub vastustaja argumentidega ega pea vajalikuks HKMS § 165 lg-st 2 tulenevalt neid kõiki üle korrata.
2. Lääneranna Vallavalitsuse 25.02.2021 korraldusega nr 68 on kaebajale väljastatud ehitusluba laohoone (ehitisregistri kood 121350303) ehitamiseks Pärnu maakonnas Lääneranna vallas Virtsu alevikus Mere pst 1 maaüksusel (katastritunnus 19502:003:0261). Nimetatud ehitusloa oli Transpordiamet kooskõlastanud tingimusega, et ebaseaduslik mahasõit riigitee nr 10 Risti – Virtsu – Kuivastu – Kuressaare km 67,20 juures likvideeritakse ning haljastus taastatakse enne ehitistele kasutusloa väljastamist. Lääneranna Vallavalitsus väljastaski kaebajale ehitusloa „koos Transpordiameti 15.02.2021 kirjas nr 7.1- 2/21/2557-6 toodud kõrvaltingimustega“ (ehitusloa p 1). Ehitusloa p 6 kohaselt sai korraldust vaidlustada 30 päeva jooksul. Haldusasja materjalidest ei nähtu, et kaebaja oleks ehitusluba vaidlustanud, mistõttu on see tervikuna koos kõrvaltingimustega kehtiv ja järgimiseks kohustuslik. Juba üksnes kehtiva ehitusloa ja selle kõrvaltingimuste olemasolu on piisav, et jätta kaebaja taotlus projekteerimistingimuste väljastamiseks rahuldamata, sest kaebaja on taotlenud luba tegevusteks, mille ehitusluba välistab. Seda enam, et kaebaja kinnistule on võimalik juurde pääseda olemasolevate munitsipaalomandis olevate avaliku kasutustega Mere pst (tee nr 1950062) ja Jaama tänav (tee nr 1950083) kaudu (vt vaidlustatud otsuse p 2.9), st Mere pst 1 kinnistu näol pole tegemist avalikule teele juurdepääsu mitte omava kinnistuga.
3. Vastustaja on sellele vaatamata käsitlenud kaebaja 20.09.2024 taotlust sisuliselt ning esitanud ka põhjendused, miks vastustaja kaebaja väidetega ei nõustu.
4. Kohtu hinnangul on piisavalt tõendatud vastustaja väide, et vaidlusaluse mahasõidu näol ei ole tegemist ajaloolises kasutuses olnud ristmikuga, vaid tegemist on ristmikuga, mille on tõenäoliselt rajanut Mere pst 1 omanik selleks Transpordiameti nõusolekut omamata.

Seda kinnitavad Maa-ameti kaardirakenduse väljavõtted (vt vaidlustatud otsuse p 2.3), millest nähtuvalt 2017. a puudus Mere pst 1 katastriüksusel riigiteelt km 67,235 juurdepääs kaebaja väidetud asukohas. Vastustaja on 10.02.2025 menetlusdokumendis esitanud ka juulis 2011. a tehtud Google Street View fotod, millelt nähtuvalt on vastav ala kaetud taimestikuga ja nähtub, et seda pole kaua aega kasutatud, mahasõidu asukoht on märkamatu ning üksnes õrnalt aimatav. Maa-ameti kaardirakendusele tuginedes on tuvastatav, et 2019 aastal on riigiteelt km 67,235 rajatud Mere pst 1 katastriüksusel juurdepääs (vt vaidlustatud otsuse p 2.4). Samas on vastustaja välja toonud, et Riigiteelt mahasõidu ehitamiseks ei ole taotletud vastustaja nõusolekut ning ristumiskoha ehitamiseks puudus nõuetekohane projektlahendus. Kaebaja ei ole vastupidist tõendanud. Seega pole tegemist ajaloolise juurdepääsuga, vaid ehitanud on uus juurdepääsutee vastavat luba omamata. Vaidlust pole selles, et kaebaja väidetud ajaloolises asukohas ristumiskohta (km 69,05) ei ole kajastatud riiklikus teeregistris. Kaebaja väited, et kinnisasjal toimunud kaevetööd muutsid kinnisasja mahasõidu 2017. aasta ortofotol ajutiselt halvemini nähtavaks, ei ole usutavad, kuna kollase ringiga märgitud alal ei ole näha mingit ehitustegevust ega olukorda, mis tinginuks väidetava halvema mahasõidu nähtavuse. Kaebaja väite lükkavad ümber ka 2011. a tehtud Google Street View fotod.

Asjaolu, et kunagi minevikus võis eksisteerida juurdepääsutee vaidlusaluses asukohas, ei ole sellises olukorras asjakohane ning kaebajale, kes omandas Mere pst 1 kinnistu 19.05.2016, mil vaidlusalust juurdepääsuteed enam ei eksisteerinud, mingit kaitsvat usaldust tee taastamiseks tekkida ei saanud. Seetõttu pole vajalik lähemalt uurida ega hinnata 2007. aastal valminud riigitee nr 10 rekonstrueerimise projekti ega varasemast ajast pärinevaid tõendeid, sest kaebaja õiguspärane ootus ei saa pärineda ajast, mil tal asjaomase kinnistuga igasugune õiguslik side puudus. Kohus nõustub vastustajaga, et kaitstav usaldus saaks tekkida üksnes mahasõidu ehitamist lubavast haldusaktist või kooskõlastusest, kuid mitte omavolilisest ehitamisest.

**12.** Vastustaja on kohtu arvates piisavalt põhjendanud seisukohta, et uue ristmiku kavandamine riigiteele ei ole aktsepteeritav ka liiklusohutuse seisukohast. Vastustaja on usutavalt põhistanud, et uue ristumiskoha rajamine riigiteele olemasolevate ristmike alasse ning selle mõjupiirkonda hakkaks mõjutama ristmike liiklusohutust, suurendades ristmikel konfliktiala ja selle konfliktipunktide arvu. Mere pst 1 ristmiku nihutamine vastas teepoole olemasoleva ristmikuga kohakuti ei ole vastustaja väitel samuti võimalik, kuna siis tekiks otse ülesõiduga ristmik ning sellise liiklussagedusega põhimaanteel ei ole see maanteede projekteerimise normidega lubatud. Riigitee nr 10 on suure liiklustihedusega põhimaantee ning juba praegu on väiksele maa-alal tihedalt erinevaid ristmikke, mistõttu täiendava ristmiku lisamine pole soovitav liiklusohutuse seisukohast. Vastustaja on selgitanud, et tulenevalt asukohast on riigitee ristprofiil oluliselt erinev tavapärasest asula sisesest liikluskeskkonnast ‒ Virtsu sadamasse suunduvad 3 sõidurada ja Virtsu sadamast väljub üks sõidurada. Riigitee km 67,222 ja km 67,263 tee paremal küljel paiknevad olemasolevad ärimaa kinnistute ristmikud ning Mere pst 1 kinnistule uue ristmiku rajamisel tekiks riigiteele ca 50 m laiune maa-ala, kus liikluskorraldus ei ole liiklejatele üheselt arusaadav ning tajutav (vaidlustatud otsuse p 2.7). Kohtu arvates on vastustaja välja toodud liiklusohutuse argument piisavalt läbi kaalutud ning põhjendatud.

**13.** Vaidlustatud otsuses ei ole transpordiamet nõudnud mahasõidu likvideerimist, vaid tegemist on varasemalt antud ehitusloa kõrvaltingimusega. Seetõttu ei saa kohus käesolevas asjas hinnata, kas vastav nõue on proportsionaalne ja vajalik seatud eesmärgi suhtes. Kohtule ei nähtu kaalutlusvigu vastustaja hinnangus, et olukorras, kus kinnisasi piirneb kahest küljest avalikus kasutuses oleva kohaliku tänavaga ning kinnisasjale on juba tagatud väga hea ühendus riigiteega, ei ole täiendav mahasõit põhjendatud.

**14.** Ülaltoodut arvestades jääb kaebus rahuldamata.

**15.** HKMS § 108 lg 1 kohaselt kannab menetluskulud pool, kelle kahjuks otsus tehti. Kuivõrd vastustaja ei ole taotlenud enda kasuks menetluskulude välja mõistmist, jäävad poolte menetluskulud poolte endi kanda.

(allkirjastatud digitaalselt)

Janek Laidvee