

Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel

1. KOOSKÕLASTUSED

Jrk nr	Kaasatud kooskõlastaja	Kooskõlastuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud kooskõlastuse osas
1	Keskkonnaamet 16.09.2021 kiri nr 6-3/21/4017-5	<p>/.../</p> <p>Projekteerimistingimusi ei või ilma kaitstava loodusobjekti valitseja nõusolekuta anda kaitsealal, hoiualal, püsielupaigas ja kaitstava looduse üksikobjekti kaitsevööndis. Kaitseala, hoiuala, püsielupaiga ja kaitstava looduse üksikobjekti valitseja on Keskkonnaamet.</p> <p>Projekteerimistingimustele lisatud eskiisi kohaselt paikneb projekti ala osaliselt kaitsealal Koigi mõisa park. Pargi edelanurka või selle lähedusse projekteeritakse Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa tee ja Koigi-Laimetsa-Käasukonna tee projekteeritav riste ja parki kergliiklusteed.</p> <p>Projekteerimistingimused näevad ette koostada riigitee 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 87,5-108,1 Mäo–Imavere lõigu I klassi maantee ehitusprojektiga kavandatavate tegevuste osas keskkonnamõju hinnang.</p> <p>Keskkonnaamet on seisukohal, et Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 87,5-108,1 Mäo–Imavere lõigu I klassi maantee ehitamine on võimalik ilma Koigi mõisa pargi kaitse-eesmärgi saavutamist ja ala seisundit kahjustamata.</p> <p>Arvestades eelnevat annab Keskkonnaamet nõusoleku riigitee 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 87,5-108,1 Mäo–Imavere lõigu I klassi maantee ehitusprojekti koostamiseks projekteerimistingimuste andmiseks.</p> <p>/.../</p> <p><i>Helen Manguse, juhataja keskkonnakorralduse büroo</i></p>	<p>Otsus:</p> <p>1. Arvestada, et Keskkonnaamet on andnud nõusoleku riigitee 2 (E263) Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa km 87,5-108,1 Mäo–Imavere lõigu I klassi maantee ehitusprojekti koostamiseks projekteerimistingimuste andmiseks.</p> <p>2. Projekti koostamisel vältida Koigi mõisa pargi kaitse-eesmärgi ja ala seisundit kahjustavat tegevust.</p>
2	Päästeamet 20.09.2021 kiri nr 7.2-3.4/5035-4	<p>Päästeameti Lääne päästekeskus on esitanud kirjalikult oma ettepanekud KMH programmi kohta 30.06.2021 nr 7.2-3.4/5035-2.</p> <p>Projekteerimise käigus tuleb lisaks välja selgitada, kas AS Johnny Paaristi tankla ohuala läbival maanteelõigul on vajalik kasutusele võtta leevendavaid meetmeid, või mitte.</p> <p><i>Margo Kubjas, ohutusjärelevalve büroo nõunik Lääne päästekeskus</i></p>	<p>Otsus:</p> <p>1. Lugeda projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastava asutuse poolt kooskõlastatuks.</p> <p>2. Paaristi tankla ja selle ohuala mõjusid ning vajadusel leevendusmeetmeid käsitleda KMH aruandes.</p>
9	Maa-amet 07.09.2021 kiri nr 6-3/21/3342-5, 23.11.2021 kiri nr 6-3/21/3342-9	<p>/.../</p> <p>Projekteeritav maanteelõik läbib järgmiseid riigi omandis olevaid kinnisasju, mille riigivara valitseja on Keskkonnaministeerium ja volitatud asutus Maa-amet:</p> <ul style="list-style-type: none">• Juhi (tunnus 56504:001:0227). Maantee ja eeldatav teemaavajadus läbib Juhi kinnisasja keskosa. Juhi kinnisasjale on seatud kasutusvaldus /.../. Palusime 10.06.2021 kirjaga nr 6-3/21/3342-3 kaasata projekti menetlusse Juhi kinnisasja kasutusvaldaja ning edastada projekt seisukoha andmiseks kasutusvaldajale. Kuna Maa-ametil puudub info kasutusvaldaja kaasamise kohta, palume veelkord, et projekti menetlusse kaasaksite ka kasutusvaldaja.• Pajustiku (tunnus 23401:001:0363). Projekteeritav tee (ja eeldatav teemaavajadus) läbib kinnisasja idaserva.• Teeserva (tunnus 32501:001:0309). Teeserva kinnisasjale ulatub projekteeritava Jõe ökodukti (km 98,17) ala ning eeldatav teemaavajadus ulatub ligikaudu poolele Teeserva kinnisasjale.• Teedevahe kinnisasja (tunnus 23401:003:0008) kirdenurgale on kavandatud kohalikku liiklust teenindav tee koos eeldatava teemaavajadusega.• Kandi kinnisasja (tunnus 23401:001:0252) idaosale on kavandatud kohalikku liiklust teenindav tee koos eeldatava teemaavajadusega. <p>Maa-amet ei esita vastuväiteid riigitee 2 (E263) Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa km 87,5-108,1 Mäo–Imavere lõigu I klassi maantee eelprojektiga kavandatavatele tegevuste KMH programmile ja projekteerimistingimuste eelnõule. Palume veelkord edastada valminud projekt koos vajalike</p>	<p>Otsus:</p> <p>1. Lugeda projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastava asutuse poolt kooskõlastatuks.</p> <p>2. Ehitusprojekt koos krundijaotuskava jooniste ja Juhi kinnisasja kasutusvaldaja seisukohaga esitada Maa-ametile seisukoha andmiseks.</p>

		<p>ärälõigete joonistega Maa-ametile seisukoha andmiseks. Lisaks palume veelkord edastada koos projektiga Juhi kinnisasja kasutusvaldaja seisukoha.</p> <p><i>Kristi Kivimaa, maatoimingute osakonna planeeringute ja ehitusprojektide büroo juhataja</i></p>	
10	<p>Muinsuskaitseamet</p> <p>20.09.2021 kiri nr 5.1-17.6/2674-6</p>	<p>06.09.2021 toimunud Muinsuskaitseameti arheoloogiakomisjoni (edaspidi Komisjon) koosolekul vaadati üle Riigitee 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 87,5–108,1 Mäo-Imavere lõigu I klassi maantee PT projekt. Projekteeritav ala asub aadressil Järva maakond, Järva vald / Paide linn. Projekteeritavale alale jäävad mälestised asulakoht reg-nr 9723 ja Koigi mõisa park reg-nr 15030.</p> <p>Transpordiamet kaasas Muinsuskaitseameti Riigitee 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 87,5–108,1 Mäo-Imavere lõigu I klassi maantee projekteerimistingimuste menetlusse.</p> <p>Muinsuskaitseadus (edaspidi MuKS) näeb ette, et kui kinnismälestise või selle kaitsevööndi alal rajatakse ehitist kas detailplaneeringu või detailplaneeringu koostamise kohustuse puudumisel projekteerimistingimuste alusel, koostatakse detailplaneeringu muinsuskaitse eritingimused (MuKS § 61 lg 3, 4). Tuginedes muinsuskaitseadusele ning üldplaneeringu ja detailplaneeringu muinsuskaitse eritingimuste koostamise korrale, otsustab Muinsuskaitseamet MuKS § 61 alusel loobuda eritingimuste koostamise nõudest, kuna kavandatav tegevus ei muuda oluliselt väljakujunenud ruumilist olukorda, ning annab käeolevaga omapoolsed tingimused, mis tuleb kanda projekti seletuskirja, soovitavalt eraldiseisva alapeatükina.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projektialale jäävad järgnevad arheoloogiamälestised: <ul style="list-style-type: none"> o Asulakoht reg-nr 9723. • Kaevetöödel arheoloogiamälestise (asulakoht reg-nr 9723) alal tuleb tagada arheoloogilise uuringu (meetod: arheoloogiline jälgimine, vajadusel arheoloogilised kaevamised). Kaevamisel tuleb arvestada seisakutega, et arheoloogile oleks tagatud pinnases leiduva arheoloogilise materjali tuvastamine ja dokumenteerimine. Kaevetöödel peab olema ekskavaatori varustuses ka hammasteta kopp. • Arheoloogilisi uuringuid peab läbi viima vastava pädevusega isik või ettevõtja (MuKS §-d 46–47, § 68 lg 2 p 3 §-d 69–70). Arheoloogilise uuringu tegijad on leitavad kultuurimälestiste registrist „Mälestised“ → Majandustegevusteated ja pädevustunnistused“ → „Filtreerimine, arheoloogiamälestised“ https://register.muinas.ee/public.php?menuID=activitylicence. • Muinsuskaitseameti määratud arheoloogilise uuringu osas on juriidilisel isikul võimalik taotleda uuringukulude hüvitamist töödele kulunud maksumusest poole ulatuses (maksimumsummas 1500 eurot). Täpsem info hüvitise taotlemisest Muinsuskaitseameti kodulehel (https://www.muinsuskaitseamet.ee/et/uuringute-huvitamine). • Enne tööde teostamise algust peab Muinsuskaitseametist taotlema tööde tegemise loa (MuKS § 52 lg 3; https://www.muinsuskaitseamet.ee/et/load - Tööde tegemise loa taotluse vorm). Loataotlus tuleb esitada ka siis kui tööd toimuvad samaaegselt nii mälestisel kui kaitsevööndis. Tööde tegemise luba väljastatakse pärast arheoloogiliste uuringute uuringukava heakskiitu ja uuringuteatise esitamist. • 2021. aasta kevadel tellis Skepast&Puhkim OÜ Muinasprojekt OÜ-lt Riigitee 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 87,5–108,1 Mäo-Imavere lõigu I klassi maantee lõigule arheoloogiliste uuringute I etapi ehk arheoloogilise kaugseire läbiviimise (Kraut, A. 2021) • Arheoloogiliste uuringute – maastikuseire (leire) – uuringukava riigitee 2 Mäo-Imavere projekteeritaval lõigul 2021.a.; https://register.muinas.ee/ftp/Arheoloogia_UK/2021/Jarvamaa-riigitee2-E263_UK-2021_Muinasprojekt_leire.pdf). Kaugseire käigus tuvastati 34 teadet või maastikuobjekti, mis võiksid olla muistised, neist 21 jäävad kavandatava teetrassi alla. • Muinsuskaitseamet on seisukohal, et projekti järgmistes etappides tuleb arvestada eeluuringute I etapi tulemustega, st avastatud võimalike muististega, mis jäävad kavandatava teetrassi alla. Projekteerimise käigus tuleb teetrassi alla jäävatel kohtadel (ID: 502, 504, 505, 501, 506, 1801, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 18, 13, 17, 15, 16, 1501, 1601) teostada arheoloogiliste uuringute II etapp ehk maastikuleire (prooviaugud, detektoriga 	<p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lugeda projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastava asutuse poolt kooskõlastatuks. 2. Projekti koostamisel arvestada Muinsuskaitseameti 20.09.2021 kirjas nr 5.1-17.6/2674-6 esitatud tingimustega, mis tuleb käsitleda projekti seletuskirjas eraldiseisva alapeatükina. 3. Kanda projekti asendiplaanidele arheoloogiamälestise ala. 4. Projekti dokumentatsioon esitada Muinsuskaitseametile kooskõlastamiseks.


		<p>otsimine), mille käigus täpsustub see, kas ja millistel osades on ehituse käigus arheoloogiline uuring (kaevetööde arheoloogiline jälgimine või arheoloogiline kaevamine) vajalik. Juhul kui realiseerub Käsukonna möödasõit, tuleb maastikuleirega katta ka aruandes välja toodud alad ID: 12, 1201 ja 1203.</p> <ul style="list-style-type: none"> Kogu projektialal tuleb kaevetöödel arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja sellisel juhul kohustatud tööd katkestama, jätma leiu leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile. <p>Kuvada projekti asendiplaanidel arheoloogiamälestise ala Projekti dokumentatsioon esitada Muinsuskaitseametile kooskõlastamiseks. <i>Maarja Tomps, Järvamaa nõunik</i></p>	
11	<p>Põllumajandus- ja Toiduamet</p> <p>10.09.2021 kiri nr 6.2-1/8377-1</p>	<p>/.../</p> <p>Projektala ristub järgnevate riigi poolt korraldatavate ühiseesvooludega:</p> <p>1) Neeva kanal (maaparandussüsteemi kood / ehitise kood, 6112590020000 / 001);</p> <p>2) Navesti jõgi (maaparandussüsteemi kood / ehitise kood, 6113160020000 / 001).</p> <p>Projektala ristub järgnevate maaparandussüsteemide eesvooludega:</p> <p>1) Luua oja (Vodja TP-757) (maaparandussüsteemi kood / ehitise kood, 6112410010040 / 002);</p> <p>2) Valgmaa_2 (kollektor eesvool) (maaparandussüsteemi kood / ehitise kood 6112410010080 / 001);</p> <p>3) Sargvere peakraav (Valgmaa_2) (maaparandussüsteemi kood / ehitise kood, 6112410010070 / 001);</p> <p>4) Sargvere peakraav (Sargvere) (maaparandussüsteemi kood / ehitise kood, 6112410010070 / 002);</p> <p>5) K-2 (Neeva äärne) (maaparandussüsteemi kood / ehitise kood, 6112590020070 / 001);</p> <p>6) K-1 ja K-4 (Risti_Keskuse) (maaparandussüsteemi kood / ehitise kood, 6112590020050 / 005);</p> <p>7) 100 (Kiigevere) (maaparandussüsteemi kood / ehitise kood, 6113160020090 / 001).</p> <p>Projektala läbib maaparandussüsteemi reguleeriva võrgu maa-ala:</p> <p>1) Valgmaa_2 (maaparandussüsteemi kood / ehitise kood, 6112410010060 / 001);</p> <p>2) Valgmaa_1 (maaparandussüsteemi kood / ehitise kood, 6112410010050 / 001);</p> <p>3) Valgmaa_2 (maaparandussüsteemi kood / ehitise kood, 6112410010070 / 001);</p> <p>4) Sargvere (maaparandussüsteemi kood / ehitise kood, 6112410010070 / 002);</p> <p>5) Villemi (maaparandussüsteemi kood / ehitise kood, 6112590020080 / 001);</p> <p>6) Neeva äärne (maaparandussüsteemi kood / ehitise kood, 6112590020070 / 001);</p> <p>7) Villemi (maaparandussüsteemi kood / ehitise kood, 6112590020090 / 001);</p> <p>8) Villemi (maaparandussüsteemi kood / ehitise kood, 6112590020110 / 001);</p> <p>9) Risti_Keskuse (maaparandussüsteemi kood / ehitise kood, 6112590020050 / 005);</p> <p>10) Käsukonna (maaparandussüsteemi kood / ehitise kood, 6112590020110 / 002);</p> <p>11) Jalametsa (maaparandussüsteemi kood / ehitise kood, 6113160020060 / 001);</p> <p>12) Käsukonna (maaparandussüsteemi kood / ehitise kood, 6113160020130 / 001);</p> <p>13) Kikevere (maaparandussüsteemi kood / ehitise kood, 6113160020092 / 001);</p> <p>14) Kikevere (maaparandussüsteemi kood / ehitise kood, 6113160020093 / 001);</p> <p>15) Kiigevere (maaparandussüsteemi kood / ehitise kood, 6113160020080 / 001);</p> <p>16) Kiigevere (maaparandussüsteemi kood / ehitise kood, 6113160020090 / 001).</p> <p>Maaparandussüsteemi maa-alade, eesvoolude ja riigi poolt korras hoitavate ühiseesvoolude kohta leiate infot ja andmeid Maa-ameti maaparandussüsteemide kaardirakendusest (uuendatakse kaks korda aastas). Kõige ajakohasemad kaardiandmed maaparandussüsteemide, eesvoolude ja riigi poolt korraldatavate eesvoolude ja maaparandusühistute tegevuspiirkondade kohta on saadaval Põllumajandus- ja Toiduameti Spectrum Spatial Analyst maaparanduse kaardirakendusest.</p>	<p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> Lugeda projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastava asutuse poolt kooskõlastatuks. Projekteerimistingimusi täiendada järgnevalt: „Ehitusprojektis esitada projektalaga seotud maaparandussüsteemide rajatised ja andmed, maaparandussüsteemi maa-alale lisavee juhtimise (sademevee, pinnasevee jms) ning kaitsmise ja ümberehitamise kompleksne lahendus maaparandussüsteemide toimise tagamiseks. Vajadusel taotleda Põllumajandus- ja Toiduametilt maaparandusseaduse kohased projekteerimistingimused maaparandusehitise ehitusprojekti koostamiseks“. Projekti koostamisel ja järgnevates projekti elluviimise etappides arvestada Põllumajandus- ja Toiduameti (edaspidi PTA) 10.09.2021 kirjas nr 6.2-1/8377-1 toodud info ja tingimustega. Projekti seletuskirjas koostada alapeatükk, milles käsitleda PTA tingimused, maaparandussüsteemide ümberehituse või kaitsmise tööd jm asjakohane info. Uurimis- ja projekteerimistööde käigus arvestada „Peetri metsakuivenduse ja Lendre tee rekonstrueerimine“ ehitusprojektis toodud tegevustega ja teha koostööd Riigimetsa Majandamise Keskusega. Maaparandusrajatiste ümberehitus lahendus kooskõlastada PTA ja asjasse puutuvate asutuste või isikute, maaomanike või kasutusvaldajatega. Maaparandussüsteemi maa-alal kinnisasja sihtotstarbe muutmiseks ning sellel kinnisasjal maakorraldustoimingute tegemiseks taotleda Põllumajandus- ja Toiduametilt kooskõlastust.

	<p>PTA on 29.04.2021.a e-kirjaga nr 6.2-5/20193-1 Skepast&Puhkim OÜ-le väljastanud eelnevalt nimetatud maaparandussüsteemide teostusjoonised.</p> <p>Projektala läbib Jalametsa Maaparandusühistu (registrikood 80312995) ja Tammeküla Maaparandusühistu (registrikood 80313302) tegevuspiirkondi.</p> <p>Lisaks kattub projektala osaliselt Kiigevere 6113160020090/001 eesvooluga 100 ja Lendre teega (6113160020090/101), kus Riigimetsa Majandamise Keskus (edaspidi RMK) tellimusel OÜ Hetver (registrikood 11066829) koostamas „Peetri metsakuivenduse ja Lendre tee rekonstrueerimine“ ehitusprojekti. Seetõttu peame oluliseks, et riigitee 2 (E263) Tallinn-TartuVõru-Luhamaa km 87,5-108,1 Mäo-Imavere lõigu projektalal kavandatud tegevuste elluviimiseks vajalike uurimis- ja projekteerimistööde käigus arvestatakse „Peetri metsakuivenduse ja Lendre tee rekonstrueerimine“ ehitusprojekti toodud tegevustega ja tehakse koostööd Riigimetsa Majandamise Keskusega.</p> <p>Vastavalt MaaParS § 51 lõikele 1, kui kinnisasi paikneb maaparandussüsteemi maa-alal, võib selle kinnisasja sihtotstarvet muuta ning sellel kinnisasjal maakorraldustoimingut teha Põllumajandus- ja Toidumeti eelneva kooskõlastuse alusel.</p> <p>Kinnisasjale, millel paikneb maaparandussüsteem planeeritud muu ehitise ehitamise ja sellisel kinnisasjal veetaseme reguleerimise kooskõlastab muu loa andja või ehitusteatise menetleja PTA-ga MaaParS §50 lõike 1 alusel. Eeltoodud nõude selgituseks ehitusluba ja selle juurde kuuluv ehitusprojekt tuleb esitada PTA-le kooskõlastamiseks, võttes aluseks MaaParS § 50 lõike 1. Ehitusprojekt tuleb kooskõlastada asjasse puutuvate asutuste või isikute, maaomanike või kasutusvaldajatega.</p> <p>PTA on seisukohal, et põllu- ja metsamaad peab saama maaomanik või kasutusvaldaja sihipäraselt kasutada. Maaparandussüsteemi maa-alale ehitise kavandamisel, tuleb nii uurimistöö tegemisel ja projekteerimisel, kui ka hilisema ehitamisel ja kasutamisel arvestada maaparandusseadusest tulenevate nõuetega.</p> <p>Ehitusprojekti peab olema toodud maaparandussüsteemide rajatised ja andmed, maaparandussüsteemi maa-alale lisavee juhtimise (sademevee, pinnasevee jms) ja tehnovõrkude ning võimaliku maaparandussüsteemi rekonstrueerimise kompleksne lahendus.</p> <p>Projekti seletuskirja ja projektplaanile peab olema märgitud kõik muu ehitiste projekteerimisega seotud maaparandusehitiste rajatised (eesvool, kuivenduskraav, kuivendusdreen, drenaažikollektor, drenaažisuue, drenaažikaev, truup, teenindav tee jms) ja andmed (projekteeritud trassi laiused, rajatiste kõrgusarvud, veejuhtmete voolusuunad jms). Projekti seletuskirjas soovitame koostada alapeatükk tööd maaparandussüsteemidel ja meetmed maaparandusrajatiste kaitseks.</p> <p>Muu ehitiste projekteerimisel maaparandussüsteemi maa-alale tuleb samuti arvestada, et PTA andmed maaparandussüsteemi (maa-aluste) rajatiste asukoha kohta võivad olla ebatäpsed. Enne drenaažkuivendusega alale muu ehitiste projekteerimist tuleb teha uurimistööd drenide, kollektorite, kaevude, kraavide täpse paigutuse ja sügavuse ning tehnilise seisukorra määramiseks.</p> <p>Projekteerimisel tuleb arvestada, et maaparandussüsteemi lisavee (tee alt koondatud ärajuhitav liigvesi) juhtimisega ei tohi kahjustada maaparandussüsteemi rajatise (eesvool, kuivenduskraavid, drenaažirajatised, truubid, teenindav tee) ning maaomanikul või õigusjärgsel kasutusvaldajal peab olema võimalik teha takistusteta maaparandussüsteemi eesvoolul ja maa-alal vajalikke maaparandushoiutöid.</p> <p>Projekti näha ette, et maaparandussüsteemi kahjustamise korral peab kahjustuse tekitaja selle kõrvaldama.</p> <p>Lisaks juhime tähelepanu, et planeeritud tegevustega on keelatud maaparandussüsteemi veejuhtmetes takistada liigvee ära juhtimist ja paisutada vett ning tekitada maaparandussüsteemi maa-ala (kuivendusvõrgu) maa-alal üleujutusi</p>	
--	--	--

		<p>(MaaParS § 47). Samuti tuleb vältida veejuhtme ära uhtumist, risustamist või reostamist ja sellel asuvatel rajatistel purustava toime põhjustamist.</p> <p>Projekthalal tekkiva lisavee ärajuhtimise lahendamiseks tuleb ette näha vajalikud uuringud, projekthalaga seotud veejuhtmete ning sellel asuvate truupide ja keskkonnakaitse rajatiste tehniline seisukord, hooldamise vajadus (sette eemaldamise, voolutakistuste ja puittaimestiku likvideerimise töömahud) ning vajadusel kindlustustööde mahud. Kuna kavandatud tegevusega võib muutuda valgala või hüdroloogilised karakteristikud, teha vajalikud veejuhtmete ristlõigete ning truupide avade nõuetele vastavuse kontrollarvutused, et tagada projekthalal ja kuivendussüsteemidel ning naaberkinnisasjadel paiknevate rajatiste toimimine. Kinnisasjadel uurimis- ja projekteerimistööde tegemine tuleb eelnevalt maaomaniku ja kasutusvaldajaga kokku leppida. Riigimetsamaal võimalike tööde kavandamisel tuleb uurimis-, projekteerimistööde, ehitusprojekti ning asjasse puutuvate kooskõlastuste saamiseks ja võimalike nõuete täpsustamiseks pöörduda Riigimetsa Majandamise Keskusesse. Maaparandusühistu tegevuspiirkonnas kavandatud tegevused kooskõlastada Jalametsa Maaparandusühistu ja Tammeküla Maaparandusühistuga.</p> <p>Vastavalt MaaParS § 28 lõikele 1, kui kinnisasjale, millel paikneb maaparandussüsteem, avalikult kasutatava tee või avalikes huvides vajaliku tehnovõrgu või -rajatise kavandamise korral tuleb maaparandussüsteem rekonstrueerida, tagab maaparandussüsteemi nõuetekohase rekonstrueerimise ja kasutusele võtmise nimetatud teed, tehnovõrku või -rajatist ehitada sooviv isik, esitades sealhulgas vajalikud taotlused ja muud dokumendid PTA-le. Sama paragrahvi lõike 2 kohaselt maaparandussüsteemi rekonstrueerimise kulud kannab käesoleva §-s lõikes 1 nimetatud teed, tehnovõrku või -rajatist ehitav isik.</p> <p>Võimaliku maaparandusehitiste rekonstrueerimise vajaduse korral projekteerimistingimuste taotluse, ehitusloa taotluse ja ehitusprojekti ning kasutusloa taotluse, ehitusdokumendid ja teostusjoonise esitab PTA-le maaparandusseaduse kohaselt nõutud taotlejad. Taotluse vormid on leitavad PTA kodulehelt või järgneva lingi kaudu (https://pta.agri.ee/ametist-uudised-jakontaktid/registrid-dokumendid-vihjed/dokumendivormid#maaparandus).</p> <p>Samuti peame oluliseks, et projekthalal kavandatud tegevuste (uurimis-, projekteerimistöö) käigus kaasatakse maaparandussüsteemi rekonstrueerimise vajaduse ja lahenduse väljaselgitamiseks PTA-le majandustegevusteate esitanud MATER registreeringuga (https://portaal.agri.ee/avalik/#/maaparandus/mater) vastutav spetsialist (MaaParS § 35 - §37). Maaparandussüsteemi uuendamisel või rekonstrueerimisel leida MATER ehitaja ja omanikujärelevalve tegija.</p> <p>Projekthalalt maaparandussüsteemi lisavee juhtimise korral tuleb arvestada MaaParS §53 tooduga. Lisavee juhtimise kooskõlastab muu loa andja või ehitustealise menetleja PTA-ga MaaParS § 53 lõike 1 alusel. Sama paragrahvi lõike 8 kohaselt, kui lisavee juhtimiseks tuleb eesvool või kuivenduskraav rekonstrueerida, tohib eesvoolu (sh kollektoreesvoolu) või kuivenduskraavi lisavett juhtida, kui pärast rekonstrueerimistööd on maaparandussüsteemile kasutusluba antud. Kui plaanitakse juhtida lisavett eelnevalt nimetatud maaparandusühituste tegevuspiirkonnas paiknevatesse maaparandussüsteemidesse, tuleb lisavett juhtival isikul vastavalt MaaParS § 53 lõikele 9 osaleda maaparandushoiukulude katmisel PTA määratud ulatuses.</p> <p>Muu ehitise kasutusluba esitada PTA-le kooskõlastamiseks koos ehitamise tehniliste dokumentide ja teostusjoonisega, lähtudes EhS § 54 lõikest 6 punktist 1. <i>Urmas Karu, peaspetsialist-koordinaator</i></p>	
12	<p>Terviseamet</p> <p>10.09.2021 kiri nr 9.3-4/21/11406-2</p>	<p>/.../</p> <p>Terviseameti lääne regionaalosakond on tutvunud esitatud materjalidega ning ei esita täiendavaid ettepanekuid, küsimusi ega vastuväiteid riigitee 2 (E263) Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa km 87,5-108,1 Mäo–Imavere lõigu I klassi maantee ehitusprojekti projekteerimistingimuste eelnõule ega KMH programmile. <i>Kristel Kallaste, menetlusgrupi juht</i></p>	<p>Otsus:</p> <p>Lugeda projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastava asutuse poolt kooskõlastatuks.</p>

2. ARVAMUSED

2.1. Puudutatud asutused ja isikud

Jrk nr	Arvamuse esitaja	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Järva Vallavalitsus 17.09.2021 kiri nr 7-6/2021/2502-2	Vallavalitsusel puuduvad vastuväited või ettepanekud KMH programmi ning projekteerimistingimuste eelnõu kohta.	Otsus: Arvamuse andjal puuduvad vastuväited või ettepanekud projekteerimistingimuste eelnõu kohta.
2	Paide Linnavalitsus Kiri 16.11.2021	<p>/.../</p> <ol style="list-style-type: none"> Leida lahendus ühistranspordi peatuse rajamiseks olemasolevasse Mäo liiklussõlme Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa 2+2 trassi äärde alloleval skeemil märgitud alasse.  <ol style="list-style-type: none"> Valgma riste tunnel rajada täismõõtmetes, et tagada operatiivsõidukite ning rasketehnika läbipääs. Sh põllumajandustehnika. Kõrgus minimaalselt 4 meetrit Kõik kohalikule omavalitsusele üle antavad teed rajada kõvakattega ning rajada kõvakate teedele, mille liikluskorrumus suureneb seoses ümberkorraldustega. <p><i>Kert Kaasik, ehituse peaspetsialist</i></p>	<p>Põhjendus:</p> <p>Transpordiamet tellimisel Skepast&Puhkim OÜ poolt koostatud töö „Kommertsliinide bussipeatuste asukoha analüüs riigitee 2 (E263) Mäo-Valgma lõigul“ alusel on olemasoleval põhimaanteel kommertsliinide peatuste rajamine otstarbekam Mäo liiklussõlmes (võrreldes Valgma liiklussõlmega). Kuna Mäo liiklussõlm asub väljaspool Mäo-Imavere lõigu projektala, ei käsitle käesolevad projekteerimistingimused Mäo liiklussõlme bussipeatuste rajamist.</p> <p>Transpordiameti hinnangul ei ole põhjendatud asfaltbetoonkatte rajamine kohaliku liiklust teenindavatele teedele, mis on madala liikluskorrumusega ja tagavad juurdepääsu valdavalt põllu- või metsakinnistutele. Projektalaga seotud kohaliku liikluste teenindavate teede katendi konstruktsiooni ja katteliigi valikul tuleks lähtuda perspektiivsest liikluskorrumusest ning liikluskorrumusest, paikkonna kliima-, pinnase- ja hüdroloogilistest tingimustest, keskkonnahoiust ning ehituse ja korrashoiu majanduslikkust aspektist.</p> <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> Arvestada põhimaantee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa I klassi maanteeks väljaehitamisel kommertsliine teenindavate bussipeatuste rajamisega olemasolevas Mäo liiklussõlmes, mitte Valgma liiklussõlmes. Valgma tunneli kõrgusgabariidiks näha ette min 4 m. Projekti koostamisel teha koostööd kohaliku omavalitsusega, selgitamaks välja optimaalsed lahendused konkreetsetel teedel või teelõikudel, mille liikluskorrumus suureneb I klassi maantee väljaehitamise järgselt.
3	Paide Linnavolikogu 28.09.2021 kiri nr 8-5/21/21217-18	<p>/.../</p> <ol style="list-style-type: none"> Kaaluda täiendavalt projekteeritava tee parimat-võimalikku asukohta ja lahendust, võttes arvesse Paide linna haldusterritooriumil projekteerimise piirkonda jäävate kinnistuomanike ettepanekud ja 30.11.2012 kehtestatud teemaplaneeringu „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu- Võru- Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0“ võimalused. Leida lahendus ühistranspordipeatuse rajamiseks Mäo liiklussõlme, riigitee 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa ja riigitee 5 Pärnu-Rakvere-Sõmeru ristmiku piirkonda. Ühistranspordipeatused, mis on eskiisprojektiis näidatud riigitee 2 km vahemikus 91-92 ei sobi piirkonna ühistranspordi korraldusega. 	<p>Põhjendus:</p> <p>Projekti koostamise aluseks on teemaplaneering „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0“ (kehtestatud 2012. aastal), milles on määratud 2+2 maantee trassikoridor. Põhimaantee nihutamine on põhjendatud juhul võimalik teemaplaneeringuga kavandatud tee ja teekaitsevööndi koridori ulatuses.</p> <p>Arvestades Sargvere mõisas, 07.10.2021 toimunud Nurmsi küla elanike, Transpordiameti ja Paide Linnavalitsuse esindajate ning projekteerija kohtumisel kokkulepitud põhimaantee ja juurdepääsuteede asukoha muudatuse ning menetluse käigus esitatud asjakohaste arvamustega, on koostatud projekteerimistingimuste lisa 3 „Eskiis“ muudatus seisuga 29.11.2021.</p> <p>Selgitame, et Transpordiamet lähtub kergliiklusteede/jalgteede kavandamisel majandus- ja taristuministri 05.08.2015 määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisa „Maanteede projekteerimisnormid“ (edaspidi „Maanteede projekteerimisnormid“) ptk 7.4 „Jalgteed“</p>

	<div>3. Projekteerida ja ehitada kõigi ühistranspordipeatuste juurde ka ootepaviljonid.</div> <div>4. Projekteerida ja ehitada täismõõtmetes Valgma riste tunnel (eskiisjoonis nr TL-01_TL-20002 leht nr 1), et tagada tunnelist põllumajandustehnika läbipääs. Vastasel juhul tekib olukord, kus näiteks Sargvere Põllumajandusühistu tehnika saab Valgma küla põldudele liikuda üksnes mööda kitsast Valgma-Mäeküla teed (suures osas eratee) ja Valgma teed.</div> <div>5. Lähtudes eelprojekti eskiisi 30.08.2021 versioonist ja joonisest nr TL-01_TL-20002 (leht nr 1), projekteerida ja ehitada täiendavalt kergliiklustee alates tee nr 5650046 „Valgma tee“ ristest olemasoleva riigiteega 2 kuni teeni nr 5650047 Mäo-Vodja tee. Kergliiklusteed on vaja ohutuks liiklemiseks kergliiklejatele Valgma külast Mäo bussipeatusse.</div> <div>6. Projekteerida ja ehitada kohalikule omavalitsusele üleandmiseks planeeritud riigiteed (projektiis "kohaliku liiklust teenindavad teed“) kõvakatttega, seoses uue riigitee 2 liikluskorraldusest tekkiva liikluskoormuse suurenemisega kohalikele teedele.</div> <div>7. Korrigeerida eskiisjoonistel olemasolevad erateed ja kohalikud teed vastavalt katastrisse kantud ja Maa-ameti kaardirakenduses näidatud munitsipaalomandis transpordimaadele (nt. Valgma-Nurmsi tee).</div> <div>8. Mahasõitude vajadus projekteeritavatelt teedelt (va. põhimaantee) põllu- ja metsamaa kinnisasjadele rääkida läbi kõigi maaomanikega (juhul, kui kõigile kinnisasjadele mahasõite ei planeerita).</div>	<div>toodud nõuetest. Sõiduteest eraldi asetsev jalgtee tuleb kavandada lähtudes liiklusohutuse analüüsist. Sõltumata liiklusohutuse analüüsist tuleb eraldiasetsev jalgtee ehitada lähtudes autode, jalgrataste ja jalakäijate eeldatavast liiklussagedusest ning autoliikluse lubatud piirkiirusest (vt tabel 7.3).</div> <div><div>Tabel 7.3</div><div>Jalgtee vajadus sõltuvalt eeldatavast liiklussagedusest ja projektkiirusest</div><table><tr><th rowspan="2">Maantee klass</th><th colspan="3">Jalakäijate ja jalgratturite liiklussagedused ≤ ((JK+JR)/ööp.) autoliikluse erinevatel projektkiirustel, km/h</th></tr><tr><th>60</th><th>80</th><th>> 80</th></tr><tr><td>II</td><td>200</td><td>100</td><td>50</td></tr><tr><td>III</td><td>250</td><td>150</td><td>100</td></tr><tr><td>IV</td><td>300</td><td>200</td><td>150</td></tr><tr><td>V</td><td>400</td><td>250</td><td>200</td></tr><tr><td>VI</td><td>-</td><td>300</td><td>200</td></tr></table></div> <div>Eelprojekti koosseisus koostatud liiklusuuringu alusel on Mäeküla ja Valgma liiklussõlme vahelisel teelõigul prognoositud kogujatee aasta keskmiseks liiklussageduseks 792 autot ööpäevas (AKÖL2047). Maantee projekteerimismõrme kohaselt on projekteeritav tee, mille liiklussagedus on 500-3000 autot ööpäevas, IV klassi maantee. Eeltoodud tabeli 7.3 kohaselt tuleb projekteeritava kogujatee (IV klassi maantee) äärde rajada eraldi kergliiklustee juhul, kui kergliiklejate arv on projektkiiruse 80 km/h juures üle 200 jalakäija ja jalgratturi.</div> <div>Kuna eeldatav kergliiklejate liiklussagedus on sellel lõigul oluliselt madalam (eeldatavalt alla 50 kergliikleja päevas), siis koostamisel olevas eelprojektiis ei ole kogujatee äärde kergliiklusteed kavandatud. Kergliiklejate uuringu alusel: „Kuna peamine osa sõidukite liiklusest läheb uuele maanteele, siis jalakäijad ja jalgratturid saavad liikumiseks kasutada olemasolevat teedevõrku ja kavandatavaid kogujateid. Vastavalt koostatud kergliikluse prognoosile ja arvestades ka Transpordiameti kergliikluse mudelis olevat infot, on Mäo-Imavere teelõigu kavandatava kergliiklustee võimalik kasutatavus suhteliselt tagasihoidlik – külade omavaheline korrespondents jääb alla 10 liikumise päevas.“ Eelprojektiis kavandatakse kergliiklusteed mahus, mis on vajalik liiklusohutuse tagamiseks. Kergliiklusteede asukohad täpsustuvad eelprojekti koostamise käigus.</div> <div>Transpordiameti hinnangul ei ole põhjendatud asfaltbetoonkatte rajamine kohaliku liiklust teenindavatele teedele, mis on madala liiklussagedusega ja tagavad juurdepääsu valdavalt põllu- või metsakinnistutele. Projektalaga seotud kohaliku liikluste teenindavate teede katendi konstruktsiooni ja katteliigi valikul tuleks lähtuda perspektiivsest liiklussagedusest ning liikluskoosseisust, paikkonna kliima-, pinnase- ja hüdroloogilistest tingimustest, keskkonnahoiust ning ehituse ja korrashoiu majanduslikkust aspektist.</div> <div>Juhime tähelepanu, et kohalikud teed on eskiisjoonisele kantud riikliku teeregistri andmete alusel. Eelprojekti koostamisel täpsustatakse teede omand lähtuvalt kohaliku omavalituse poolt teeregistrisse kantud ja Transpordiametile edastatud kohalike teede nimekirja muudatustele.</div> <div>Selgitame, et projekteerimistingimuste punktis 5.2.6. kohaselt projekteeritakse kõrval- ja kogujateedelt mahasõidud majapidamistele ja kinnisasjadele, mille olemasolev juurdepääs likvideeritakse seoses põhimaantee ehitusega. Teeprojektiis ei kavandata mahasõite kinnisasjadele, mille juurdepääsu teeprojektiga ei likvideerita ja olemasolevat juurdepääsu avalikult kasutavale teele ei muudeta.</div>	Maantee klass	Jalakäijate ja jalgratturite liiklussagedused ≤ ((JK+JR)/ööp.) autoliikluse erinevatel projektkiirustel, km/h			60	80	> 80	II	200	100	50	III	250	150	100	IV	300	200	150	V	400	250	200	VI	-	300	200
Maantee klass	Jalakäijate ja jalgratturite liiklussagedused ≤ ((JK+JR)/ööp.) autoliikluse erinevatel projektkiirustel, km/h																												
	60	80	> 80																										
II	200	100	50																										
III	250	150	100																										
IV	300	200	150																										
V	400	250	200																										
VI	-	300	200																										

			<p>Eelprojekti lahendatakse mahasõidud ja juurdepääsud kinnisasjadele, mille olemasolev juurdepääs likvideeritakse seoses põhimaantee ehitusega. Kinnisasjade omanikud kaasatakse järgnevates menetlustes, keskkonnamõju hindamise aruande avalikul arutelul ja ehitusloa andmise menetluses. Keerulisemate olukordade lahendamisel kaasatakse kinnisasja omanikud eelprojekti koostamise käigus.</p> <p>Juhul, kui peale eelprojekti valmimist selgub, et põhjendatud vajadus on olemasolevatelt või projekteeritavatelt teedelt (v.a I klassi maantee) uute mahasõitude rajamiseks või projekteeritud mahasõidu asukoha muutmiseks, projekteeritakse need mahasõidud järgmises projekteerimise etapis - põhiprojekti koostamisel.</p> <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Eelprojekti koostamisel lähtuda projekteerimistingimuste lisa 3 „Eskiis“ muudatusest seisuga 29.11.2021. 2. Arvestada põhimaantee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa I klassi maanteeks väljaehitamisel kommertsliine teenindavate bussipeatuste rajamisega olemasolevas Mäo liiklussõlmes, mitte Valgma liiklussõlmes. 3. Projekteerida ootekojad I klassi maantee rampidele või rampide vahelisele alale kavandavates bussipeatustes. Olemasoleva põhimaantee ja kogujatee äärde kavandavates uutes bussipeatustes arvestada ootekoja paigaldamise valmidusega. Eelprojekti koostamisel lahendada koostöös kohaliku omavalitsuse ja Järvamaa Ühistranspordikeskus MTÜ-ga bussipeatuste vajadus, sh täpsustada peatuste asukohad ja taristu. 4. Valgma tunneli kõrgusgabariidiks näha ette min 4 m. 5. Mitte arvestada ettepanekuga projekteerida kergliiklustee olemasoleva põhimaantee 2 (perspektiivse kogujatee) äärde, alates kohaliku tee 5650046 Valgma tee ristmikust kuni teeni 5650047 Mäo–Vodja tee. Projekteerida liiklusohutuse tagamiseks vajalikud jalgteed. 6. Projekti koostamisel teha koostööd kohaliku omavalitsusega, selgitamaks välja optimaalsed tehnilised lahendused konkreetsetel teedel või teelõikudel, mille liikluskoormus suureneb I klassi maantee väljaehitamise järgselt. 7. Eelprojekti koostamisel täpsustatakse olemasolevate teede omand lähtuvalt kohaliku omavalituse poolt teeregistrisse kantud ja Transpordiametile edastatud kohalike teede nimekirja muudatustele. 8. Projekteerida kõrval- ja kogujateedelt mahasõidud majapidamistele ja kinnisasjadele, mille olemasolev juurdepääs likvideeritakse seoses põhimaantee ehitusega projekteerimistingimuste punktis 5.2.6. kohaselt.
4	<p>Paide Linnavolikogu, linnavolinik Raivo Raja ettepanekud</p> <p>e-kiri 17.09.2021</p>	<p>/.../</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Väljendada selgelt Valgma küla jalg- ja jalgrattatee ühendamine Mäo külaga. 2. Markeerida bussiootepaviljonid projekti piirkonnas. 3. Näidata T2 ääres Mäo terminali bussipeatus 	<p>Põhjendus:</p> <p>Arvestades Valgma ja Mäo küla vahelisel kogujateel prognoositava autoliikluse ja kergliiklejate liiklussagedusega, ei ole eraldiseisva kergliiklustee rajamine projekteerimisnormide kohaselt põhjendatud (selgitus toodud veerus nr 3). Projektiga nähakse ette I klassi maantee kõrvale 7 m laiune kogujatee kohalikule liiklusele, sh kergliiklejate külade vaheliseks liikumiseks.</p> <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mitte arvestada ettepanekuga projekteerida kergliiklustee olemasoleva põhimaantee 2 (perspektiivse kogujatee) äärde, alates kohaliku tee 5650046 Valgma tee ristmikust kuni teeni 5650047 Mäo–Vodja tee. Projekteerida liiklusohutuse analüüsi alusel vajalikud jalgteed.

			<p>2. Eelprojekti koostamisel lahendada koostöös kohaliku omavalitsuse ja Järvamaa Ühistranspordikeskus MTÜ-ga bussipeatuste vajadus, sh täpsustada peatuste asukohad ja taristu.</p> <p>3. Mitte arvestada ettepanekuga, kuna Mäo liiklussõlm ja terminal jääb väljaspoole projektala.</p>
5	<p>Elering AS</p> <p>Kiri 13.09.2021 nr 12-9/2021/441</p>	<p>/.../</p> <p>1. Mäo - Imavere maanteetrassi ehituse ehitusalas ristuvad maanteega järgnevad Elering AS 330kV ja 110kV õhuliinid:</p> <p>a. 110kV L132A Paide-Koigi visangus M61-M62 ristumine põhimaanteega</p> <p>b. 330kV L356 Viru-Paide visangus M470-M471 ristumine põhimaanteega.</p> <p>c. 110kV L132B Imavere-Koigi/L132C Imavere-Põltsamaa visangutes M2-M3 ristumine põhimaanteega.</p> <p>2. Eleringi liinide asukohti saab vaadata: http://gis.elering.ee/.</p> <p>3. Projekti koostamisel lähtuda lubatud kaugustest ja liinirajatiste kaitsevööndis tegutsemise korrast. 110kV õhuliini kaitsevöönd ulatub 25 m liini teljest mõlemale poole. Valdaja peab kinni pidama Ehitusseadustiku §70. (Ehitise kaitsevöönd), Ehitusseadustiku §77. (Elektripaigaldise kaitsevöönd) ja määrusest "Ehitise kaitsevööndi ulatus, kaitsevööndis tegutsemise kord ja kaitsevööndi tähistusele esitatavad nõuded" (Elektripaigaldise kaitsevööndis on keelatud tõkestada juurdepääsu elektripaigaldisele, põhjustada oma tegevusega elektripaigaldise saastamist ja korrosiooni ning tekitada muul viisil olukorda, mis võib ohustada inimest, vara või keskkonda).</p> <p>4. Seoses uue planeeritava riigimaantee maanteetrassiga tuleb olemasolevate 110kV õhuliinide ristumised nõutud vahekauguste (gabariitide) tagamiseks ümber ehitada maanteega ristumiste nõuetele vastavaks. Ristumiste projekteerimisel tuleb lähtuda kehtivatest standarditest ja Eleringi ettevõtte dokumendiseeria (700) projekteerimise erinõuetest. 700 seeria dokumentides toodud nõuded ja kord on projekteerimisel ja töö korraldamisel kohustuslik. Ülekandeliinide ehitusnõuetes käsitlemata tööde tegemise kord tuleb eraldi kokku leppida.</p> <p>5. Elektripaigaldise ümberehituseks tuleb kinnisasja/rajatise/kommunikatsioonide omanikul (Maanteeamet), Elering AS-ile, esitada elektripaigaldise ümberehituse taotlus vähemalt 36 kuud enne teehitustööde algust ristumiste väljaehitamiseks 110kV õhuliinide kaitsevööndis.</p> <p>Portaalil https://egle.ee/# saab esitada taotluse liini ümberehitamiseks ning korraldada kogu asjaajamise ja infovahetuse Eleringiga.</p> <p>6. Kinnisasja/rajatise/kommunikatsioonide omanik, kelle tegevusega kaasneb Elering AS-le kuuluvate elektripaigaldiste ümberehitamine/asukoha muutmine, tasub kõik taolise tegevusega seotud kulutused Elering AS-ile.</p> <p>7. Ümberehitusele eelnevalt tuleb ümberehituse taotlejal</p>	<p>Otsus:</p> <p>1. Projekti koostamisel arvestada Elering AS 13.09.2021 kirjas 12-9/2021/441 toodud tehniliste tingimustega.</p> <p>2. Juhul, kui on vajalik tingimustest kõrvalekaldumine ja erilahenduste projekteerimine, teha Elering AS-ga koostööd ning kooskõlastada erilahendus.</p> <p>3. Projekti kooskõlastamiseks esitada projekti tehnovõrkude graafiline osa (asendiplaan koos lõigete ja ristumise lahendusega) ning seletuskiri vastava osaga digitaalsel kujul (pdf ja dwg) aadressil vho.kooskolastused@elering.ee.</p>

	<p>koostada ning esitada Eleringile kooskõlastamiseks tööprojekt ja tööohutusplaan. Tööprojekti koostamise nõuded tuleb enne tööprojekti koostamist taotleda Eleringilt. Elering annab omapoolse heakskiidu või motiveeritud vastuväited 30 päeva jooksul kogu dokumentatsiooni esitamisest. Elering esitab omapoolse heakskiidu või vastuväited kirjalikult.</p> <p>8. Täiendav informatsioon ümberehituse nõuete ning koostatava tööprojekti nõuete osas asub Eleringi kodulehel https://elering.ee/vorgu-umberehitus.</p> <p>9. Sõidutee ning parkla rajamisel ning rekonstrueerimisel arvestada, et tee ning parkla ristumisel 110 kV õhuliiniga peab olema tagatud 8,5 meetrine gabariit tee ning parkla pinna ja 110 kV õhuliini alumise juhtme vahel juhtme temperatuuril +60°C. Tööprojekti esitada õhuliini pikiprofiil visangutest, mis ristuvad planeeritavate või rekonstrueeritavate teede ja parklatega. Pikiprofiilil peab olema juhtme ripe arvutatud temperatuuril +60°C. Kaevetööd õhuliini masti mistahes lähimale elemendile lähemal kui 5m ei ole lubatud.</p> <p>10. Tagada tee peenra ja masti lähima elemendi vahekaugus vahemikuga masti kõrgus + 5 m.</p> <p>11. Parkla rajamine liinijuhtmete alla toimub omal vastutusel. Elering AS ei vastuta liinist tulenevate ohtude eest (nt. jäite kukkumine). Võimalusel kaaluda parkla rajamist selliselt, et juhtmete alla parkimiskohti ei jääks.</p> <p>12. Tagada 5 m puhasvahe parkla ja 110kV liini elemendist (mastist), takistada mastile pealesõidu võimalus äärekivi või pörkepiirdega.</p> <p>13. Pinnase kõrguste planeerimisel tuleb arvestada metallmastide läheduses mastide vundamentide kõrgustega, ehk vundamendi betoonosa peab olema 0,3 m ulatuses maast väljas.</p> <p>14. Välisvalgustuse ehitamisel tuleb tagada minimaalselt 10 m vahe valgusti tipu ja õhuliini juhtme (juhtme temperatuuri +60° juures) vahel (sama vahe peab olema tagatud ka masti kukkumisel liini suunas).</p> <p>15. Liini kaitsevööndis kõrghaljastus on lubatud max kasvukõrgusega 3,0m</p> <p>16. Projekti kooskõlastamiseks esitada projekti tehnoorkude graafiline osa (asendiplaan koos lõigete ja ristumise lahendusega) ning seletuskiri vastava osaga digitaalsel kujul (pdf ja dwg). Failid saata aadressile vho.kooskolastused@elering.ee.</p> <p>17. Õhuliini kaitsevööndis töötamisel tehnikaga, mille kõrgus on üle 4,5m, peab taotlema kaitsevööndis tegutsemise loa. Taotlusvorm on leitav Eleringi kodulehel, aadressil https://elering.ee/taotlusvormid-ja-kooskolastused.</p> <p><i>Enno Bender, Elering AS Lõuna piirkonna liinide käidukorraldaja</i></p>	
--	--	--

6	<p>Ulvi Meikup Nurmsi külanem e-kiri 27.09.2021</p>	<p>Ettepanekud:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. kokkusaamine linnavalitsuse- ja transpordiameti esindajatega. 2. küla ei ole rahul praeguse tee joonega - ettepanek nihutada edela suunas, 3. juurdepääsu võimaldamine kinnisasjadele (metsamaad), PT punkt 5.2.6 4. kergliiklus tunneli rajamine Nurmsisse 5. kirjalike kokkulepete sõlmimine maaomanikega. 	<p>Põhjendus: Projekti koostamise aluseks on teemaplaneering „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0" (kehtestatud 2012. aastal), milles on määratud 2+2 maantee trassikoridor. Põhimaantee nihutamine on põhjendatud juhul võimalik teemaplaneeringuga kavandatud tee ja teekaitsevööndi koridori ulatuses.</p> <p>Sargvere mõisas, 07.10.2021 toimunud Nurmsi küla elanike, Transpordiameti ja Paide Linnavalitsuse esindajate ning projekterija kohtumisel otsustati, et projekti koostamisel arvestatakse alljärgnevate põhimõtetega:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nihutada 2+2 põhimaantee trass alates Mäeküla liiklussõlmest Nurmsi küla ulatuses võimalikult paremale (edelas) planeeritud tee ja teekaitsevööndi ulatuses, et vähendada negatiivset mõju majapidamistele. • Näki ning Siimu ja Jaagu-Matsi kinnistu vahel paigutada 2+2 põhimaantee trass võimalusel mõlemal pool teed olevatest elumajadest võrdsele kaugusele teemaplaneeringu tee ja teekaitsevööndi piirides. • Tagada 2+2 maanteega piirnevatele kinnistuomanikele pääs üle 2+2 põhimaantee Roti ökodukti kaudu. Lahendus koostatakse eelprojekti koostamise käigus koostöös ulukieksperitidega. • Raja teest kuni Roti ökoduktini kavandatakse ulukitara taha pinnastee, mille kaudu on kõigil maanteega piirnevatel kinnistuomanikel võimalik Roti ökodukti kaudu pääseda tee eri pooltele jäävatele kinnistutele. Avalikult kasutatavat ja tavakorras hooldatavat teed ei rajata, kuid luuakse võimalus nii jalgsi kui ka väiketraktoriga üle ökodukti liikumiseks. • Mujale täiendavaid 2+2 põhimaantee risteid Nurmsi küla piirkonnas ei rajata, kuna arutelu käigus ei leitud 2,5 kõrgusgabariidiga kergliiklustee tunneli rajamiseks sobivat asukohta. • Näki tee kavandada Näki kinnisasjal (kogujateest kuni majapidamiseni) erateena. • Põhimaanteega paralleelselt kavandatud kogujatee projekteeritakse avalikult kasutatava teena, mis tagab Mäeküla liiklussõlme kaudu juurdepääsu kogujateega piirnevatele erineva maakasutusega kinnisasjadele. • Müratõkkerajatiste asukohad määratakse müramodelleerimise tulemusel. Müratõkkerajatise tüübi (mullavall, mürasein, kombineeritud lahendus) kavandamisel soovivad Nurmsi küla elanikud kaasa rääkida. Kui rajatiste asukohad on määratud, siis küsib Transpordiamet läbi kohaliku omavalitsuse ettepanekuid. • Transpordiamet esitab täpsustatud eskiisi Nurmsi küla elanikele ülevaatamiseks ja heakskiitmiseks. Kokkulepitud lahenduse alusel teostatakse uuringud ja koostatakse eelprojekt. <p>Transpordiameti projekteerimise osakonna projektijuht Marge Kelgo edastas 14.10.2021 e-kirjaga puudutatud isikutele ja kinnisasja omanikele teadmiseks Sargvere mõisas toimunud Nurmsi küla elanikega kohtumise protokoll ning eskiisi muudatuse joonise tutvumiseks ja ettepanekute tegemiseks.</p> <p>Siimu kinnisasja omaniku 17.09.2021 esitatud arvamuse alusel on täiendavalt analüüsitud kariloomade ja inimeste igapäevase liikumise võimaldamist teisele poole põhimaanteed. Arvestades, et osaliselt jäävad karjamaad teisele poole põhimaanteed, lahendatakse eelprojekti koostamisel kariloomade ja inimeste liiklumiseks täiendav läbipääs Nurmsi peakraavi kallasraja kaudu. Rajatise asukoht ja lahendus täpsustub eelprojekti koostamise käigus.</p> <p>Projekteerimistingimuste punktis 5.2.6. on toodud tingimus mahasõitude projekteerimiseks: „Projekteerida kõrval- ja kogujateedelt mahasõidud majapidamistele ja kinnisasjadele, mille olemasolev juurdepääs likvideeritakse seoses põhimaantee ehitusega“, millega tuleb arvestada</p>
---	---	---	--

			<p>ehitusprojekti koostamisel. Selgitame, et projekteerimistingimuste lisaks olev eskiis on koostatud ortofotole ja ei võimalda detailsete lahenduste koostamist. Mahasõidud ja juurdepääsude lahendused kinnisasjadele, mille olemasolev juurdepääs likvideeritakse seoses põhimaantee ehitusega, esitatakse eelprojekti ja tutvustatakse kinnisasja omanikele järgnevate menetluste käigus, keskkonnamõju hindamise aruande avalikul arutelul ja ehitusloa andmise menetluses.</p> <p>Selgitame, et enne eelprojekti koostamist ei ole võimalik sõlmida maaomanikega kirjalikke kokkuleppeid. Eelprojekti koosseisus koostatakse krundijaotuskava, milles näidatakse vajalikud äralõiked kinnisasjadest, vajadusel servituutide ja kasutusõiguse seadmise alad. Krundijaotusplaanide alusel alustatakse maade omandamise menetlust ja sõlmitakse kokkulepped kinnisasja omanikega. Transpordiamet alustab Mäo–Imavere lõigul maade omandamise menetlust eeldatavalt 2023. aastal.</p> <p><u>Otsus:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Projekti koostamisel arvestada Sargvere mõisas 07.10.2021 toimunud Nurmsi küla elanikega kohtumisel kokkulepitud põhimõtetega. Projekteerimise käigus tutvustada kinnisasja omanikele läbi kohaliku omavalitsuse kinnisasjadele juurdepääsu ja müraseinte lahendusi. 2. Eelprojekti koostamisel võtta aluseks projekteerimistingimuste lisa „Eskiis“ muudatus seisuga 29.11.2021, milles on toodud põhimaantee ja juurdepääsuteede eeldatav asukoht. 3. Kinnisasjadele juurdepääsud lahendada eelprojekti koostamisel lähtudes projekteerimistingimuste punktis 5.2.6. „<i>Projekteerida kõrval- ja kogujateedelt mahasõidud majapidamistele ja kinnisasjadele, mille olemasolev juurdepääs likvideeritakse seoses põhimaantee ehitusega.</i>“ 4. Eelprojekti lahendada kergliiklejate juurdepääs teisele poole põhimaanteed jäävatele kinnisasjadele üle ökodukti või ulukitunnelis ja Nurmsi peakraavi kallasraja kaudu. 5. Arvestada maade omandamise menetluses.
7	<p>Nurmsi küla elanikud ja Siimu, Klemeti, Jaagu-Matsi, Önnela, Käänu kinnisasja omanikud</p> <p>Kiri 17.09.2021</p>	<p>KMH programmile esitatud märkused on käsitletud programmi lisas.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kuidas on planeeritud ligipääs nendele kinnistutele, mis jäävad teisele poole maanteed? 2. Me ei saa lubada koormuse suurenemist Käänu tee küla teele. Nagu juba mainitud elab külas palju väikseid lapsi ja nende elukeskkonda ei soovi me muuta. Samas läbib küla tee ka kinnistuid ja hoovialasid. 3. Kuidas tagate liiklustravalisuse ehitusperioodil? Kuidas korraldate sõidukite liikumise objektile? 	<p><u>Põhjendus:</u></p> <p>Keskkonnamõju hindamise (KMH) programmi puudutavatele küsimustele on vastatud Transpordiameti kirjaga 20.10.2021 nr 8-5/21/21191-52.</p> <p>Projekteerimistingimuste lisas toodud eskiislahendusega on projekteeritavast 2+2 maanteest paremale poole jäävatele kinnisasjadele lahendatud juurdepääs kohaliku liiklust teenindava kogujateega. Kogujatee on ühendatud riigiteega 15175 Paide–Mündi–Mäeküla ning tagab kinnisasjadele juurdepääsu läbi Mäeküla liiklussõlme. Kogujatee kavandatakse avalikult kasutatava teena.</p> <p>Täiendavalt lahendatakse Nurmsi külas 2+2 maanteega piirnevatele kinnisasjadele ühendus pinnasteega üle ökodukti või ulukitunnelis ja Nurmsi peakraavi kallasraja kaudu.</p> <p>Selgitame, et antud projektiga ei kavandata Käänu teele ja Siimu kinnistu erateele täiendavat liiklust.</p> <p>Ehitusaegne liikluskorraldus lahendatakse põhiprojekti koostamisel ja ehitustegevuse käigus juhindudes ehitusaegset liikluskorraldust reguleerivatest õigusaktidest. Ehitustegevuse, sh ehitusaegse liikluskorralduse kavandamisel tuleb muuhulgas arvestada KMH aruandes esitatavate leevendusmeetmetega. Eelprojekti esitatakse ehitusaegse liikluskorralduse põhimõtted, millega on võimalik tutvuda ehitusloa menetluse käigus.</p>

			<p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Eelprojekti lahendada juurdepääs kinnisasjadele lähtudes projekteerimistingimuste lisas 3 „Eskiis“ toodud kogujateede ja rajatiste eeldatavast asukohast. 2. Projekteerimise käigus täpsustada ulukirajatiste asukohad ja lahendused, mis tagaksid Nurmsi külas tingimused nii ulukite liikumiseks, kui ka kariloomade, kergliiklejate ja väiketraktorite liikumiseks teisele poole põhimaanteed jäävatele kinnisasjadele. 3. Eelprojekti seletavas osas käsitleda ehitusaegse liikluskorralduse põhimõtted.
8	<p>Prandi küla elanikud ja kinnisasjade Keskvälja, Niidi, Põllumetsa, Tornimäe, Leesi, Otsa, Kanarbiku, Maleva, Kandi, Allika, Haljaspõllu ja Kure omanikud</p> <p>Kiri 28.09.2021</p>	<p>KMH programmi puudutavad märkused on käsitletud programmi lisas.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Külakogukonna üks olulisematest soovidest ja ettepanekutest on see, et tee ehituse käigus rajatakse teest tulenevate negatiivsete mõjude vähendamiseks kogu meie küla ulatuses mõlemale poole teed haljastatud müratõkkevall. 2. Mõisavahe sõidu- ja kergliiklustee tunnel tuleks planeerida nii, et sealt mahuks läbi ka sõiduautodest suuremad sõidukid. 3. Koigi liiklussõlme viadukti võiks kavandada nii, et sealt viib üle ka kergliiklustee. See on oluline rattaga liiklemisel liiklusohutuse seisukohalt. 4. Prandi kergliiklustunnel tuleks rajada nii, et tunnelit saaksid kasutada ka kohaliku transpordi sõiduautod. 2,5 m kõrgusgabariidist sõiduauto jaoks piisab, tunnel tuleks vaid natukene laiem teha. See annaks väga palju juurde mugavust kohaliku transpordi osas küla omavahelistes ühendustes. 	<p>Põhjendus:</p> <p>Keskkonnamõju hindamise (KMH) programmi puudutavatele küsimustele on vastatud Transpordiameti kirjaga 20.10.2021 nr 8-5/21/21191-50.</p> <p>Koigi külas kavandatakse 2+2 põhimaantee ja kõrvalmaantee 15167 Koigi–Laimetsa–Käasukonna ristumisele Mõisavahe sõiduauto- ja kergliiklustee tunnel (km 96,73), kuna kõrvalmaantee olemasolev ja perspektiivne liiklussagedus on madal (67-77 autot/ööpäevas) ja valdavalt on tegemist sõiduautode liiklusega.</p> <p>Kuna kõrvalmaantee 15167 läbib Koigi külas kaitsealust Koigi mõisa parki ja rahustatud liiklusega alasid, siis on taotluslik raskeliikluse suunamine mööda kogujateed 2,2 km kaugusel olemasoleva Koigi liiklussõlme (km 95,46), kus tagatakse ühendus olemasoleva ja projekteeritava põhimaanteelega kõigis suundades ning kõrvalmaanteelega 15162 Koigi–Päinurme.</p> <p>Koigi liiklussõlme viaduktile kavandatakse kergliiklustee, et tagada kergliiklejatele ohutum liikumine ja juurdepääs bussipeatustele.</p> <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Eelprojekti valmides teostatakse liikluskorralduse modelleerimine (mürauuring). Piirkonnades, kus müra modelleerimine näitab müranormide ületamist, näha ette müratõkkerajatised. Müratõkkerajatised tuleb valikusse kaasata kinnisasjaomanikud läbi kohaliku omavalitsuse. 2. Mitte arvestada Mõisavahe tunneli gabariidi suurendamise ettepanekuga. 3. Arvestada Koigi liiklussõlme viaduktil kergliiklustee vajadusega. 4. Projekteerida 2+2 põhimaantee ja kõrvalmaantee 15182 Mäe–Prandi ristumisele sõiduauto- ja kergliiklustee tunnel.
9	<p>Elektrilevi OÜ</p> <p>Kiri 22.09.2021</p>	<p>/.../ projekti koostamiseks on vajalik:</p> <ul style="list-style-type: none"> •taotleda tehnilised tingimused, milles on planeeritava ehitise (rajatise) projekteerimiseks või territooriumi planeeringuks esitatavad nõuded. Tehnilisi tingimusi saate tellida meie veebilehel www.elektrilevi.ee/tehnilised-tingimused. •peale planeeringu või projekti koostamist see meiega kooskõlastada. Seda saate teha veebilehel www.elektrilevi.ee/et/teenused/projektide-kooskolastamine. <p>Kui tehnilised tingimused on täidetud ja planeering või projekt kooskõlastatud, siis täiendavalt meid teavitada ei ole vaja. Esialgse planeeringu või projekti muutmisel on vaja taotleda uued tehnilised tingimused ning planeering või projekt meiega kooskõlastada.</p>	<p>Otsus:</p> <p>Projekti koostamisel arvestada:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Taotleda tehnilised tingimused ehitise (rajatise) projekteerimiseks veebilehel www.elektrilevi.ee/tehnilised-tingimused 2. Valmis projekti tervikuna kooskõlastada Elektrilevi OÜ-ga veebilehel www.elektrilevi.ee/et/teenused/projektide-kooskolastamine. 3. Arvestada, et kui projekt on kooskõlastatud, siis täiendavalt ei ole ehitusloa menetluses kaasamine vajalik. Esialgse projekti muutmisel on vaja taotleda uued tehnilised tingimused ning projekt kooskõlastada.

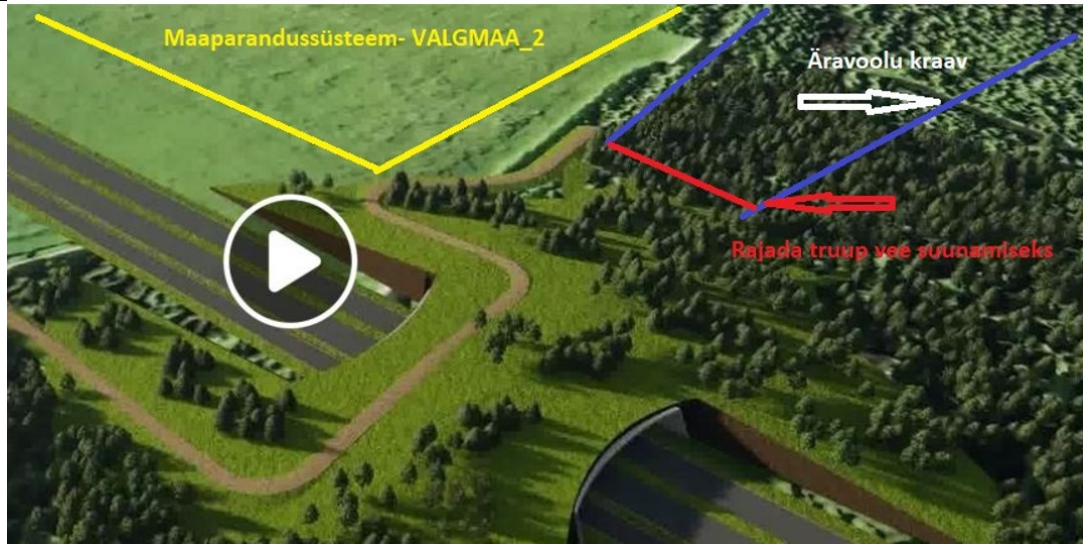
10	Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutus (edaspidi ELA SA) e-kiri 03.09.2021	Projekti alasse jäävad ELA SA sidevõrgu objektid ELA007 ja ELA043. Projekteerimisel taotleda ELA SA halduselt tehnilised tingimused ja projekt kooskõlastada ELA SA haldusega. Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutuse (ELA SA) sidevõrgu haldaja ja hooldaja, AS Connecto Eesti, kooskõlastab projekteerimistingimuste eelnõu. <i>Annika Matson, ELA SA järelevalve spetsialist</i>	Otsus: Projekti koostamisel arvestada: 1. Projekti asendiplaanil ja seletuskirjas käsitleda sidevõrgu objektid ELA007 ja ELA043. 2. ELA SA halduselt taotleda tehnilised tingimused. 3. Projekt kooskõlastada ELA SA haldusega.
11	AS Risti Agro, Mägede OÜ, Vitsjärve Põldur OÜ, Koigi OÜ ja AS Kadaka Auto ühispöördumine Kiri 17.09.2021	Kiigevere, Käsukonna ja Jalametsa piirkonna põllumajandusettevõtjate 15.09.2021 koosoleku ettepanekud. Põllumajandusmasinad liiguvad praegu Adavere piirkonnast olemasolevat Tallinn-Tartu maanteed mööda Jalametsa ja Hermani küla kinnistute põldudeni välja. Erinevad põllumajandustootjad kasutavad põlde kahel pool Tallinn-Tartu maanteed. Seega on oluline, et oleks tagatud juurdepääs kogujateid pidi neile põldudele. Pidev põllumajandustranspordi liiklus ka Imavere-Võrevere ja Imavere-Jalametsa piirkonna vahel. Põllumajandustranspordi liiklus on Koigist Prandi kinnistute põldudele mõlemale poole olemasolevat Tallinn-Tartu maanteed. Ettepanekud: 1. Kogujatee, mis suubub Pällastevere teelt põllumaa kinnistutele (nn. Kodre põldudele) projekteerida ja ehitada põllumajandustehnika massi kui ka laiusega vastavusse. 2. Ühendada Epahansu teest vasakule Tartu poole jäävatele kinnistutele juurdepääsutee. Neil kinnistutel on erinevad maakasutajad, kes ei pääse üle teiste kasutajate põldude. 3. Laimetsa liiklussõlmes ringteed kohandada seaduses lubatud üle gabariitsele tehnikale (lubatud 4,5m laiust ja 24m pikkust). 4. Arvestada maaparandussüsteemide toimimise tagamisega. Paljudel põldudel on suure läbimõõduga kollektorid, mille taga väga suured drenaažisüsteemid põllu kuivendamiseks.	Põhjendus: Palume arvestada, et teeprojektiga lahendatakse juurdepääsud ainult nendele kinnisasjadele, mille olemasolev juurdepääs teeprojektiga likvideeritakse või muudetakse juurdepääsu avalikult kasutatavale teele. Uue-Kodre (23401:002:0186), Kodre (23401:002:0185), Kuuse (23401:002:0006) ja teistele maatulundusmaa sihtotstarbega kinnisasjadele on juurdepääs avalikult kasutatavale teele läbi naaberkinnisasjade, Epahansu tee ja Risti kinnisasja (kü tunnusega 23401:003:0426) mahasõidu kaudu. Teeprojektiga ei likvideerita nende kinnisasjade juurdepääsu avalikult kasutatavale teele. Projekti elluviimisel on tagatud juurdepääs kinnisasjadele Laimetsa liiklussõlmest Epahansu tee kaudu või Pällastvere teelt Risti kinnisasja (kü tunnusega 23401:003:0426) juurdepääsutee kaudu. Kinnisasjale juurdepääsu läbi naaberkinnisasja reguleerib asjaõigusseadus. Võimaluse korral lahendatakse teega külgnevatele põldudele juurdepääs põhimaantee hooldetehnika liikumisala kaudu, kuid sellise lahenduse realiseerimisel tuleb arvestada suurema maavajadusega ja piirangutega teemaa kasutamisel. Juurdepääsude lahendus selgub eelprojekti koostamisel ja tutvustatakse puudutatud isikutele eelprojekti valmimisele järgnevate menetluste käigus. Otsus: 1. Projekti koostamisel arvestada: 1.1. Lahendada põldudele juurdepääsuks vajalikud teed, juhul kui olemasolev juurdepääsutee teeprojektiga likvideeritakse. 1.2. Põldudele juurdepääsuks kavandatavatel teedel arvestada põllumajandustehnika gabariitide ja koormusega. 1.3. Mitte arvestada Epahansu teest Tartu poole jäävatele kinnistutele juurdepääsutee rajamise ettepanekuga. Võimalusel lahendada Epahansu tee ja Risti kinnisasja (kü tunnusega 23401:003:0426) juurdepääsutee vahelisel lõigul põldudele juurdepääs põhimaantee hooldetehnika liikumisala kaudu. 1.4. Arvestada Laimetsa liiklussõlme projekteerimisel üle-gabariidilise (laius kuni 4,5 m ja pikkus 24 m) põllumajandustehnika liiklusega. 2. Projekteerimistingimusi täiendada: „Ehitusprojektis esitada projektalaga seotud maaparandussüsteemide rajatised ja andmed, maaparandussüsteemi maa-alale lisavee juhtimise (sademevee, pinnasevee jms) ning kaitsmise ja ümberehitamise kompleksne lahendus maaparandussüsteemide toimimise tagamiseks. Vajadusel taotleda Põllumajandus- ja Toiduametilt maaparandusseaduse kohased projekteerimistingimused maaparandusehitise ehitusprojekti koostamiseks.“
12	MTÜ Järvamaa Ühistranspordi Keskus	-	Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.


13	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	-	Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
14	Rahandusministeerium	-	Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
15	Eesti Keskkonnaühenduste Koda	-	Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
16	Keskkonnaagentuur	-	Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
17	Telia Eesti AS	-	Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
18	Riigimetsa Majandamise Keskus	-	Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
19	Menetlusse kaasatud Mäo, Sargvere, Valgma, Mäeküla, Käsukonna, Koigi, Hermani, Jalametsa ja Imavere külaseltsid	-	Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.

2.2.Piirnevate kinnisasjade omanikud

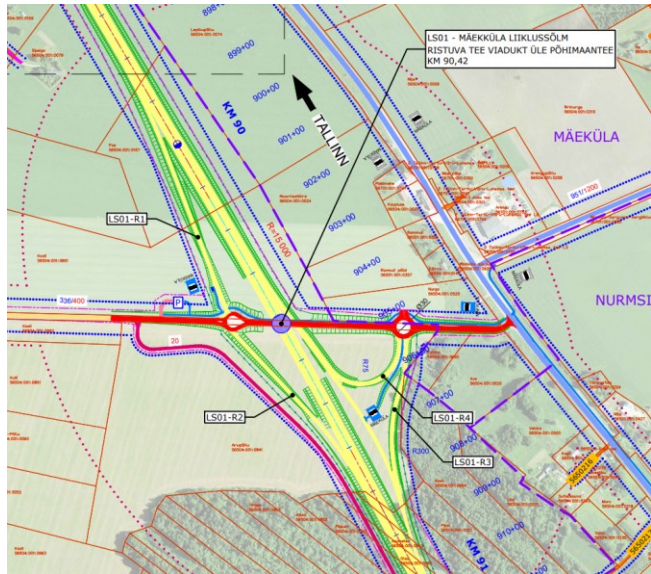
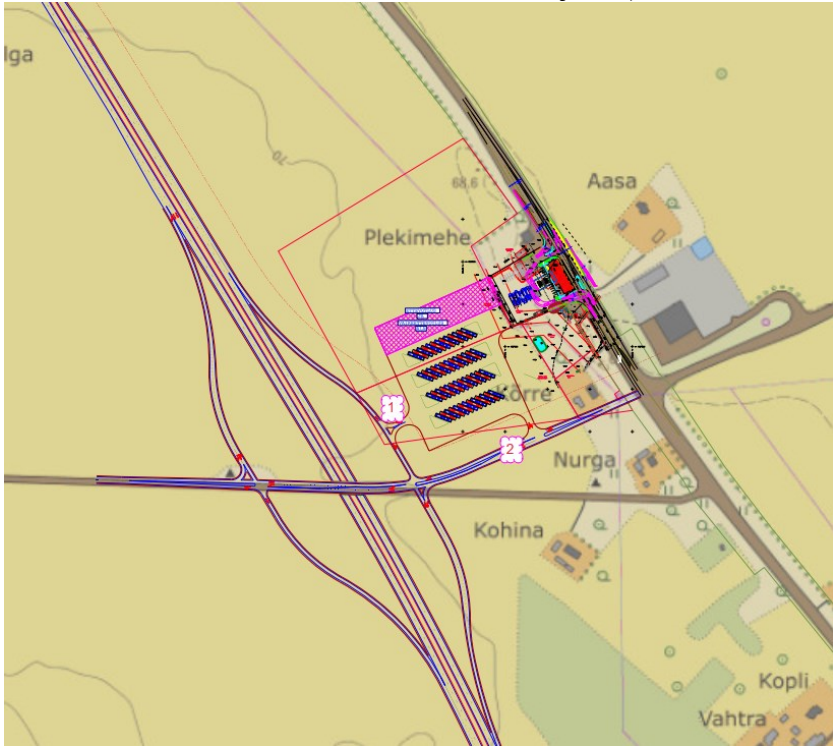
Jrk nr	Kinnisasja nimi ja katastriüksuse tunnus	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Saare 56504:001:0268 56504:001:0128	kiri 17.09.2021 ja 29.09.2021.a. 1. Soovin riigitee 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 87,5-108,1 Mäo-Imavere lõigul km 87,78 planeeritavale Ökodukti ehituse alla jääva Saare kinnistu 56501:001:0268 ära lõigatava metsamaa asendamist mõistlikus kaugusel Saare kinnistust asuva samaväärse metsamaaga. 2. Ettepanek , nimetada km 87,78 planeeritav Ökodukt – PÕHJAKA ÖKODUKT . Põhjendus - juba 40-50 aastat tagasi teadsid jahimehed , seenelised , ja kohalikud autojuhid , kes metsloomi siin kohas teed ületamas nägid , näiteks et „Põhjaka metsavahel oleks peaaegu täna õhtul metskitsele otsa sõitnud“ . Paljudele on teada tuntud ka 600m kaugusel asuv söögikoht - PÕHJAKA MÕIS . 3. Millised piirangud seatakse lähiaastatel uue PÕHJAKA ÖKODUKTI rajamisega 200- 500m raadiuses oleva metsamaa majandamisele . Kas keelatakse lageraie näiteks 500m raadiuses? Kas lubatakse ainult harvendusraiet teostada? Kas Eesti Vabariik ostab uute rajatavate Ökoduktide läheduses , näiteks 200- 500m raadiuses olevad metsakinnistud ? Enne põhiprojekti koostamist on mul vajalik teada saada võimalike piiranguid, antud küsimuses . 4. Saare kinnistu katastritunnus 56504:001:0268 metsamaale on koostatud 29.01.2019.a. metsamajanduskava.	Põhjendus: Selgitame, et ökoduktide suudmealadel on vajalikud piirangud maakasutuseks ja planeerimis- ja ehitustegevuseks, et tagada roheline võrgustiku sidusus ja ulukirajatiste toimimine sõltumata suudmeala maa omandivormist. Teeprojekti eskiisi ja ulukiseire uuringu alusel teeb Transpordiamet ettepanekud roheline võrgustiku sidususe tagamiseks vajalikke piiranguvööndite seadmiseks Paide linna ja Järva valla üldplaneeringutes. Üldplaneeringute koostamist korraldavad kohalikud omavalitsused ning konkreetsed piirangud määratakse lähtudes rohetaristu planeerimise eksperthinnangutest ja konkreetsest maakasutusest. Allpool on toodud näitena ökoduktide toimimiseks seatud piirangud Kose valla üldplaneeringu seletuskirjast : „/.../ ökoduktide toimivuse tagamiseks moodustatakse olemasolevatele Rõõsa, Nõmmeri ja Kolu ökoduktidele piiranguvööndid, mis on kantud maakasutusplaanile. Piiranguvööndina käsitletakse, arvestades maa kõlvikulist jaotust ja asustuse olemasolu: <i>a. Rõõsa ja Nõmmeri ökoduktidel 500 meetrist ala ökodukti keskpunkti. Piiranguvööndid kattuvad roheline võrgustikuga, kus asustus puudub. Valdavalt on tegemist metsamaa kõlvikuga. Piiranguvööndites ei ole lubatud muuta olemasolevat maakasutust (muuta maakasutuse sihtotstarvet) ning tuleb säilitada puistu jätkuv sidusus ökodukti rajatise ja ümbritsevate kasvava metsaga alade vahel. Ehitised, sh piirdeaiaid, ei tohi takistada loomade liikumist ökoduktile;</i>

	<p>5. Projekteerimistingimustes riigitee 2 km 87,5-108,1 lõigule, eelnõu punkt 5.2.6. näeb ette projekteerida kõrval- ja kogujateedelt mahasõidud majapidamistele ja kinnisasjadele, mille olemasolev juurdepääs likvideeritakse seoses põhimaantee ehitusega.</p> <p>Kinnistul 56501:001:0268 asuvale majapidamisele Saare tee (5650266) kaudu, pakutakse eskiislahenduses aastakümneteks ainsa võimalusena liigipääsu üle uue rajatava 2+2 I klassi riigimaantee, ületades selleks Ökodukti .</p> <p>Eskiislahenduse plaanil joonistatud sõiduteed kasutades ei ole minu hinnangul võimalik plaanitavat Ökodukti ületada ohutult ei poolhaakega veokil ega metsaveo järelhaakega 20m pikkusel veokil. Et turvaliselt ületada 10m kõrgust Ökodukti, peab peale- ja maha sõidutee pikkus olema vähemalt 100m, kui sõidutee kalle on 10 kraadi .</p> <p>Plaanitava Ökodukti kandevõime peab põhiprojekti lahenduses tagama, et üle Ökodukti saab ületada metsaveok täismassiga 60 tonni. Samuti tuleb Ökodukti põhiprojekti lahenduses näidata šablooniga 20,7m pikkuse metsaveoki pöörde raadiused, et näha kas pakutud lahendus võimaldab 20,7m pikkusel metsveokil turvaliselt ja ohutult antud Ökodukti ületada.</p> <p>6. Saare kinnistu omanikuna on minul pakutud eskiislahenduse osas tõsine mure , et kuidas talvekuudel , detsembrist kuni märtsi saab 10m kõrgust Ökodukti turvaliselt ületada , kui hommikuti on Ökoduktile rajatav sõidutee libedusest läbimatu . Me ei saa leppida olukorraga, et väljakutsele sõitev kiirabi või Päästeameti auto ei saa libeduse tõttu üle Ökodukti , et näiteks vältimatut abi osutada minu pereliikmele.</p> <p><u>Minu hinnangul ainuvõimalik lahendus on , et vältida talvekuudel eelpoole kirjeldatud olukordi on ,et antud projekti raames rajatakse Saare teelt (5650266) uue 2+2 I klassi maantee kõrvale uus kogujatee Valgma tee Risteni .</u></p> <p>7. Soovin Riigitee 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 87,5-108,1 Mäo-Imavere lõigul km 87,78 planeeritavale Ökodukti ehituse alla rajatakse truup , mille kaudu juhitakse maaparandussüsteemist VALGMAA_2 , Saare tee ääres olevast kraavist vesi edasi äravoolu kraavi.</p> <p>Lisatud skemaatiline plaan</p>	<p><i>b. Kolu ökoduktil roheline võrgustikuga kattuvat ala kuni 500 meetrini ökodukti keskpunktist. Piiranguvöönd hõlmab ka lagedaid alasid ja üksikuid hoonestusalasid. Piiranguvööndis tuleb säilitada puistu jätkuv sidusus ökodukti rajatiste ja ümbritsevate kasvava metsaga alade vahel. 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 kompaktsed terviku. Ehitised, sh piirdeaiaid, ei tohi takistada loomade liikumist ökoduktile;</i></p> <p><i>7. ökoduktide 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 koostööd alustada ökodukti omanikuga juba enne metsateatise esitamist Keskkonnaametile, et koostöös planeerida raie teostamine mahus ja viisil, mis tagab rohevõrgustiku metsalise sidususe ja loomade läbipääsu ökoduktile. Metsateatis ökodukti piiranguvööndis tuleb kooskõlastada ökodukti omanikuga;</i></p> <p><i>8. maavarade kaevandamist ökoduktide piiranguvööndis vältida. Maavara geoloogiline uuringuluba ja kaevandamisluba tuleb kooskõlastada ökodukti omanikuga;/.../“</i></p> <p>Saare kinnisasjale (56504:001:0268) paiknevale elamule on juurdepääs riigiteega 2 ristuvalt kohalikult teelt nr 5650266 Saare tee. I klassi maantee väljaehitamisel likvideeritakse Saare teele olemasolevalt põhimaanteelt juurdepääs. Eskiisiga on tehtud ettepanek juurdepääsu lahendamiseks üle ökodukti idapoolsest kogujateelt. Transpordiamet on täiendavalt korraldanud 11.10.2021 kohtumise Saare ja Aadu kinnisasja omanikega, et leida optimaalne juurdepääsutee lahendus mõlemale kinnisasjale, sh juurdepääs eluhoonetele ja põldudele mõlemal pool Esna jõge.</p> <p>Projekteerija on seejärel võrrelnud kahte alternatiivi:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Saare tee (kohalik tee 5650266) pikendus üle Kooli ökodukti kuni Loodla teeni ja projekteeritava kogujateeni.2) Saare tee pikendus kuni Valgma teeni (kohalik tee 5650046), sh sild üle Esna jõe. <p>Alternatiivide maksumuse ja täiendavate tegurite (eeldatavate teekasutajate arv, teekonna pikenemine, mõju ulukite liikumisele rohevõrgustiku koridoris, piirnevate kinnisasjade maakasutus, tee kasutusmugavus jms) võrdluses on optimaalsem kohaliku tee 5650266 Saare tee ühendamine kohaliku teega nr 5650046 Valgma tee läänepoolse kogujatee kaudu. Arvestades kogujatee paiknemisega vahetult põhimaantee ääres, majapidamiste läheduse ja igapäevase teekonna pikenemisega, kavandatakse kogujateele tolmuvaba kate.</p> <p><u>Otsus:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Võtta teadmiseks ja võimalusel arvestada maade omandamise menetluses samaväärse asendusmaa sooviga.2. Projekti koostamisel nimetada ca km 87,78 planeeritav ulukirajatis nimega „Põhjaka ökodukt“.3. Eelprojekti seletavas osas käsitleda teekaitsevööndis ja ulukirajatiste suudmealadel kehtivad piirangud.4. Võtta teadmiseks Saare kinnisasja metsamajanduskava.5. Kohaliku tee 5650266 Saare tee ümberehitamisel ja kogujatee projekteerimisel arvestada metsaveokite liiklusega.
--	--	---

			<p>6. Lahendada kohaliku tee 5650266 Saare tee ühendamine kohaliku teega nr 5650046 Valgma tee põhimaanteea külgneva kogujateega, sh Esna jõe ületamine. Eelprojekti koostamisel võtta aluseks projekteerimistingimuste lisa 3 „Eskiis“ seisuga 29.11.2021, milles on esitatud kogujatee eeldatav asukoht.</p> <p>7. Maaparandussüsteemi ümberehitamise ettepanek võtta teadmiseks. Projekti koostamisel lahendada maaparandussüsteemide ümberehitamine lähtudes projekteerimistingimuste punktist 5.8.3.</p>
2	<p>Aadu 56504:001:0069</p> <p>Solli 56504:001:0262</p> <p>Turba 56504:001:0232</p>	<p>e-kiri 17.09.2021</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Soovin, et projekteeritav lisatee, mis läbib kinnistuid Aadu 56504:001:0069 ja Sassi 56504:001:0302 ei oleks eratee vaid jääks kohaliku omavalitsuse teeks. Rajatava tee kandevõime peab olema vähemalt 60 tonni (põllumajandustehnika, metsaveoautod, teenindavad kaubaautod). 2. Praegune eskiislahendus pikendab veoautode ja põllumajandustehnikaga liikumisel Mäo suunas $2 \times 6,5\text{km} = 13\text{km}$ iga sõidukord (90% sõitudest on suunaga Mäo poole), kuna Valgma sõidu ja kergliiklustee tunnel on ainult 2,5m kõrge. Antud lahenduse korral lõhuks rasketehnika mustkattega, vaid 4m laiuse Valgma tee nr. 5650046 kiiresti. Lahendusena näen lisateed Ökoduktini, mis samuti peab jääma kohaliku omavalitsuse teeks, mitte erateeks või kõrgemat Valgma tee tunnelit (kõrgus 4m). 3. Aadu talu tegeleb jätkuvalt põllumajandusega (lihavede kari), seega iga ruutmeeter maad on väga oluline. Ainuvõimaliku lahendusena näen asendusmaad või metsa mõistlikus kauguses krundist. 4. Kuna projekteeritav maantee tuleb oluliselt elumajale lähemale, siis on kindlasti vajalik müratõkkesein, Aadu kinnistule 56504:001:0069. 5. Teemaplaneeringu tee ja teekaitsevööndi ala: <ul style="list-style-type: none"> –Kas majandustegevus on lubatud? –Kas tuleb mingeid piiranguid? <p>Kui majandustegevus pole lubatud ja rakenduvad piirangud, siis ei ole nõus maad loovutama!</p> 	<p>Põhjendus:</p> <p>Keskkonnamõju hindamise (KMH) programmi puudutavatele märkustele on vastatud Transpordiameti kirjaga 19.10.2021 nr 8-5/21/21191-47.</p> <p>Transpordiamet on täiendavalt korraldanud 11.10.2021 kohtumise Saare ja Aadu kinnisasja omanikega, et leida optimaalne juurdepääsutee lahendus mõlemale kinnisasjale, sh juurdepääs põldudele mõlemal pool Esna jõge. Projekteerimistingimuste lisa 3 „Eskiis“ muudatuse alusel on kinnisasjadele 56504:001:0069 ja 56504:001:0302 juurdepääs kavandatud kohaliku liiklust teenindaval kogujateelt, mis ühendab kohalikud teed Saare tee ja Valgma tee. Tee omandi eelkokkulepped sõlmitakse enne tee ehituse algust. Transpordiameti ettepanek on, et kohalike teid ühendav kogujatee antakse peale valmimist üle kohalikule omavalitsusele.</p> <p>Juhime tähelepanu, et Järvamaa, Jõgevamaa ja Tartumaa maakonnaplaneeringuid täpsustava teemaplaneeringu „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0“ seletuskirjas lk 10-12 on toodud teemaplaneeringu tee ja teekaitsevööndis ning trassikoridoris kehtestatud piirangud maa kasutamiseks ning planeerimis- ja ehitustegevuseks, et tagada planeeritud koridoris tingimused tee väljaehitamiseks. Teemaplaneering on kehtestatud Järva maakonna osas Järva maavanema 30.11.2021 korraldusega nr 423. Kavandatava tee ja teekaitsevööndi alas võib ehitada hooneid või rajatisi ning rajada istandikke ainult Transpordiameti nõusolekul. Senine majandustegevus võib tee ehituseks vajalikul kinnisasjal jätkuda kuni põhimaantee ehituseks vajalikke maade omandamise ja ehitustegevuse alguseni.</p> <p>Peale teemaplaneeringuga kavandatud tee täiemahulist välja ehitamist kehtivad trassi koridoris seadustikust tulenevad piirangud. Põhimaanteel 2 (E263), mis on Euroopa teede võrgustikku kuuluv maantee, on tee kaitsevööndi laius 50 m äärmise sõiduraja välimisest servast. Tee kaitsevööndis kehtestatud piirangud on kirjeldatud ehitusseadustiku § 70-72. Piirangutest kõrvalkaldumiseks tuleb taotleda tee omaniku nõusolek.</p> <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sõlmida teede omandi määramiseks eelkokkulepped enne tee ehitamise algust. 2. Saare ja Valgma teed ühendava kogujatee katendi projekteerimisel arvestada põllumajandustehnika, metsaveoautode ja kaubaautode liiklusega.

			<p>3. Projekteerida kohaliku tee nr 5650046 Valgma tee tunnel kõrgusgabariit 4 m. Juurdepääs põldudele lahendada projekteeritava kogujatee kaudu.</p> <p>4. Võtta teadmiseks ja võimalusel arvestada maade omandamise menetluses samaväärse asendusmaa sooviga.</p> <p>5. Eelprojekti valmides teostatakse liiklusrüüa modelleerimine. Piirkondades, kus müra modelleerimine näitab müranormide ületamist, näha ette müratõkkerajatised.</p> <p>6. Eelprojekti seletavas osas tuua välja projektalal kehtivad piirangud enne ja peale I klassi maantee ehitamist.</p>
3	<p>Eri</p> <p>56504:001:0136</p> <p>Garaazi</p> <p>56504:001:0137</p>	<p>e-kiri 07.09.2021 saadetud küsimused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kas kinnistutele on ette nähtud juurdepääs? 2. Kas kinnistuid on võimalik ka peale uue tee rajamist sihipäraselt kasutada (tegemist elamumaaga) ja kas tekkivaid mõjusid on võimalik leevendada? 3. Kas uue eluhoone rajamine on võimalik? 4. Kas äriplane tegevus on lubatud? <p>Kui kumbki neist on lubatud, siis kas ja milliste piirangutega? Mis on projekti teostamise ajakava?</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>Kinnisasja omaniku küsimustele on vastatud Transpordiameti projektijuhi Marge Kelgo e-kirjaga 16.09.2021.</p> <p>Projektiga ei muudeta kinnisasjale juurdepääsu olemasolevalt põhimaanteelt.</p> <p>Projekti raames teostatakse müra modelleerimine ja õhusaaste hajuvusuuring. Mõju inimese tervisele ja heaolule, lähtudes võimalikust liiklusrüüast ja õhusaastest, hinnatakse keskkonnamõju hindamise (KMH) aruande koostamisel. Kui mõju hindamisel tuvastatakse oluline negatiivne keskkonnamõju, pakutakse välja võimalikud leevendusmeetmed. Piirkondades, kus müra modelleerimine näitab müranormide ületamist, nähakse ette müratõkkerajatiste ehitamine.</p> <p>Riigiteede teehoiukava 2021-2030 alusel on ehitustööde eeldatav algus 2025.a.</p> <p>Otsus:</p> <p>Eelprojekti seletavas osas tuua välja projektalal kehtivad piirangud enne ja peale I klassi maantee ehitamist.</p>
4	<p>Rammuli</p> <p>56501:001:0356</p> <p>Kaupluse</p> <p>56504:001:0037</p>	<p>kiri 30.09.2021</p> <p>R&R Real Estate OÜ-le kuuluvad Mäeküla külas kinnistud Rammuli ja Kaupluse, katastriüksused nr 56501:001:0356 ja 56504:001:0037. Kinnistutele on kavandatud Terminal Oil (AS Tartu Terminal) teenindusjaam. Vastav detailplaneering on kehtestatud 23.03.2020.</p> <p>Comfood OÜ-le kuulub Mäeküla külas kinnistu Plekimehe, katastriüksus 56701:001:0747. Kinnistul tegutseb toitlustuskoht Pizzakiosk.</p> <p>Meie ettepanekud projekteerimistingimustele puudutavad Valgma-Mäeküla tee asukohta olemasoleva maantee ja kavandatava maantee vahel. Teeme ettepaneku muuta nimetatud teelõigu asukohta nii, nagu on näidatud meie kirjale lisatud eskiisjoonisel – Valgma-Mäeküla tee, st Paide linnast tulev liiklus ning kavandatavalt trassilt mahasõitev liiklus suunduks otse nn Mäeküla risti, s.o. Mäeküla-Sargvere teele (lisatud joonisel tähistatud märgiga 2).</p> <p>Lisaks teeme ettepaneku projekteerida kavandatavale trassile pealesõit Mäekülalt Tallinna suunas nii, et sellele oleks ligipääs külgnevalt Rammuli põllu kinnistult, kat.nr. 56501:001:0357 (lisatud joonisel tähistatud märgiga 1).</p> <p>Meie pakutud muudatuse eesmärk on tagada põhimaanteelt mugav ja ohutu juurdepääs Kesk-Eesti suurimale teenindusjaamale. Samuti muutuks kohaliku kogukonna jaoks mugavamaks ja ohutumaks liiklemine Paide-Mäeküla-Sargvere teel.</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>Selgitame, et käesoleva teeprojekti koostamise aluseks on Järvamaa, Jõgevamaa ja Tartumaa maakonnaplaneeringuid täpsustava teemaplaneeringu „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0“. Planeeringuga on määratud teede, eritasandiliste ristmike (liiklussõlmede) ja ristete asukohad maakonnaplaneeringu täpsustamises.</p>  <p>Projekteerimise etapis täpsustub teede ja rajatiste asukoht ning lahendus lähtudes teemaplaneeringus toodud põhimõtetest, uuringute ja keskkonnamõju hindamise tulemustest ning kehtivatest normdokumentidest.</p>

	<p>Rajatavasse Terminal Oili täiستنندusjaama on kavandatud mootorikütuste tankla, elektriautode laadijad, kohvik-kauplus, laste mänguväljak ja suur veokiparkla. Teenindusjaama hoonesse planeeritakse ka bürooruume, mh lühiajalisele rendile andmiseks, nt kohtumiste-koosolekute korraldamiseks üle Eesti saabujatele mõistlikus sõidukauguses. Jaama territooriumil on kavas korraldada laatasid, taluturge jms nii kogukonnale kui möödasõitjale mõeldud ettevõtmisi. Alles jääb praegu tegutsev Mäeküla kõrts ning kompleksi terviku osaks on ka kõrvalkinnistul asuv Pizzakiosk.</p> <p>Uuel maantetrassi lõigul ühtegi tanklat hetkel ei ole. Leiame, et kavandatav Terminal Oili Mäeküla teenindusjaam pakub maanteel sõitjale olulist lisandväärtust – nii hädavajalikke kui meeldivaid mugavusteenuseid. Seega on põhjendatud maantetrassi ja teenindusjaama vaheline võimalikult loogiline ja mugav ühendus. Projekteerimistingimuste eskiisis on ühendustee olemas, kuid uult põhimaanteelt tulijale küllaltki ebamugav, mitme pöördega.</p> <p>Lisaks eeltoodule märgime, et kavandatavas teenindusjaamas tanklat opereerima hakkav AS Tartu Terminal on hädaolukorra seaduse mõistes elutähtsa teenuse osutaja vedelkütusega varustamisel. Mäeküla tanklasse on selle keskse asukoha tõttu kavandatud autonoomne generaatortoide elektrikatkestuste puhuks. Seega on äärmiselt oluline tagada tanklale kiire ligipääs ka põhimaanteelt. Oleme arutanud kavandavat teenindusjaama lahendust ning ühendust plaanitava põhimaanteega Paide linna, Enefit Volti, samuti Mäekülas asuva Konekesko ASiga, kes kõik seda toetavad ning teenuste kasutajaile parimaks peavad. Mõistame, et meie pakutud lahendus toob kaasa uue teemaa jaoks vajalike kinnistute omandamiseks/koormamiseks jms. Kinnitame, et oleme valmis igakülgseks koostööks, avatud aruteluks ja ka investeringuteks (nt omandama eraomanikelt kinnistuid teemaa jaoks), et leida mõistlik lahendus.</p>	<p>Projekteerimistingimuste lisa 3 „Eskiis“ on koostatud teemaplaneeringu, Maa-ameti LIDARi kõrgusandmete, eeluuringute (liiklusuuringud, planeeringud ja kitsendused) ja ulukiseire vaheetapi andmete alusel. Eskiislahendus on kooskõlas põhimaantee nr 2 (E263) trassi asukohta täpsustava teemaplaneeringuga, Paide linnas endise Paide valla haldusterritooriumil kehtiva Paide valla üldplaneeringuga ning Mäeküla külas kehtivate ja koostamisel olevate detailplaneeringute põhilahendustega, milles riigitee 15175 Paide–Mündi–Mäeküla on olemasolevas asukohas. Arvamuse avaldaja ettepanek, mis sisaldab olemasoleva riigitee 15175 asukoha muutmist, ei ole kooskõlas kehtivate planeeringutega.</p> <p>Olemasolev Mäeküla ristmik on neljajaruline nihutatud harudega ristmik. Ristmiku ümberehitamise ettepanek on vastuolus majandus- ja taristuministri 05.08.2015 määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisa „Maanteede projekteerimismid“ (edaspidi „Maanteede projekteerimismid“) ptk 5.2.1 „Ristumiskoht“ lõikega 5, mille kohaselt ei tohi II, III ja IV klassi maanteele kavandada neljajarulist ristmikku, kus kõrvalharult tulles on võimalik seda maanteed ületada otsesihis. Teemaplaneeringu elluviimise järgselt ristuvad Mäeküla ristmikul tugimaantee 25 Mäeküla–Koeru–Kapu ja selle ühendus Mäeküla liiklussõlmega ning olemasolev põhimaantee 2, mis jääb kõrvalmaanteeks. Tegemist on olemasoleva ja perspektiivse IV klassi maantee (aasta keskmine liiklussagedus 500-3000 autot ööpäevas) neljajarulise ristmikuga, mille harude nihutus vastab ristmikel konfliktpunktide minimeerimise põhimõtetele ka peale teemaplaneeringu elluviimist.</p> <p>Maanteede projekteerimismidde ptk 5.3.3 „Rambid“ lõige 4 sätestab, et kiirtee ja I klassi maantee rambile peab ligipääs külgnevalt maa-alalt olema piiratud. Arvestades eeltooduga, ei kavandata rampidele juurdepääsu piirnevate kinnisasjadelt.</p> <p>Projekteerimistingimuste lisa 3 „Eskiis“ (lisatud väljavõte) alusel säilib kinnisasjadele 56501:001:035 ja 56504:001:0037 juurdepääs olemasolevalt põhimaanteelt 2, mis jääb teemaplaneeringu elluviimisel kõrvalmaanteeks (Valgma–Adavere vaheline kogujatee). Ühendus 2+2 põhimaanteega tagatakse Mäeküla liiklussõlme kaudu kõigis suundades. Liiklussõlme kompaktne lahendus ja kavandatavad ringristmikud tagavad põhimaantee Tartu ja Tallinna suunalt sujuva ja ohutu juurdepääsu Mäeküla külas olemasolevatele ja kavandatavatele teenindus- ja toitlustuskohtadele. Lisaks säilib hea juurdepääs Koeru, Paide, Mäo ja Koigi piirkonnast.</p>
--	--	--



			<p>Projekteerimistingimuste lisas 3 „Eskiis“ toodud Mäeküla liiklussõlme lahendus vastab kehtivatele planeeringutele ja normdokumentidele ning tagab arendusaladele juurdepääsu nii projekteeritavatelt kui ka olemasolevatelt riigiteedelt.</p> <p>Piirkonna edasiseks komplekseks arendamiseks palume teha koostööd kohaliku omavalitsusega Paide linna üldplaneeringu ning järgnevate detailplaneeringute ja projektide koostamisel.</p> <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Mitte arvestada ettepanekuga muuta projekteerimistingimuste lisas 3 „Eskiis“ toodud Mäeküla liiklussõlme lahendust ja riigitee 15175 Paide–Mündi–Mäeküla asukohta.2. Mitte arvestada ettepanekuga projekteerida külgnevalt kinnisasjalt juurdepääs põhimaantee rambile.
5	<p>Arupõllu 56504:001:0841 Kooli 56504:001:0264 Kooli 56504:001:0266 Kooli 56504:001:0661 Kooli 56504:001:0662 Kooli 56504:001:0664 Kulli 56504:001:0851 Kulli 56504:001:0852 Kulli 56504:001:0853</p>	<p>e-kiri 29.09.2021</p> <p>/.../ Mäeküla liiklussõlm on planeeritud suures osas mulle kuuluvatele järgmistele kinnistutele: Arupõllu (56504:001:0841), Kooli (56504:001:0661), samuti 56504:001:0662 ja 56504:001:0664. Seoses sellega teen ettepaneku kaaluda võimalust mahasõitude rajamiseks kinnistule 56504:001:001:0661 (märgitud manuses olevale eskiisile "nr.1") ja kinnistule 56504:001:0841 (märgitud manuses olevale eskiisile "nr.2" või "nr.3").</p> <p>Eeldan, et eelprojekti koostamisega selgub täpne riigitee maavajadus, mis hõlmab erineval määral mulle kuuluvaid ülalnimetatud kinnistuid, samuti planeeritava Kooli ökodukti alale jäävaid metsakinnistuid 56504:001:0264 ja 56504:001:0266, mille järgselt selguvad maade asendamise/ostu üksikasjad.</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>Selgitame, et eelprojekti koostamisel lahendatakse juurdepääsud kinnisasjadele projekteeritavatelt teedelt (välja arvatud 2+2 maantee) lähtudes konkreetse tee funktsioonist, liiklussagedusest, lubatud sõidukiirusest, liiklusohutuse põhimõtetest ja tehnilistest võimalustest. Projektiga lahendatakse juurdepääsud nendele kinnisasjadele, mille juurdepääs teeprojektiga likvideeritakse.</p> <p>Arupõllu (56504:001:0841) kinnisasjale puudub mahasõit riigiteelt 15175 Paide–Mündi–Mäeküla, ortofoto alusel kasutatakse põldudele juurdepääsuks riigitee 15175 km 11,327 Kohina kinnisasja mahasõitu. Teeprojekti elluviimisel jääb Kohina kinnisasi ja sellele mahasõit teisele poole 2+2 põhimaanteed, mistõttu on põhjendatud uue mahasõidu rajamine kogujateelt. Mahasõidu asukoht määratakse lähtudes liiklusohutuse põhimõttest.</p> <p>Kooli (56504:001:0661) kinnisasjale on olemasolev juurdepääs riigiteega 15175 ristuvalt erateelt 5650214 Valgma–Mäeküla tee. Arvestades asjaoluga, et Valgma–Mäeküla tee tagab Valgma külale juurdepääsu Mäeküla liiklussõlmega, kavandatakse teele tolmuvaba katte rajamine ja tee avalikku kasutusse määramine. Teeprojektiga lahendatakse Valgma–Mäeküla teelt mahasõidud teega külgnevatele põldudele. Riigiteelt 15175 täiendavaid mahasõite ei kavandata. Projekti koostamisel kaalutakse kinnisasjale perspektiivse juurdepääsu võimaldamist kavandatava „Pargi ja reisi“ parklaga ühise mahasõidu kaudu. Teisele poole 2+2 põhimaanteed jäävale kinnisasja osale lahendatakse põllumajandustehnika juurdepääs idapoolselt ringristmikult hooldetehnika tee kaudu.</p> <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Projektis lahendada juurdepääs maatulundusmaa sihtotstarbega Arupõllu (56504:001:0841) ja Kooli (56504:001:0661) kinnisasja osadele, mille olemasolev juurdepääs teeprojektiga likvideeritakse.2. Võimalusel näidata projektis kõrval- ja kogujateelt perspektiivse mahasõidu asukoht.
6	<p>Sipelga 56504:001:0079</p>	<p>e-kiri 26.09.2021</p> <p>Esitan ettepaneku Riigitee 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 87,5-108,1 Mäo - Imavere lõigu I klassi maantee projekteerimistingimuste muutmiseks. Minu ettepanek on nihutada uue maantee asukohta nii palju vasakule poole, et Sipelga kinnistul olevale maale katastri number 56504:001:0079 ei jääks uue maantee koridor.</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>Keskkonnamõju hindamise (edaspidi KMH) programmi puudutavatele märkustele on vastatud Transpordiameti kirjaga 20.10.2021 nr 8-5/21/21191-49.</p>

		<p>Täna sel päeval elades oma majas on juba liiklusrüüra häiriv, kui tee peaks veel lähemal asuma on rüüra veel tugevam ja elamistingimused halvenevad veelgi. Kas aia- ja põllusaadusi on siis võimalik saaste vabalt kasvatada?</p>	<p>Projekti koostamise aluseks on teemaplaneering „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0" (kehtestatud 2012. aastal), milles on määratud 2+2 maantee trassikoridor. Projekteerimise käigus on põhjendatud juhul võimalik põhimaantee asukohta muuta teemaplaneeringuga kavandatud tee ja teekaitsevööndi 150 m laius koridoris. Kuna tee ja teekaitsevööndi koridor läbib Sipilga kinnisasja (56504:001:0079), ei ole võimalik uue põhimaantee asukohta nihutada kinnisasjast väljapoole. Eelprojekti koostamisel täpsustub tee ehitamiseks vajalik äralõige kinnisasjast ja lahendatakse juurdepääs teisele poole põhimaanteed jäävale kinnisasja osale.</p> <p>Projekti raames teostatakse rüüra modelleerimine ja õhusaaste hajuvusuuring. Mõju inimese tervisele ja heaolule, lähtudes võimalikust liiklusrüüra ja õhusaastest, hinnatakse KMH aruande koostamisel. Kui mõju hindamisel tuvastatakse oluline negatiivne keskkonnamõju, pakutakse välja võimalikud leevendusmeetmed. Piirkondades, kus rüüra modelleerimine näitab müranormide ületamist, nähakse ette müratõkkerajatiste ehitamine.</p> <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mitte arvestada põhimaantee asukoha muutmise ettepanekuga. 2. Arvamus võtta teadmiseks. Kui mõju hindamisel tuvastatakse oluline negatiivne keskkonnamõju, pakutakse välja võimalikud leevendusmeetmed KMH aruandes ja teeprojektis. Piirkondades, kus rüüra modelleerimine näitab müranormide ületamist, näha ette müratõkkerajatised.
7	Raja 56504:001:0180	<p>Kiri 17.09.2021</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Esimese valikuna sooviksime maa müügi asemel asendusmaad, mis oleks mõistlikul kaugusel krundist. 2. Ca 10 aastat tagasi tutvustati Sargveres kolme võimalikku koridori, kust maantee võiks minna ja valik langes olemasolevale trassile kuna oli kõige vähem elumuid, mis on lähemal kui 150 m. Vaadates leht 2 peal olevat trassi, siis on liigutud oluliselt lähemale elumajadele kui algselt planeeritud ja ei ole jäänud algse põhimõtte juurde. Kindlasti tuleks jääda algse põhimõtte juurde ja liigutada maantee kaugemale elumajadest. Maa-ameti kaardirakenduses planeeringute all on samuti trass kaugemal Raja talu juurest vaadatuna. 3. Kuna maantee tuleb elumajale väga lähedale, siis kindlasti on vajalik ka müratõkke sein Raja talu juurde. 4. Täna kasutame majale lähenemiseks põhja poolset teed, seda soovime ka edasi kasutada ning tee ehituse käigus soovime, et ehitatakse valla tee kuni õueala piirini. 	<p>Põhjendus:</p> <p>Keskkonnamõju hindamise (KMH) programmi puudutavatele märkustele on vastatud Transpordiameti kirjaga 19.10.2021 nr 8-5/21/21191-45.</p> <p>Projekti koostamise aluseks on teemaplaneering „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0" (kehtestatud 2012. aastal), milles on määratud 2+2 maantee trassikoridor. Põhimaantee nihutamine on põhjendatud juhul võimalik teemaplaneeringuga kavandatud tee ja teekaitsevööndi koridori ulatuses.</p> <p>Sargvere mõisas, 07.10.2021 toimunud Nurmsi küla elanike, Transpordiameti ja Paide Linnavalitsuse esindajate ning projekteerija kohtumisel otsustati, et projekti koostamisel nihutatakse 2+2 põhimaantee trass Nurmsi küla ulatuses võimalikult paremale (edelas) planeeritud tee ja teekaitsevööndi ulatuses, et vähendada negatiivset mõju Raja ja Mustakuuse kinnisasjal paiknevatele elumajadele.</p> <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Võtta teadmiseks ja võimalusel arvestada maade omandamise menetluses samaväärse asendusmaa sooviga. 2. Eelprojekti koostamisel lähtuda projekteerimistingimuste lisa 3 „Eskiis“ muudatusest seisuga 29.11.2021. 3. Eelprojekti valmides teostatakse liiklusrüüra modelleerimine. Piirkondades, kus rüüra modelleerimine näitab müranormide ületamist, näha ette müratõkkerajatised. 4. Mitte arvestada juurdepääsute ehitamisega õuealal piirini, kuna teeprojektiga Raja tee (kohalik tee nr 5650224) juurdepääsu ei likvideerita. Eelprojektis lahendada teisele poole põhimaanteed jäävale Raja kinnisasja (56504:001:0180) osale mahasõit projekteeritavalt kogujateelt.


2	Jaagu-Matsi 56504:001:0211	<p>Kiri 16.09.2021</p> <p>Saime Teie poolt saadetud kirja kätte koos esialgsete eskiisidega ning joonistega, kus peaks uus Maantee tulema. Ning meie seisukoht on, et see Tee ei saa tulla kust see märgitud on. Me ei ole sellega absoluutselt nõus ning soovime, et see tuleks mujale. Jääb väga arusaamatuks, miks on vaja inimese kodusid lõhkuda, kui on võimalik uus tee teha üle põllu ning Nurmsi Lennuvälja poolt või hoopis kaugemalt läbi metsa kus pole ühtegi kinnistut. Samuti sooviks teada, kas on mingigi lootus läbirääkimistele, et tee nihutatakse kaugemale metsa sisse või hoopis Nurmsi Lennuvälja poole.</p>	<p><u>Põhjendus:</u> Projekti koostamise aluseks on teemaplaneering „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0" (kehtestatud 2012. aastal), milles on määratud 2+2 maantee trassikoridor. Põhimaantee nihutamine on põhjendatud juhul võimalik teemaplaneeringuga kavandatud tee ja teekaitsevööndi koridori ulatuses.</p> <p>Sargvere mõisas, 07.10.2021 toimunud Nurmsi küla elanike, Transpordiameti ja Paide Linnavalitsuse esindajate ning projekteeija kohtumisel otsustati, et Näki ning Siimu ja Jaagu-Matsi kinnistu vahel paigutatakse 2+2 põhimaantee trass võimalusel mõlemal pool teed olevatest elumajadest võrdsele kaugusele teemaplaneeringu tee ja teekaitsevööndi piirides.</p> <p><u>Otsus:</u> 1. Eelprojekti koostamisel lähtuda projekteerimistingimuste lisa 3 „Eskiis“ muudatusest seisuga 29.11.2021. 2. Mitte arvestada I klassi maantee trassikoridori asukoha muutmise ettepanekuga.</p>
5	Näki 56504:001:0490	<p>17.09.2021 ja 29.09.2021 e-kiri</p> <p>KMH programmile esitatud märkused on käsitletud programmi lisas.</p> <ol style="list-style-type: none"> Kindlasti ei soovi praegu valitud trassikoridori nihutamist ega ka maantee nihutamist Näki suunas. Peale Mäeküla võiks uus tee paikneda trassikoridori põhja poolses servas, majadest võimalikult kaugel. Näki ja Siimu kinnistu vahel võiks tee teha trassikoridori keskele, et kumbki naaber ei lükkaks teed teise poole. KMH - Salvkaev. Mõõta Näki kinnistu salvkaevu veetase ja vee kvaliteet, et saaks neid võrrelda seisuga peale tee ehitamist. Kes katab uue kaevu tegemise kulud, kui tee mõjutab põhjavee taset ja kvaliteeti? Müravall. Tee ja Näki kinnistu vahele ehitada müravall müraseinaga (nagu Mäo liiklussõlmes), mitte ainult mürasein. Valli ehitamiseks võib kasutada Näki kinnistu maad. Nurmsi küla ühendus Näki kinnistuga. Eelprojekti kohaselt kaob Näki kinnistul ligipääs Nurmsi bussipeatusele, mis tähendab, et bussiga Paidesse sõitmiseks peab kõndima mitu kilomeetrit Mäeküla peatusesse, mis pole kõigile jõukohane. Tuleb leida võimalus ehitada tee mis ühendab Näki kinnistu Nurmsi külakeskusega. Endiselt on eelistatuim trassivariant Nurmsi lennujaama kõrvalt minev trass, mis kulgeb kenasti Sargvere ja Nurmsi küla vahelt ja möödub elumajadest piisavalt kaugelt. 	<p><u>Põhjendus:</u> Keskkonnamõju hindamise (KMH) programmi puudutavatele märkustele on vastatud Transpordiameti kirjaga 19.10.2021 nr 8-5/21/21191-42.</p> <p>Projekti koostamise aluseks on teemaplaneering „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0" (kehtestatud 2012. aastal), milles on määratud 2+2 maantee trassikoridor. Põhimaantee nihutamine on põhjendatud juhul võimalik teemaplaneeringuga kavandatud tee ja teekaitsevööndi koridori ulatuses.</p> <p>Sargvere mõisas, 07.10.2021 toimunud Nurmsi küla elanike, Transpordiameti ja Paide Linnavalitsuse esindajate ning projekteeija kohtumisel otsustati, et Näki ning Siimu ja Jaagu-Matsi kinnistu vahel paigutatakse 2+2 põhimaantee trass võimalusel mõlemal pool teed olevatest elumajadest võrdsele kaugusele teemaplaneeringu tee ja teekaitsevööndi piirides.</p> <p>Projekteerimistingimuste lisaks 3 oleva „Eskiisi“ muudatus seisuga 29.11.2021 käsitleb Nurmsi küla läbival lõigul 2+2 põhimaantee asukoha muudatust ja kergliiklejate juurdepääsu teisele poole põhimaanteed jäävatele kinnisasjadele üle ökodukti või -tunneli ja Nurmsi peakraavi kallasraja kaudu.</p> <p><u>Otsus:</u> 1. Eelprojekti koostamisel lähtuda projekteerimistingimuste lisa 3 „Eskiis“ muudatusest seisuga 29.11.2021. 2. Arvamus võtta teadmiseks. Kui mõju hindamisel tuvastatakse oluline negatiivne keskkonnamõju, pakkuda välja võimalikud leevendusmeetmed keskkonnamõju hindamise (KMH) aruandes ja tee projektis. 3. Ettepanek võtta teadmiseks. Piirkondades, kus müra modelleerimine näitab müranormide ületamist, näha ette müratõkkerajatised. 4. Lahendada kergliiklejate juurdepääs Nurmsi külas teisele poole põhimaanteed jäävatele kinnisasjadele üle ökodukti või ulukitunnelis ja Nurmsi peakraavi kallasraja kaudu. 5. Mitte arvestada I klassi maantee trassikoridori asukoha muutmise ettepanekuga.</p>
6	Kivestiku 56504:001:0210 Mustakuuse 56504:001:0214	<p>Kiri 17.09.2021</p> <p>KMH programmile esitatud märkused on käsitletud programmi lisas.</p> <p>/.../Peale 2012 aastal toimunud arutelu liigutati maanteekoridor teisele poole maja umbes 100 meetri kaugusele. Sellest lähtuvalt rajasin kuuseheki, et oleks mingi tõke</p>	<p><u>Põhjendus:</u> Keskkonnamõju hindamise (KMH) programmi puudutavatele märkustele on vastatud Transpordiameti kirjaga 19.10.2021 nr 8-5/21/21191-46.</p>


		<p>tee ja maja vahel. Nüüd väljapandud variandil on teed veel lähemale majale nihutatud, rajatud õueala hävineb täielikult.</p> <p>Minu ettepanek on nihutada teed majast vähemalt 150m kaugusele ja rajada müratõke. Kindlasti tuleb üle vaadata kevadeti lumesulamisest tekkiva liigvee ärajuhtimine.</p> <p>Hetkel planeeritud lahendusega on ära kaotatud Nurmsi külast ülekäigud, mis oli 2012 aasta planeeringus, muutub metsakinnistute kasutamine palju raskemaks.</p> <p>Variant kaks oleks kui liigutada tee teispoole Näki kinnistut ja lisada ülekäik kohalikele. See muudaks uue teega kaasneva müra ja ebamugavused talutavamaks.</p> <p>Tee liigutamisega Näki kinnistu taha, ei lõhutaks ka Nurmsi küla. Praegu planeeritud teega jäetakse üks majapidamine teisele poole planeeritavat maanteed.</p>	<p>Projekti koostamise aluseks on teemaplaneering „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0" (kehtestatud 2012. aastal), milles on määratud 2+2 maantee trassikoridor. Põhimaantee nihutamine on põhjendatud juhul võimalik teemaplaneeringuga kavandatud tee ja teekaitsevööndi koridori ulatuses.</p> <p>Sargvere mõisas, 07.10.2021 toimunud Nurmsi küla elanike, Transpordiameti ja Paide Linnavalitsuse esindajate ning projekteerija kohtumisel otsustati, et projekti koostamisel nihutatakse 2+2 põhimaantee trass Nurmsi küla ulatuses võimalikult paremale (edelas) planeeritud tee ja teekaitsevööndi ulatuses, et vähendada negatiivset mõju Raja ja Mustakuuse kinnisasjal paiknevatele elumajadele.</p> <p>Projekteerimistingimuste lisas toodud eskiislahendusega on projekteeritavast 2+2 maanteest paremale poole jäävatele kinnisasjadele lahendatud juurdepääs kohaliku liiklust teenindava kogujateega. Kogujatee on ühendatud riigiteega 15175 Paide–Mündi–Mäeküla ning tagab kinnisasjadele juurdepääsu läbi Mäeküla liiklussõlme. Kogujatee kavandatakse avalikult kasutatava teena.</p> <p>Täiendavalt lahendatakse Nurmsi külas 2+2 maanteega piirnevatele kinnisasjadele ühendus pinnasteega üle ökodukti või ulukitunnelis ja Nurmsi peakraavi kallasraja kaudu.</p> <p>Sademevete ärajuhtimine on käsitletud projekteerimistingimuste punktis 5.7.2 „Tagada vete piki- ja põiksuunaline äravool teemaalt. Vajadusel projekteerida pinnavete ärajuhtimissüsteemide ehitamine, ümberehitamine ja puhastamine (sh vajadusel kraavide eelvoold, mis asuvad teega piirnevatel katastriüksustel).“</p> <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Projekti koostamisel lähtuda projekteerimistingimuste lisa 3 „Eskiis“ muudatusest seisuga 29.11.2021. 2. Lahendada projektalalt liigvee ärajuhtimine lähtudes projekteerimistingimuste punktist 5.7.2. 3. Eelprojektis lahendada juurdepääs kinnisasjadele lähtudes projekteerimistingimuste lisas 3 „Eskiis“ toodud kogujateede ja rajatiste eeldatavast asukohast. Lahendada teisele poole põhimaanteed jäävale Mustakuuse kinnisasja (56504:001:0214) osale mahasõit projekteeritavalt kogujateelt. 4. Arvamus võtta teadmiseks. Piirkondades, kus müra modelleerimine näitab müranormide ületamist, näha ette müratõkkerajatised. 5. Mitte arvestada I klassi maantee trassikoridori asukoha muutmise ettepanekuga.
7	Klemeti 56504:001:0203	<p>Kiri 17.09.2021</p> <p>KMH programmile esitatud märkused on käsitletud programmi lisas.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kuidas on planeeritud ligipääs Klemeti kinnistu metsa, mis jääb elamust teisele poole 2+2 maanteed? 2. Kuidas on kavandatud müratõkked Klemeti kinnistu maapeale. 3. Mis on hinnang võimalikule saastele? 4. Kuidas mõjutab tee ehitus Klemeti kinnistu kaevu joogivett? 5. Palun täpsemat selgitust Siimu kinnistu eratee ristumiskohal Ma17425_eskiisi_joonised_7_lehel.pdf on tähistatud antud koht X (5650220). Me ei saa lubada koormuse suurenemist Käänu tee küla teele. Nagu juba mainitud elab külas 	<p>Põhjendus:</p> <p>Keskkonnamõju hindamise (KMH) programmi puudutavatele küsimustele on vastatud Transpordiameti kirjaga 19.10.2021 nr 8-5/21/21191-44.</p> <p>Projekteerimistingimuste lisas toodud eskiislahendusega on projekteeritavast 2+2 maanteest paremale poole jäävatele kinnisasjadele lahendatud juurdepääs kohaliku liiklust teenindava kogujateega. Kogujatee on ühendatud riigiteega 15175 Paide–Mündi–Mäeküla ning tagab kinnisasjadele juurdepääsu läbi Mäeküla liiklussõlme. Kogujatee kavandatakse avalikult kasutatava teena.</p> <p>Täiendavalt lahendatakse Nurmsi külas 2+2 maanteega piirnevatele kinnisasjadele ühendus pinnasteega üle ökodukti või ulukitunnelis ja Nurmsi peakraavi kallasraja kaudu.</p>

		<p>palju väikseid lapsi ja nende elukeskonda ei soovi me muuta. Samas läbib küla tee ka kinnistuid ja hoovialasid.</p>	<p>Selgitame, et antud projektiga ei kavandata Käänu teele ja Siimu kinnistu erateele täiendavat liiklust.</p> <p><u>Otsus:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Eelprojektis lahendada Klemeti kinnisasja (56504:001:0203) teisele poole 2+2 maanteed jäävale metsamaale juurdepääs projekteeritavalt kogujateelt. Jalgsi ja väiketraktoriga liikumiseks projekteerida pinnastee üle Roti ökodukti või ulukitunnelis. 2. Eelprojekti valmides teostatakse liiklusrüüri modelleerimine. Piirkondades, kus müra modelleerimine näitab müranormide ületamist, näha ette müratõkkerajatised. 3. Kui mõju hindamisel tuvastatakse oluline negatiivne keskkonnamõju, pakkuda välja võimalikud leevendusmeetmed keskkonnamõju hindamise (KMH) aruandes ja teeprojektis.
8	Siimu 56504:001:0274	<p>17.09.2021 e-kiri</p> <p>KMH programmile esitatud märkused on käsitletud programmi lisas.</p> <p>Kuna osa meie kasutuses olevast põllumaast ja kogu metsamaa jääb teisele poole planeeritavat maanteed, siis kuidas oleks tagatud meile antud osale vaba ligipääs, ilma lisakulutusi tegemata? Ligipääs on vajalik pidevalt ja igapäevaliselt! Kuidas on korraldatud, et saame edasi enda metsakinnistut sihtotstarbeliselt kasutada sh küttepuude vedu üle “uue tee”?</p> <p>Kuna maaressurs on üks olulisemaid lindude/loomade kasvatamisel ja meil on see piiratud. Siis kuidas tagate meile piisavas koguses puhast põllu- ja karjamaad edaspidiseks?</p> <p>Palun ka täpsemat selgitust Siimu kinnistu eratee ristumiskohale !Ma17425_eskiisi_joonised_7_lehel.pdf on tähistatud antud koht X (5650220).</p>	<p><u>Põhjendus:</u></p> <p>Keskkonnamõju hindamise (KMH) programmi puudutavatele küsimustele on vastatud Transpordiameti kirjaga 19.10.2021 nr 8-5/21/21191-43.</p> <p>Projekteerimistingimuste lisas toodud eskiislahendusega on projekteeritavast 2+2 maanteest paremale poole jäävatele kinnisasjadele lahendatud juurdepääs kohaliku liiklust teenindava kogujateega. Kogujatee on ühendatud riigiteega 15175 Paide–Mündi–Mäeküla ning tagab kinnisasjadele juurdepääsu läbi Mäeküla liiklussõlme. Kogujatee kavandatakse avalikult kasutatava teena.</p> <p>Täiendavalt lahendatakse Nurmsi külas 2+2 maanteega piirnevatele kinnisasjadele ühendus pinnastee üle ökodukti või ulukitunnelis ja Nurmsi peakraavi kallasraja kaudu.</p> <p>Selgitame, et „X“ tähistab Siimu tee likvideerimist 2+2 põhimaantee ehitamiseks vajalikus ulatuses, st projektiga ei kavandata ühendust põhimaanteega. Siimu tee kaudu võib olla vajalik juurdepääs projekteeritavale pinnastele, mis tagab juurdepääsu piirnevatele kinnisasjadele ja hooldetehnikale.</p> <p>Põhimaantee liiklusest tulenevat mõju teega piirnevatele kinnisasjadele, sh põllu- ja karjamaadele, ja võimalikku negatiivset mõju leevendavad meetmed käsitletakse (KMH) aruandes ning eelprojektis.</p> <p><u>Otsus:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Eelprojektis lahendada Siimu kinnisasja (56504:001:0274) teisele poole 2+2 maanteed jäävale osale juurdepääs lähtudes projekteerimistingimuste lisas 3 „Eskiis“ toodud kogujateede ja rajatiste eeldatavast asukohast. 2. Projekteerimise käigus täpsustada ulukirajatiste asukohad ja lahendused, mis tagaksid Nurmsi külas tingimused nii ulukite liikumiseks, kui ka kariloomade, kergliiklejate ja väiketraktorite liikumiseks teisele poole põhimaanteed jäävatele kinnisasjadele. 3. Võimalusel arvestada maade omandamise menetluses samaväärse asendusmaa sooviga.
9	Juhi 56504:001:0227	<p>e-kiri 21.09.2021</p> <p>Kui praegust maantee joont vaadata, siis lõikab tee minu kasutusvalduses oleva Juhi kinnistu niimoodi pooleks, et lõunapoolne osa jääb kasutamata, sest puudub juurdepääsu tee. See omakorda tähendab, et minul tuleb tegevus üldse lõpetada, sest kasutusse jääv maa on selleks liiga väike ja ümbruses puudub vaba maa, mida saaks rendile võtta ja lambakarja kuhugi kaugemale vedada on ohtlik.</p>	<p><u>Põhjendus:</u></p> <p>Keskkonnamõju hindamise (KMH) programmi puudutavatele küsimustele on vastatud Transpordiameti kirjaga 20.10.2021 nr 8-5/21/21217-21.</p> <p>Projekti koostamise aluseks on teemaplaneering „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0" (kehtestatud 2012. aastal), milles on määratud 2+2 maantee trassikoridor.</p>

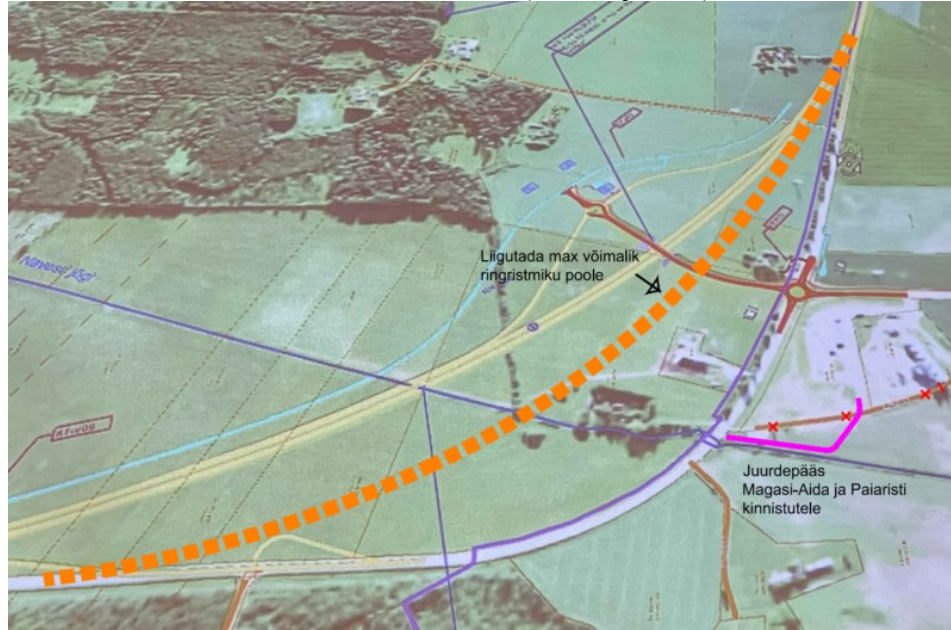
		Kus hakkavad tulevikus peatuma Tallinna ja Tartu bussid?	<p>Teemaplaneeringuga kavandatud põhimaantee trassikoridor poolitab riigi omandis oleva Juhi kinnisasja (56504:001:0227). Eelprojekti koostamisel on võimalik põhimaantee asukohta täpsustada ainult teemaplaneeringuga määratud tee ja teekaitsevööndi 150 m laiuses koridoris, mistõttu kasutusvalduses oleva Juhi kinnisasja poolitamist ei ole võimalik vältida.</p> <p>Lähim kariloomade läbipääs on kavandatud <i>ca</i> 800 m kaugusel asuva Nurmsi peakraavi kallasraja kaudu. Rajatise asukoht ja lahendus täpsustub eelprojekti koostamise käigus.</p> <p>Nurmsi külale lähimad Tallinn–Tartu suunaliste bussiliinide peatused kavandatakse Mäeküla liiklussõlme.</p> <p><u>Otsus:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lahendada Nurmsi peakraavi kallasraja kaudu kariloomade ja inimeste liikumine teisele poole 2+2 põhimaanteed. Lahendus peab võimaldama kallaradadele juurdepääsu põhimaanteega piirnevate kinnisasjadelt. 2. Ehitusprojekt koos krundijaotuskava jooniste ja Juhi kinnisasja kasutusvaldaja seisukohaga esitada Maa-ametile seisukoha andmiseks.
10	Maantee kinnistu, 32501:003:0401	<p>17.09.2021 ja 29.09.2021.a. e-kiri</p> <p>KMH programmi puudutavad märkused on käsitletud programmi lisas.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kuna tee piirkond läheb majast üpris ligidalt mööda ja maja jääb kahe tee vahele, siis oleks soov uue 4-realise ja maja vahele mingi eraldaja paigaldamine (vall või siis aed). 2. Kuidas jäi selle maanteetrassi trajektooriga, mis 5a tagasi paiknes umbes 200 m paremal (Mäo suunalt vaadates)? Igatahes avaldaksin soovi võimalusel see trassi võimalik nihutus paremale 30-40 m ulatuses. Sooviksin, et võimalikult vähe minu maja ümbritsevast maast jääks trassiga otseselt seotuks (see nn vöönd). 3. Kui läheb maade võõrandamiseks, siis oleksin esmalt huvitatud asendusmaast (mis jääks kahe tee vahele). Sooviksin säilitada võimalikult suure osa olemasolevast maast. 4. Kuna meie väike elektriliin koos alajaamaga (5-6 talu) jääb ehitustsooni, siis kas selles suhtes on mingit informatsiooni või ma peaksin seda mõnelt muult asutuselt küsima. 	<p><u>Põhjendus:</u></p> <p>Keskkonnamõju hindamise (KMH) programmi ja eskiisi puudutavatele küsimustele on vastatud Transpordiameti projekteerimise osakonna projektijuhi Marge Kelgo poolt e-kirjaga 19.10.2021.</p> <p>Projekti koostamise aluseks on teemaplaneering „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukohta täpsustamine km 92,0-183,0" (kehtestatud 2012. aastal), milles on määratud 2+2 maantee trassikoridor. Põhimaantee nihutamine on põhjendatud juhul võimalik teemaplaneeringuga kavandatud tee ja teekaitsevööndi koridori ulatuses. 2+2 põhimaantee 30-40 m paremale nihutamine ei ole I klassi maanteel nõutavate tehniliste parameetrite tõttu võimalik, kuid eelprojekti koostamisel kaalutakse trassi Maantee ja Sõstra kinnisasja elamutest võimalikult kaugemale nihutamist olemasolevas tee ja teekaitsevööndi koridoris.</p> <p>Tee ehitamisele ettejäävate tehnorajatiste ümberehitamine või kaitsmine lahendatakse teeprojekti koosseisus. Alajaama ümbertõstmise vajadus selgub eelprojekti koostamise käigus, sh peale võrguvaldajalt tingimuste taotlemist.</p> <p><u>Otsus:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Eelprojekti valmides teostatakse liiklusrõhke modelleerimine. Piirkondades, kus rõhke modelleerimine näitab müranormide ületamist, näha ette müratõkkerajatised. 2. Eelprojekti koostamisel projekteerida 2+2 põhimaantee Maantee ja Sõstra kinnisasja elamutest võimalikult kaugemale olemasolevas tee ja teekaitsevööndi koridoris. 3. Võimalusel arvestada maade omandamise menetluses samaväärse asendusmaa sooviga. 4. Projekteerimistingimuste punkti 5.8.2 täpsustada: „Projekteerida tee ehitusele ettejäävate tehnorajatiste ümberehitamine või kaitsmine. Taotleda tehnilised tingimused tehnorajatiste valdajatelt, kelle rajatise projektiga tehtavad tööd puudutavad.“
11	Tornimäe 25501:001:0395	<p>e-kiri 02.09.2021</p> <p>KMH programmi puudutavad märkused on käsitletud programmi lisas.</p> <p>Ettepanek, et seoses uue tee ehitusega projekteeritaks kinnistu ning maantee vahele müratõkke lahendus. Olgu selleks siis sein/mullavall vms.</p>	<p><u>Põhjendus:</u></p> <p>Keskkonnamõju hindamise (KMH) programmi puudutavale märkusele on vastatud Transpordiameti projekteerimise osakonna projektijuhi Marge Kelgo poolt e-kirjaga 20.10.2021.</p>

			<p><u>Otsus:</u> Eelprojekti valmides teostatakse liiklusrüüa modelleerimine. Piirkondades, kus rüüa modelleerimine näitab rüüanormide ületamist, näha ette rüüatõkkerajatised.</p>
12	Tamme 32501:003:0531	<p>Kiri 17.09.2021</p> <p>Soovin veel märkida, et isegi kui maaharimine on lubatud, ei saa see toimuda täiesti vastu ulukitara ja haritav maa-ala väheneb veelgi.</p>	<p><u>Põhjendus:</u> Projekteerimistingimusi puudutavatele küsimustele on vastatud Transpordiameti projekteerimise osakonna projektijuhi Marge Kelgo poolt e-kirjaga 21.10.2021.</p> <p>Selgitame, et ulukitara taga omandatakse riigile üldjuhul min 1 m ulukitara hooldamiseks vajaliku maad. Põhjendatud juhul omandatakse ulukitara taha kuni 4 m laiune ala hooldetehnika liikumiseks ja põhimaanteega piirnevatele kinnisasjadele juurdepääsuks.</p> <p><u>Otsus:</u> Projekteerida ulukitara hooldamiseks ja püsivuse tagamiseks optimaalse laiusga hooldealad.</p>
13	Küünisaare 32501:003:0382 32501:003:0381	<p>Kiri 27.09.2021</p> <p>KMH programmi puudutavad märkused on käsitletud programmi lisas.</p> <ol style="list-style-type: none"> Arvestades maja asukohta, olen kindlasti huvitatud rüüatõkkeseinast. Samuti olen valmis alustama läbirääkimisi nende kahe kinnistu müümise osas. 	<p><u>Põhjendus:</u> Keskkonnamõju hindamise (KMH) programmi puudutavatele küsimustele on vastatud Transpordiameti kirjaga 19.10.2021 nr 8-5/21/21191-48.</p> <p>Selgitame, et eeldatav teemaavajadus on leitav projekteerimistingimuste lisa 3 „Eskiis“ seisuga 29.11.2021 joonisel lilla katkendjoonega EELDATAV TEEMA-AVAJADUS.</p> <p>Tegelik tee ehitustööde ja edasise teehooldusega arvestava tehniliselt vajaliku teemaa vajadus selgub ehitusprojekti koostamise käigus ja esitatakse eelprojekti krundijaotuskava joonistel. Peale eelprojekti valmimist alustatakse maade omandamise menetlust, eeldatavalt 2023.aastal.</p> <p><u>Otsus:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Eelprojekti valmides teostatakse liiklusrüüa modelleerimine (rüüauring). Piirkondades, kus rüüa modelleerimine näitab rüüanormide ületamist, näha ette rüüatõkkerajatised. Võtta teadmiseks.
14	Saare 25501:001:0514	<p>e-kiri 14.10.2021</p> <p>Võimalusel nihutada põhimaantee Saare 25501:001:0514 kinnistust eemale.</p>	<p><u>Põhjendus:</u> Põhimaantee asukoht on määratud teemaplaneeringuga „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0“. Saare kinnistule 25501:001:0514 ulatub põhimaantee tee ja teekaitsevõõnd, mille alale tuleb kavandada projekteeritavad teed ja rajatised.</p> <p>Laimetsa liiklussõlme piirkonnas on projekteerimistingimuste lisaks oleva eskiisi muudatusega 29.11.2021 kavandatud maksimaalne põhimaantee nihutus olemasolevasse tee koridori. Eskiisi muudatuse alusel ei ole võimalik vältida äralõiget Saare kinnisasjast (25501:001:0514) põhimaantee muldekeha, kogujatee ja ulukirajatiste ehitamiseks. Maavajadus täpsustub eelprojekti koostamise käigus.</p> <p><u>Otsus:</u> Eelprojekti koostamisel võtta aluseks projekteerimistingimuste lisa 3 „Eskiis“, mis käsitleb Laimetsa liiklussõlme piirkonnas põhimaantee ja liiklussõlme lahenduse muudatust seisuga 29.11.2021.</p>
15	Hundiaugu 23401:003:0951 Kotka 23401:002:0691	<p>Kiri 27.09.2021</p> <p>Laimetsa liiklussõlme juures soovime võimaluse korral nihutada uut teetrassi lubatud ulatuses lõuna poole (joonisel märgitud roheline noolega). Põhja pool asuvad põllud</p>	<p><u>Põhjendus:</u> Projekti koostamise aluseks on teemaplaneering „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0" (kehtestatud 2012. aastal), milles on</p>

	<p>Naatuse 23401:002:0117 Põlluotsa 23401:002:0118 Reino 23401:002:0720 Risti 23401:002:0421 Risti 23401:002:0425 Risti 23401:002:0426 Ristimäe 23401:002:0159 Ristivälja 23401:002:0382 Sepikoja 23401:003:0035 Soootsa 23401:002:0116 Väljamäe 23401:002:0540</p>	<p>on palju viljakamad ja nii ei läheks head põllumaad kaotsi arvestades ka mullakaitse seadust. Samuti on need põllud kuivendatud drenaaziga. Teisel pool teed asub võsastunud maa, mida põllumajanduslikuks tootmiseks ei kasutata ja mis pole kuivendussüsteemi osad.</p> 	<p>määratud 2+2 maantee trassikoridor. Põhimaantee nihutamine on põhjendatud juhul võimalik teemaplaneeringuga kavandatud tee ja teekaitsevööndi koridori ulatuses.</p> <p>Laimetsa liiklussõlme piirkonnas on projekteerimistingimuste lisaks oleva eskiisi muudatusega 29.11.2021 kavandatud maksimaalne põhimaantee nihutus olemasolevasse tee koridori, et vähendada väärtuslike põllumaade kadu ja maaparandussüsteemide ümberehitamise vajadust.</p> <p>Otsus: Eelprojekti koostamisel võtta aluseks projekteerimistingimuste lisa 3 „Eskiis“, mis käsitleb Laimetsa liiklussõlme piirkonnas kavandatud põhimaantee ja liiklussõlme lahenduse muudatust seisuga 29.11.2021.</p>
16	<p>Kodre 23401:002:0185</p>	<p>Kiri 15.09.2021, 28.09.2021 ja 28.11.2021.a. KMH programmi puudutavad märkused on käsitletud programmi lisas.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kavandatav tee laiendus ja iseäranis soov minu kinnistule rajada ökodukt riivab põhjendamatult ja ebaproportsionaalselt, minu, kui kinnistu omaniku õigustatud huve. 100% minu praegusest kinnistust on maatulundusmaa. Sellest 79% põllumaa ning 21% metsamaa. Ei leia, et see oleks mõistlik ega otstarbekas. 2. Minu kinnistut hõlmab maaparandussüsteem, kood 6131160020060, maaomanikule üleandmise akt nr 1363, 8.11.2001. Kinnistul on minu kuludega 2015.a läbi viidud maaparandustöid (kraavide puhastamine ja süvendamine ümber metsamaa). Mul on õigustatud ootus saada tehtud kulutuste arvelt tulevikus tulu, mille ökodukt välistaks. 3. Esitatud kavandite juurde kuuluvatest selgitustest ega joonistelt ei nähtu kahjuks, kuidas on tagatud minu kinnistult põllutöömasinate ja põllusaadustega väljapääs Tallinn - Tartu maanteele. Palun lisage Kodre kinnistule juurdepääsu vajadus planeerimisse. 4. Teemaa võõrandamise osas minule kuuluvast kinnisasjast sooviksin kinnitust, et mõistan õigesti, et esitatud eskiisi kohaselt ulatub maa, mida soovitakse omandada joonisel kavandatavast teest helelilla katkendliku jooneni (legendis märgitud kui teemaa vajadus)? Märkasin ka eskiisil kavandatud väikeulukite tunnel-läbipääsu. 	<p>Põhjendus: Keskkonnamõju hindamise (KMH) programmi puudutavatele küsimustele on vastatud Transpordiameti kirjaga 22.10.2021 nr 8-5/21/21191-54.</p> <p>Lähtudes OÜ Rewild koostatud ulukiseire vahearuandest ja eksperthinnangust, on ulukite elupaigakasutust ja soodsamaid liikumisvõimalusi arvestades, nihutatud Taara ökodukti asukoht projekteerimistingimuste lisaks oleval eskiisil märgitud asukohast (km 104,3) ca 500 m Tartu poole. Kinnisasja omanik on täiendavalt kaasatud Transpordiameti kirjaga 19.11.2021 nr 8-1/21-141/27833-1, mille lisana on tutvustatud Taara ökodukti asukoha muudatust.</p> <p>Pöörame tähelepanu, et põhimaantee laiendamisel ei ole võimalik vältida Kodre kinnisasjal (23401:002:0185) paiknevate maaparandussüsteemidega puutumust. Maaparandussüsteemide kaitsmise ja ümberehitamise kompleksne lahendus esitatakse teeprojektis või maaparandussüsteemide ehitusprojektis. Projekteerimistingimusi on täiendatud asjakohaste tingimustega.</p> <p>Palume arvestada, et teeprojektiga lahendatakse juurdepääsud ainult nendele kinnisasjadele, mille olemasolev juurdepääs teeprojektiga likvideeritakse. Kodre (23401:002:0185) maatulundusmaa sihtotstarbega kinnisasjale on juurdepääs avalikult kasutatavalt teelt läbi naaberkinnisasjade, Epahansu tee ja Risti kinnisasja (kü tunnusega 23401:003:0426) mahasõidu kaudu. Teeprojektiga ei likvideerita kinnisasjale juurdepääsu avalikult kasutavale teele. Projekti realiseerimisel on tagatud juurdepääs kinnisasjale Laimetsa liiklussõlmest Epahansu tee kaudu või Pällastvere teelt Risti kinnisasja (kü tunnusega 23401:003:0426) juurdepääsutee kaudu. Kinnisasjale juurdepääsu läbi naaberkinnisasja reguleerib asjaõigusseadus.</p>

			<p>Võimaluse korral lahendatakse teega külgnevatele põldudele juurdepääs põhimaantee hooldetehnika liikumisala kaudu, kuid sellise lahenduse realiseerimisel tuleb arvestada suurema maavajadusega ja piirangutega teemaa kasutamisel. Juurdepääsude lahendus selgub eelprojekti koostamisel ja tutvustatakse puudutatud isikutele eelprojekti valmimisele järgnevate menetluste käigus.</p> <p>Selgitame, et eeldatav teemaavajadus on leitav projekteerimistingimuste lisa 3 „Eskiis“ seisuga 29.11.2021 joonisel lilla katkendjoonega  EELDATAV TEEMA-AVAJADUS.</p> <p>Tegelik tee ehitustööde ja edasise teehooldusega arvestava tehniliselt vajaliku teemaa vajadus selgub ehitusprojekti koostamise käigus ja esitatakse eelprojekti krundijaotuskava joonistel.</p> <p>Väikeulukitunnelite eeldatavad asukohad on märgitud projekteerimistingimuste lisas 3 „Eskiis“. Eelprojekti koostamisel täpsustatakse ulukiseire tulemuste alusel roherajatiste, sh väikeulukite ja kahepaiksete läbipääsude asukohad ja lahendused.</p> <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Eelprojekti koostamisel võtta aluseks projekteerimistingimuste lisa 3 „Eskiis“ muudatus seisuga 29.11.2021, mis käsitleb muuhulgas Taara ökoalkti asukoha muudatust. 2. Arvestada maaparandussüsteemide kaitsmise ja ümberehitamise projekteerimisel maaparandussüsteemi (kood 6131160020060) 2015. aastal läbi viidud maaparandustöödega. 3. Mitte arvestada Kodre kinnisasjale (23401:002:0185) juurdepääsutee rajamise ettepanekuga. Võimalusel lahendada põllule juurdepääs põhimaantee hooldetehnika liikumisala kaudu.
17	<p>Kõrtsi 23401:003:0961</p> <p>Eessaare 23401:003:0003</p> <p>Kandipõllu 23401:003:0085</p> <p>Kandivälja 23401:003:0086</p> <p>Kerese 23401:003:0093</p> <p>Käksu 25501:001:0029</p> <p>Oja 23401:003:0930</p> <p>Taaraaare 23401:002:0016</p> <p>Tagasaare 23401:003:0006</p> <p>Tammiku 23401:003:0632</p>	<p>Kiri 24.09.2021</p> <p>KMH programmi puudutavad märkused on käsitletud programmi lisas.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Juhime tähelepanu sellele, et projekteerimistingimuste eelnõu eskiislahenduse lõigul Imavere (Paia ristmiku) õgvendus ei ole arvestatud ehituse alla jääva maa kasutusotstarbe säilitamise võimalustega. Nimelt killustab kavandatud teetras mitmeid põllumassiive, mille puhul on tegemist karjatatavate ning heina ja silo kogumiseks kasutatavate rohumadega, mistõttu tuleb arvestada ning projekteerimisel ette näha põllutöömasinate ja kariloomade juurdepääsuteed üle maantee jäävatele põllumassiividele nii ehituse ajal kui ka pärast seda. Näiteks on soovitatud Navesti jõe ja maantee ristumiskoha (km 110) sild konstrueerida nii, et silla all oleks tagatud kallasrajad ja oleks mööda jõekaldaid võimaldatud läbipääs väiksematele loomadele, kuid ei ole arvestatud kariloomade ega põllumajandustehnika läbipääsuga. Antud juhul tuleb luua ka täiendav läbipääs kariloomadele ja samuti põllumajandustehnikale. Täpsustame, et on vajalik ligipääs katastriüksuselt 23401:003:0093 õgvendusest idapoolse jäävatele üksustele. Planeeritav kogujatee selleks ei sobi, kuna jääb samuti põhitrassist teisele poole. Teiseks vajalikuks ligipääsukohaks on juurdepääs krundile 23401:003:0650, nt Paia liiklussõlme ristuva tee viadukti alt. 2. Lisaks rõhutame, et projekteerimistingimuste eelnõu aluseks oleva teemaplaneeringu (Järvamaa, Jõgevamaa ja Tartumaa maakonnaplaneeringuid täpsustav teemaplaneering „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0“) kohaselt toodi alternatiivsete teetrasidena välja kaks lahendust. Toetame endiselt seisukohta, et tähelepanuta jäetud idapoolne õgvendus annaks väga olulise lühenemise tee pikkuses, selle 	<p>Põhijendus:</p> <p>Keskkonnamõju hindamise (KMH) programmi puudutavatele küsimustele on vastatud Transpordiameti kirjaga 20.10.2021 nr 8-5/21/21191-51.</p> <p>Juhime tähelepanu, et Paia liiklussõlmes projekteeritava rambi ja 2+2 põhimaantee vahele jäävad alad omandatakse teemaaks kuna I klassi maanteelt ja rampidelt ei ole maanteede projekteerimisnormide kohaselt lubatav juurdepääs piirnevale kinnisasjale.</p> <p>Eelprojekti eskiislahenduses on karjatunnel asendatud läbipääsuga Navesti jõe kallasrajalt, et kariloomad pääseks teisele poole rajatavat põhimaanteed ja kogujateed paiknevatele karjamaadele. Põllumajandustehnika liikumine tootmisüksuse ja põllu- ja rohumade vahel on kavandatud Paia liiklussõlme ja kogujateede kaudu, kuna teekonna pikenedamine kõvakattega teede kaudu on ca 1 km ja lahendus on ruumisäästlikum.</p> <p>Selgitame, et käesoleva eelprojekti koostamisel ei kaaluta Järvamaa, Jõgevamaa ja Tartumaa maakonnaplaneeringuid täpsustavas teemaplaneeringus „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0 – 183,0“ kavandatud km 106-116 Imavere (Paia ristmiku) õgvenduse idapoolse alternatiivi realiseerimist.</p> <p>Teemaplaneeringu seletuskirjas lk 28 on toodud: „<i>Olemasolev Paia ristmik tuleb lähiajal rekonstrueerida, kuna liikluskõrge on juba kriitilisel piiril, läänepoolse õgvenduse tegemisel on võimalik väiksema investeeringuga asendada praegune mitterahuldav liiklussõlm. Imavere Vallavolikogu on toetanud läänepoolse õgvenduse tegemist. Keskkonnamõju strateegilise hindamise sisukohast on esitatud variandid suhteliselt ligilähedase mõjuga, tulemuslikkuse aruande kohaselt on mõlemad variandid tasuvad.</i>“</p>

	<p>mõjupiirkonnas ei oleks maakasutuse piiramine nii ulatuslik ning see mõjutaks vähem majapidamisi. Kahetsusväärset on eskiisi koostamisel ja KMH programmis arvesse võetud kohalikele põllumajandusettevõtjatele kahjutoovam ja piiravam alternatiiv, mis toob kaasa ka negatiivse mõju kohalike elanike tervisele. Seetõttu palume projekteerimisel maksimaalsel määral säilitada piirkonnas põllumajandusliku tegevusega jätkamise võimalusi ja maakasutust, planeerides teekoridori võimalikult minimaalsena ja võttes kasutusele abinõusid elamupiirkonna kaitseks ja tervist kahjustavate tegurite (müra, valgusreostus, tolm) tõkestamiseks.</p> <p>3. Olulise tähtsusega on maantee projekteerimisel olemasolevate maaparandussüsteemide toimimise tagamine, kuna kevadel on olnud ka olemasolevate süsteemide toimimise tõrkeid (tulemuseks üleujutatud alad), mistõttu võib olla vajalik edasise projekteerimise käigus ette näha süsteemide kaasajastamist ja laiendamist. Rõhutame, et sellekohased uuringud on väga olulised.</p> <p>4. Eskiisi järgi on Imavere (Paia ristmiku) õgvendusele planeeritud 4 eraldiseisvat bussipeatust ja kaks parklat. Arvestades, et bussiliiklust on praegu antud ristmikul pigem vähendatud (peatuvate busside arv on vähenenud), siis mille alusel on prognoositud vastupidiselt tõusev vajadus nelja eraldi bussipeatuse loomiseks?</p> <p>5. Milliseid piiranguid toob maaomanikule kaasa tee ehituse tõttu maa jäämine tee ja teekaitsevööndi alasse ning tulenevalt sellest maa juhtotstarbe muutumine transpordi või liiklusmaaks?</p>	<p>Trassi valik on Maanteeameti (Transpordiameti õiguseallane) poolt tehtud seoses Adavere ja Põltsamaa õgvenduse eelprojektide ettevalmistamisega (lõigu algus km-1 108). Maanteeameti investeringute 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 eelprojekti koostamiseks läänepoolne trass (väike õgvendus). Põhjendused läänepoolse ehk Imavere küla poolse trassi alternatiivi eelistamiseks on järgmised:</p> <ul style="list-style-type: none"> • hõivab enda alla väiksemas mahus uusi maid ja on seetõttu keskkonnasäästlikum; • annab parema võimaluse etapiviisiliseks 2+2 maanteed arendamiseks; • Imavere ristmiku piirkonnas on rajatud liiklejaid teenindav taristu. <p>Läänepoolse õgvenduse valikut toetab ka Imavere Vallavolikogu 25.11.2010 otsus nr 61, mille kohaselt on kohaliku omavalitsuse eelistus teemaplaneeringu kilomeetritel 105-115 variant 3-C-D (Paia ristmiku läänepoolne õgvendus).</p> <p>Maaparandussüsteemide kaitsmise ja ümberehitamise kompleksne lahendus esitatakse teeprojekti või maaparandussüsteemide ehitusprojekti. Projekteerimistingimusi on täiendatud asjakohaste tingimustega.</p> <p>Juhime tähelepanu, et Järvamaa, Jõgevamaa ja Tartumaa maakonnaplaneeringuid täpsustava teemaplaneeringu „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0“ seletuskirjas lk 10-12 on toodud teemaplaneeringu tee ja teekaitsevööndis ning trassikoridoris kehtestatud piirangud maa kasutamiseks ning planeerimis- ja ehitustegevuseks, et tagada planeeritud koridoris tingimused tee väljaehitamiseks. Teemaplaneering on kehtestatud Järva maakonna osas Järva maavanema 30.11.2021 korraldusega nr 423. Kavandatava tee ja teekaitsevööndi alas võib ehitada hooneid või rajatisi ning rajada istandikke ainult Transpordiameti nõusolekul. Senine majandustegevus võib tee ehituseks vajalikul kinnisasjal jätkuda kuni põhimaantee ehituseks vajalikke maade omandamise ja ehitustegevuse alguseni.</p> <p>Peale teemaplaneeringuga kavandatud tee täiemahulist välja ehitamist kehtivad trassi koridoris seadustikust tulenevad piirangud. Põhimaanteel 2 (E263), mis on Euroopa teede võrgustikku kuuluv maantee, on tee kaitsevööndi laius 50 m äärmise sõiduraja välimisest servast. Teistel avalikult kasutatavatele maanteedel on kaitsevööndi laius kuni 30 m. Tee kaitsevööndis kehtestatud piirangud on kirjeldatud ehitusseadustiku § 70-72. Piirangutest kõrvalekaldumiseks tuleb taotleda tee omaniku nõusolek.</p> <p>Otsus: Projekti koostamisel arvestada:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lahendada koostöös kinnisasja omanikega juurdepääsud kinnisasjadele, mille senine juurdepääs kariloomade ja põllumajandustehnika liikumiseks teeprojektiga likvideeritakse. 2. Mitte arvestada eelprojekti koostamisel teemaplaneeringus „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0“ toodud idapoolse õgvenduse alternatiiviga. 3. Projekteerimisel säilitada maksimaalsel määral põllumajandusliku tegevusega jätkamise võimalusi ja maakasutust, planeerides teekoridori võimalikult minimaalsena ja võttes kasutusele abinõusid elamute kaitseks ja tervist kahjustavate tegurite (müra, valgusreostus, tolm) tõkestamiseks. 4. Projekteerida maaparandussüsteemide kaitsmine või ümberehitamine mahus, mis tagab teeprojekti elluviimisel olemasolevate maaparandussüsteemide toimimise.
--	---	---

			<p>5. Eelprojekti koostamisel täpsustada bussipeatuste asukohad koostöös kohaliku omavalitsuse ja ühistranspordikeskustega.</p> <p>6. Eelprojekti seletavas osas tuua välja projektalal kehtivad piirangud enne ja peale I klassi maantee ehitamist.</p>
18	<p>Kase kinnistu 23401:003:0650</p>	<p>Kiri 16.09.2021</p> <p>Minu ettepanek on, et mahasõit minu kinnistule tuleb kavandatava uue tee äärde (põhja suund ringteest ülesse) mitte eksisteeriva maantee E263 pealt.</p>	<p>Põhjendus: Selgitame, et Kase kinnisasi (23401:003:0650) külgneb projekteeritava I klassi maanteega Paia liiklussõlmes, tugimaantee viadukti ja kiirusemuuteradade vahelisel teelõigul. I klassi maantee liiklussõlmes on mahasõidu rajamine piirnevale kinnisasjale vastuolus majandus- ja taristuministri 05.08.2015 määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisas „Maanteede projekteerimismid“ ptk 5.2.1 toodud ristumiskohtade projekteerimise põhimõtetega.</p> <p>Otsus: Mitte arvestada projekteeritavalt I klassi maanteelt Kase kinnisasjale (23401:003:0650) mahasõidu kavandamise ettepanekuga.</p>
19	<p>Magasi-Aida 23401:003:0175 Paaristi 23401:003:0030</p>	<p>30.09.2021</p> <p>1. Palun tagada Tallinna poolt tulles, Paaristi kinnistule sissesõit Magasi-Aida kinnistu kaudu, mööda endist Järavere teed (lisatud joonis).</p>  <p>2. Samuti palun kaaluda 4-realist uut teed 40 m rohkem lääne poole ehk olemasoleva teele lähemale või niipalju kui võimalik (lisatud ettepanek joonisel)</p> <p>3. Kuna uue teega suundub liiklus Paaristi kinnistust (kus asub Alexela tankla ja Tikupoiss restoran) rohkem mööda, mis vähendab oluliselt klientide ligipääsu ja teavet sellest kohast, siis paluks paigaldada liiklusmärgid või muud suunaviited. Liiklejatele saadav info panna Tallinna kui ka Tartu poolt planeeritavale trassile nii, et kliendid saaksid aegsasti mahasõitu ette valmistada.</p>	<p>Põhjendus: Käesolevate projekteerimistingimustega ei kavandata olemasolevalt põhimaanteelt 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa (perspektiivne kogujatee) kinnisasjadele Magasi-Aida (23401:003:0175) ja Paaristi (23401:003:0030) mahasõitu, kuna soovitud asukohas on vajalik kohaliku tee 2340029 Järavere tee ristmiku ümberehitamine vastavaks arendusala liiklusele ja arvestades liiklusohutuse põhimõtetega. Ristmiku ümberehitamine ei kuulu koostamisel oleva teeprojekti koosseisu. Juurdepääs kinnisasjadele on tagatud tugimaanteelt 49 Imavere–Viljandi–Karksi-Nuia ja kohalikult teelt 2340029 Järavere tee. Teeprojektiga ei likvideerita olemasolevat juurdepääsu kinnisasjadele.</p> <p>Projekteerimistingimuste lisa 3 „Eskiis“ koostamisel on arvestatud Paia liiklussõlme viadukti pealesõitudel optimaalse pikikaldega 3-4%, mis määrab minimaalse kauguse olemasolevast põhimaanteest. I klassi maantee trassi nihutuse korral on vajalik olemasoleva põhimaantee ümberehitamine, et tagada viadukti pealesõidul raskeliiklusele sobiv pikikalle. Eelprojekti koostamisel, peale uuringute teostamist, maantee ja viadukti asukoht täpsustub, kuid 2+2 maantee trassi 40 m nihutamist ei kavandata, kuna sellega kaasneb oluliselt suurem negatiivne mõju teedevahelisel alal paiknevatele Kõrtsi, Kerese ja Kase kinnisasja majapidamistele.</p> <p>Otsus: 7. Mitte arvestada olemasolevalt põhimaanteelt 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa (perspektiivne kogujatee) Magasi-Aida (23401:003:0175) ja Paaristi (23401:003:0030) kinnisasjale mahasõidu rajamise ettepanekuga. 8. Mitte arvestada projekteeritava 2+2 maantee olemasolevale põhimaantee trassile 40 m lähemale nihutamise ettepanekuga. 9. Teeprojektis lahendada teenindusjaamale ja söögikohale viitamine vastavalt reguleerivatele õigusaktidele.</p>

2.3. Piirnevate kinnisasjade omanikud, kes arvamust ei avaldanud

Järgnevas tabelis toodud kinnisasjade osas projekteerimistingimuste menetluse käigus arvamust ei avaldatud. Kui arvamuse andja ei ole kümne päeva jooksul projekteerimistingimuste eelnõu saamisest arvates arvamust avaldanud ega ole taotlenud tähtaja pikendamist, eeldatakse, et arvamuse andja ei soovi projekteerimistingimuste eelnõu kohta arvamust avaldada (EhS § 31 lg 6).

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
5650046 Valgma tee	56701:001:0056
Allika-Mõisa	32501:003:0142
Arumetsa	56502:002:1606
Arumetsa	56504:001:0843
Eripõllu	56504:001:0130
Heki	56504:001:0010
Hindreku	56504:001:0053
Kaasiku tee	56502:002:0533
Kivi	56504:001:0169
Kooli	32501:003:0910
Kõnnu	56504:001:0228
Kõrgemäe	25501:001:0311
Kõrgepõllu	25501:001:0312
Kõrtsi	25501:001:0321
Leemeti	56502:002:0258
Lepikupõllu	56504:001:0074
Lepikupõllu	56504:001:0136
Levimaa	25501:001:0513
Loodla	56504:001:0700
Luha	32501:003:0392
Lõigendi	56502:002:0394
Maanteeääre	56504:001:0024
Murumetsa	56502:002:0347
Männiku	56502:002:0526
Nooruse	56504:001:0710
Nurga	23401:002:0200
Nurga	56504:001:0520
Nurga-Kundla	23401:002:0341
Nurga-Kundla	23401:002:0342
Paia	23401:003:0163
Pistriku	56504:001:0248
Plekimehe	56701:001:0747
Poe	56504:001:0167
Põhjaka	56504:001:0440
Päebu-Metsavahe	56504:001:0276
Pärnapõllu	56501:001:0569
Rammuli põld	56501:001:0357
Rooli	23401:005:0020
Saare	23401:002:0151
Sassi	56504:001:0302
Sassi	56701:001:0055

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Silla	56504:001:0273
Sireli	56502:002:0265
Tammiku	56502:002:0527
Teemaja	56701:001:0235
Teeristi	23401:003:1030
Tõnise	32501:003:1160
Tõnise	56504:001:0078
Türi metskond 314	32501:003:0179
Türi metskond 53	32501:003:0062
Türi metskond 71	32501:003:0008
Veti	56504:001:0181
Viljandi mnt 23	23401:005:0490
Vindla	23401:003:0051
Väätsa metskond 164	56502:002:0564
Väätsa metskond 468	56502:002:0573
Adani	56504:001:0822
Aia	56504:001:0325
Ave	56504:001:0020
Dave	56504:001:0861
Endla	32501:003:0006
Essasoo	23401:003:0990
Haaviku	32501:003:0093
Hindreku	56504:001:0052
Hundimetsa	23401:003:0952
Jalametsa tee L1	25501:001:0512
Jõe	32501:003:0964
Kaare tee 2a	23401:005:0450
Kaasiku	32501:003:0800
Kaasiku	23401:002:0162
Kadaka	23401:003:0212
Kandi	32501:003:0039
Kandi	32501:003:0146
Kase	23401:003:0650
Kerese	23401:003:0093
Kikevere	23401:002:0074
Kivimäe	32501:003:0540
Kivitooma	23401:002:0440
Kopliotsa	23401:002:0044
Kopliotsa	23401:002:0045
Kraavi	23401:003:0001
Kuremaa	32501:003:0117

Kinnisasja nimi	
Kuuse	23401:003:0633
Kuusikuääre	56504:001:0148
Kõrre	56504:001:0144
Kõrtsi	56504:001:0945
Käukonna tee 9	23401:002:0470
Külvandi	56502:002:0396
Laaneandrese	23401:003:0162
Lassi	23401:003:0622
Lassi	23401:003:0623
Lassi	23401:003:0622
Lauri	23401:003:0056
Lillaka	23401:004:0041
Lillaka	23401:004:0043
Loigu	23401:002:0087
Magasi-Aida	23401:003:0175
Metsa	23401:002:0022
Mulgi	56504:001:0002
Mõisavahe tee 12	25501:001:0526
Mäeotsa	32501:003:0099
Mültsi	23401:002:0115
Nurga	32501:003:0029
Otsa-Põllu	56504:001:0060
Otsa-Põllu	56504:001:0229
Pajuvälja	56701:001:0089
Piiri	56504:001:0881
Piiri	56504:001:0882
Pillisaare	23401:002:0068
Pinsi	56504:001:0103
Põhja	32501:003:0370
Põhja mets	32501:003:0722
Põhja põld	32501:003:0721
Põllu	23401:002:0156
Päburi	56504:001:0375
Päebu-Metsavahe	56504:001:0276
Raja	32501:003:0340
Raukase	23401:003:0561
Raukase	23401:003:0562
Reinu	23401:002:0122
Risttee	25501:001:0537
Rohusaare	32501:003:0124
Saare	32501:003:0125

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Sepa	23401:002:0031
Sepa	23401:002:0032
Sihi	23401:002:0021
Solli	56504:001:0262
Sõstra	32501:001:0148
Sõõro	23401:002:0070
Sõõrumaa	23401:002:0094
Söödi	32501:001:0247
Söödipõllu	32501:001:0248
Taara	23401:002:0077
Tamme	23401:002:0076
Tamme	32501:003:0531
Tammepõllu	32501:003:0133
Tarna	32501:003:0002
Tarna	56501:001:0521
Terase	56504:001:0351
Tiigi	23401:002:0041
Tiigi	23401:002:0042
Tooma	23401:002:0081
Toomepuu	56504:001:0259
Trassi	25501:001:0574
Triisa	32501:003:0820
Tuti	56502:002:0260
Umalasaare	23401:002:0430
Uue-Kodre	23401:002:0186
Uesauna	23401:002:0154
Uesauna	56504:001:0086
Uesauna	56504:001:0085
Vahemetsa	32501:003:0522
Vahtra	56504:001:0023
Vahtra	25501:001:0522
Vainu	23401:003:0108
Valli	23401:003:0037
Valli	23401:003:0038
Vesiveski	56701:001:0236
Ääre	32501:003:0060
Kohina	56504:001:0690

* Kui kooskõlastaja või arvamuse andja ei ole kümne päeva jooksul projekteerimistingimuste eelnõu saamisest arvates kooskõlastamisest keeldunud või arvamust avaldanud ega ole taotlenud tähtaja pikendamist, loetakse projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastaja poolt vaikimisi kooskõlastatuks või eeldatakse, et arvamuse andja ei soovi projekteerimistingimuste eelnõu kohta arvamust avaldada (EhS § 31 lg 6).