

Töö number

2020-0042

Tellija

Maanteeamet

Konsultant

Skepast&Puhkim OÜ

Laki põik 2, 12915 Tallinn

Telefon: +372 664 5808

e-post: info@skpk.ee

Registrikood: 11255795

PÕHIMAANTEE 2 (E263) TALLINN-TARTU- VÕRU-LUHAMAA KM 108,1-128,1 ASUVA ADAVERE JA PÕLTSAMAA MÖÖDASÕIDU EELPROJEKTIGA KAVANDATAVA TEGEVUSE KESKKONNAMÕJU HINDAMINE (KMH)

PROGRAMM



ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS. Alus: LKS § 53 lg 1

Versioon 1 (seisukohtade küsimisele)
Kuupäev 2.11.2020
Koostanud Aide Kaar, keskkonnaekspert (litsents KMH0123)
Marko Lauri, GIS spetsialist
Esikaane foto: Skepast&Puhkim OÜ
Projekti nr 2020-0042

SKEPAST&PUHKIM OÜ
Laki põik 2, 12915 Tallinn
Registrikood 11255795
tel +372 664 5808
e-mail info@skpk.ee

SISUKORD

1.	Sissejuhatus	7
2.	KMH osapooled	9
3.	Kavandatav tegevus.....	10
3.1.	Kavandatava tegevuse eesmärk.....	10
3.2.	Kavandatava tegevuse asukoht.....	10
3.3.	Kavandatava tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimaluste lühikirjeldus	11
3.3.1.	Kavandatav tegevus.....	11
3.3.2.	Kavandatava tegevuse reaalsed alternatiivsed võimalused.....	12
4.	Kavandatava tegevuse seos strateegiliste planeerimisdokumentidega	13
4.1.	Põhimaantee nr 2 Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa trassi asukoha teemaplaneering ja KSH 13	
4.2.	Järvamaa maakonnaplaneering 2030+	15
4.3.	Jõgeva maakonnaplaneering 2030+	17
4.1.	Järva valla üldplaneering	18
4.2.	Imavere valla üldplaneering	19
4.3.	Põltsamaa valla üldplaneering	19
4.4.	Järva valla detailplaneeringud.....	20
4.5.	Põltsamaa valla detailplaneeringud	20
5.	Eeldatavalt mõjutatava keskkonna kirjeldus.....	24
5.1.	Piirkonna reljeef ja geoloogiline ehitus	24
5.2.	Maardlad	25
5.3.	Põhja – ja pinnavesi.....	26
5.4.	Taimestik ja loomastik.....	29
5.4.1.	Taimestik	29
5.4.2.	Loomastik	29
5.5.	Roheline võrgustik.....	29
5.6.	Kaitstavad loodusobjektid	30
5.6.1.	Natura 2000 võrgustiku alad ja hoiualad	30
5.6.2.	Kaitstavad liigid.....	31
5.7.	Välisõhu seisund, müra ja vibratsioon	33
5.8.	Kultuurimälestised.....	35
5.9.	Asustus ja maakasutus	37
5.10.	Teed.....	38
5.11.	Maaparandussüsteemid.....	39
6.	Hindamismetoodika kirjeldus.....	41

ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS. Alus: LKS § 53 lg 1

7.	Eeldatavalt kaasnev oluline keskkonnamõju.....	45
7.1.	Mõjuala ulatus ja KMH käsitusala	45
7.2.	Mõjuallikad	45
7.3.	Mõjutatavad keskkonnaelemendid lähtudes eeldatava mõju olulisusest	46
7.3.1.	Pinnas ning põhja- ja pinnavesi	46
7.3.2.	Kaitstavad loodusobjektid	47
7.3.3.	Taimestik ja loomastik.....	47
7.3.4.	Roheline võrgustik.....	47
7.3.5.	Välisõhu seisund, müra ja vibratsioon	48
7.3.6.	Mõju kultuuripärandile.....	48
7.3.7.	Mõju inimeste tervisele, heaolule ja varale	48
7.3.8.	Jäätmeteke	49
8.	KMH koostamise ja menetlemise ajakava.....	51
9.	Avalikkuse kaasamine ja ülevaade KMH programmi avalikustamisest.....	55
9.1.	Kavandatava tegevuse elluviimisega seotud mõjutatud/huvitatud asutused ja isikud ning nende teavitamine	55
9.2.	Ülevaade seisukohtadest KMH programmi kohta.....	58
9.3.	Ülevaade KMH programmi avalikustamisest ja selle tulemustest	58
10.	KMH lähtematerjalid	59

LISAD

1. Maanteeameti 16.06.2020 otsus nr 15-7/20/199 põhimaantee 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 111,5-131,5 asuva Adavere ja Põltsamaa möödasõidu eelprojektiga kavandatava tegevuse keskkonnamõjude hindamise algatamise kohta.

KASUTATUD LÜHENDEID

EELIS	Eesti Looduse Infosüsteem
KeA	Keskkonnaamet
KeHJS	keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus
KeÜS	keskkonnaseadustiku üldosa seadus
KMH	keskkonnamõju hindamine
KMRR	Kultuurimälestiste Riiklik Register
KSH	keskkonnamõju strateegiline hindamine
LKS	looduskaitse seadus
MP	maakonnaplaneering
VV	vallavalitsus
VEP	vääriselupaik
ÜP	üldplaneering

1. Sissejuhatus

Maanteeamet algatas 16.06.2020 otsusega nr 15-7/20/199 (vt lisa 1) põhimaantee 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 111,5-131,5 asuva Adavere ja Põltsamaa möödasõidu eelprojektiga kavandatava tegevuse keskkonnamõtjude hindamise (KMH). Projekti eesmärgiks on põhimaantee 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa ümberehitus 2+2 ristlõikega maanteeks „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0 – 183,0“ teemaplaneeringuga kavandatud trassi asukohas. Seoses põhimaantee Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa lõigu Kose-Võõbu valmimisega on Teeregistri järgi projekti lõigu uus algus km 108,1 ja lõpp km 128,1.

Kavandatava tegevuse asukohaks on Järva vald, Järva maakond ja Põltsamaa vald, Jõgeva maakond. Projektiga nähakse ette teedevõrgu asukoha täpsustamine ja määratakse teemaa vajadus projekteeritaval lõigul.

Kavandatava tegevusena nähakse ette üle kümne kilomeetri pikkuse nelja sõidurajaga tee püstitamist, mis KeHJS § 6 lõike 1 punkti 13 alusel on olulise keskkonnamõtjuga tegevus. KeHJS § 11 lõike 3 kohaselt algatatakse § 6 lõikes 1 nimetatud tegevuse korral kavandatava tegevuse KMH selle vajadust põhjendamata.

Keskkonnamõtju hindamise eesmärk on anda tegevusloa andjale teavet kavandatava tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimalustega kaasneva keskkonnamõtju kohta ning kavandatavaks tegevuseks sobivaima lahendusvariandi valikuks, millega on võimalik vältida või vähendada ebasoodsat mõju keskkonnale ning edendada säästvat arengut.

KMH programmi sisu määrab KeHJS-e § 13:

- 1) kavandatava tegevuse eesmärk ja täpne asukoht;
- 2) kavandatava tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimaluste lühikirjeldus;
- 3) eeldatavalt mõjutatava keskkonna kirjeldus;
- 4) kavandatava tegevuse seos strateegiliste planeerimisdokumentidega;
- 5) teave kavandatava tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimalustega eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõtju, eeldatavate mõjuallikate, mõjuala suuruse ning mõjutatavate keskkonnaelementide kohta;
- 6) keskkonnamõtju hindamisel kasutatava hindamismetoodika kirjeldus, sealhulgas teave keskkonnamõtju hindamiseks vajalike uuringute kohta;
- 7) kavandatava tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimaluste keskkonnamõtju hindamise ning selle tulemuste avalikustamise ajakava;
- 8) andmed arendaja kohta ning juhteksperdi nimi või eksperdirühma koosseis, nimetades ja põhjendades, milliseid valdkondi ja millist mõju hakkab iga rühma kuuluv isik hindama;
- 9) asjaomaste asutuste loetelu koos menetlusse kaasamise põhjendusega;
- 10) tegevusloa taotluse või KeHJS § 26¹ lõikes 1 nimetatud keskkonnamõtju hindamise algatamise taotluse koopia.

Selgituseks KeHJS-e § 13 punkti 10 kohta: kuna projekteerimistingimuste menetlemine toimub Maanteeameti huvidest lähtuvalt, siis tegevusloa taotlust antud juhul ei esitata, sest huvitatud osapool (arendaja) ja menetleja/haldusorgan (otsustaja) on sama juriidiline isik.

ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS. Alus: LKS § 53 lg 1

KMH läbiviimisel, sh KMH programmi koostamisel, lähtutakse ka KMH algatamise otsusest (vt lisa 1). Algatamise otsuse kohaselt tuleb põhiprojekti koostamisel ja kavandatava tegevuse keskkonnamõju hindamisel läbi viia välisõhus leviva müra uuring. Muude keskkonnauuringute vajadus tuleb selgitada KMH programmi koostamise käigus. Eelprojekti koostamise üheks aluseks oleva ulukiseire läbiviimiseks korraldas Maanteeamet riigihanke. Seire on jagatud kaheks etapiks. I etapi lõpuks tuleb uuringu tulemuste esitamiseks esitada vahearuanne mis sisaldab esmaseid tulemusi ning järeldusi ning II etapi lõpuks lõpparuanne. II etapp sisaldab nõustavaid konsultatsioone eelprojekti ja KMH koostamiseks.

KMH programm on lähteülesandeks edasise keskkonnamõju hindamise läbiviimisel, mille tulemused kajastatakse KMH aruandes. Ka KMH aruande sisule on KeHJS esitatud nõuded ja maht (KeHJS § 20).

Käesolevas KMH protsessis on otsustaja (pädev asutus) ning arendaja (isik, kes kavandab tegevust ja soovib seda ellu viia) Maanteeamet. Ehitusprojekti (eelprojekti ja põhiprojekti) koostaja ning KMH läbiviija on Skepast&Puhkim OÜ.

2. KMH osapooled

KMH osapooled vt Tabel 1.

Tabel 1. KMH osapooled

Osapool	Asutus	Kontaktisik	Kontaktandmed
Otsustaja*	Maanteeamet	Villu Lükk, keskkonnatalituse juhataja	Teelise 4, 10916 Tallinn tel 6119368 villu.lykk@mnt.ee
Arendaja	Maanteeamet	Anni Luht projektijuht projekteerimise talitus	Teelise 4, 10916 Tallinn tel 5090807 anni.luht@mnt.ee
Ekspert (KMH läbiviija)	Skepast&Puhkim OÜ	Aide Kaar, projektijuht- keskkonnaekspert	Laki põik 2, 12915 Tallinn tel 664 5808 aide.kaar@skpk.ee

* KMH programmi ja aruande nõuetele vastavaks tunnistamise otsuse tegija

KMH juhtekspert on Aide Kaar (keskkonnamõju hindamise litsents KMH0123, kehtiv kuni 03.05.2022). Ekspertühma liikmed on KeHJS § 14 lg 3 ja 4 alusel valinud juhtekspert vastavalt nende pädevusele, varasematele töökogemustele ja omavahelise koostöö kogemusele. Ekspertühma liikmete pädevuse eest vastutab KeHJS § 14 lg 1 kohaselt juhtekspert.

KMH eksperdirühma liikmed on:

Aide Kaar – valdkonnad: kaitstav loodus, ohukategooriaga ettevõtted;

Raimo Pajula – valdkonnad: elustik, ökoloogia ja kaitstav loodus;

Ingo Valgma - valdkonnad: hüdrogeoloogia, hüdroloogia, sademevee ärajuhtimine;

Moonika Lipping - valdkond: välisõhu saaste;

Jüri Hion - valdkonnad: jäätmete ja käitlus;

Veronika Verš – valdkonnad: mõju inimeste liikumisvõimalustele, joogiveevarustusele, tervisele, heaolule ja varale;

Eike Riis – valdkond: kultuuriline keskkond;

Marko Lauri – GIS analüüs;

Kajaja Acoustics OÜ- valdkond: müra ja vibratsioon.

Vajadusel kaasatakse töö käigus ka teisi eksperte.

KMH menetlusprotsessi kaasatakse ajaomased asutused ja isikud, keda kavandatav tegevus võib eeldatavalt mõjutada või kellel võib olla põhjendatud huvi selle tegevuse vastu (vt ptk 9).

3. Kavandatav tegevus

3.1. Kavandatava tegevuse eesmärk

Põhimaantee nr 2 Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa kuulub üle-euroopalisse transpordivõrgustikku TEN-T. Euroopa teedevõrgus kannab maantee tähistust E263. Maantee ühendab Eesti Vabariigi pealinna Lõuna-Eestiga ja Luhamaa piiripunktiga.

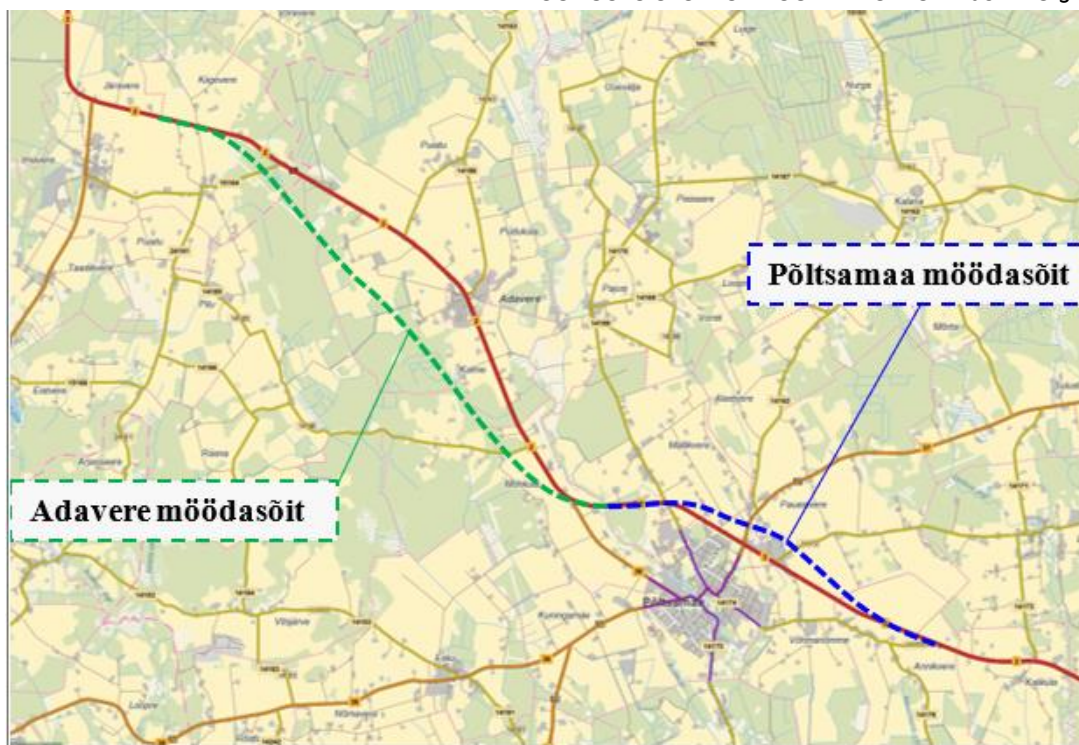
Vastavalt tehnilisele kirjeldusele [1] on projekti eesmärk riigitee 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa ümberehitus 2+2 ristlõikega maanteeks lõigul km 111,5-131,5 (vt ka selgitus peatükis 1) vastavalt Mäo-Tartu teemaplaneeringule. Selleks tuleb täpsustada teedevõrgu asukoht täpsustamine ja määrata teemaa vajadus projekteeritaval lõigul, välja selgitada ja hinnata liikuvusvajadused ning tagada liikuvus erinevatele transpordiliikidele (sh. jalakäijad ja jalgratturid, ühistransport, sõidukid ja transport, transiitliiklus, põllumajandus, jms) ning läbi viia keskkonnamõju hindamine.

3.2. Kavandatava tegevuse asukoht

Projekteeritav maanteelõik asub Järva maakonnas Järva vallas ja Jõgeva maakonnas Põltsamaa vallas-
vt Joonis 1 ja Joonis 2.



Joonis 1. Projekteeritava maanteelõigu asukoht [1]



Joonis 2. Projekteeritavate Adavere ja Põltsamaa möödasõitude asukohad [1]

3.3. Kavandatava tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimaluste lühikirjeldus

3.3.1. Kavandatav tegevus

Põhimaantee nr 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 108,1-128,1 asuva Adavere ja Põltsamaa möödasõidu eelprojekti koostamisel lähtutakse Järvamaa, Jõgevamaa ja Tartumaa maakonnaplaneeringuid täpsustavast teemaplaneeringust „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,9-183,0” ja selle KSH aruandest. Teemaplaneering Järva maakonna osas kehtestatud Järva maavanema 30. novembri 2012 korraldusega nr 423, teemaplaneering Jõgeva maakonna osas on kehtestatud Jõgeva maavanema 23. novembri 2012 korraldusega nr 1-1/396 ja Tartu maakonna osas on kehtestatud Tartu maavanema 21.novembri 2012 korraldusega nr 686. Teemaplaneeringu ja KSH materjalid on kättesaadavad Maanteeameti kodulehel¹.

Projekteeritav teelõik on suures osas planeeritud uuele trassile, mis asub olemasolevast teest kuni 1,4 km kaugusel. Projekteeritava tee parameetrid [1]:

- projekteerimise lähtetase rahuldav;
- piirkirius 120km/h
- sõiduradade arv 2+2;
- sõiduraja laius 3,5 m;

¹ <https://www.mnt.ee/et/tee/ehitusobjektid/teemaplaneeringud#tab-0>

ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS. Alus: LKS § 53 lg 1

- | | |
|-------------------------------------|---|
| • kindlustatud peenra laius | 2,5 m; |
| • tugipeenra laius | 0,5 m; |
| • eraldusriba laius | 6,0 m; |
| • jalgratta- ja jalgteede ristlõige | 2,5 m; |
| • jalgratta- ja jalgteede tunnel | 3,5 m. |
| • muud teed | sõiduradade laius ja projektkiirus täpsustatakse tellijaga. |

Eelprojektiga lahendatakse:

- riigitee 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa 2+2 sõidurajaga maantee lahendus km 108,1-128,1 ning teedevõrgu funktsioneerimiseks vajalike teede lahendused (sh liiklussõlmed, risted, ristmikud, kogujateed, kergliiklusteed, bussipeatused, juurdepääsud kinnistutele);
- rajatiste (sillad, viaduktid, jalakäijate tunnelid, ökoduktid ja ulukitunnelid) lahendused;
- valgustuse lahendus;
- müratõkke lahendused;
- loomaläbipääsude lahendused,
- strateegiliste tehnovõrkude (kõrgepingeliinide) ümbertõstmise vajadused;
- sademevee ärajuhtimise põhimõttelised lahendused;
- selgitatakse vajamineva teemaa ulatus ning koostatakse krundijaotuskavad.

3.3.2. Kavandatava tegevuse reaalsed alternatiivsed võimalused

Kavandatava tegevuse alternatiivid peavad olema reaalsed. Reaalsete alternatiivide määratlemisel lähtutakse järgmistest kriteeriumitest²: alternatiiv on vastavuses kavandatava tegevuse eesmärgiga; alternatiiv on vastavuses õigusaktidega; alternatiiv on tehniliselt teostatav; alternatiiv on majanduslikult teostatav, st võimaldab kavandatava tegevuse eesmärgi saavutamist mõistlike vahenditega; alternatiiv võimaldab kavandatava tegevuse eesmärgi saavutamist mõistliku ajaga; alternatiiv vastab parimale võimalikule tehnikale ja/või parimale praktikale; arendaja on põhimõtteliselt valmis pakutud alternatiivi rakendama.

Käesolevas KMH-s ei käsitleta möödasõitude alternatiivseid asukohti, sest tee asukoht on määratud kehtiva teemaplaneeringuga „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,9-183,0“.

Kavandatavat tegevust hinnatakse võrdluses 0 alternatiiviga (st olemasoleva olukorraga, kui Adavere ja Põltsamaa möödasõite ei ehitata).

Kui KMH käigus tekib tõenäoliselt olulise keskkonnamõju ilmnemisel vajadus välja töötada leevendavaid meetmeid, siis teatud juhtudel võib neid käsitleda (alam)alternatiividena.

² Allikas: Keskkonnamõju hindamine. Juhised menetluse läbiviimiseks tegevusloa tasandil. Koostaja: K. Peterson. Keskkonnaministeerium, 2007

4. Kavandatava tegevuse seos strateegiliste planeerimisdokumentidega

Järgnevates peatükkides on toodud kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega ning teadaolevate lähipiirkonna praeguste ja planeeritavate tegevustega. Peatükk on koostatud projekti käigus varem valminud detailplaneeringute ja piirangute ülevaate³ põhjal.

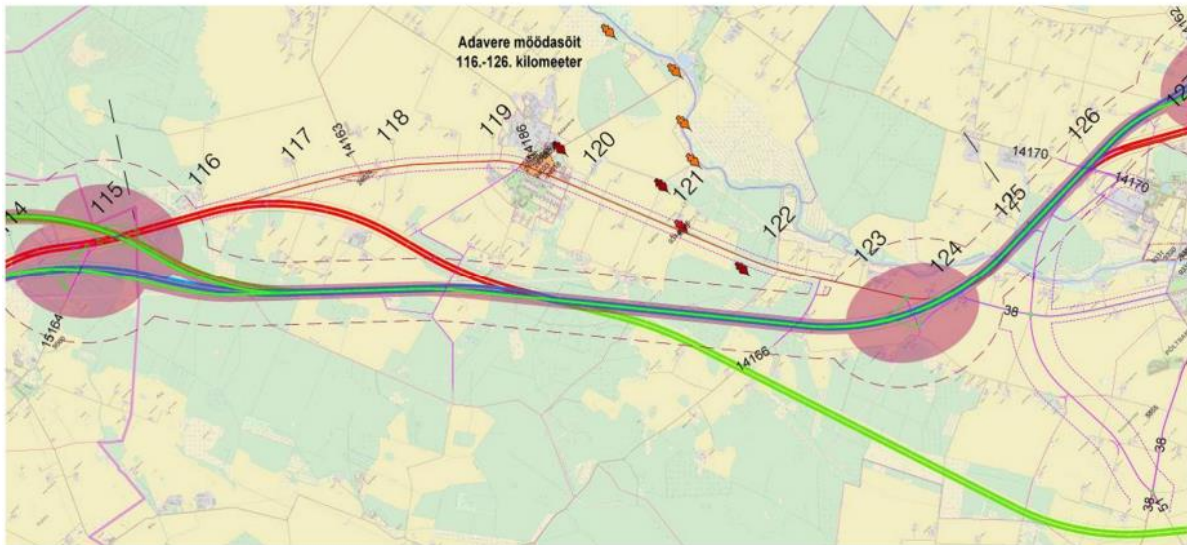
4.1. Põhimaantee nr 2 Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa trassi asukoha teemaplaneering ja KSH

Põhimaantee nr 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 111,5-131,5 asuva Adavere ja Põltsamaa möödasõidu eelprojekti koostamisel lähtutakse Järvamaa, Jõgevamaa ja Tartumaa maakonnaplaneeringuid täpsustavast teemaplaneeringust „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,9-183,0" ja selle KSH aruandest. Teemaplaneering Järva maakonna osas kehtestatud Järva maavanema 30. novembri 2012 korraldusega nr 423, teemaplaneering Jõgeva maakonna osas on kehtestatud Jõgeva maavanema 23. novembri 2012 korraldusega nr 1-1/396 ja Tartu maakonna osas on kehtestatud Tartu maavanema 21. novembri 2012 korraldusega nr 686.

Adavere möödasõit

Adavere möödasõit asub peamiselt Põltsamaa vallas, Tallinna poolne ots jääb osaliselt haldusreformi eelsesse Imavere valda praegusesse Järva valda (Joonis 3). Esialgsel variantide valikul vaadeldi seda lõiku koos Põltsamaa läänepoolse möödasõiduga (kilomeetrid 116-142), kõnealuse lõigu osas oli kolm varianti. Põltsamaa Vallavolikogu eelistas varianti 5, roheline, läänepoolne. Keskkonnamõju strateegilise hindamise kvalitatiivsete ja kvantitatiivsete hinnangute ning tasuvusanalüüsi ja Põltsamaa Linnavolikogu otsuste tulemusena valiti variant 2, sinine.

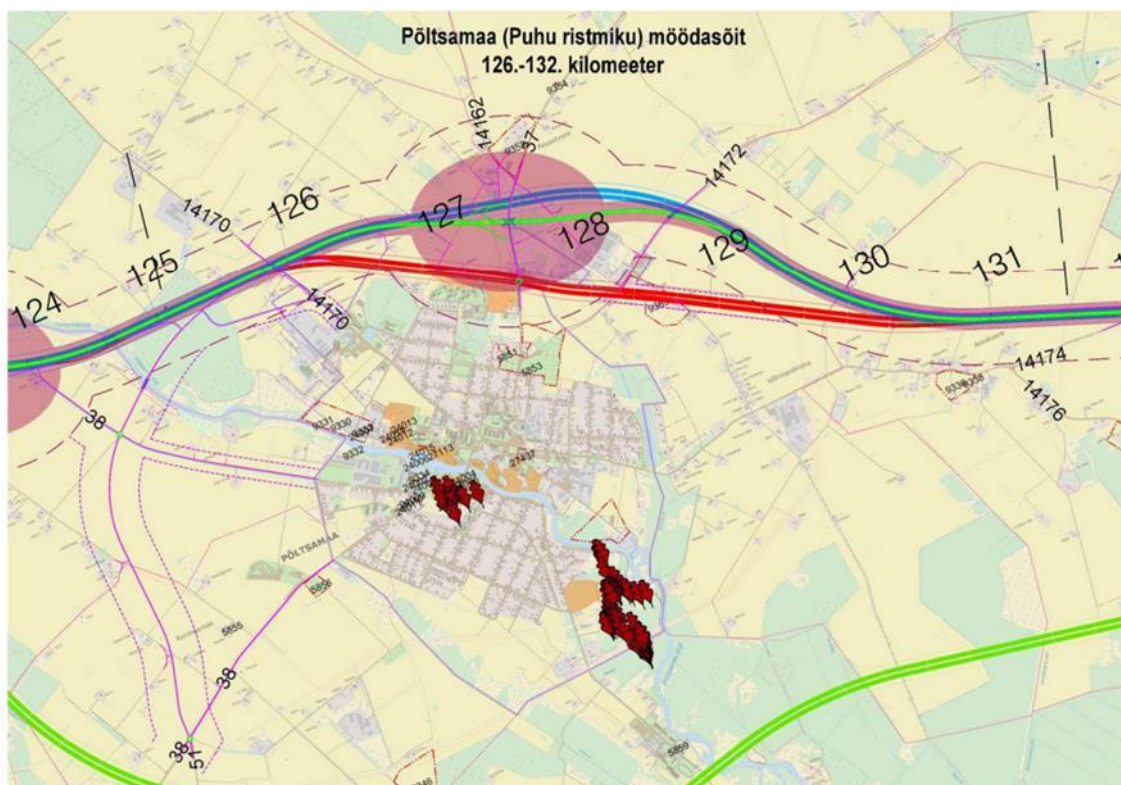
³ Riigitee 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 111,5-131,5 asuva Adavere ja Põltsamaa möödasõidu eelprojekti koostamine. Detailplaneeringute ja piirangute ülevaade, Skepast&Puhkim OÜ 2020



Joonis 3. Adavere möödasõidu joonis

Põltsamaa möödasõit

Põltsamaa (Puhu ristmiku) möödasõit asub Põltsamaa vallas ja Põltsamaa linnas (Joonis 4). Esialgsel variantide valikul vaadeldi seda lõiku koos Põltsamaa läänepoolse möödasõiduga (kilomeetrid 116-142), kõnealuse lõigu osas oli kolm varianti. Põltsamaa Vallavolikogu eelistas varianti 5, roheline, läänepoolne. Keskkonnamõju strateegilise hindamise kvalitatiivsete ja kvantitatiivsete hinnangute ning tasuvusanalüüsi ja Põltsamaa Linnavolikogu otsuste tulemusena valiti variant 2, sinine.



Joonis 4. Põltsamaa ümbersõidu joonis

4.2. Järvamaa maakonnaplaneering 2030+

Järva maavanema 12.12.2017 korraldusega nr 1-1/17/329 kehtestati Järvamaa maakonnaplaneering 2030+. Maakonnaplaneeringu kokkuvõtte on esitatud alljärgnevalt (<https://maakonnaplaneering.ee/jarva-maakondplaneering>).

Järvamaa arengueesmärgid on:

- elanikkonna tööhõive on kõrge, tööjõud aktiivne, motiveeritud, haritud, kvalifitseeritud ning konkurentsivõimeline;
- inimeste tervena elatud iga on pikenenud ning vanaduspõlv väarikam ja õnnelikum;
- mainekas, atraktiivne, avatud ja arenev maakond, kus elavad ärksa meele ja positiivse hoiakuga inimesed, kes väärtustavad kogukondlikku mõtteviisi ning võtavad vastutuse oma elukeskkonna eest;
- mitmekesise majandusstruktuuriga, ettevõtjasõbralik ja tasuvaid töökohti pakkuv Kesk-Eesti maakond;
- heade ühenduste, kaasaegse infrastruktuuri ja puhta loodusega ning säästlikkust väärtustav maakond;
- Paide kui maakonnakeskus on kujunenud tugevaks tõmbekeskuseks ning teeninduskeskustes pakutakse kvaliteetseid avalikke teenuseid.

Maakonda läbivad olulised riigisisesed ja rahvusvahelised maanteed:

- põhimaantee nr 2 Tallinn - Tartu - Võru – Luhamaa,
- põhimaantee nr 5 Pärnu – Rakvere – Sõmeru,
- tugimaantee nr 49 Imavere – Viljandi - Karksi-Nuia,
- tugimaantee nr 39 Tartu – Jõgeva - Aravete.

Tegemist on oluliste ühendusteedega, mis toovad inimesi maakonda või läbi selle rändama. Need inimesed on potentsiaalsed erateenuste tarbijad ja seeläbi aitavad kaasa kvaliteetsemate erateenuste olemasolule nimetatud põhimaanteedega ja tugimaantee lähialadel.

Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa

Uus 2+2 sõiduradadega trassikoridor on kavandatud Järva maakonda läbivale rahvusvahelisele põhimaanteele nr 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa. Nimetatud trassi asukoht on täpsustatud teemaplaneeringuga „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0“ ja eelprojektiga „E263 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee Kose-Võõbu (km 40,0-68,0) ja Võõbu-Mäo (km 68,0-85,0) teelõikude eelprojekti koostamine“. Teemaplaneeringu ja eelprojekti realiseerimist korraldab Maanteeamet vastavalt riiklikule teehoiukavale ja vastavalt eelarveliste vahendite eraldamisele.

Jalg- ja jalgrattateed

Jalg- ja jalgrattateed on peamised linnalise asustusega alade sisestruktuuri ja nende lähialade sidustajad, mis tagavad liikumisvõimalused elamualade ja töökohtade, matkaradade, spordirajatiste, haridusasutuse ja muude teenuste osutamise ja vaba aja veetmise kohtadega (kaubanduskeskused, linnasüda jm) ning tähtsamate transpordisõlmedega.

Jalg- ja jalgrattateed on kavandatud ohutumate ja mugavamate ühenduste tagamiseks:

- maakondliku ja piirkondliku keskuse ning nende ümber asuvate paikkondade vahele;
- kohalike ja lähikeskuste ning nende läheduses paiknevate elamualade vahele.

Kavandatud jalg- ja jalgrattateed on lähtuvalt maakonna arengu tagamise olulisusest jagatud kolme kategooriasse:

- I kategooria – jalg- ja jalgrattateed, mille rajamisel on otsene mõju töökohtade ja teenuste kättesaadavusele (sh ohutuse seisukohalt), arvestab inimeste liikumissuundi ning ühendab tagamaid maakondliku, piirkondliku, kohalike ja lähikeskustega. Lõigud on enamjaolt kuni 4 km pikad, mis on optimaalne pikkus igapäevaseks läbimiseks;
- II kategooria – jalg- ja jalgrattateed, mille rajamisel on soodustav mõju töökohtade ja teenuste kättesaadavusele (sh ohutuse seisukohalt), arvestab inimeste liikumissuundi ning pikendab (lõigul 4 – 7 km) tagamaade ühendusi maakondliku, piirkondliku, kohalike ja lähikeskustega;
- III kategooria – jalg- ja jalgrattateed, mis soodustavad piirkonna arengut pigem rekreatiivsest seisukohast, ei mõjuta oluliselt töökohtade ja teenuste kättesaadavust ning on lõikudena pikemad kui 7 km.

4.3. Jõgeva maakonnaplaneering 2030+

Jõgeva maavanema 01.12.2017 korraldusega nr 1-1/2017/305 kehtestati Jõgeva maakonnaplaneering praeguse Jõgeva maakonna territooriumil. Jõgevamaa maakonnaplaneeringu kokkuvõtte on esitatud antud peatükis. Maakonnaplaanering on leitav veebilehelt: <https://maakonnaplaneering.ee/jogevamaaplaneering>.

Jõgeva maakonnaplaneeringu koostamise eesmärk on maakonna ruumilise arengu kujundamine vastavalt üleriigilise planeeringu „Eesti 2030+“ koostamise ajal kokku lepitud visioonile ja arengusuundadele ning suunata planeerimistegevust ka kohalikul tasandil. Tulenevalt kehtivast PlanS § 55 lg 2 on maakonnaplaneering üldplaneeringu koostamise alus.

Jõgevamaa ruumilise arengu visioon aastaks 2030+ kõlab selliselt, et Jõgevamaa on kvaliteetse ja mitmekesise elukeskkonnaga, sidusa ruumistruktuuriga, kultuuriliselt ning majanduslikult hästi arenenud maakond. Kvaliteetse elukeskkonna tagavad kvaliteetse linnaruumiga keskused, kus on avar elu- ja töökohtade ning teenuste valik ning elujõuline loodusliku elukeskkonnaga maaline asustus. Elujõulise maalise asustuse tagavad põllumajandus ja metsandus koos hästi korraldatud kultuuri- ja loodusturismiga. Ruumiline mitmekesisus ja piirkondlikud eripärad annavad inimestele vabaduse valida sobiv elu- ja töökoht ning nendega sobituv elustiil.

Transport ja teede osas on seatud järgmised eesmärgid:

- tagada maakonna maanteevõrgu kvaliteedi parandamine ja liikluse turvalisus;
- maakonda läbiva Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa põhimaantee trassi ehitamine 2+2 sõidurajaga I klassi maanteeks;
- tagada maakonda läbiva raudtee arendamine ja raudteetrassi ehitamine kahe sõidurajaga raudteeks;
- tagada Tartu – Mustvee suunalise reisilaevaliikluse rajamine;
- jalg- ja jalgrattateede võrgustiku rajamise tagamine, mis võimaldab paremat teenuste kättesaadavust.

Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn - Tartu - Võru – Luhamaa

Vastavalt teehoiukavale on koostöös Maanteeametiga kavandatud põhimaantee nr 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa rekonstrueerida 2+2 sõiduradadega maanteeks. Teemaplaneeringuga „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0- 183,0 on planeeritud riigiteele uus trassikoridor, kuus kahetasandilist ristmikku ning väiksemaid ristteid ja mahaõite.

Olemasoleva ja prognoositud liiklussageduse järgi puudub lähema 20-25 aasta jooksul vajadus põhimaantee nr 2 (E263) Põltsamaa-Tartu lõigu väljaehitamiseks eraldusribaga 2+2 sõiduradadega I klassi maanteeks teemaplaneeringuga määratud trassil. Seetõttu on vastavalt teehoiukavale koostöös Maanteeametiga kavandatud Põltsamaa-Tartu lõik olemasoleva tee trassil rekonstrueerida 2+1 sõiduradadega maanteeks vastavalt koostatud eskiisprojektile „Põhimaantee 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa Põltsamaa-Tartu lõigu 2+1 möödasõidu eskiisprojekt“. Maakonnaplaneeringuga on kavandatud põhimaanteele nr 2 perspektiivne jalakäijate ületuskoht Adavere alevikku.

Jalg- ja jalgrattateed

Maakonnaplaneeringuga on planeeritud jalg- ja jalgrattateed lähtuvalt tee olulisusest maakonna arengu tagamisel jagatud kolme kategooriasse:

ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS. Alus: LKS § 53 lg 1

- I kategooria – jalg- ja jalgrattateed, mille rajamisel on otsene mõju töökohtade ja teenuste kättesaadavusele (sh ohutuse seisukohalt), arvestab inimeste liikumissuundi ning ühendab tagamaid maakondliku, piirkondlike, kohalike ja lähikeskustega. Lõigud on enamjaolt kuni 4 km pikad, mis on optimaalne pikkus igapäevaseks läbimiseks;
- II kategooria – jalg- ja jalgrattateed, mille rajamisel on soodustav mõju töökohtade ja teenuste kättesaadavusele (sh ohutuse seisukohalt), arvestab inimeste liikumissuundi ning pikendab (lõigul u 4 – 7 km) tagamaade ühendusi maakondliku, piirkondlike, kohalike ja lähikeskustega;
- III kategooria – jalg- ja jalgrattateed, mis soodustavad piirkonna arengut pigem rekreatiivsest seisukohast, ei mõjuta oluliselt töökohtade ja teenuste kättesaadavust ning on lõikudena pikemad kui 7 km.

Eelisarendamisel on I kategooria jalg- ja jalgrattateed, seejärel II kategooria jalg- ja jalgrattateed ning siis III kategooria jalg- ja jalgrattateed. Kavandatud jalg- ja jalgrattateede võrgustik on sidus, ka juhul, kui välja arendatakse ainult I kategooria jalg- ja jalgrattateed, kuna teed algavad ja lõppevad loogilises asukohas (nt bussipeatusest koolini). II ja III kategooria teed täiendavad I kategooria teid ja nende realiseerumine sõltub majanduslikest võimalustest.

4.1. Järva valla üldplaneering

Seoses haldusreformiga ühinesid seitse valda ning moodustus Järva vald. Pea kõikide endiste valdade üldplaneeringud on kehtestatud seitse või enam aastat tagasi. Endise Koeru valla üldplaneeringu kehtestamisest on möödas 19 aastat. Kõige uuem üldplaneering on endise Albu valla üldplaneering, mis kehtestati 2015. aastal. Moodustunud Järva valda iseloomustab hõre asustus. Viimase viie aasta jooksul on elanike arv vähenenud 10 %. Üldplaneeringu peamisteks väljakutseteks on rahvaarvu vähenemise pidurdamine ja teenuste kättesaadavuse tagamine. Järva valla üldplaneering peaks kava järgi valmima 2021 aasta lõpus.

Üldplaneeringu kohaselt on peamised eesmärgid ja tegevused:

- teed on korrastatud, vastavalt võimalusele rajatakse uusi kergliiklusteid.
- keskendutakse kohalike väärtuste ja traditsioonide säilitamisele või taastamisele ning kohalike ressursside kasutamisele.
- valla avalikud teenused on kõikides piirkondades heal tasemel ja mitmekesised. Avalike teenuste pakkumiseks kasutatakse võimalikult otstarbekalt ära olemasolevat taristut.
- taristu on kaasajastatud, uue tarisute rajamisel lähtutakse vallaelanike vajadustest. Võimalusel kasutatakse keskkonnasäästlikke lahendusi.
- soodustatakse alakasutatud ja kasutusest välja langenud maa-alade ja hoonete kasutuselevõtmist või kui ei ole võimalik otstarbekal viisil kasutusele võtta, kaaluda lammutamist ja maa-ala võtta kasutusele uuel eesmärgil.
- soojamajandus ning ühisveevärk- ja kanalisatsioon (ÜVK) on kaasajastatud.
- vald toetab juba tegutsevate ettevõtete tegevust ning tagab soodsa keskkonna uute ettevõtete loomiseks.
- kohalikku looduskeskkonda ja kultuuri väärtustatakse.

4.2. Imavere valla üldplaneering

Projekteeritav teelõik jääb endise Imavere valla alale. Infrastruktuuri osas olulisemad punktid on:

- Tallinn - Tartu – Luhamaa maantee. Neljarealise maantee väljaehitamine ühe riikliku infrastruktuuri prioriteedina parandaks piirkonnas eeskätt liiklusohutust ning soodustaks ettevõtluse arengut ja kohalike elanike võimalusi piirkonnas elades ka Tallinna piirkonnas tööl ja mujal käia.
- raudtee rajamine Imavereni. Raudtee rajamise vajadus lähtub Imavere ettevõtjatest seoses tooraine ja toodangu transpordiga. Üldplaneeringu koostamise ajal on tegemist siiski alles ideega, mis eeldab teostamise võimalikkuse väljaselgitamiseks konkreetsemaid uuringuid
- planeeritavad maakondlikud kergliiklusteed:
 - I järjekord: Imavere-Viljandi mnt (Paia rist - Eistvere lõik);
 - II järjekord: Tallinn – Tartu mnt (Nurmsi-Koigi-Paia risti lõik).

4.3. Põltsamaa valla üldplaneering

Põltsamaa valla üldplaneering ja keskkonnamõju strateegiline hindamine algatati 18.10.2018 otsusega nr 1-3/2018/69. Põltsamaa valla üldplaneeringu eeldatav kehtestamise aeg on aastal 2021. Põltsamaa valla moodustasid endised haldusüksused Põltsamaa linn ja vald, Pajusi vald ning Puurmani vald. Vallas on 1 linn - Põltsamaa, 3 alevikku – Adavere, Puurmani, Väike Kamari ning 58 küla. Üldplaneering annab ruumilise väljundi arengukavas määratletud arenguplaanidele.

Põltsamaa valla uue ÜP peamised eesmärgid on valla praegustest ruumilistest vajadustest lähtuvalt järgmised:

- luua Põltsamaa linnast ja selle lähipiirkonnast Kesk-Eesti arengumootor ning tõmbekeskus, mida toetavad vajalikud tugiteenused;
- luua eeldused elanikkonna vähenemise peatamiseks;
- luua meeldiv ja turvaline elu- ja arengukeskkond noortele peredele ja vanuritele, kõigile tänastele elanikele ja ettevõtjatele. Valla piirkonnad on turvalised ja tasakaalustatult arenenud head „pesapunumise kohad“;
- tagada mitmekesine ettevõtluskeskkond läbi kvaliteetse taristu ning valikuid pakkuva elamufondi. Arendada uusi ja olemasolevaid ettevõtlusalasid, neid vajadusel laiendades;
- tihendada olemasolevaid toimivaid piirkondi ning vältida asustuse ja ehitatud keskkonna laialivalgumist kui see ei ole ruumiliselt põhjendatud;
- jätkuvalt väärtustada ja kasutada põllumajandusmaid;
- säilitada traditsiooniline hajaasustus ning looduskeskkond;
- luua eeldused atraktiivsete turismiteenuste ja –toodete võimaldamiseks.

Liikuvusuuring

ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS. Alus: LKS § 53 lg 1

Tihedama asustuse ja/või liikluskoormusega teedel rajada ohutud, selgelt tähistatud ja valgustatud teeületusvõimalused kergliiklejatele. Eriti tuleb sellele tähelepanu pöörata ühistranspordipeatuste ja lastega seotud haridusasutuste (koolid, lasteaiad, huviharidus, sport) ümbruses.

Tagada ohutud teeületusvõimalused tiheda liiklusega maanteedel ääres paiknevate peatuste vahetus läheduses. Eriti oluline on see Puhu risti ja Adavere peatuste juures, mis on mõlemad ohtlikud nii jalakäijatele kui autojuhtidele. Ülekäigurajad peavad olema ohutuse tagamiseks selgelt märgistatud ja hästi valgustatud. Tihedama asustusega kohtades on soovitatav alandada ka sõidukiirust 50 km/h peale või kasutada sõidukiirust alandavaid muid meetmeid.

Laiendada jalgrattateede võrgustikku nii, et need moodustaksid sidusa terviku. Seejuures peavad teed algama ja lõppema loogilises kohas, näiteks kool, kauplus, ühistranspordipeatus, olemasolev tee. Kergliiklusteede alguse, lõpu ja üleminekute lahendused peavad tagama ohutu ülemineku teistsuguse liikluskorraldusega teele. Võrgustiku paremaks ühendatuseks vajalik luua järgmised ühendused:

- Põltsamaa linnas pikendada Viljandi mnt teed vähemalt linnapiirini, Jõgeva mnt pikendada Puhu ristini, luua Kuuse tn mööda ühendus kooli ja olemasoleva kergliiklustee vahel ning rajada ühendus Pikale tänavale;
- kaaluda Lustivere tee kaudu otseteed Tallinn-Tartu maanteelt Põltsamaa linna;
- ühendada Pisisaare – Pajusi lõigud omavahel ning Adavere suunalise kergliiklusteedega;
- Puurmanis ühendada Ülejõe piirkond otse üle jõe aleviku mõisa poolse osaga ja samuti Tallinn-Tartu maantee äärde kavandatava teega;
- pikemas ajavaates, eriti elektrirataste laiema leviku korral, oleks ka Puurmani-Põltsamaa vahemaa mõistlikult läbitav ning sealsed kergliiklusteed tasuks ühendada.

Esmajärgus on oluline tagada turvaline ja mugav liikumine lasteaia- ja kooliteedel ning huvikoolide ümbruses 1 km raadiuses.

Kergliiklusteede rajamisel eelistada maanteest roheribaga eraldatud lahendusi, väiksema liikluskoormusega teedel piisab aga ka korralikult tähistatud ja märgistatud kõvakattega reast tee servas.

4.4. Järva valla detailplaneeringud

Kehtestatud detailplaneeringute korraldustega saab tutvuda Järva valla geoportaalis EVALD:

<https://service.eomap.ee/järvavald/#/planeeringud/planeeringud/25>

Detailplaneeringute süsteemi põhjal projektala vahetusläheduses detailplaneeringud puuduvad.

4.5. Põltsamaa valla detailplaneeringud

Põltsamaal vallal on detailplaneeringud toodud Põltsamaa Vallavalitsuse kodulehel rubriigis „Areng ja planeering“ (<https://www.poltsamaa.ee/detailplaneeringud>). Detailplaneeringud, mis puudutavad projektala, on toodud Joonis 5.

Realiseeritud detailplaneeringutest (puudub digitaalne vorm) on olulisemad:

ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS. Alus: LKS § 53 lg 1

1. OÜ Relgoil bensiinijaama detailplaneering, mis on koostatud Tareke Projekt OÜ poolt aastal 2000. Detailplaneeringu eesmärk oli maakasutustingimuste ja hoonestustingimiste määramine või muutmine. Planeeritava ala suurus 0,42 ha. Detailplaneering kehtestati aastal 2000.

Detailplaneeringu põhjal on alal lokaalne veevarustus (Alberti talu kaevust) ja reoveele kogumiskaev. Elektrivarustus toimub „Puhuveski“ alajaamast õhuliini kaudu. **Detailplaneeringu põhjal on Puhu risti, Alberti-Risti (61605:001:1770), kinnistule tankla välja ehitatud.**

2. Konekesko kinnistute detailplaneering. Detailplaneering on koostatud OÜ Georam poolt, aastal 2004. Detailplaneering hõlmab Männikvere külas maaüksusi Universaali (61605:001:0920), Koidu (61605:001:0910) ja Tööstuse (61605:001:1140). Detailplaneeringu eesmärk oli maakasutustingimuste ja hoonestustingimiste määramine ning liikluskorralduse lahendamine. Planeeritava ala suurus oli 3,7 ha.

Tootmishoonete ligipääs on ette nähtud Pajusi maanteelt algavalt teelt. Planeeringuala on tehnovõrkudega varustatud, kuid need vajavad renoveerimist. Planeeringuga nähakse ette Lille alajaama likvideerimine ja uue ehitamine. Veevarustuseks rajatakse uus trass, mille ehitab liitumispunktist alates kinnistu omanik. Kanalisatsioonitrassi alates liitumispunktist ja ülepumpala ehitab kinnistu omanik. Olemasolevate ja uute hoonete kütmiseks rajatakse lokaalne katlamaja. Sadevesi tuleb juhtida läbi õli- ja liivapüüduuri rajatavasse sadevee trassi. Ette on nähtud sideõhuliini asendamine kaabelliiniga, samuti elektri õhuliini asendatakse maakaabliga uuest alajaamast. Nii elektri kui sideliinide ehitamise kulud katab kinnistu omanik. **Antud detailplaneering on realiseeritud.**

3. Kinnistu Piiri-A73 detailplaneering. Detailplaneering on koostatud Arhitektibüroo Tõnis Tarbe poolt aastal 2000. Detailplaneering hõlmab kinnistut Jõgeva mnt 25 (61701:004:0130).

Lähteülesandes on eesmärgiks maa-alal maakasutus- ja hoonestustingimuste määramine. Detailplaneeringu ala suurus on 4385m². Krundile on planeeritud rajada automaattankla 2 varikatusega. Tehnovõrkude rajamise kohutus on kinnistu omanikul.

Detailplaneering on realiseeritud ja Puhu ristis asub seal Alexela tankla.

4. Jäätmejaama detailplaneering. Detailplaneering on koostatud Inseneribüroo Urmas Nugin poolt aastal 2005. Detailplaneering hõlmab kinnistut Jäätmejaama (61605:001:0143).

Detailplaneeringu koostamise eesmärk oli luua eeldused Põltsamaa piirkonnas jäätmete liigiti kogumiseks ja taaskasutamiseks. Lähteülesandes on eesmärgiks jäätmejaama maa-alal maakasutus- ja hoonestustingimuste määramine. Detailplaneeringu ala suurus on 1,1 ha.

Juurdepääs jäätmejaama toimub Töökoja teelt. Vajalikud ühendused ja tehnovõrgud ehitab välja kinnistu omanik

Detailplaneering on realiseeritud ja jäätmejaam välja ehitatud.

Kehtestatud, aga realiseerimata detailplaneeringutest puudutavad projektala:

5. **Palmako Tootmiskompleksi detailplaneering.** Detailplaneeringu on koostanud Kobras AS aastal 2020. Detailplaneering hõlmab kinnistuid Jõgeva mnt 29 (61701:004:0110), Jõgeva mnt 31A (61701:001:0073), Jõgeva mnt 29D (61701:001:0072), Jõgeva mnt 31 (61701:004:1060), kaks reformimata riigimaa maaüksust ja osaliselt 37 Jõgeva-Põltsamaa tee (61605:001:2020) ning Kassi (61601:001:0504). Planeeringuala pindala on ca 12 ha.

Detailplaneeringu koostamise eesmärgiks on Palmako tootmiskompleksi laiendamine ja selle lähikümbruse lahendamine, maakasutuse otstarvete määramine, kruntidele ehitustingimuste,

ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS. Alus: LKS § 53 lg 1

juurdepääsude, tehnovõrkude ning rajatiste, võimalike servituutide, haljastuse ja heakorra põhimõtete määramine. Lisaks tehakse planeeringuga ettepanek Alastvere peakraavi ehituskeeluvööndi vähendamiseks.

Planeeringualale ulatub Alastvere peakraavi (20 km² suuruse valgalaga maaparandussüsteemi eesvool, mis suubub Põltsamaa jõkke) 50 meetri laiune piiranguvöönd, kalda 25 meetri laiune ehituskeeluvöönd ja kümne meetri laiune veekaitsevöönd.

Tehnovõrkude rajamise kohustus on kinnistu omanikul. Palmako tootmisala juurdepääsuni kavandatud kergliiklustee antakse valmimisel üle Maanteeametile.

6. **Rehe katastriüksuse detailplaneering.** Detailplaneering on koostatud Casa Planeeringud OÜ poolt aastal 2016. Detailplaneering hõlmab kinnistut Rehe (61602:002:0510). Käesolevas detailplaneeringus on 100% maatulundusmaa sihtotstarbega Rehe maaüksusest ette nähtud moodustada 4 krunti, määrata maa kasutamise sihtotstarvete ja ehitusõiguse. Detailplaneeringu eesmärk on maaüksuse jagamine ja osaline sihtotstarbe muutmine maatulundusmaast tootmiskaas ning tootmismaa krundile ehitusõiguse määramine õlikultuuride töötlemise tehase püstitamiseks, õlikultuuride, teravilja kuivatus- ja hoiustamiskompleksi rajamiseks ning õlikultuuride kasvatamist ja töötlemist tutvustava infopaviljoni püstitamiseks. Planeeringuala on 20,21 ha.

Huvitatud isik kohustub korraldama ja finantseerima planeeringuala juurdepääsutee uue ristumiskoha ja sellega seotud tehnovõrkude ja –rajatiste projekteerimise ja ehitusega seotud kulud, samuti krundisise tehovõrkude ja infrastruktuuri väljaarendamise kulud.

7. **Uuerehe kinnistu detailplaneering.** Detailplaneering on koostatud EOMAP MAAMÕÕDUKESKUS OÜ aastal 2008. Detailplaneering hõlmab kinnistut Uuerehe (61605:001:0300). Detailplaneeringu eesmärgiks on katastriüksuse jagamine kruntideks Uuerehe, Uuerehe tee ja Uuerehe tee 1-7, maa kasutamise sihtotstarvete ja ehitusõiguse määramine. Planeeringuala suurus on 6,0 ha. Kruntideks jagamine on käesolevaks hetkeks toimunud. Uued katastriüksused on 61701:002:0030, 61601:001:0334, 61601:001:0335, 61601:001:0336, 61601:001:0337, 61601:001:0338, 61601:001:0339 ja 61601:001:0340.

Uutele kruntidele juurdepääsuks on kavandatud projekteerida uus asfaltkattega tee, mis saab alguse olemasolevast sõiduteest ning kulgeb edasi linna ja valla piirini. Planeeritav tee koos jalgteega ja parklaga, samuti maantee serva projekteeritav kergliiklustee on mõeldud avalikuks kasutamiseks. Eramaal paiknev tee jääb esialgu servituudivajadusega erateeks, mis on valmimisjärgselt võimalik üle anda munitsipaalomandisse. Huvitatud isik kohustub katma krundisise tehovõrkude ja infrastruktuuri väljaarendamise kulud.

Menetlemisel detailplaneeringutest puudutavad projektala:

8. Jõgeva mnt 23 ja 23a kinnistute detailplaneering. Detailplaneeringule ei ole veel koostatud eskiislahendust. Planeeringu eesmärgiks on rajada nimetatud kinnistutele tankla, toitlustuskoht, parklad, sõiduautode pesula, turuplats ning parandada kaugbussidele reisijate oote- ja parkimistingimusi. Planeeringuala koosseisu arvatakse lisaks nimetatud kinnistutele veel maa-alad põhimaantee nr 2 katastriüksustest 61605:001:2011, 61701:004:1140 ja 61605:001:2012, tugimaantee nr 37 katastriüksusest 61701:004:1130 ning vähesel määral Võhma-Kooli katastriüksusest 61605:001:0410. Kavandatavate tegevuse elluviimiseks on vajalik määrata hoonestusalad, ehitusõigus, juurdepääsuteed, haljastus- ja parkimispõhimõtted ja tehnovõrkude paiknemine. Planeeringuala suuruseks kujuneb ca 5 ha.

ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS. Alus: LKS § 53 lg 1

Planeeringualale planeeritavad ehitised ja rajatised ehitatakse planeeringust huvitatud isiku poolt ja kuludega.

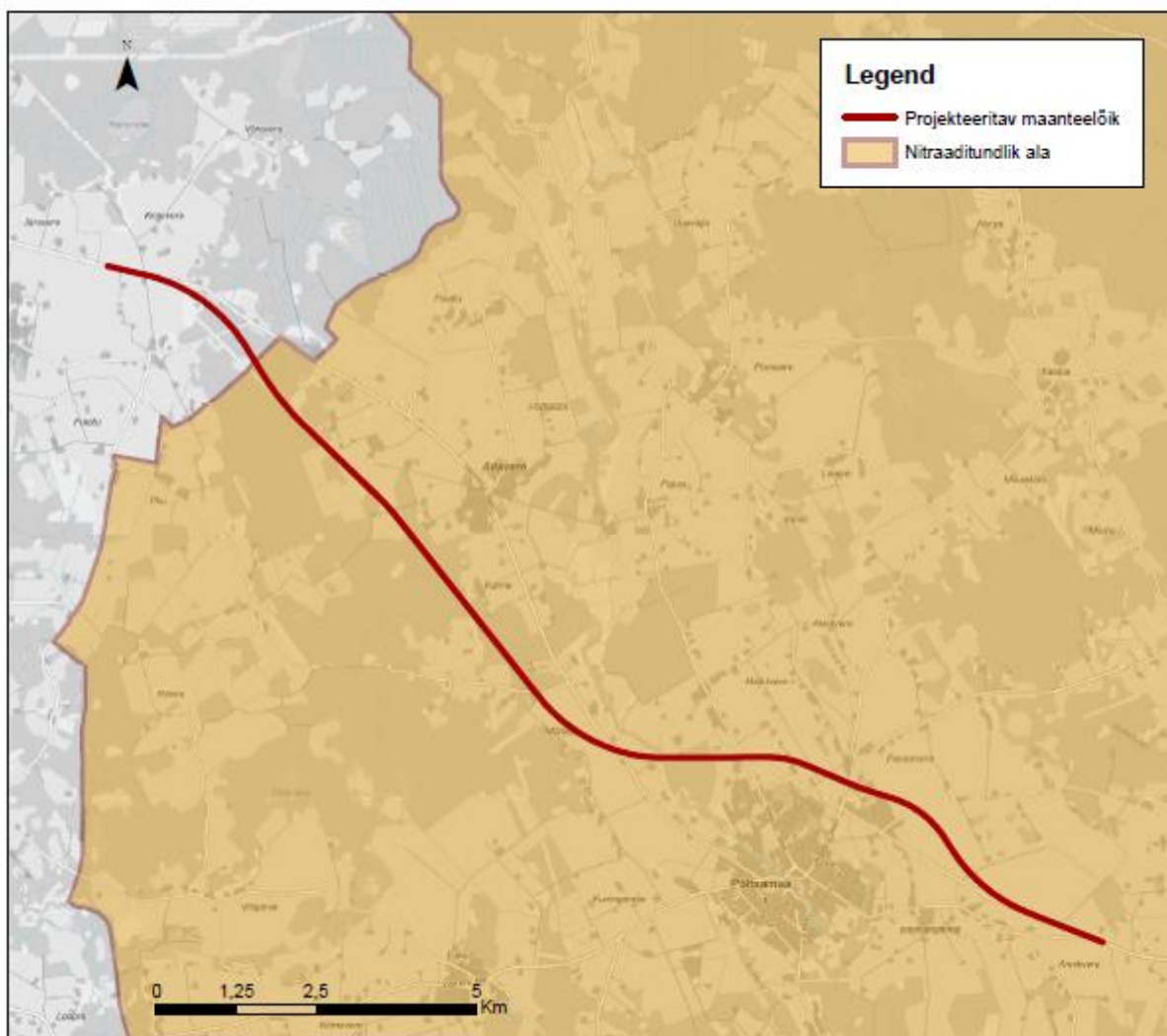


Joonis 5. Põltsamaa valla detailplaneeringud

5. Eeldatavalt mõjutatava keskkonna kirjeldus

5.1. Piirkonna reljeef ja geoloogiline ehitus

Põltsamaa ja Adavere möödasõidud paiknevad Kesk-Eesti lavatasandikul, alamsiluri dolomiidil, mis on liustiku poolt kulutatud ja millele on kuhjunud saviliivmoreen ning liivsavimoreen. Reljeef on suhteliselt tasane, kohati leidub voorelaadseid künkiseid. Pinnakatte paksus jääb alla 5 meetri. Maapinna kõrgus on Põltsamaa möödasõidul 59 kuni 65 meetrit ja Adavere möödasõidul 61 kuni 67 meetrit. Väikese pinnakatte paksuse ja intensiivse põllumajandustootmise tõttu on enamik projekteeritavast maanteelõigust Adavere-Põltsamaa nitraaditundlikul alal (vt Joonis 6) ning kaitsmata põhjaveega alal (vt Joonis 8), kus on ka põhjavee ülevoolu piirkond. Selle tõttu on soovituslik vältida tee rajamist süvendisse lubjakivis.



Joonis 6. Nitraaditundliku ala kaart. Allikas: Maa-amet

5.2. Maardlad

Projektala algusosas asub kohaliku tähtsusega Vitsjärve-Jalametsa (Vistjärve-Jalametsa) turbamaardla kolmes osas. Projekteeritav maanteelõik ületab maardla 4. ploki, kus on hästilagunenud turvas keskmise kihipaksusega 1,25 m – vt Joonis 7.

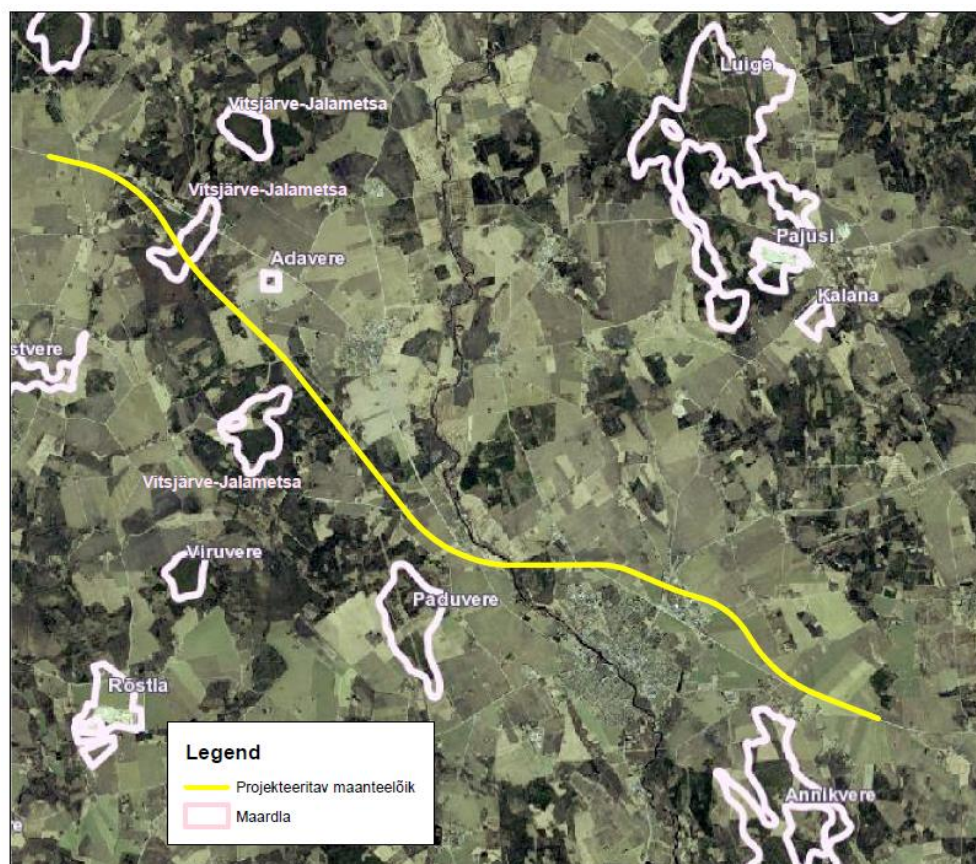
Projekteeritavast maanteelõigust ca 1 km kaugusele jääb Adavere kohaliku tähtsusega dolokivi maardla, mille keskmine ehitusdolokivi kihi paksus on 6,92 m.

Projekteeritavast maanteelõigust ca 1 km kaugusele jääb Paduvere kohaliku tähtsusega turbamaardla.

Projekteeritavast maanteelõigust ca 800 meetri kaugusele jääb Annikvere kohaliku tähtsusega turbamaardla.

Ühelegi nimetatud maardlale ei ole moodustatud mäeeraldist ega antud välja kaevandamislubasid.

Projekteeritava teelõigu ehituseks võimalike karjääride ja ehitusmaavarade kättesaadavuse ja varustuskindluse teemat KMH käigus ei käsitleta, sest vajalike materjalide hankimise üle otsustab riigihanke tulemusena välja selgitatav ehitusettevõtja. Kõigi karjääride avamisele on eelnenud keskkonnamõju hindamine või -eelhindamine, mille käigus on muuhulgas võetud arvesse materjali veost tekkivad keskkonnamõjud tehniliselt võimalikuks maksimaalses mahus. Selle, millisest karjäärist sobiv ehitusmaavara objektile tuuakse, otsustab ehitusettevõtja lähtudes majanduslikest kaalutlustest.

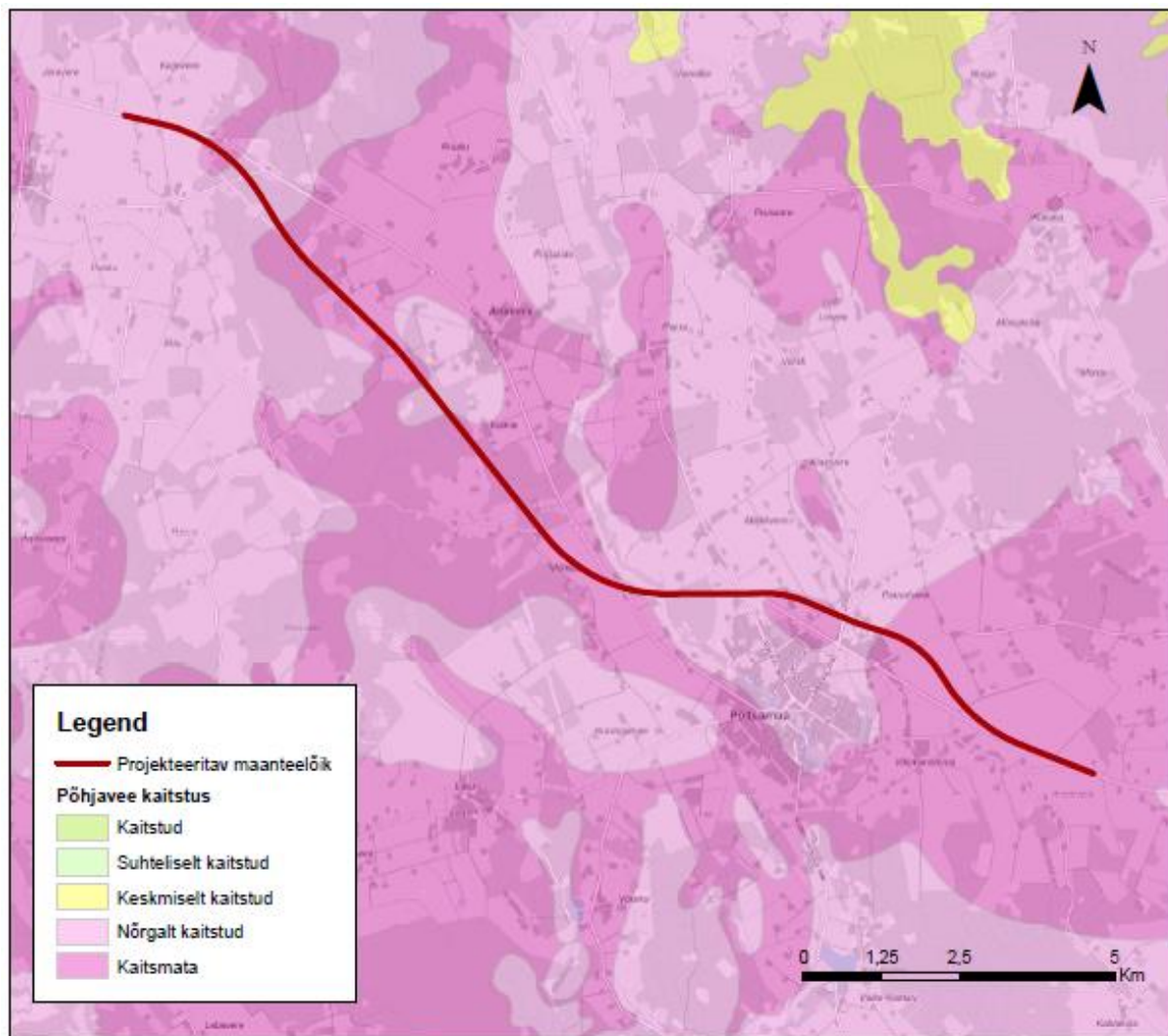


Joonis 7. Maardlad ja mäeeraldised projekteeritava teelõigu ümbruses

5.3. Põhja – ja pinnavesi

Põhjavee kaitstus

Projekteeritav teelõik asub alal, kus maapinnalt esimese aluspõhjalise veekompleksi põhjavesi on looduslikult kaitsmata või nõrgalt kaitstud – vt Joonis 8.



Joonis 8. Põhjavee kaitstuse kaart. Allikas: Maa-amet

Pinnaveekogud

Ülevaate koostamisel on kasutatud Keskkonnaregistri andmeid.

Projekteeritav Adavere ümbersõit ristub Kalme külas Räsna ojaga (VEE1132000) (vt Joonis 9). Räsna oja veekaitsevööndi ulatus on 10 meetrit, ehituskeeluvööndi ulatus 50 meetrit ja piiranguvööndi ulatus 100 meetrit. Tegemist on avalikult kasutatava veekoguga, mille kaldal on 4 meetri laiune kallasrada. Oja valgala suurus on üle 25 km².

Projekteeritav Põltsamaa ümbersõit ristub Mõhküla külas Põltsamaa jõega (VEE1030000) (vt Joonis 10). Põltsamaa jõgi kuulub lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistusse,

ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS. Alus: LKS § 53 lg 1

millel on vastavalt LKS § 51 lg 1 keelatud uute paisude rajamine ja olemasolevate paisude rekonstrueerimine ulatuses, mis tõstab veetaset ning veekogu looduslikku sängi ja hüdrogeoloogilise režiimi muutmine. Eeltoodust tulenevalt tuleb kavandatava tegevuse tööde (sh silla ehitamine) käigus vältida jõe kallaste sellist kahjustamist, mis võiks tuua kaasa erosiooni ja pinnase kandumise veekogusse ning seeläbi halvendada elutingimusi jões. Põltsamaa jõe veekaitsevööndi ulatus on 10 meetrit, ehituskeeluvööndi ulatus 50 meetrit ja piiranguvööndi ulatus 100 meetrit. Tegemist on avalikult kasutatava veekoguga, mille kaldal on 4 meetri laiune kallasarada. Silla ehitamine nõuab VeeS § 196 lg 2 p 4 kohaselt registreeringu või VeeS § 187 p 10 veeloa olemasolu (sõltub veekogusse paigutatavate tahkete ainete mahust). Tegevuse registreerimiseks tuleb esitada Keskkonnaametile vastav taotlus. Lähtudes registreeringu taotluse andmetest otsustab Keskkonnaamet, kas vajalik on veeloa olemasolu või registreering. Projekteerimise ja keskkonnamõju hindamise käigus täpsustatakse kas ja millises mahus uputatakse veekogusse tahkeid aineid ning millised on selle tegevuse võimalikud keskkonnamõjud.

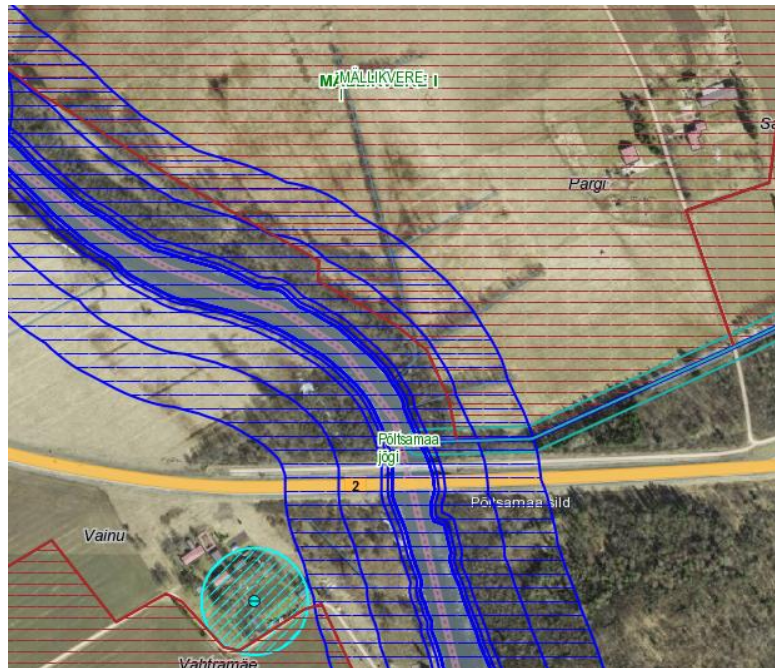
Pauastvere külas ristub projekteeritav Põltsamaa ümbersõit Alastvere peakraaviga (VEE1034200) (vt Joonis 11). Alastvere peakraavi veekaitsevööndi ulatus on 10 meetrit. Tegemist ei ole avaliku ega avalikult kasutatava veekoguga, valgala suurus on alla 25 km².

Vastavalt looduskaitseseaduse § 38 lg 4 ei laiene ranna ja kalda ehituskeeluvööndi piirang muuhulgas maaparandussüsteemile ja maakaabelliinile ning § 38 lg 5 järgi kehtestatud detailplaneeringuga või kehtestatud üldplaneeringuga kavandatud tehnovõrgule ja -rajatisele, avalikult kasutatavale teele jne.

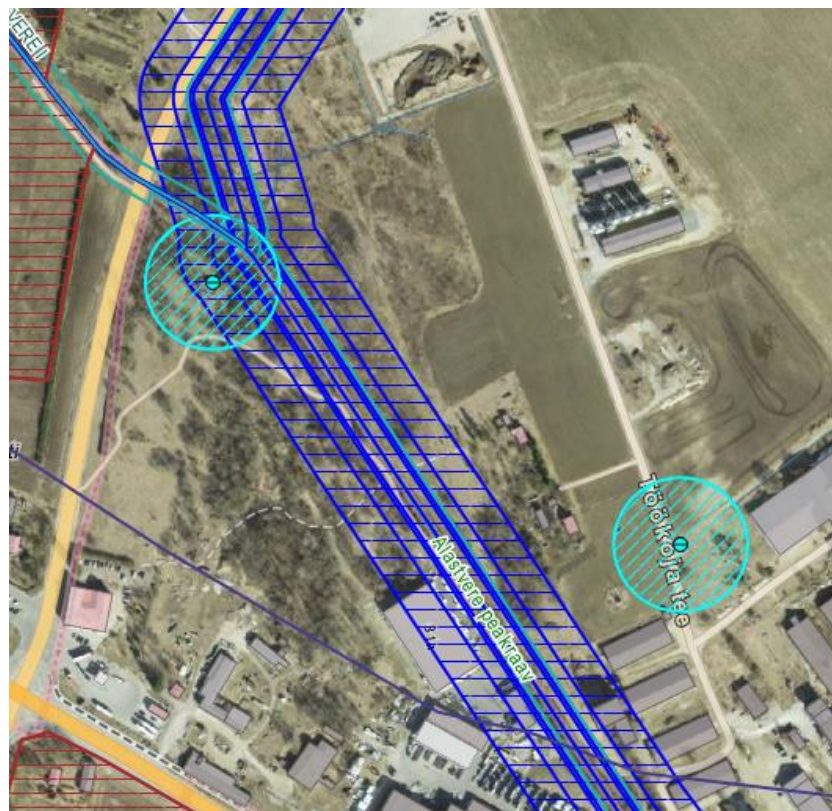


Joonis 9. Räsna oja paiknemine projekteeritava maantee piirkonnas. Veekogude kaitsevööndid on tähistatud tumesinisega. Allikas: Maa-ameti kitsenduste kaardirakendus, 02.09.2020

ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS. Alus: LKS § 53 lg 1



Joonis 10. Põltsamaa jõe paiknemine projekteeritava maantee piirkonnas. Veekogude kaitsevööndid on tähistatud tumesinisega. Allikas: Maa-ameti kitsenduste kaardirakendus, 02.09.2020



Joonis 11. Alastvere peakraavi paiknemine projekteeritava maantee piirkonnas. Veekogude kaitsevööndid on tähistatud tumesinisega. Allikas: Maa-ameti kitsenduste kaardirakendus, 02.09.2020

Olemasolevad puurkaevud

Projektilale lähimad puurkaevud Keskkonnaregistri andmetel on:

- puurkaev PRK0011630 (Asukoht katastriüksusel 61605:001:2430) – sanitaarkaitseala 50 m.
- puurkaev PRK0017439 (Asukoht katastriüksusel 61605:001:0277) -sanitaarkaitseala 50 m.
- puurkaev PRK0008597 (Asukoht katastriüksusel 61701:004:0004)-sanitaarkaitseala 50 m.
- puurkaev PRK0011984 (Asukoht katastriüksusel 61605:001:0322) – sanitaarkaitseala 50 m.

5.4. Taimestik ja loomastik

5.4.1. Taimestik

Projekti alal vahelduvad metsad, rohumaad ja põllualad. Adavere möödasõidu maastikus on suurem osakaal erinevate suurustega metsaaladel. Suuremad metsaalad paiknevad teelõigu esimestel kilomeetritel ja lõigu lõpuosas, kus asub ka piirkonna olulisim ulukite liikumispiirkond. Enim on naadi kasvukohatüübi metsi, kus domineerivad kuusk ja kask aga ka angervaksa ja tarna kasvukohatüübi metsi, kus puistu moodustavad kask, hall lepp, haab ja mänd. Enamus metsi on võrdlemisi tiheda alusmetsaga. Keskosas kulgeb teelõik põllumajandusmaastikes ja mosaiikmaastikes, kus põllumaad vahelduvad asustusaladega.

Põltsamaa möödasõit läbib valdavalt avamaastikke ning seal on suhteliselt suur haritavate põllumajandusmaade osakaal.

5.4.2. Loomastik

Projekti alal vahelduvad metsad, rohumaad ja põllualad, mis pakuvad suhteliselt häid elupaiku paljudele ulukiliikidest. Ulukiseire andmetel⁴ on planeeringualal esindatud põder, metskits, pruunkaru, rebane, kährikkoer, kobras, hunt, ilves, halljänes, punahirv, metsnugis, kivinugis, mink ja tuhkur. Vaheldusrikas maastik pakub elupaiku nii mosaiikmaastike, avamaastike, metsamaastike kui ka soomaastike linnuliikidele.

Maanteeameti tellimusel viib Rewild OÜ eraldiseisvalt läbi loomastiku seire. Loomastiku seire käigus selgitatakse välja täpsustatud nõuded loomapääsude tegemiseks. Eelprojekti ja keskkonnamõju hindamise koostamisel arvestatakse seire tulemustega.

5.5. Roheline võrgustik

Piirkonna roheline võrgustik (Joonis 12) ehk rohevõrgustik on määratud 2017. aastal kehtestatud Järvamaa maakonnaplaneering 2030+ ja Jõgeva maakonnaplaneering 2030+ põhjal võttes aluseks varasemad maakondade teemaplaneeringud. ÜP-dega täpsustatakse maakonnaplaneeringuga määratud rohevõrgustikku valla tasandile ning seatakse üldised kasutustingimused, mis peavad tagama rohevõrgustiku toimimise. Põltsamaa valla ÜP koostamise protsessis toimus rohevõrgustiku oluline korrigeerimine⁵. Suurimaks muutuseks on rohevõrgustiku elementide piiride korrigeerimine

⁴ „Ulukiasurkondade seisund ja kütmissisooitus“, Keskkonnaagentuur 2016, 2017, 2018, 2019

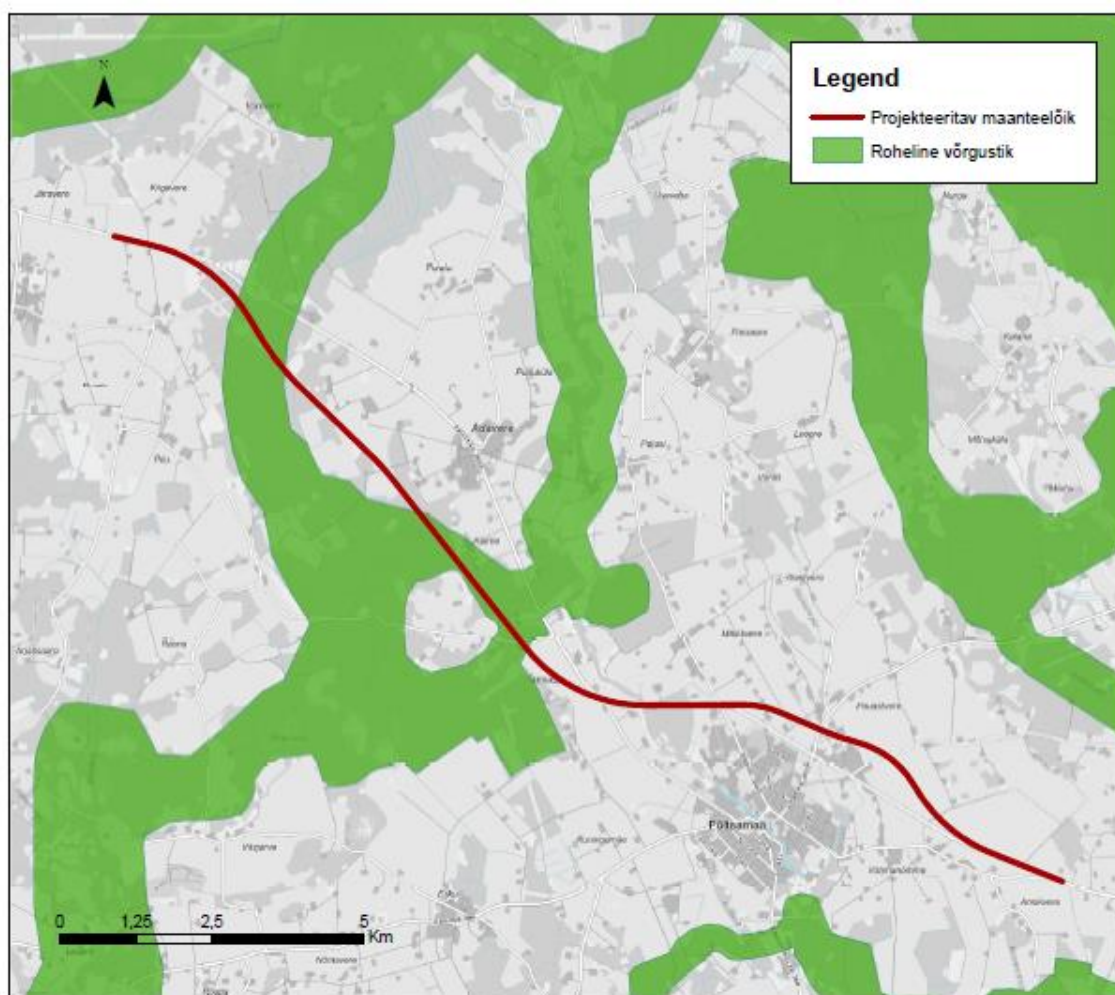
⁵ Põltsamaa valla rohevõrgustiku analüüs, Skepast&Puhkim OÜ, 2019

ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS. Alus: LKS § 53 lg 1

arvestades maastiku iseloomu. Rohevõrgustiku analüüsis on Adavere möödasõidu koridori lõikumised rohevõrgustiku elementidega määratud konfliktikohtadeks.

Teelõiguga ristuvad järgmised rohelise võrgustiku elemendid:

- Adaverest loodes asuv riigi tasandi rohekoridor (K1)
- Adaverest edelas asuv kohaliku tasandi tuumala (T3).



Joonis 12. Rohevõrgustiku paiknemine projekteeritava tee piirkonnas Järvamaa ja Jõgeva maakonnaplaneering 2030+ põhjal

5.6. Kaitstavad loodusobjektid

5.6.1. Natura 2000 võrgustiku alad ja hoiualad

Projekteeritavast maanteelõigust 3 km raadiuses ei ole ühtegi Natura 2000 võrgustikku kuuluvat ala ega hoiuala. Arvestades linnu- ja loodusalade ning hoiualade kaugust ei avalda kavandatav tegevus mõju Natura 2000 võrgustiku aladele ega hoiualadele.

5.6.2. Kaitstavad liigid

Joonis 13 ja Joonis 14 on EELISE (september 2020) andmed kaitstavate taimeliikide kasvukohtade ja kaitstavate loomaliikide elupaikade ning vääriselupaikade kohta. I ja II kategooria liikide täpsete leiukohtade andmete avalikustamine lubatud ei ole (LKS 53 § lg 1). Seetõttu koostatakse avalikustamiseks KMH programmist eraldi versioon millest I ja II kategooria liikide leiukohasid puudutav informatsioon on eemaldatud.

LKS kohaselt arvatakse I kaitsekategooriasse liigid, mis on Eestis haruldased, esinevad väga piiratud alal, vähestes elupaikades, isoleeritult või väga hajusate asurkondadena ja liigid, mis on hävimisohus, mille arvukus on inimtegevuse mõjul vähenenud, elupaigad ja kasvukohad rikutud kriitilise piirini ja väljasuremine Eesti looduses on ohutegurite toime jätkumisel väga tõenäoline. I kaitsekategooria liikide kõikide teadaolevate elupaikade või kasvukohtade kaitse tagatakse kaitsealade või hoiualade moodustamise või püsielupaikade kindlaksmääramisega.

LKS kohaselt arvatakse II kaitsekategooriasse liigid, mis on ohustatud, kuna nende arvukus on väike või väheneb ning levik Eestis väheneb ülekasutamise, elupaikade hävimise või rikkumise tagajärjel ja liigid, mis võivad olemasolevate keskkonnategurite toime jätkumisel sattuda hävimisohu. II kaitsekategooria liikide vähemalt 50 protsendi teadaolevate ja keskkonnaregistris registreeritud elupaikade või kasvukohtade kaitse tagatakse kaitsealade või hoiualade moodustamise või püsielupaikade kindlaksmääramisega lähtuvalt alade esinduslikkusest.

LKS kohaselt arvatakse III kaitsekategooriasse liigid, mille arvukust ohustab elupaikade ja kasvukohtade hävimine või rikkumine ja mille arvukus on vähenenud sedavõrd, et ohutegurite toime jätkumisel võivad nad sattuda ohustatud liikide hulka. III kaitsekategooria liikide soodsa seisundi tagatakse vähemalt 10 protsendi teadaolevate ja keskkonnaregistris registreeritud elupaikade või kasvukohtade kaitsealade või hoiualade moodustamise või püsielupaikade kindlaksmääramisega lähtuvalt alade esinduslikkusest.

Adavere alevikus asub III kaitsekategooria linnuliigi valge-toonekurg (*Ciconia ciconia*) elupaik. Projekteeritavast maanteelõigust jääb elupaik ca 2 km kaugusele.

Adavere aleviku keskuses on kaitsealune park, Adavere mõisa park (KLO1200466). Pargi pindala on 6,3 ha ja see jääb projekteeritavast maanteelõigust ca 2 km kaugusele.

Pajusi külas on Põltsamaa jõel ja Liivoja veehoidlal II kaitsekategooria nahkhiireliigi veelendlane (*Myotis daubentonii*) elupaik. Projekteeritavast maanteelõigust jääb elupaiga välispiir lähimas kohas rohkem kui 2 km kaugusele.

Kalme külas asub III kaitsekategooria linnuliigi valge-toonekurg (*Ciconia ciconia*) elupaik. Projekteeritavast maanteelõigust jääb elupaik ca 1,5 km kaugusele. Teine Kalme külas asuv valge-toonekure elupaik jääb projekteeritavast maanteelõigust ca 500 meetri kaugusele.

Põltsamaa linna kesklinnas asuvad kolm kaitsealust parki: Uue-Põltsamaa mõisa park (KLO1200489) pindalaga 8,3 ha, Vana-Põltsamaa mõisa park (KLO1200491) pindalaga 5,0 ha ja Kõrdiööbiku park (KLO1200472) pindalaga 5,4 ha. Loetletud parkide välispiirid jäävad projekteeritavast teelõigust lähimas punktis ca 3 km kaugusele.

Vana-Põltsamaa mõisa pargis on III kaitsekategooria linnuliigi kodukakk (*Strix aluco*) elupaik. Projekteeritavast maanteelõigust jääb elupaiga välispiir lähimas punktis ca 3,5 km kaugusele.

ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS. Alus: LKS § 53 lg 1

Põltsamaa jõe org on osaliselt II kaitsekategooria nahkhiireliikide põhja-nahkhiir (*Eptesicus nilssonii*), pargi-nahkhiir (*Pipistrellus nathusii*), veelendlane (*Myotis daubentonii*) ja tiigilendlane (*Myotis dasycneme*) elupaik. Projekteeritavast maanteelõigust jääb elupaiga välispiir lähimas kohas ca 3 km kaugusele.

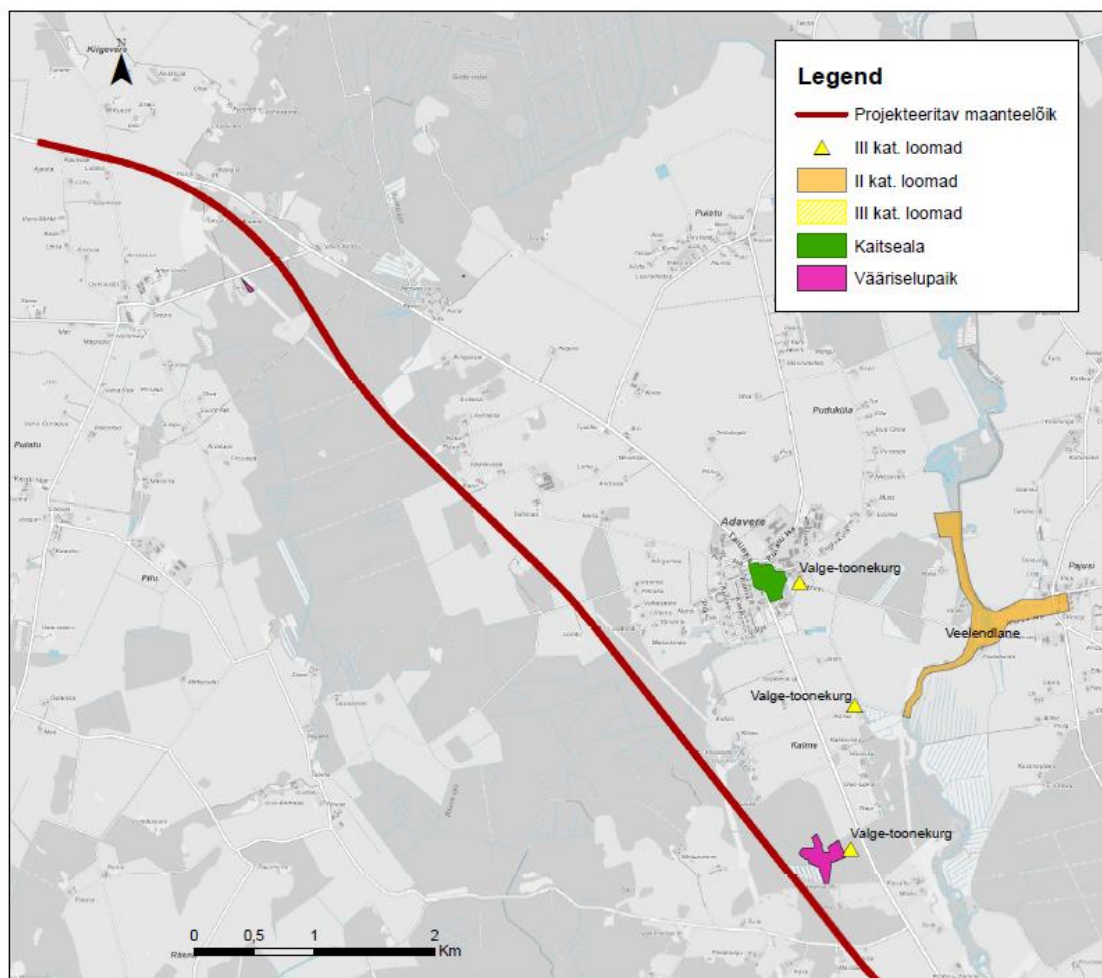
Kalikülas asub olemasolevast maanteelõigust ca 150 meetri kaugusel III kaitsekategooria linnuliigi valge-toonekurg (*Ciconia ciconia*) elupaik. Projekteeritava maanteelõigu lõpust jääb elupaik ca 3 km kaugusele.

Keskkonnaregistris registreeritud vääriselupaigad (VEP) on kantud [Joonis 13](#) ja [Joonis 14](#). Projekteeritavale maanteelõigule lähimad vääriselupaigad asuvad Järva valla Imavere külas ning Põltsamaa valla Kalme külas.

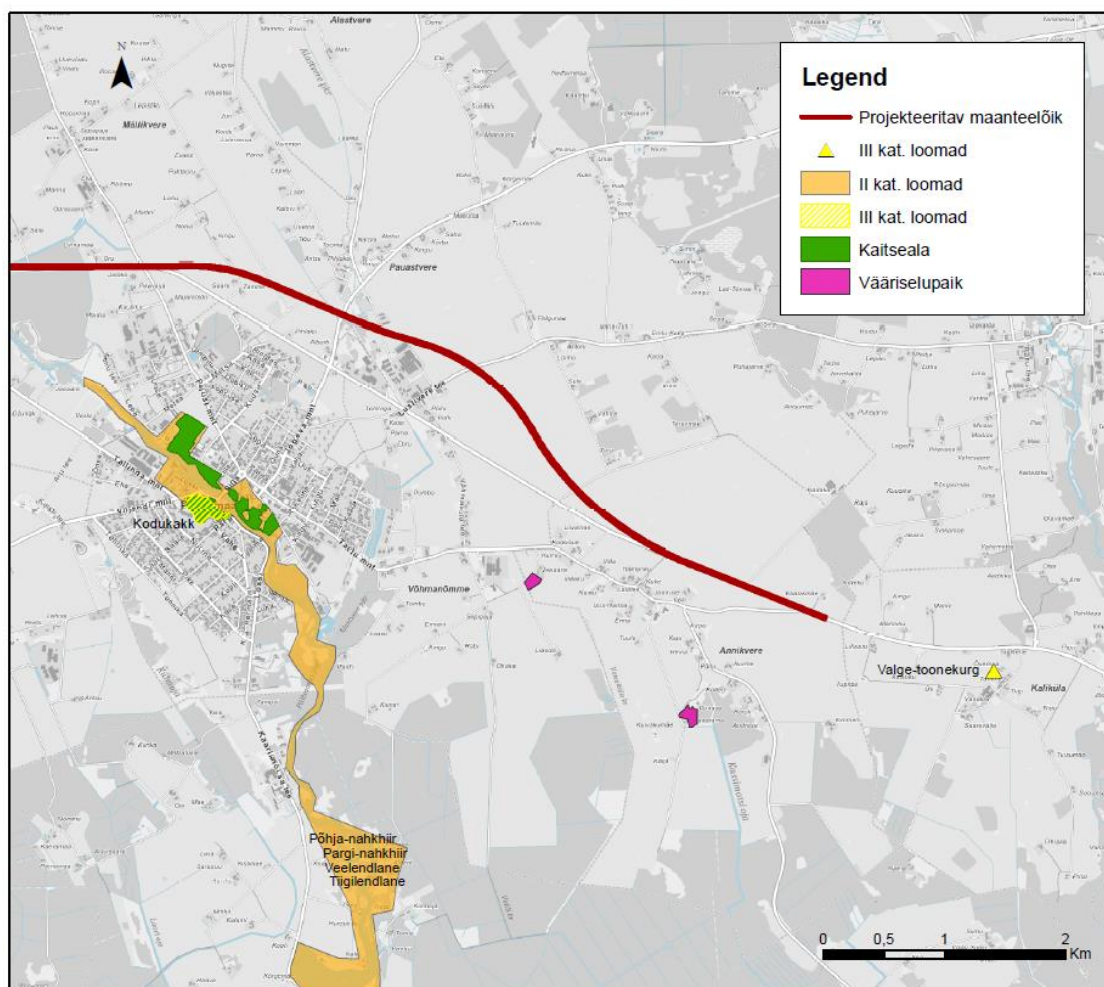
Imavere külas asub VEP registrikoodiga nr. VEP206266. VEP-i põhitüüp on lehtmetsa naadi kasvukohatüüp. VEP-i pindala on 0.28 ha.

Kalme külas asuva VEP-i registrikood on VEP204418. VEP-i põhitüüp on haaviku naadi kasvukohatüüp. Tegemist on rohke surnud puude ja lamapuiduga metsalaga. VEP-i pindala on 6,4 ha.

Kõigi kaitstavate taime- ja loomaliikide ning VEP-ide asukohad ning ökoloogilised vajadused võetakse keskkonnamõju hindamisel arvesse ning võimalik mõju neile tuuakse välja KMH aruandes.



Joonis 13. Kaitstavate taime- ja loomaliikide ning VEP-ide asukohad projekteeritava Adavere möödasõidu piirkonnas



Joonis 14. Kaitstavate taime- ja loomaliikide ning VEP-ide asukohad projekteeritava Põltsamaa möödasõidu piirkonnas

5.7. Välisõhu seisund, müra ja vibratsioon

Välisõhu saastamine

Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa põhimaantee trassi muutumine viib edaspidi liikluse Põltsamaa linnast ja Adavere kaugemale, väheneb liikluskoomus, suureneb liiklusohutus ning seeläbi ka saasteainete heide välisõhku. Lisaks paranevad tulevikus eeldatavasti transpordivahendite tehnilised omadused ja seisund tervikuna, mis samuti aitab vähendada liiklusest tulenevat saastet.

Transpordist tulenevad saasteained võivad kahjustada inimeste tervist eeskätt teede vahetus läheduses. Teelt lähtuvate negatiivsete mõjude vähendamiseks on Ehitusseadustikuga sätestatud tee kaitsevööndi nõue ja selle ulatus erinevate tee liikide puhul⁶. Tegevuse kavandamisel tee vahetusse lähedusse peab tegevuse arendaja arvestama liiklusest põhjustatud negatiivsete mõjudega.

Müra mõju

⁶ eRT: <https://www.riigiteataja.ee/akt/105032015001?leiaKehtiv>

ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS. Alus: LKS § 53 lg 1

Müra normtasemete kehtestamisel lähtutakse vastavalt Keskkonnaministri 16.12.2016 määrusest nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ päevasest (7.00–23.00) ja öisest (23.00–7.00) ajavahemikust ja mürakategooriast. See, milline lubatud müratase välisõhus mingile alale kuulub sõltub sellest, millisesse mürakategooriasse ala kuulub (määratakse vastavalt ÜP maakasutuse juhtotstarbele). Koostatava Põltsamaa valla ÜP-ga määratakse järgmised mürakategooriad (ÜP seletuskirja ptk 6.3):

- virgestusrajatiste maa-alad - I kategooria;
- elumumaa, haridusasutuste, tervishoiu- ja sotsiaalhoolekandeasutuste alad ning rohealad - II kategooria;
- ühiskondliku hoone maa-alad⁷ – IV kategooria;
- äri ja tootmise maa-alad - V kategooria;
- liikluse maa-alad – VI kategooria.

Tööstus- ja liiklusrumale kehtivad erinevad normtasemed (vt Tabel 2).

Tabel 2. Müra normtasemed. Allikas: Keskkonnaministri 16.12.2016 määrus nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“

Müra kategooria	Müra piirväärtus, dB	Müra sihtväärtus, dB
	<i>Liiklusmüra</i>	<i>Liiklusmüra</i>
I kategooria - virgestusrajatiste maa-alad ehk vaiksed alad	55 päeval 50 öösel	50 päeval 40 öösel
II kategooria - haridusasutuste, tervishoiu- ja sotsiaalhoolekande-asutuste ning elamu maa-alad, maatulundusmaa õuealad, rohealad	60 ja 65 ¹ päeval 55 ja 60 ¹ öösel	55 päeval 50 öösel
III kategooria - keskuse maa-alad	65 ja 70 ¹ päeval	60 päeval
IV kategooria - ühiskondlike hoonete maa-alad	55 ja 60 ¹ öösel	50 öösel

¹ müratundliku hoone teepoolisel küljel

Vibratsioon

Sotsiaalministri 17. mai 2002. a määrusega nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“ on kehtestatud üldvibratsiooni piirväärtused, pidades silmas eelkõige inimeste ja eluhoonete kaitset. Uutele projekteeritavatele elamute, ühiselamute ja hoolekandeasutustele, koolieelsete lasteasutuste elu-, rühma- ja magamistubadele kehtestatud üldvibratsiooni piirväärtused on 79 dB päeval ja 76 dB öösel.⁸

Eelprojekti koostamise käigus viiakse läbi mürataseme modelleerimine vastavalt projekti lahendusele ja vajadusel (olulise mõju ilmnemisel) rakendatakse leevendavaid meetmeid mürataseme leviku piiramiseks. Mürauuringu tulemusi kajastatakse KMH aruandes.

⁷ Kõik muud alad, mis ei kuulu II kategooriasse

⁸ eRT: <https://www.riigiteataja.ee/akt/110061>

5.8. Kultuurimälestised

Kultuurimälestis on riigi kaitse all olev kinnis- või vallasasi või selle osa või asjade kogum või terviklik ehitiste rühm, millel on ajalooline, arheoloogiline, etnograafiline, linnaehituslik, arhitektuuriline, kunstiline, teaduslik, usundilooline või muu kultuuriväärtus. Kultuurimälestiste kaitset reguleerib muinsuskaitseseadus⁹.

Muinsuskaitseamet on oma 20.07.2020 kirjaga nr 5.1-17.6/1526-1 edastanud Maanteeametile seisukoha, mille kohaselt tuleb eelprojekti KMH käigus läbi viia arheoloogiline uuring (MuKS § 31 lg 3), mis hõlmaks maastiku- ja vanade kaartide analüüsi ning nende põhjal arheoloogilist leiret. Mõju hindamisel kultuurimälestistele võetakse käesolevas KMH-s aluseks arheoloogilise uuringu tulemused.

Arheoloogilise leiu tunnustega asja¹⁰ leidmisel ehitustööde tegemise käigus on leidja kohustatud säilitama leiu ja leiukoha muutmata kujul. Leiust tuleb viivitamata teatada Muinsuskaitseametile. Leitud asi jäetakse kuni ametile üleandmiseni leiukohta. Leidja võib leitud asja leiukohast eemaldada ainult ameti nõusolekul või juhul, kui asja säilimine satub ohtu. Arheoloogilist leidu ei tohi puhastamise, haljastamise, murdmise, väljakaevamise või muul teel rikkuda ega selle üksikuid osi üksteisest eemaldada.¹¹

Projekteeritavast teelõigust lähemal kui 500 meetrit kultuurimälestisi registreeritud ei ole – vt Joonis 15 ja Joonis 16. Projekteeritavale teelõigule lähimad kultuurimälestised on:

- ohvrikivi 9560
- asulakoht 9369
- asulakoht 9336

KMH koostamisel arvestatakse ka muu kultuuripärandiga, mis jääb kavandatava maantee käsitusalasasse, sealhulgas:

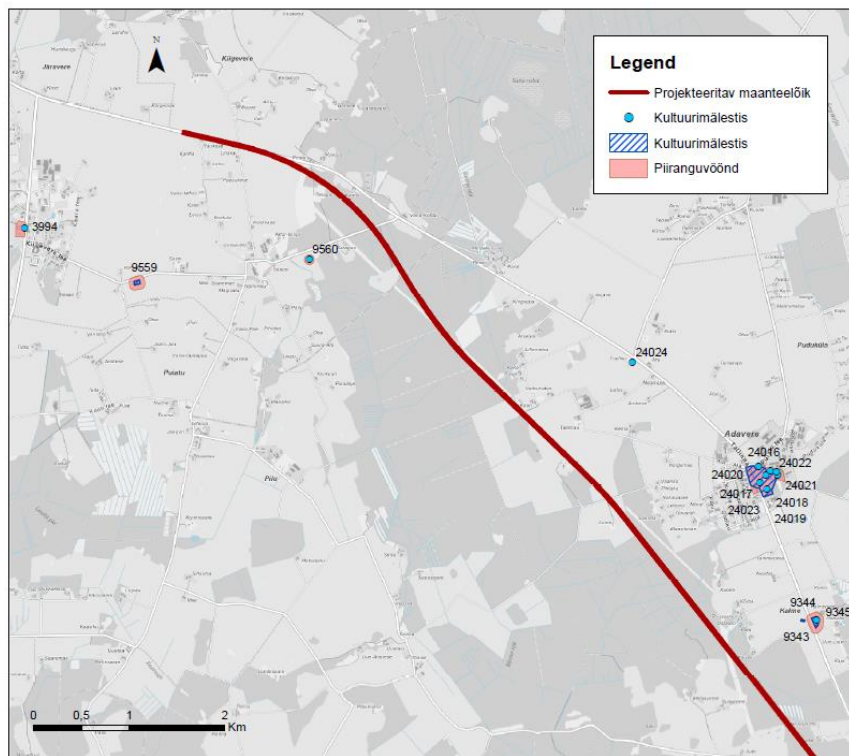
- Moonakamaja (pärandkultuuri objekti kood 616:MOM:005);
- Lombi talukoht (kood 616:TAK:016);
- Muda mets (kood 616:KON:002);
- Läti (Lätti, ka Bernardshof) karjamõis (Adavere mõis);
- Mällikvere (Melligfer) kõrvalmõis (Uue-Põltsamaa mõis);
- Mõhküla (Mochküll) karjamõis (Vana-Põltsamaa mõis).

⁹ eRT: <https://www.riigiteataja.ee/akt/119032019013>

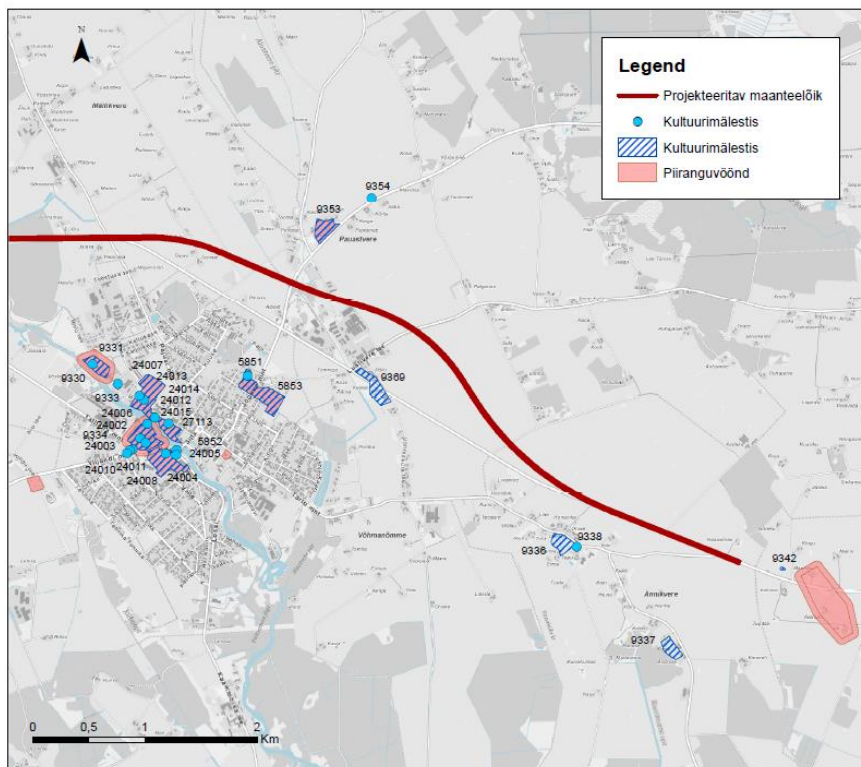
¹⁰ Muinsuskaitseseaduse § 24 lg 1: Arheoloogiline leid on maasse, maapinnale, ehitisse, veekogusse või selle põhjasetetesse ladestunud või peidetud arheoloogiline, sealhulgas ajaloolise, kunstilise, teadusliku või muu kultuuriväärtusega inimtekkeline ese või esemete kogum, millel ei ole omanikku või mille omanikku ei ole võimalik kindlaks teha.

¹¹ Muinsuskaitseseaduse § 27 lg 1–3, eRT: <https://www.riigiteataja.ee/akt/119032019013>

ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS. Alus: LKS § 53 lg 1



Joonis 15. Kultuurimälestised projekteeritava Adavere möödasõidu piirkonnas. Allikas: Maa-ameti kaardirakendus ja Kultuurimälestiste Riiklik Register



Joonis 16. Kultuurimälestised projekteeritava Põltsamaa möödasõidu piirkonnas. Allikas: Maa-ameti kaardirakendus ja Kultuurimälestiste Riiklik Register

5.9. Asustus ja maakasutus

Asustatud punktidest läbib projekteeritav teelõik Järva maakonnas Imavere küla, Jõgeva maakonnas Kalme küla, Mõhküla, Mällikvere küla ja Võhmanõmme küla ning Põltsamaa linna. Hetkel olemasolev maanteelõik läbib Adavere alevikku ja Põltsamaa linna. Projekteeritavate ümbersõitudega suunatakse peamine liiklusvoog (sh rasketransport) tiheasustusaladest eemale, mistõttu on kavandataval tegevusel positiivne mõju tiheasustusalale. Ümbersõitudega väheneb müratase ja õhusaaste ning paraneb liiklusohutuse olukord aleviku elamualadel.

Joonis 17 on ohtlike ettevõtete ohualade ulatused Maa-ameti kaardirakenduse andmete põhjal. Projekteeritava Adavere möödasõidu lähedusse Imavere külas jääb Maa-ameti ohtlike ettevõtete kaardirakenduse andmete kohaselt C-kategooria ohuga ettevõtte Airok OÜ Mägede viljakuivati vedelgaasipaigaldis. Lähtudes ettevõttes käideldavatest kemikaalidest (propaan-butaan) võib eeldada, et tegemist on nii soojuskiirguse kui ülerõhu ohualaga. Ohuala raadius on 382 meetrit ja see ei ulatu projekteeritava teelõiguni.

Projekteeritava Põltsamaa möödasõidu lähedusse jääb ka C-kategooria ohuga ettevõtte Alexela AS Põltsamaa tankla. Lähtudes ettevõttes käideldavatest kemikaalidest (bensiin, diislikütus ja propaan-butaan) võib eeldada, et tegemist on nii soojuskiirguse kui ülerõhu ohualaga. Ohuala raadius on 434 meetrit ja see ulatub projekteeritava teelõiguni.

Projekteeritav Põltsamaa möödasõit läbib C-kategooria ohuga ettevõtte Vedelgaas OÜ Mällikvere PÜ viljakuivati vedelgaasipaigaldise ohuala. Lähtudes ettevõttes käideldavatest kemikaalidest (propaan-butaan) võib eeldada, et tegemist on nii soojuskiirguse kui ülerõhu ohualaga. Ohuala raadius on 382 meetrit.

Käitiste ohualade ulatused määratakse riskianalüüsis käideldavate kemikaalide üheaegselt hoiustatava kemikaalide koguse ja kemikaalide omaduste põhjal. Juhul, kui hoiustavate kemikaalide nomenklatuur või kogused muutuvad, siis võib muutuda ka ohuala ulatus.

Projekteeritav maanteelõik ristub ka Jõgeva ja Põltsamaa linnasid läbi Lustivere ja Pudivere ühendava C-kategooria gaasitorustikuga, mille valdaja on Adven Eesti AS.

Kemikaaliseaduse § 32 sätestab erinõuded ehitiste projekteerimisel. Projekteerimistingimuste ja ehituslubade andmisel tuleb arvestada käitisest lähtuvate asjaoludega. Seejuures tuleb muuhulgas:

- kindlaks teha doominoefektiga käitised;
- arvestada olemasoleva käitise läheduses paiknevaid ehitisi, nagu liiklusmagistraalid, kui nende paigutus võib suurendada suurõnnetuse riski või selle tagajärgede raskust;
- säilitada ohutuse tagamiseks vajalik vahemaa käitise ning võimaluse korral peamiste transpordiliinide vahel;
- rakendada olemasolevas käitisel vajaduse korral lisameetmeid;
- tagada suurõnnetuse riski või selle tagajärgede raskuse suurenemisel avalikkuse ja käitisest lähtuva õnnetuse mõju piirkonda jääda võivate isikute teavitamine.

Ohtliku ettevõtte ohualasse ehitise kavandamisel tuleb ehitusprojekt esitada Päästeametile kooskõlastamiseks (KeMS § 32 lg 4 p 3). Päästeamet hindab kooskõlastamisel, kas:

ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS. Alus: LKS § 53 lg 1

- 1) kavandatav planeering või ehitis suurendab suurõnnetuse riski või õnnetuse tagajärgede raskust;
- 2) õnnetuse ennetamiseks kavandatud meetmed on piisavad;
- 3) enne planeeringu kehtestamist või ehitusloa andmist peab käitist käitav isik ettevõtte asukohajärgsele kohaliku omavalitsuse üksusele ja Päästeametile esitama lisainformatsiooni.



Joonis 17. Ohtlike ettevõtete ohualade välispiiride ulatus projekteeritava maanteelõigu suhtes.
Allikas: Maa-ameti kaardirakendus

5.10. Teed

Põhimaantee nr 2 Tallinn–Tartu–Võru-Luhamaa kuulub üleeuroopalisse transpordi-võrgustikku TEN-T. Euroopa teedevõrgus kannab maantee tähistust E263. Maantee ühendab Eesti Vabariigi pealinna Lõuna-Eestiga ja Luhamaa piiripunktiga.

Käesoleva KMH käigus käsitletakse rajatavat maanteelõiku km 108,1 – 128,1 lõigul Adavere-Põltsamaa. Lõik saab alguse Järva maakonnas Imavere külas ning lõppeb Jõgeva maakonnas Annikvere külas suubumisega olemasolevale maanteele.

Põhimaantee nr 2 liiklussagedus on Teeregistris jaotatud mitmeks lõiguks. Liiklussageduste andmed on toodud Tabel 3.

Tabel 3. Põhimaantee nr 2 liiklussagedused projekteeritava maanteelõigu piirkonnas

Algus km	Lõpu km	AKÖL	SA		VAAB		AR	
			[%]	a/ööp	[%]	a/ööp	[%]	a/ööp
109,997	118,555	7604	88	6596	2	212	10	796
118,555	123,268	7870	84	6522	5	460	11	888
123,268	126,923	7199	85	6028	3	266	12	905
126,923	135,214	7321	85	6154	3	265	12	902

Projekteerimise käigus viidi läbi liiklusuuring (Skepast&Puhkim OÜ 2020) mille käigus teostati muuhulgas liiklusloendused, liiklusproгноos ja kergliikluse vajaduse hindamine. Joonis 18 on liiklussagedused 2020. ja 2048. aastal liiklusuuringu põhjal.



Joonis 18. Liiklussagedused AKÖL 2020/2048 (a/h) põhimaanteel

5.11. Maaparandussüsteemid

Adavere möödasõidu osas läbib projektala järgmise maaparandussüsteeme:

- LASSI koodiga 2103480020080, ehitise kood 002;
- KARUALLIKA/TTP646 koodiga 2103000010240, ehitise kood 001;
- RAJA 1 koodiga 6113200020170, ehitise kood 001;
- RAJA 1 koodiga 6113200020110, ehitise kood 002;

ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS. Alus: LKS § 53 lg 1

- AIDA koodiga 6113200021010, ehitise kood 001.

Põltsamaa ümbersõidu osas läbi projektala MP süsteeme:

- MÄLLIKVERE I koodiga 2103000010940 ehitise kood 002, 003;
- MÄLLIKVERE I koodiga 2103000010950 ehitise kood 001;
- MÄLLIKVERE II koodiga 2103000010920 ehitise kood 001;
- MÄLLIKVERE I koodiga 2103420020070, ehitise kood 001;
- PARDI koodiga 2103420020060, ehitise kood 001;
- PARDI koodiga 2103420020050, ehitise kood 001;
- PARDI koodiga 2103420020040, ehitise kood 001;
- PARDI koodiga 2103420020030, ehitise kood 001.

Maaparandussüsteemide andmed täpsustatakse projekteerimise käigus, projektlahenduse koostamisel arvestatakse maaparandussüsteemide toimimise vajadusega.

6. Hindamismetoodika kirjeldus

Uurimistööd

Projekteerimise käigus viiakse läbi rida uurimistöid, mille tulemusi kasutatakse ka KMH läbiviimisel, järelduste tegemisel ning põhjendatud vajadusel leevendus- ja seiremeetmete väljatöötamisel:

- geodeetilised uurimustööd teostatakse mahus, mis võimaldab projekti eesmärgi täitmist;
- geotehnilised uurimustööd teostatakse asukohas ja mahus, mis võimaldab teemaplaneeringus toodud maantee, kogujateede, juurdepääsuteede, ristmike ja rajatiste projekteerimist;
- hüdroloogilised uuringud ja arvutused teostatakse mahus, mis võimaldab sildade projekteerimist. Selleks modelleeritakse veetase rajatavate sildade asukohas;
- liiklusuuringu ja prognoosi käigus analüüsitakse senist liiklust, viiakse läbi täiendavad liiklusloendused ning koostatakse liiklusprognoos;
- olemasolevate üld- ja detailplaneeringute väljaselgitamise käigus selgitatakse antud maanteelõigu piirkonnas kehtestatud ja koostamisel olevad üld- ja detailplaneeringud ning arvestatakse nendega põhiprojekti koostamisel;
- mürauring käsitleb olemasolevat, ehituse järgset ja prognoositavat olukorda vastavalt keskkonnaministri 16.12 2016. a määrusele nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ toodud tingimustele ja toob välja müratõkete rajamise vajadusega kohad ning rajatavate müratõkete parameetrid. Müratõkkeid rajatakse vaid eluhoonena kasutusluba omavate hoonetele, mille kontroll toimub Ehitisregistri alusel [1];
- paralleelselt eelprojekti koostamisega viiakse Maanteeameti tellimusel eraldiseisvalt läbi loomastiku seire- „ Riigitee nr 2, km 90–142, Mäo-Pikknurme ulukiseire“ – töövõtja Rewild OÜ;
- arheoloogiline uuring, mis hõlmab maastiku- ja vanade kaartide analüüsi ning nende põhjal arheoloogilist leiret. Töövõtja selgub KMH programmi menetluse jooksul.

KMH läbiviimisel lähtutakse Eestis ja Euroopa Liidus kehtivate asjakohaste õigusaktide nõuetest. Mõjude olulisuse tuvastamisel lähtutakse eelkõige õigusaktides määratud normidest, nende puudumisel ekspertarvamusest. Peamine menetlust suunav õigusakt on keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus (KeHJS)¹². KMH aruande koostamisel järgitakse KeHJS-e §-s 20 esitatud nõudeid.

KMH läbiviimisel kasutatakse Keskkonnaministeeriumi juhendmaterjale: „Keskkonnamõju hindamine. Juhised menetluse läbiviimiseks tegevusloa tasandil“¹³ jt asjakohaseid metoodilisi juhendeid. Samuti võetakse keskkonnamõju hindamisel arvesse keskkonnamõju hindamise alaseid teadmisi ja üldtunnustatud hindamismetoodikat.

KMH käigus analüüsitakse, hinnatakse ja võrreldakse looduskeskkonna (põhjavesi, pinnavesi, sademevesi, sh valingvihmad, pinnas, kaitstavad loodusobjektid, taimestik, loomastik, rohevõrgustik jms), kultuurilise keskkonna ning sotsiaal-majanduslikke (inimeste tervis, heaolu ja vara, välisõhu kvaliteet, müraolukord, vibratsioon) tegureid ning tuuakse esile nende omavahelised seosed.

¹² Elektrooniline Riigi Teataja – <https://www.riigiteataja.ee/akt/121122011015>

¹³ Koostaja: K. Peterson; Keskkonnaministeerium 2007; vt Keskkonnaministeeriumi koduleht: http://www.envir.ee/sites/default/files/kmh_juhend_180407_peterson.pdf

ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS. Alus: LKS § 53 lg 1

Eeldatavalt tekkivaid mõjusid hinnatakse vastavalt mõjude suurusele, kestvusele (lüh- ja pikaajalisus), mõjude iseloomule, kumulatiivsusele ning mõjude olulisusele.

Kasutatav hindamismetoodika põhineb kvalitatiivsel ja kvantitatiivsel hindamisel, mille hulka kuuluvad:

- teemakohase kirjanduse ja muude asjakohaste dokumentide läbitöötamine;
- varasemate piirkonna kohta koostatud uuringute, analüüside ja aruannete läbitöötamine;
- kavandatava tegevusega kaasneva mürataseme modelleerimine;
- ekspertarvamused mõju olulisuse selgitamiseks;
- konsultatsioonid olulist teavet omavate asutustega;
- konsultatsioonid üldsuse ja kolmandate osapooltega.

KMH käigus:

- kirjeldatakse kavandatavaid tegevusi ja võrreldakse võimalikke alternatiivseid lahendusi;
- hinnatakse kavandatava tegevusega kaasnevaid võimalikke olulisi keskkonnamõjusid (mõju võimaliku olulisuse eelhindang tehakse KMH programmi mahus, mõju olulisust täpsustatakse KMH aruande koostamise käigus), määratletakse mõjude ulatus;
- pööratakse tähelepanu piirkonna senisest ja kavandatavast maakasutuse spetsiifikast tulenevatele probleemidele ja valdkondadele: müraolukord, välisõhu seisund, veerežiim ja vee kvaliteet, roheline võrgustik, elamualade paiknemine jms;
- hinnatakse võimalikke kumulatiivseid mõjusid;
- analüüsitakse kavandatava tegevuse seoseid strateegiliste planeerimisdokumentidega;
- antakse soovitusel võimalike negatiivsete mõjude vältimiseks ja leevendamiseks.

Lähtudes kavandatava tegevuse eesmärgist ja käsitletavast maa-alast KMH aruande koostamise käigus:

- 1) analüüsitakse kavandatava tegevuse võimalikke alternatiive, juhul kui projekteerimise või mõju hindamise käigus tekib vajadus neid välja töötada;
- 2) hinnatakse kavandatava tegevuse võimalikku olulist mõju käsitusala looduskeskkonnale, keskkonnaseisundile ja elanikele, samuti kultuurilisele keskkonnale ning võimaliku mõjuala ulatuses väljaspool kavandatava tegevuse ala sõltuvalt mõjuallikast ja mõjutatavatest keskkonnanelementidest.

KMH käigus arvestamisele kuuluvad lähtematerjalid vt KMH programmi ptk 10. KMH läbiviimisel tuginetakse suures osas varem koostatud uuringutele ja analüüsidele ning käsitusala hõlmavatele varasematele asjakohastele materjalidele.

KMH käigus selgitatakse välja kavandatavad tegevused, millel võib eeldatavasti olla oluline negatiivne mõju.

Keskkonnamõju on *oluline*, kui see võib:

- eeldatavalt ületada mõjuala keskkonnataluvust,

ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS. Alus: LKS § 53 lg 1

- põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi või
- seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara.¹⁴

KMH aruandes esitatakse kavandatava tegevuse elluviimisega kaasneva olulise negatiivse keskkonnamõju vältimiseks ja leevendamiseks kavandatud meetmed.

Otsene mõju avaldub tegevuse otsestes tagajärgedes tegevusega samal ajal ja kohas. Arvestatakse nii toimimisega kaasnevaid kui ka hädaolukordadega seotud mõjusid ning käsitletakse nii soovimatuid negatiivseid kui ka positiivseid mõjusid.

Kaudne mõju kujuneb keskkonnaelementide omavaheliste põhjus-tagajärg seoseahelate kaudu. See võib avalduda vahetust tegevuskohast eemal ning mõju võib välja kujuneda alles pikema aja jooksul.

On erinevad asjaolud, mis mõjutavad konkreetseid kavandatava tegevusega seotud otseseid, kaudseid ja kumulatiivseid mõjusid ning mõjude interaktiivsust. Vastavalt sellele valitakse töö käigus praktiline(sed) ja sobiv(ad) meetodika(d) või nende kombinatsioonid, mille puhul on võimalik arvesse võtta mõju iseloomu, saadaolevate andmete olemasolu ja kvaliteeti ning aja ja muude ressursside olemasolu. Eeldatavate mõju prognoosimeetodite kirjeldus valdkondade kaupa vt Tabel 4.

Tabel 4. Eeldatavad mõjude prognoosimeetodid

Mõju valdkond	Mõju prognoosimeetod
Müra ja vibratsioon	Projekti koostamise käigus viiakse läbi mürauuring, sh kavandatava tegevusega kaasneva müra modelleerimine, mille tulemused võetakse aluseks müra mõju hinnangu andmisel. Modelleerimisel kasutatakse aktsepteeritud meetodikat, mille täpsem kirjeldus esitatakse KMH aruandes. Lisaks hinnatakse vibratsiooni tugevust ja levikut.
Välisõhk	Mõju ulatuse ja olulisuse hindamisel tuginetakse varasemate analoogsete objektide kohta koostatud hinnangutele ning eksperthinnangule, mille põhjal hinnatakse kavandatava tegevusega kaasneva välisõhu saaste levikut elamualadele vm tundlikesse piirkondadesse.
kaitstavad loodusobjektid	Hindamise aluseks on eelkõige keskkonnaregistri ja EELIS-e andmebaasi andmed, samuti kaitsealade kaitsekorralduskavade andmed. Vajaduse korral kasutatakse ka varasemate inventuuride ja uuringute andmeid. Mõju ulatuse ja olulisuse hindamisel tuginetakse kaardikihtide analüüsile ja eksperthinnangule. Arvesse võetakse kaitstavate loodusobjektide spetsiifikat ja taluvust erinevate mõjufaktorite suhtes.
Taimestik, loomastik ja rohevõrgustik	Hindamisel tuginetakse projektiga paralleelselt koostatavale ulukiuuringule ning varasematele eksperthinnangutele ja soovitustele. Taimestikule avalduva võimaliku mõju hindamiseks analüüsitakse erinevaid kaardimaterjale, kehtestatud ja koostamisel olevaid planeeringuid, kaitstavate alade kaitsekorralduskavasid ning andmebaase: metsaregister,

¹⁴ KeHJS § 2²; Elektrooniline Riigi Teataja: <https://www.riigiteataja.ee/akt/130122015018?leiaKehtiv>

ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS. Alus: LKS § 53 lg 1

Mõju valdkond	Mõju prognoosimeetod
	Eesti põhikaart, ortofoto, mullakaart, EELIS-e andmebaas, Eesti märgalade inventuur jms.
Maastik ja maakasutus	Ekspert hinnangu koostamisel lähtutakse projekteerimise käigus läbiviidavatest uuringutest (olemasolevate üld- ja detailplaneeringute väljaselgitamine, piirangute täpsustamine), olemasolevast teabest, Maa-ameti kaardirakendusest, planeeringutest jms. Kasutatakse kaardianalüüsi.
Põhja- ja pinnavesi, elanike veevarustus, sademevesi	Hindamise aluseks on projekteerimise käigus läbi viidavad geodeetilised, geotehnilised ja hüdroloogilised uurimistööd, keskkonnaregistri puukaevude ja veekogude andmebaasid, varasemate uuringute ja veemajanduskava andmed ning ekspertarvamus.
Mõju inimeste tervisele, heaolule ja varale	Hindamise aluseks on projekteerimise käigus teostatavad uuringud: liiklusuuring, olemasolevate üld- ja detailplaneeringute väljaselgitamine, piirangute täpsustamine, kergliiklusteede vajaduse hindamine. Samuti lähtutakse uuringutest ja ekspertarvamustest, mis annavad aluse hinnata mõju tervisele ja heaolule (müra, välisõhu saaste, liikumisvajadus jms).

7. Eeldatavalt kaasnev oluline keskkonnamõju

Keskkonnamõju on kavandatava tegevusega eeldatavalt kaasnev vahetu või kaudne mõju keskkonnale, inimese tervisele ja heaolule, kultuuripärandile või varale.

Keskkonnamõju on oluline, kui see võib eeldatavalt ületada mõjuala keskkonnataluvust, põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi või seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara.¹⁵

Käesolev peatükk sisaldab teavet kavandatava tegevuse eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõju, eeldatavate mõjuallikate, mõjuala suuruse ning mõjutatavate keskkonnaelementide kohta.

KMH läbiviimise käigus analüüsitakse kavandatavat tegevust eeldatavalt mõjutatava keskkonna kontekstis. Lähtudes sellest on määratletud eeldatavalt olulise negatiivse keskkonnamõjuga tegevused, mida käsitletakse edaspidi KMH aruandes.

7.1. Mõjuala ulatus ja KMH käsitusala

Mõjuala ulatus võib erinevate mõjufaktorite lõikes oluliselt erineda. Näiteks muutused inimeste liikumisteedes on piirkondliku mõjuga ja mõjutavad paljusid liiklejaid, müraolukorra muutumine mõjutab teekoridori lähedast ala kuni mitmesaja meetri kauguseni, teetrassi ehitusest tulenev elupaiga kadu on aga käsitletav väga lokaalses mõõtkes. Mõju ulatust tuleb seega hinnata iga mõjufaktori jaoks eraldi.

Mõju hindamisel arvestatakse mõjualana piirkonda kuni sellise kauguseni, nagu kavandatavast tegevusest tulenev oluline keskkonnamõju ulatub. Ühtlasi arvestatakse keskkonnamõju hindamisel seda, kui palju tee rekonstrueerimine/ehitamine hõlmab uusi alasid ehk millises ulatuses saab keskkond otseselt ja pöördumatult mõjutatud/muudetud. Tulemused esitatakse KMH aruandes.

Lähtudes kavandatava tegevuse kirjeldusest ja iseloomust ning tegevuse asukohast ei ole ette näha, et sellega võiks kaasneda piiriülene mõju ehk oluline negatiivne mõju mõnele naaberriigile.

7.2. Mõjuallikad

Mõjuallikate määratlemisel on lähtutud kavandatava tegevuse eesmärgist, iseloomust ja kirjeldusest (vt ptk 3). Sellest tulenevalt on võimalikeks mõjuallikateks eelkõige need maantee rekonstrueerimise ja kasutusega seotud tegevused, mis mõjutavad või võivad mõjutada olukorda rekonstrueeritava maantee ümbruses. Mõjuallikad on jaotatud ehitusaegseteks ja kasutusaegseteks.

Ehitusaegsed mõjuallikad:

- metsa raie – kaasneb teekoridori laiendamise ja loomisega; võimalik mõju taimestikule ja loomastikule;
- heited vette ja pinnasesse – võivad kaasneda liig- ja sademevee ärajuhtimisega ning avariiolekordadega; võimalik mõju pinnasele ja põhjaveele;

¹⁵ KeHJS § 2²; eRT: <https://www.riigiteataja.ee/akt/103072017014?leiaKehtiv>

ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS. Alus: LKS § 53 lg 1

- välisõhu saaste, peamiselt tolmu ja mustkatte paigaldamisega seotud lenduvad orgaanilised ühendid – kaasneb ehitustegevusega ja ehitusmaterjalide transpordiga; võimalik mõju inimese tervisele ja heaolule;
- müra – kaasneb ehitustegevusega ja ehitusmaterjalide transpordiga; võimalik mõju inimese tervisele ja heaolule;
- vibratsioon - kaasneb ehitusmasinate tegevusega; võimalik mõju inimese varale;
- jäätmete – kaasneb ehitusmaterjalide kasutuse ja ehitusmasinate tööga;
- piirkonna veerežiimi muutmine;
- ressursikasutus – on seotud ehitusmaterjali kohaleveo ja kasutamisega;
- avariilukorrad – võivad kaasneda ehitusmasinate tööga.

Kasutusaegsed mõjuallikad:

- müra – kaasneb liiklusega rekonstrueeritud maanteel; võimalik mõju inimese tervisele ja heaolule;
- heited vette ja pinnasesse – võivad kaasneda liig- ja sademevee ärajuhtimisega ning avariilukordadega; võimalik mõju pinnasele ja põhjaveele;
- valgus – ebaõige lahenduse korral võib kaasneda valgusreostus, mõju olulisus sõltub projektlahendusest; võimalik mõju elustikule ning inimeste heaolule.

7.3. Mõjutatavad keskkonnanähtused lähtudes eeldatava mõju olulisusest

Mõjutatavate keskkonnanähtusedena käsitletakse neid objekte, alasid ja valdkondi, mis on kavandatava tegevuse eeldatavas mõjualas ning mida kavandatav tegevus võib mõjutada mõjuallikate (vt ptk 7.2) kaudu.

7.3.1. Pinnas ning põhja- ja pinnavesi

Kavandava tegevuse potentsiaalseteks olulisemateks tagajärgedeks on ehitusaegne heide vette (nt ehitusmaterjalide ja pinnase sattumine vooluveekogusse sildade ehituse ajal) ja pinnasesse. Tahkete ainete uputamise võimalikud mahud selguvad projekteerimise käigus. Vältida ei saa avariilukordade tekkimist ehitustehnika kasutamisel.

Rekonstrueeritava maanteelõigu geodeetilised, geotehnilised ja hüdroloogilised uuringud on teostatud projekteerimise käigus. Ehitusprojekti koostamisel tuleb lähtuda vastavate uuringute tulemustest ning vältida põhja- ja pinnavee reostamist. Projektlahendusega tuleb kavandada meetmed, et võimalikke saasteaineid ei satuks keskkonda olulisel määral, sest see võib mõjutada piirkonna põhja- ja pinnavee seisundit.

KMH käigus analüüsitakse ehitus- ja kasutusaegseid mõjusid vooluveekogudele. Seejuures selgitatakse:

ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS. Alus: LKS § 53 lg 1

- millised mõjud kaasnevad sildade ehitusega täpsemalt ja milliseid leevendusmeetmeid (nt kalade kude- ja rändeajad) on vaja mõjude minimeerimiseks rakendada;
- kas sillad võivad põhjustada vooluveekogude hüdroloogilise režiimi olulist muutumist ning kallaste ja teerajatiste uhtumist;
- kas sildade juures on planeeritud silla-alune kallasrada piki jõge;
- kas sildade konstruktsioonid tagavad vooluveekogude kallastel takistamatud liikumisvõimalused inimestele ja loomadele ka kõrgveeseisu ajal.

Vooluveekogude vee kvaliteedi säilitamiseks pööratakse tähelepanu sademevee ärajuhtimise lahendusele. Teelt ärajuhitav sademevesi ei tohi põhjustada veekvaliteedi halvenemist (teelt võib kraavide kaudu jõuda sademeveega jõkke saasteaineid, sh raskemetalle). Kui KMH käigus selgub, et vooluveekogude vee kvaliteet võib halveneda, tuleb projektis välja töötada lahendused selle ärahoidmiseks.

Kavandatava tegevuse ehitus- ja kasutusaegset võimalikku mõju pinnasele ning põhja- ja pinnaveele hinnatakse KMH käigus, kui on olemas vastavate uuringute tulemused ja vastav projektlahendus.

7.3.2. Kaitstavad loodusobjektid

Mõju hindamisel arvestatakse kaitstavate liikide registreeritud elupaikade ja kasvukohtadega. Mõju kaitstavatele loodusobjektidele ja nende kaitse-eesmärkidele hinnatakse kogu ehitamiseks kasutataval maa-alal, ehitamiseks vajalikele tegevustele ning tee kasutamisel teeohutuse nõuete (nt külgnähtavus) tagamisele. Kaitstavate loodusobjektide kaitse-eesmärgid ja kaitsekord ning ehitusprojektiga ette nähtud tegevused peavad olema omavahel kooskõlas.

Kavandatava tegevuse võimalikku mõju kaitstavatele liikidele hinnatakse KMH käigus täpsemalt, kui on olemas vastav projektlahendus.

7.3.3. Taimestik ja loomastik

Piirkonna taimestikku mõjutab eelkõige maanteekoridori laiendamine – otsene ja pöördumatu kadu tee laienduse alla jääval alal ning maantee klassist tulenev kõrghaljastuse raie nähtavuskoridori alal.

Loomastikku võib mõjutada tee laiendamisega kaasnev liikumiskiirang ja ohtu sattumise võimalus (otsene mõju), aga ka sõidukite liikumisega ja nende poolt tekitatava müraga kaasnevad häiringud (kaudne mõju).

Kavandatava tegevuse võimalikku mõju taimestikule ja loomastikule hinnatakse täpsemalt KMH käigus, kui on olemas vastav projektlahendus.

7.3.4. Roheline võrgustik

Rohelise võrgustiku ja põhimaantee nr 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa projekteeritava lõigu omavaheliste konfliktide kohad määratakse asjakohaste planeeringute (vt ptk. 4) põhjal. Leevendavad meetmed konfliktide vähendamiseks või pehmemendamiseks saab määrata iga konkreetse konfliktikoha

ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS. Alus: LKS § 53 lg 1

jaoks tehtavate hinnangute alusel. Seega on konfliktide lahendamine antud juhul konkreetse projekti ülesandeks. KMH käigus tehakse ettepanekud olulist mõju leevendavate meetmete rakendamiseks.

7.3.5. Välisõhu seisund, müra ja vibratsioon

Tee ehitamisega kaasneb ehitusprotsesside ja ehitustehnika poolt tekitatud müra, vibratsiooni, tolmu ja lõhna levimine lähipiirkonda. Kasutusaegselt on võimalik mürataseme tõus teelõigu läheduses paiknevatel aladel tulenevalt sõidukiiruse tõusust, liikluskoormuse suurenemisest ning tee asukoha muutumisest (laienemine ja tee telgjoone muutumine teeõgvenduse piirkonnas).

Müra ja õhusaaste levik sõltub oluliselt kliimatilistest tingimustest (tuule kiirus ja suund, õhutemperatuur, õhuniiskus) ning on seetõttu pidevalt muutuv.

Meteoroloogilised tingimused nagu õhutemperatuur, tuule suund ja kiirus määravad ära saasteainete püsimise ja levimise õhus. Tuulise ilmaga on saasteainete kontsentratsioonid reeglina madalamad, mis on tingitud parematest hajumistingimustest. Mida tugevam tuul, seda rohkem on õhus turbulentsideid keeriseid ning seda kiiremini õhusaaste hajub. Oluline saaste hajumist soodustav tegur on ka päikesekiirgus, mis tekitab maapinna soojendamise kaudu tõusvaid õhuvoole. Seega tekivad kohalikud õhusaaste probleemid peamiselt ebasoodsatel ilmastikutingimustel. Välisõhu kaitse seaduse tähenduses on ebasoodsad ilmastikutingimused maapinnalähedases õhukihis saasteainete akumulereerumist soodustavad tingimused, nagu omavahelises koostoimes temperatuuri inversioon vahetult maapinnalähedases õhukihis, vertikaalse turbulentsi puudumine ja tuulekiirus null kuni kaks meetrit sekundis.

Projekteerimise käigus toimub kavandatava tegevusega kaasneva müra modelleerimine, mille käigus võetakse arvesse nii olemasolevat kui ka prognoositavat liiklussagedust ning vajaduse korral tehakse ettepanekud müra mõju vähendamiseks (nt müratõkete rajamiseks). KMH lähtub müra mõju hindamisel koostatavast mürauuringust.

Hinnang kavandatava tegevusega kaasnevale välisõhu olukorrale ja saastatuse (tolm, lõhnaained) levikule ning välisõhu kvaliteedi vastavusele kehtestatud piirväärtustega, samuti ehitustöödega kaasneva vibratsiooni mõjule, antakse KMH aruandes.

7.3.6. Mõju kultuuripärandile

KMH käigus hinnatakse mõju seoses kultuuripärandiga ja arheoloogilise kultuurikihi võimaliku esinemisega ja analüüsitakse selle mõju vältimise või leevendamise võimalusi ning tehakse ettepanekud sobivaima lahendusvariandi (leevendusmeetme) valikuks. Ehitus- ja kaevetöödel tuleb arvestada kultuuriväärtusega leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega. Mõju hindamise aluseks on koostatav arheoloogiline uuring (vt ptk. 6).

7.3.7. Mõju inimeste tervisele, heaolule ja varale

KMH kontekstis käsitletakse võimalikku mõju inimeste tervisele ja heaolule, lähtudes peamiselt joogivee ja välisõhu, sh müra, seisundist ning võimalikku füüsilist mõju inimeste varale. Mõjude hindamisel arvestatakse käsitusalas (eeldatavas mõjualas; vt ptk 7.1) jääva asustusega, kuid kui oluline mõju võib ulatuda kaugemale, siis käsitletakse mõju niikaugemale, kui see osutub vajalikuks.

Eeldatav mõju elanike joogiveevarustusele

Projekteeritava maanteelõigu lähiümbruses on peamiselt hajaasustus, kus elanike veevarustus on lahendatud eraldiseisvate kaevude baasil. Eelkõige lähtutakse mõju hindamisel keskkonnaregistrisse kantud puurkaevude andmetest (eeldatavalt on kõik piirkonna puurkaevud kantud keskkonnaregistrisse). Projekteeritava tee võimalikku mõjualasse jäävate olemasolevate salvkaevude asukohad selgitatakse välja projekteerimise käigus. Salvkaevude olemasoluga on võimalik arvestada, kui need on kantud topo-geodeetilisele alusplaanile. KMH aruandes antakse hinnang võimaliku olulise mõju kohta salvkaevudele.

Ei ole tõenäoline, et tee rekonstrueerimine mõjutab veetaset puurkaevudes. Projekteerimise käigus tuleb jälgida, et oleksid tagatud maanteele ja liiklussõlmedele lähemal asuvatele puurkaevudele määratud sanitaarkaitsealad.

Võimaliku mõju ulatust ja olulisust piirkonna veevarustusele täpsustatakse KMH käigus.

Välisõhu seisund ja müraolukord

Hinnang välisõhu seisundile ja müraolukorrale seoses kavandatava tegevusega antakse KMH aruandes (vt ptk 7.3.5). Nende hinnangute tulemustest lähtuvalt antakse hinnang ka selle mõju ulatuse ja olulisuse kohta inimeste heaolule ja tervisele.

Eeldatav mõju inimeste varale

KMH käigus antakse hinnang võimalikule füüsilisele mõjule inimeste varale (maantee laiendusel teemaa alla jääv maa, võimalik mõju olemasolevatele ehitistele jms).

Mõju hinnang inimeste varale ei sisalda ehitiste väärtuse võimalikku muutust rahalises mõttes, sest vara turuväärtuse või selle muutuse hindamine ei kuulu KMH ülesannete hulka.

Inimeste liikumisvõimaluste muutumine

KMH käigus käsitletakse mõju kohalikele elanikele seoses juurdepääsuteede asukohtade muutumisega, st kuidas inimesed tulevikus hakkavad valdade keskustesse või muudesse tömbekeskustesse liikuma. Lisaks antakse hinnang kiire abi juurdepääsude võimaluse muutumise kohta.

7.3.8. Jäätmete

Suuremal hulgal jäätmeid (ehitusjätmed, pakendid jms) tekib tee ehitamise käigus. Praktiliselt kogu vajalik ehitusmaterjal tuuakse ehitusplatsile mujalt. Ehitusjätmed koosnevad eeldatavasti metall- ja raudbetoonkonstruktsioonide kohale vedamiseks vajalikest pakenditest (nt puidust transpordialused ja -sõrestikud, kilepakendid, plastikust vm materjalist pakke- ja täitematerjal jms). Ehitusjätmete hulka tuleb lugeda ka võimalikud metallosade jäägid, ehituse käigus ajutiselt kasutatavad puitkonstruktsioonid jms. Ehitusmasinate hoolduse ja remondi käigus tekib samuti jäätmeid (purunenud detailid, kasutatud õlid, rehvid jms). Ehitustöölise tegevusega kaasneb olmejäätmete teke (pakendid, toidujätmed, segaolmejäätmed). Tee kasutusperioodil ei teki olulistest kogustes jäätmeid, sh ohtlikke jäätmeid.

Jäätmekäitlus ehitusobjektil tuleb korraldada vastavalt jäätmeseadusele, Järva valla ja Põltsamaa valla jäätmehoolduseeskirjale ja objekti keskkonnanohiukavale, määrata vastutajad ning tagada asjakohane

ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS. Alus: LKS § 53 lg 1
järelvalve (ehitustööde käigus) ja aruandlus. Ülaloodud aspekte arvesse võttes ja nõuetekohaselt
toimides on jäätmetega seonduv oluline negatiivne keskkonnamõju (sh piirkonna prügistamine ning
pinnase- ja põhjaveereostus) välditav.

8. KMH koostamise ja menetlemise ajakava

KMH ajakava koostamisel on aluseks KeHJS-ega sätestatud KMH menetlusetapid ja menetluseks ette nähtud aeg ning KMH läbiviimiseks, sh KMH programmi ja aruande koostamiseks vajalik aeg. Eeltoodud ajakava on esialgne ja selles võib tulla muudatusi.

Ajakava määramatus tuleneb muuhulgas sellest, et konsultandil ei ole võimalik ette näha KMH menetlustoimingute reaalsest kestvust, asjaomastelt asutustelt laekuvate seisukohtadega seotud töömahtu ning avalikustamistega kaasnevat töömahtu seoses laekunud ettepanekute, vastuväidete ja küsimustega. Tegelik ajakava sõltub menetlusprotsessi etappidele reaalselt kuluvast ajast. Hea töökorraldusega on tõenäoliselt võimalik lühendada KMH programmi ja aruande materjalide läbivaatamise kestust otsustaja/arendaja poolt ning teavitamistele kuluvat aega. Samuti ei viivita KMH läbiviija vajalike täienduste-täpsustuste siseseviimisel KMH programmi ja aruandesse põhjendamatult, kuid tuleb arvestada, et tööks vajalik aeg sõltub avalike väljapanekute ja avalike arutelude käigus esitatud ettepanekute, arvamuste ja vastuväidete hulgast ja sisust, mida ei ole võimalik prognoosida.

Kavandatava tegevuse KMH ning selle tulemuste avalikustamise eeldatav ajakava vt Tabel 5. Tabelis on *kursiivis* märgitud KeHJS-ega sätestatud tähtajad.

Tabel 5. KMH läbiviimise eeldatav ajakava

Tegevus	Periood, aeg	Täitja
KMH algatamine	16.06.2020	Maanteeamet
KMH eksperdirühm koos arendajaga (Maanteeamet) koostavad KMH programmi eelnõu	tööks vajalik aeg	Skepast&Puhkim, Maanteeamet
Arendaja esitab KMH programmi eelnõu otsustajale (Maanteeamet)	¹⁶	Maanteeamet
Otsustaja kontrollib KMH programmi vastavust nõuetele ja edastab selle asjaomastele asutustele seisukoha esitamiseks	<i>14 päeva jooksul KMH programmi saamisest</i>	Maanteeamet
Asjaomane asutus ¹⁷ esitab, lähtudes oma pädevusvaldkonnast, otsustajale KMH programmi kohta seisukoha	<i>30 päeva jooksul KMH programmi saamisest</i>	Asjaomased asutused (vt ptk 9.1)
Otsustaja vaatab seisukohad läbi ning annab arendajale ja juhteksperdile oma seisukoha KMH programmi asjakohasuse ja piisavuse kohta	<i>14 päeva jooksul asjaomaste asutuste seisukohtade saamisest</i>	Maanteeamet

¹⁶ Antud juhul on arendaja ja otsustaja sama asutus ning puudub vajadus selleks toiminguks eraldi aja planeerimiseks

¹⁷ KeHJS § 2³ lg 1: Asjaomased asutused on asutused, keda [...] kavandatava tegevuse rakendamisega eeldatavalt kaasnev keskkonnamõju tõenäoliselt puudutab või kellel võib olla põhjendatud huvi eeldatavalt kaasneva keskkonnamõju vastu.

ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS. Alus: LKS § 53 lg 1

Tegevus	Periood, aeg	Täitja
Eksperdirühm teeb koos arendajaga vajaduse korral KMH programmis parandused ja täiendused ning selgitab seisukohtade arvestamist või põhjendab arvestamata jätmist	tööks vajalik aeg (eeldatavalt ühe nädala jooksul otsustaja seisukoha saamisest	Skepast&Puhkim, Maanteeamet
Arendaja esitab otsustajale KMH täiendatud programmi	_18	Maanteeamet
Otsustaja kontrollib KMH parandatud ja täiendatud programmi ¹⁹	14 päeva jooksul programmi saamisest	Maanteeamet
Otsustaja teavitab KMH programmi avalikust väljapanekust ja avalikust arutelust	14 päeva jooksul kontrolli tulemuste selgumisest	Maanteeamet
Otsustaja korraldab KMH programmi avaliku väljapaneku	kestusega vähemalt 14 päeva	Maanteeamet
Avaliku väljapaneku käigus laekunud seisukohtade analüüs	tööks vajalik aeg ²⁰	Skepast&Puhkim, Maanteeamet
Arendaja koostöös otsustajaga korraldab KMH programmi avaliku arutelu	esimesel võimalusel pärast avaliku väljapaneku lõppu ja <u>seisukohtade analüüsimist</u>	Maanteeamet
KMH programmi täiendamine lähtudes avalikustamisel laekunud ettepanekutest ja vastuväidetest ning kirjadele ja küsimustele vastamine	30 päeva jooksul avaliku arutelu toimumisest	Skepast&Puhkim, Maanteeamet
Arendaja esitab KMH programmi otsustajale nõuetele vastavuse kontrollimiseks	_21	Maanteeamet

¹⁸ Antud juhul on arendaja ja otsustaja sama asutus ning puudub vajadus selleks toiminguks eraldi aja planeerimiseks

¹⁹ sealhulgas asjaomaste asutuste seisukohtade arvestamist või arvestamata jätmist, kaasates vajaduse korral menetlusse asjaomase asutuse, kelle seisukohta ei ole arvestatud

²⁰ Sõltub avaliku väljapaneku käigus esitatud ettepanekute, arvamuste ja vastuväidete hulgast ja sisust

²¹ Antud juhul on arendaja ja otsustaja sama asutus ning puudub vajadus selleks toiminguks eraldi aja planeerimiseks

ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS. Alus: LKS § 53 lg 1

Tegevus	Periood, aeg	Täitja
Otsustaja kontrollib KMH programmi vastavust nõuetele ja teeb programmi nõuetele vastavaks tunnistamise otsuse.	30 päeva jooksul KMH programmi saamisest	Maanteeamet
Otsustaja teavitab otsuse tegemisest menetlusosalisi ning avaldab teate Ametlikes Teadaannetes	14 päeva jooksul otsuse tegemisest	Maanteeamet
Ekspertühm viib läbi KMH koostab aruande (ja esitab selle arendajale)	tööks vajalik aeg.	Skepast&Puhkim
Arendaja esitab KMH aruande otsustajale	_22	Maanteeamet
Otsustaja kontrollib KMH aruande vastavust nõuetele ja edastab selle asjaomastele asutustele seisukoha esitamiseks	14 päeva jooksul KMH aruande saamisest	Maanteeamet
Asjaomane asutus esitab, lähtudes oma pädevusvaldkonnast, otsustajale KMH aruande kohta seisukoha	30 päeva jooksul KMH aruande saamisest	Asjaomased asutused (vt ptk 9.1)
Otsustaja vaatab seisukohad läbi ning annab arendajale ja juhteksperdile oma seisukoha KMH aruande asjakohasuse ja piisavuse kohta	14 päeva jooksul asjaomaste asutuste seisukohtade saamisest	Maanteeamet
Ekspertühm teeb koos arendajaga vajaduse korral KMH aruandes parandused ja täiendused ning selgitab seisukohtade arvestamist või põhjendab arvestamata jätmist	tööks vajalik aeg ²³	Skepast&Puhkim, Maanteeamet
Arendaja esitab otsustajale KMH täiendatud aruande	_24	Maanteeamet
Otsustaja kontrollib KMH parandatud ja täiendatud aruannet ²⁵	21 päeva jooksul aruande saamisest	Maanteeamet
Otsustaja teavitab KMH aruande avalikust väljapanekust ja avalikust arutelust	14 päeva jooksul kontrolli tulemuste selgumisest	Maanteeamet

²² Antud juhul on arendaja ja otsustaja sama asutus ning puudub vajadus selleks toiminguks eraldi aja planeerimiseks

²³ Sõltub asjaomaste asutuste poolt esitatud seisukohtadega seotud töömahust

²⁴ Antud juhul on arendaja ja otsustaja sama asutus ning puudub vajadus selleks toiminguks eraldi aja planeerimiseks

²⁵ sealhulgas asjaomaste asutuste seisukohtade arvestamist või arvestamata jätmist, kaasates vajaduse korral menetlusse asjaomase asutuse, kelle seisukohta ei ole arvestatud

ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS. Alus: LKS § 53 lg 1

Tegevus	Periood, aeg	Täitja
Otsustaja korraldab KMH aruande avaliku väljapaneku	<i>kestusega vähemalt 30 päeva</i>	Maanteeamet
Avaliku väljapaneku käigus laekunud seisukohtade analüüs	tööks vajalik aeg ²⁶	Skepast&Puhkim, Maanteeamet
Arendaja koostöös otsustajaga korraldab KMH aruande avaliku arutelu	esimesel võimalusel pärast avaliku väljapaneku lõppu	Maanteeamet
KMH aruande täiendamine lähtudes avalikustamisel laekunud ettepanekutest ja vastuväidetest ning kirjadele ja küsimustele vastamine	<i>30 päeva jooksul avaliku arutelu toimumisest</i>	Skepast&Puhkim, Maanteeamet
Arendaja esitab KMH aruande otsustajale nõuetele vastavuse kontrollimiseks	<i>27</i>	Maanteeamet
Otsustaja edastab KMH aruande asjaomastele asutustele kooskõlastamiseks		Maanteeamet
Asjaomane asutus, lähtudes oma pädevusvaldkonnast, kooskõlastab või jätab kooskõlastamata KMH aruande	<i>30 päeva jooksul aruande saamisest</i>	Asjaomased asutused (vt ptk 9.1)
Otsustaja kontrollib KMH aruande vastavust nõuetele ja teeb aruande nõuetele vastavaks tunnistamise otsuse.	<i>30 päeva jooksul kooskõlastuste saamisest</i>	Maanteeamet
Otsustaja teavitab otsuse tegemisest menetlusosalisi ning avaldab teate Ametlikes Teadaannetes	<i>14 päeva jooksul otsuse tegemisest</i>	Maanteeamet

²⁶ Sõltub avaliku väljapaneku käigus esitatud ettepanekute, arvamuste ja vastuväidete hulgast ja sisust

²⁷ Antud juhul on arendaja ja otsustaja sama asutus ning puudub vajadus selleks toiminguks eraldi aja planeerimiseks

9. Avalikkuse kaasamine ja ülevaade KMH programmi avalikustamisest

9.1. Kavandatava tegevuse elluviimisega seotud mõjutatud/huvitatud asutused ja isikud ning nende teavitamine

Ajaomased asutused ja isikud, keda kavandatav tegevus võib eeldatavalt mõjutada või kellel võib olla põhjendatud huvi selle tegevuse vastu – vt Tabel 6.

Tabel 6. KMH koostamisest mõjutatud ning huvitatud asutused ja isikud koos menetlusse kaasamise põhjendusega

Huvitatud asutus/isik	Kontaktandmed	Kaasamise põhjendus
Asjaomased asutused		
Keskkonnaamet	Narva mnt 7a, 15172 Tallinn info@keskkonnaamet.ee	KeHJS § 2 ³ lg 1 (kaitstavate loodusobjektide valitseja) KeHJS § 16 lg 3 p 2
Maa-amet	Mustamäe tee 51, 10621 Tallinn maaamet@maaamet.ee	KeHJS § 2 ³ lg 1 (riigimaa haldaja); KeHJS § 16 lg 3 p 2
Põllumajandusamet	Teaduse 2, 75501 Saku, Harjumaa pma@pma.agri.ee	KeHJS § 2 ³ lg 1 (maaparandussüsteemide haldaja); KeHJS § 16 lg 3 p 2
Terviseamet	Paldiski mnt 81, 10617 Tallinn kesk@terviseamet.ee	KeHJS § 2 ³ lg 1 (elanike tervise kaitse ja puhta elukeskkonna, sh müraolukorra eest vastutav asutus); KeHJS § 16 lg 3 p 2
Muinsuskaitseamet	Pikk 2, 10123 Tallinn info@muinsuskaitseamet.ee	KeHJS § 2 ³ lg 1 (kultuurimälestiste kaitsja); KeHJS § 16 lg 3 p 2
Päästeamet	Raua 2, 10124 Tallinn rescue@rescue.ee	KeHJS § 2 ³ lg 1 (päästetööde korraldaja) KeHJS § 16 lg 3 p 2
Keskkonnainspeksioon (KKI)	Kopli 76, 10416 Tallinn valve@kki.ee	KeHJS § 2 ³ lg 1 KeHJS § 16 lg 3 p 3

ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS. Alus: LKS § 53 lg 1

Huvitatud asutus/isik	Kontaktandmed	Kaasamise põhjendus
Järva Vallavalitsus	Pikk 56, Järva-Jaani alev, 73301 Järva maakond info@jarva.ee	KeHJS § 2 ³ lg 1 KeHJS § 16 lg 3 p 1
Põltsamaa Vallavalitsus	Lossi tn 9, Põltsamaa linn 48104 info@poltsamaa.ee	KeHJS § 2 ³ lg 1 KeHJS § 16 lg 3 p 1
Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	Suur-Ameerika 1, Tallinn, 10122 +372 6256342 info@mkm.ee	KeHJS § 2 ³ lg 1 (riigi majanduspoliitika ja majanduse arengukavade väljatöötamine ning elluviimine transpordi, liikluskorralduse (liiklusohutuse suurendamise ja liiklusvahendite keskkonnakahjulikkuse vähendamise) valdkonnas KeHJS § 16 lg 3 p 1
Rahandusministeerium	Suur-Ameerika 1, Tallinn, 10122 +372 6113558 info@rahandusministeerium.ee	KeHJS § 2 ³ lg 1 (riigi kinnisvara- ja osaluspoliitika kavandamine ja koordineerimine) KeHJS § 16 lg 3 p 3
Tehnilise taristu valdajad, riigimetsa haldaja		
Täpsustatakse projekteerimise käigus	-	tehnovõrkude valdajad, ehitusprojekti kooskõlastajad
Airok OÜ	Viljandi, Planeedi 10, 71020 airok@airok.eu	KeÜS § 46 lg 1 p 1 KeHJS § 16 lg 3 p 7 (ohukategooriaga ettevõtte)
Alexela AS	Roseni 11, 10111 Tallinn alexela@alexela.ee	KeÜS § 46 lg 1 p 1 KeHJS § 16 lg 3 p 7 (ohukategooriaga ettevõtte)
Vedelgaas OÜ	Võru 254, 50115 Tartu info@vedelgaas.ee	KeÜS § 46 lg 1 p 1 KeHJS § 16 lg 3 p 7

ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS. Alus: LKS § 53 lg 1

Huvitatud asutus/isik	Kontaktandmed	Kaasamise põhjendus
		(ohukategooriaga ettevõtte)
Adven Eesti AS	Kassi 13, 12618 Tallinn adven.eesti@adven.com	KeÜS § 46 lg 1 p 1 KeHJS § 16 lg 3 p 7
Riigimetsa Majandamise Keskus (RMK)	Toompuiestee 24, 10149 Tallinn rmk@rmk.ee	KeÜS § 46 lg 1 p 1 (riigimetsa haldaja) KeHJS § 16 lg 3 p 7
Kavandatava tegevuse piirkonna elanikud ja ettevõtted, laiem avalikkus, keskkonnaorganisatsioonid jms		
Eesti Keskkonnaühenduste Koda (EKO) ²⁸	info@eko.org.ee	KeHJS § 16 lg 3 p 5
Kavandatud tegevuse asukoha kinnisasjaga piirneva kinnisasja omanikud	<i>Otsustajal on vajalikud kontaktandmed olemas või ta hangib need vajadusel kohalikust omavalitsusest</i>	KeHJS § 16 lg 3 p 6; KeÜS § 46 lg 4
Isikud, kelle valduses olevat kinnisasja kavandatud tegevus mõjutab määral, mis ületab oluliselt tavapärast mõju	<i>Otsustajal on vajalikud kontaktandmed olemas või ta hangib need vajadusel kohalikust omavalitsusest.</i>	KeÜS § 46 lg 4; HMS § 31 lg 1
Laiem avalikkus, asjast huvitatud/mõjutatud isikud, nt piirkonna elanikud ja ettevõtted	-	KeHJS § 16 lg 3 p 7; põhjendatud huvi oma piirkonna keskkonna-seisundi vastu

Maanteeamet (otsustaja) teavitab eelnimetatud asjaomaseid asutusi, KOV- üksusi, tehnilise taristu valdajaid, Eesti Keskkonnaühenduste Koda, kavandatava tegevuse asukoha kinnisasjaga piirneva kinnisasja omanikke ning isikud, kelle valduses olevat kinnisasja kavandatud tegevus mõjutab määral, mis ületab oluliselt tavapärast mõju, KMH programmi ja aruande avalikust väljapanekust ja avalikust arutelust elektrooniliselt või liht- või tähtkirjaga (vt kontaktandmed Tabel 6).

Laiemat avalikkust (sh piirkonna elanikke ja ettevõtteid) teavitab Maanteeamet KMH programmi ja aruande avalikust väljapanekust ja avalikust arutelust järgmiselt:

- väljaandes Ametlikud Teadaanded;
- ühes üleriigilise levikuga või ühes kohaliku või maakondliku levikuga ajalehes;
- kavandatava tegevuse asukoha vähemalt ühes üldkasutatavas hoones või kohas (näiteks raamatukogu, kauplus, kool, bussipeatus);²⁹

²⁸ Valitsusväliseid keskkonnaorganisatsioone ühendav organisatsioon

²⁹ Otsustab Maanteeamet vastavalt otstarbekusele ja oma varasemale praktikale

- Maanteeameti veebilehel www.mnt.ee.

9.2. Ülevaade seisukohtadest KMH programmi kohta

Vastavalt KeHJS-e §-le 15¹ küsib Maanteeamet (otsustaja) programmi sisu kohta seisukohta kõikidelt asjaomastelt asutustelt (vt Tabel 6). Käesolevas peatükis antakse ülevaade KMH programmi kohta laekunud seisukohtadest ja nendega arvestamisest või arvestamata jätmise põhjendustest (vt Tabel 7). Läheldes sellest täiendati KMH programmi. Kõik laekunud seisukohad lisatakse KMH programmile.

Tabel 7. Ülevaade KMH programmi kohta laekunud seisukohtadest

Jrk nr	Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht KMH programmi kohta (lühendatult)	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta

9.3. Ülevaade KMH programmi avalikustamisest ja selle tulemustest

Täidetakse pärast avalikustamise toimumist.

10. KMH lähtematerjalid

Alljärgnevalt on toodud KMH läbiviimisel arvestamisele kuuluvate dokumentide ja olulisemate uuringute esialgne loetelu:

- Asjakohased riiklikud, maakonna ning valla arengukavad ja strateegiad
- Asjakohased õigusaktid
- Eesti Looduse infosüsteemi andmebaas EELIS
- Jõgeva maakonnaplaneering 2030+
- Järva maakonnaplaneering 2030+
- Järva valla üldplaneering
- Järvamaa, Jõgevamaa ja Tartumaa maakonnaplaneeringuid täpsustav teemaplaneering „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0"
- Keskkonnaregister
- Kultuurimälestiste riiklik register
- Maa-ameti X-GIS Geoportaali kaardirakendused (maakasutus, looduskaitse, kultuurimälestised, pärandkultuur, kitsendused, ohtlikud ettevõtted jms)
- Muud piirkonna kohta koostatud asjakohased uuringud ja analüüsid
- Piirkonna kaitsealade kaitse-eeskirjad ja kaitsekorralduskavad
- Piirkonna valgala veemajanduskava
- Põltsamaa valla üldplaneering
- Riigitee 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 111,5-131,5 asuva Adavere ja Põltsamaa möödasõidu eelprojekti koostamise tehniline kirjeldus, Maanteeamet 2019
- Riigitee 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 111,5-131,5 asuva Adavere ja Põltsamaa möödasõidu eelprojekti koostamine. Detailplaneeringute ja piirangute ülevaade, Skepast&Puhkim OÜ 2020
- Riigitee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 111,5-131,5 asuva Adavere ja Põltsamaa möödasõidu eelprojekti koostamine. Liiklusuuring, Skepast&Puhkim OÜ 2020
- Riigitee nr 2, km 90–142, Mäo-Pikknurme ulukiseire seirekava, Rewild OÜ 2020
- Teehoiukava aastateks 2020-2030
- Tegevuse kavandamiseks läbi viidud alusuuringud ja analüüsid

Nimekiri ei ole lõplik, see täieneb ja täpsustub KMH läbiviimise käigus lähtudes vastavate teemade käsitlemisel kasutatavatest täiendavatest allikatest. Osaliselt on KMH programmi koostamiseks kasutatud materjalide viited leitavad joonealuste viidetena. Kasutatud materjalide täpsustatud loetelu esitatakse KMH aruandes.