

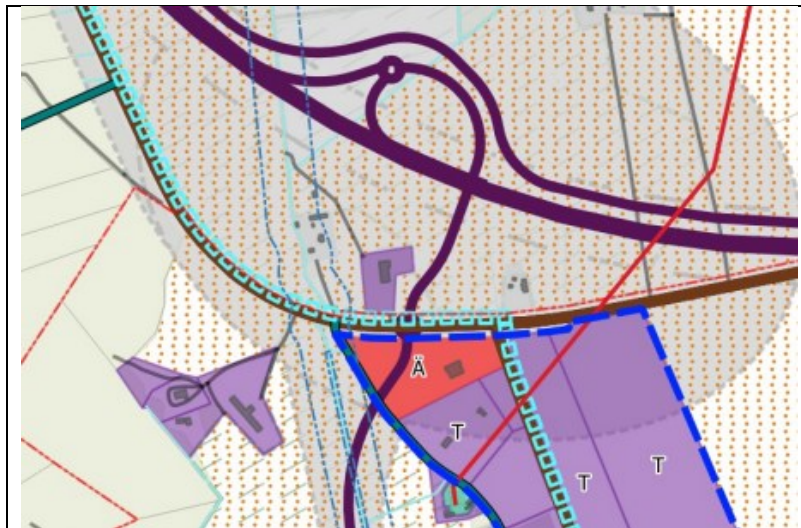
Transpordiameti seisukoht 17.01.2022/ Korrigeeritud seisukoht 21.02.2022	Valla seisukoht
<p>Võttes aluseks ehitusseadustiku (edaspidi EhS) ja planeerimisseaduse (edaspidi PlanS) jätame planeeringu kooskõlastamata järgnevatel põhjustel.</p> <p>1. Palume kanda üldplaneeringu joonisele teemaplaneeringuga „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0“ kavandatud trassikoridor ning tee ja teekaitsevööndid v.a Imavere (Paia) ristmiku idapoolse õgvenduse alternatiivne trassikoridor. Põhimaantee nr 2 Käsukonna-Kiigevere lõigul teemaplaneeringus kavandatud Imavere (Paia) ristmiku idapoolse õgvenduse alternatiivse trassikoridori säilitamine ei ole üldplaneeringus vajalik. Mäo-Imavere lõigu ja Adavere möödasõidu eelprojektide koostamise eelselt on Transpordiameti eellane Maanteeamet teinud valiku läänepoolse õgvenduse realiseerimiseks. Maanteeameti investeeringute komitee taristu arendusmeetmete töögrupi 11.12.2019 otsusega nr 1-6/19/265 on valitud riigitee nr 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 109-112 Paia ristmiku õgvenduse läänepoolne trass (väike õgvendus). Trassi valik on tehtud seoses teemaplaneeringu alusel kavandatud Adavere ja Põltsamaa õgvenduse eelprojektide ettevalmistamisega (algus peale Paia ristmiku, ca km 108). Põhjendused läänepoolse ehk Imavere küla poolse trassi alternatiivi eelistamiseks on järgmised:</p> <p>1.1. hõivab enda alla väiksemas mahus uusi maid ja on seetõttu keskkonnasäästlikum;</p> <p>1.2. annab parema võimaluse etapiviisiliseks 2+2 maantee arendamiseks;</p> <p>1.3. Imavere ristmiku piirkonnas on rajatud liiklejaid teenindav taristu. Järgnevalt toodud lingil asuvad projekteerimistingimuste korraldused annavad samuti aluse läänepoolse õgvenduse realiseerimiseks: Projekteerimistingimuste andmine riigitee 2 (E263) Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa km 87,5-108,1 Mäo– Imavere lõigu I klassi maantee eelprojekti koostamiseks Maanteeamet (mnt.ee) ja Transpordiameti, Põltsamaa Vallavalitsuse ja Järva Vallavalitsuse korraldused - projekteerimistingimuste andmine riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa (E263) km 108,1-128,1 Adavere ja Põltsamaa möödasõidu ehitusprojekti koostamiseks Maanteeamet (mnt.ee).</p>	<p>Mitte kooskõlastamise kirjas ei ole välja toodud vastuolu seadusega, mille alusel üldplaneeringut ei kooskõlastata.</p> <p>1. Teemaplaneering „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0“ kehtib riigi eriplaneeringuna. Üldplaneeringuga ei saa muuta riigi eriplaneeringut. Seega ei ole võimalik üldplaneeringus ära jätta osa riigi eriplaneeringus määratud, antud juhul viidatud suurt õgvendust. Üldplaneeringu joonistele on kantud trassikoridor. Tee ja teekaitsevööndite kandmist ei pea me vajalikuks, kuna kogu trassikoridoris ehitise kavandamisel tuleb kaasata Transpordiamet. Nimetatud vööndid saab sisse kanda, kui seda jätkuvalt vajalikuks peetakse.</p>

Kindlasti ei ole Transpordiameti eesmärk üldplaneeringuga riigi eriplaneeringut muuta, see ei ole tulenevalt EhSRS § 13 lg-st 2 ka võimalik. PlanS § 27 lg 10 järgi on riigi eriplaneering ehitusprojekti koostamise alus. EhSRS § 13 lg 4 järgi võib mitut kohalikku omavalitsust läbiva joonehitise trassi asukohavaliku planeeringut täpsustada ehitusseadustiku §-s 27 sätestatud projekteerimistingimustega. Lisaks ehitusseadustiku § 27 lõikes 4 sätestatud tingimustele (sh liikluskorralduse põhimõtted) võib täpsustada joonehitise asukohta planeeringus näidatud joonehitise ja selle kaitsevööndi jaoks ette nähtud koridori osa piires. Transpordiamet on andnud välja teemaplaneeringut täpsustavad PT-d.

Kooskõlastamiseks esitatud üldplaneeringusse (nt Imavere joonis, lõunaosa joonis, jne) oli kantud tee- ja teekaitsevööndi ala, mitte planeeritud trassikoridor. Planeeringusse kanda lisaks trassikoridor, sh alternatiivne trassikoridor (nt Imavere õgvendus) ning korrigeerida joonistel olevaid legende, leppemärkide selgitusi.

Nõustume, et kuna teemaplaneering kehtib kuni selle elluviimiseni, ei saa alternatiivseid trassikoridore ära jätta, kuid – nii nagu teemaplaneeringus – peaksid põhikoridor ja alternatiiv olema üldplaneeringu joonistel eristatavad.

Lähtudes teemaplaneeringust loetakse peale maantee asukoha kandmist kohaliku omavalitsuse üldplaneeringusse tee- ja teekaitsevööndi ala juhtotstarbeks transpordi- või liiklusmaa. Peale teemaplaneeringuga kavandatud tee täiemahulist väljaehitamist kehtivad tee ja tee kaitsevööndi alal seadustikust tulenevad piirangud. ÜP eelnõus oli tee- ja tee kaitsevööndi ala näidatud liikluse maa-ala leppemärgi värvi rastriga, kuid juhtotstarbed on teised (allpooltoodud joonise väljavõttel äri- ja teenindusettevõtete ja tootmise maa-ala). Juhtotstarvete käsitlemine enne ja peale teemaplaneeringu elluviimist vajab ÜP-s selgemat lahendust, vajadusel lisada seletuskirja ptk 4 teemaplaneeringule vastavad tingimused maakasutuseks. Välistada tuleb kahetised tõlgendused.

	
<p>2. Palume täiendada seletuskirja osa 15.7.1 eelprojektide koostamise infoga, sh infoga teemaplaneeringut täpsustavate projekteerimistingimuste andmisest.</p> <p>Täpsustada teemaplaneeringu nimetust, lisada viide kehtestamise korraldusele (Järva maavanema 23.11.2012 korraldusega nr 423 (Järvamaa osas) kehtestatud Järvamaa, Jõgevamaa ja Tartu maakonnaplaneeringuid täpsustav teemaplaneering „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0 – 183,0“).</p> <p>Teemaplaneeringu nimetusest – kasutada teemaplaneeringu täisnimetust (Järva maavanema 23.11.2012 korraldusega nr 423 (Järvamaa osas) kehtestatud Järvamaa, Jõgevamaa ja Tartu maakonnaplaneeringuid täpsustav teemaplaneering „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0“) ning lisada seejärel viide, mille alusel kehtib eriplaneeringuna.</p> <p>Teemaplaneeringu teedevõrk ja muud rajatised kanda üldplaneeringusse uusima teadaoleva info põhjal, kuid lisada märkus, et tegemist on näitliku asukohaga ning tee täpne asukoht, tehnilised näitajad ja sellest tulenevad kitsendused täpsustuvad tee ehitusprojekti koostamise käigus. Oluliselt muutuvad kohad kinnistu omanike vaates (ulukiläbipääsud ja nendest tulenevad kitsendused, suletavad või lisanduvad</p>	<p>On arusaamatu, miks peaks 2025. ja 2030. a kehtivasse üldplaneeringusse kandma info eelprojektidest ja projekteerimistingimustest 2022. a jaanuari seisuga.</p> <p>Aastal 2027 üldplaneeringut lugedes võivad viidatud eelprojektid anda hoopis ekslikku infot - neid võib olla ümber tehtud ja muudele lõikudele võib olla ka eelprojekte koostatud. Asjakohane on küsida trassikoridoris Transpordiametilt uusim kehtiv info, mitte tugineda üldplaneeringu kohaselt dokumendile, mis 2022. a jaanuari seisuga tundus asjakohane olevat.</p> <p>Eelnevast lähtuvalt ei pea me õigeks lisada üldplaneeringusse sellist infot. Arusaamatu on missuguseks peab täpsustama teemaplaneeringu nimetuse - maakonnaplaneeringuid täpsustava teemaplaneeringu, mis täna kehtib riigi eriplaneerinuna, nimi on "Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0" ja nii on ka ptk 15.7.1</p>

<p>juurdepääsud, jms) tuleks üldplaneeringusse kindlasti kanda. Põhilise sisendi annab mõjude hindamine.</p>	<p>esimeses lauses kirjas. Lisasime maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu koos kehtestamise korralduse ajaga ka ptk 1 arengudokumentide loetellu.</p>
<p>3. Teemaplaneeringus kavandatud teede, sh perspektiivsete kohalike teede ja rajatiste asukohad, liiklussõlmede lahendused, ulukiläbipääsud jms kanda üldplaneeringu joonistele Transpordiameti tellimusel koostamisel olevate eelprojektide alusel:</p> <p>3.1. riigitee 2 (E263) Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa km 87,5-108,1 Mäo–Imavere lõigu I klassi maantee eelprojekt (OÜ Skepast&Puhkim, töö nr MA1725), eskiisi joonised lingil https://pilv.mkm.ee/s/gRxP4vQjnzp73wO;</p> <p>3.2. Riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa (E263) km 108,1-128,1 Adavere ja Põltsamaa möödasõidu eelprojekti (OÜ Skepast&Puhkim, töö nr 20200042), eskiisi joonised lingil https://pilv.mkm.ee/s/p95Ds8N0suwe2Os. Palume arvestada lahendusega üldplaneeringu täpsusastmes (nt loomade tagasihüppamiskohti, riigitee hooldusala, bussipeatusi ei ole vaja üldplaneeringu täpsusastmes kuvada). Lingilt leitav joonis ei hõlma kogu eelpool toodud lõiku, Adavere möödasõidu ja Põltsamaa möödasõidu projektid esitatakse kahe eraldiseisva tööna.</p> <p>Teemaplaneeringu seletuskirja punktis 2.1.1. Tee ja teekaitsevööndi ala on toodud: “Planeeringuga kavandata maantee koos kõigi tee ehitamiseks ja kasutamiseks vajalike rajatistega (tee mulle, katend, kraavid, müratõkked, valgustus, jalgratta- ja jalgteed jne) tuleb üldjuhul ehitada planeeringu põhijoonisel tee ja teekaitsevööndi alana esitatud maa-alale. /.../ Tee täpne asukoht, tehnilised näitajad ja sellest tulenevad piirangud (kaitsevööndi ulatus, sanitaarkaitsevööndi ulatus, omandatava maa ulatus) tuleb täpsustada tee-ehitusprojekti koostamise käigus.”</p> <p>Selgitame, et EhSRS § 13 lg 4 alusel on Transpordiamet välja andnud I klassi maantee eelprojektide koostamiseks projekteerimistingimused, millega täpsustatakse teemasid, mida ei olnud võimalik määrata maakonnaplaneeringu täpsusastmes (sh teede ja rajatiste täpsustatud asukohad, liiklussõlmede kuju, kogujateede asukohad, juurdepääsuteed kinnisasjadele, kergliiklusteed, ulukirajatiste asukohad ja lahendused, müratõkkerajatised jms). Eelnevalt koostatud maantee eskiisiprojekt on projekteerimistingimuste lisa. Projekteerimistingimuste menetluse käigus kaasati puudutatud asutused ja isikud ning külakogukonnad külaseltside kaudu. Lisaks viidi läbi eelprojekti KMH programmi avalik arutelu, mille käigus tutvustati</p>	<p>Me ei pea õigeks teha üldplaneeringuga täpsustusi eriplaneeringu ehitise elementides, seda veel eskiisprojekti alusel. Eespool selgitasime, et üldplaneeringuga ei saa eriplaneeringut muuta, seetõttu ei ole asjakohane selliste täpsustuste tegemine. Rohekoridoridega seonduvat käsitleme allpool p 5 juures.</p>

<p>eskiisilahendust. Tee ehitusprojekti eskiislahendused on koostatud teemaplaneeringu, liiklusuuringute, arheoloogilise uuringu ja ulukiseire alusel ning arvestavad väljaselgitatud kitsendustega, sh KMH programmi koostamisel ja projekteerimistingimuste menetluse käigus väljaselgitatud asjaoludega. Eskiisil on esitatud teede ja rajatiste täpsustatud asukohad, liiklussõlmede lahendused, kergliiklusteed, ulukirajatiste asukohad jms, mis on maakasutuse planeerimisel ja avalikult kasutatavatele teedele juurdepääsude kavandamisel oluline info.</p> <p>Teedevõrgu ja muude rajatiste üldplaneeringusse kandmisel lähtuda punktis 2 toodud põhimõttest. Palume saata ÜP joonised enne kooskõlastamiseks esitamist Transpordiametile koostöö korras ülevaatamiseks.</p>	
<p>4. Üldplaneeringuga tehakse ettepanek viia maakonnaplaneeringusse sisse Järva-Jaani alevi ümbersõit. Arvestades riigitee suhteliselt madala liiklussagedusega, ei ole tugimaantee õgvenduse kavandamine Transpordiametil eesmärgiks. Me ei ole vastu, et ümbersõidu trassikoridori üldplaneeringus näidata, kuid planeeringus peaks selgelt väljendama, et see on KOV-i, mitte Transpordiameti huvi.</p> <p>Kui Transpordiameti vastavasisuline kiri jääb ÜP lisaks, ei ole seletuskirja täiendamine vajalik.</p> <p>KSH-st ei selgu, kas on analüüsitud ümbersõidu sotsiaal-majanduslikku mõju. Liiklussagedus riigitee 39 Tartu-Jõgeva-Aravete Järva-Jaani alevis olevas lõigus on 2020. a liiklusloenduse andmetel 864-1712 a/ööp, millest raskeliikluse osakaal 8%. Oleme jätkuvalt seisukohal, et 2+2 sõiduradadega lahendus ei ole, arvestades perspektiivse liiklussagedusega, antud asukohas proportsionaalne ega mõistlik.</p>	<p>Ideeliselt saame lisada järgneva lause: "Järva-Jaani ümbersõidu ehitamine ei ole Transpordiameti eesmärk vaid on kohaliku omavalitsuse eesmärk.". Samas ei pea me asjakohaseks kirjutada erinevate otsuste juurde, mis on ühe või teise isiku eesmärk. Praegusel juhul on Transpordiamet oma kirjaga väljendanud, et see ümbersõit ei ole ameti eesmärk ja ka see kiri jääb planeeringu lisadesse, ka täiendavas kirjas võib selle välja tuua. Seega eelistaksime me mitte panna seletuskirja "pole ameti eesmärk" täiendit, kuid saame dokumentaalselt tõestada lisades, et Transpordiamet on seda väljendanud.</p>
<p>5. Üldplaneeringu seletuskirja osas 9 „Rohevõrgustiku toimimist tagavate tingimuste täpsustamine“ on laused „<i>Riigi põhimaanteeade rekonstrueerimisel tuleb maakonnaplaneeringus esitatud asukohtades lähtuda maakonnaplaneeringukohasest põhimõttest rohekoridori lõikavate teede mõju leevendamisest</i>“ ja „<i>Kitsendusi rohevõrgustiku toimise tagamiseks ei seata</i>“. Teemaplaneeringu realiseerimiseks vajalike ulukirajatiste toimise tagamiseks seatakse suurulukiläbipääsude</p>	<p>Täiendame rohevõrgustiku peatükki ja asukohta kaardil antud punkti ideoloogiast lähtuvalt.</p>

<p>suudmealadele piiranguvööndid. Analoogselt oleme toiminud näiteks koostatavate Kose ja Märjamaa üldplaneeringute puhul. Piiranguvööndite eesmärk on tagada teemaplaneeringu elluviimisel rohelise võrgustiku sidusus ja ulukiuuringute alusel kavandatavate ulukirajatiste toimivus sõltumata suudmealala maa omandivormist. Hetkel oleva teadmise järgi on kavandatud Koigi ja Imavere ökoduktid, nende asukohad kanda üldplaneeringusse teeprojektide alusel. Rajatiste eeldatavad asukohad on leitavad ka Maa-ameti kaardirakenduses https://xgis.maaamet.ee/xgis2/page/link/-sH4JOM3X, uuendatud seisuga 05.01.2021. Üldplaneeringu seletavasse osasse lisada, et rajatiste asukoht täpsustub eelprojekti koostamise käigus. Võimalusel näidata joonisel rajatise asukoht ja piiranguvöönd nihutamise võimalusega.</p> <p>Kanda üldplaneeringusse rohekoridor, ulukirajatised ja nendega seotud piiranguvööndid. Täpsustame loomapääsude tingimused ning saadame koostamise korraldajale esimesel võimalusel, lisame ka ruumilise piirangu seadmise aluse (nt ulukiseire eksperthinnang). Selgitamaks, kas Nurmsi lennuvälja juures on ökodukti ja rohekoridori nihutamine vajalik, on vajalik loomaökoloogi hinnang. Uurime, kui ruttu on selline hinnang võimalik koostada.</p> <p>Kui rohevõrgustik jääb kahe omavalitsuse piirialale, näidata üldplaneeringus võrgustik tervikuna (nt Nurmsi lähedal ka Paide linna territooriumile jääv osa).</p>	
<p>6. Palume üldplaneeringus käsitleda järgnevaid suurulukiläbipääsudega seotud piiranguid.</p> <p>6.1. Ökoduktide toimivuse tagamiseks moodustada perspektiivsete roherajatiste suudmealale piiranguvööndid, mis kanda maakasutusplaanile.</p> <p>6.2. Piiranguvööndiks määrata 500 meetrit arvestades ökodukti keskpunktist. Lähtuvalt maakasutusest ja rohevõrgustiku paiknemisest võib piiranguvööndit täpsustada objektipõhiselt. Vajadusel tuleb kaaluda rohevõrgustiku piiride muutmist/täpsustamist sõltuvalt ulukirajatiste asukohtadest.</p> <p>6.3. Piiranguvööndites kehtestada piirangud maakasutuseks ning planeerimis- ja ehitustegevuseks lähtuvalt maa-ala rohelise võrgustikuga kattuvusest, maa kõlvikulisest jaotusest ja asustuse olemasolust.</p>	<p>Täiendame rohevõrgustiku peatükki ja asukohta kaardil antud punkti ideoloogiast lähtuvalt.</p>

6.4. Piiranguvööndites ei ole lubatud muuta olemasolevat maakasutust, sh muuta maakasutuse sihtotstarvet.

6.5. Ehitised, sh piirdeaiaid, ei tohi takistada loomade liikumist ökoduktile.

6.6. Piiranguvööndis tuleb säilitada puistu jätkuv sidusus ökodukti rajatiste ja ümbritsevate kasvava metsaga alade vahel.

6.7. Ökodukti piiranguvööndis ei ole üldplaneeringu kehtestamise ajal seni hoonestamata katastriüksustel uute ehitiste (v.a õhuliinid, maakaabelliinid, maa-alused trassid) püstitamine lubatud. Lubatud on ehitiste püstitamine olemasolevate hoonestusaladega seotult nii, et olemasolevad ja kavandatavad ehitised moodustavad kompaktses terviku.

6.8. Suurulukiläbipääsude (ökoduktide ja suurulukitunnelite) toimivuse ja rohevõrgustiku sidususe tagamiseks tuleb ökodukti piiranguvööndis maaomanikel metsa majandades ja/või metsamajandamiskava koostades arvestada, et ökodukti suudmeala piirkonna metsad toimivad ökoduktile juurdepääsualana. Sellest tulenevalt tuleb metsa majandada viisil, mis tagab rohevõrgustiku puistu sidususe ja toetab loomade ökodukti suudmeni jõudmist. Raiete planeerimisel on soovitatav alustada ökodukti omanikuga koostööd juba enne metsateatise esitamist Keskkonnaametile, et koostöös planeerida raie teostamine mahus ja viisil, mis tagab rohevõrgustiku puistulise sidususe ja loomade läbipääsu ökoduktile. Metsateatis ökodukti piiranguvööndis tuleb kooskõlastada ökodukti omanikuga. Soovitatav on metsateatise kooskõlastamise asemel määrata üldine piirang, et piiranguvööndis on lageraie keelatud.

6.9. Maavarade kaevandamist ökoduktide piiranguvööndis mitte kavandada. (Kose valla ÜP näitel tingimus-Maavarade kaevandamist ökoduktide piiranguvööndis vältida. Maavara geoloogiline uuringuluba ja kaevandamisluba tuleb kooskõlastada ökodukti omanikuga).

Transpordiamet on tegemas koostööd Keskkonnaametiga, et seada üldplaneeringutesse ühetaolised ja asutustega kooskõlastatud tingimused lageraie ja kaevandamise piiramiseks.

Täpsustame piiranguvööndi, vt ka p. 5.

<p>7. Seletuskirja osasse 4.1.8 lisada vajadusel viide teemaplaneeringus toodud tingimustele (kuidas käsitletakse trassikoridori jäävaid maid kuni teemaplaneeringu realiseerimiseni).</p> <p>Nõus, et dubleerida ei ole vaja. Kuid juhtotstarvete käsitlemine enne ja peale teemaplaneeringu elluviimist vajab ÜP-s selgemat lahendust (vt ka punkt 1 juures olevad selgitused).</p>	<p>Teemaplaneeringu kohta on eraldi peatükk ja ptk 4.1.8 ei ole seda vaja dubleerida.</p>
<p>8. Juhime teie tähelepanu järgnevale: tabelis 4 on osa andmeid topelt; lk 14-16 on tühjad lehed; punktis 19 puudub viidatud link. Lisaks informeerime teid, et Koigi küla Luha kinnistule (näidatud alloleval joonisel) planeeritud tootmisalale on koostamisel oleva eelprojekti liikluslahenduse järgi veoautode juurdepääs Tallinna-Tartu ja Koigi suunast ainult läbi Koigi liiklussõlme. Tootmismaa juhtotstarbega alale ei ole võimalik peale teemaplaneeringu realiseerimist tagada külgnevalt I klassi maanteelt otse juurdepääsu.</p> <p>Oleme valmis tegema planeeringu koostajaga koostööd ning palume esitada planeering peale korrigeerimist Transpordiametile uuesti kooskõlastamiseks. Enne kooskõlastamiseks esitamist võib planeerija saata joonise meile ülevaatamiseks. Oleme nõus andma eelprojektide ja piiranguvööndite kohta selgitusi, üks võimalus seda teha on 26.01.2022 kell 13.00 algaval Mäo-Imavere eelprojekti töökoosolekul.</p>	<p>Parandame vead ja vaatame üle Luha kinnistuga seonduva.</p>