

Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel

Käesolevas dokumendis kasutatakse pädeva asutuse põhjendustes lühendite järgmisi lühendeid

nr	Õigusakt või dokument	Tekstis kasutatav lühend
1	Majandus- ja taristuministri 5.08.2015. a määrus nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisa „Maanteede projekteerimismid“.	Projekteerimismid
2	Majandus- ja taristuministri 25.06.2015. a määrus nr 72 „Riigiteede liigid ja riigiteede nimekiri“	Riigiteede liikide määrus
3	Ristmike vahekauguse ja nähtavusala määramise juhend. Kinnitatud Transpordiameti 11.03.2022 käskkirjaga nr 1.1-7/22/64. Kättesaadav Transpordiameti kodulehelt: https://transpordiamet.ee/riigiteede-juhendid#soidutee-ristloike-p	Ristmike juhend
4	Kergliiklustristu kavandamise juhend. Kinnitatud Transpordiameti 26.06.2022 käskkirjaga nr 1.1-7/22/113. Kättesaadav Transpordiameti kodulehelt: https://transpordiamet.ee/riigiteede-juhendid#kergliiklusteed	Kergliiklustristu juhend
5	Eesti standard EVS 843:2016 „Linnatänavad“	Linnatänavate standard

1. KOOSKÕLASTUSED

Jrk nr	Kaasatud kooskõlastaja	Kooskõlastuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud kooskõlastuse osas
1	Muinsuskaitseamet 21.12.2022 kiri nr 1-1.7/1915-1 Alus: Tartu–Nõo lõik läbib arheoloogiamälestist Asulakoht (reg nr. 13047)	<p>Muinsuskaitseametilt küsiti projekteerimistingimusi Riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4-152 asuva Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise ehitusprojekti koostamiseks. Muinsuskaitseameti arvamus ja tingimused on esitatud allpool.</p> <p>1.1 Teeprojekti käigus tuleb lähtuda muinsuskaitse üldpõhimõtetest (muinsuskaitseaduse; MuKS § 3), mille kohaselt on kultuuripärandi väärtustamine ja säilitamine ühiskonna ühine kohus. Kultuuripärandi kaitsel peavad mälestistele suunatud tegevused vähendama nende hävimise ohtu ning toetama väärtuste säilimist. Aladel, kus leidub arheoloogiapärandit (nii riigi kaitse all olevaid mälestisi kui ka teada olevaid, kuid mitte veel kaitse alla võetud muistiseid), tuleb pärandit maksimaalselt säästa ja säilitada ning lähtuda vähima võimaliku sekkumise põhimõtetest. Kui on vajadus teha arheoloogiline uuring, tuleb seda kavandades lähtuda minimaalse sekkumise põhimõttest (MuKS § 46 lg 3).</p> <p>1.2 Muinsuskaitseaduse järgi tehakse kinnisasjal, kus ameti andmeil võib ajalooliste allikate põhjal leiduda arheoloogilisi esemeid, inimluid või arheoloogiline kultuurikiht, keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse tähenduses keskkonnamõju hindamise käigus arheoloogiline uuring, seda ka seni mitte riigi kaitse alla jõudnud objektidel.</p> <p>1.3 Vastavalt Muinsuskaitseameti kokkuleppele Transpordiametiga 22.03.2021 tuleb suurte tee-ehitusprojektide koosseisus teostada arheoloogiline uuring kolmes etapis:</p> <ul style="list-style-type: none"> • KSH koostamise käigus tehakse planeeringu alal arheoloogilise uuringu I etapp (arhiiviuuring), et välja selgitada mitte kaitse all oleva arheoloogiapärandi esinemine ning määratleda tegevuskava II etapiks. I etapp on valminud 2022. aasta septembris (Vedru, G. 2022 „Aruanne arheoloogilisest kaugseirest riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4–152,0 asuva Tartu–Nõo lõigus ja km 152,0 – 169,6 asuva Nõo–Elva lõigus 2022. a“); • arheoloogilise uuringu II etapp (maastikuleire/eeluuring) näeb ette I etapil kindlaks tehtud muististe kontrolli maastikul ning hindamist, kas muistised ning kaitsealused arheoloogiamälestised jäävad ehitustööde alale ja vajavad arheoloogilisi uuringuid ehitustööde käigus. Sisuliselt on tegu arheoloogiliste eeluuringutega, mille tulemuste alusel saab hinnata edasiste uuringute vajadust, mahtu, meetodikat ja maksumust ning seda, kuhu oleks mõistlik rajatised planeerida, et kahju arheoloogiapärandile, sh väljakaevamistega seotud kulu, oleks minimaalne; • arheoloogilise uuringu III etapp näeb ette uuringuid (meetodiks arheoloogiline jälgimine, vajadusel arheoloogilised kaevamised) paikades, kus II etapi ehk eeluuringu tulemustel leidub või võib leiduda arheoloogiline kultuurikiht. <p>1.4 Arheoloogiliste uuringute I etapi tulemuste põhjal markeerida projektis trassikoridori alale jääv arheoloogiapärand ning leida võimalused selle maksimaalseks säilitamiseks. Soovitavalt projekti koostamise käigus, kuid kõige hiljemalt projektis leida arheoloogiliste uuringute II etapi toimumise aeg.</p>	<p>Otsus:</p> <p>1. Arvestada ehitusprojekti koostamisel Muinsuskaitseameti 21.12.2022 kirjas nr 1-1.7/1915-1 esitatud tingimustega.</p> <p>2. Lugeda projekteerimistingimuste eelnõu Muinsuskaitseameti poolt kooskõlastatuks.</p>

		<p>1.5 Paikades, kus II etapi tulemusel on leitud arheoloogiline kultuurkiht, tuleb pinnasetöödel, mis ulatuvad olemasolevast teetammist väljapoole, tagada arheoloogilise uuringu läbiviimine (kaevetööde arheoloogiline jälgimine, vajadusel arheoloogiline kaevamine). Kaevamisel tuleb arvestada seisakutega, et arheoloogile oleks tagatud pinnases leiduva arheoloogilise materjali tuvastamine ja dokumenteerimine. Kaevetöödel peab olema ekskavaatori varustuses ka hammasteta kopp.</p> <p>1.6 Arheoloogilisi uuringuid võib läbi viia vastava pädevusega isik või ettevõtja (MuKS §-d 46-47, § 68 lg 2 p 3 §-d 69-70). Arheoloogilise uuringu tegijad on leitavad kultuurimälestiste registrist „Erialane pädevus“ → „Pädevustunnistused“ → „Filtreerimine - Mälestise liik: arheoloogiamälestised või Tegevusala: Uuringukava koostamine ja uuringu tegemine/ Arheoloogiline uuring“</p> <p>1.7 Arheoloogiliste uuringute läbiviija otsimise ja sobiva aja ning tingimuste (nt külmunud maa ja miinuskraadidega ei ole arheoloogilise uuringu korrektne teostamine võimalik) kokkuleppimisega tuleb alustada aegsasti, kuna vastava pädevusega isikute ja ettevõtjate arv on piiratud. Samuti tuleb arvestada sellega, et seadusest tulenevalt (MuKS § 47) peab arheoloog Muinsuskaitseametile esitama uuringuteatise vähemalt 10 päeva enne uuringu toimumist ning uuringu lubamise otsuse tähtaeg on kuni 30 päeva alates uuringuteatise esitamisest.</p> <p>1.8 Enne tööde teostamise algust asulakohal reg-nr 13047 peab Muinsuskaitseametist taotlema tööde tegemise loa (MuKS § 52 lg 3; https://register.muinas.ee/public.php?menuID=workpermit). Tööde tegemise luba väljastatakse pärast arheoloogiliste uuringute uuringukava heakskiitu ja uuringuteatise esitamist.</p> <p>1.9 Muinsuskaitseameti määratud arheoloogiline jälgimine on juriidilisele isikule 50% ulatuses hüvitatav (maksimumsummas 1500 eurot). Täpsem info hüvitise taotlemisest Muinsuskaitseameti kodulehel (https://www.muinsuskaitseamet.ee/et/uuringute-huvitamine).</p> <p>1.10 Valminud projekt kooskõlastada Muinsuskaitseametiga. Projekti kooskõlastus võib toimuda ehitusloa- või ehitusteatise menetluse käigus.</p> <p>Lisaküsimuste korral võtke palun ühendust Muinsuskaitseameti arheoloogiga: Anu Lillak (anu.lillak@muinsuskaitseamet.ee) või Eero Heinloo (eero.heinloo@muinsuskaitseamet.ee).</p>	
2	<p>Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti 30.12.2022 kiri nr 16-12/21-13902-006</p> <p>Alus: Projektiga kavandatud tegevused võivad ulatuda raudtee kaitsevööndisse</p>	<p>Edastasite Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile (TTJA) 01.12.2022 kirja nr 8-1/21-002/27229-1, millega palusite kooskõlastust Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise projekteerimistingimuste eelnõule.</p> <p>Projekti eesmärk on kavandada riigitee 3 (E264) Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4-152,0 asuv Tartu–Nõo lõik 2+2 ristlõikega maanteeks. Lisaks täpsustatakse teedevõrgu asukoht ja omand ning määratakse teemaa vajadus projekteeritaval lõigul.</p> <p>TTJA kooskõlastab projekteerimistingimuste eelnõu järgmiste märkustega:</p> <p>1. Juhul kui projekt ulatub ka raudtee kaitsevööndisse, tuleb vastavalt EhS §73-le raudtee kaitsevööndis ehitamiseks taotleda luba nii raudteevaldajalt kui ka Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametilt (TTJA). Loa taotlemiseks TTJA-lt palume vähemalt 30 päeva enne tööde algust saata aadressile info@ttja.ee raudteevaldaja kirjalik nõusolek, projekti seletuskiri ning asendiplaan.</p> <p>2. Raudtee kaitsevööndis tehtavate tööde käigus ei tohi rikkuda majandus- ja taristuministri 09.11.2020 määruses nr 71 „Raudtee tehnokasutuseeskiri“ viidatud raudtee ehitusgabariidi nõudeid. Ehitusgabariit on rööbastee teljega risti oleval tasandil kujutatud piirjoon, millest sissepoole ei tohi ulatuda ükski ehitise või seadme osa (erandiks võivad olla seadmed, mis on ette nähtud vahetuks koostööks raudteeveeremiga). Raudtee kaitsevööndis ehitise ehitamisel tuleb arvestada raudteeveeremist tulenevate mõjudega, sh võimaliku vibratsiooniga. Raudtee kaitsevööndis on keelatud ohustada liiklust ja takistada nähtavust raudteel.</p>	<p>Otsus:</p> <p>1. Arvestada ehitusprojekti koostamisel ja edasiste tegevuste läbiviimisel Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti 30.12.2022 kirjas nr 16-12/21-13902-006 esitatud märkustega.</p> <p>2. Lugeda projekteerimistingimuste eelnõu Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti poolt kooskõlastatuks.</p>
3	<p>Põllumajandus- ja Toiduamet 31.01.2023 kiri nr 6.2-2/5534</p> <p>Alus: Projekti alal paiknevad maaparandussüsteemid</p>	<p>Lähtuvalt ehitusseadustiku § 31 lg 4 esitas Transpordiamet 01.12.2022 kirjaga nr 8-1/21-002/27229-1 Põllumajandus- ja Toiduametile kooskõlastamiseks või arvamuse avaldamiseks 3 Jõhvi-Tartu-Valga km 138,4-152,0 Tartu-Nõo lõigu ümberehitamise projekteerimistingimuste eelnõu.</p> <p>Projekti eesmärk on riigitee 3 (E264) Jõhvi-Tartu-Valga km 138,4-152,0 asuva Tartu-Nõo lõigu kavandamine 2+2 ristlõikega maanteeks.</p> <p>Põllumajandus- ja Toiduamet esitab projekteerimistingimuste eelnõule alljärgnevad tingimused:</p>	<p>Otsus:</p> <p>1. Arvestada ehitusprojekti koostamisel ja edasiste tegevuste läbiviimisel Põllumajandus- ja Toiduameti 31.01.2023 kirjas nr 6.2-2/5534 esitatud tingimustega.</p> <p>2. Lugeda projekteerimistingimuste eelnõu Põllumajandus- ja Toiduameti poolt kooskõlastatuks.</p>

		<p>Projekti (nii eelprojekti kui ka põhiprojekti) geodeetilisele alusplaanile kanda maaparandussüsteemide kuivendusdrenid.</p> <p>Eelprojekti seletuskirjas kirjeldada, et kohtades, kus projekteeritavad teed paiknevad maaparandussüsteemidel, tuleb vajadusel maaparandussüsteemid rekonstrueerida. Konkreetsed kohad, kus maaparandussüsteemid tuleb rekonstrueerida, määrab Põllumajandus- ja Toiduamet põhiprojektile väljastatavate tehniliste tingimustega.</p> <p>Projekteerijal esitada eelprojekti lahendus enne Transpordiametile üle andmist Põllumajandus- ja Toiduametile üle vaatamiseks.</p> <p>Peale eelprojekti lahenduse valmimist, kui on selgunud teede täpsed asukohad, taotleda projekteerijal Põllumajandus- ja Toiduametilt tehnilised tingimused eelprojektiga kavandatud teede piirkonda jäävate maaparandussüsteemide rekonstrueerimise jaoks. Põllumajandus- ja Toiduamet määrab lähtuvalt eelprojektist kohad, kus on vaja maaparandussüsteemid rekonstrueerida ning väljastab nende rekonstrueerimiseks tingimused ning esitab rekonstrueerimise võimalikud lahendusvariandid.</p> <p>Põhiprojekti seletuskirjas kirjeldada kohad, kus maaparandussüsteemid rekonstrueeritakse, samuti näidata põhiprojekti asendiplaanil maaparandussüsteemide rekonstrueerimise põhimõttelised lahendused. Konkreetsed maaparandussüsteemide rekonstrueerimise lahendused esitada eraldi koostatava maaparandussüsteemide rekonstrueerimise tööprojektiga.</p> <p>Et tagada maaparandussüsteemide pidev toimimine ka tee ehitustööde ajal enne maaparandussüsteemide rekonstrueerimise tööprojekti valmimist ning süsteemide rekonstrueerimist, tuleb põhiprojektis vajadusel ette näha maaparandussüsteemide rekonstrueerimise võimalikud ajutised lahendused.</p> <p>Projekteerijal esitada põhiprojekti ning maaparandussüsteemide rekonstrueerimise tööprojekti lahendused enne Transpordiametile üle andmist Põllumajandus- ja Toiduametile üle vaatamiseks.</p>	
	<p>Põllumajandus- ja Toiduamet 28.04.2023 kiri nr 6.2-2/19936</p> <p>Arvamus projekteerimistingimuste eelnõu muudatusele</p>	<p>Transpordiamet esitas Põllumajandus- ja Toiduametile arvamuse küsimise 3 Jõhvi-Tartu-Valga km 138,4-152,0 Tartu-Nõo lõigu ümberehitamise projekteerimistingimuste eelnõu muudatuste kohta Nõo liiklussõlme piirkonnas.</p> <p>Põllumajandus- ja Toiduamet pole vastuväiteid arvamuse küsimise kirja lisas esitatud Nõo liiklussõlme rajamise võimalikule uuele lahendusele.</p> <p>Projekteerimistingimuste eelnõus palume arvestada Põllumajandus- ja Toiduameti 31.01.2023 kirjas nr 6.2-2/5534 esitatud tingimustega.</p>	<p>Otsus: Arvestada ehitusprojekti koostamisel ja edasiste tegevuste läbiviimisel Põllumajandus- ja Toiduameti 31.01.2023 kirjas nr 6.2-2/5534 esitatud tingimustega.</p>
4	<p>Maa-amet 31.01.2023 kiri nr 6-3/22/20807-2</p> <p>Alus: Projekti alal paiknevad geodeetilised märgid. Projekt läbib Tatra turbamaardlat (MRD0000575)</p>	<p>Transpordiamet teavitas 01.12.2022 kirjaga nr 8-1/21-002/27229-1 Maa-ametit, et Transpordiamet algatas projekteerimistingimuste menetluse riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4-152 asuva Tartu–Nõo lõigu ümberehituse projekti koostamiseks. Projekti eesmärk on riigitee 3 (E264) Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4-152,0 asuva Tartu–Nõo lõigu kavandamine 2+2 ristlõikega maanteeks, teedevõrgu asukoha ja omandi täpsustamine ning teemaa vajaduse määramine projekteeritaval lõigul. Palusite esitada Maa-ameti seisukohad hiljemalt 02.02.2023 e-posti aadressile info@transpordiamet.ee.</p> <p>Edastatud projekteerimistingimuste eelnõu kohaselt piirneb rekonstrueeritava teega Lillaste kinnisasi (katastritunnus 52801:001:0175), mille riigivara valitseja on Keskkonnaministeerium ja volitatud asutus Maa-amet. Lillaste kinnisasi on antud põllumajanduslikul eesmärgil rendile.</p> <p>Lisaks on projektiga hõlmatud katastriüksus 28301:001:0725, Vanapapli tee katastriüksus 28301:001:0901 ja Elba katastriüksus 52801:001:0909, mis on kantud katastrisse, kuid mille osas ei ole maareformi toimingud lõpule viidud. Katastriüksuste 28301:001:0725 ja 28301:001:0901 osas on Maa-amet teinud ettepaneku munitsipaalomandisse andmiseks 09.07.2020 kirjaga nr 6-7/20/10167. Elba katastriüksuse osas on Nõo Vallavalitsus 22.11.2022 korraldusega nr 568 lõpetatud maa ostueesõigusega erastamise eeltoimingud.</p> <p>Projekteerimistingimuste eelnõus on kirjeldatud kinnisasjad, mille riigivara valitseja on Keskkonnaministeerium ja valitseja Riigimetsa Majandamise Keskus (edaspidi RMK). Keskkonnaminister on 14.04.2019 käskkirjaga nr 1-2/19/301 volitanud RMK-d Keskkonnaministeeriumi valitsemisel olevatel kinnisasjadel, mille riigivara volitatud</p>	<p>Põhjendus/selgitus: RMK oli kaasatud projekteerimistingimuste menetlusse.</p> <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> Selgitada ehitusprojekti koostamise käigus välja milliseid geodeetilisi märke on võimalik säilitada – selliste märkide puhul tuleb projektiga tagada võimalus nende juurde pääsemiseks ja sihtotstarbeliseks kasutamiseks. Nende geodeetiliste märkide puhul, mida säilitada pole võimalik, näha ette märkide kõrvaldamine. Seada ehitusprojekti seletuskirjas nõue, et ehitustööde käigus Tatra turbamaardla alal tuleb arvestada MaaPS 7. peatükis „Muud maapõue kasutamise viisid“ toodud nõuetega. Edastada valminud põhiprojekt Maa-ametile seisukoha andmiseks koos krundijaotuskava joonistega enne ehitusloa menetlust.

	<p>asutus on RMK, esindama Eesti Vabariiki kui kinnisasja omanikku teiste isikute poolt taotletavate projekteerimistingimuste, ehitusloa ja kasutusloa andmise menetlustes ning kooskõlastama ehitusprojekte, kui ehitamine või ehitise avaldamine mõju kinnisasjale. Palume pöörduda vajaliku kooskõlastuse saamiseks RMK poole.</p> <p>Projekteeritavale alale jääb 3 geodeetilist märki: nr-ta (GPA ID 17820; 54-653-92011; riiklik kõrgusvõrk), 102 (GPA ID 220839; 54-653-102; erineva meetoodika ja täpsusega GPS-mõõtmised), nr-ta (GPA ID 17819; 54-653-92000; nivelleerimine, II klass). Geodeetiliste märkide nr-ta (GPA ID 17820) ja nr-ta (GPA ID 17819) kaitsevöönd on 0.5 m ehitise pinnast horisontaalsuunas ning 3.2 m vertikaalsuunas. Geodeetilisel märgil 102 (GPA ID 220839) kaitsevöönd puudub.</p> <p>Ruumiandmete seaduse (edaspidi RAS) § 25 sätestab, et geodeetilise märgi kaitsevöönd on geodeetilist märki ümbritsev ala, kus geodeetilise märgi kaitse ja kasutamise vajadusest tulenevalt kitsendatakse inimtegevust. RAS § 26 lg 1 sätestab üheselt, et geodeetilise märgi kaitsevööndis on ilma geodeetilise märgi omaniku loata keelatud igasugune tegevus, mis võib kahjustada geodeetilist märki ja selle tähistust, mh löökmehanismidega töötamine, pinnase tihendamine või tasandamine, transpordivahenditele ja mehhanismidele läbisõidukohtade rajamine ning künni- või mullatööde tegemine.</p> <p>Nimetatud geodeetilised märgid tuleb võimalusel säilitada nende praeguses asukohas, samuti peab olema tagatud juurdepääs ja geodeetiliste mõõtmiste läbiviimine geodeetilisel märgil. Juhul, kui nimetatud geodeetilisi märke ei ole võimalik praeguses asukohas säilitada või märki ei ole edaspidi võimalik sihtotstarbeliselt kasutada, võib need kõrvaldada ning neid asendada ei pea. Geodeetilise märgi kõrvaldamisest tuleb teavitada Maa-ameti geodeesia osakonda.</p> <p>Projekti alale jääb ka 4 kohaliku geodeetilise võrgu märki 10092 (GPA ID 217790; 54-752-10092), 10105 (GPA ID 228166; 54-642-10105), 10905 (GPA ID 228165; 54-642-10905) ja 101 (GPA ID 215571; 54-642-1101). Nimetatud geodeetiliste märkide kaitsevöönd on 3 meetrit märgi keskmest.</p> <p>Vastavalt keskkonnaministri 28.06.2013 määruse nr 50 „Geodeetiliste tööde tegemise ja geodeetilise märgi tähistamise kord, geodeetilise märgi kaitsevööndi ulatus ning kaitsevööndis tegutsemiseks loa taotlemise kord“ § 2 lõikele 1 on kohaliku geodeetilise töö korraldajaks kohalik omavalitsusüksus. Koostöös kohaliku omavalitsusega palume arvestada projekti koostamisel kohaliku geodeetilise võrgu märkide kaitsmise, kontrollmõõtmiste, teiseldamise või kõrvaldamise menetluse osas.</p> <p>Maapõueseaduse (edaspidi MaaPS) § 15 lõike 1 punkti 1 kohaselt on maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavaks tegevuseks vajalik Keskkonnaministeeriumi või valdkonna eest vastutava ministri volitatud asutuse luba. Luba tuleb taotleda muu hulgas kui maardlal soovitakse teha maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavat tegevust, milleks on vajalik esitada ehitusteatis või saada ehitusluba, muu luba või muu haldusakt. Keskkonnaminister on käskkirjaga 05.03.2019 nr 1-2/19/198 andnud Maa-ametile volituse anda lube MaaPS § 15 lõikes 1 nimetatud maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavaks tegevuseks.</p> <p>MaaPS § 14 lõike 2 kohaselt võib ministri volitatud asutus lubada maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavat tegevust üksnes juhul, kui kavandatav tegevus ei halvenda maavara kaevandamisväärsena säilimise või maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda või halvendab maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda, kuid tegevus ei ole püsiva iseloomuga või halvendab maavara kaevandamisväärsena säilimise või maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda, kuid tegemist on ülekaaluka avaliku huviga ehitise, sealhulgas tehnovõrgu, rajatise või ehitusseadustiku tähenduses riigikaitse ehitise ehitamisega, mille jaoks ei ole mõistlikku alternatiivset asukohta.</p> <p>Asendiplaani kohaselt kattuvad projekteeritav 2+2 maantee ja uued kohalikud tolmuvara kattega riigiteed osaliselt Tatra (Nõo, Unipiha, Luke) turbamaardla (registrikaart nr 607) hästilagunenud turba aktiivse reservvaru 1. ja 2. plokkidega.</p> <p>Maardlaga kattuv osas asub projekteeritav ala olemasolevate kraavide ja Ilmatasalu jõe läheduses, jäädes lisaks suures osas ka olemasolevatele teedele.</p> <p>Eeltoodust tulenevalt ei ole alust arvata, et projekteerimistingimuste eelnõus ning asendiplaanidel töös „Riigitee 3 Jõhvi-Tartu-Valga Tartu-Nõo lõik (km 138,4-152,0)“ (töö nr MA14688) kirjeldatud rajatiste rajamine halvendaks</p>	<p>4. Lugeda projekteerimistingimuste eelnõu Maa-ameti poolt kooskõlastatuks.</p>
--	--	---

	<p>maavara kaevandamisväärsena säilimise või maavarale juurdepääsu osas olemasolevat olukorda. Ehitustööde käigus palume arvestada MaaPS 7. peatükis „Muud maapõue kasutamise viisid“ toodud nõuetega.</p> <p>Maa-amet lubab maardlaga kattuv alal Tartu maakonnas Nõo vallas teostada projekteerimistingimuste eelnõus ning lisatud asendiplaanidel kirjeldatud töid.</p> <p>Palume arvestada Maa-ameti tingimustega põhiprojekti koostamisel. Palume edastada valminud põhiprojekt Maa-ametile seisukoha andmiseks koos krundijaotuskava joonistega enne ehitusloa menetlust.</p>	
<p>Maa-amet 25.04.2023 kiri nr 6-3/22/20807-4</p> <p>Arvamus projekteerimistingimuste eelnõu muudatusele</p>	<p>Transpordiamet esitas 04.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-002/7608-1 Maa-ametile arvamus avaldamiseks riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4-152 asuva Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise ehitusprojekti koostamiseks projekteerimistingimuste eelnõu muudatuse.</p> <p>Muudatusega on kavandatud Külitse ja Järiste vahele planeeritud kogujatee asukoha muutmine. Uue lahenduse kohaselt on kogujatee kavandatud Soonurga kinnisasjale (katastritunnus 52801:001:1306), mille riigivara valitseja on Keskkonnaministeerium ja volitatud asutus Maa-amet. Kuna Soonurga kinnisasi on vajalik tee rajamiseks kogu ulatuses, teeme ettepaneku Soonurga katastriüksuse terves ulatuses üleandmiseks Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile. Palume Transpordiametil esitada riigivaraseaduse § 11 lõike 2 alusel taotlus riigivara valitsemise üleandmiseks.</p>	<p>Otsus: Näha ehitusprojektiga ette kogu Soonurga kinnisasja (katastritunnusega 52801:001:1306) üleandmine Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile.</p>

2. ARVAMUSED

2.1. Puudutatud asutused ja isikud

Jrk nr	Arvamuse esitaja	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamus osas
1	Kambja Vallavalitsus 01.02.2023 kiri nr 4-1/13-21-1	<p>Transpordiamet teavitas 01.12.2022 kirjaga nr 8-1/21-002/27229-1 Kambja Vallavalitsust, et Transpordiamet algatas projekteerimistingimuste menetluse riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4-152 asuva Tartu–Nõo lõigu ümberehituse projekti koostamiseks. Projekti eesmärk on riigitee 3 (E264) Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4-152,0 asuva Tartu–Nõo lõigu kavandamine 2+2 ristlõikega maanteeks, teedevõrgu asukoha ja omandi täpsustamine ning teemaa vajaduse määramine projekteeritava lõigul. Palusite esitada Kambja Vallavalitsuse seisukohad hiljemalt 02.02.2023 e-posti aadressile info@transpordiamet.ee.</p> <p>Projekteerimistingimuste eelnõu p 5.2.3 kohaselt on ettenähtud sulgeda kõik ristmikud ja mahasõidud põhimaanteelt.</p> <p>1. Ristmikud ja mahasõidud Kambja vallavalitsus ei nõustu kõikide ristmike ja mahasõitude sulgemisega põhimaanteelt:</p> <p>1.1 Ráni aleviku Tiigrisilma tänava ristmik Säilitada pealesõit ja mahasõit põhimaanteelt Tiigrisilma tänavale. Üldplaneeringu lahenduse koostamisel oli prioriteediks kõrge elukvaliteedi loomine, sel põhjusel ei suunatud äri- ja tootmiskaade transporti läbi elamualade. Arendamine peab toimuma võimalikult terviklike, hästi läbikaalutud ruumiliste visioonide ja terviklahenduste alusel. Elamupiirkondade planeerimisel tuleb arvestada erinevas vanuses elanikele vajaliku sotsiaalse taristu, ühistranspordi võimaluste, avaliku ruumi ja kohalike keskuste arenguga. Ristmiku sulgemisel suunatakse äri- ja tööstusala transport läbi elamuala, see on elanike poolt taunitav ja varasemalt kehtivate reeglitega vastuolus. Ettepanek: Kaaluda võimalust lahendada ristmik valgusfooriga.</p> <p>1.2 Ráni aleviku Leilovi tee ristmik Säilitada pealesõit ja mahasõit põhimaanteelt Leilovi teele. Ráni piirkonna elanike liikumisvõimaluste tagamine jättes avatuks Leilovi tee ristmiku.</p>	<p>Põhjendus/selgitus: 1.1. Tiigrisilma tänava ristmik on otsustatud sulgeda, sest Tiigrisilma tänava ristmiku säilitamise korral ei ole tagatud nõuetekohane ristmike omavaheline kaugus. Transpordiamet siinjuures arvestab, et liiklusohutus on tagatud vaid siis kui kavandatav projektlahendus on kooskõlas normide ja nõuetega.</p> <p>Arvestades liiklussagedust ja kavandatavat ristlõiget, klassifitseerub Tiigrisilma tänava ristmiku piirkonnas projekteeritav põhimaantee Projekteerimisnormide alusel I klassi maanteeks. Projekteerimisnormide punkti 5.2.1 (2) kohaselt ei ole I klassi maanteel samatasandiliste ristmike projekteerimine lubatud. Projekteerimisnormide punkti 5.1 (2) kohaselt ei tohi eritasandiliste ristmike vahemaa I klassi maanteel olla linnalähialal väiksem kui 3 km. Arvestades, et sellesse piirkonda kavandatakse Lemmatsi liiklussõlm, ei ole võimalik tagada Tiigrisilma ristmiku säilitamise korral nõutavat ristmike vahelist kaugust.</p> <p>Ristmike juhend annab paindlikumaid võimalusi ristmike kavandamiseks ning selle välja töötamisel on võetud aluseks sarnases kliimavöötmes paiknevate naaberriikide Soome ja Rootsi projekteerimisnorme. Ristmike juhendi tabeli 1 kohaselt peab ristmike omavaheline kaugus (põhimaanteel, liiklussageduse >9000 a/ööp korral) olema vähemalt 800 meetrit. Sealjuures tuleb arvestada Ristmike juhendi peatükki 2 punkti 9, mis sätestab, et ristmike ja liiklussõlmede omavahelise kauguse määramisel tuleb lähtuda põhimõttest, et kaugust arvestatakse ühe ristmiku või liiklussõlme lõpp-punktist järgmise ristmiku või liiklussõlme alguspunktini. Ristmiku ja liiklussõlme lõpp- ja alguspunktiks loetakse kohta, kus lõpeb või algab äärmise geomeetiline element nagu näiteks kiirusmuuterada või pöördköver. Projekteerimistingimustega kavandatav Lemmatsi liiklussõlm asub Tiigrisilma ristmikust ligikaudu 530 meetri kaugusel – seega oleks Tiigrisilma ristmiku säilitamine mistahes kujul vastuolus Ristmike juhendiga.</p> <p>Tiigrisilma ristmiku säilitamisega kaasneksid lisaks normidega vastuolule muud liiklusohutusega seotud probleemid:</p>

	<p>Ettepanek: Kaaluda võimalust jätta Leilovi tee ristmik avatuks.</p> <p>Tiigrisilma tänava ja Leilovi tee ristmike lahendamisel kaaluda alternatiivina Viirpuu tänava rekonstrueerimist, mis leevendaks oluliselt maantee ümberehitusega kaasnevat negatiivset mõju piirkonna elanikele. Rekonstrueerimine moodustab sisuliselt ühtse terviku ja tagab elanikele ühenduse Tartu suunal.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Piirkonda on planeeritud lähiaastatel korruselamute kvartali püstitamine ning pidevalt toimub ka pereelamute ja ärikinnisvara lisandumine, lisaks kavandatakse piirkonda kaks lasteaeda. Need nõuavad Viirpuu tänava ühenduse väljaehitamist enne Tartu-Valga maantee ümberehitustöödega edasiminekut; - Viirpuu tänava rekonstrueerimine võimaldab rajada ka valla arengukavas kavandatud ühistranspordiühenduse piirkonnaga (koostöös Tartu linnavalitsusega), mis aitab vähendada liikluskoormust Tartu-Valga maanteel ning aitab kaasa maantee ümberehituse eesmärkide täitumisele (parem läbilaskevõime ja ummikute vältimine); <p>Ettepanek: Viirpuu tänava rekonstrueerimine Transpordiameti poolt enne Tartu-Valga maantee ümberehitamist.</p> <p><u>1.3 Külitse aleviku Järve tee ristmik</u></p> <p>Kindlasti säilitada pealesõit ja mahasõit põhimaanteelt Külitse järve tee nr 22194. Põhimaanteele mahutub vajalik aeglustus- ja kiirendusrada ning selle mõõtmed on aimatavad näiteks tee vastassuunda planeeritud parkla radade järgi. Maha- ja pealesõit paikneks Arako tee suundristmikust ligikaudu 1,05 km ja Külitse liiklussõlmest 1,65 km kaugusel. Sarnast lahendust on eelnevalt kasutatud Tallinn – Tartu – Võru põhimaantee rekonstrueerimisel, kus on rajatud maha- ja pealesõit Tõrvandi aleviku tarbeks (1. Tõrvandi ühendustee nr 2264). Seejuures on lähimad mahasõidud eeltoodust vastavalt 1,13 km (Tõrvandi - Lemmatsi tee nr 22129) ja 1,07 km (Ülenurme-Külitse tee nr 22132) kaugusel. Eritasandiline ristmik veelgi lähemal. Külitse on aleviku staatuses asustusüksus. Seisuga detsember 2021 on alevikus elukoha registreerinud ligikaudu 800 inimest, tegelik elanike arv piirkonnas on aga veelgi suurem. Alevik on kasvav ja arenev piirkond, kus paikneb hulgaliselt hooajalise kasutusega kinnistuid. Elanike ja alevikku külastavate inimeste mugavaks teenindamiseks on oluline lihtne ja mugav maha- ja pealesõit põhimaanteele ning kiire ühendus Tartu linnaga. Täiendav kogujatee põhimaantee ääres kiiret ja mugavat ühendust ei võimalda. Ka Külitse piirkonna elanikud soovivad kasutada tulevikus projekteeritud ja rajatud kiiret põhimaanteed. Mahasõidu sulgemine põhjustab täiendava liikluskoormuse Arako teele, vaatamata täiendavale kogujateele. Nimetatud tee on kohalik tee, mille läbilaskevõime on väga piiratud, tehniline seisukord halb ning arvestades KOV võimekust, taoliseks ka jääb. 2023. aastal valmib Külitse alevikus COOP keti kauplus. Kauplus paikneb vahetult põhimaantee ja Järve tee ristmikul. Asukohast tingituna võib eeldada, et ettevõtja soov on leida kliente ka põhimaanteel Külitselt möödujate hulgast. Külitse järve tee maha- ja pealesõidu sulgemine toob kaasa kauplusele mugava ligipääsu kadumise ning seeläbi klientide arvu vähenemise. Maapiirkonna kaupluse jätkusuutliku toimimise üheks eelduseks on võimalikult suur külastajate arv.</p> <p>Alal kehtib Puru, Pumba, Geelia, Järve tee 1, Järve tee 2, Pillapalu, Kiigemäe ja lähiala detailplaneering ning seal on näidatud ristmiku lahendus põhimaantelt parempöördega Järve teele ja parempöördega põhimaanteele. Detailplaneeringu lahendus on kooskõlastatud Maanteeameti ja Lõuna regionaalse maanteeametiga. Maaomanikel on õigustatud ootus sellise ristmiku realiseerimiseks.</p>	<p>(1) Tiigrisilma tänav on Räni alevikus asuv rahustatud liiklusega (30 km/h) tänav, kus asuvad hoovidest väljasõidud. Kiirelt magistraalteelt otse sellisele rahustatud liiklusega tänavale sõitmine ei ole turvaline sealsetele elanikele. Teedevõrk peab olema hierarhiline ning sellekohased suunised annab Linnatänavate standard, mille peatükk 4.2.1 seab alused ühtse tänavavõrgu kavandamiseks ning seda põhimõtet illustreerivad joonised 4.1 ja 4.2.</p> <p>(2) Projektiga kavandatakse maanteega paralleelne kogujatee Riia mnt 219, 221 ja 223 kinnistutele. Juhul kui Tiigrisilma tänav jääks avatuks, ei ole võimalik tekitada ohutut ristmikku Tiigrisilma tänavale eespool nimetatud kinnistutele juurdepääsute ühendamiseks, sest see asuks liiga lähedal põhimaantee ristmikule. Ristmiku nihutamine põhimaanteest kaugemale pole võimalik, sest seal on erakinnistud.</p> <p>(3) Suure tõenäosusega on Riia mnt 219 ja 221 (võimalik, et ka Riia mnt 223) kinnistute kaitseks vaja rajada mürasein, mis ulatub Tiigrisilma tänava ristmikuni. Kavandatav jalgratta- ja jalgteepaikneb müraseina taga. Juhul kui Tiigrisilma tänav jääks avatuks, ei ole võimalik tagada jalakäijate ja jalgratturite ohutust, sest mürasein piirab oluliselt nähtavust jalgratta- ja jalgteele. Selline lahendus oleks jalakäijatele ja jalgratturitele liiklusohulik.</p> <p>1.2. Leilovi tee ristmiku piirkonda on kavandatud Lemmatsi liiklussõlm. Selle ristmiku avatuks jätmise põhjustaks täiendava konfliktkoha kavandatavale jalgratta- ja jalgteele ning kuna see ristmik asuks Lemmatsi liiklussõlmele veelgi lähemal kui Tiigrisilma ristmik, oleks selle säilitamine ilmselges vastuolus normide ja nõuetega punktis 1.1 toodud põhjustel.</p> <p>Viirpuu tänava rekonstrueerimine Tartu–Nõo lõigu projektist tulenevalt ei ole Transpordiameti hinnangul vajalik, sest tegemist on olemasoleva tänavaga mis on avalikult kasutatav. Kassisilma ja Tiigrisilma tänavate lähedusse kavandatakse Lemmatsi liiklussõlm, mis ühendab Räni aleviku Jõhvi–Tartu–Valga maanteega ning mida suur osa sellest piirkonnast ka juurdepääsuna tõenäoliselt kasutama hakkab. Viirpuu tänava rekonstrueerimine on eelkõige vajalik tulenevalt selle tee halvast seisukorrast ning piirkonna arengust, mida kinnitab ka menetluses Kambja valla poolt 01.02.2023 kirjas nr 4-1/13-21-1 öeldud seisukoht: „<i>Piirkonda on planeeritud lähiaastatel korruselamute kvartali püstitamine ning pidevalt toimub ka pereelamute ja ärikinnisvara lisandumine, lisaks kavandatakse piirkonda kaks lasteaeda. Need nõuavad Viirpuu tänava ühenduse väljaehitamist enne Tartu-Valga maantee ümberehitustöödega edasiminekut</i>“. Kohalike teede korrashoid ja arendamine on aga kohaliku omavalitsuse ülesanne ning selleks saab tingimusi anda kohalik omavalitsus. Viirpuu tänava olukord tahab sekkumist sõltumata Tartu–Nõo lõigu projekti arengutest.</p> <p>Siinjuures on Transpordiamet avatud koostööks Kambja vallaga. Kui Tartu–Nõo lõik jõuab ehituse etapini ning Viirpuu tänav on endiselt halvast seisukorras, siis on võimalik Kambja valla Transpordiametile teha ettepanek objektide ühiseks realiseerimiseks, et vähendada tee-ehitamise ühikhindu ja seeläbi alandada Viirpuu tänava rekonstrueerimise maksumust.</p> <p>1.3. Transpordiamet kaalus suundristmiku kavandamist Külitse järve tee ristmikule, kuid otsustas selle ettepanekuga mitte arvestada. Varianti, kavandada ainult maanteele pealesõit, ei kaalutud, sest Külitse bussipeatuse olemasolu tõttu tuleks aeglustusrada rajada niikuinii, et vältida kiirendusrajal kiirendavate sõidukite ja aeglustuva bussi omavahelisi konflikte.</p> <p>Külitse järve tee ristmik on otsustatud sulgeda, sest suundristmiku rajamise korral ei ole tagatud nõuetekohane ristmike omavaheline kaugus. Transpordiamet siinjuures arvestab, et liiklusohutus on tagatud vaid siis kui kavandatav projekt lahendus on kooskõlas normide ja nõuetega.</p> <p>Arvestades liiklussagedust ja kavandatavat ristlõiget, klassifitseerub projekteeritav põhimaantee Projekteerimismääruse alusel I klassi maanteeks. Projekteerimismääruse punkti 5.2.1 (3) kohaselt on I klassi maanteel lubatud üks parempöördega mahasõit kahe normidekohasel</p>
--	--	--

	<p>Ettepanek: Säilitada pealesõit ja mahasõit põhimaanteelt Külitse järve tee. Samuti rekonstrueerida turvalise liiklemise suurendamiseks Järve tee terves ulatuses koos tänavavalguste rajamisega.</p> <p><u>1.4. Külitse aleviku Lennuvälja tee ristmik</u> Lennuvälja tee ristmiku sulgemisel poolitatakse Külitse alevik kaheks. Elanikel, kes elavad teisel pool põhimaanteed puudub mugav ja kiire ligipääs aleviku piirides. Lennuvälja tee ristmiku sulgemine toob kaasa aleviku elanikele ligipääsu kadumise kauplusele ning seeläbi klientide arvu vähenemise. Maapiirkonna kaupluse jätkusuutliku toimimise üheks eelduseks on võimalikult suur külastajate arv.</p> <p>Ettepanek: Rajada Külitse alevikku põhimaantee alla Lennuvälja tee ristmikule kohalike elanike liikumise soodustamiseks sõiduautode tunnel. Tunnel on vajalik kohalike elanike jaoks, sest ainult nii saab säilida ühtse piirkonna ja kogukonnatunde, kus elanikel oleksid võrdsed võimalused liiklemiseks ning teenuste kasutamiseks.</p> <p>1.5 <u>Külitse tee sissesõit sulgeda esimesel võimalusel.</u> Külitse teele jääb üle Ilmatsalu jõe ja remonti vajav raudbetoonist sild. Külitse tee avatuks jätmisel kavandada raudbetoonsilla rekonstrueerimine.</p> <p>2. Kogujateed</p> <p><u>2.1 Linnavere tee ja Näki vaheline kogujatee tuua põhitrassi äärde</u> Ettepanek: Linnavere tee ja Näki tee vaheline kogujatee kavandada uue rajatava juurdepääsutee koridori. Kogujatee Linnavere teest rajada kuni Riia mnt 202 kinnistuni.</p> <p>Ettepanek: Kogujateede alla näha ette vee- ja kanalisatsioonitorustike tarbeks kommunikatsioonide koridorid. Taotleda tehnilised tingimused kommunikatsioonide valdajatelt, kelle trasse projektiga tehtavad tööd puudutavad.</p> <p><u>2.2 Paju tänava pikendamine Laseri tänavale</u> Ettepanek: Kaaluda kogujatee Paju tänavalt pikendamist Laseri tänavale. Elanik, kes soovib saada kiiremini tõmbekeskusesse (Tartu linna), peaks eskiislahendusele vastavalt kõigepealt sõitma Lemmatsi/Leilovi tee liiklussõlme ja siis linna tagasi ning samuti vastupidises suunas Tartust koju tagasi tulemiseks. St kõigepealt linnast välja, et tagasi saada linna serva.</p> <p>3. Bussipeatuste asukohad Bussipeatuste asukohad üle vaadata ja leida bussipeatustele asukoht, mis on inimestele lähemal. Kannistiku tee äärde kavandada bussipeatus.</p> <p>Kokkuvõttes Projekti koosseisus näha ette kõrvalmaanteedel paiknevate ja projekti alasse jäävate riigiteede ja kohalike teede ristmike ning mahasõitude rekonstrueerimine. Järve tee rekonstrueerimine kavandada terve tee ulatuses. Juhul, kui ehitusprojekti tulemusena kaob mõnele kinnistule või kinnistu osale juurdepääs, tuleb projektiga tagada ja lahendada uus juurdepääs. Sellel eesmärgil on lubatud projekteerida mahasõite või juurdepääsuteid ka siis, kui seda ei ole näidatud lisas 3 ja 4 eskiisjoonistel.</p> <p>Projekteeritav suurim sõidukiirus on Tartu–Külitse lõigul 100 km/h, põhjendatud juhtudel madalam. Külitse–Nõo lõigul 110 km/h. Muudel teedel – 20-80 km/h sõltuvalt tee funktsioonist. Näha ette liikluse rahustamise meetmed asulas lubatud sõidukiirusest kinnipidamiseks Tartust Külitseni.</p> <p>Riigi tee nr 3 Jõhvi-Tartu-Valga läbib näiteks ka Tartu kesklinna omades lõiguti lähiaadressi nimetusi Riia tänav ja Narva maantee. Kambja valla alevike territooriumil kohaldub teede projekteerimisele ja ehitamisele sama õiguslik</p>	<p>kaugusel asuva eritasandilise ristmiku vahel. Tartu–Nõo lõigu projektiga kavandatakse Lemmatsi ja Külitse liiklussõlmed, mille omavaheline kaugus on kooskõlas Projekteerimismääruse punktiga 5.1 (2), mille kohaselt ei tohi eritasandiliste ristmike vahekaugus I klassi maanteel olla linnalähialal väiksem kui 3km. Lisaks kavandatakse Arako tee ristmiku piirkonda suundristmik, mida saab Projekteerimismääruse kohaselt nimetada parempöördega peale- ja mahasõiduks. Seega ei ole täiendava suundristmiku kavandamine Lemmatsi–Külitse lõigule Projekteerimismääruse kohaselt lubatud.</p> <p>Ristmike juhend annab paindlikumaid võimalusi ristmike kavandamiseks ning selle välja töötamisel on võetud aluseks sarnases kliimavöötmes paiknevate naaberriikide Soome ja Rootsi projekteerimismäärused. Ristmike juhendi tabeli 1 kohaselt peab ristmike omavaheline kaugus (põhimaanteel, liiklussageduse >9000 a/ööp korral) olema vähemalt 800 meetrit. Sealjuures tuleb arvestada Ristmike juhendi peatükki 2 punkti 9, mis sätestab, et ristmike ja liiklussõlmede omavahelise kauguse määramisel tuleb lähtuda põhimõttest, et kaugust arvestatakse ühe ristmiku või liiklussõlme lõpp-punkti järgmise ristmiku või liiklussõlme alguspunktini. Ristmiku ja liiklussõlme lõpp- ja alguspunktiks loetakse kohta, kus lõpeb või algab äärmine geomeetiline element nagu näiteks kiirusmuuterada või pöördkõver. Projekteerimistingimustega kavandatav Arako tee suundristmik (mõõdetuna kiirendusraja lõpust) asub Külitse järve teest ligikaudu 550 meetri kaugusel – seega oleks Suundristmiku kavandamine Külitse järve teele vastuolus Ristmike juhendiga ka siis kui sinna rajataks ainult maanteele pealesõit Valga suunas. Lisades sellesse kohta veel ka nõuetekohase aeglustusraja, jääks kahe ristmiku omavaheliseks kauguseks mitte rohkem kui 300 meetrit.</p> <p>Arako tee suundristmiku ära jätmise ja selle asendamine Külitse järve tee suundristmikuga ei ole Transpordiameti hinnangul põhjendatud alljärgnevatel kaalutlustel:</p> <p>(1) Tartu poolt tulles on Arako tee suundristmiku kaudu võimalik jätkata sõitu mööda kogujateed kuni Külitse järve teeni ilma, et teekond pikeneks. Külitse järve tee kaudu Arako teele sõites aga teekond pikeneks. Seega pakub projekteerimistingimustega kavandatav lahendus paremaid juurdepääsu võimalusi;</p> <p>(2) Tartu poole minnes peavad aga nii Külitse järve teelt tulijad kui ka Arako teelt tulijad kasutama kogujateed ja sõitma kuni Lemmatsi liiklussõlmeni. Selles osas ei oma suundristmiku asukoht tähtsust. Jõhvi–Tartu–Valga maanteel Tartu suunas liiklejate suhtes ei oma suundristmiku asukoht samuti tähtsust, sest vasakpöörde ei ole 2+2 ristlõikega maanteel lubatud;</p> <p>(3) Parandamiseks võimalusi COOPi kaubanduskeskuse juurest liikuda edasi Valga suunas, otsustas Transpordiamet käesolevas menetluses muuta projekteerimistingimuste eelnõud ja kavandada Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendava kogujatee. See loob lühima võimaliku ühenduse Külitse liiklussõlme ja teistpidi loob Külitse–Haage teega piirnevatele ja selle lähialal paiknevatele elanikele otseühenduse kavandatava COOPi kaubanduskeskuse juurde, mis parandab Külitse aleviku sisest liikuvust tervikuna ja tõenäoliselt suurendab COOPi kaubanduskeskuse külastajate hulka. Selline lahendus annab võimaluse külastada COOPi kaubanduskeskust ka neil, kes soovivad teekonda jätkata Valga suunas.</p> <p>(4) Transpordiamet lasi Tartu–Nõo lõigu eelprojekti koostajal projekteerida läbi suundristmiku rajamine Külitse järve teele. Selgus, et sellega kaasneb teede projekteerimine üle Puru, Pumba, Geelia, Järve tee 1, Järve tee 2, Pillapalu, Kiigemäe ja lähiala detailplaneeringus määratud hoonestusalade. Samuti tekib kitsaskoht Pärna tee 4 kinnistu (katastritunnusega 94901:005:0184) juures, kuhu ei mahu kavandama enam kiirendusraja – võttes arvesse ümbritsevat situatsiooni ja hoonestust kahel pool maanteed, maantee nõutavaid plaaniraadiusi, põhimaantee paralleelse jalgratta- ja jalgteede projekteerimise vajadust ning Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendava kogujatee rajamise vajadust.</p>
--	---	--

	<p>regulatsioon, mis Tartu kesklinnas, kus teed on seaduse mõistes tänavad ning kus on kohaldatav standard EVS 843:2016 „Linnatänavad“, mitte ministri määrusega kehtestatud maanteede projekteerimise normid. Oluline on, et vajadusel näha ette lõiguti olemasoleva kiirusrežiimi ja/või selle ulatuse muutmine.</p> <p>Palume arvestada Kambja Vallavalituse tingimustega põhiprojekti koostamisel. Palume edastada valminud põhiprojekt Kambja Vallavalitsusele seisukoha andmiseks enne ehitusloa menetlust.</p>	<p>Kavandata lahendus ei ole vastuolus ka Puru, Pumba, Geelia, Järve tee 1, Järve tee 2, Pillapalu, Kiigemäe ja lähiala detailplaneeringuga, sest põhimaanteele kavandatud ristmik asub detailplaneeringu põhijoonise kohaselt väljas pool planeeringuala piiri. Ka detailplaneeringu seletuskirja peatükis 3.4 on Jõhvi–Tartu–Valga põhimaantee eelprojekt mainitud ära kui arvestamisele kuuluv muu dokument. Seletuskirja peatükis 4.2 „Planeeringuala kontaktvööndi funktsionaalsed seosed“ on öeldud: <i>Peamised ühenduste Tartu linnaga on tagatud planeeringualaga piirneva Külitse-Haage kõrvalmaantee kaudu, mis viib Jõhvi-Tartu-Valga põhimaanteele ja põhjapool edasi Tartu-Viljandi tugimaanteele (ca 4,3km)</i>. Seega ei saa arendajal tekkida ootust, et peamiseks ühenduseks Jõhvi–Tartu–Valga maanteega saab olema Külitse järve tee ristmik.</p> <p>Detailplaneering on kehtestatud aastal 2011 (st. 12 aastat tagasi). Selles planeeringus on näidatud Jõhvi–Tartu–Valga maantee ja Külitse järve tee ristmikul parempöõretega ristmiku lahendus. See lahendus kanti detailplaneeringusse Transpordiameti (endine Maanteeamet) nõudmisel – Transpordiamet lähtus oma nõudmisel varasemast Tartu–Elva lõigu eelprojektist, sest see oli sel hetkel parim teadmine kavandata lahendusest.</p> <p>Ehitusseadustiku §27 lõike 1 kohaselt võib detailplaneeringu olemasolu korral pädev asutus põhjendatud juhul anda ehitusloakohustusliku hoone või olulise rajatise ehitusprojekti koostamiseks projekteerimistingimusi, kui:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) detailplaneeringu kehtestamisest on möödunud üle viie aasta; 2) detailplaneeringu kehtestamise järel on ilmnenud olulisi uusi asjaolusid või on oluliselt muutunud planeeringuala või selle mõjuala, mille tõttu ei ole enam võimalik detailplaneeringut täielikult ellu viia; 3) detailplaneeringu kehtestamise järel on muutunud õigusaktid või kehtestatud planeeringud, mis mõjutavad oluliselt detailplaneeringu elluviimist. <p>Transpordiameti hindas EhS §27 lõikes 1 märgitud olukordi ning leidis, et täidetud on kaks tingimust – ning see annab aluse riigiteele projekteerimistingimuste andmiseks ka nimetatud detailplaneeringu piirkonnas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Detailplaneeringu koostamisest on möödunud rohkem kui 5 aastat; 3) Detailplaneeringu kehtestamise järel on muutunud õigusaktid (ehitusseadustik, Projekteerimismid) ning Transpordiamet on andnud välja Ristmike juhendi. <p>1.4. Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekut ja otsustas kavandada sõiduautode tunneli, mis ühendab Lennuvälja teed Kiigemäe teega, et parandada Külitse aleviku sisest liikuvust ja vähendada maantee poolt tekitatavat barjääriefekti.</p> <p>1.5. Külitse tee ristmiku sulgemine on Tartu–Nõo lõigu projekteerimistingimuste eelnõuga ette nähtud. Samuti on selle ristmiku sulgemine nähtud ette Külitse–Järste jalgratta- ja jalgte ehitusprojektiga, mille projekteerimiseks on Transpordiamet andnud projekteerimistingimused 06.09.2021 korraldusega nr 1.1-3/21/388. Kummagi projekti ehitamise aega aga pole käesoleval hetkel teada. Sellest tulenevalt võtame selle küsimuse eraldiseisvalt, sõltumata käesolevast menetlusest, arutlusele ning selgitame välja kas, millal ja millistel tingimustel saab Transpordiamet esitatud ettepanekuga arvestada.</p> <p>Külitse teel asuv raudbetoonsild jääb Tartu–Nõo projekti tulemusel aga avatuks, sest Transpordiamet otsustas käesolevas menetluses muuta projekteerimistingimuste eelnõud ja kavandada Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendava kogujatee.</p> <p>2.1. Näki tee ja Lemmatsi–Leilovi kõrvalmaantee vaheline kogujatee on vajalik, sest projekteerimistingimustega kavandatakse Näki tee ristmiku sulgemine Jõhvi–Tartu–Valga maanteele. Kogujatee asukoht on projekteerimistingimuste eelnõus näidatud sellisena tulenevalt alljärgnevatest kaalutlustest:</p>
--	---	--

		<p>(1) See on lühim võimalik teekond Näki teelt Lemmatsi liiklussõlmeni.</p> <p>(2) Asukoht on kooskõlas kehtiva üldplaneeringuga.</p> <p>(3) Selle kogujatee asukohaga on ümbritsevad kinnistu omanikud pidanud arvestama tulenevalt üldplaneeringust ning piirkond on selle järgi juba arenenud. Näiteks on selle kogujatee asukohaga arvestatud Kraavi ja Lao kinnistute ning lähiala detailplaneeringu koostamisel. Lisaks asub kogujatee lõigul Vanapapli tee koridor (katastriüksusel 28301:001:0901), mida saab selle tee rajamiseks ära kasutada.</p> <p>(4) Kui kogujatee asub põhimaanteest kaugemal, annab see võimaluse juurdepääsude kavandamiseks mõlemal poole kogujateed asuvatele kinnistutele. See loob paremaid võimalusi piirkonna edasiseks arendamiseks.</p> <p>2.2. Paju tänava pikendamine Laseri tänavani on projekteerimistingimuste eelnõu lisa 3 „Tartu–Külitse lõigu eskiisjoonisele“ kantud perspektiivsena. See tähendab, et see on joonisel vaid informatiivsena ja selle rajamiseks Tartu–Nõo lõigu projekteerimistingimused alust ei anna. Tegemist on võimaliku ühendusteega, mis võib tekkida sinna siis kui piirkond areneb. Ei ole välistatud, et ühendust joonisel näidatud asukohta ei tekigi, vaid vajalik ühendus luuakse kusagilt teist kaudu. Selle tee kavandamine aga väljub Tartu–Nõo lõigu projekteerimistingimustega seatud eesmärkidest ning sõltub sellest kuidas hakkab piirkond tulevikus arenema. Praegusel hetkel on tegemist äärmiselt hõredalt asustatud piirkonnaga ning projekteerimistingimustega tagatakse piirkonnale ühendus põhimaanteega läbi kavandatava Lemmatsi liiklussõlme.</p> <p>3. Projekteerimistingimuste eelnõu punkti 5.3.2 kohaselt on eskiisjoonistel näidatud bussipeatuste asukohad praeguse parima teadmise juures. Projekteerimise käigus tuleb busside liikumine täiendavalt üle vaadata ning vajadusel muuta bussipeatuste asukohti ja lahendusi, s.h. jätta ära või kavandada täiendavaid bussipeatusi.</p> <p>Kokkuvõtteks: Külitse järve tee rekonstrueerimine ei ole projekteerimistingimuste ese ning see ei ole vajalik projekteerimistingimustega seatud eesmärkide täitmiseks. Menetluse käigus on Transpordiamet otsustanud kavandada Lennuvälja teed Kiigemäe teega ühendava sõiduautode tunneli ning Kiigemäe teed ja Külitse teed ühendava kogujatee, et parandada Külitse aleviku sisest liikuvust. Need aitavad vältida Külitse aleviku sisese liikluse suunamist Külitse järve teele – seega ei saa väita ka seda, et projekt toob endaga kaasa olulise liikluseduse kasvu Külitse järve teel.</p> <p>Kinnistutele juurdepääsude kavandamine on reguleeritud projekteerimistingimuste eelnõu punktis 5.2.5 ning see ühtib Kambja valla ettepanekuga.</p> <p>Liiklusseaduse §2 punkti 2 kohaselt on asula hoonestatud ala, mille sisse- ja väljasõiduteed on tähistatud asula liikluskorda kehtestavate liiklusmärkidega. Teede projekteerimisel on asjakohane lähtuda eestkätt liiklusseaduses sätestatud regulatsioonist, sest teed ja liiklus on omavahel otseses seoses. Projekteeritav riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4-152 asuv Tartu–Nõo lõik on maantee, sest sellel lõigul puuduvad asula liikluskorda kehtestavad liiklusmärgid. Seega ei kohaldu sellele lõigule Linnatänavate standard. Ka Linnatänavate standardi peatükis 1 „Käsitlusala“ on öeldud: <i>standardit ei rakendata riigiteedel, riigiteede planeerimisel ja linna äärealadel paiknevatel avalikult kasutatavatel teedel, kus asustus on hõre ning liikluskeskkond pigem sarnaneb maantee tingimustega, nende teede projekteerimisel on soovitatav lähtuda ehitusseadustiku alusel kehtestatud tee projekteerimise normidest.</i> Samadel alustel ei kohaldu Jõhvi–Tartu–Valga maanteele projekteerimistingimuste eelnõu punktis 5.2.6 nimetatud nõue liikluse rahustamise meetmete kavandamiseks asulas lubatud sõidukiirusest kinnipidamiseks.</p> <p>Otsus: 1.1. Ettepanekut, kavandada Tiigrisilma ristmikule foorrismik, mitte arvestada.</p>
--	--	--

		<p>1.2. Ettepanekut, jätta Leilovi tee ristmik avatuks, mitte arvestada.</p> <p>Ettepanekut, rekonstrueerida Tartu-Nõo projektiga Viirpuu tänav, mitte arvestada.</p> <p>1.3. Ettepanekut, kavandada Külitse järve teele suundristmik või pealesõit Valga suunas, mitte arvestada.</p> <p>1.4. Muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning näha ette sõiduautode tunneli rajamine Lennuvälja tee ja Kiigemäe tee vahele. Tunneli kavandatav kõrgusgabariit on 3,5m.</p> <p>1.5. Hinnata ehitusprojekti koostamise käigus Külitse teel asuva raudbetoonsilla seisukorda ning näha vajadusel ehitusprojektiga ette tegevused selle toimimiseks liikluse all (vajadusel remont, ümberehitamine või asendamine uue sillaga/truubiga).</p> <p>2.1. Ettepanekut, muuta Näki tee ja Lemmatsi–Leilovi kõrvalmaantee vahelise kogujatee asukoht põhimaantee äärde, mitte arvestada.</p> <p>Näidata projektis kogujateede võimalikud kommunikatsioonide koridorid.</p> <p>Taotleda tehnilised tingimused kommunikatsioonide valdajatelt, kelle trasse projektiga tehtavad tööd puudutavad.</p> <p>2.2. Ettepanekut, kavandada Paju tänava pikendamine kuni Laseri tänavani, mitte arvestada.</p> <p>3. Lugeda, et projekteerimistingimuste eelnõu arvestab võimalusega kaaluda bussipeatuste kavandamist Kannistiku tee äärde.</p> <p>Ettepanekut, näha ette Külitse järve tee rekonstrueerimine kogu ulatuses, mitte arvestada.</p> <p>Ettepanekut, näha projektiga ette liikluse rahustamise meetmed Tartu–Külitse lõigul, mitte arvestada.</p> <p>Ülejäänud ettepanekute osas projekteerimistingimuste eelnõud mitte muuta ülaltoodud kaalutlustel.</p> <p>Edastada valminud põhiprojekt Kambja Vallavalitsusele seisukoha andmiseks.</p>
<p>Kambja Vallavalitsus 09.05.2023 kiri nr 4-1/13-35</p> <p>Arvamus projekteerimistingimuste eelnõu muudatusele</p>	<p>Transpordiamet teavitas 04.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-002/7521-1 Kambja vallavalitsust, et Transpordiamet viis läbi projekteerimistingimuste menetluse riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4-152 asuva Tartu–Nõo lõigu ümberehituse projekti koostamiseks. Menetluse käigus esitati palju erinevaid ettepanekuid ning Transpordiamet on kaalunud ja hinnanud nendega arvestamise võimalust.</p> <p>Oma kirjas annate teada, et muuhulgas on menetluse käigus esitatud järgmised ettepanekud:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kavandada Külitsesse rajatud COOPi poe lähedusse sõiduautode tunnel; 2. Kavandada Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendav kogujatee. <p>Transpordiamet kaalus neid ettepanekuid ning leidsite, et tehniliselt on mõlemad ettepanekud teostatavad ning nõustute muudatused eelnõusse sisse viima. Kuna muudatused on olulised, siis peate vajalikuks anda võimalus puudutatud isikutel nende osas arvamust avaldada.</p> <p>Täname Transpordiametit, et olete nõuks võtnud kaaluda esitatud ettepanekuid ning neid ka osaliselt arvestama.</p> <p>Kambja vallavalitsus nõustub esimese ettepanekuga rajada COOPi poe lähedusse sõiduautode tunnel ning vastava muudatuse sisseviimisega eelnõusse.</p> <p>Teise ettepanekuga ei saa Kambja vallavalitsus täielikult nõustuda. Kogujatee Kiigemäe tee otsast võiks olla kuni Pärna tee 10 krundi piirini (ainult juurdepääsuks) ning teiselt poolt Külitse tee võiks pikeneda ainult Kase tee 2a krundini (ainult</p>	<p>Põhjendus/selgitus: Kõik Kambja Vallavalitsuse 01.02.2023 kirjas nr 4-1/13-21-1 kirjeldatud ettepanekud on võetud menetlusse ja nendega arvestamist on kaalutud. Samuti on kaalutud kõiki teisi ettepanekuid mis menetluse käigus esitati – ka siis kui need erinesid Kambja valla poolt tehtud ettepanekutest. Kõiki ettepanekuid on kaalutud võrdselt olenemata sellest, kes on ettepaneku teinud. Otsused koos selgitustega kõikide esitatud ettepanekute kohta on käesolevas dokumendis.</p> <p>Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendava kogujatee kavandamiseks tehti menetluse käigus ettepanek Külitses elavate elanike poolt. Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekut ning leidis, et selle kaalumise on põhjendatud. Nimetatud muudatus on oluline muudatus ning Transpordiamet pidas vajalikuks anda võimalus muudatustega otseselt seotud puudutatud isikutel nende osas arvamust avaldada. Projekteerimistingimuste eelnõu muudatus esitati arvamuse andmiseks kõikidele otseselt puudutatud maaomanikele 04.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-002/7522-1 ja Kambja Vallavalitsusele 04.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-002/7521-1 ning kirjas selgitati ka seda, miks ettepanekut otsustati kaaluda. Peamiseks argumendiks on see, et nimetatud kogujatee aitab oluliselt parandada Külitse aleviku sisest liikuvust ning ühendab Külitse aleviku erinevad piirkonnad omavahel.</p> <p>Transpordiamet kaalus täiendavalt Kambja valla poolt esitatud ettepanekut jätta nimetatud kogujatee terviklikult rajamata, kuid leidis, et kogujatee rajamine on siiski põhjendatud. Kaalumisel võeti arvesse järgmisi aspekte:</p>

	<p>juurdepääsuks). Varasemalt on olnud lubadused Külitse tee mahasõit sulgeda (Ilmatsalu jõel remonti vajav sild). Seetõttu on Kambja vallavalitsus vastava ettepaneku ning Transpordiamet on sellega ka nõustunud – 04.05.2023.a kiri nr 8-1/21-002/10052-1 ristmiku sulgemisest 2023 aasta suvel) ning läbiva kogujatee puhul muutuks see vastasel juhul nn magistraalteeks (need, kes kasutavad autotunnelit ning liiguvad Haage tee poole, sest puudub vajadus sõita ringiga läbi uue liiklussõlme).</p> <p>Juhime Transpordiameti tähelepanu sellele, et Kambja vallavalitsus esitas oma 01.02.2023.a kirjaga nr 4-1/13-21-1 Transpordiametile seisukohad projekteerimistingimuste eelnõule. Vallavalitsus tõi oma kirjas välja kokku 8 suuremat ettepanekut.</p> <p>Esitatud ettepanekutest on Transpordiamet arvestanud ainult ühte (Külitsele autotunnel).</p> <p>Kambja Vallavalitsus jääb jätkuvalt oma 01.02.2023.a kirjas esitatud ettepanekute juurde ning soovib Transpordiametilt kirjalikke selgitusi/põhjendusi, miks ei ole teiste ettepanekutega arvestatud.</p> <p>Transpordiameti 04.04.2023.a kirjas nr 8-1/21-002/7611-1 toodud Nõo valla esitatud ettepaneku arvestamisel ei ole Kambja vallavalitsuses vastuväiteid.</p> <p>Palume arvestada Kambja Vallavalituse tingimustega põhiprojekti koostamisel. Palume edastada valminud põhiprojekt Kambja Vallavalitsusele seisukoha andmiseks enne ehitusloa menetlust.</p>	<p>1. Kavandatav kogujatee ühendab omavahel Külitse aleviku edela poolse osa (Külitse tee, Haage tee, Kose tee ja nende tänavatega ristuvate väiksemate tänavate piirkonna) Külitse aleviku keskusega. Sellise ühenduse rajamise vajadusele on menetluse käigus viidanud mitmed Külitse aleviku elanikud ning ka Kambja vald ise on oma esimeses ettepanekus (01.02.2023 kiri nr 4-1/13-21-1) toonud välja, et maapiirkonna kaupluse jätkusuutliku toimimise üheks eelduseks on võimalikult suur külastajate arv.</p> <p>2. Paljud Külitse piirkonna elanikud on menetluse käigus toonud välja, et kohalike elanike jaoks on oluline see, et kohalik inimene saaks võimalikult hea ühenduse valmiva COOP poe juurde ning uuesti lühimat teed pidi Jõhvi–Tartu–Valga maanteele. Kavandatav kogujatee parandab märkimisväärselt Külitse edela poolses osas elavate inimeste ühendust COOPi poega ning annab võimaluse liikuda lühimat võimalikku teed pidi COOPi poe juurest Külitse liiklussõlmeni.</p> <p>3. Kambja vald on oma esimeses ettepanekus (01.02.2023 kiri nr 4-1/13-21-1) toonud välja järgmist: <i>Külitse teele jääb üle Ilmatsalu jõe ja remonti vajav raudbetoonist sild. Külitse tee avatuks jätmisel kavandada raudbetoonisilla rekonstrueerimine.</i> Kambja valla 01.02.2023 ettepanekust on välja loetav see, et vald aktsepteerib Külitse teele liikluse kavandamist ja toonud välja murekoha, millega tuleb sel puhul arvestada.</p> <p>4. Külitse teed on aastaid intensiivselt kasutatud nii sõiduautode kui ka raskeveokite poolt. Seda tänavat on kasutatud nõ „lõikamiseks“, et vältida Haage tee ristmiku kasutamist põhimaanteele pääsemiseks.</p> <p>5. Külitse tee on oma funktsioonilt kohalik jaotustänav, mille kaudu saavad juurdepääsu järgmised kõrvaltänavad: Pihlaka tee (kohalik tee nr 9490209) ja Külitse tee 14,16,18 (kohalik tee nr 9490212). Kogujatee rajamine välja pakutud asukohta on kooskõlas Külitse tee funktsiooniga.</p> <p>6. Kavandatav kogujatee võimaldab Ülenurme–Haage suunal teekonda lühendada vaid väikesemõõtmelistel autodel, kes mahuvad läbi 3,5m kõrguse tunneli. Raskeliiklusel seda marsruuti võimalik kasutada pole.</p> <p>7. Kavandatav kogujatee on võimalik kavandada rahustatud liiklusega ja aeglase piirkiirusega lõiguna, mis vähendab selle teekonna läbimisega saavutatavat ajalist võitu. Vajadusel on võimalik sellele marsruudile kavandada kiiruseid ohjavaid meetmeid (näiteks: kitsam ristlõige, künnised), mis vähendavad Külitse liiklussõlme vältimise atraktiivsust.</p> <p><u>Otsus:</u> Muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning näha ette Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendava kogujatee rajamine.</p> <p>Hinnata ehitusprojekti koostamise käigus Külitse teel asuva raudbetoonisilla seisukorda ning näha vajadusel ehitusprojektiga ette tegevused selle toimimiseks liikluse all (vajadusel remont, ümberehitamine või asendamine uue sillaga/truubiga).</p> <p>Kaaluda ehitusprojekti koostamise käigus liiklust rahustavate meetmete kavandamist Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendavale kogujatele ning olemasolevale riigitee 22132 Ülenurme–Külitse lõigule, mis suundub kavandatava sõiduautode tunneli poole.</p> <p>Lugeda, et Kambja Vallavalitsusel puuduvad vastuväited Lennuvälja teed ja Kiigemäe teed ühendava sõiduautode tunneli kavandamiseks.</p> <p>Lugeda, et Kambja Vallavalitsusel puuduvad vastuväited Külitse liiklussõlme ja riigiteed nr 22154 Aiamaa–Nõo omavahel ühendava kogujatee kavandamiseks Tartu poolt vaadatuna paremale poole põhimaanteed.</p>
2	<p>Nõo Vallavalitsus 01.02.2023 kiri nr 7-1.3/256</p>	<p><i>Transpordiamet algatas projekteerimistingimuste menetluse riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4-152 asuva Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise ehitusprojekti koostamiseks. Arvestades asjaoluga, et ettepanekuid projekteerimistingimuste</i></p> <p><u>Põhjendus/selgitus:</u> <u>Selgitus ettepanekule 1. ja 2:</u> Transpordiamet otsustas ümbruskaudsete maaomanike ja Nõo Vallavalitsuse ettepanekul muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning kavandada Nõo liiklussõlm uude asukohta, kasutades ära</p>

	<p><i>eelnõule saab teha kuni 02.02.2023 ja mõningatele ilmnunud kitsaskohtadele, mis vajavad Nõo vallavalitsuse arvates kaalumist teeme järgmised ettepanekud:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nõo aleviku põhjaosas raudtee ja Jõhvi-Tartu-Valga maantee vahelisel alal Paju ja Nõgiaru tänavate umbteeks muutmise korral jääb praeguses lahenduses ainsaks juurdepääsuks Raudtee tänav. Arvestades asjaoluga, et Raudtee tänavas on ka Nõo raudteejaama bussipeatus, näha ette tänava laiendus ja muutuvate liiklusoludele vastav kohandamine vähemalt tänava algusest kuni Nõgiaru tänava otsani. Lisaks palume kaaluda teise alternatiivse juurdepääsu loomist, näiteks ühe võimalusena näeme Raudtee tänava pikendamist piki raudtee serva kuni Aiamaa-Nõo teeni Järiste külas. Selline lahendus võimaldaks kahelt poolt Nõo aleviku põhjaosale juurdepääsu ja looks mitmekülgsemad võimalused bussiliikluse korraldamiseks. 2. Nõo liiklussõlme ehitamine kavandada ühes etapis, sealhulgas ehitada projekteerimistingimustes rohelisega markeeritud tulevane ringtee välja esimeses etapis. Üheetapilisena ehitades oleks tulemus keskkonnasõbralikum, vähem ressursimahukam, võimaldaks paremini korraldada maakasutust ja tankla peaks arvestama olude muutusega ühel korral. Lisaks jääks ringtee ja raudtee ületuse vahele pikem lõik, mis võiks suurendada liiklusohutust. Nõo liiklussõlm on Nõo aleviku ja ümberkaudsete külade jaoks väga olulise tähtsusega. Sellest tulenevalt analüüsida kavandatava Nõo liiklussõlme toimivust ja keskkonda sobivust, arvestades liiklussageduse olulise tõusu, elamute ja võimalike bussiliinidega. 3. Külitse ja Järiste vahele kavandatud kogujatee osas palume kaaluda alternatiivse lahendusena kogujateed Jõhvi-Tartu-Valga maanteest põhjapool Soosilla-Nõgiaru teest kuni Järiste külla kavandatud ristteeni Aiamaa-Nõo tee alguses. 	<p>Raudtee tn 2a (52801:010:0018), Raudtee tn 12 (52801:010:0141) ja Koguduse (52801:001:0026) kinnistutel asuvaid põlde. Lisaks otsustati kavandada uus kogujatee alates Nõo liiklussõlmest kuni Paju tänavani. Eelpool nimetatud muudatused pakuvad alternatiivse lahenduse ettepanekutes 1 ja 2 nimetatud probleemidele. Projekteerimistingimuste eelnõu muudatus esitati arvamuse andmiseks kõikidele otseselt puudutatud maaomanikele 27.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-002/9529-1 ja asutustele 27.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-002/9528-1. Kirjades selgitati ka seda, miks ettepanekuid otsustati kaaluda.</p> <p><u>Selgitus ettepanekule 3:</u> Transpordiamet otsustas Nõo Vallavalitsuse ettepanekul muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning projekteerida Külitse liiklussõlme ja riigiteed nr 22154 Aiamaa – Nõo omavahel ühendav kogujatee Tartu poolt vaadatuna paremale poole põhimaanteed. Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekut ning leidis, et selle kaalumise on põhjendatud. Projekteerimistingimuste eelnõu muudatus esitati arvamuse andmiseks kõikidele otseselt puudutatud maaomanikele 04.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-002/7608-1 ning kirjas selgitati ka seda, miks Nõo valla ettepanekut otsustati kaaluda. Peamiseks argumendiks on see, et sellise lahenduse korral viiakse buss inimestele lähemale.</p> <p>Transpordiamet kaalus täiendavalt kahte varianti Nõo Vallavalitsuse ettepanekuga arvestamise korral:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kogujatee läbi Kosse kinnistu (katastritunnusega 52801:001:0324); 2. Kogujatee Kosse kinnistul asuva põllu ja Tatra maardla 2 kinnistul asuva metsa piiril. <p>Variandi 1 korral kaasnevad järgmised <u>negatiivsed</u> mõjud:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Teepikkus Aiamaa ristmiku piirkonnast Külitse liiklussõlme oleks selle variandi korral ca 800m võrra pikem ning läbida tuleks 2 T-kujulist ristmikku. Arvestades, et seda teed hakkab sõitma Tartu ja Nõo vaheline bussiliin, siis on see oluline asjaolu, mis muudaks bussi teekonna pikemaks ja aeglasemaks. - 2021. aasta teeregistri andmetel on aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus riigiteel 22154 Aiamaa–Nõo 1036 autot ööpäevas ning riigiteel 22192 Soosilla–Nõgiaru 154 autot ööpäevas. Tõenäoliselt kogu Nõo–Aiamaa liiklus kavandatavale kogujateele ei tule, sest Nõo elanikele pakub 2+2 maantee kiiremat ühendust Tartusse kui liikuda kavandatava Nõo liiklussõlme kaudu. Kuid on selge, et kogujatee kavandamine toob sellesse piirkonda liiklust juurde. Variandi 1 korral suunatakse kogu täiendav liiklus Aarnamäe, Oru, Jaani, Vaarika, Vahtramäe ja Männitiigi kinnistute vahelisele teele. Negatiivselt on mõjutatud 6 kinnistut. - Variandi 1 korral tükeldatakse Kosse kinnistul (katastritunnusega 52801:001:0324) asuv põld kolmeks tükiks, millest vähemalt 2 on ebamäärase kuju ja suurusega ja mida oleks tõenäoliselt keeruline/ebaotstarbekas harida. <p>Variandi 2 korral kaasnevad järgmised <u>negatiivsed</u> mõjud:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Negatiivselt on mõjutatud Jaani ja Soosilla kinnistud, sest nendest kinnistutest on vajalik maad tee rajamiseks ning kinnistul asuvate hoonete lähedusse rajatakse uus tee. Negatiivsete mõjude leevendamiseks on projektiga võimalik näha ette meetmeid, nagu näiteks: liikluse rahustamise meetmed, kiiruse piiramine, kinnistu piirile rajatav plankaed. Ülejäänud kinnistute osas negatiivne mõju sedavõrd märkimisväärne pole, sest olemasolevale Soosilla–Nõgiaru riigiteele projektiga liiklust juurde ei suunata ning uus tee jääb eluhoonetest vähemalt 100 meetri kaugusele. <p>Transpordiamet kaalus kahe variandi vahel ning kaalumise tulemusena leidis, et variant 1 tagab parema liikuvuse ning riivab vähem erakinnistuid.</p> <p>Otsus:</p>
--	---	--

			<p>Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisa 4 „Külitse–Nõo lõigu eskiisjoonis“ ning muuta Nõo liiklussõlme asukohta, kasutades selleks ära Raudtee tn 2a (52801:010:0018), Raudtee tn 12 (52801:010:0141) ja Koguduse (52801:001:0026) kinnistutel asuvaid põlde.</p> <p>Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisa 4 „Külitse–Nõo lõigu eskiisjoonis“ ning kavandada uus maanteega paralleelne kogujatee alates Paju tänavast (kohalik tee nr 5280139) kuni Nõo liiklussõlmeni.</p> <p>Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisa 3 „Tartu–Külitse lõigu eskiisjoonis“ ja lisa 4 „Külitse–Nõo lõigu eskiisjoonis“ ning kavandada Külitse liiklussõlme ja riigiteed nr 22154 Aiamaa–Nõo omavahel ühendav kogujatee Tartu poolt vaadatuna paremale poole põhimaanteed. Kavandada kogujatee nii, et see kulgeks Kosse kinnistul (katastritunnusega 52801:001:0324) asuva põllu servas.</p>
Nõo Vallavalitsus 14.04.2023 kiri nr 7-1.3/696-1 Arvamus projekteerimistingimuste eelnõu muudatusele	Esitasite Nõo vallavalitsusele arvamuse küsimiseks Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise projekteerimistingimuste eelnõu muudatuse Külitse ja Järiste vahele kavandatud kogujatee osas. Nõo vallavalitsus nõustub kavandatud muudatusega.		Otsus: Lugeda, et Nõo Vallavalitsusel puuduvad vastuväited Külitse liiklussõlme ja riigiteed nr 22154 Aiamaa – Nõo omavahel ühendava kogujatee kavandamiseks Tartu poolt vaadatuna paremale poole põhimaanteed.
Nõo Vallavalitsus 22.05.2023 kiri nr 7-1.3/858-1 Arvamus projekteerimistingimuste eelnõu muudatusele	Esitasite Nõo Vallavalitsusele arvamuse küsimiseks Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise projekteerimistingimuste eelnõu muudatuse Nõo liiklussõlme piirkonna osas. Nõo Vallavalitsus nõustub kavandatud muudatusega.		Otsus: Lugeda, et Nõo Vallavalitsusel puuduvad vastuväited Nõo liiklussõlme asukoha muutmiseks ja maanteega paralleelse kogujatee kavandamiseks Paju tänavast (kohalik tee nr 5280139) kuni Nõo liiklussõlmeni.
3 Terviseamet 24.10.2023 kiri nr 5-7/21/7472-7	Esitasite Terviseametile (edaspidi amet) ettepanekute esitamiseks Transpordiameti algatatud projekteerimistingimuste menetluse riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4-152 asuva Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise ehitusprojekti koostamiseks. Projekteeritav ala asub Tartu maakond Kambja vald (Räni ja Külitse alevik, Lemmatsi küla) ja Nõo vald (Nõo alevik, Nõgiaru, Järiste ja Meeri küla). Projekti eesmärk on riigitee 3 (E264) Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4-152,0 asuva Tartu–Nõo lõigu kavandamine 2+2 ristlõikega maanteeks, teedevõrgu asukoha ja omandi täpsustamine ning teemaa vajaduse määramine projekteeritaval lõigul. Amet on tutvunud esitatud materjalidega ning juhib tähelepanu järgmistele nõuetele: • Ehitustegevusega kaasnevad müratasemed peavad vastama keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 ”Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid” lisa 1 kehtestatud müra normtasemetele. Planeeritud mürauuringus tuleb hinnata uue tee kasutamisest tingitud liikluse müra tasemeid ning selle levimist piirnevatele aladele ning tuua välja vajalikud leevendusmeetmed, et tagada ümbruskonnas asuvatel aladel mürataseme vastavus määrusega kehtestatud müra normtasemetele; • Ehitustegevusega kaasnevad vibratsiooni tasemed peavad vastama sotsiaalministri 17.05.2002 määruses nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“ § 3 kehtestatud piirväärtustele; Teevalgustuse sh kergliiklustee valgustuse paigutusel arvestada läheduses paiknevate elamualadega ning vältida nende ülemäärast valgustamist. Vajadusel kavandada leevendavaid meetmeid.		Otsus: Arvestada ehitusprojekti koostamisel Terviseameti 24.01.2023 kirjas nr 5-7/21/7472-7 välja toodud nõuetega: • Ehitustegevusega kaasnevad müratasemed peavad vastama keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 ”Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid” lisa 1 kehtestatud müra normtasemetele. Planeeritud mürauuringus tuleb hinnata uue tee kasutamisest tingitud liikluse müra tasemeid ning selle levimist piirnevatele aladele ning tuua välja vajalikud leevendusmeetmed, et tagada ümbruskonnas asuvatel aladel mürataseme vastavus määrusega kehtestatud müra normtasemetele; • Ehitustegevusega kaasnevad vibratsiooni tasemed peavad vastama sotsiaalministri 17.05.2002 määruses nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“ § 3 kehtestatud piirväärtustele; • Teevalgustuse sh kergliiklustee valgustuse paigutusel arvestada läheduses paiknevate elamualadega ning vältida nende ülemäärast valgustamist. Vajadusel kavandada leevendavaid meetmeid.

4	<p>Keskkonnaamet 31.01.2023 kiri nr 6 2/22/23625-2</p>	<p>Esitasite Keskkonnaametile projekteerimistingimuste eelnõu riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4-152 asuva Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise projekteerimiseks. Taotlusele on lisatud Transpordiameti projekteerimistingimuste eelnõu, puudutatud kinnistute loend, projekteeritava teelõigu asukohaskeem ja teeprojekti eskiis.</p> <p>Antud alale on koostamisel keskkonnamõju hindamine (KMH) eelprojektile, mille tõttu Keskkonnaameti pädevusse jäävatel teemadel selguvad mõjud ja vajalikud meetmed eeldatavalt KMH käigus (hetkel on alles nõuetele vastavaks tunnistatud KMH programm).</p> <p>Projekteeritava lõigu alale ja lähedale ei jää Natura 2000 võrgustikku kuuluvaid alasid ning kaitstavaid loodusobjekte (kaitseala, hoiuala, püsielupaik, kaitstava looduse üksikobjekti kaitsevöönd), ka ei ole registreeritud kaitstavate liikide kasvukohti ja elupaiku. Lemmatsi külas on registreeritud III kaitsekategooriasse kuuluva laialehine neiuvaip taimeliigi (<i>Epipactis helleborine</i>) kasvukoht. (EELIS kood KLO9320847). Kuna kasvukohv levib ka väljaspoole planeeritavat teemaad, ei ole populatsiooni säilimine ohustatud.</p> <p>Kalda ehituskeeluvööndis on üldjuhul keelatud uute rajatiste ehitamine (looduskaitseaduse(LKS)§ 38 lg 3), ehituskeeld ei laiene kehtestatud üld- või detailplaneeringuga kavandatud avalikult kasutatavale teele (LKS § 38 lg 5 p 10). Tartu–Külitse eskiisjooniselt on näha, et projekteeritud 2+2 riigitee ja kohalik tee ning uus kogujatee sild Haaviku tee 21 (94901:005:0530) loodepiiril ületavad Ilmatsalu jõge (VEE1039000) ning kogujatee ja uue tee puhul on tegemist täiesti uue teelõiguga ning sillaga. Seega järgides LKS § 38 lg 5 p-e9 ja 10, saab seda rajada ainult läbi planeerimisprotsessi. Ehituskeeld ei laiene kehtestatud detail- või üldplaneeringuga kavandatud sillale ja avalikule teele. Kas need objektid on kajastatud planeeringutes, selle kohta Keskkonnaametil info puudub ning palume need välja selgitada ja kajastada projektis.</p> <p>Külitse-Nõo eskiisjooniselt on näha, et projekteeritud 2+2 riigitee, Järste oja sild ja suurulukitunnel ületavad Järste oja (VEE1038400). Järgides LKS § 38 lg 5 p-e9 ja 10, saab seda rajada läbi planeerimisprotsessi. Ehituskeeld ei laiene kehtestatud detail- või üldplaneeringuga kavandatud sillale ja avalikule teele. Palume planeeringutega seonduv selgitada sarnaselt meie kirja eelmisele lõigule.</p> <p>Metsaloomade teeületuskohad on välja selgitatud OÜ Rewildi poolt koostatud Tartu–Nõo ulukiuuringus. Kõik seal välja pakutud ulukite läbipääsud on olemas ka eskiisjoonistel. Eskiisil on ka kujutatud uus teelõik, mis ületab Ilmatsalu jõge, kuhu on ka planeeritud kallasradadega läbipääs. See sama tee hakkab ületama põhjapool 4-realist teed Kasavere eesvoolu (maaparandussüsteemi kood: 2103900020270). Sinnagi tasuks kaaluda kallasrajaga läbipääsu, kuna see viib metsatukka, kus on väikeuluki läbipääs. Loomad, kes läbipääsu kaudu põhja poole liiguvad, jõuavad arvatavasti metsaservani ja eesvooluni ja võivad hakata mööda seda edasi liikuma. Uuring soovib kombineerida Järste oja läbipääsu puhul nii suur- kui väikeuluki läbipääsud, mis on igati mõistlik. Meeri tee juurde planeeritud väikeulukitunneli puhul tasuks mõelda ala haljastuse peale, mis jääb teede vahelisele alale, kui liikuda 4-realise tee alt lõunast põhja suunas –ehk kui väikeulukid sealt kaudu liiguvad, siis võiks neil olla tunnelist väljudes ka koht, kus varjuda. Palume teemat kaaluda ja kajastada KMH aruandes lähtudes KMH programmi p-st7.3.2.</p> <p>Projekteerimisel soovime lähtuda ringmajanduse põhimõtetest - projekteeritava teelõigu jätkusuutlik kavandamine ja maapõueressursside säästlik kasutamine ning</p>	<p>Põhjendus/selgitus: Ristumised Ilmatsalu jõega Projekteerimistingimuste eelnõuga kavandatav lahendus ristub Ilmatsalu jõega (VEE1039000) järgmistes asukohtades (alates Külitse järvest vaadatuna): (1) Külitse tee. Selles asukohas on tegemist olemasoleva sillaga olemasolevas asukohas. Külitse tee on märgitud ka Kambja valla üldplaneeringu joonisel kui olemasolev tee. (2) Põhimaantee 3 Jõhvi–Tartu–Valga. Seda on nii Tartu maakonnaplaneeringus kui ka Kambja valla üldplaneeringus käsitletud kui oluliselt rekonstrueeritavat teelõiku. (3) Uus läbimurre Haaviku tee ja Mutiku tn elamupiirkonnast Külitse liiklussõlme. Nimetatud tee ei ole märgitud Kambja valla üldplaneeringus, kuid koostöös Kambja vallaga otsustati, et nimetatud kogujatee ühendatakse Haaviku teega, et leevendada vähemalt 30 kinnistu omaniku teekonna pikemisest tulenevat mõju Tartu linna suunas. Jooniselt mõõdetuna lühendab kavandatav lahendus teepikkust ligikaudu 280m võrra võrrelduna sellega kui nimetatud kogujateed Haaviku teega ei ühendataks. (4) Lennuvälja teed (riigitee 22132 Ülenurme–Külitse) Külitse liiklussõlmega ühendav tee. Nimetatud tee on Kambja valla üldplaneeringus käsitletud kui perspektiivne tee. (5) Kõrvalmaanteed 22154 Aiamaa–Nõo Külitse liiklussõlmega ühendav uus kogujatee, mis ristub Ilmatsalu jõega raudtee ääres Nuki (katastritunnusega 52801:001:0053) ja Valgeristi (katastritunnusega 52801:001:0005) kinnistute piiril. Transpordiamet otsustas Nõo valla poolt esitatud ettepaneku põhjal nimetatud kogujatee projektist ära jätta ning kavandada see teisele poole maanteed – Ilmatsalu jõega ristumiskohta ei teki.</p> <p>Seega ainus ristumine, kus avalikult kasutatava tee ristumine ei ole märgitud üld- või detailplaneeringus, on punktis 3 nimetatud läbimurre Haaviku tee ja Mutiku tn elamupiirkonnast Külitse liiklussõlme.</p> <p>Transpordiamet on projekteerimistingimuste eelnõu koostamisel arvestanud üldplaneeringutes näidatud teede asukohtadega. Kogujateed, mis on üldplaneeringus näidatud, on kavandatud ligikaudu üldplaneeringus näidatud asukohtadesse, arvestades ümbritsevat situatsiooni. Kahjuks on aga üldplaneering ebatäpne ning ei näita kõiki vajalikke ühendusteid. Näitena võib tuua välja maanteega paralleelse kogujatee maanteest paremat kätt lõigus Lemmatsi–Külitse, mis on vajalik selleks, et viia ristumiskohtade arv vastavusse Projekteerimismõeldmest ja tagada piirkonna elanikele juurdepääs avalikult kasutatavalt teelt. Üldplaneeringus seda kogujateed aga üldse näidatud pole. Teise näitena on Kambja valla üldplaneeringuga nähtud ette Lemmatsi ristmike piirkonda liiklussõlm, kuid pole näidatud kuidas ühendatakse põhimaanteega ristuvad kõrvalmaanteed sellesse liiklussõlme või milline on liiklussõlme lahendus.</p> <p>Transpordiamet on Tartu–Nõo lõigu projektlahenduse välja töötamisel täpsustanud üldplaneeringuga kavandatavat lahendust ning näinud ette lisaks täiendavaid ühendusteid, et tagada liikuvus ja arvestada üldplaneeringus ette nähtud maakasutusega. Seejärel annab Transpordiamet kavandatavate teede lahenduse sisendina koostatavasse üldplaneeringusse kui riigi huvi mis on vajalik selleks, et oleks võimalik põhimaantee nõuetekohaseks ümber ehitada. Kambja valla üldplaneering on praegusel hetkel koostamisel. Selle protsessi tulemusena lahendatakse ka ehituskeelu küsimused ristumistel Ilmatsalu jõega.</p> <p>Otsus: 1. Kaaluda väikeulukitele kallasradadega läbipääsu projekteerimist Soosilla–Nõgiaru kõrvalmaanteed Külitse liiklussõlmega ühendavale teele ristumisel Kasavere eesvoolukraaviga (2103900020270/001). 2. Käsitleda KMH aruandes Meeri tee juurde kavandatava väikeulukitunneli juures väikeulukite varjumise võimalust ning vajadusel projekteerida täiendav haljastus.</p>
---	--	---	---

		<p>jäämetekke vähendamine ja lõigehitusest ülejääva pinnasetööde materjalide kohapeal kasutamine. Eeldatavalt annab selleks asjakohase sisendi koostatav KMH(KMH programmi p 7.3.9).</p> <p>Kokkuvõtvalt Keskkonnaametil projekteerimistingimuste eelnõule täiendavaid ettepanekuid ei ole ning vajalikud keskkonnameetmed selguvad KMH aruande koostamise käigus, mille menetlusse on Keskkonnaamet kaasatud asjaomase asutusena.</p>	<p>3. Näha ehitusprojektiga ette ehituseks mittesobiva materjali kasutamine võimalikult suures ulatuses koha peal. Käsitleda teemat ka koostatavas KMH aruandes.</p> <p>4. Täiendada projekteerimistingimuste eelnõu punkti 5.1.1 ning anda info varasemalt läbi viidud ulukiuuringu kohta (Rewild OÜ, 2018, töö nr 2017-7).</p>
5	<p>AS Eesti Raudtee 01.02.2023 kiri nr 13-8/4128-1</p>	<p>AS Eesti Raudtee ei kooskõlasta projekteerimistingimuste eelnõud riigitee 3 Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise ehitusprojekti koostamiseks. Projekteerimistingimuste eelnõu täiendamisel arvestada järgmiste ettepanekutega:</p> <p>1. Ülenurme-Külitse tee 22132 uue asukoha projekteerimisel raudtee ja riigitee 3 (E264) Jõhvi–Tartu–Valga vahelisel alal arvestada olemasoleva raudteeülesõidukoha eritasandilise ristumisega asendamise perspektiiviga (uue teelõigu geomeetria, ristmikud, mahasõidud ja kergliiklustee viadukti pealesõitude muldkeha alal). Teeme ettepaneku viia kavandatava Ülenurme-Külitse tee 22132 ristumine raudteega uude asukohta, kinnistute Hiie (94901:001:0464) ja Haaviku tee 21 (94901:005:0530) vahelisele alale. Sellise lahendusega kaoks ka Täsvere küla elanikel vajadus ületada raudteed liikumisel Täsvere küla ja Ülenurme-Külitse tee 22132 uuele lõigule Vilja kinnistule (94901:005:1441) kavandatava uue bussipeatuse vahel. Eelkirjeldatud lahenduse korral uuele teelõigule kavandatav bussipeatus asuks samal pool raudteed kui Täsvere küla ja olemasolev sõidukite juurdepääs Ropka raudteepeatusele. Eskiisil toodud algse lahenduse korral tekiks Täsvere küla ja Külitse keskuse vahel liikujate poolt surve uues kohas raudtee ületamiseks - praegu raudteest kagus oleva Täsvere-Lätiküla kohaliku tee 9490107 ja loode poole raudteed ca 100m kaugusele uude asukohta rajatava Ülenurme-Külitse tee 22132 kergliiklustee vahel, mis oleks teedevõrgu uue lahendusega otsene ohtliku olukorra tekitamine kohas, kus projekteerimistingimused ei näe ette avalike teede vahel raudteed ületava kergliiklustee rajamist.</p> <p>2. Riigiteega 3 (E264) Jõhvi–Tartu–Valga piirnevate kõrvalmaanteede teedevõrgu muudatuste kavandamisel tuleb arvestada perspektiiviga, kus rongide piirkiiruste tõstmise, sõidukite liiklusintensiivsuse kasvu või raudteeliikluse ohutusnõuete karmistumise tõttu tuleb sulgeda Näki teel 9490103 asuv samatasandiline raudteeülesõidukoht ning riigi seisukohast võib osutuda ebaotstarbekaks Tartu ja Ropka raudteejaamade vahel kolmekilomeetrise raudteelõigul praegu asuva kolme raudteeülesõidukoha asemele rajada kolm viadukti ning 9490103 kohalik Näki tee jääb perspektiivis mõlemal pool raudteed tupikteks.</p> <p>3. Kavandada projekteeritavatelt uutelt avalikelt teedelt päästeameti sõidukitele juurdepääsuvõimalused raudteemaale nendel projekteeritavate teede lõikudel, kus uue lahenduse avalikud teed rajatakse raudtee kaitsevööndi vahetusse lähedusse - raudteelõigul Ropka raudteejaamast Elva suunas kuni Valgeristi kinnistuni (52801:001:0005). Samuti lõigul, kus muudetakse seniseid juurdepääsuvõimalusi avalikelt teedelt raudteemaale - Nõo – Tamsa kõrvalmaanteest 22155 Elva suunas mõlemal pool raudteega ristuvat Mariksoo III eesvoolu (kinnistute Valga mnt. 2, 4, 6 ja 8 piirkonnas).</p> <p>4. Projekteerimistingimustega tuleb panna kohustus projektis põhjendada, miks tuleb rajada väikeuluki tunnelid vahetult raudteemaal kõrval riigitee 3 (E264) Jõhvi–Tartu–Valga alla sellises asukohas, kus tunneli kaudu suunatakse väikeulukid</p>	<p>Põhjendus/selgitus:</p> <p>1. Tartu–Nõo projektiga seatud eesmärkide saavutamiseks puudub vajadus muuta olemasoleva raudteeülesõidu asukohta või muuta see eritasandiliseks, sest olemasolev raudteeülesõit säilitatakse olemasoleval kujul ja asukohas.</p> <p>Vilja kinnistule planeeritava bussipeatuse vahetus läheduses asub olemasolev raudteeülekäik (Ropka raudteepeatuse juures), mida on võimalik Täsvere küla elanikel kasutada ja mida tõenäoliselt harjumuspäraselt ka kasutatakse. Arvestades, et kohalikele elanikele saavad peamisteks tõmbepunktideks olema raudteepeatused, bussipeatused, Külitse järv ja kauplus, siis on olemasolev raudteeülekäik raudtee ületamiseks sobivas asukohas. Juhul kui tekib probleem sellega, et jalakäijatele tekib otsem ja mugavam koht raudtee ületamiseks selleks mitte ette nähtud kohast, on raudtee võimalik tarastada, rajada sinna nõuetekohane raudtee ülekäigukoht või kavandada muid meetmeid jalakäijate suunamiseks.</p> <p>2. Tartu–Nõo projektiga kavandatakse vaid need kogujateed, mis on Tartu–Nõo lõigu projekti eesmärgi saavutamiseks vajalikud. Näki tee raudteeülesõidukoha sulgemine ei ole seotud Tartu–Nõo lõigu projektiga ning seda on võimalik kavandada eraldiseisvalt. Juhul kui tulevikus suletakse Näki tee raudteeülesõit, siis tuleb raudteeülesõidukoha likvideerimise projektiga selgitada välja ülesõidu sulgemisest mõjutatud kohalike elanike liikumisvajadused ning kavandada ühenduste säilimiseks vajaminev teedevõrk.</p> <p>3. Uute juurdepääsude kavandamine raudteemaale saab olla põhjendatud vaid juhul kui projektiga katkestatakse või halvendatakse olemasolevaid juurdepääse. Raudteemaale juurdepääsetavuse parandamine pole Tartu–Nõo projekti eesmärkide saavutamiseks vajalik ning see saab olla vaid raudteevaldaja ülesanne ja huvi.</p> <p>4. Ulukite liikumiste ja konfliktkohtade välja selgitamiseks viidi Transpordiameti tellimusel OÜ Rewild poolt ajaperioodil november 2017 – mai 2018 läbi Tartu–Nõo lõigu ulukiuuring. Kõik projekteerimistingimuste eelnõu lisas olevatel eskiisjoonistel näidatud ulukirajatised on kavandatud nimetatud ulukiuuringu tulemuste põhjal. Raudteemaal ulukite liikumistekondade lahendamine pole Transpordiameti ülesanne ja väljub projekteerimistingimustega seatud eesmärkidest. Arvestades rongide liikumise sagedust, ei tekita raudteeülesõidukid ulukitele ligilähedaseltki võrdväärset barjääri võrreldes maantee liiklussagedusega.</p> <p>Otsus:</p> <p>1. Ettepanekut, muuta riigitee 22132 raudteeülesõidukoht eritasandiliseks, mitte arvestada.</p> <p>2. Ettepanekut, arvestada Näki tee raudteeülesõidu likvideerimise perspektiiviga, mitte arvestada.</p> <p>3. Kohtades, kus muudetakse seniseid juurdepääsuvõimalusi avalikelt teedelt raudteemaale, näha projektiga ette vajadusel uued juurdepääsud. Kohtades, kus juurdepääsu ei muudeta ega halvendata, uusi juurdepääse mitte projekteerida.</p> <p>4. Täiendada projekteerimistingimuste eelnõud ning lisada info teostatud ulukiuuringu kohta.</p>

	<p>raudteemaale alal, kus teisel pool raudteed on katkematu elamumaade ala, mis raudteemaa piiril tõkestatakse ka väikeloomi takistava piirdeaiaga. Viia läbi ulukiuuring, et projektis saaks arvestada ulukite juba välja kujunenud liikumisradadega. Projektis näidata tunnelitega tekitatavad väikeulukite suunatud liikumised raudteemaa ulatuses ja väikeulukite kaitsmiseks vajalikud meetmed raudteemaa ulatuses.</p> <p>5. Taotleda tehnilised tingimused ASilt Eesti Raudtee seoses raudteemaale ja raudtee kaitsevööndisse avalike teede projekteerimisega.</p>	<p>5. Taotleda raudteemaale ja raudtee kaitsevööndisse avalike teede projekteerimiseks tehnilised tingimused ASilt Eesti Raudtee.</p>
<p>AS Eesti Raudtee 11.05.2023 kiri nr 13-8/5100-3</p> <p>Arvamus projekteerimistingimuste eelnõu muudatusele</p>	<p>Saatsite aktsiaseltsile Eesti Raudtee kirja, milles teavitatakse, et projekteerimistingimuste menetluse käigus on toodud välja murekohad ja esitatud ettepanekud, mis puudutavad kavandatava Nõo liiklussõlme piirkonda ning esitate muudatused arvamuse avaldamiseks. Aktsiaseltsi Eesti Raudtee ettepanekud on järgmised:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Näidata Nõo-Tamsa tee perspektiivne asukoht raudteega eritasapinnalise ristumise rajamise korral (olemasolevast laiem muldkeha). Arvestada, et viadukti rajamine olemasoleva raudteeülesõidukoha asukohta tähendab ehitusperioodiks raudteeülesõidukoha sulgemist või ajutise raudteeülesõidukoha rajamist. 2. Kavandada juurdepääsutee kinnistutele Valga mnt 4, Valga mnt 6 võimalikult raudteemaa kinnistu piiri äärde. 3. Raudteemaale kavandatud juurdepääsuteelt näha ette mahasõidukohad Päästeametile ja aktsiaseltsile Eesti Raudtee. 4. Projekteerimistingimuste muudatus kooskõlastada ka Elektrilevi OÜ-ga, kuna aktsiaseltsi Eesti Raudtee poole on pöördunud Elram OÜ tehniliste tingimuste taotlusega projektile „Raudtee 2a kinnistu päikeseelektrijaama liitumine jaotusvõrguga, Nõo alevik, Nõo vald, Tartu maakond (LR8899)“, milles kinnistul Raudtee tn 1 // 3 // Nõo raudteejaam (52801:010:0026) olemasolev alajaam demonteeritakse ning planeeritakse uue komplektalajaama rajamine. 	<p>Põhjendus/selgitus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Eritasapinnas Nõo–Tamsa tee raudteeülesõidu projekteerimine ei ole projekteerimistingimuste ese. Selleks, et kavandada eritasapinnas raudteega ristumine, tuleb teha põhjalikku eeltööd ning selgitada välja, kas mõistlikum on viia sõidutee viaduktiga üle raudtee või tunneliga raudtee alt. Praegusel hetkel ei ole teada kumb nimetatud variantidest on majanduslikult ja kasutusmugavuselt otstarbekam ning selle välja selgitamine ei ole ka projekteerimistingimustega seatud eesmärkide saavutamiseks vajalik. Mõlemal variandil on omad head ja vead. Nõo liiklussõlme asukohta muudatus annab võimaluse kavandada eritasandilist raudteeülesõitu nii, et puudub vajadus Nõo liiklussõlme ümberehitamiseks, sest projekteerimistingimuste eelnõu muudatusega on Nõo liiklussõlm viidud Nõo raudteeülesõidukohast oluliselt kaugemale. Nõo raudteeülesõidukoha eritasapinda viimiseks tuleb huvitatud osapoolel koostada eraldiseisev projekt ning lahendada sellega seonduvad tehnilised küsimused (sh selgitada välja tehnilisel vajaminev teema). 2. Valga mnt 4 ja 6 kinnistute juurdepääsutee asukohta on võimalik projekteerimistingimuste eelnõu punkti 5.2.2.1 alusel täpsustada ehitusprojekti koostamise käigus, pärast seda kui teostatakse nendel lõikudel geodeetiline mõõdistus ja selgub täpne situatsioon. Projekteerimistingimuste eelnõu lisas oleval eskiisjoonisel on tee asukohta määramisel arvesse võetud Valga mnt 4 (katastritunnusega 52801:009:0486) ja Raudtee tn 1 // 3 // Nõo raudteejaam (katastritunnusega 52801:010:0026) kinnistute piiril asuva tiigi ja kasvuhoone paiknemist. 3. Arvestades, et kavandatav juurdepääsutee asub raudteemaal, on mahasõidukohtade rajamine raudteemaale nimetatud teelt õigustatud. 4. Transpordiamet pöördus menetluse käigus selle küsimusega Nõo Vallavalitsuse poole, kellelt on Elram OÜ alajaama ümber tõstmiseks samuti küsinud tehnilisi tingimusi. Nõo Vallavalitsus edastas vastava info Transpordiametile. Transpordiamet võttis ühendust ka Elram OÜ-ga ning vahetati infot kavandatavate tegevuste kohta. Kavandatavad lahendused on omavahel võimalik edasise tegevuse käigus kokku sobitada nii, et nad ei sea üksteisele takistusi. <p>Elektrilevi OÜ on olnud arvamuse andjana kaasatud kohe alguses Tartu–Nõo lõigu projekteerimistingimuste menetlusse.</p> <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ettepanekut, näidata Nõo–Tamsa tee perspektiivne asukoht raudteega eritasapinnalise ristumise rajamise korral, mitte arvestada. 2. Täpsustada ehitusprojektiga Valga mnt 4 (katastritunnusega 52801:009:0486) ja Valga mnt 6 (katastritunnusega 52801:009:0012) kinnistute juurdepääsutee asukohta ning kavandada see võimalikult raudteemaa kinnistu piiri lähedale. 3. Raudteemaale kavandatud juurdepääsuteelt näha ette mahasõidukohad raudteemaale pääsemiseks.

			4. Täpsustada alajaama projekteerimisega seotud küsimused ehitusprojekti koostamise käigus koostöös alajaama projekteerijaga, et projekteeritavad lahendused sobituksid üksteisega.
6	Päästeamet. Lõuna Päästkeskus	<i>Päästeamet pole tähtjaks arvamust avaldanud ega taotlenud tähtaja pikendamist.</i>	Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
7	Tartu Linnavalitsus 04.01.2023 kiri nr 8-13.2/22150	Transpordiamet algatas projekteerimistingimuste menetluse riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4-152 asuva Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise ehitusprojekti koostamiseks. Tee ehituse eelprojekti valmimine on tehniukava kohaselt kavandatud 2024. aasta alguses. Käesolevaga kinnitame, et Tartu Linnavalitsusel puuduvad märkused ja ettepanekud esitatud projekteerimistingimuste kohta.	Otsus: Lugeda, et arvamuse andjal puuduvad ettepanekud projekteerimistingimuste eelnõule.
8	MTÜ Tartumaa Ühistranspordikeskus 02.02.2023 kiri nr 3-7/13-1	Olete kaasanud Mittetulundusühingu Tartumaa Ühistranspordikeskus Riigitee nr 3 Jõhvi – Tartu – Valga projekteerimismenetluse Tartu – Nõo lõigu kavandamiseks. Oleme Teiega sel teemal nõupidamistel kohtunud. Nõupidamistel on osalenud Transpordiameti, töövõtja Tuulekaru OÜ ja Mittetulundusühingu Tartumaa Ühistranspordikeskuse töötajad. Ühistranspordikeskus jääb nõupidamiste käigus esitatud seisukohtade juurde, mis on kirjalikus vormis protokollitud Tuulekaru OÜ poolt ning käesolevaga me täiendavaid ettepanekuid ei esita.	Otsus: Lugeda, et arvamuse andjal puuduvad ettepanekud projekteerimistingimuste eelnõule.
	MTÜ Tartumaa Ühistranspordikeskus 19.04.2023 kiri nr 3-7/17-1 Arvamus projekteerimistingimuste eelnõu muudatusele	Olete kaasanud MTÜ Tartumaa Ühistranspordikeskus Tartu - Nõo lõigu ümberehitamise projekteerimistingimuste eelnõu muudatuse menetluse. Positiivsete mõjudena on muuhulgas välja toodud ühistranspordi puudutav: 1. Muudetud lahendus soodustab ühistranspordi kasutamist. Kuna Tartu ja Nõo vaheline bussiliin hakkab tulevikus sõitma nimetatud kogujateel, siis muudetud lahendus võimaldab säilitada Soo bussipeatuse ning seeläbi tuua bussiliin inimestele lähemale. 2. Muudetud lahendus lühendab Tartu ja Nõo vahelist teekonda (sh bussi liikumisteed) ligikaudu 700 m võrra. MTÜ Tartumaa Ühistranspordikeskus ei oma vastuväiteid dokumendis 04.04.2023 nr 8-1/21-002/7611-1 kirjeldatud muudatuste siseseviimise osas.	Otsus: Lugeda, et MTÜ Tartumaa Ühistranspordikeskusele puuduvad vastuväited Kõltsi liiklussõlme ja riigitee nr 22154 Aiamaa–Nõo omavahel ühendava kogujatee kavandamiseks Tartu poolt vaadatuna paremale poole põhimaanteed.
	MTÜ Tartumaa Ühistranspordikeskus 08.05.2023 kiri nr 3-7/18-1 Arvamus projekteerimistingimuste eelnõu muudatusele	Olete kaasanud MTÜ Tartumaa Ühistranspordikeskus Tartu - Nõo lõigu ümberehitamise projekteerimistingimuste eelnõu muudatuse menetluse. Tartumaa Ühistranspordikeskusele puuduvad vastuväited dokumendis esitatud muudatusettepanekute kohta.	Otsus: Lugeda, et MTÜ Tartumaa Ühistranspordikeskusele puuduvad vastuväited Nõo liiklussõlme asukoha muutmiseks.
9	Elering AS 19.12.2022 tehnilised tingimused nr 12- 9/2022/682	Projekteerimistingimused riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4-152 asuva Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise ehitusprojekti koostamiseks. 1. Riigitee T3 Tartu-Kõltsi-Nõo maanteetrassi ehituse ehitusalas ristuvad maanteega järgnevad Elering AS 330kV ja 110kV õhuliinid: • 330kV L358 Tartu-Pihkva visangus M24-M25 ristumine põhimaanteega T3 • 110kV L154 Tartu-Maaritsa visangus M36-M37 ristumine põhimaanteega T3 Eleringi liinide asukohti saab vaadata: http://gis.elering.ee/ 2. Projekti koostamisel lähtuda lubatud kaugustest ja liinirajatiste kaitsevööndis tegutsemise korrast. 330kV õhuliini kaitsevöönd ulatub 40 m liini teljest mõlemale poole ja 110kV õhuliini kaitsevöönd ulatub 25 m liini teljest mõlemale poole.	Otsus: Arvestada ehitusprojekti koostamisel Elering AS 19.12.2022 tehniliste tingimustega nr 12-9/2022/682.

	<p>Valdaja peab kinni pidama Ehitusseadustiku §70. (Ehitise kaitsevöönd), Ehitusseadustiku §77. (Elektripaigaldise kaitsevöönd) ja määrusest "Ehitise kaitsevööndi ulatus, kaitsevööndis tegutsemise kord ja kaitsevööndi tähistusele esitatavad nõuded" (Elektripaigaldise kaitsevööndis on keelatud tõkestada juurdepääsu elektripaigaldisele, põhjustada oma tegevusega elektripaigaldise saastamist ja korrosiooni ning tekitada muul viisil olukorda, mis võib ohustada inimest, vara või keskkonda).</p> <p>3. Seoses uue neljarealise planeeritava riigimaantee maanteetrassiga tuleb olemasolevate 330kV ja 110kV õhuliinide ristumised nõutud vahekauguste (gabariitide) tagamiseks ümber ehitada maantee ristumiste nõuetele vastavaks. Ristumiste projekteerimisel tuleb lähtuda kehtivatest standarditest ja Eleringi ettevõtte dokumentiseeria (700) projekteerimise erinõuetest. 700 seeria dokumentides toodud nõuded ja kord on projekteerimisel ja töö korraldamisel kohustuslik. Üle-kandeliinide ehitusnõuetes käsitlemata tööde tegemise kord tuleb eraldi kokku leppida.</p> <p>4. Elektripaigaldise ümberehituseks tuleb kinnisasja/rajatise/kommunikatsioonide omanikul (Maanteeamet), Elering AS-ile, esitada elektripaigaldise ümberehituse taotlus vähemalt 36 kuud enne tee-ehitustööde algust ristumiste väljaehitamiseks 110kV õhuliinide kaitsevööndis. Portaalis https://egle.ee/# saab esitada taotluse liini ümberehitamiseks ning korraldada kogu asjaajamise ja infovahetuse Eleringiga.</p> <p>5. Kinnisasja/rajatise/kommunikatsioonide omanik, kelle tegevusega kaasneb Elering AS-le kuuluvate elektripaigaldiste ümberehitamine/asukoha muutmine, tasub kõik taolise tegevusega seotud kulutused Elering AS-ile;</p> <p>6. Ümberehitusele eelnevalt tuleb ümberehituse taotlejal koostada ning esitada Eleringile kooskõlastamiseks tööprojekt ja tööohutusplaan. Tööprojekti koostamise nõuded tuleb enne tööprojekti koostamist taotleda Eleringilt. Elering annab omapoolse heakskiidu või motiveeritud vastuväited 30 päeva jooksul kogu dokumentatsiooni esitamisest. Elering esitab omapoolse heakskiidu või vastuväited kirjalikult.</p> <p>7. Täiendav informatsioon ümberehituse nõuete ning koostatava tööprojekti nõuete osas asub Eleringi kodulehel https://elering.ee/vorgu-umberehitus.</p> <p>8. Sõidutee ning parkla rajamisel ning rekonstrueerimisel arvestada, et tee ning parkla ristumisel 330kV õhuliiniga peab olema tagatud 10,5 meetrine ja 110 kV õhuliiniga peab olema tagatud 8,5 meetrine gabariit tee ning parkla pinna ja õhuliini alumise juhtme vahel juhtme temperatuuril +60°C. Tööprojekti esitada õhuliini pikiprofiil visangutest, mis ristuvad planeeritavate või rekonstrueeritavate teede ja parklatega. Pikiprofiilil peab olema juhtme ripe arvutatud temperatuuril +60°C. Kaevetööd õhuliini masti mistahes lähimale elemendile lähemal kui 5m ei ole lubatud.</p> <p>9. Tagada tee peenra ja masti lähima elemendi vahekaugus vahemikuga masti kõrgus + 5 m.</p> <p>10. Parkla rajamine liinijuhtmete alla toimub omal vastutusel. Elering AS ei vastuta liinist tulenevate ohtude eest (nt. jäite kukkumine). Võimalusel kaaluda parkla rajamist selliselt, et juhtmete alla parkimiskohti ei jääks.</p> <p>11. Tagada 5 m puhasvahe parkla ja 330/110kV liini elemendist (mastist), takistada mastile pealesõidu võimalus äärekivi või pörkepiirdega.</p> <p>12. Pinnase kõrguste planeerimisel tuleb arvestada metallmastide läheduses mastide vundamentide kõrgustega, ehk vundamenti betoonosa peab olema 0,3 m ulatuses maast väljas.</p>	
--	--	--

		<p>13. Välisvalgustuse ehitamisel tuleb tagada minimaalselt 10 m vahe valgusti tipu ja õhuliini juhtme (juhtme temperatuuri +60° juures) vahel (sama vahe peab olema tagatud ka masti kukkumisel liini suunas).</p> <p>14. Liini kaitsevööndis kõrghaljastus on lubatud max kasvukõrgusega 3,0m</p> <p>15. Projekti kooskõlastamiseks esitada projekti tehnovõrkude graafiline osa (asendiplaan koos lõigete ja ristumise lahendusega) ning seletuskiri vastava osaga digitaalsel kujul (pdf ja dwg). Failid saata aadressile vho.kooskolastused@elering.ee</p> <p>16. Õhuliini kaitsevööndis töötamisel tehnikaga, mille kõrgus on üle 4,5m, peab taotlema kaitsevööndis tegutsemise loa. Taotlusvorm on leitav Eleringi kodulehel, aadressil https://elering.ee/taotlusvormid-ja-kooskolastused</p>	
10	Elektrilevi OÜ	<i>Elektrilevi OÜ pole tähtjaks arvamust avaldanud ega taotlenud tähtaja pikendamist.</i>	Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
11	Telia Eesti AS	<i>Telia Eesti AS pole tähtjaks arvamust avaldanud ega taotlenud tähtaja pikendamist.</i>	Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
12	AS Tartu Veevärk	<i>AS Tartu Veevärk pole tähtjaks arvamust avaldanud ega taotlenud tähtaja pikendamist.</i>	Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
13	MTÜ Eesti Andmesidevõrk	<i>MTÜ Eesti Andmesidevõrk pole tähtjaks arvamust avaldanud ega taotlenud tähtaja pikendamist.</i>	Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
14	AS Emajõe Veevärk	<i>AS Emajõe Veevärk pole tähtjaks arvamust avaldanud ega taotlenud tähtaja pikendamist.</i>	Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
15	AS EG Ehitus 31.01.2023 kiri	<p>AS-ile EG Ehitus („EGE“), registrikood 11097051, kuulub Tartu maakonnas asuv Kassisilma tn 15 kinnisasi (katastriüksuse tunnus 28301:001:1628, registriosa nr 21779550, 50% tootmismaa ja 50% ärimaa sihtotstarve). Transpordiameti 01.12.2022 kirjaga nr 8-1/21-002/27230-1 „Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise projekteerimistingimuste menetlusse kaasamine“ esitati EGE-le kui puudatud kinnisasja omanikule teadmiseks ja soovi korral arvamuse avaldamiseks riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4-152 asuva Tartu–Nõo lõigu projekteerimistingimuste eelnõu. Arvamused ja ettepanekud tuleb esitada hiljemalt 02.02.2023. Käesolevaga esitab EGE oma arvamuse ja ettepanekud.</p> <p>Eelnõu kohaselt on EGE omandis olevale Kassisilma tn 15 kinnistule planeeritud osaliselt liiklussõlm. EGE ei nõustu liiklussõlme planeerimisega Kassisilma tn 15 kinnistule, kuna on valminud Kassisilma tn 15 lao- ja ärihoone ehitusprojekt, mille alusel on käimas ehitusloa menetlus (ehitusloa taotlus nr 2211271/25338). EGE üheks põhitegevusalaks on vee-, kanalisatsiooni-, sooja- ja gaasitorustike ehitus, mille tarbeks lao- ja ärihoone ehitataksegi. Eskiisjoonisel näidatud liiklussõlme jaoks vajalikule äralõikele on EGE kavandanud ajutise montaaži varjualuse ala (lisatud Kassisilma tn 15 ehitusprojekti väljavõte. *dwg). Tegemist on alaga, mis on EGE-le vajalik edaspidise äritegevuse raames torustike ja seadmete montaažitööde teostamiseks. Ilma selle alata ei ole võimalik EGE-l teostada vajalikke torustike ja seadmete montaažitöid ning mõjutaks oluliselt EGE äritegevust.</p> <p>EGE teeb ettepaneku nihutada planeeritud liiklussõlme Klaose kinnistu (katastriüksuse tunnus 94901:005:0546, registriosa nr 514004, 100% maatulundusmaa) suunas. Äralõike tegemine Klaose kinnistult on nagunii vajalik</p>	Otsus: Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisas olevat eskiisjoonist ning kavandada ringristmik (sh. jalgratta- ja jalgte) väljaspoole ajutise montaaži varjualuse ala.

		ning liiklussõlme nihutamine Klaose kinnistu suunas oleks EGE hinnangul mõistlikum ja vähemkoormavam lahendus arvestades kinnistute suurusi ning sihtotstarbeid.	
16	<p>U.J. (Külitse elanik)</p> <p>02.01.2023 02.01.2023 29.01.2023</p>	<p><u>02.01.2023 e-kiri:</u> Olen Külitse elanik ja tutvusin antud dokumentatsiooniga, seoses sellega oleks mõned küsimused:</p> <p>Mis ulatuses jooksevad müratõkke seinad ja kuidas on need skeemidele märgitud, ei suutnud neid leida. Kus on leitav keskkonna mõjude hindamise dokumentatsioon? Kas ma saan korrektselt aru et edaspidi ei ole võimalik mööda kergliiklusteed Külitselt Tartusse jõuda vaid vahepeal on lõike kus sõidavad ka autod? *** Kirjale oli lisatud väljavõte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 3 – Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis ***</p> <p><u>02.01.2023 e-kiri:</u> Veel üks küsimus, siin on ära toodud Külitse asula sisene kergliiklusteede võrgustik aga see on joonistatud lillana, ehk nagu aru võib saada siis seda ei ehitata antud projekti käigus välja, aga millal seda ehitama hakatakse?</p> <p><u>29.01.2023 kiri:</u> Seoses antud maanteelõigu neljarealiseks ehitamisega ja piirkiiruse tõstmisega 100 km/h-ni on minule kui kohalikule elanikule mure allikaks lisanduv maanteemüra. Kuna tegu on elamupiirkonnaga mis areneb kiiresti, kus on palju eramuid ja kus on detailplaneeringutega plaanis neid ka olulisel määral juurde ehitada (vaata Joonist 1) tekitab maanteemüra palju probleeme. *** Kirjale oli lisatud väljavõte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 3 – Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis, millelt oli näha, et maanteega külgnev ala on elamukruntideks jaotatud ***</p> <p>Vaadates juba praeguseid müra andmeid siis kindlasti tekib probleeme müra tasemete sihtväärtuste saavutamisel, seda saab järeltada aluseks võttes nii „19304-01 Kambja valla ÜP KSH Mürahinnangut“ kui ka vaadates X-gisi-mürakaarti (https://xgis.maaamet.ee/xgis2/page/link/76yIAJT).</p> <p>*** Kirjale oli lisatud tabel liiklusmüra normtasemetega, mis pärineb 19304-01 Kambja valla ÜP KSH Mürahinnangust ***</p> <p>*** Kirjale oli lisatud mürakaart Külitse piirkonnast, mis pärineb dokumendist „LISA1_2021-01-12_Kambja_YP_mybakaardid“ ***</p> <p>*** Kirjale oli lisatud Väljavõte maanteameti mürakaardist, mis on kättesaadav aadressil https://xgis.maaamet.ee/xgis2/page/link/76yIAJT ***</p> <p>*** Kirjale oli lisatud väljavõte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 3 – Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis, lõigus Arako tee suundristmik – Külitse liiklussõlm ***</p> <p>Täna olemasolevate teadmiste põhjal võib öelda et ületatakse müra piirväärtusi mitmete elamute ümbruses praeguste kiiruste sõidukiiruste juures (piirkiirus antud lõigul 80 km/h). Võttes arvesse et asustustihedus antud piirkonnas ainult kasvab, ning uuel planeeritud neljarealisel lõigul on plaanis piirkiirust tõsta 100 km/h-ni, ning võib arvestada ka liikluskoormuse kasvu, sealhulgas raskeveokite</p>	<p><u>Transpordiamet vastas 02.01.2023 e-kirjaga:</u> <i>Müraatõkkeseinu ei ole joonistel näidatud. Nende asukohad selgitatakse välja müraauuringu tulemusena. Müraauuringu koostamise kohustus on seatud projekteerimistingimuste eelnõu punktis 5.12 ning müraseinte projekteerimine vastavalt müraauuringu tulemustele punktis 5.6.1.</i></p> <p><i>Keskkonnamõjude hindamise (KMH) dokumentatsiooni pole käesoleval hetkel koostatud – sellega tegeldakse. KMH on eraldi menetlus ning selleni jõuame eeldatavasti käesoleva aasta (2023) kevadel. Siis on plaanis viia läbi uus kaasamine ja siis tutvustatakse KMH dokumentatsiooni, sealhulgas ka müraauuringu tulemusi. Praegu on tegemist projekteerimistingimuste menetlusega.</i></p> <p><i>Kitsaste olude tõttu on mõnes üksikus lõigus vajalik näha ette ühise kasutusega tee, mida kasutavad nii autod, jalgratturid kui jalakäijad. Teie poolt välja toodud näite puhul on tegemist juurdepääsuteega Riia mnt 219, 221 ja 223 kinnistutele, mida kasutavad juurdepääsuks vaid kolme kinnistu elanikud. Sõiduautode liikluskõrgus on sellel lõigul äärmiselt madal ja puudub teistsugune mõistlik alternatiiv nimetatud kinnistutele juurdepääsu kavandamiseks.</i></p> <p><i>Projekti koostamise käigus kaalutakse võimalust luua sõidukitele selles kohas eraldi liikumisruum, aga praegusel hetkel puudub teadmine kas ja millisel moel see on võimalik.</i></p> <p><u>Transpordiamet vastas 03.01.2023 e-kirjaga:</u> <i>Tingmärkide järgi on tegemist piirkonnas oleva detailplaneeringu alaga, mis on joonisele kantud informatiivselt. Käesolevate projekteerimistingimustega ei nähta selles kohas tegevusi ette.</i></p> <p>Põhjendus/selgitus: Riigiteede liikide määruse §1 lg 2 kohaselt ühendab põhimaantee pealinna teiste suurte linnadega, neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteedõlmede ja piiripunktidega. Määruse definitsiooni kohaselt on põhimaantee 3 (E264) Jõhvi–Tartu–Valga peamine funktsioon Tartu–Nõo lõigul Tartu linna ühendamine Valga piiripunktiga. Jõhvi–Tartu–Valga maantee on ühtlasi ka üleeuroopalisse transpordivõrgustikku TEN-T kuuluv maantee, mille üheks eesmärgiks on võimaldada pikemate vahemaade (s.h. riikide vaheliste) kiiremat ja ohutumat läbimist.</p> <p>Arvestades põhimaantee funktsiooni, Tartu–Nõo lõigu liikluskõrgust, transiitliikluse osakaalu ja piirkonna asustustihedust on Tartu–Külitse lõigule kavandatud piirkiirus 100 km/h ning Külitse–Nõo lõigule piirkiirus 110 km/h. Tihedamalt asustatud Tartu–Külitse lõigul on kavandatud võrreldes ülejäänud lõiguga madalam piirkiirus ning see on kooskõlas tavapäraste lahendustega põhimagistraalidel suuremate linnade lähialadel.</p> <p>Põhimaantee marsruudile jäävate küladega ja alevike ühendamiseks kavandatakse Tartu–Nõo projektiga liiklussõlmed ja põhimaanteega paralleelne teedevõrk, millel on väiksemad kiirused ja liikluskõrgused ning mis vastavad Riigiteede liikide määruse kohaselt kõrvalmaantee või ühendustee funktsioonile. Riigiteede liikide määruse §1 lg 4 kohaselt ühendab kõrvalmaantee linnu alevite ja alevikega, alevite ja alevike omavahel või küladega ning neid kõiki põhi- ja tugimaanteedega. Riigiteede liikide määruse §1 lg 5 kohaselt on ühendustee liikluse kogumiseks või liiklusvoogude kanaliseerimiseks, samuti teede ristumisala sujuvaks ja ohutuks toimimiseks rajatud kogujatee, juurdepääsutee, ramp või muu sarnane tee. Kiiruse alandamine põhimaanteel vähendaks oluliselt põhimaantee funktsiooni ning ei vastaks keskmise liikleja ootustele.</p>

		<p>liiklustiheduse kasvu võib arvata et müratasemed kasvavad ka koos sellega. Kiiruse tõstmisega kaasneb ka kütusekulu ja õhusaastetõus, kiiruse tõstmisel 80 km/h-lt 100 km/-ni võib eeldada kütuse kulu ja seega ka CO2 paiske tõusu 20-30% samas arvesse võttes et antud maanteelõik on linnalähedane ja asub kahe suure liiklussõlme vahel siis nii ohutuse kui ka mõistlikkuse seisukohast võttes ehk ei ole piirkiirus 100 km/h vajalik, kuna toimub palju peale/maha sõite, ümberreastumisi ja muid manöövreid, samas kiiruse tõusust saadav ajavõit on marginaalne kuna vahemaad on lühikesed.</p> <p>Ettepanek: Vähendada piirkiirust projekteeritaval lõigul tihedalt asustatud piirkondade läheduses ja kasutada muid müra tõkestavaid abinõusid nagu müratõkkeseinad/vallid ja kõrghaljastus et viia liiklusega kaasnev müra kooskõlla liikluse sihtväärtustega võttes arvesse juba olemasolevate elamute asukohti kui ka detailplaneeringutes ära märgitud elamumaa kruntide asukohti.</p> <p>Lisatud viited: 1 Noise Control Engineering Journal, November 2017, Reduction of road traffic noise by source measures — present and future strategies DOI: 10.3397/1/376568 2 Reduction of Fuel Consumption and Exhaust Pollutant Using Intelligent Transport Systems, The Scientific World Journal, Volume 2014, Article ID 836375, 13 pages, http://dx.doi.org/10.1155/2014/836375</p>	<p>Projekteerimistingimustega nähakse ette muuhulgas ka mürauringu koostamine, mille eesmärk on hinnata projekti realiseerimise järgset ja perspektiivset müraolukorda ning näha ette leevendavad meetmed nõuetekohaste müratasemete tagamiseks müratundlikel aladel ja hoonetel.</p> <p>Detailplaneeringutes ära märgitud elamumaa kruntide asukohtadesse müratõkkeid Tartu-Nõo projektiga ei kavandata, sest atmosfääriõhu kaitse seaduse §56 lõike 3 kohaselt kohustub planeeringust huvitatud isik tagama, et müra sihtväärtust ei ületata. Nendes asukohtades pole teada, millal ja kas üldse nendele elamuid ehitatakse, mistõttu ei pruugi müratõkke rajamine olla üldsegi vajalik. Tartu-Nõo projektis läbi viidava mürauringu koostamisel võetakse arvesse vaid olemasolev hoonestus ning kavandatakse müratõkked vaid nendele müratundlikele hoonetele, millede teepoolsel küljel on mürauringu tulemusena piirväärtused ületatud.</p> <p>Otsus: Ettepanekut, vähendada Tartu–Külitse lõigul kavandatavat piirkiirust, mitte arvestada. Projekteerida müratõkked vastavalt mürauringu tulemustele.</p>
17	D.M. (Nõo valla elanik) 17.01.2023	<p>Tere! Väga kena kui hoolitsetakse inimeste eest valdades. Ettepaneks oleks, et kui projekteerite siis oleks ju mõistlik õppust võtta meie põhjanaabritelt ning projekteerige ka koheselt kergliiklusteele valgustusega ja nii lai ,et mahuks suusarada talviseks perioodiks. Mõistlik on lisada valgustusele lülitid, et põleks vaid siis kui keegi tõesti seal liigub ja aegrelee, et mingi aja jooksul kustub:) Selline lahendus meie soome sõpradel juba 20 aastat tagasi. Kindlasti aitab see ka noori liikuma kui tingimused loodud!</p>	<p>Põhjendus/selgitus: Esitatud ettepanekud valgustuse kavandamiseks on seotud projekti koostamise tehniliste nüanssidega. Valgustus projekteeritakse vastavalt asjakohastele juhistele ning projekti koostamisse kaasatakse kohalik omavalitsus, kellel on muuhulgas võimalik teha ettepanekuid valgustuse tehnilistele lahendustele.</p> <p>Kergliiklusteed kavandatakse vastavalt Kergliiklularistu juhendile, milles on seatud nõuded kergliiklusteede laiusele. Suusaradade rajamine kergliiklusteedele on tee eksploatatsiooniga seotud küsimus, mis on tulevase tee omaniku otsustada.</p> <p>Otsus: Esitatud ettepanekute osas projekteerimistingimuste eelnõud mitte muuta ülaltoodud kaalutlustel</p>
18	J.S. (Nõo valla elanik) 18.01.2023	<p>Hetke joonisega suletakse Termanni tanklast Tartu poole kogu elamurajoon ühe väljapääsu alla (Raudtee, Nõgiaru, Kase jne tänavad). Teen ettepaneku, et mõelda sinna veel üks väljapääs/ligipääs. Päästeamet üldjuhul ei luba ühtegi tupikut arendada, aga sellise terve piirkonnaga lubavad?</p> <p>Terminali tankla ja Nõo Lihatoostuse taga olev maa võib mingil ajahetkel minna planeeringusse ja sinna ehitada veel ärihooneid. Palun projekteerida nii, et hetkel Terminali juurde keerates, sealt saaks tekitada ka suuremat liikluskoormust.</p>	<p>Põhjendus/selgitus: Transpordiamet otsustas ümbruskaudsete maaomanike ja Nõo Vallavalitsuse ettepanekul muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning kavandada Nõo liiklussõlm uude asukohta, kasutades ära Raudtee tn 2a (52801:010:0018), Raudtee tn 12 (52801:010:0141) ja Koguduse (52801:001:0026) kinnistutel asuvaid põlde. Lisaks otsustati kavandada uus kogujatee alates Nõo liiklussõlmest kuni Paju tänavani. Projekteerimistingimuste eelnõu muudatus esitati arvamuse andmiseks kõikidele otseselt puudutatud maaomanikele 27.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-002/9529-1 ja asutustele 27.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-002/9528-1.</p> <p>Menetluse käigus tehtud ettepanekutes on toodud välja järgmised murekohad, mida projekteerimistingimuste eelnõu muudatusega püütakse lahendada:</p> <p>1. Mitte kavandada Nõo liiklussõlme ehitamist kahes etapis, vaid kavandada kohe lõplik lahendus ühe etapina, et võimaldada paremaid ja selgemaid võimalusi ümbritseva maa kasutamiseks (sh arendamiseks);</p> <p>2. Mitte kavandada Nõgiaru ja Paju tänavaid tupikuteks;</p>

			<p>3. Raudtee tänav on kitsas, see tuleks kas ehitada ümber laiemaks või rajada kogujatee maantee äärde kuni Paju tänavani, et tagada piirkonnale juurdepääs;</p> <p>4. Tagada juurdepääs põllumajandustehnikale Koobamäe (52801:010:0365) ja Paju tn 1 (52801:001:0170) kinnistutel asuvatele põldudele;</p> <p>5. Muuta Nõo liiklussõlme asukohta Tartu poole, et see riivaks vähem elamumaid (Valga mnt 2, Valga mnt 4, Valgu, Teeääre, Kaseristi kinnistud), lühendaks sõiduteekonda Nõo alevikust Tartu suunas ning lühendaks sõiduteekonda Keeri poolt tulles Nõo ja Tartu suunas.</p> <p>Otsus: Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisa 4 „Külitse–Nõo lõigu eskiisjoonis“ ning muuta Nõo liiklussõlme asukohta, kasutades selleks ära Raudtee tn 2a (52801:010:0018), Raudtee tn 12 (52801:010:0141) ja Koguduse (52801:001:0026) kinnistutel asuvaid põlde.</p> <p>Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisa 4 „Külitse–Nõo lõigu eskiisjoonis“ ning kavandada uus maantee paralleelne kogujatee alates Paju tänavast (kohalik tee nr 5280139) kuni Nõo liiklussõlmeni.</p>
19	<p>Külitse piirkonna elanike ühisavaldus (254 allkirja) 26.01.2023</p>	<p>Transpordiamet on algatanud ja avalikustanud Jõhvi - Tartu - Valga mnt km 138,4-152 asuva Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise projekteerimiseks projekteerimistingimuste menetluse.</p> <p>Projekteerimistingimuste eelnõu p 5.2.3 kohaselt on ettenähtud sulgeda kõik ristmikud ja mahasõidud põhimaanteelt. Ühendused põhimaanteega on kavandatud Külitse aleviku tarbeks tõenäoliselt Arako tee suundristmiku ja Külitse liiklussõlme kaudu. <u>Külitse elanikud ja kinnistuomanikud ei nõustu eelnimetatud tingimustega ning teevad ühiselt alljärgneva ettepaneku projekteerimistingimuste muutmiseks:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Säilitada pealesõit ja mahasõit põhimaanteelt Külitse järve teele nr 22194. <p>Ettepaneku põhjusteks on alljärgnevad asjaolud:</p> <p>1. Arvestades projekteerimistingimuste menetluses avalikustatud lisa 3 Tartu–Külitse lõigu eskiisjoonist, saab asuda seisukohale, et mahasõit on tehniliselt teostatav. Vajalik aeglustus ja kiirendusrada mahutub maastikule ning selle mõõtmised on aimatavad näiteks tee vastassuunda planeeritud parkla radade järgi. Maha- ja pealesõit paikneks Arako tee suundristmikust ligikaudu 1,05 km ja Külitse liiklussõlmest 1,65 km kaugusel. Sarnast lahendust on eelnevalt kasutatud Tallinn – Tartu – Võru põhimaantee rekonstrueerimisel, kus on rajatud maha- ja pealesõit Tõrvandi aleviku tarbeks (1. Tõrvandi ühendustee nr 2264). Seejuures on lähimad mahasõidud eeltoodust vastavalt 1,13 km (Tõrvandi - Lemmatsi tee nr 22129) ja 1,07 km (Ülenurme-Külitse tee nr 22132) kaugusel. Eritasandiline ristmik veelgi lähemal.</p> <p>2. Projekteerimistingimuste eelnõu p 5.1.3 kohaselt on lõigul Tartu – Külitse ettenähtud projekteeritavaks suurimaks sõidukiiruseks 100 km/h, põhjendatud juhtudel madalam. Vastavalt Transpordiameti juhise „Ristmike vahekauguse ja nähtavusala määramine“ p 2.1 on asulavälisel teel samatasandiliste ristmike tihedus ja omavaheline kaugus põhimaanteel (liiklussagedus > 9000 sõidukit ööpäevas) ettenähtud rangeima nõude kohaselt vähemalt 800 m. Nimetatud nõue on Arako tee suundristmiku suhtes täidetud (vt ettepaneku p 1). Sama juhise p 2.3 võimaldab asulavälisel teel projektkiirusega 110 km/h (Külitse – Nõo lõik) eritasandiliste ristmike (Külitse järve tee ja Külitse liiklussõlm) vahekauguse (nõue min 5 km) osas teha vajadusel erandi. Eeltooduga on Transpordiamet oma juhisega leidnud, et</p>	<p>Põhjendus/selgitus: Transpordiamet kaalus suundristmiku kavandamist Külitse järve tee ristmikule, kuid otsustas selle ettepanekuga mitte arvestada. Varianti, kavandada ainult maanteele pealesõit, ei kaalutud, sest Külitse bussipeatuse olemasolu tõttu tuleks aeglustusrada rajada niikuinii, et vältida kiirendusrajal kiirendavate sõidukite ja aeglustuva bussi omavahelisi konflikte.</p> <p>Külitse järve tee ristmik on otsustatud sulgeda, sest suundristmiku rajamise korral ei ole tagatud nõuetekohane ristmike omavaheline kaugus. Transpordiamet siinjuures arvestab, et liiklusohutus on tagatud vaid siis kui kavandatav projektlahendus on kooskõlas normide ja nõuetega.</p> <p>Arvestades liiklussagedust ja kavandatavat ristlõiget, klassifitseerub projekteeritav põhimaantee Projekteerimisnormide alusel I klassi maanteeks. Projekteerimisnormide punkti 5.2.1 (3) kohaselt on I klassi maanteel lubatud üks parempöõretega mahasõit kahe normidekohasel kaugusel asuva eritasandilise ristmiku vahel. Tartu–Nõo lõigu projektiga kavandatakse Lemmatsi ja Külitse liiklussõlmed, mille omavaheline kaugus on kooskõlas Projekteerimisnormide punktiga 5.1 (2), mille kohaselt ei tohi eritasandiliste ristmike vahekaugus I klassi maanteel olla linnalähialal väiksem kui 3km. Lisaks kavandatakse Arako tee ristmiku piirkonda suundristmik, mida saab Projekteerimisnormide kohaselt nimetada parempöõretega peale- ja mahasõiduks. Seega ei ole täiendava suundristmiku kavandamine Lemmatsi–Külitse lõigule Projekteerimisnormide kohaselt lubatud.</p> <p>Ristmike juhend annab paindlikumaid võimalusi ristmike kavandamiseks ning selle välja töötamisel on võetud aluseks sarnases kliimavöötmes paiknevate naaberriikide Soome ja Rootsi projekteerimisnorme. Ristmike juhendi tabeli 1 kohaselt peab ristmike omavaheline kaugus (põhimaanteel, liiklussageduse >9000 a/ööp korral) olema vähemalt 800 meetrit. Sealjuures tuleb arvestada Ristmike juhendi peatükki 2 punkti 9, mis sätestab, et ristmike ja liiklussõlmede omavahelise kauguse määramisel tuleb lähtuda põhimõttest, et kaugust arvestatakse ühe ristmiku või liiklussõlme lõpp-punktist järgmise ristmiku või liiklussõlme alguspunktini. Ristmiku ja liiklussõlme lõpp- ja alguspunktiks loetakse kohta, kus lõpeb või algab äärmine geomeetiline element nagu näiteks kiirusmuuterada või pöördköver. Projekteerimistingimustega kavandatav Arako tee suundristmik (mõõdetuna kiirendusraja lõpust) asub Külitse järve teest ligikaudu 550 meetri kaugusel – seega oleks Suundristmiku kavandamine Külitse järve teele vastuolus Ristmike juhendiga ka siis kui sinna rajataks ainult</p>

	<p>vajadusel on võimalik põhimaanteele ristmikke projekteerida ja rajada, säilitades piisava ohutuse ja sõidukiiruse.</p> <p>3. Külitse on aleviku staatuses asustusüksus. Seisuga detsember 2021.a on alevikus elukoha registreerinud ligikaudu 800 inimest. Kambja valla arengut käsitlevates dokumentides (üldplaneering, arengukava jmt) on Külitse alevik määratletud kui kandikeskus, st piirkonnakeskus. Alevik on ilmselgelt kasvav ja arenev. Lisaks paikneb alevikus hulgaliselt hooajalise kasutusega kinnistuid. Elanike ja alevikku külastavate inimeste mugavaks teenindamiseks on oluline lihtne ja mugav maha- ja pealesõit põhimaanteele. Samuti kiire ühendus Tartu linnaga. Täiendav kogujatee põhimaantee ääres kiiret ja mugavat ühendust ei võimalda. Ka Külitse piirkonna elanikud soovivad kasutada tulevikus projekteeritud ja rajatud kiiret põhimaanteed.</p> <p>4. Mahasõidu sulgemine põhjustab täiendava liikluskoormuse Arako teele, vaatamata täiendavale kogujatele. Nimetatud tee on kohalik tee, mille läbilaskevõime on väga piiratud, tehniline seisukord halb ning arvestades KOV võimekust, taoliseks ka jääb.</p> <p>5. 2023.a valmib Külitse alevikus COOP keti kauplus. Kauplus paikneb vahetult põhimaantee ja Järve tee ristmikul. Asukohast tingituna võib eeldada, et ettevõtja soov on leida kliente ka põhimaanteel Külitselt möödujate hulgast. Külitse järve tee maha- ja pealesõidu sulgemine toob kaasa kauplusele mugava ligipääsu kadumise ning seeläbi tõenäoliselt klientide arvu vähenemise. Maapiirkonna kaupluse jätkusuutliku toimimise üheks eelduseks on võimalikult suur külastajate arv.</p>	<p>maanteele pealesõit Valga suunas. Lisades sellesse kohta veel ka nõuetekohase aeglustusraja, jääks kahe ristmiku omavaheliseks kauguseks mitte rohkem kui 300 meetrit.</p> <p>Arako tee suundristmiku ära jätmine ja selle asendamine Külitse järve tee suundristmikuga ei ole Transpordiameti hinnangul põhjendatud alljärgnevatel kaalutlustel:</p> <p>(1) Tartu poolt tulles on Arako tee suundristmiku kaudu võimalik jätkata sõitu mööda kogujateed kuni Külitse järve teeni ilma, et teekond pikeneks. Külitse järve tee kaudu Arako teele sõites aga teekond pikeneks. Seega pakub projekteerimistingimustega kavandatav lahendus paremaid juurdepääsu võimalusi;</p> <p>(2) Tartu poole minnes peavad aga nii Külitse järve teelt tulijad kui ka Arako teelt tulijad kasutama kogujateed ja sõitma kuni Lemmatsi liiklussõlmeni. Selles osas ei oma suundristmiku asukoht tähtsust. Jõhvi–Tartu–Valga maanteel Tartu suunas liiklejate suhtes ei oma suundristmiku asukoht samuti tähtsust, sest vasakpöörded ei ole 2+2 ristlõikega maanteel lubatud;</p> <p>(3) Parandamiseks võimalusi COOPi kaubanduskeskuse juurest liikuda edasi Valga suunas, otsustas Transpordiamet käesolevas menetluses muuta projekteerimistingimuste eelnõud ja kavandada Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendava kogujatee. See loob lühima võimaliku ühenduse Külitse liiklussõlmega ning teistpidi loob Külitse–Haage teega piirnevatele ja selle lähialal paiknevatele elanikele otseühenduse kavandatava COOPi kaubanduskeskuse juurde, mis parandab Külitse aleviku sisest liikuvust tervikuna ja tõenäoliselt suurendab COOPi kaubanduskeskuse külastajate hulka. Selline lahendus annab võimaluse külastada COOPi kaubanduskeskust ka neil, kes soovivad teekonda jätkata Valga suunas.</p> <p>(4) Transpordiamet lasi Tartu–Nõo lõigu eelprojekti koostajal projekteerida läbi suundristmiku rajamine Külitse järve teele. Selgus, et sellega kaasneb teede projekteerimine üle Puru, Pumba, Geelia, Järve tee 1, Järve tee 2, Pillapalu, Kiigemäe ja lähiala detailplaneeringus määratud hoonestusalade. Samuti tekib kitsaskoht Pärna tee 4 kinnistu (katastritunnusega 94901:005:0184) juures, kuhu ei mahu kavandama enam kiirendusrada – võttes arvesse ümbritsevat situatsiooni ja hoonestust kahel pool maanteed, maantee nõutavaid plaaniraadiusi, põhimaanteega paralleelse jalgratta- ja jalgteed projekteerimise vajadust ning Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendava kogujatee rajamise vajadust.</p> <p>Kavandatav lahendus ei ole vastuolus ka Puru, Pumba, Geelia, Järve tee 1, Järve tee 2, Pillapalu, Kiigemäe ja lähiala detailplaneeringuga, sest põhimaanteele kavandatud ristmik asub detailplaneeringu põhijoonise kohaselt väljas pool planeeringuala piiri. Ka detailplaneeringu seletuskirja peatükis 3.4 on Jõhvi–Tartu–Valga põhimaantee eelprojekt mainitud ära kui arvestamisele kuuluv muu dokument. Seletuskirja peatükis 4.2 „Planeeringuala kontaktvööndi funktsionaalsed seosed“ on öeldud: <i>Peamised ühendusteel Tartu linnaga on tagatud planeeringualaga piirneva Külitse-Haage kõrvalmaantee kaudu, mis viib Jõhvi-Tartu-Valga põhimaanteele ja põhjapool edasi Tartu-Viljandi tugimaanteele (ca 4,3km)</i>. Seega ei saa arendajal tekkida ootust, et peamiseks ühenduseks Jõhvi–Tartu–Valga maanteega saab olema Külitse järve tee ristmik.</p> <p>Detailplaneering on kehtestatud aastal 2011 (st. 12 aastat tagasi). Selles planeeringus on näidatud Jõhvi–Tartu–Valga maantee ja Külitse järve tee ristmikul parempöörtega ristmiku lahendus. See lahendus kanti detailplaneeringusse Transpordiameti (endine Maanteeamet) nõudmisel – Transpordiamet lähtus oma nõudmisel varasemast Tartu-Elva lõigu eelprojektist, sest see oli sel hetkel parim teadmine kavandatavast lahendusest.</p> <p>Ehitusseadustiku §27 lõike 1 kohaselt võib detailplaneeringu olemasolu korral pädev asutus põhjendatud juhul anda ehitusloakohustusliku hoone või olulise rajatise ehitusprojekti koostamiseks projekteerimistingimusi, kui:</p> <p>1) detailplaneeringu kehtestamisest on möödas üle viie aasta;</p>
--	--	---

			<p>2) detailplaneeringu kehtestamise järel on ilmnenud olulisi uusi asjaolusid või on oluliselt muutunud planeeringuala või selle mõjuala, mille tõttu ei ole enam võimalik detailplaneeringut täielikult ellu viia;</p> <p>3) detailplaneeringu kehtestamise järel on muutunud õigusaktid või kehtestatud planeeringud, mis mõjutavad oluliselt detailplaneeringu elluviimist.</p> <p>Transpordiameti hindas EhS §27 lõikes 1 märgitud olukordi ning leidis, et täidetud on kaks tingimust – ning see annab aluse riigiteele projekteerimistingimuste andmiseks ka nimetatud detailplaneeringu piirkonnas:</p> <p>1) Detailplaneeringu koostamisest on möödas rohkem kui 5 aastat;</p> <p>3) Detailplaneeringu kehtestamise järel on muutunud õigusaktid (ehitusseadustik, Projekteerimismid) ning Transpordiamet on andnud välja Ristmike juhendi.</p> <p>Otsus: Ettepanekut, kavandada Külitse järve teele suundristmik või pealesõit Valga suunas, mitte arvestada.</p>
20	<p>Laane küla piirkonna elanike ühisavaldus (65 allkirja)</p> <p>29.01.2023</p>	<p>Transpordiamet on algatanud ja avalikustanud Jõhvi-Tartu- Valga mnt 138,4-152 km asuva Taru- Nõo lõigu ümberehitamise projekteerimiseks projekteerimistingimuste menetluse. Tee planeeritakse I klassi maanteena. Oma ettepanekute tegemisel tuginevad Ehitusseadustikule, Teeseadusele, Tee projekteerimise normidele, Transpordiameti poolt välja antud juhiste, teiste Eesti Vabariigis kehtivatele õigusaktidele ja kehtivale Kambja valla üldplaneeringule.</p> <p>1. Projekteerimistingimuste eelnõus on toodud liikluslahendus, kus likvideeritakse maantee nr 3 Jõhvi - Tartu - Valga ja Näki tee ristmiku peale- ja mahapöörded. Et kavandatav lahendus halvendab oluliselt juurdepääsu Näki tee piirkonda jäävatele kinnistutele, siis oleme sellisele lahendusele kategooriliselt vastu. Majandus- ja taristuministri 5.08.2015. a määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisa „Maanteede projekteerimismid“ punktis 1.2.4 on öeldud: „Eelprojekti koostamisel keeruka ja suuremahulise maanteevõrgu osale (maantee eritasandiline ristmik, sild jne) tuleb lähtuda kehtestatud üleriigilistest ning maakonna- ja üldplaneeringutest, arvesse võttes detailplaneeringuid ja olemasolevaid ehitisi.“ Seega tuleb projekti koostamisel lähtuda olemasolevast olukorrast ja planeeringutest, mitte vastupidi! Kavandatav liikluslahendus ei arvesta olemasolevate vajadustega ja Kambja valla üldplaneeringust tulenevat arenguvajadust antud piirkonnas. Vastavalt maade kasutamise sihtotstarbele on sõidukite liiklussagedus maantee ja Näki tee ristumiskohal juba praegu arvestatav ja suureneb veelgi märkimisväärselt. Vastavalt kehtivale Kambja valla üldplaneeringule vajavad antud piirkonnas hinnanguliselt 85 hektari äri- ja tootmis- ning 22 hektari elamumaadele loodavate objektide teenindav transport juurdepääsu Näki tee kaudu mnt-le nr 3 Jõhvi - Tartu - Valga. Oma väidete toetamiseks lisame maade skeemi, kuhu on kantud üldplaneeringu järgsed sihtotstarbed vastavalt viirutatuna peale kantud (joonis lisatud manusena) . Mõeldav ei ole kogu selle transpordi suunamine kogujate kaudu, kuna seal tekiks ummikud ja kõrvalolevad ristmikud saaksid ülekoormuse. Analoogne näide on võtta uuel Riia ringilt, kus hommikul ja õhtusel tipptunnil on ummikud Võru poolt Valga poole sõitmisel. Transpordiameti juhis „Ristmike vahekauguse ja nähtavusala määramine“ sätestab punktis 2.3 võimaluse teha vajaliku erisuse punkti 2.1.1 kohta ristmike vahekaugusest.</p>	<p>Põhjendus/selgitus:</p> <p>1. Liiklussõlme kavandamine Näki tee ristmikule ei ole kooskõlas Projekteerimismidide punktiga 5.1. (2), mille kohaselt ei tohi eritasandiliste ristmike omavaheline kaugus I klassi maanteedel linnalähivööndis olla väiksem kui 3 kilomeetrit. Kavandatava Lemmatsi ja Külitse liiklussõlme omavaheline kaugus on linnulennult ligikaudu 3,6 kilomeetrit – seega Projekteerimismidide kohaselt ei ole sinna vahele täiendava liiklussõlme rajamine liiklusohutuse kaalutlustel võimalik.</p> <p>Näki tee ristmikule liiklussõlme rajamiseks puudub ka tehniline ja majanduslik põhjendus. Selle rajamine on kallis ning see hõivaks enda alla märkimisväärse maa-ala piirkonnas, kus on kehtivad detailplaneeringud. Lisaks on AS Eesti Raudtee andnud menetluse käigus teada, et perspektiivis on plaanis Näki tee raudteeülesõit sulgeda, sest tõenäoliselt on majanduslikult ebaotstarbekas hakata 3km pikkusele lõigule rajama kolme raudteeviadukti. Teisele poole raudteed jääv Laane küla on aga ühendatud avalikult kasutatavate teedega nii põhja kui ka lõuna suunas (lõuna suunas Kaselehe tee kaudu – kohalik tee nr 9490101; põhja suunas Väikenäki tee kaudu – kohalik tee nr 9490099). Olemasolev avalikult kasutatavate teede võrgustik ning Tartu–Nõo projektiga kavandatavad kogujateed tagavad piisavad ühendused liikumiseks erinevates suundades.</p> <p>2. Näki tee ja Lemmatsi–Leilovi kõrvalmaantee vaheline kogujatee on vajalik, sest projekteerimistingimustega kavandatakse Näki tee ristmiku sulgemine Jõhvi–Tartu–Valga maanteele. Kogujatee asukoht on projekteerimistingimuste eelnõus näidatud sellisena tulenevalt alljärgnevatest kaalutlustest:</p> <p>(1) See on lühim võimalik teekond Näki teelt Lemmatsi liiklussõlmeni. (2) Asukoht on kooskõlas kehtiva üldplaneeringuga. (3) Selle kogujatee asukohaga on ümbritsevad kinnistu omanikud pidanud arvestama tulenevalt üldplaneeringust ning piirkond on selle järgi juba arenenud. Näiteks on selle kogujatee asukohaga arvestatud Kraavi ja Lao kinnistute ning lähiala detailplaneeringu koostamisel. Lisaks asub kogujatee lõigul Vanapapli tee koridor (katastriüksusel 28301:001:0901), mida saab selle tee rajamiseks ära kasutada. (4) Kui kogujatee asub põhimaanteest kaugemal, annab see võimaluse juurdepääsude kavandamiseks mõlemal poole kogujateed asuvatele kinnistutele. See loob paremaid võimalusi piirkonna edasiseks arendamiseks.</p> <p>Otsus: 1. Ettepanekut, kavandada Näki tee ristmikule liiklussõlm, mitte arvestada.</p>

		<p>Maanteede projekteerimisnormide lisa (majandus- ja taristuministri 29.12.2021 määrus nr 89) sätestab täpsustavad seisukohad projekteerimisnormidele, mis määratleb punktis 1.3 lõikudes 2 kuni 7 prognoositava liikluskoormuse hindamise perspektiiviga 20 aastat või kuni protsent, mis on väiksem või võrdne viimase 10 a liikluskoormuse kasvuga. Kehtib erineva klassiga teedele (ka kogujateed).</p> <p>Kavandavatel kogujateel ja sellega ristuvatel umbteedel võib tekkida olukord, kus ei suudeta tagada talvist teedehooldust praegusega samal tasemel ja hooldustsükli ajad pikenevad.</p> <p><u>Ettepanek:</u> <u>Projekteerida antud liiklussõlm selliselt, et sõidukitele säiliks võimalus pöörata maanteelt nr 3 Jõhvi - Tartu - Valga kohalikule Näki teele maantee mõlemalt suunalt ning Näki teelt pööramine maanteele nr 3 selle mõlemasse suunda.</u></p> <p>2. Leiame, et projekteerimise eelnõus toodud mnt nr 22129 Tõrvandi - Lemmatsi ja Näki tee vahelise kogujatee asukoht pole põhjendatud ja peame otstarbekamaks rajada kogujatee mnt nr 3 Jõhvi - Tartu - Valga äärde.</p> <p>Ettepaneku tegemisel lähtusime eelpool mainitud Maanteede projekteerimisnormide lisa punktidele 1.1 Tasuvusarvutus ja 1.2 Projekteerimise lähteülesanne.</p> <p>Ära jääks kulukas läbimurde tegemine metsaalast.</p> <p>Kindlustatud oleks ühendus kõikide lähiala kinnistustega.</p> <p>Täna sel päeval on juurdepääsud kinnistutele tagatud olemasoleva mnt nr 3 Jõhvi - Tartu - Valga, mnt nr 22129 Tõrvandi - Lemmatsi ja Näki tee kaudu.</p> <p><u>Ettepanek:</u> <u>Muuta mnt nr 22129 Tõrvandi - Lemmatsi ja Näki tee vahelise kogujatee asukoht selliselt, et see asuks mnt nr 3 Jõhvi – Tartu – Valga ääres (vt lisatud joonist).</u> <u>Kogujatee peaks olema ühendatud maanteega nr 22129 Tõrvandi - Lemmatsi ja Näki teega.</u></p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud väljavõte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 3 – Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis, lõigus Tartu – Külitse, millele on joonistatud kogujatee ettepanek ***</i></p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud väljavõte kaardist, kust on näha üldplaneeringu järgsed maade sihtotstarbed ***</i></p>	<p>2. Ettepanekut, muuta Näki tee ja Lemmatsi–Leilovi kõrvalmaantee vahelise kogujatee asukoht põhimaantee äärde, mitte arvestada.</p>
21	N.I. 30.01.2023	<p>Jalgratturite ja elektriliikurite kiirused on vähemalt kaks korda suuremad, kui jalakäijate omad. Hetkel on plaanis panna erineva kiirusega liikujad samale jalg- ja jalgrattateele ja eraldada need ainult teemärgistusega. Teemärgistuse kasutamine liiklejate eraldamiseks ei toimi ettearvatute laste, koerte aga ka täiskasvanud jalakäijate puhul. Eriti keeruline on olukord talvel, kui teemärgistust pole lume all näha. Selline lahendus on sarnaselt ohtlik, kui 2+2 teel vasakpoolne sõidurada teha 100km/h ja parempoolne 50km/h piirkiirusega ja eraldada need ainult teemärgistusega.</p> <p>Minu ettepanek: 1. Eraldada võimalusel jalakäiad kiiremini liikuvatest jalgratturitest ning elektriliiklusvahendite kasutajatest eraldi paralleelsetele teedele, näiteks mururiba või haljastuse abil.</p> <p>Viimastel aastatel on tõusnud suurema kiirusega elektrilise abimootoriga vahendite kasutamine ja rentimine eriti linnalähiumbruses.</p>	<p><u>Põhjendus/selgitus:</u></p> <p>1. Kergliiklusteed kavandatakse vastavalt Kergliiklustristu juhendile, milles on seatud nõuded kergliiklusteede laiusele ja ristlõigetele. Võrreldes viimaste aastate praktikaga ja olemasoleva olukorraga on Kergliiklustristu juhend teinud Transpordiametis selge sammu edasi ohutumate ja kasutajasõbralikema kergliiklusteede rajamiseks.</p> <p>Praeguse teadmise kohaselt on lõigul ka mitmeid kohti, kus on väga kitsad olud ja kergliiklusteede on täpselt ära mahtunud nii, et see ei riivaks liigselt naaberkinnistuid, ei põhjustaks suuremahulisi müraseinte ümberehitustöid ning arvestaks Projekteerimisnormidest tulenevate eraldusribade ja ohutusribade nõuetega. Need kohad on teada ja need on projekteerija poolt täiendavalt üle kontrollitud.</p> <p>Arvestades asustustihedust ning eeldatavat kasutajate arvu, on Transpordiameti hinnangul projekteerimistingimuste eelnõuga kavandatav lahendus proportsionaalne.</p>

		<p>Minu ettepanek: 2. Märgistada ristmike ja bussipeatuste juurde spetsiaalsed hoiukohad/taskud renditõukerattastele, mida muidu pargitakse ohtlikult teele ette.</p>	<p>Projekteerimistingimuste eelnõu punkti 5.4.4 kohaselt tuleb projekteerida põhimaanteega paralleelselt kulgev jalgratta- ja jalgtee <u>vähemalt</u> 4 m laiune, mis jätab võimaluse soovi korral kasutada ka laiemat lahendust (sh kaaluda jalakäijate ja jalgratturite eraldamist).</p> <p>Otsus: 1. Projekteerimistingimuste eelnõu punktis 5.4.4 sätestatud nõuet mitte muuta. Lugeda, et projekteerimistingimuste eelnõu võimaldab esitatud ettepanekuga arvestada. Projekteerimise käigus on lubatud kaaluda jalakäijate ja jalgratturite füüsilist eraldamist, kui sellega ei kaasne täiendavat riivet naaberkinnistutest ja ei tekitaks põhjendamatu objekti kallinemist. 2. Kaaluda ristmike ja bussipeatuste juurde jalgrataste ja/või renditõukerataste tarbeks hoiukohtade/taskute projekteerimist.</p>
22	<p>T.P. (Külitse aleviku elanik) 31.01.2023</p>	<p>Ettepanekud riigitee 3 (E264) Jõhvi – Tartu – Valga lõigu Tartu – Külitse km. 138,4 – 176,0 eelprojekti asendiplaanilise lahendi korrektuuriks.</p> <p>1. Külitse liiklussõlm. Liiklussõlm on viidud tänasest ristmikualast ca. 300m ja varasemast eskiislahendist ca 200m Nõo poole ning mille kujundus pikendab just paremale poole riigiteed jäävate Külitse elanike pääsu põhimaanteele. Kui võtta võrdluspunktiks Külitse tee - Kose tee ristmikuala, siis eskiisprojektist paremõre Tartu suunalt teepikkusega ca 415m, eelprojektist lähtuvalt sama pööre 1255m. Pööre Tartu suunale eskiisprojektist lähtuvalt teepikkusega ca 1045m, eelprojektist lähtuvalt ca 1480m. Kui võrrelda riigitee 22195 Külitse - Haage viimist üle liiklussõlme, siis on eelprojektis pikenemine ca. 370m võrreldes eskiislahendiga. Eelprojektse lahendiga on toimunud lühenemine riigitee 22192 Soosilla - Nõgiaru juures, suunalt Tartu – Nõgiaru 110m ja suunalt Nõgiaru - Tartu 590m. Soosilla - Nõgiaru tee liiklussagedus on väga tagasihoidlik ning tasuvusarvutustes ei kaalu see kindlasti üles teistest suundadest teepikkuse suurenemist. Kui võrrelda ristmiku asukohta täna kehtivas valla üldplaneeringus kavandatud riste asukohaga, siis on siin nihe ca. 80m Nõo poole. Lähtudes eelnevast, paluks analüüsida täna pakutavat liiklussõlme lahendit ning viia riste asukoht kooskõlla täna kehtiva üldplaneeringuga, s.h. ka riigitee 22195 Külitse – Haage asendiplaaniline lahend ja paigutus liiklussõlmes.</p> <p>2. Riigitee 22194 Külitse järve tee ühendus Tartu suunaga. Eelprojekti asendiplaanist lähtuvalt, on Külitse järve tee ühendatud parempöördega Tartu suunalt läbi põhimaantee äärsel kogujateel ja Arako tee parem sisse – välja mahasõiduga. Külitse - Järve tee ühendus Tartu suunale saab toimuda läbi kogujateede Lemmatsi liiklussõlme või siis läbi riigitee 22195 Külitse – Haage Külitse liiklussõlme. Kui võtta võrdluspunktiks Külitse järve parkla, siis läbi kogujateede ja Lemmatsi liiklussõlme on Tartu suunale põhimaanteega ühenduse pikkuseks ca 3.9km. Kasutades tänast Külitse - Järve teed + Külitse – Haage teed ning Külitse liiklussõlme, on Tartu suunale põhimaanteega ühenduse pikkuseks ca 4.1km, millele lisandub 4.7km põhimaanteed Lemmatsi liiklussõlmeni (et võrdluspunktid oleksid samad). Võrdluseks lisan ka tänase teepikkuse Külitse järve parklast kavandatava Lemmatsi liiklussõlme, milleks on ca 3.55km. Teepikkusest lähtuvalt, tuleks eelistada kavandatavat kogujateed, mille liiklussageduseks võiks kujuneda ca 2000 a/ööp. Liiklussageduse suurust hakkab eelkõige kujundama kogujateel kavandatav kiiruspiirang. Olen arvamisel, et olulist osa inimese poolt eelistatud teekonna valikul määrab Külitse – Järve tee ühendus Külitse – Haage teega. Eskiislahenditel oli välja pakutud kaks alternatiivset lahendit, mis lühendaksid teepikkust tänase</p>	<p>Põhjendus/selgitus: 1. Esitatud ettepaneku puhul on oluline asjaolu, et Transpordiamet otsustas Nõo Vallavalitsuse ettepanekul muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning projekteerida Külitse liiklussõlme ja riigiteed nr 22154 Aiamaa–Nõo omavahel ühendav kogujateel Tartu poolt vaadatuna paremale poole põhimaanteed. Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekut ning leidis, et selle kaalumise on põhjendatud. Muudatuse peamiseks argumendiks on see, et sellise lahenduse korral viiakse buss inimestele lähemale. Kavandatud muudatus mõjutab otseselt Külitse liiklussõlme lahendust. Riigiteed 22154 Aiamaa–Nõo ühendav kogujateel ühendatakse Külitse liiklussõlme lääne suunast ning see tasakaalustab erinevatest suundadest liituvaid liiklussagedusi. Nimetatud kogujateel hakkavad muuhulgas sõitma ka Tartu ja Nõo vahelised bussiliinid. Lisaks on projekteerimistingimuste eelnõu muudatusega võetud arvesse maakasutust ning on kavandatud uus tee võimalikult lähedale põllu ja metsa piirile. Liiklussõlme nihutamine 80 m Tartu poole ei ole põhjendatud, sest seda ei soodusta ümbritsev maakasutus: - Kleini kinnistule on rajatud kõrghaljastus (vääriskuud), mida püütakse ehitusprojektiga maksimaalselt säilitada. - Lääne suunas kavandatav uus ühendus lõikaks ära suurema tüki Kleini kinnistul asuvast põllust. Üldplaneering on strateegiline dokument, mis määrab ära liiklussõlme ligikaudse asukoha. Seda asukohta tuleb ehitusprojektiga täpsustada nii, et see sobiks keskkonda. Lisaks võimaldab projekteerimistingimuste eelnõu punkt 5.2.2.1 täpsustada liiklussõlme suunduvate teede asukohti. 2. Ettepanekus nimetatud probleemi lahendamiseks on Transpordiamet otsustanud käesolevas menetluses muuta projekteerimistingimuste eelnõud ja kavandada Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendava kogujateel, et parandada Külitse aleviku sisest liikuvust. Kavandatav tee loob Külitse–Haage teega piirnevatele ja selle lähialal paiknevatele elanikele otseühenduse kavandatava COOPi kaubanduskeskuse juurde, loob juurdepääsu võimalused Külitse järvega piirnevatele kinnistutele ning annab võimaluse COOPi kaubanduskeskuse juurest liikuda otse Külitse liiklussõlme, kust on võimalik teekonda jätkata Valga suunas. Külitse järve tee rekonstrueerimine ei ole projekteerimistingimuste ese ning see ei ole vajalik projekteerimistingimustega seatud eesmärkide täitmiseks. Menetluse käigus on Transpordiamet otsustanud kavandada Lennuvälja teed Kiigemäe teega ühendava sõiduautode tunneli ning Kiigemäe teed ja Külitse teed ühendava kogujateel, et parandada Külitse aleviku sisest liikuvust. Need aitavad vältida Külitse aleviku sisese liikluse suunamist Külitse järve teele – seega ei saa väita ka seda, et projekt toob endaga kaasa olulise liiklussageduse kasvu Külitse järve teel.</p>

	<p>teega võrreldes ca 1.2 – 1.3km. Oluline on, et kavandatud ühendus luuakse, millist varianti eelistatakse või pakutakse alternatiivne lahend ei olegi oluline.</p> <p>*** Kirjale oli lisatud joonis, millel on ettepanekut selgitatud ***</p> <p>Samas tuleks leida võimalused ka riigitee 22194 Külitse järve tee rekonstrueerimiseks, sest puuduv kergliiklustee ohustab sõiduteel liikuvaid jalakäijaid ning ei vasta kohalike elanike ootustele.</p> <p>3. Riigitee 22132 Ülenurme – Külitse ühendus Tartu suunaga.</p> <p>Eelprojekti asendiplaanist lähtuvalt on Ülenurme - Külitse tee ühendatud läbi kavandatava Külitse ümbersõidu Külitse liiklussõlmega. Kuna antud projektis ei realiseerita kogujateed Tartu suunale ja ühendust Lemmatsi liiklussõlme, siis alternatiivsed lahendid puuduvad ja kogu Külitse aleviku vasakpoolse piirkonna ühendus põhimaanteega saab toimuma ainult läbi Külitse liiklussõlme. Ka kahele poole teed jääva aleviku vaheline liiklus s.h. pääs järve äärde ja ka rajatavasse Coop kaupluse, on autoga / mootorrattaga võimalik liikuda ainult läbi Külitse liiklussõlme. (Eelprojektist lähtuvalt on kergliiklustee kaudu ühendus kahele poole teed jäävate piirkondade vahel tagatud).</p> <p>Kui vaadata täna kehtivat üldplaneeringut, siis on näha (vaata allolevat väljavõtet üldplaneeringust) kavandatud ühendustee Külitse järve tee ja Ülenurme – Külitse tee vahele põhimaantee riste kaudu.</p> <p>*** Kirjale oli lisatud väljavõte üldplaneeringust ***</p> <p>Kavandatud ühendustee oleks positiivne lahendus piirkonnale ning looks alternatiivse ühenduse Külitse järve tee ja Ülenurme – Külitse tee vahele. Piisaks, kui põhimaantee alla kavandatava ristetunneli kõrgusgabariidiks jääks 4.0m (lähtudes EVS 843:21016 p. 6.7.1.(15)RJ.) Olen arvamisel, et piiratud gabariidiga tunneli lisamine ei suurenda liiklussagedust Külitse järve teel, kuid loob oluliselt paremad võimalused kohalike elanike liikumiseks.</p> <p>Koos võimaliku riste asukoha kavandamisega tuleks üle vaadata veoautode parkla asukoht ning ühildada parklasse sisse - väljasõit ka kogujateedega. Näiteks võiks kaaluda veoautode parkla nihutamist Tartu poole, muutma kuju, viima kokku kogujateega ja rajama ühenduse Ülenurme - Külitse teega.</p> <p>Antud punkti kokkuvõtteks sooviksin öelda, et põhimõtteliselt tuleks kaaluda kergliiklustee tunneli asendamist sõiduautode liiklust võimaldava lahendiga ning veoautode parkla nihutamist Tartu poole. Kavandatava parkla sisse – väljasõit ühendada kogujateega ning viia see välja Ülenurme – Külitse teele. Antud lahendiga saaks tagada alternatiivse parempöörde Tartu suunale ka vasakult poolt maanteed ning looks paremad tingimused kohalike elanike liikumiseks Tartu poole ja piirkonna edasiseks arenguks.</p>	<p>3. Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekut ja otsustas kavandada sõiduautode tunneli, mis ühendab Lennuvälja teed Kiigemäe teega, et parandada Külitse aleviku sisest liikuvust ja vähendada maantee poolt tekitatavat barjääriefekti.</p> <p>Transpordiamet kaalus Lennuvälja teelt parempöördega pealesõidu kavandamist Tartu poole. Kavandatavat lahendust kõnealuses asukohas mõjutab käesolevas menetluses tehtud otsus kavandada Lennuvälja tee ja Kiigemäe tee vahele sõiduautode tunnel.</p> <p>Selleks, et oleks võimalik kavandada nii sõiduautode tunnel põhimaantee alla kui ka maanteele pealesõit, tuleb projektiga kavandada sõiduautode tunnelit ja maanteele pealesõitu omavahel ühendav ramp, et viia erinevad teed omavahel kõrguslikult kokku. Lisaks tuleb sellesse piirkonda kavandada ristmik, et ühendada omavahel ära tunnelisse minev tee, ramp ja Lennuvälja tee. Teisisõnu, tuleks sellesse asukohta kavandada osaline liiklussõlm.</p> <p>Liiklussõlme kavandamine Lennuvälja tee ristmikule ei ole kooskõlas Projekteerimismääruse punktiga 5.1. (2), mille kohaselt ei tohi eritasandiliste ristmikute omavaheline kaugus I klassi maanteedel linnalähivööndis olla väiksem kui 3 kilomeetrit. Kavandatava Lemmatsi ja Külitse liiklussõlme omavaheline kaugus on linnulennult ligikaudu 3,6 kilomeetrit – seega Projekteerimismääruse kohaselt ei ole sinna vahele täiendava liiklussõlme rajamine liiklusohutuse kaalutlustel võimalik.</p> <p>Lennuvälja tee ristmikule liiklussõlme rajamiseks puudub ka tehniline ja majanduslik põhjendus, sest sellesse piirkonda kavandatakse juba Külitse liiklussõlm, kuhu ühendatakse ühelt poolt Lennuvälja tee ning teiselt poolt Külitse–Haage ja Soosilla–Nõgiaru kõrvalmaanteed. Külitse aedlinna elanikud saavad Tartu suunas liikuda mööda Jõhvi–Tartu–Valga maantee äärde kavandatavat kogujateed. Haaviku tee ja Mutiku tn elamupiirkond ühendatakse otse Külitse liiklussõlme uue kavandatava läbimurde kaudu. Täsvere küla elanikel on võimalus liigelda läbi Külitse liiklussõlme või kasutada Võru maanteed Tartusse sõitmiseks – sealjuures parempöördega pealesõit ei vähendaks teepikkust Tartust tagasisõidul, tagasi sõitmiseks tuleks ikkagi sõita Külitse liiklussõlme kaudu. Laane küla elanikud saavad kasutada aga kohalikke teid (9490103 – Näki tee; 9490101 – Kaselehe tee; 9490099 – Väikenäki tee), lisaks Lennuvälja teele ja Külitse liiklussõlmele. Lisaks pakub täiendavaid liikumisvõimalusi Lennuvälja tee ja Kiigemäe tee vahele kavandatav sõiduautode tunnel, mis võimaldab Täsvere ja Laane küla elanikel Tartusse sõitmiseks kasutada ka teisele poole Jõhvi–Tartu–Valga maanteed kavandatavat kogujateed.</p> <p>Veoautode parkla on otsustatud menetluse käigus viia teise sobivamasse asukohta, tulenevalt maakasutusest, funktsionaalsusest ja tehnilistest põhjustest.</p> <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ettepanekut, muuta Külitse liiklussõlme asukohta, mitte arvestada. Liiklussõlme suunduvate teede asukohad täpsustada ehitusprojektiga. 2. Ettepanekut, kavandada Külitse järve teelt ühendus Külitse–Haage teega, mitte arvestada. Ettepanekut, näha ette Külitse järve tee rekonstrueerimine, mitte arvestada. 3. Muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning näha ette sõiduautode tunneli rajamine Lennuvälja tee ja Kiigemäe tee vahele. Tunneli kavandatav kõrgusgabariit on 3,5m. <p>Ettepanekut, kavandada Lennuvälja teelt parempöördega pealesõit Tartu suunas, mitte arvestada.</p>	
23	M.H. (Külitse aleviku elanik)	<p>Tähelepanekud ja ettepanekud eelnõule:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projekteerimistingimuste eelnõus (edaspidi eelnõu) pole välja toodud, mis alusel on Transpordiamet projekteerimistingimused välja andnud Riigitee 3 (E264) Jõhvi-Tartu-Valga km 138.4-152.0 asuva Tartu-Nõo lõigu (edaspidi maantee) kavandamiseks 2+2 	<p>Põhjendus/selgitus:</p> <p>Riigitee ümberehitamise alusdokument on Vabariigi Valitsuse poolt 10.12.2020 kinnitatud teehoiukava aastateks 2021-2030, mille lisa 4 on ehitusobjektide indikatiivne kava TEN-T</p>

<p>01.02.2023</p>	<p>ristlõikega maanteeks? Projekteerimistingimuste avalikustamise koosolekul on rõhutatud, et maantee rekonstrueerimine 2+2 maanteeks on vajalik, kuna Eesti Vabariigi valitsus on sellise ülesande Transpordiametile andnud. Palun täpsustada, millise otsusega on antud ülesanne Transpordiametile antud?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eelnõus pole välja toodud, milline on antud hetkel maantee klass ja milliseks see muutub rekonstrueerimise käigus? • Eelnõus viidatakse punktis 3.2 Teehoiukavale. Riigiteede teehoiukava 2023-2026 ei sisalda käesolevat maanteed. Millisest Teehoiukavast on jutt? • Eelnõus on välja toodud, et maantee projekteerimise lähtetase on <u>rahuldav</u> (liiklemine tavaoludes on ohutu). Külitse elanikuna ja maantee igapäevase kasutajana leian oma kogemuse põhjal, et maantee projekteerimise lähtetase on pigem <u>erandlik</u>. Praegu kasutuses olev 1+1 ristlõikega maantee koos seniste ühetasandiliste ristmikuga ei taga tipptundidel liiklemisel vajalikku ohutust. Tulenevalt suurest liikluskooormusest on sellistel ajahetkedel vasakpöörde sooritamine ohtlik (<u>liikleja peab reageerima kiiremini kui tavaoludes</u>). Parempöörde sooritamine on tavaliikleja seisukohast vaadates valdavalt lahendatud hästi ja igapäevase liiklejana probleeme ei tähelda. • Liiklusvoog nimetatud maanteel on sedavõrd intensiivne, et vaatamata kehtestatud piirkiirusele 80 km/h on liiklusest tulenev müra häiriv terve päeva jooksul. • Antud maanteega piirnevatel aladel elab palju inimesi, kellest osa on selles piirkonnas elanud juba põlvkondi ja osa on „uusasukad“. Põliselanikud on aastakümnete jooksul pidanud kohanema maantee muutumisega vastavalt liiklemise arengutele ja Eesti NSV aegsele riiklikule jõupoliitikale. Põliselanikele ei ole õige ette heita, et nad on ise valinud sellise elukoha – maantee muutumisest tingitud elukeskkonna muutus ei ole olnud elanike enda valik, vaid peale surutud lahendus. • Antud maanteega piirnevad alad on elukohana atraktiivne linnalähedane piirkond (Ropka alevik, Külitse alevik). Seetõttu on viimase 10 aasta jooksul oluliselt kasvanud maantee läheduses elanike hulk ja kasvab lähemate aastate jooksul veelgi. Maantee on asulate sisene tee ja tiheasustusala. 2+2 lahendusega tee projekteerimine asulate sisese teena on ebaratsionaalne (väga ranged nõuded uuele teele, ehitamine ebaratsionaalselt kallis, kohalike elanike igapäeva elu muudetakse oluliselt keerulisemaks jne). • Kavandatava 2+2 maantee rajamisega kaasnevad positiivsed asjaolud: <ul style="list-style-type: none"> ○ Liiklemine maanteel muutub ohutumaks ja sujuvamaks. ○ Transiitliiklusele muutub liiklemine maanteel kiiremaks (siinjuures tuleb arvestada, et see ei puuduta raskeveokeid, Transpordiamet kaalub raskeveokitele piirkiirust 80 km/h). ○ Rajatav kogujateede võrgustik lihtsustab ligipääsu osale kinnistutele. • Kavandatava 2+2 maantee rajamisega kaasnevad negatiivsed asjaolud: <ul style="list-style-type: none"> ○ Kohalikele elanikele suureneb oluliselt teepikkus, mis tuleb läbida, et jõuda maanteele ja teisele poole maanteed. Maantee muutmine 2+2 teeks lõhub olulisel määral seniseid asulate siseseid liikumisteid ja poolitab sisuliselt asulad eraldi asumiteks. Liiklemine muutub oluliselt ajamahukamaks. Sellega suureneb olulisel määral keskkonna reostamine ja fossiilsete kütuste kulutamine. See on tugevas vastuolus Eesti rohepöördega (<u>säästev areng, kasvuhoonegaaside heitkogused</u>). ○ Liikluskiiruse tõstmisega maanteel suureneb sõidukite kütusekulu, millega suureneb olulisel määral keskkonna reostamine ja fossiilsete kütuste kulutamine. See on tugevas vastuolus Eesti rohepöördega (<u>kestlikud liikumisviisid, kasvuhoonegaaside heitkogused</u>). ○ Oluliselt pikeneb päästeameti teekond (aeg), et jõuda maantee läheduses elavate abivajajateni. Elamine antud piirkonnas muutub ebakindlamaks, sest abi, mis praeguse 	<p>teedel ja teiste olulise mõjuga teelõikudel aastatel 2025-2030 ning kus on nähtud ette Tartu–Nõo lõigu ümberehitamine aastatele 2027-2029. Hiljem on Vabariigi Valitsus teehoiukava lühemaks perioodiks (2023-2026) küll täpsustanud ja uuendanud, kuid kuna selles uuemas versioonis pole pikemaajalist perioodi märgitud, siis lähtub Transpordiamet Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise kavandamisel pikemast plaanist. Projekteerimistingimuste eelnõu punktis 3.2 on alus märgitud.</p> <p>Maantee klass tuleneb Projekteerimisnormidest. Arvestades liiklussagedust ja kavandatavat ristlõiget, klassifitseerub projekteeritav põhimaantee Projekteerimisnormide alusel I klassi maanteeks.</p> <p>Lähtetaset „rahuldav“ kohaldatakse ehitusprojekti koostamisel. Sellel ei ole seost olemasoleva maantee halva olukorraga, vaid see iseloomustab projektiga saavutatavat taset.</p> <p>Kavandatav piirkiirus: Riigiteede liikide määruse §1 lg 2 kohaselt ühendab põhimaantee pealinna teiste suurte linnadega, neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega. Määruse definitsiooni kohaselt on põhimaantee 3 (E264) Jõhvi–Tartu–Valga peamine funktsioon Tartu–Nõo lõigul Tartu linna ühendamine Valga piiripunktiga. Jõhvi–Tartu–Valga maantee on ühtlasi ka üle-Euroopalisel transpordivõrgustikku kuuluv maantee, mille üheks eesmärgiks on võimaldada pikemate vahemaade (s.h. riikide vaheliste) kiiremat ja ohutumat läbimist.</p> <p>Arvestades põhimaantee funktsiooni, Tartu–Nõo lõigu liiklussagedust, transiitliikluse osakaalu ja piirkonna asustatusest on Tartu–Külitse lõigule kavandatud piirkiirus 100 km/h ning Külitse–Nõo lõigule piirkiirus 110 km/h. Tihedamalt asustatud Tartu–Külitse lõigul on kavandatud võrreldes ülejäänud lõiguga madalam piirkiirus ning see on kooskõlas tavapäraste lahendustega põhimagistraalidel suuremate linnade lähialadel.</p> <p>Põhimaantee marsruudile jäävate külade ja alevike ühendamiseks kavandatakse Tartu–Nõo projektiga liiklussõlmed ja põhimaanteega paralleelne teedevõrk, millel on väiksemad kiirused ja liiklussagedused ning mis vastavad Riigiteede liikide määruse kohaselt kõrvalmaantee või ühendustee funktsioonile. Riigiteede liikide määruse §1 lg 4 kohaselt ühendab kõrvalmaantee linnu alevite ja alevikega, alevite ja alevike omavahel või küladega ning neid kõiki põhi- ja tugimaanteedega. Riigiteede liikide määruse §1 lg 5 kohaselt on ühendustee liikluse kogumiseks või liiklusvoogude kanaliseerimiseks, samuti teede ristumisala sujuvaks ja ohutuks toimimiseks rajatud kogujatee, juurdepääsutee, ramp või muu sarnane tee. Kiiruse alandamine ja/või ringristmike rajamine põhimaanteele vähendaks oluliselt põhimaantee funktsiooni ning ei vastaks keskmise liikleja ootustele.</p> <p>Valgustus tuleb projekteerimistingimuste eelnõu punkti 5.7.1 kohaselt projekteerida vastavalt asjakohastele juhiste.</p> <p>Maantee viimist Külitsest mööda uuele trassile ei kaaluta alljärgnevatel põhjustel: (1) Maakonnaplaneeringuga ja üldplaneeringuga pole maantee uuele trassile viimist ette nähtud; (2) Uue maantee rajamiseks oleks vaja tekitada uus lai 2+2 maantee rajamiseks piisav koridor läbi metsa. Hetkel kavandatava lahenduse kohaselt kasutatakse ära olemasolevat maanteekoridori. (3) Uue maantee trass läbiks mitmeid uusi erakinnistuid ja planeeritavaid alasid ning tooks kaasa uusi täiendavaid piiranguid paljudele selles piirkonnas paiknevatele maaomanikele. (4) Külitsest möödasõidu rajamine on tõenäoliselt ka majanduslikult kulukam, sest lisaks uue 2+2 maantee ehitamisele tuleks ümber ehitada ka terves ulatuses olemasolev tee. Praeguse lahenduse kohaselt laiendatakse olemasolevat maanteed olemasolevas koridoris ning rajatakse uued teelõigud ühenduste tagamiseks.</p>
-------------------	--	--

		<p>maantee lahenduse juures jõuab abivajajani ajaga A, jõuab tulevikus abivajajani tõenäoliselt ajaga 2A.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Maantee rekonstrueerimisel 2+2 maanteeks tõstetakse piirkiirus maanteel 100...110 km-ni/h ja rajatakse eritasandilised ristmikud. See muudab liikluse sujuvamaks, kuid sellega kaasneb liikluse müra suurenemine nii maanteekoridori kõrval kui kaugemal. Kiiremini liikuvad sõidukid teevad rohkem müra ja eritasandiliste ristmikuga tõstetakse liikuvad sõidukid oluliselt kõrgemale muu teepinna suhtes, mis tähendab omakorda, et müra levib oluliselt kaugemale. (Hetkel tehtavad mürauuringud näitavad hetkemüra ja mitte müra, mis tekib 2+2 mnt ehitamisega). ○ Maantee rekonstrueerimisel 2+2 maanteeks ning kogujateede rajamisega hävineb olulisel määral põllu- ja metsamaid, mis on tugevas vastuolus Eesti rohepöördega. • Maantee 2+2 projekteerimise ja ehitamise ajagraafik on meile teada olevalt hetkel ebaselge ja tõenäoliselt toimub see perspektiiviga 10 aastat. Nimetatud maanteel on turvalisust vaja tõsta kohe. • Arvestades Vabariigi Valitsuse rohepöörde programmi, tuleb kaaluda järgmisi variante maantee ohutumaks muutmisel: <ul style="list-style-type: none"> ○ Loobuda kavast piirkiiruse tõstmiseks 100...110 km-ni/h. Säilitada praegu kehtiv piirkiirus 80 km/h, mis annab võimaluse oluliselt säästlikumalt (nii looduskeskkonna kui kohalike elanike suhtes) muuta maantee ohutumaks ning liiklus sujuvamaks. ○ Maantee ristmikutele rajada valgustus. ○ Kuna kõige ohtlikumad on vasakpöörded, siis leida kiirelt lahendus maanteel vasakpöörete ohutuks sooritamiseks. • Arvestades olemasoleva maantee eripära (asulasisene tee), tuleks kaaluda alternatiivse maanteekoridori kasutusele võtmist 2+2 lahenduse arendamiseks-rajamiseks. Eesti siseselt võime näha küllalt näiteid, kus Transpordiamet on lahendanud sarnaseid probleemseid maanteelõike ratsionaalsemal viisil (näiteks Põltsamaa möödasõit, kus maantee viiakse asulast eemale). Selline lahendus võimaldaks olemasoleva maantee muuta asula siseseks liiklemise teeks ja ühtlasi kogujateks uuele 2+2 teele (<i>Joonis 1</i>). Esitatud ettepaneku korral tuleb Külitse piirkonnas ehitada oluliselt vähem uusi kogujateid ja ühtlasi annab käesolev ettepanek võimaluse Lennuvälja tee ja Tartu-Valga raudtee riste ehitada eritasandiliseks. Vastav vajadus tekib 10 aasta perspektiivis, kui realiseerub Eesti Raudtee plaan ehitada Tartu-Valga raudtee ümber selliselt, et see võimaldaks rongidel liikuda kiirusega 160 km/h, mis tähendab, et samatasandilised risted maantee ja raudtee vahel ei ole lubatud. <p>*** Kirjale oli lisatud joonis, millel on näha ettepanek Külitse möödasõidu rajamiseks ***</p>	<p>Kiired lahendused ohutuse tõstmiseks ei ole käesoleva projekteerimistingimuste eelnõu ese ning neid kaalutakse eraldiseisvalt. Vastavaid tegevusi on ka juba lähiminevikus tehtud, et parandada liiklusohutuse taset kõnealusel lõigul ning tõenäoliselt tehakse veel. Käesoleva projekteerimistingimuste menetlusega kavandatakse Jõhvi–Tartu–Valga maantee projekteerimist nõuetele vastavaks.</p> <p>Otsus: Ettepanekut, vähendada Tartu–Külitse lõigul kavandatavat piirkiirust, mitte arvestada.</p> <p>Lugeda, et projekteerimistingimuste eelnõu arvestab võimalusega rajada ristmikutele valgustus. Ettepanekut, viia põhimaantee uuele trassile ja jätta olemasolev põhimaantee kohalikule liiklusele, mitte arvestada.</p>
24	<p>K.A. (Külitse aleviku, Siili tn elanik) 01.02.2023</p>	<p>Transpordiamet on algatanud ja avalikustanud Jõhvi - Tartu - Valga mnt km 138,4-152 asuva Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise projekteerimiseks projekteerimistingimuste menetluse. Üldiselt on tegemist väga tervitatava initsiatiiviga, meeldiv on näha, et kaasaegseid liikumisvõimalusi luuakse. Selle juures on siiski mõned asjaolud, mis plaanitava suurprojekti positiivset mõju oluliselt kahandavad.</p> <p>Olen allkirjastanud ka Toomas Otsatalo poolt koostatud samateemalise ühispöördumise ning nõustun seal esitatud seisukohtadega, ent soovin omalt poolt lisada veel asjaolusid, põhjendusi ning pakkuda välja lahendusi.</p> <p>Probleemid Praeguseks esitatud eskiisi realiseerumisel halveneb ligipääs suurele asumile – Külitse aleviku aedlinna osale, samuti nõ aleviku osale. Külitse administratiivpiiride kirdepoolsesse ossa kavandatud Arako suundristmik ei asenda praegust Külitse</p>	<p>Põhjendus/selgitus: 1. Transpordiamet kaalus suundristmiku kavandamist Külitse järve tee ristmikule, kuid otsustas selle ettepanekuga mitte arvestada. Varianti, kavandada ainult maanteele pealesõit, ei kaalutud, sest Külitse bussipeatuse olemasolu tõttu tuleks aeglustusrada rajada niikuinii, et vältida kiirendusrajal kiirendavate sõidukite ja aeglustuva bussi omavahelisi konflikte.</p> <p>Külitse järve tee ristmik on otsustatud sulgeda, sest suundristmiku rajamise korral ei ole tagatud nõuetekohane ristmike omavaheline kaugus. Transpordiamet siinjuures arvestab, et liiklusohutus on tagatud vaid siis kui kavandatav projekt lahendus on kooskõlas normide ja nõuetega.</p> <p>Arvestades liiklussagedust ja kavandatavat ristlõiget, klassifitseerub projekteeritav põhimaantee Projekteerimisnormide alusel I klassi maanteeks. Projekteerimisnormide punkti 5.2.1 (3) kohaselt on I klassi maanteel lubatud üks parempöördega mahasõit kahe normidekohasel kaugusel asuva eritasandilise ristmiku vahel. Tartu–Nõo lõigu projektiga kavandatakse</p>

	<p>aedlinna mahasõitu maanteelt. Põhjusi on mitmeid: kogujatee on kitsam, hooldusklass on märksa madalam, see ei taga kvaliteetset ühendust linnaga. Eriti keeruliseks läheb aedlinnast Tartu poole sõitmine, kus kogujateed pidi tuleks sõita praktiliselt linnani (Lemmatsi liiklussõlm). Alternatiiviks oleks aedlinnast sõita esialgu Haage suunas ja alles Järve tee-Haage tee ristmikult pöörata kiirtee suunas. Tee näiteks Lõunakeskuseni pikeneks >50% (7 km asemel 11 km). Lisaks ebamugavusele oleks see ka keskkonna seisukohalt negatiivne muutus. Samuti suureneks oluliselt väga kitsa Järve tee koormus.</p> <p>Kuna aedlinna elanikud peavad jätkuvalt linna ja tagasi saama, siis kitsa Järve tee kehvema hooldusega kogujatee kasutamine pigem suurendab liikluse eaturvalisust Külitse elanikele. Oluline probleem on ka operatiivsõidukite (kiirabi, päästeamet) ligipääsu halvenemine.</p> <p>Pöördumistes on viidatud Külitsele kui piirkonnakeskusele. Oleks kohatu jätta keskus mugava ligipääsuta ja loota et seda asendab nõ "koha täiteks" väikese kasutusega piirkonnas Arako suundristmik ning eelkõige transiitliiklusele mõeldud, jällegi ebasobivas asukohas Külitse liiklussõlm.</p> <p>Veel üks oluline nüanss. Külitsel valmib 2023. aastal tänapäevane kauplus, mis kindlasti suurendab piirkonna atraktiivsust, sh kinnisvara väärtust. Võib oletada, et kauplus ei arvesta ainult Külitselt pärit ostjaskonnaga, vaid soovib teenindada ka möödasõitjaid, kellele oleks teel Nõkku või Elvasse mugav teha peatus igapäevaste ostude jaoks.</p> <p>Praegune plaan nulliks täielikult sellise võimaluse, sest kui ka mahasõit teelt oleks hädapärast võimalik ka Arako suundristmiku ja pika kogujatee kaudu, puudub mugav võimalus uuesti kiirteele tagasi saada. Praegu arutluse all oleva esmase eskiisi realiseerumisel kaoks ühtlasi ka kaupluse ja Külitse aleviku osa vaheline mugav ühendus. See tähendab aga, et kaupluse tähtsus marginaliseerub, käive langeb ja ettevõtjal ei pruugi jätkuda motivatsiooni seda edasi pidada.</p> <p>Praegu kavandatav Külitse pooleks lõikamine halvendab ka vallasest bussiliiklust, näiteks marsruut Lennuvälja suunast Haagele, mis teenindab praegu ka Külitse Järve peatust muutub sisuliselt võimatuks.</p> <p>Esitletud eskiis koos põhjendustega jätab mulje, et see on koostatud nõ kabinetivaikuses, tutvumata tegeliku olukorraga ja inimeste liikumisteede ning vajadustega kohapeal. Suundristmiku / liiklussõlme paigutamine asumi ette ja taha võib tunduda hea ideed üksnes arvuti taga kaarti vaadates. Suur palve oleks kavandajatel ja projekteerijatel tutvuda reaalse olukorraga ja arvestada Külitse, kui peatse Tartu eeslinna elanike vajadustega.</p> <p>Ettepanekud</p> <p>Visandasin projekteerimistingimuste eelnõuga kaasas olnud PDF faili aluseks võttes mõned muudatusettepanekud. Mu loodud joonis (pöördumisele lisatud) ei pretendeeri graafilisele täpsusele ega pole detailsuses kõiki komponente välja joonistanud ent võimaldab ettepanekuid illustreerida. Joonisel on numbritega märgitud osad, millele tahan ettepanekud teha.</p> <p>1. Rajada suundristmik Külitse aedlinna sissesõidul (Järve tee teets). Skeemile on ristmik kopeeritud Arako ristmikult samas mõõtkavas, seega võib näha, et see mahub mugavalt ära.</p>	<p>Lemmatsi ja Külitse liiklussõlmed, mille omavaheline kaugus on kooskõlas Projekteerimisnormide punktiga 5.1 (2), mille kohaselt ei tohi eritasandiliste ristmike vahekaugus I klassi maanteel olla linnalähialal väiksem kui 3km. Lisaks kavandatakse Arako tee ristmiku piirkonda suundristmik, mida saab Projekteerimisnormide kohaselt nimetada parempöõretega peale- ja mahasõiduks. Seega ei ole täiendava suundristmiku kavandamine Lemmatsi–Külitse lõigule Projekteerimisnormide kohaselt lubatud.</p> <p>Ristmike juhend annab paindlikumaid võimalusi ristmike kavandamiseks ning selle välja töötamisel on võetud aluseks sarnases kliimavöötmes paiknevate naaberriikide Soome ja Rootsi projekteerimisnorme. Ristmike juhendi tabeli 1 kohaselt peab ristmike omavaheline kaugus (põhimaanteel, liiklussageduse >9000 a/ööp korral) olema vähemalt 800 meetrit. Sealjuures tuleb arvestada Ristmike juhendi peatükki 2 punkti 9, mis sätestab, et ristmike ja liiklussõlmede omavahelise kauguse määramisel tuleb lähtuda põhimõttest, et kaugust arvestatakse ühe ristmiku või liiklussõlme lõpp-punktist järgmise ristmiku või liiklussõlme alguspunktini. Ristmiku ja liiklussõlme lõpp- ja alguspunktiks loetakse kohta, kus lõpeb või algab äärmise geomeetriline element nagu näiteks kiirusmuuterada või pöördkõver. Projekteerimistingimustega kavandatav Arako tee suundristmik (mõõdetuna kiirendusraja lõpust) asub Külitse järve teest ligikaudu 550 meetri kaugusel – seega oleks Suundristmiku kavandamine Külitse järve teele vastuolus Ristmike juhendiga ka siis kui sinna rajataks ainult maanteele pealesõit Valga suunas. Lisades sellesse kohta veel ka nõuetekohase aeglustusraja, jääks kahe ristmiku omavaheliseks kauguseks mitte rohkem kui 300 meetrit.</p> <p>Arako tee suundristmiku ära jätmise ja selle asendamine Külitse järve tee suundristmikuga ei ole Transpordiameti hinnangul põhjendatud alljärgnevatel kaalutlustel:</p> <p>(1) Tartu poolt tulles on Arako tee suundristmiku kaudu võimalik jätkata sõitu mööda kogujateed kuni Külitse järve teeni ilma, et teekond pikeneks. Külitse järve tee kaudu Arako teele sõites aga teekond pikeneks. Seega pakub projekteerimistingimustega kavandatav lahendus paremaid juurdepääsu võimalusi;</p> <p>(2) Tartu poole minnes peavad aga nii Külitse järve teelt tulijad kui ka Arako teelt tulijad kasutama kogujateed ja sõitma kuni Lemmatsi liiklussõlmeni. Selles osas ei oma suundristmiku asukoht tähtsust. Jõhvi–Tartu–Valga maanteel Tartu suunas liiklejate suhtes ei oma suundristmiku asukoht samuti tähtsust, sest vasakpöörded ei ole 2+2 ristlõikega maanteel lubatud;</p> <p>(3) Parandamiseks võimalusi COOPi kaubanduskeskuse juurest liikuda edasi Valga suunas, otsustas Transpordiamet käesolevas menetluses muuta projekteerimistingimuste eelnõud ja kavandada Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendava kogujatee. See loob lühima võimaliku ühenduse Külitse liiklussõlmega ning teistpidi loob Külitse–Haage teega piirnevatele ja selle lähialal paiknevatele elanikele otseühenduse kavandatava COOPi kaubanduskeskuse juurde, mis parandab Külitse aleviku sisest liikuvust tervikuna ja tõenäoliselt suurendab COOPi kaubanduskeskuse külastajate hulka. Selline lahendus annab võimaluse külastada COOPi kaubanduskeskust ka neil, kes soovivad teekonda jätkata Valga suunas.</p> <p>(4) Transpordiamet lasi Tartu–Nõo lõigu eelprojekti koostajal projekteerida läbi suundristmiku rajamine Külitse järve teele. Selgus, et sellega kaasneb teede projekteerimine üle Puru, Pumba, Geelia, Järve tee 1, Järve tee 2, Pillapalu, Kiigemäe ja lähiala detailplaneeringus määratud hoonestusalade. Samuti tekib kitsaskoht Pärna tee 4 kinnistu (katastritunnusega 94901:005:0184) juures, kuhu ei mahu kavandama enam kiirendusraja – võttes arvesse ümbritsevat situatsiooni ja hoonestust kahel pool maanteed, maantee nõutavaid plaaniraadiusi, põhimaanteega paralleelse jalgratta- ja jalgtee projekteerimise vajadust ning Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendava kogujatee rajamise vajadust.</p> <p>Kavandatav lahendus ei ole vastuolus ka Puru, Pumba, Geelia, Järve tee 1, Järve tee 2, Pillapalu, Kiigemäe ja lähiala detailplaneeringuga, sest põhimaanteele kavandatud ristmik asub</p>
--	---	---

	<p>a. Ristmike vahekauguste juhendi (eskiisi seletuskirjas viidatud) järgi peaks see suundristmik Arako suundristmiku järel piisavalt kaugel olles ära mahtuma. Kui kiirendus ja aeglustusradade normide järgi oleks see siiski liiga lähedal ja see saab takistuseks Külitse suundristmikule, siis jätta Arako ristmikule alles vaid kiirteel mahasõit. Pealesõit, mida saaks kasutada ka Arako teelt lähtuv liiklus suunduks Külitse suundristmikule. Vahemaa järgmise, Külitse suure liiklussõlmeni on igal juhul piisav.</p> <p>b. Külitse Järve tee suundristmik tagaks ligipääsu nii Külitse aedlinna asumile, kauplusele kui ka (P2 realiseerumisel) Külitse alevi asumile ning P3 ja P4 realiseerumisel ka raudteepoolsele ja -tagusele asumile (Laane ja Täsvere külad)</p> <p>2. Pikendada kogujateed rajatava kaupluse juurest esmalt ajaloolise maantee sihti pidi, seejärel paralleelselt kiirteega kuni Külitse aleviku osa sissesõiduni, mis hetkel kehtiva eskiisi järgi samuti suletaks.</p> <p>a. kui takistuseks saavad Ropka paisjärve poolsed erakinnistud, siis saaks kiirtee sihti vast veidi nihutada. Kohapeal vaadeldes mahub kiirtee, kogujatee kui ka kergliiklustee ilma suuremate ärälõigeteta ära.</p> <p>b. See võimaldaks mugavama ligipääsu aleviku osale, samuti võimaldaks liiklust aleviku ja kaupluse vahel.</p> <p>3. Jalakäijate tunnel Külitsel rajada sõiduautode poolt kasutatavana; tavaline jalakäijatunnel on kõrguse poolest piisav, vaja veidi laiemaks ehitada. Ei ole vajada grandioosset liiklussõlme ringteede ja suurte pöörderaadiustega, ent võimaldada sõiduautode kahesuunaline läbisõit koos kergliiklusteedega. Selliseid näiteid on Lääne-Euroopas palju (lisatud juhuslikke vaateid Google Streetviewst, kus taolise tunneli eel ja järel on lihtsalt ristmikud).</p> <p>a. See tagaks kohaliku liikluse läbipääsu ja hoiaks liikluse piisavalt turvalise ja tagasihoidliku, kui ei oleks kasutuses läbivale liiklusele.</p> <p>b. P4 ettepaneku realiseerumise korral tagaks ka võimaluse pealesõiduks Tartu suunal.</p> <p>4. Rajada Lennuvälja tee otsast kogujatee vähemalt planeeritava veoautoparklani ja sealt Tartu-suunalise pealesõiduna.</p> <p>a. see tagaks kohalikele liiklusele võimaliku pealesõidu raudtee (lennuvälja, Laane, Täsvere küla jt) poolt. Ei soodusta suurt transiitliiklust, sest selle jaoks on rajatav suur Külitse liiklussõlm. Suured kaubaveokid, mis tulevad lennuvälja poolt suunduvad praktiliselt eranditult Valga poole.</p> <p>b. leevendaks aleviku pooleks lõikamist kiirtee poolt, võimaldaks lennuvälja pooltel küla osal kasutada Ropka paisjärve ja kauplust.</p> <p>c. Võimaldaks kergele kohalikele sõiduautoliiklusele ka P1 Külitse suundristmiku ja P3 tunneli kaudu ligipääsu raudtee poolsele asumile (Laane, Täsvere jt).</p> <p>Joonised. Vaateid väiksematest tunnelitest Lääne-Euroopast (Allikas: Google Street View)</p> <p>*** Kirjale oli lisatud Google Street View fotod, kaardid ja ortofotod***</p> <p>*** Kirjale oli lisatud väljavõtte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 3 – Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis, millel on kujutatud ettepanekuid 1-4 ***</p>	<p>detailplaneeringu põhijoonise kohaselt väljas pool planeeringuala piiri. Ka detailplaneeringu seletuskirja peatükis 3.4 on Jõhvi–Tartu–Valga põhimaantee eelprojekt mainitud ära kui arvestamisele kuuluv muu dokument. Seletuskirja peatükis 4.2 „Planeeringuala kontaktvööndi funktsionaalsed seosed“ on öeldud: <i>Peamised ühendused Tartu linnaga on tagatud planeeringualaga piirneva Külitse-Haage kõrvalmaantee kaudu, mis viib Jõhvi-Tartu-Valga põhimaanteele ja põhjapool edasi Tartu-Viljandi tugimaanteele (ca 4,3km)</i>. Seega ei saa arendajal tekkida ootust, et peamiseks ühenduseks Jõhvi–Tartu–Valga maanteega saab olema Külitse järve tee ristmik.</p> <p>Detailplaneering on kehtestatud aastal 2011 (st. 12 aastat tagasi). Selles planeeringus on näidatud Jõhvi–Tartu–Valga maantee ja Külitse järve tee ristmikul parempöörtega ristmiku lahendus. See lahendus kanti detailplaneeringusse Transpordiameti (endine Maanteeamet) nõudmisel – Transpordiamet lähtus oma nõudmisel varasemast Tartu-Elva lõigu eelprojektist, sest see oli sel hetkel parim teadmine kavandatavast lahendusest.</p> <p>Ehitusseadustiku §27 lõike 1 kohaselt võib detailplaneeringu olemasolu korral pädev asutus põhjendatud juhul anda ehitusloakohustusliku hoone või olulise rajatise ehitusprojekti koostamiseks projekteerimistingimusi, kui:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) detailplaneeringu kehtestamisest on möödunud üle viie aasta; 2) detailplaneeringu kehtestamise järel on ilmnenud olulisi uusi asjaolusid või on oluliselt muutunud planeeringuala või selle mõjuala, mille tõttu ei ole enam võimalik detailplaneeringut täielikult ellu viia; 3) detailplaneeringu kehtestamise järel on muutunud õigusaktid või kehtestatud planeeringud, mis mõjutavad oluliselt detailplaneeringu elluviimist. <p>Transpordiameti hindas EhS §27 lõikes 1 märgitud olukordi ning leidis, et täidetud on kaks tingimust – ning see annab aluse riigiteele projekteerimistingimuste andmiseks ka nimetatud detailplaneeringu piirkonnas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Detailplaneeringu koostamisest on möödunud rohkem kui 5 aastat; 3) Detailplaneeringu kehtestamise järel on muutunud õigusaktid (ehitusseadustik, Projekteerimismid) ning Transpordiamet on andnud välja Ristmike juhendi. <p>2. Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekut ja otsustas kavandada Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendav kogujatee, et parandada Külitse aleviku sisest liikuvust. Kavandatav tee loob Külitse–Haage teega piirnevatele ja selle lähialal paiknevatele elanikele otseühenduse kavandatava COOPi kaubanduskeskuse juurde, loob juurdepääsuvõimalused Külitse järvega piirnevatele kinnistutele ning annab võimaluse COOPi kaubanduskeskuse juurest liikuda otse Külitse liiklussõlme, kust on võimalik teekonda jätkata Valga suunas.</p> <p>3. Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekut ja otsustas kavandada sõiduautode tunneli, mis ühendab Lennuvälja teed Kiigemäe teega, et parandada Külitse aleviku sisest liikuvust ja vähendada maantee poolt tekitatavat barjääriefekti.</p> <p>4. Transpordiamet kaalus Lennuvälja teelt parempöördega pealesõidu kavandamist Tartu poole. Kavandatavat lahendust kõnealuses asukohas mõjutab käesolevas menetluses tehtud otsus muuta projekteerimistingimuste eelnõud ja kavandada Lennuvälja tee ja Kiigemäe tee vahele sõiduautode tunnel, et parandada Külitse aleviku sisest liikuvust ja vähendada maantee poolt tekitatavat barjääriefekti.</p> <p>Selleks, et oleks võimalik kavandada nii sõiduautode tunnel põhimaantee alla kui ka maanteele pealesõit, tuleb projektiga kavandada sõiduautode tunnelit ja maanteele pealesõitu omavahel ühendav ramp, et viia erinevad teed omavahel kõrguslikult kokku. Lisaks tuleb sellesse</p>
--	---	---

			<p>piirkonda kavandada ristmik, et ühendada omavahel ära tunnelisse minev tee, ramp ja Lennuvälja tee. Teisisõnu, tuleks sellesse asukohta kavandada osaline liiklussõlm.</p> <p>Liiklussõlme kavandamine Lennuvälja tee ristmikule ei ole kooskõlas Projekteerimismääruse punktiga 5.1. (2), mille kohaselt ei tohi eritasandiliste ristmike omavaheline kaugus I klassi maanteedel linnalähivööndis olla väiksem kui 3 kilomeetrit. Kavandatava Lemmatsi ja Külitse liiklussõlme omavaheline kaugus on linnulennult ligikaudu 3,6 kilomeetrit – seega Projekteerimismääruse kohaselt ei ole sinna vahele täiendava liiklussõlme rajamine liiklusohutuse kaalutlustel võimalik.</p> <p>Lennuvälja tee ristmikule liiklussõlme rajamiseks puudub ka tehniline ja majanduslik põhjendus, sest sellesse piirkonda kavandatakse juba Külitse liiklussõlm, kuhu ühendatakse ühelt poolt Lennuvälja tee ning teiselt poolt Külitse–Haage ja Soosilla–Nõgiaru kõrvalmaanteed. Külitse aedlinna elanikud saavad Tartu suunas liikuda mööda Jõhvi–Tartu–Valga maantee äärde kavandatavat kogujateed. Haaviku tee ja Mutiku tn elamupiirkond ühendatakse otse Külitse liiklussõlme uue kavandatava läbimurde kaudu. Täsvere küla elanikel on võimalus liigelda läbi Külitse liiklussõlme või kasutada Võru maanteed Tartusse sõitmiseks – sealjuures parempöördega pealesõit ei vähendaks teepikkust Tartust tagasisõidul, tagasi sõitmiseks tuleks ikkagi sõita Külitse liiklussõlme kaudu. Laane küla elanikud saavad kasutada aga kohalikke teid (9490103 – Näki tee; 9490101 – Kaselehe tee; 9490099 – Väikenäki tee), lisaks Lennuvälja teele ja Külitse liiklussõlmele. Lisaks pakub täiendavaid liikumisvõimalusi Lennuvälja tee ja Kiigemäe tee vahele kavandatav sõiduautode tunnel, mis võimaldab Täsvere ja Laane küla elanikel Tartusse sõitmiseks kasutada ka teisele poole Jõhvi–Tartu–Valga maanteed kavandatavat kogujateed.</p> <p>Veoautode parkla on otsustatud menetluse käigus viia teise sobivamasse asukohta, tulenevalt maakasutusest, funktsionaalsusest ja tehnilistest põhjustest.</p> <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ettepanekut, kavandada Külitse järve teele suundristmik või pealesõit Valga suunas, mitte arvestada. 2. Muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning näha ette Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendava kogujatee rajamine. 3. Muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning näha ette sõiduautode tunneli rajamine Lennuvälja tee ja Kiigemäe tee vahele. Tunneli kavandatav kõrgusgabariit on 3,5m. 4. Ettepanekut, kavandada Lennuvälja teelt parempöördega pealesõit Tartu suunas, mitte arvestada.
25	<p>Külitse, Täsvere, Laane elanike ühisavaldus (107 allkirja)</p> <p>01.02.2022</p>	<p>Transpordiamet on algatanud ja avalikustanud Jõhvi - Tartu - Valga mnt km 138,4-152 asuva Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise projekteerimiseks projekteerimistingimuste menetluse. Projekteerimistingimuste eelnõu p 5.2.3 kohaselt on ette nähtud sulgeda kõik ristmikud ja mahasõidud põhimaanteelt, lisaks suurendatakse tunniikiirust 100 km/h kuni Külitseni ja edaspidi 110km/h.</p> <p>Külitse ja Külitse lähedal asuvate külade elanikud ei saa selle planeeringuga mitte kuidagi nõustuda ja tungivalt palume muuta planeeringut nii, et see arvestaks mitte ainult transiitliikluse, vaid ka kohalike elanike ehk Eesti teise suurema tõmbekeskuse lähedal elavate inimeste huvidega.</p> <p>Riiklik huvi ei saa olla ainult riigiteede ülikiire läbimine, vaid teedevõrk, mis on mõistlikult ja paindlikult kasutatav erinevate elanike gruppide jaoks.</p> <p>Ühendused põhimaanteega on kavandatud Täsvere, Laane ja teiste Lennu tee läheduses elavate inimeste, kuid ka Tõrvandi ja Ülenurme poolt tulijate jaoks ainult Külitse liiklussõlme kaudu, mis muudab senise teekonna linna, kuid ka Nõo ja Elva</p>	<p>Põhjendus/selgitus:</p> <p>1. ja 2. Riigiteede liikide määruse §1 lg 2 kohaselt ühendab põhimaantee pealinna teiste suurte linnadega, neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega. Määruse definitsiooni kohaselt on põhimaantee 3 (E264) Jõhvi–Tartu–Valga peamine funktsioon Tartu–Nõo lõigul Tartu linna ühendamine Valga piiripunktiga. Jõhvi–Tartu–Valga maantee on ühtlasi ka üle-Euroopalisel transpordivõrgustikku kuuluv maantee, mille üheks eesmärgiks on võimaldada pikemate vahemaade (s.h. riikide vaheliste) kiiremat ja ohutumat läbimist.</p> <p>Arvestades põhimaantee funktsiooni, Tartu–Nõo lõigu liikluskõrgust, transiitliikluse osakaalu ja piirkonna asustihedust on Tartu–Külitse lõigule kavandatud piirikiirus 100km/h ning Külitse–Nõo lõigule piirikiirus 110km/h. Tihedamalt asustatud Tartu–Külitse lõigul on kavandatud võrreldes ülejäänud lõiguga madalam piirikiirus ning see on kooskõlas tavapäraste lahendustega põhimagistraalidel suuremate linnade lähialadel.</p>

	<p>suunas väga palju pikemaks. Täiesti ebamõistlikult on lahendatud teekond peatselt avatava poe juurde, järve äärde ning Külitse ja Soosilla alevikku ja sealt tagasi, sest tee muutub oluliselt pikemaks ja keerulisemaks ja Külitse aleviku läbimisel on see kahjulik nii elanikele kui ka loodusele.</p> <p>Seetõttu on meie ettepanekud:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Palume kaaluda Tartu linna lähedal ohutuse suurendamiseks ringristmike rajamist kuni Nõoni selle asemel, et ehitada välja ülikulukat 4-realist teed ja lisateid. Tartu lähiasulates elab ja asub elama juba niipalju inimesi, et sisuliselt on tegemist linnaasumiga. Et vähendada autode arvu ja uute autode lisandumist, palume pigem teie poolt head koostööd, et suurendada ühistranspordi võimalusi ja pikendada linnaliine või ühendada linnaliinid maakonnaliinidega vähemalt Külitse ja Nõoni, et linna lähiasulatest pääseksid inimesed kergesti ilma autosid kasutamata kooli, tööle ja kasvõi arsti juurde või teatrisse. Palume teha ka paremat koostööd selle nimel, et parendada rongiliikluse võimaluste suurendamist nii kohalike elanike jaoks kui kaubaveoks. 2. Samuti palume liikluskiiruse vähendamist kuni Külitseni 90 km/h ja kuni Nõoni 100 km/h, sel juhul on võimalik nõuetekohaselt juurde lisada ristmikke kohalike elanike jaoks. Optimaalne liikluskiirus linna lähistel on mõistetav ka kaugemalt, näiteks Elvast või Valgast tulijatele. 3. Täsvere, Laane küla ja teiste sealkandis elavate inimeste jaoks on oluline, et Lennu teelt saaks Tartu poole kiirendusraja kaudu peale sõita. See on nii tööle kui kooli minevate inimeste jaoks väga oluline. Teekond Valga maanteeni näiteks Täsvere külast on niigi 3,5 kilomeetrit ja uus ristmik lisab vähemalt 2,5 kilomeetrit juurde ja pikendab olulisel määral teekonda ja lisab CO2 heitmeid. Siin asuvad ka mitmed ettevõtted, näiteks maheaiandusega tegelev Hiie talu, mis võõrustab igal aastal 1000 klienti, see halvendab kindlasti talu külastatavust, kuid ka teiste samas piirkonnas olemasolevate ja ka kavandatavate ettevõtete äritegevust ja ei aita kaasa maapiirkonna ettevõtlusele. <p>Palun vaadata üle lisatud liikluslahendused, kus näiteks veoautode parkla juurest on pealesõit Tartu poole. Planeeringu järgi on see ohutu ja võimalik veoautodele, mis ju ka peavad kiirendusraja kaudu Valga maanteele jõudma. Kindlasti on võimalik ohutult lahendada ka pealesõit Valga maanteele sõiduautode jaoks, mis tulevad Lennu tee poolt.</p> <p>Lisatud on erinevad lahendused, mis on meie kohalike elanike poolt välja pakutud, vaadake palun LISA 1.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Täsveres, Laane külas ja teiste Valga maanteest paremal pool elavatele perede jaoks on väga oluline planeeritud jalakäijate tunnel teha läbitavaks ka sõiduautodele, et pääseda poodi, aga ka järve äärde, mida kasutame mitte ainult suvel, vaid ka näiteks taliujumiseks, samuti Külitse alevikku, kus asub raamatukogu ja ka lastehoid ja ka sealt normaalselt tagasi. Praeguse planeeringu järgi on ette nähtud, et lisaks Valga maanteest paremale poole ehk lennujaama poolsele suurele kaarele tekib umbes 4 km teekond suure kaarega Külitse alevikust läbi poe juurde. See on ebamõistlik inimeste jaoks, kes poodi tahavad minna, kui ka tagasitulekul ja aleviku läbimisel tõstaks planeeringus väljapakutud lahendus oluliselt Järve tee liikluskoormust, mis on nii inimeste tervist, ohutust kui ka loodushoidu silmas pidades kahjulik. Jalakäijate tunneli ehitamine sõiduautodele läbitavaks on kindlasti oluline kogukonna liitmiseks ja normaalseks läbikäimiseks mõlemas suunas, mis säilitaks juba välja ehitatud Lennu tee mõttekuse. 	<p>Põhimaantee marsruudile jäävate külade ja alevike ühendamiseks kavandatakse Tartu–Nõo projektiga liiklussõlmed ja põhimaanteega paralleelne teedevõrk, millel on väiksemad kiirused ja liiklused ja liiklused ning mis vastavad Riigiteede liikide määruse kohaselt kõrvalmaantee või ühendustee funktsioonile. Riigiteede liikide määruse §1 lg 4 kohaselt ühendab kõrvalmaantee linnu alevite ja alevikega, alevide ja alevikke omavahel või küladega ning neid kõiki põhi- ja tugimaanteedega. Riigiteede liikide määruse §1 lg 5 kohaselt on ühendustee liikluse kogumiseks või liiklusvoogude kanaliseerimiseks, samuti teede ristumisala sujuvaks ja ohutuks toimimiseks rajatud kogujatee, juurdepääsutee, ramp või muu sarnane tee. Kiiruse alandamine ja/või ringristmike rajamine põhimaanteele vähendaks oluliselt põhimaantee funktsiooni ning ei vastaks keskmise liikleja ootustele.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Transpordiamet kaalus Lennuvälja teelt parempöördega pealesõidu kavandamist Tartu poole. Kavandatavat lahendust kõnealuses asukohas mõjutab käesolevas menetluses tehtud otsus muuta projekteerimistingimuste eelnõud ja kavandada Lennuvälja tee ja Kiigemäe tee vahele sõiduautode tunnel, et parandada Külitse aleviku sisest liikuvust ja vähendada maantee poolt tekitatavat barjääriefekti. <p>Selleks, et oleks võimalik kavandada nii sõiduautode tunnel põhimaantee alla kui ka maanteele pealesõit, tuleb projektiga kavandada sõiduautode tunnelit ja maanteele pealesõitu omavahel ühendav ramp, et viia erinevad teed omavahel kõrguslikult kokku. Lisaks tuleb sellesse piirkonda kavandada ristmik, et ühendada omavahel ära tunnelisse minev tee, ramp ja Lennuvälja tee. Teisisõnu, tuleks sellesse asukohta kavandada osaline liiklussõlm.</p> <p>Liiklussõlme kavandamine Lennuvälja tee ristmikule ei ole kooskõlas Projekteerimismääruse punktiga 5.1. (2), mille kohaselt ei tohi eritasandiliste ristmike omavaheline kaugus I klassi maanteedel linnalähivööndis olla väiksem kui 3 kilomeetrit. Kavandatava Lemmatsi ja Külitse liiklussõlme omavaheline kaugus on linnulennult ligikaudu 3,6 kilomeetrit – seega Projekteerimismääruse kohaselt ei ole sinna vahele täiendava liiklussõlme rajamine liiklusohutuse kaalutlustel võimalik.</p> <p>Lennuvälja tee ristmikule liiklussõlme rajamiseks puudub ka tehniline ja majanduslik põhjendus, sest sellesse piirkonda kavandatakse juba Külitse liiklussõlm, kuhu ühendatakse ühelt poolt Lennuvälja tee ning teiselt poolt Külitse–Haage ja Soosilla–Nõgiaru kõrvalmaanteed. Külitse aedlinna elanikud saavad Tartu suunas liikuda mööda Jõhvi–Tartu–Valga maantee äärde kavandatavat kogujateed. Haaviku tee ja Mutiku tn elumupiirkond ühendatakse otse Külitse liiklussõlme uue kavandatava läbimurde kaudu. Täsvere küla elanikel on võimalus liigelda läbi Külitse liiklussõlme või kasutada Võru maanteed Tartusse sõitmiseks – sealjuures parempöördega pealesõit ei vähendaks teepikkust Tartust tagasisõidul, tagasi sõitmiseks tuleks ikkagi sõita Külitse liiklussõlme kaudu. Laane küla elanikud saavad kasutada aga kohalikke teid (9490103 – Näki tee; 9490101 – Kaselehe tee; 9490099 – Väikenäki tee), lisaks Lennuvälja teele ja Külitse liiklussõlmele. Lisaks pakub täiendavaid liikumisvõimalusi Lennuvälja tee ja Kiigemäe tee vahele kavandatav sõiduautode tunnel, mis võimaldab Täsvere ja Laane küla elanikel Tartusse sõitmiseks kasutada ka teisele poole Jõhvi–Tartu–Valga maanteed kavandatavat kogujateed.</p> <p>Veoautode parkla on otsustatud menetluse käigus viia teise sobivasse asukohta, tulenevalt maakasutusest, funktsionaalsusest ja tehnilistest põhjustest.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekut ja otsustas kavandada sõiduautode tunneli, mis ühendab Lennuvälja teed Kiigemäe teega, et parandada Külitse aleviku sisest liikuvust ja vähendada maantee poolt tekitatavat barjääriefekti. 5. Operatiivsõidukite liikumisvõimalused projekti tulemusena paranevad. Kui praegu peab operatiivsõiduk sõitma tiheda liiklusega 1+1 maanteel, siis pärast projekti realiseerimist on
--	--	---

	<p>Praegu on tee äärde planeeritud ressursivõttev suurte kaubaautode parkla, samas peaks olema sel juhul võimalik jätta alles ja mitte piirata nii olulisel määral ka kohalike ja ka kohalikku piirkonda külastavate ehk kohaliku ettevõtlust edendavate inimeste liikumisvõimalusi.</p> <p>Mujal riikides, kus on eeldatavasti hästi arvestatud erinevate euronõuetega, näiteks Saksamaal või Belgias on lahendatud lihtsamad tunnelid, vaadake palun LISA 2.</p> <p>5. Väga oluline on ka päästeameti ja kiirabi autode liikumisvõimaluste optimaalne lahendamine ehk kiiremad peale- ja mahasõidud Tartu linna poole ja sealt tagasi, samuti kiire ligipääs veevõtukohani. Täsvere küla on hiljuti üle elanud ühe talumaja suure põlengu, kus päästeautod pidid sõitma veevõtmiseks Külüte järve äärde ja sellises olukorras oli iga sekund oluline.</p> <p>6. Liita kogumistee Lennu teest Lemmatsi küla kogumisteeni. Praeguse eskiisi järgi on kogumistee planeeritud Nõo poole ja ka Lemmatsist linna poole, kuid millegipärast ei ole Tartu suunas teest paremal pool ettenähtud kogumisteed. See on ka Lennu tee poolsele küljele ülioluline, näiteks planeerida kogujatee paralleelselt maantee äärde.</p> <p>Kohalike elanikega suheldes selgus, et Transpordiametile on juba 2017 a. pakutud eskiislahendus OÜ Tartu–Nõo lõigu jaoks ettevõtetelt OÜ Toner-Projekt poolt, kus on hästi lahendatud nii Järve tee kui Lennu tee ühendus Tartu- Valga maanteega,</p> <p>vaadake palun, LISA 3 või https://drive.google.com/file/d/1JSK2zPsvIGrjndHwLb9WJaozEB31--oI/view?usp=share_link</p> <p>7. Kindlasti toetame ka Tartu poolt 2023.a valmiva COOP poe poole ja poe juurest tagasi Valga maanteele normaalse ehk lühima liikumisvõimaluse loomist. Siinne kogukond on väga oodanud, et saaks kasutada kohalikku poodi ja ka planeeritud apteeki ja pakiautomaate, mille äritegevus oleks jätkusuutlik ning toidu ja esmatarbekaupade saamiseks ei peaks sõitma autoga linna, mis omakorda suurendab autoliiklust.</p> <p>8. Oluline on ka ligipääsetavus bussipeatuse juurde ehk praeguse kaubaautode parkla juurde teha ka sõiduautode parkla, et viia inimesi bussi peale. Praegu sai peatuda bussipeatuse lähedal ja bussi oodata, kuid nüüd on bussipeatus auto peatumise kohast oluliselt kaugemal Lennu tee ehk auto võimalik peatumiskoht ja Tartusse viiv ja sealt tagasitoo bussipeatus asuvad üksteisest kaugel. Ühistransport on kindlasti parem lahendus kui pidevalt autoga linna ja tagasi sõita, kedagi viies ja tuues ja samas ühte otsa sõita tühja autoga. Ideaalsel juhul saaks ka linna- ja maakonnaliinid ühendada. Niigi võib Tartus ühest punktist teise ja lisaks Külütele jõudmine võtta aega 1,5 tundi, jalgsi kojumine lisab näiteks 3 km teekonna puhul omakorda pool tundi. Sügisel ja talvel pimedas on seda paraku raske teha.</p> <p>Raudteeäärne bussipeatus, mis võib olla küll oluline, ei ole siiski nii palju kasutatav, sest tõenäoliselt ei sõidaks seal sellise tihedusega busse nagu Elva - Tartu liinil, kus bussid sõidavad iga poole tunni tagant. Külütes on palju lapsi, kelle kool või huviringid asuvad Tartus ja ka täiskasvanud sõidavad tööle ja teistesse asutustesse Tartusse või Nõkku või Elvasse.</p> <p>Kambja valla planeeritud arengukavast 2022-2030 saab lugeda eesmärki, et Kambja „vallas on sidusa tiheasustusega piirkonnad ja kestlikud äärealad. Toetatakse säästvat planeerimist tiheasustusaladel ning hajakülade säilitamist.</p>	<p>operatiivsõidukitel kiiresti ja ohutult sihtpunktini jõudmiseks rohkem võimalusi. Tiheda liiklussagedusega Jõhvi–Tartu–Valga maanteel sõites saab operatiivsõiduk kasutada 2+2 maantee eeliseid ja sõita vasakpoolsele rajal. Teise variandina saab operatiivsõiduk kasutada teisi teid, kus on oluliselt madalamad liiklussagedused ning teistest sõidukitest möödasõit on võimalik vastassuunavööndi kaudu. See annab päästeametile ja kiirabile võimaluse oma sõiduteekondi sobivalt planeerida. Projektiga kavandatakse lisaks olemasolevale suhteliselt tihedale kõrvalmaanteede ja kohalike teede võrgustikule täiendavaid kogujateid, mis aitavad liikuvust ja juurdepääsetavust tõsta.</p> <p>Külüte piirkonnas aitab operatiivsõidukite liikuvust leevendada muuhulgas ka Lennuvälja tee ja Kiigemäe tee vahele kavandatav sõiduautode tunnel, mis on oma gabariidi poolest kasutatav ka operatiivsõidukitele ning mille rajamiseks otsustas Transpordiamet projekteerimistingimuste eelnõud käesolevas menetluses muuta.</p> <p>6. Perspektiivsed teed on joonistel vaid informatiivsed ja nende rajamiseks Tartu–Nõo lõigu projekteerimistingimused alust ei anna. Tegemist on võimalike ühendusteedega, mis võivad tekkida sinna siis kui piirkond areneb. Ei ole välistatud, et neid perspektiivseid teid joonisel näidatud asukohtadesse ei tekigi, vaid vajalikud ühendused luuakse kusagilt teist kaudu. Nende teede kavandamine aga väljub Tartu–Nõo lõigu projekteerimistingimustega seatud eesmärkidest ning sõltub sellest kuidas hakkab piirkond tulevikus arenema. Perspektiivsed teed on projekteerimistingimuste eelnõu lisas 3 ja 4 olevatel eskiisjoonistel näidatud sellistesse piirkondadesse kus on hajaasustus.</p> <p>7. Transpordiamet kaalus suundristmiku kavandamist Külüte järve tee ristmikule, kuid otsustas selle ettepanekuga mitte arvestada. Varianti, kavandada ainult maanteele pealesõit, ei kaalutud, sest Külüte bussipeatuse olemasolu tõttu tuleks aeglustusrada rajada niikuinii, et vältida kiirendusrajal kiirendavate sõidukite ja aeglustuva bussi omavahelisi konflikte.</p> <p>Külüte järve tee ristmik on otsustatud sulgeda, sest suundristmiku rajamise korral ei ole tagatud nõuetekohane ristmike omavaheline kaugus. Transpordiamet siinjuures arvestab, et liiklusohutus on tagatud vaid siis kui kavandatav projektlahendus on kooskõlas normide ja nõuetega.</p> <p>Arvestades liiklussagedust ja kavandatavat ristlõiget, klassifitseerub projekteeritav põhimaantee Projekteeerimisnormide alusel I klassi maanteeks. Projekteeerimisnormide punkti 5.2.1 (3) kohaselt on I klassi maanteel lubatud üks parempöörtega mahasõit kahe normidekohasel kaugusel asuva eritasandilise ristmiku vahel. Tartu–Nõo lõigu projektiga kavandatakse Lemmatsi ja Külüte liiklussõlmed, mille omavaheline kaugus on kooskõlas Projekteeerimisnormide punktiga 5.1 (2), mille kohaselt ei tohi eritasandiliste ristmike vahekaugus I klassi maanteel olla linnalähialal väiksem kui 3km. Lisaks kavandatakse Arako tee ristmiku piirkonda suundristmik, mida saab Projekteeerimisnormide kohaselt nimetada parempöörtega peale- ja mahasõiduks. Seega ei ole täiendava suundristmiku kavandamine Lemmatsi–Külüte lõigule Projekteeerimisnormide kohaselt lubatud.</p> <p>Ristmike juhend annab paindlikumaid võimalusi ristmike kavandamiseks ning selle välja töötamisel on võetud aluseks sarnases kliimavõtmes paiknevate naaberriikide Soome ja Rootsi projekteeerimisnorme. Ristmike juhendi tabeli 1 kohaselt peab ristmike omavaheline kaugus (põhimaanteel, liiklussageduse >9000 a/ööp korral) olema vähemalt 800 meetrit. Sealjuures tuleb arvestada Ristmike juhendi peatükki 2 punkti 9, mis sätestab, et ristmike ja liiklussõlmede omavahelise kauguse määramisel tuleb lähtuda põhimõttest, et kaugust arvestatakse ühe ristmiku või liiklussõlme lõpp-punktist järgmise ristmiku või liiklussõlme alguspunktini. Ristmiku ja liiklussõlme lõpp- ja alguspunktiks loetakse kohta, kus lõpeb või algab äärmise geomeetriline element nagu näiteks kiirusmuuterada või pöördkõver.</p>
--	---	--

	<p>Naaberomavalitsuste ja valla eri piirkondade teedevõrk on sidus ning ühistransport hästi kättesaadav.</p> <p>Eesti Transpordiametil on missioon: Ühendame Eestimaa ohutult, nutikalt ja keskkonnanahpoidlikult.</p> <p>Loodame, et Eesti Transpordiamet arvestab tehtud ettepanekutega ja lähtub Eesti riigi elanike, kaasa arvatud Kambja valla elanike huvidest ja lahendab ülisuure investeeringu puhul kohaliku teedevõrgu paindlikumalt, nutikamalt ja keskkonnasäästlikumalt kui seniselt esitatud planeeringus.</p> <p>Ootame esitatud ettepanekutele kindlasti kirjalikku tagasisidet ja oleme igati valmis kaasa mõtlema.</p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud väljavõte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 3 – Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis, Lennuvälja tee ja Külitse järve tee ristmike piirkonnast, millele on joonistatud ettepanek liiklussõlme rajamiseks ***</i></p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud Google Street View foto ja kaart***</i></p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud OÜ Toner-Projekt joonis (detsember 2017) alternatiivsest lahendusest, mis kujutab parempöõretega ristmikke (suundristmikke) Lennuvälja teele ja Külitse järve teele ***</i></p>	<p>Projekteerimistingimustega kavandatav Arako tee suundristmik (mõõdetuna kiirendusraja lõpust) asub Külitse järve teest ligikaudu 550 meetri kaugusel – seega oleks Suundristmiku kavandamine Külitse järve teele vastuolus Ristmike juhendiga ka siis kui sinna rajataks ainult maanteele pealesõit Valga suunas. Lisades sellesse kohta veel ka nõuetekohase aeglustusraja, jääks kahe ristmiku omavaheliseks kauguseks mitte rohkem kui 300 meetrit.</p> <p>Arako tee suundristmiku ära jätmise ja selle asendamine Külitse järve tee suundristmikuga ei ole Transpordiameti hinnangul põhjendatud alljärgnevatel kaalutlustel:</p> <p>(1) Tartu poolt tulles on Arako tee suundristmiku kaudu võimalik jätkata sõitu mööda kogujateed kuni Külitse järve teeni ilma, et teekond pikeneks. Külitse järve tee kaudu Arako teele sõites aga teekond pikeneks. Seega pakub projekteerimistingimustega kavandatav lahendus paremaid juurdepääsuvõimalusi;</p> <p>(2) Tartu poole minnes peavad aga nii Külitse järve teelt tulijad kui ka Arako teelt tulijad kasutama kogujateed ja sõitma kuni Lemmatsi liiklussõlmeni. Selles osas ei oma suundristmiku asukoht tähtsust. Jõhvi–Tartu–Valga maanteel Tartu suunas liiklejate suhtes ei oma suundristmiku asukoht samuti tähtsust, sest vasakpöördeid ei ole 2+2 ristlõikega maanteel lubatud;</p> <p>(3) Parandamiseks võimalusi COOPi kaubanduskeskuse juurest liikuda edasi Valga suunas, otsustas Transpordiamet käesolevas menetluses muuta projekteerimistingimuste eelnõud ja kavandada Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendava kogujateed. See loob lühima võimaliku ühenduse Külitse liiklussõlmega ning teistpidi loob Külitse–Haage teega piirnevatele ja selle lähialal paiknevatele elanikele otseühenduse kavandatava COOPi kaubanduskeskuse juurde, mis parandab Külitse aleviku sisest liikuvust tervikuna ja tõenäoliselt suurendab COOPi kaubanduskeskuse külastajate hulka. Selline lahendus annab võimaluse külastada COOPi kaubanduskeskust ka neil, kes soovivad teekonda jätkata Valga suunas.</p> <p>(4) Transpordiamet lasi Tartu–Nõo lõigu eelprojekti koostajal projekteerida läbi suundristmiku rajamine Külitse järve teele. Selgus, et sellega kaasneb teede projekteerimine üle Puru, Pumba, Geelia, Järve tee 1, Järve tee 2, Pillapalu, Kiigemäe ja lähiala detailplaneeringus määratud hoonestusalade. Samuti tekib kitsaskoht Pärna tee 4 kinnistu (katastritunnusega 94901:005:0184) juures, kuhu ei mahu kavandama enam kiirendusrada – võttes arvesse ümbritsevat situatsiooni ja hoonestust kahel pool maanteed, maantee nõutavaid plaaniraadiusi, põhimaanteelega paralleelse jalgratta- ja jalgteed projekteerimise vajadust ning Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendava kogujateed rajamise vajadust.</p> <p>Kavandatav lahendus ei ole vastuolus ka Puru, Pumba, Geelia, Järve tee 1, Järve tee 2, Pillapalu, Kiigemäe ja lähiala detailplaneeringuga, sest põhimaanteele kavandatud ristmik asub detailplaneeringu põhijoonise kohaselt väljas pool planeeringuala piiri. Ka detailplaneeringu seletuskirja peatükis 3.4 on Jõhvi–Tartu–Valga põhimaantee eelprojekt mainitud ära kui arvestamisele kuuluv muu dokument. Seletuskirja peatükis 4.2 „Planeeringuala kontaktvõõndi funktsionaalsed seosed“ on öeldud: <i>Peamised ühendusteel Tartu linnaga on tagatud planeeringualaga piirneva Külitse-Haage kõrvalmaantee kaudu, mis viib Jõhvi-Tartu-Valga põhimaanteele ja põhjapool edasi Tartu-Viljandi tugimaanteele (ca 4,3km)</i>. Seega ei saa arendajal tekkida ootust, et peamiseks ühenduseks Jõhvi–Tartu–Valga maantee saab olema Külitse järve tee ristmik.</p> <p>Detailplaneering on kehtestatud aastal 2011 (st. 12 aastat tagasi). Selles planeeringus on näidatud Jõhvi–Tartu–Valga maantee ja Külitse järve tee ristmikul parempöõretega ristmiku lahendus. See lahendus kanti detailplaneeringusse Transpordiameti (endine Maanteeamet) nõudmisel – Transpordiamet lähtus oma nõudmisel varasemast Tartu-Elva lõigu eelprojekti, sest see oli sel hetkel parim teadmine kavandatavast lahendusest.</p>
--	---	---

			<p>Ehitusseadustiku §27 lõike 1 kohaselt võib detailplaneeringu olemasolu korral pädev asutus põhjendatud juhul anda ehitusloakohustusliku hoone või olulise rajatise ehitusprojekti koostamiseks projekteerimistingimusi, kui:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) detailplaneeringu kehtestamisest on möödas üle viie aasta; 2) detailplaneeringu kehtestamise järel on ilmnenud olulisi uusi asjaolusid või on oluliselt muutunud planeeringuala või selle mõjuala, mille tõttu ei ole enam võimalik detailplaneeringut täielikult ellu viia; 3) detailplaneeringu kehtestamise järel on muutunud õigusaktid või kehtestatud planeeringud, mis mõjutavad oluliselt detailplaneeringu elluviimist. <p>Transpordiameti hindas EhS §27 lõikes 1 märgitud olukordi ning leidis, et täidetud on kaks tingimust – ning see annab aluse riigiteele projekteerimistingimuste andmiseks ka nimetatud detailplaneeringu piirkonnas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Detailplaneeringu koostamisest on möödas rohkem kui 5 aastat; 3) Detailplaneeringu kehtestamise järel on muutunud õigusaktid (ehitusseadustik, Projekteerimisnormid) ning Transpordiamet on andnud välja Ristmike juhendi. <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ettepanekut, kavandada Tartu linnalühialal põhimaanteele ringristmikud, mitte arvestada. 2. Ettepanekut, vähendada Tartu–Külitse lõigul kavandatavat piirkiirust, mitte arvestada. 3. Ettepanekut, kavandada Lennuvälja teelt parempöördega pealesõit Tartu suunas, mitte arvestada. 4. Muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning näha ette sõiduautode tunneli rajamine Lennuvälja tee ja Kiigemäe tee vahele. Tunneli kavandatav kõrgusgabariit on 3,5m. 5. Lugeda, et punktis 4 nimetatud otsus sõiduautode tunneli rajamiseks parandab oluliselt juurdepääsu Külitse järve ääres oleva veevõtukohani, samuti otsus kavandada Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendav kogujatee. 6. Ettepanekut, kavandada kogujatee Ülenurme–Külitse maanteelt kuni Näki teeni, mitte arvestada. 7. Ettepanekut, kavandada Külitse järve tee suundristmik või pealesõit Valga suunas, mitte arvestada. 8. Kaaluda Tartu–Nõo lõigu projektiga sõiduautode parkla kavandamist Külitse bussipeatuste juurde.
26	<p>COOP Põlva Tarbijate Ühistu</p> <p>02.02.2023</p>	<p>Transpordiamet on algatanud projekteerimistingimuste menetluse riigitee nr 3 Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4–152 asuva Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise projekti koostamiseks. Nimetatud teelõik läbib Külitse alevikku ja eelnõu p 5.2.3 kohaselt tuleb ehitusprojekti koostamisel arvestada nõudega sulgeda kõik ristmikud ja mahasõidud põhimaanteelt, mis tähendab ka Külitse järve tee mahasõidu sulgemise kavatsust. Sellistel tingimustel koostatud ehitusprojekti alusel maantee väljaehitamine tähendaks võrreldes praeguse olukorraga Külitse alevikule juurdepääsu olulist piiramist maanteelt. Coop Põlva Tarbijate Ühistu (registrikood 10051286; edaspidi <i>COOP</i>) on projekteerimistingimuste menetluses EhS § 31 lg 4 p 2 mõttes isik, kelle õigusi või huve taotletav ehitus, antud juhul taotletav Külitse järve tee maha- ja pealesõidu likvideerimine puudutab ja soovib sellest tulenevalt olla menetluses kaasatud ning esitab käesolevaga oma vastuväited projekteerimistingimuste eelnõule.</p>	<p>Põhjendus/selgitus:</p> <p>Transpordiamet kaalus suundristmiku kavandamist Külitse järve tee ristmikule, kuid otsustas selle ettepanekuga mitte arvestada. Varianti, kavandada ainult maanteele pealesõit, ei kaalutud, sest Külitse bussipeatuse olemasolu tõttu tuleks aeglustusrada rajada niikuinii, et vältida kiirendusrajal kiirendavate sõidukite ja aeglustuva bussi omavahelisi konflikte.</p> <p>Külitse järve tee ristmik on otsustatud sulgeda, sest suundristmiku rajamise korral ei ole tagatud nõuetekohane ristmike omavaheline kaugus. Transpordiamet siinjuures arvestab, et liiklusohutus on tagatud vaid siis kui kavandatav projektlahendus on kooskõlas normide ja nõuetega.</p> <p>Arvestades liiklussagedust ja kavandatavat ristlõiget, klassifitseerub projekteeritav põhimaantee Projekteerimisnormide alusel I klassi maanteeks. Projekteerimisnormide punkti 5.2.1 (3) kohaselt on I klassi maanteel lubatud üks parempöördega mahasõit kahe normidekohasel kaugusel asuva eritasandilise ristmiku vahel. Tartu–Nõo lõigu projektiga kavandatakse Lemmatsi ja Külitse liiklussõlmed, mille omavaheline kaugus on kooskõlas</p>

	<p>2022. aasta detsembris valmis COOP-il Külitse alevikus aadressil Kiigemäe tee 2 uus Külitse Konsumi 1500 m² kauplusehoone. Kiigemäe tee 2 kinnistu (katastrinumber 94901:005:1640) asub põhimaantee nr 3, Külitse järve tee ja Kiigemäe tee vahel ning sellele on juurdepääs põhimaanteelt Külitse järve tee mahasõidu kaudu ca 100 m kaugusel hoonest. Põhimaanteel sõitjad saavad kauplusele nii tulla kui sealt lahkuda mugavalt sõltumata sellest, kummas suunas nad liiguvad. Projekteerimistingimuste kohaselt taotleb Transpordiamet seevastu ehitusprojektiga Külitse järve tee mahasõidu sulgemist ning juurdepääs nii Külitse alevikule kui ka kauplusehoonele muutuks võimalikuks ainult Külitse mitmetasandilise liiklussõlme kaudu, mis asub praegusest mahasõidust enam kui 1,5 km kaugusel, või Arako tee suundristmiku kaudu, mis asub enam kui 1 km kaugusel. Sealjuures on Arako tee ristmiku kaudu kavandatud juurdepääs ainult põhimaantee Tartu-Valga suunal ning pääs põhimaanteele Tartu suunal on võimalik ainult Nõo suunas jääva Külitse ristmiku kaudu. Kokkuvõttes tähendab projekteerimistingimustele vastav liikluslahendus mööda põhimaanteed liikuvale kaupluse külastajale erinevalt praegusest igal juhul ca 3 km teekonda mööda aeglasi ja halvas seisus kohalikke teid, mis ületab ka kiirema poeskäigu enda ajakulu.</p> <p>Külitse alevikus ei ole olnud püsivalt tegutsevat kauplust ca 20 aastat, mis on mõjunud negatiivselt kogu aleviku arengule, soodustades samas autostumist, kuna esmavajaduste rahuldamiseks tuleb poes käia kaugel. Peamine põhjus selleks on vähene elanike arv (alla 800), mis ei võimalda kauplusel kohaliku klientuuri baasil kasumlikult tegutseda. Tullis vastu kohalike elanike ja ühistu liikmete ootustele otsustas COOP võtta koostöös arendajaga ärilise riski ja rajada uue kaupluse, mille hoone valmis eelmise aasta detsembris ja mille avamine on plaanitud käesoleva aasta kevadeks. Äriplaani koostamisel sai kaalukeeleks kaupluse kinnistu soodne asukoht, mis võimaldab laiendada klientuuri Tartu-Valga maanteel sõitjate arvel ja seeläbi ka kohalikele elanikele teenust pakkuda. Kaupluse asukoht sisuliselt otse maantee ääres annab võimaluse kiireks külastuseks neile, kes Tartusse sõites või Tartust tülles ei soovi linnaservas asuvas suures Lõunakeskuses liigselt aega kulutada, aga ka spontaanseks külastuseks kõigile liiklejatele. Kohalike elanike jaoks tõstab kauplus elukvaliteeti, võimaldades rahuldada esmased tarbimisvajadused kohapeal. Kava oodatud kaupluse olulisust on mainitud ka elanike poolt suure hulga allkirjadega Transpordiametile esitatud ettepanekus projekteerimistingimuste eelnõule.</p> <p>Mahasõidu sulgemine sisuliselt välistaks n-õ juhuslikud või spontaansed poekülastused maanteel liiklejate poolt, kuna kauplusele pääsemiseks tuleks maanteelt maha pöörata nii kaugel, et kauplust veel ei paista. Samuti muudaks see oluliselt tülkamaks ja aeganõudvamaks plaanitud külastused, milleks tuleks sõita mitu kilomeetrit mööda aeglase liiklusega kehvast seisukorras kohalikke kogujateid. Põhimaanteel liiklejatest külastajate äralangemisega muutuks kaupluse pidamine äriselt perspektiivituks ja selle lahtihoidmine kohalike elanike tarbeks ei oleks enam majanduslikult võimalik.</p> <p>COOP-i jaoks tähendaks mahasõidu sulgemine seega suurt majanduslikku kahju, millega meil ei olnud äriplaani koostamisel ja kaupluse rajamise investeerimisel võimalik arvestada. Sellest tulenevalt esitab COOP vastuväite projekteerimistingimuste eelnõule osas, mis puudutab Külitse järve tee maha- ja pealesõidu sulgemist ja teeb ettepaneku mahasõit ehitusprojektiga säilitada.</p>	<p>Projekteerimisnormide punktiga 5.1 (2), mille kohaselt ei tohi eritasandiliste ristmike vahekaugus I klassi maanteel olla linnalähialal väiksem kui 3km. Lisaks kavandatakse Arako tee ristmiku piirkonda suundristmik, mida saab Projekteerimisnormide kohaselt nimetada parempöördega peale- ja mahasõiduks. Seega ei ole täiendava suundristmiku kavandamine Lemmatsi–Külitse lõigule Projekteerimisnormide kohaselt lubatud.</p> <p>Ristmike juhend annab paindlikumaid võimalusi ristmike kavandamiseks ning selle välja töötamisel on võetud aluseks sarnases kliimavöötmes paiknevate naaberriikide Soome ja Rootsi projekteerimisnorme. Ristmike juhendi tabeli 1 kohaselt peab ristmike omavaheline kaugus (põhimaanteel, liiklussageduse >9000 a/ööp korral) olema vähemalt 800 meetrit. Sealjuures tuleb arvestada Ristmike juhendi peatükki 2 punkti 9, mis sätestab, et ristmike ja liiklussõlmede omavahelise kauguse määramisel tuleb lähtuda põhimõttest, et kaugust arvestatakse ühe ristmiku või liiklussõlme lõpp-punktist järgmise ristmiku või liiklussõlme alguspunktini. Ristmiku ja liiklussõlme lõpp- ja alguspunktiks loetakse kohta, kus lõpeb või algab äärmise geomeetiline element nagu näiteks kiirusmuuterada või pöördköver. Projekteerimistingimustega kavandatav Arako tee suundristmik (möödetuna kiirendusraja lõpust) asub Külitse järve teest ligikaudu 550 meetri kaugusel – seega oleks Suundristmiku kavandamine Külitse järve teele vastuolus Ristmike juhendiga ka siis kui sinna rajataks ainult maanteele pealesõit Valga suunas. Lisades sellesse kohta veel ka nõuetekohase aeglustusraja, jääks kahe ristmiku omavaheliseks kauguseks mitte rohkem kui 300 meetrit.</p> <p>Arako tee suundristmiku ära jätmise ja selle asendamine Külitse järve tee suundristmikuga ei ole Transpordiameti hinnangul põhjendatud alljärgnevatel kaalutlustel:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Tartu poolt tülles on Arako tee suundristmiku kaudu võimalik jätkata sõitu mööda kogujateed kuni Külitse järve teeni ilma, et teekond pikeneks. Külitse järve tee kaudu Arako teele sõites aga teekond pikeneks. Seega pakub projekteerimistingimustega kavandatav lahendus paremaid juurdepääsuvõimalusi; (2) Tartu poole minnes peavad aga nii Külitse järve teelt tulijad kui ka Arako teelt tulijad kasutama kogujateed ja sõitma kuni Lemmatsi liiklussõlmeni. Selles osas ei oma suundristmiku asukoht tähtsust. Jõhvi–Tartu–Valga maanteel Tartu suunas liiklejate suhtes ei oma suundristmiku asukoht samuti tähtsust, sest vasakpöördeid ei ole 2+2 ristlõikega maanteel lubatud; (3) Parandamiseks võimalusi COOPi kaubanduskeskuse juurest liikuda edasi Valga suunas, otsustas Transpordiamet käesolevas menetluses muuta projekteerimistingimuste eelnõud ja kavandada Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendava kogujatee. See loob lühima võimaliku ühenduse Külitse liiklussõlmega ning teistpidi loob Külitse–Haage teega piirnevatele ja selle lähialal paiknevatele elanikele otseühenduse kavandatava COOPi kaubanduskeskuse juurde, mis parandab Külitse aleviku sisest liikuvust tervikuna ja tõenäoliselt suurendab COOPi kaubanduskeskuse külastajate hulka. Selline lahendus annab võimaluse külastada COOPi kaubanduskeskust ka neil, kes soovivad teekonda jätkata Valga suunas. (4) Transpordiamet lasi Tartu–Nõo lõigu eelprojekti koostajal projekteerida läbi suundristmiku rajamine Külitse järve teele. Selgus, et sellega kaasneb teede projekteerimine üle Puru, Pumba, Geelia, Järve tee 1, Järve tee 2, Pillalalu, Kiigemäe ja lähiala detailplaneeringus määratud hoonestusalade. Samuti tekib kitsaskoht Pärna tee 4 kinnistu (katastritunnusega 94901:005:0184) juures, kuhu ei mahu kavandama enam kiirendusrada – võttes arvesse ümbritsevat situatsiooni ja hoonestust kahel pool maanteed, maantee nõutavaid plaaniraadiusi, põhimaanteega paralleelse jalgratta- ja jalgteede projekteerimise vajadust ning Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendava kogujatee rajamise vajadust. <p>Kavandatav lahendus ei ole vastuolus ka Puru, Pumba, Geelia, Järve tee 1, Järve tee 2, Pillalalu, Kiigemäe ja lähiala detailplaneeringuga, sest põhimaanteele kavandatud ristmik asub detailplaneeringu põhijoonise kohaselt väljas pool planeeringuala piiri. Ka detailplaneeringu</p>
--	---	---

		<p>Mahasõidu säilitamine on looduses võimalik ning see ei ole vastuolus standardite ega kehtivate õigusaktidega.</p> <p>Transpordiameti juhise „Ristmike vahekauguse ja nähtavusala määramine“ kohaselt tuleb põhimaantee ristmike minimaalseks omavaheliseks kauguseks projekteerida vähemalt 800 m. Antud miinimumnõue on Külitse järve tee mahasõidu puhul täidetud nii Külitse eritasandilise ristmiku kui Arako tee ristmiku suhtes. Projekteerimistingimuste eelnõu p 5.1.3 kohaselt on projekteeritud suurim sõidukiirus Tartu–Külitse lõigul 100 km/h, põhjendatud juhtudel madalam. Juhise p 2.2 sätestab suundristmiku minimaalse kauguse 2 km mis tahes teisest ristmikust üksnes asulavälisel teel projektkiirusega 110 km/h ja rohkem, millisele tunnusele Külitse alevikku läbiv põhimaantee lõik aga projekteerimistingimuste eelnõu kohaselt ei vasta. Seega ei oleks Külitse järve tee mahasõidu säilitamine vastuolus Transpordiameti juhisega.</p> <p>Majandus- ja taristuministri 5.08.2015. a määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisa „Maanteede projekteerimismid“ p 5.1 alapunkti 4 kohaselt ei tohi parempöördega mahasõit I klassi maanteedel paikneda ristmikule lähemal kui 2 km, kuid linnalähivööndis on nõutud vahemaa 1 km. Külitse alevik tuleb vastavalt Tartumaa maakonnaplaneeringule 2030+ lugeda toimepiirkonnana Tartu linnalähivööndisse ja ka sellest kitsamasse Tartu linnaümbruse vööndisse kuuluvaks. Külitse käsitlemist linnalähivööndina kinnitab mh asjaolu, et Tartu–Külitse lõigul on Transpordiamet ka ise projekteerimistingimuste eelnõu kohaselt vähendatud I klassi maantee tüüpilist projektkiirust 100 km/h-ni või põhjendatud juhtudel ka madalamaks. Seega on ka maanteede projekteerimismidest tulenev miinimumnõue on Külitse Järve tee mahasõidu puhul nii Külitse eritasandilise ristmiku kui Arako tee ristmiku suhtes täidetud.</p> <p>Järelkult kuulub Külitse järve tee mahasõidu säilitamine nii õigusaktide kui Transpordiameti enda juhiste kohaselt Transpordiameti kaalutluspädevusse. Mahasõidu likvideerimine tooks kaasa suure majandusliku kahju COOP-ile, millega ei olnud Külitse kaupluse investeerimisel võimalik arvestada, kahjustaks sadade kohalike elanike elukvaliteeti ja kokkuvõttes ei saa asjaolusid kohaselt kaaludes olla õiguspärane.</p>	<p>seletuskirja peatükis 3.4 on Jõhvi–Tartu–Valga põhimaantee eelprojekt mainitud ära kui arvestamisele kuuluv muu dokument. Seletuskirja peatükis 4.2 „Planeeringuala kontaktvööndi funktsionaalsed seosed“ on öeldud: <i>Peamised ühendused Tartu linnaga on tagatud planeeringualaga piirneva Külitse-Haage kõrvalmaantee kaudu, mis viib Jõhvi-Tartu-Valga põhimaanteele ja põhjapool edasi Tartu-Viljandi tugimaanteele (ca 4,3km)</i>. Seega ei saa arendajal tekkida ootust, et peamiseks ühenduseks Jõhvi–Tartu–Valga maanteega saab olema Külitse järve tee ristmik.</p> <p>Detailplaneering on kehtestatud aastal 2011 (st. 12 aastat tagasi). Selles planeeringus on näidatud Jõhvi–Tartu–Valga maantee ja Külitse järve tee ristmikul parempöördega ristmiku lahendus. See lahendus kanti detailplaneeringusse Transpordiameti (endine Maanteeamet) nõudmisel – Transpordiamet lähtus oma nõudmisel varasemast Tartu-Elva lõigu eelprojektist, sest see oli sel hetkel parim teadmine kavandatavast lahendusest.</p> <p>Ehitusseadustiku §27 lõike 1 kohaselt võib detailplaneeringu olemasolu korral pädev asutus põhjendatud juhul anda ehitusloakohustusliku hoone või olulise rajatise ehitusprojekti koostamiseks projekteerimistingimusi, kui:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) detailplaneeringu kehtestamisest on möödunud üle viie aasta; 2) detailplaneeringu kehtestamise järel on ilmnenud olulisi uusi asjaolusid või on oluliselt muutunud planeeringuala või selle mõjuala, mille tõttu ei ole enam võimalik detailplaneeringut täielikult ellu viia; 3) detailplaneeringu kehtestamise järel on muutunud õigusaktid või kehtestatud planeeringud, mis mõjutavad oluliselt detailplaneeringu elluviimist. <p>Transpordiameti hindas EhS §27 lõikes 1 märgitud olukordi ning leidis, et täidetud on kaks tingimust – ning see annab aluse riigiteele projekteerimistingimuste andmiseks ka nimetatud detailplaneeringu piirkonnas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Detailplaneeringu koostamisest on möödunud rohkem kui 5 aastat; 3) Detailplaneeringu kehtestamise järel on muutunud õigusaktid (ehitusseadustik, Projekteerimismid) ning Transpordiamet on andnud välja Ristmike juhendi. <p>Otsus: Ettepanekut, kavandada Külitse järve teele suundristmik või pealesõit Valga suunas, mitte arvestada.</p>
27	K.O. 02.02.2023	<p>Esitan järgneva muudatusettepaneku Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise ehitusprojektile:</p> <p>1. Külitsest Nõo poole jäävate kogujateede asemele teha Nõkku sisse- ja väljasõiduks Aiamaa liiklussõlm (Hetkel planeeritud tunnel on juba piisava kõrgusega, et täita nõue autode läbipääsuks)</p> <p>- Praegused kogujateed on planeeritud soistele aladele, kas teil on arvatud välja alternatiivkulu, et palju läheb maksma Külitsest Nõkku suunduv kogujatee vs liiklussõlme rajamine Aiamaa–Nõo risti?</p> <p>- Kas analüüside käigus olete ka väljaarvutanud põllumajandusmaa väljalangemise mahu tehes kogujatee diagonaalis üle aktiivselt kasutatava põllumajandusmaa? Võiksite ka selle argumendi üle analüüsida - akki oleks otstarbekam teha liiklussõlm (Aiamaa–Nõo risti) ja juurdepääsuteed põldudele/kinnistutele, mis ei pea olema samaväärsete nõuetega kogujateega, nii kaotaks põllupidaja vähem väärtuslikku maad. Majanduslikult ühiskonnale <i>win-win</i> situatsioon - väiksema tee ehitus on</p>	<p>Põhjendus/selgitus: Liiklussõlme kavandamine Aiamaa ristmikule ei ole koosõlas Projekteerimismidde punktiga 5.1. (2), mille kohaselt ei tohi eritasandiliste ristmike omavaheline kaugus I klassi maanteedel olla väiksem kui 5km (linnalähivööndis 3 kilomeetrit). Linnalähivööndina käsitletakse projekteerimistingimuste eelnõus Tartu–Külitse lõiku, kus kohalduvad nõuded linnalähivööndile (sh madalam kiirus ja väiksem liiklussõlme omavaheline kaugus). Kavandatava Külitse ja Nõo liiklussõlme omavaheline kaugus on ligikaudu 5 kilomeetrit – seega Projekteerimismidde kohaselt ei ole nende vahele täiendava liiklussõlme rajamine liiklusohutuse kaalutlustel võimalik.</p> <p>Liikuvuse tagamiseks kavandatakse maanteega paralleelsed kogujateed ning Aiamaa ristmiku piirkonda sõidautode tunnel. Selliselt on tagatud piisavad ühendused liikumiseks erinevates suundades.</p> <p>Otsus: Ettepanekut, kavandada Aiamaa ristmikule liiklussõlm, mitte arvestada.</p>

		<p>odavam, hooldatavaid teid tuleb kilometraazilt vähem ning põllumees kaotab vähem maad, st suuremat kogusaaki = suurem tulu.</p> <p>Koosolekul mainitud 5km nõue kahe liiklussõlme vahel ei päde, sest ka Lemmatsi ja Külitse liiklussõlme vaheline kaugus on väiksem etteantud nõudest.</p> <p>- Aiamaa-Nõo liiklussõlme loomine vähendaks liikluskoormust Terminali tankla juurde planeeritavale Nõo liiklussõlmele, tagaks paindlikuma ligipääsu Nõole ning suurendaks 2+2 maantee kasutajate hulka, st ka Järiste, Aiamaa, Kolga ja Unipiha külades elavad inimesed saaksid kasutada maanteed mitte kogujateid.</p> <p>Niisiis palume kaaluda Aiamaa-Nõo liiklussõlme loomist.</p>	
28	<p>Räni Aleviku Seltsing</p> <p>03.02.2023</p>	<p>Räni Aleviku Seltsing on varasemalt korduvalt esitanud Transpordiametile põhjalikke konstruktiivseid seisukohti Tartu-Valga maantee ümberehitamise mõjude ja probleemide osas osas Räni alevikku läbivas lõigus. Kuna käesolevat projekteerimistingimuste eelnõu vaadates ei jää muljet, et Transpordiamet oleks neid seisukohti asjakohaselt käsitletud, jääb Räni Aleviku Seltsing varasemalt antud seisukohtade juurde (lisatud käesolevale kirjale). Palun need lugeda ühtlasi arvamuseks projekteerimistingimuste eelnõu kohta. Nimetatud lisatud kirjad on leitavad ka Transpordiameti dokumendiregistris.</p> <p>Nimetan alljärgnevalt ära mõned olulisemad probleemid Räni aleviku elanike ja ettevõtjate jaoks, täiendades varasemalt esitatud ja ka käesolevas menetlusstaadiumis arvesse võtta palutud seisukohti, mis nõuavad oma kaalukuses arvesse võtmist.</p> <p>1. Projekteerimistingimuste eelnõu ei arvesta Tartu ja Külitse vahelise piirkonna arenguga</p> <p>Maantee ümberehitamise projekt peaks vaatama vähemalt 20-30 aastat tulevikku. Projekteerimistingimuste eelnõu küll nimetab, et „Projekteeritav lõik asub Tartu linna lähialal ning see on kiirelt arenev piirkond – eriti Tartu linna vahetus läheduses“, kuid sisulises mõttes sellega ei arvesta. Projekteerimistingimused peaksid lähtuma eeldusest, et juba ca 10-15 aasta perspektiivis on Tartu ja Külitse sisuliselt kokku kasvanud ehk maantee mõlemal küljel on praktiliselt katkematu asum, mis sarnaneb pigem linnale, mida läbib kõnealune tee. Seega peaks maantee ümberehitamise projekt selles lõigus lähtuma pigem asumit läbivale teele esitatavatest ootustest ja standarditest, kui et olema piirkonna olemasolevaid olulisi ühendusi lõhkuma ning elu- ja äritegevuse kvaliteeti halvendava mõjuga.</p> <p>2. Projekteerimistingimuste eelnõu ei arvesta põhikasutajate vajadustega</p> <p>Lähtuvalt punktis 1 kirjeldatud eeldusest piirkonna arengu osas peaks projekteerimistingimuste eelnõu muu hulgas selgelt teadvustama, kes on ümberehituse peamine sihtgrupp, ehk kelle huvides seda suurt investeeringut eelkõige tehakse. Avaliku raha kasutamine peab olema vastutustundlik ja sellest lähtuvalt eesmärgipärane. Üheks võimaluseks on vaadata vastava lõigu liikluskoormust ning kui palju sellest langeb vastava piirkonna elanikele. Kui vähemalt pool lõigu liikluskoormusest langeb vastava lõigu elanikele, tuleb pidada nende vajadusi eelistatavaks kaugemalt tulevate liiklejate vajaduste ees. Transpordiameti meediaski väljendatud arusaam, et maantelõigu ümberehitamine lähtub üle-euroopalise maante võrgu ning suuremate linnade ja piiripunktide vahelise liikumise vajadusest, jääb paraku elukaugeks ja arusaamatult vähemust põhiliiklejatele eelistavaks lähenemiseks. Vastavad liikluskoormuse uuringud on</p>	<p>Põhjendus/selgitus:</p> <p>Räni Aleviku Seltsingu varasematele kirjadele on Transpordiamet esitanud ka vastuskirjad, milles on kavandatavaid tegevusi selgitatud.</p> <p>Projekteerimistingimuste eelnõuga kavandatavad tegevused ei sea piiranguid Tartu ja Külitse vahelise piirkonna arengule. Eelnõu koostamisel on arvesse võetud kehtivaid üldplaneeringuid, piirkonnas paiknevat olemasolevat teedevõrku, liiklussagedusi, asustustihedust ja palju muid asjaolusid, mis mõjutavad kavandatavat lahendust.</p> <p>Riigiteede liikide määruse §1 lg 2 kohaselt ühendab põhimaantee pealinna teiste suurte linnadega, neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteedõlmede ja piiripunktidega. Määruse definitsiooni kohaselt on põhimaantee 3 (E264) Jõhvi–Tartu–Valga peamine funktsioon Tartu–Nõo lõigul Tartu linna ühendamine Valga piiripunktiga. Jõhvi–Tartu–Valga maantee on ühtlasi ka üle-Euroopalisel transpordivõrgustikku kuuluv maantee, mille üheks eesmärgiks on võimaldada pikemate vahemaade (s.h. riikide vaheliste) kiiremat ja ohutumalt läbimist.</p> <p>Arvestades põhimaantee funktsiooni, Tartu–Nõo lõigu liiklussagedust, transiitliikluse osakaalu ja piirkonna asustustihedust on Tartu–Külitse lõigule kavandatud piirkiirus 100km/h ning Külitse–Nõo lõigule piirkiirus 110km/h. Tihedamalt asustatud Tartu–Külitse lõigul on kavandatud võrreldes ülejäänud lõiguga madalam piirkiirus ning see on kooskõlas tavapäraste lahendustega põhimagistraalidel suuremate linnade lähialadel.</p> <p>Põhimaantee marsruudile jäävate külade ja alevike ühendamiseks kavandatakse Tartu–Nõo projektiga liiklussõlmed ja põhimaanteega paralleelne teedevõrk, millel on väiksemad kiirused ja liiklussagedused ning mis vastavad Riigiteede liikide määruse kohaselt kõrvalmaantee või ühendustee funktsioonile. Riigiteede liikide määruse §1 lg 4 kohaselt ühendab kõrvalmaantee linnu alevite ja alevikega, alevite ja alevike omavahel või küladega ning neid kõiki põhi- ja tugimaanteedega. Riigiteede liikide määruse §1 lg 5 kohaselt on ühendustee liikluse kogumiseks või liiklusvoogude kanaliseerimiseks, samuti teede ristumisala sujuvaks ja ohutuks toimimiseks rajatud kogujatee, juurdepääsutee, ramp või muu sarnane tee. Kiiruse alandamine ja/või ring- või fooristmike rajamine põhimaanteele vähendaks oluliselt põhimaantee funktsiooni ning ei vastaks keskmise liikleja ootustele.</p> <p>Tiigrisilma tänava ristmik on otsustatud sulgeda, sest Tiigrisilma tänava ristmiku säilitamise korral ei ole tagatud nõuetekohane ristmike omavaheline kaugus. Transpordiamet siinjuures arvestab, et liiklusohutus on tagatud vaid siis kui kavandatav projektlahendus on kooskõlas normide ja nõuetega.</p> <p>Arvestades liiklussagedust ja kavandatavat ristlõiget, klassifitseerub Tiigrisilma tänava ristmiku piirkonnas projekteeritav põhimaantee Projekteerimisnormide alusel I klassi maanteeks. Projekteerimisnormide punkti 5.2.1 (2) kohaselt ei ole I klassi maanteel samatasandiliste ristmike projekteerimine lubatud. Projekteerimisnormide punkti 5.1 (2) kohaselt ei tohi</p>

	<p>tehtud ning neist on allakirjutanu mälu järgi tulnud välja, et antud lõigu põhikasutajateks on selgelt kohalikud elanikud. Seega on põhikasutajate vajadustest lähtumine ainus võimalik viis avalikku raha vastutustundlikult ja eesmärgipäraselt kasutada.</p> <p>Põhikasutajad vajavad eelkõige paremaid ühendusi maanteega. Seejuures ei ole nad maantee neljarealiseks (2+2) ehitamise vastu, eeldusel, et suurema läbilaskevõimega kaasneva mürafooni mõju maandatakse Ráni aleviku piires mürabarjääriga. Läbilaskevõime on juba tänaseks oluliselt suurenenud Tartu linna suubumisel kahe ringristmiku ja ristuva viadukti rajamisega 2022. aasta sügisel, mis suunavad/hajutavad liiklust üsna hästi.</p> <p>Maantee ümberehitamise argumendina on kõnealuse lõigu põhikasutajate seisukohalt siiski kohatu lõigu läbimise kiiruse eelistamine parematele ühendustele, mida ilmestab soov sulgeda rida elanike ja ettevõtjate jaoks olulisi ühendusi (ristmikke). Antud lõigu põhitähelepanu peaks olema olemasolevate ühenduste parandamine, mitte kiiruse tõstmine, millega kaasnev ajaline võit on naeruväärne. Naeruväärse ajalise võidu nimel ei saa maanteelõigu põhikasutajate huve eirates sulgeda eksisteerivaid igati asjakohaseid ühendusi. Ühenduste sulgemise asemel tuleks kiirelt linnastuvas maanteelõigus olemasolevaid ühendusi parandada, sealhulgas tagada Tiigrisilma tänavat ja Raudtee tänavat maanteega ühendava Ráni-Raudtee ristmiku fooriga reguleeritavaks ristmikuks ümberehitamine (alternatiiviks on ka ringristmiku lahendus).</p> <p>3. Projekteerimistingimuste eelnõu ei arvesta asjakohaselt ühiskonnale kaasatoodavaid tarbetuid lisakulusid ja mõju looduskeskkonnale</p> <p>Projekteerimistingimuste eelnõu toob kaasa olukorra, kus ilma projekti raames täiendavaid ühendusi ettenäevate tasandusmeetmeta peab hulk maanteelõigu põhikasutajaid (Ráni aleviku elanikud ja ettevõtjad) hakkama ebaloomulikul viisil sõitma Tartu linna ja sealt tagasi koju pääsemiseks kilomeetrites mõõdetavaid ringe. Iga pere, iga päev. See on juba kuu lõikes oluline negatiivne mõju nii iga pere kui ka ettevõtja rahakotile, ning sedasi ka ühiskonnale tervikuna. Selline kulu on selgelt välditav olemasolevate ühenduste allesjätmise ja paremaks ehitamisega (Tiigrisilma-Raudtee ristmik, mis reguleeritakse fooriga või alternatiivina ringteega), kui Transpordiamet arvestab eelnevates punktides nimetatud seni asjakohaselt arvestamata olulisi asjaolusid.</p> <p>Omaette teema on suure hulga igapäevaste kilomeetrites mõõdetavate ebavajalike ringidega tekitatav täiendav ja välditav mootorsõidukite tekitatav heide, mis koormab oluliselt keskkonda. Sisuliselt toob projekteerimistingimuste eelnõu arvestatava hulga liiklusest maanteelt inimeste koduhoovi ehk elupiirkonna sisse, sest kohene lisakoormus tekib maantee arvelt nii Kassisilma kui Tiigrisilma tänavatele. See tähendab mürafooni ja saaste toomist maantee arvelt olulisel määral elupiirkonda. Projektiga seotud keskkonnamõju hinnang on selle täiesti tähelepanuta jätnud, kuigi mõju on oluline.</p> <p>Negatiivne mõju avaldub ka piirkonna sisese väljakujunenud liiklustasakaalu kadumise näol. Inimesed on oma kodu ostes teinud vägagi korralikku eeltööd ja arvestanud selle pinnalt kõige mõistlikult ettenähtavaga, kuid piirkonna ühenduste sisuliselt ärakaotamine Transpordiameti poolse projektiga (kahe aktsepteeritava asendamine ühe täiesti ebamõistlikuga) ei ole paraku olnud mõistlikult ettenähtav ka parima pingutusega. Siin on oluline tagada inimeste investeringute ja</p>	<p>eritasandiliste ristmike vahekaugus I klassi maanteel olla linnalähialal väiksem kui 3km. Arvestades, et sellesse piirkonda kavandatakse Lemmatsi liiklussõlm, ei ole võimalik tagada Tiigrisilma ristmiku säilitamise korral nõutavat ristmike vahelist kaugust.</p> <p>Ristmike juhend annab paindlikumaid võimalusi ristmike kavandamiseks ning selle välja töötamisel on võetud aluseks sarnases kliimavõõtnes paiknevate naaberriikide Soome ja Rootsi projekteerimismorme. Ristmike juhendi tabeli 1 kohaselt peab ristmike omavaheline kaugus (põhimaanteel, liiklussageduse >9000 a/ööp korral) olema vähemalt 800 meetrit. Sealjuures tuleb arvestada Ristmike juhendi peatükki 2 punkti 9, mis sätestab, et ristmike ja liiklussõlmede omavahelise kauguse määramisel tuleb lähtuda põhimõttest, et kaugust arvestatakse ühe ristmiku või liiklussõlme lõpp-punktist järgmise ristmiku või liiklussõlme alguspunktini. Ristmiku ja liiklussõlme lõpp- ja alguspunktiks loetakse kohta, kus lõpeb või algab äärmise geomeetiline element nagu näiteks kiirusmuuterada või pöördkõver. Projekteerimistingimustega kavandatav Lemmatsi liiklussõlm asub Tiigrisilma ristmikust ligikaudu 530 meetri kaugusel – seega oleks Tiigrisilma ristmiku säilitamine mistahes kujul vastuolus Ristmike juhendiga.</p> <p>Tiigrisilma ristmiku säilitamisega kaasneksid lisaks normidega vastuolule muud liiklusohutusega seotud probleemid:</p> <p>(1) Tiigrisilma tänav on Ráni alevikus asuv rahustatud liiklusega (30km/h) tänav, kus asuvad hoovidest väljasõidud. Kiirelt magistraalteelt otse sellisele rahustatud liiklusega tänavale sõitmine ei ole turvaline sealsetele elanikele. Teedevõrk peab olema hierarhiline ning sellekohased suunised annab Linnatänavate standard, mille peatükk 4.2.1 seab alused ühtse tänavavõrgu kavandamiseks ning seda põhimõtet illustreerivad joonised 4.1 ja 4.2.</p> <p>(2) Projektiga kavandatakse maanteega paralleelne kogujatee Riia mnt 219, 221 ja 223 kinnistutele. Juhul kui Tiigrisilma tänav jääks avatuks, ei ole võimalik tekitada ohutut ristmikku Tiigrisilma tänavale eespool nimetatud kinnistutele juurdepääsutee ühendamiseks, sest see asuks liiga lähedal põhimaantee ristmikule. Ristmiku nihutamine põhimaanteest kaugemale pole võimalik, sest seal on erakinnistud.</p> <p>(3) Suure tõenäosusega on Riia mnt 219 ja 221 (võimalik, et ka Riia mnt 223) kinnistute kaitseks vaja rajada mürasein, mis ulatub Tiigrisilma tänav ristmikuni. Kavandatav jalgratta- ja jalgteepaikneb müraseina taga. Juhul kui Tiigrisilma tänav jääks avatuks, ei ole võimalik tagada jalakäijate ja jalgratturite ohutust, sest mürasein piirab oluliselt nähtavust jalgratta- ja jalgteele. Selline lahendus oleks jalakäijatele ja jalgratturitele liiklusohutlik.</p> <p>Viirpuu tänava rekonstrueerimine Tartu–Nõo lõigu projektist tulenevalt ei ole Transpordiameti hinnangul vajalik, sest tegemist on olemasoleva tänavaga mis on avalikult kasutatav. Kassisilma ja Tiigrisilma tänavate lähedusse kavandatakse Lemmatsi liiklussõlm, mis ühendab Ráni aleviku Jõhvi–Tartu–Valga maanteega ning mida suur osa sellest piirkonnast ka juurdepääsuna tõenäoliselt kasutama hakkab. Viirpuu tänava rekonstrueerimine on eelkõige vajalik tulenevalt selle tee halvast seisukorrast ning piirkonna arengust, mida kinnitab ka menetluses Kambja valla poolt 01.02.2023 kirjas nr 4-1/13-21-1 öeldud seisukoht: „<i>Piirkonda on planeeritud lähiaastatel korruselamute kvartali püstitamine ning pidevalt toimub ka pereelamute ja ärikinnisvara lisandumine, lisaks kavandatakse piirkonda kaks lasteaeda. Need nõuavad Viirpuu tänava ühenduse väljaehitamist enne Tartu-Valga maantee ümberehitustöödega edasiminekut</i>“. Kohalike teede korrashoid ja arendamine on aga kohaliku omavalitsuse ülesanne ning selleks saab tingimusi anda kohalik omavalitsus. Viirpuu tänava olukord tahab sekkumist sõltumata Tartu–Nõo lõigu projekti arengutest. Siinjuures on Transpordiamet avatud koostööks Kambja vallaga. Kui Tartu–Nõo lõik jõuab ehituse etapini ning Viirpuu tänav on endiselt halvast seisukorras, siis on võimalik Kambja vallal</p>
--	--	---

	<p>elukeskkonna kaitse ehk loobuda inimeste kõige olulisema investeeringu (kodu soetamine) olulisest kahjustamisest. Senise liiklustrasakala ärakadumine piirkonnas toob paraku liikluskoormuse sinna, kus seda investeeringut tehes ei osatud ette näha ja kus see mõjutab halvasti nii vastavate perede elukeskkonda kui ka investeeringu rahalist külge.</p> <p>4. Projekteerimistingimuste eelnõu ei näe ette negatiivseid mõjusid tasandavaid tegevusi</p> <p>Olukorras, kus Transpordiamet soovib sulgeda Räni-Raudtee ristmiku, mis tagajärjena piirkonna elanike ühendusi Tartu linnaga oluliselt halvendab (sh hädaabiteenuste ligipääs ja õigeaegne kättesaadavus), tuleb selgelt ette näha selliseid negatiivseid mõjusid tasandavaid tegevusi ja hõlmata need teelõigu ümberehitamise projektiga. Ühel varasemal koosolekul (vt lisatud varasemaid kirju) nõustus Transpordiameti esindaja nii Räni Aleviku Seltsingu kui ka Kambja vallavalitsuse esindajate ees selle mõttekäiguga ning avaldas arvamust, et Transpordiamet saab maantee ümbehitamise projekti hulka arvata Tiigrisilma tänava ühendamise Viirpuu tänavaga (tuleb rajada vastav uus lõik) ning Viirpuu tänava rekonstrueerimise. Ilmselt oleks vajalik ka maantee ümbehitusega faktiliselt kogujateks muutuval Kassisilma tänaval, mille liikluskoormus kasvab arvestatavalt, välja ehitada projekti raames kõnnitee, et tagada piirkonna elanike mõistlik liiklusohutus. Siinkohal tuleb arvestada, et Kambja vallal ei ole piisavalt rahalisi vahendeid pärast Tõrvandi kooli ja Päikeseratta lasteaia laenu abil ehitamise ettevõtmist järgnevatel aastatel (valla jaoks kõige prioriteetsemad vajadused) ise nimetatud tasandavate meetmete (ainuisikuliseks) kohaldamiseks. Vallavalitsus on ilmselt võimeline seda Transpordiameti jaoks maantee ümberehitamise projekti kontekstis olulist infot kinnitama. Seega ei saa Transpordiamet lihtsalt keskenduda oma „kiirtee“ ehitamisele, asetades kõik selle negatiivsed mõjud ühepoolsest Kambja valla kohustuseks, vaid peaks enda kohustuseks võtma ka negatiivseid mõjusid tasandavate meetmete elluviimise. Lisatud kaardil on musta laia joonega märgitud Tiigrisilma tänava ja Viirpuu tänava veel mitte-eksisteeriva, kuid projekteerimistingimuste eelnõu negatiivsete mõjude tasandamiseks olulise ühenduse ligikaudne asukoht. See on ka Kambja Vallavalitsuse ametnike poolt parimaks peetav kahe tänava ühenduse asukoht, arvestades tegelikke planeeringute ja muude asjaoludega põhjendatud asjaolusid, mitte kaardilt vastuvaatavaid teoreetilisi olusid. Transpordiamet peaks sellise ühenduse rajamise ja Viirpuu tänava läbilaskevõime parendamise suhtuma kui projektiga kaetud juurdepääsutee rajamise tasandava meetmena (nagu näiteks lisatud kaardil teiselpool maanteed rajatav oranžilt joonistatud juurdepääsutee).</p> <p>Palun projekteerimistingimuste eelnõu edasisel menetlemisel võtta arvesse kõik Räni Aleviku Seltsingu poolt seni esitatud seisukohad.</p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud väljavõte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 3 – Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis, Räni aleviku lõigus, millele on joonistatud ettepanek läbimurde rajamiseks Tiigrisilma tänavalt Viirpuu tänavale ***</i></p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud varasemad Räni Aleviku Seltsingu poolt saadetud kirjad Transpordiametile ***</i></p>	<p>Transpordiametile teha ettepanek objektide ühiseks realiseerimiseks, et vähendada tee-ehitamise ühikhindu ja seeläbi alandada Viirpuu tänava rekonstrueerimise maksumust.</p> <p>Tiigrisilma tänava ja Viirpuu tänava vahelise läbimurde rajamine Tartu–Nõo lõigu projektist tulenevalt ei ole Transpordiameti hinnangul vajalik, sest selles piirkonnas on juba piisavalt tihe avalikult kasutatavate teede võrgustik, mis tagab vajalikud ühendused. Kassisilma ja Tiigrisilma tänavad on ristmike kaudu ühendatud riigiteega 22128 Lemmatsi–Leilovi, mis omakorda on ühendatud Jõhvi–Tartu–Valga maantee läbi Lemmatsi liiklussõlme. Räniküla ja Viirpuu tänavate kaudu on võimalus liikuda Tartu linna suunal – need tänavad on rahustatud liiklusega kitsad tänavad, mis on sobilikud sõiduautodele kasutamiseks. Lisaks on Kambja vallal võimalik muuta kvartalisine tänav Viirpuu tänav 31 (kohalik tee nr 9490358) avalikuks kasutamiseks, et parandada Räni aleviku sisest liikuvust. Tiigrisilma tänava ja Viirpuu tänava vahelise läbimurde rajamine võib tekitada ka olukorra, kus Kassisilma tn äärse äri- ja tootmismaa liiklus hakkab rohkem kasutama Tartu linna pääsemiseks Viirpuu tänavat ja ei ole kindel, kas Kambja vald selliste asjade käiguga üldse nõus on. Seega, saab sellise läbimurde rajamine tulla vaid kohaliku omavalitsuse soovist ja tahtest.</p> <p>Lisaks eeltoodule asub Räni alevik Tartu linna vahetus läheduses nii jalgrattaga sõidu kui ka jalgsi käimise kaugusel. Lisaks kavandatakse Räni aleviku piirkonda bussipeatus, mis ühendatakse 2+2 maantee alt jalakäijate tunneliga. Tartu–Nõo projektiga parandatakse jalgsi, jalgrattaga ja ühistranspordiga liikumise võimalusi ja ohutust.</p> <p>Otsus: Ettepanekut, kavandada Tiigrisilma tänava ristmikule foor- või ringristmik, mitte arvestada. Ettepanekut, rekonstrueerida Tartu–Nõo projektiga Viirpuu tänav, mitte arvestada. Ettepanekut, rajada Tartu–Nõo projektiga läbimurre Tiigrisilma tänavalt Viirpuu tänavale, mitte arvestada.</p>
29	<p>R.L. ja M.L. (Külitse aedlinna elanikud)</p> <p>1. Kui suures ulatuses on Transpordiamet uurinud/vaadanud planeeritava projektala mõjuulatust? Nt Külitse alevik – kui kaugelt ulatus puudutatud isikute piir ja kuidas</p>	<p>Põhjendus/selgitus: 1. Projekteerimistingimuste menetlusse kaasati otse enam kui 600 kinnistu omanikud, kellele kuuluvad kinnistud paiknevad projektiga hõlmataval alal või keda projekt suuremal määral</p>

<p>02.02.2023</p>	<p>jõuti sellise tulemuseni? Oman kinnistut Külitse aleviku aedlinnas ning mina otse ei ole saanud teavitust projekteerimistingimuste eelnõu menetluse kohta.</p> <p>2. Järve tee ristmik jätta avatuks – parem mahapööre põhimaanteelt Järve teele ja parem pealepööre põhimaanteele. Põhjendatud sellega, et ristmiku vahetus läheduses asuvad ärikinnistud ning nende realiseerimine on hädavajalik Külitse alevikule (nt COOP). On olnud kuulda jutte, et on huvi tuntud ka tankla rajamiseks. Ristmiku sulgemisel kaotavad ärikinnistud oma väärtust ning investeringud võivad ära jääda (nn transiitküllastajad kukuvad ära ning Külitse alevik ise ei suuda veel sellist mahtu pakkuda).</p> <p>3. Ristmiku sulgemine suurendab liikluskoormust Järve teel (Järve tee on riigitee, mis on väga kitsas ja ohtlik (kurviline tee). Ettepanek projekti raames määrata ka Järve tee projekti koosseisu (rekonstrueerida ning rajada kergliiklustee) nagu rajatavad kogujateed.</p> <p>4. Kavandatava lahenduse kohaselt Tartu linnast Külitsele (aedlinna) on kaks võimalust: a) kasutades 2 realist maanteed soovides sõita kiiremini, siis minu kodutee pikeneb ca 6km ja samuti ka Tartu linna sõiduks. B) on võimalik kasutada Arako sõlme, kus saab kogujateele ning edasi Külitsesse. Arvestades ajakulu sõlmel ning kogujateel siis pikeneb aeg koju sõitmiseks. Kui on soov mööda kogujateed Tartu linna minna siis 2 realisele maanteele saab alles Lemmatsi liiklussõlmes. Seega maanteele saamiseks on vajalik läbida kaks sõlme ja kogujateed, mis teeb Tartu linna mineku aeglasemaks. Palun vastust: mis hüve saan mina kui kohalik elanik? Hetkel on selleks kas pikem kodutee või aeglasem sõit. Ehk kohalikuna ei ma sellest kasu. Riik peab arvestama ka kohalike kogukondade vajadusi, sest meie oleme need, kes kohapeal elavad ja peame kasutama seda lahendust. Transiitliikluseks on see muidugi ideaalne lahendus aga mitte kohalike jaoks.</p> <p>5. Kiigemäe tee ja Lennuvälja tee ühendada sõiduauto tunneliga. Ühendab alevikku mõistlikult ja otstarbekalt. Külitse liiklussõlm on hea aga ebavajalik ja ebapraktiline kohalike elanike jaoks. Praeguse projektlahenduse kohaselt lõigatakse vald kaheks ning on ühenduses ainult 2 sõlme kaudu mis asuvad ühes ja teises valla otsas. Kokkuvõtvalt: Riiklikud huvid on muidugi tähtsad, kuid riik on ju selle kodanikud ning nende vajadustega peab arvestama.</p>	<p>mõjutab. Lisaks avaldati teated Nõo ja Kambja valla lehtedes, et info jõuaks võimalikult paljude kohalike elanikeni. Lisaks korraldati menetluse käigus 3 avalikku arutelu, kust võttis osa ligikaudu 150 inimest.</p> <p>2. Transpordiamet kaalus suundristmiku kavandamist Külitse järve tee ristmikule, kuid otsustas selle ettepanekuga mitte arvestada. Varianti, kavandada ainult maanteele pealesõit, ei kaalutud, sest Külitse bussipeatuse olemasolu tõttu tuleks aeglustusrada rajada niikuinii, et vältida kiirendusrajal kiirendavate sõidukite ja aeglustuva bussi omavahelisi konflikte.</p> <p>Külitse järve tee ristmik on otsustatud sulgeda, sest suundristmiku rajamise korral ei ole tagatud nõuetekohane ristmike omavaheline kaugus. Transpordiamet siinjuures arvestab, et liiklusohutus on tagatud vaid siis kui kavandatav projektlahendus on kooskõlas normide ja nõuetega.</p> <p>Arvestades liiklussagedust ja kavandatavat ristlõiget, klassifitseerub projekteeritav põhimaantee Projekteerimisnormide alusel I klassi maanteeks. Projekteerimisnormide punkti 5.2.1 (3) kohaselt on I klassi maanteel lubatud üks parempöõretega mahasõit kahe normidekohasel kaugusel asuva eritasandilise ristmiku vahel. Tartu–Nõo lõigu projektiga kavandatakse Lemmatsi ja Külitse liiklussõlmed, mille omavaheline kaugus on kooskõlas Projekteerimisnormide punktiga 5.1 (2), mille kohaselt ei tohi eritasandiliste ristmike vahekaugus I klassi maanteel olla linnalähialal väiksem kui 3km. Lisaks kavandatakse Arako tee ristmiku piirkonda suundristmik, mida saab Projekteerimisnormide kohaselt nimetada parempöõretega peale- ja mahasõiduks. Seega ei ole täiendava suundristmiku kavandamine Lemmatsi–Külitse lõigule Projekteerimisnormide kohaselt lubatud.</p> <p>Ristmike juhend annab paindlikumaid võimalusi ristmike kavandamiseks ning selle välja töötamisel on võetud aluseks sarnases kliimavöötmes paiknevate naaberriikide Soome ja Rootsi projekteerimisnorme. Ristmike juhendi tabeli 1 kohaselt peab ristmike omavaheline kaugus (põhimaanteel, liiklussageduse >9000 a/ööp korral) olema vähemalt 800 meetrit. Sealjuures tuleb arvestada Ristmike juhendi peatükki 2 punkti 9, mis sätestab, et ristmike ja liiklussõlmede omavahelise kauguse määramisel tuleb lähtuda põhimõttest, et kaugust arvestatakse ühe ristmiku või liiklussõlme lõpp-punktist järgmise ristmiku või liiklussõlme alguspunktini. Ristmiku ja liiklussõlme lõpp- ja alguspunktiks loetakse kohta, kus lõpeb või algab äärmine geomeetiline element nagu näiteks kiirusmuuterada või pöördkõver. Projekteerimistingimustega kavandatav Arako tee suundristmik (mõõdetuna kiirendusraja lõpust) asub Külitse järve teest ligikaudu 550 meetri kaugusel – seega oleks Suundristmiku kavandamine Külitse järve teele vastuolus Ristmike juhendiga ka siis kui sinna rajataks ainult maanteele pealesõit Valga suunas. Lisades sellesse kohta veel ka nõuetekohase aeglustusraja, jääks kahe ristmiku omavaheliseks kauguseks mitte rohkem kui 300 meetrit.</p> <p>Arako tee suundristmiku ära jätmise ja selle asendamine Külitse järve tee suundristmikuga ei ole Transpordiameti hinnangul põhjendatud alljärgnevatel kaalutlustel:</p> <p>(1) Tartu poolt tulles on Arako tee suundristmiku kaudu võimalik jätkata sõitu mööda kogujateed kuni Külitse järve teeni ilma, et teekond pikeneks. Külitse järve tee kaudu Arako teele sõites aga teekond pikeneks. Seega pakub projekteerimistingimustega kavandatav lahendus paremaid juurdepääsu võimalusi;</p> <p>(2) Tartu poole minnes peavad aga nii Külitse järve teelt tulijad kui ka Arako teelt tulijad kasutama kogujateed ja sõitma kuni Lemmatsi liiklussõlmeni. Selles osas ei oma suundristmiku asukoht tähtsust. Jõhvi–Tartu–Valga maanteel Tartu suunas liiklejate suhtes ei oma suundristmiku asukoht samuti tähtsust, sest vasakpöörded ei ole 2+2 ristlõikega maanteel lubatud;</p> <p>(3) Parandamiseks võimalusi COOPi kaubanduskeskuse juurest liikuda edasi Valga suunas, otsustas Transpordiamet käesolevas menetluses muuta projekteerimistingimuste eelnõud ja</p>
-------------------	---	---

		<p>kavandada Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendava kogujatee. See loob lühima võimaliku ühenduse Külitse liiklussõlmega ning teistpidi loob Külitse–Haage teega piirnevatele ja selle lähialal paiknevatele elanikele otseühenduse kavandatava COOPi kaubanduskeskuse juurde, mis parandab Külitse aleviku sisest liikuvust tervikuna ja tõenäoliselt suurendab COOPi kaubanduskeskuse külastajate hulka. Selline lahendus annab võimaluse külastada COOPi kaubanduskeskust ka neil, kes soovivad teekonda jätkata Valga suunas.</p> <p>(4) Transpordiamet lasi Tartu–Nõo lõigu eelprojekti koostajal projekteerida läbi suundristmiku rajamine Külitse järve tee. Selgus, et sellega kaasneb teede projekteerimine üle Puru, Pumba, Geelia, Järve tee 1, Järve tee 2, Pillapalu, Kiigemäe ja lähiala detailplaneeringus määratud hoonestusalade. Samuti tekib kitsaskoht Pärna tee 4 kinnistu (katastritunnusega 94901:005:0184) juures, kuhu ei mahu kavandama enam kiirendusrada – võttes arvesse ümbritsevat situatsiooni ja hoonestust kahel pool maanteed, maantee nõutavaid plaaniraadiusi, põhimaanteega paralleelse jalgratta- ja jalgteede projekteerimise vajadust ning Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendava kogujatee rajamise vajadust.</p> <p>Kavandatav lahendus ei ole vastuolus ka Puru, Pumba, Geelia, Järve tee 1, Järve tee 2, Pillapalu, Kiigemäe ja lähiala detailplaneeringuga, sest põhimaanteele kavandatud ristmik asub detailplaneeringu põhijoonise kohaselt väljas pool planeeringuala piiri. Ka detailplaneeringu seletuskirja peatükis 3.4 on Jõhvi–Tartu–Valga põhimaantee eelprojekt mainitud ära kui arvestamisele kuuluv muu dokument. Seletuskirja peatükis 4.2 „Planeeringuala kontaktvööndi funktsionaalsed seosed“ on öeldud: <i>Peamised ühenduste Tartu linnaga on tagatud planeeringualaga piirneva Külitse-Haage kõrvalmaantee kaudu, mis viib Jõhvi-Tartu-Valga põhimaanteele ja põhjapool edasi Tartu-Viljandi tugimaanteele (ca 4,3km).</i> Seega ei saa arendajal tekkida ootust, et peamiseks ühenduseks Jõhvi–Tartu–Valga maanteega saab olema Külitse järve tee ristmik.</p> <p>Detailplaneering on kehtestatud aastal 2011 (st. 12 aastat tagasi). Selles planeeringus on näidatud Jõhvi–Tartu–Valga maantee ja Külitse järve tee ristmikul parempöõretega ristmiku lahendus. See lahendus kanti detailplaneeringusse Transpordiameti (endine Maanteeamet) nõudmisel – Transpordiamet lähtus oma nõudmisel varasemast Tartu-Elva lõigu eelprojektist, sest see oli sel hetkel parim teadmine kavandatavast lahendusest.</p> <p>Ehitusseadustiku §27 lõike 1 kohaselt võib detailplaneeringu olemasolu korral pädev asutus põhjendatud juhul anda ehitusloakohustusliku hoone või olulise rajatise ehitusprojekti koostamiseks projekteerimistingimusi, kui:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) detailplaneeringu kehtestamisest on möödas üle viie aasta; 2) detailplaneeringu kehtestamise järel on ilmnenud olulisi uusi asjaolusid või on oluliselt muutunud planeeringuala või selle mõjuala, mille tõttu ei ole enam võimalik detailplaneeringut täielikult ellu viia; 3) detailplaneeringu kehtestamise järel on muutunud õigusaktid või kehtestatud planeeringud, mis mõjutavad oluliselt detailplaneeringu elluviimist. <p>Transpordiameti hindas EhS §27 lõikes 1 märgitud olukordi ning leidis, et täidetud on kaks tingimust – ning see annab aluse riigiteele projekteerimistingimuste andmiseks ka nimetatud detailplaneeringu piirkonnas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Detailplaneeringu koostamisest on möödas rohkem kui 5 aastat; 3) Detailplaneeringu kehtestamise järel on muutunud õigusaktid (ehitusseadustik, Projekteerimisnormid) ning Transpordiamet on andnud välja Ristmike juhendi. <p>3. Külitse järve tee rekonstrueerimine ei ole projekteerimistingimuste ese ning see ei ole vajalik projekteerimistingimustega seatud eesmärkide täitmiseks. Menetluse käigus on Transpordiamet otsustanud kavandada Lennuvälja teed Kiigemäe teega ühendava sõiduautode tunneli ning Kiigemäe teed ja Külitse teed ühendava kogujatee, et parandada Külitse aleviku sisest liikuvust.</p>
--	--	---

			<p>Need aitavad vältida Kõlitse aleviku sisese liikluse suunamist Kõlitse järve teele – seega ei saa väita ka seda, et projekt toob endaga kaasa olulise liikluskõrvalduse kasvu Kõlitse järve teel.</p> <p>4. Kohalikud elanikud saavad võimaluse ohutumalt liigelda (põhimaantee ja pöörded maanteele muutuvad ohutumaks) ning võimaluse valida oma sõiduteekonda (teedevõrk täieneb). Ühtlasi paranevad võimalused jalgsi ja jalgrattaga liikumiseks, mis on Tartu linna lähialal oluline, sest Tartu linn asub Kõlitselt jalgrattasõidu kaugusel. Samuti paranevad tingimused ühistranspordi kasutamiseks, sest bussipeatuste juurde kavandatakse eritasapinnas teetüüsed.</p> <p>5. Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekut ja otsustas kavandada sõiduautode tunneli, mis ühendab Lennuvälja teed Kiigemäe teega, et parandada Kõlitse aleviku sisest liikuvust ja vähendada põhimaantee barjääriefekti.</p> <p>Otsus:</p> <p>2. Ettepanekut, kavandada Kõlitse järve teele suundristmik või pealesõit Valga suunas, mitte arvestada.</p> <p>3. Ettepanekut, näha projektiga ette Kõlitse järve tee rekonstrueerimine koos kergliiklustee rajamisega, mitte arvestada.</p> <p>5. Muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning näha ette sõiduautode tunneli rajamine Lennuvälja tee ja Kiigemäe tee vahele. Tunneli kavandatav kõrgusgabariit on 3,5m.</p>
30	K.H (Kõlitse elanik) 02.02.2023	<p>Ettepanekud kavandatava Jõhvi-Tartu-Valga maantee Tartust Nõoni lõigu rekonstrueerimiseks/uuendamiseks.</p> <p>Arvestades asjaolu, et viimase 15aastaga on asustustihedus Tartust Kõlitseni väga palju kasvanud, võib selle arengu kasvumist eeldada ka järgnevatel aastatel/aastakümnetel jooksul. Millest tulenevalt ei saa tulevikus enam rääkida hajaasustusega maapiirkonnast vaid sisuliselt on tegemist tiheda asustusega Tartu eeslinnaga. Kas tõesti on mõistlik jätkata kiirtee projekteerimist Tartu eeslinna? Seda enam, et olete näinud, et kohalikel inimestel ei ole ükskõik mis nende kodudega tehakse. Kes ja kui palju sellest võidavad? Mitte ükski kohalik, eriti veel põliselanik. Kas tõesti on selle minuti kiiremini Tartu piirile jõudmise tähtsus suurem kui tuhandete kohalike inimeste elukeskkond? Sellest johtuvalt ei ole õiglane projekteerida kõigi selle piirkonna inimeste elukeskkonna halvendamist: eelkõige reostamine müraga ja suurendama heitgaaside hulka, tekitama kunstlikult pikemaid sõiduteekondi, raiskama väga väärtuslikke põllumaid, takistama kohalike inimeste liikumist ristmikel üle maantee mistahes sorti sõiduvahenditega nagu seda siiani on saadud teha. Transpordiameti poolsetest planeeritavatest muutustest ei paista kusagilt otsast vaadates mingisugust olukorra paranemist kohalikele elanikkonnale. Vastupidi, olukord halveneks tunduvalt.</p> <p>Ettepanekud: Ettepanek A, kiirtee raudtee äärde: 1.) Viia kiirtee alates Järste ristmikust raudtee äärde ja kulgegu see sealt kuni Tartuni. Järste ristmik kahetasandiliseks, kiirtee kulgeks üle mis tahes korralduse. Võimalikud kõigis suundades pöörded. 2.) Kogu teedevõrk Järste ristist Tartuni säiluks punkt 1.) rakendamisel olemasoleval kujul ja jääks kasutamiseks asulasisesena (piirkiirus mitte üle 70km/h). Vajadusel lisanduks ristmikule ringteid turvalisuse tõstmiseks, vasakpöörde hõlbustamiseks Ettepanek B, juhul kui kiirtee trass jääb samale kohale:</p>	<p>Põhjendus/selgitus:</p> <p>A1,2. Maantee viimist Kõlitselt mööda uuele trassile ei kaaluta alljärgnevatel põhjustel: (1) Maakonnaplaneeringuga ja üldplaneeringuga pole maantee uuele trassile viimist ette nähtud; (2) Uue maantee rajamiseks oleks vaja tekitada uus 2+2 maantee rajamiseks piisav lai koridor läbi metsa. Hetkel kavandatava lahenduse kohaselt kasutatakse ära maksimaalselt olemasolevat maanteekoridori ning sellel on väiksem mõju looduskeskkonnale. (3) Uue maantee trass läbiks mitmeid erakinnistuid ja planeeritavaid alasid ning tooks kaasa uusi täiendavaid piiranguid ja negatiivseid mõjusid paljudele selles piirkonnas paiknevatel ja elavatele maaomanikele. (4) Kõlitselt möödavasõidu rajamine on tõenäoliselt ka majanduslikult kulukam, sest lisaks uue 2+2 maantee ehitamisele tuleks ümber ehitada ka terves ulatuses olemasolev tee. Tõenäoliselt on vajadus lisaks kavandada ka uusi kogujateid, sest 2+2 maanteel on ristmike arv ja vahekaugus piiratud. Praeguse lahenduse kohaselt laiendatakse olemasolevat maanteed olemasolevas koridoris ning rajatakse uued teelõigud ühenduste tagamiseks.</p> <p>B1,2. Põhimaantee viimist terves ulatuses viaduktile ja selle alla ringristmikke rajamist (nagu on tehtud Lõunakeskuse juures oleval Riia ringristmikul) ei kaaluta alljärgnevatel põhjustel: (1) Sellise lahenduse rajamise maksumus, võttes arvesse Riia ringi ümberehitamise maksumust ja saadud kogemust, on märkimisväärselt kallim võrreldes selle lahendusega, mida projekteerimistingimustega kavandatakse. (2) Ümbritsev maakasutus Tartu–Kõlitse lõigul (sh Kõlitses) on oluliselt hõredam kui Riia ristmiku piirkonnas ning võimaldab kavandada projekteerimistingimustega ette nähtud lahendust. (3) Maantee tõstmine kõrgemale põhjustaks müra levikut veelgi kaugemale.</p> <p>B3. Kõlitsesse, tulevase Coopi poe juurde, otsustas Transpordiamet kavandada sõiduautode tunneli, mis ühendab Lennuvälja teed Kiigemäe teega, et parandada Kõlitse aleviku sisest liikuvust ja vähendada maantee poolt tekitatavat barjääriefekti. Tartu ja Valga poole liikumiseks on võimalik kasutada põhimaantee läheduses paiknevat muud teedevõrku, mis on põhimaantee ühendatud liiklussõlmede kaudu.</p>

		<p>1.) Suuremad ristmikud lahendada samuti kui on vastvalminud Lõunakeskuse ringteel: kiirtee kulgeks ülemisel korrusel ja kohalikud ristuvad teed ringteena alumisel korrusel otse kiirtee all. Kiirendusrajad kiirteele sõitmiseks ja sellelt mahasõiduks kulgeksid nn.rampidena/kaldteedena otse kiirtee kõrvalrajana. Sellisel juhul kaoks vajadus eraldi kogumisteede võrgustike rajamiseks, maaraiskamiseks ja sõiduteekondade kunstlikuks pikendamiseks.</p> <p>2.) Külitse tulevase Coopi juurde, Järve tee (Google kaardil nimetatud kui Külitse 194 teeks) ristumise kohta kiirteega rajada samuti ringtee, kus kiirtee kulgeks üleval ja kohalik liiklus otse selle all. Lisaks liita samasse ringtesse Lennuvälja tee.</p> <p>3.) Ühendada ka autodega liiklemiseks omavahel Külitse tee teeots ja Kiigemäe tee teeots (piirkiirus 30 km/h) võimalikult lähedal kiirteele, et vähendada maaraiskamist. Hetkel on seal olemas kergliiklustee.</p> <p>4.) Müratõkkeseinad kogu Külitse alevikku läbivasse piirkonda, sest Külitse on niigi üks mürareostatuid piirkondi ja olemasoleva maantee muutmisel kiirteeks tõuseb mürareostus väga suurel määral veelgi.</p> <p>5.) Otsida paremat koridori nn. Tartu ümbersõidule Haage tee kaudu. Jällegi, tegemist on alaga kus juba on üle saja kodu ja lähitulevikus saab olema veel tihedamalt asustatud alaga, kus inimeste kodud paiknevad lähedal teele ja mitte keegi nendest koduomanikest ei ole nõus, et nende turvaline suhteliselt vaikne kodupaik muudetakse müra ja heitgaaside poolt reostatud rekkade ja teiste läbikihutajate läbisõiduhuoviks. Kindlasti leidub mõni parem variant.</p> <p>Kõike eelnevat arvesse võttes tundub kordades lihtsam ehitada kiirtee alates Järiste teeristist paralleelseks raudteega kuni Tartuni ja jätta olemasolevad teed kohalikuks liiklemiseks vähendatud piirkiirusega (mitte üle 70km/h) ja probleemsetesse kohtadesse rajada ringteed, et suurendada vasakpöörde ohutust ja vähendada tipptundidel pöörde sooritamiseks kuluvat aega.</p> <p>Loodetavasti on võimalik Transpordiameti ja kohalike inimeste/koduomanike vaheline edaspidine koostöö, mitte ülesõitmine. Seda on niigi igal pool liiga palju.</p> <p>Tervitustega ja edasistele konstruktiivsetele aruteludele lootma jäädes,</p>	<p>B4. Projekteerimistingimuste eelnõu punktis 5.12 nimetatud uuringute hulgas on ka mürauuringu koostamine ning punkti 5.6.1 kohaselt tuleb projekteerida müratõkked vastavalt mürauuringu tulemustele.</p> <p>Mürauuringus võetakse arvesse kavandatava 2+2 tee asukohta ja perspektiivset liiklussagedust ning nähakse ette müratõkete kavandamine nendes kohtadesse, kus liiklusrõhke ületab seadusega sätestatud piirväärtusi. Kohtadesse, kus mürauuringu alusel piirväärtusi ei ületata, müratõkkeid ei kavandata.</p> <p>B5. Jõhvi–Tartu–Valga maantee funktsioon ja eesmärk ei ole pakkuda võimalust Tartu linnast möödaskõiki. Riigiteede liikide määruse §1 lg 2 kohaselt ühendab põhimaantee pealinna teiste suurte linnadega, neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega. Määruse definitsiooni kohaselt on põhimaantee 3 (E264) Jõhvi–Tartu–Valga peamine funktsioon Tartu–Nõo lõigul Tartu linna ühendamine Valga piiripunktiga.</p> <p>Tartu maakonnaplaneeringu seletuskirja punktis 8.2 on öeldud, et riigi põhi- ja tugimaantee võrk on Tartumaal välja kujunenud ning selle olulise ümberkujundamise vajadus puudub. Samas on maakonnaplaneeringus Tartu–Nõo lõiku käsitletud kui oluliselt rekonstrueeritavat teelõiku.</p> <p>Otsus: Ettepanekut, viia põhimaantee uuele trassile ja jätta olemasolev põhimaantee kohalikele liiklusele, mitte arvestada.</p> <p>Ettepanekut, tõsta põhimaantee üles teisele korrusele ja rajada alla ringristmikud nagu Riia ringil, mitte arvestada.</p> <p>Muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning näha ette sõiduautode tunneli rajamine Lennuvälja tee ja Kiigemäe tee vahele. Tunneli kavandatav kõrgusgabariit on 3,5m.</p> <p>Projekteerida müratõkked vastavalt mürauuringu tulemustele.</p> <p>Ettepanekut, otsida muud alternatiivi Tartust möödaskõiki, mitte arvestada.</p>
31	<p>Terminal Oil Grupp</p> <p>22.05.2023</p> <p>Arvamus projekteerimistingimuste eelnõu muudatusele</p>	<p>Teeme omapoolse ettepaneku Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise projekteerimistingimuste eelnõu muudatuse kohta arvamuse küsimisega, kuidas võiks praktilise poole pealt vaadatuna, liikluslahenduse kohta.</p> <p>Panin joonise lissasse.</p> <p>Rohelisega määratud jooned on meie ettepanek.</p> <p>*** Kirjale oli lisatud ettepanek Tanklaga piirnevate teede asukoha muutmiseks ning veoautode parkla rajamise ettepanek uude asukohta ***</p>	<p>Põhjendus/selgitus: Projekteerimistingimuste eelnõu muudatuse joonisel (Terminal Oil tankla ümbruses) on kujutatud erinevaid variante teede kavandamiseks.</p> <p>Ühtlasi on jooniselt nähtav, et Nõo liiklussõlme ja Nõo aleviku vaheline tee kavandatakse osaliselt läbi olemasoleva veoautode parkla, mille tulemusena ei pruugi olemasolev parkla olla enam sihtotstarbeliselt kasutatav.</p> <p>Projekteerimistingimuste eelnõu punkti 5.2.2.1 kohaselt tuleb kõikide teede asukohti täpsustada ehitusprojektiga tulenevalt ümbritsevast situatsioonist ja maapinna reljeefist.</p> <p>Võttes arvesse eeltoodu, on kõiki Terminal Oil Grupp poolt esitatud ettepanekuid võimalik kaaluda ehitusprojekti koostamise käigus.</p> <p>Otsus: Selgitada ehitusprojekti koostamise käigus koostöös Nõo Vallavalitsusega ja Terminal Oil Gruppi esindajatega välja sobivaim teede lahendus Terminal Oil tankla piirkonnas. Kaaluda Terminal Oil Grupp poolt esitatud ettepanekuid projekteerimise käigus.</p> <p>Kaaluda veoautode parkla asukoha muutmist, kui kavandatav lahendus muudab olemasoleva parkla suurust või kasutatavust.</p>

2.2. Piirnevate kinnisasjade omanikud (Kambja vald)

Jrk nr	Kinnisasja nimi ja katastriüksuse tunnus	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Vektori tn 12 94901:005:0235 04.12.2022	Sain kirja kätte. Vektori 10 ja Vektori 12 krundid ei ole plaanil eraldatud aga eeldatavasti ei ole see ka väga oluline.	<u>Transpordiamet vastas 05.12.2022 e-kirjaga:</u> <i>Huvitav tähelepanek. Tõepoolest, kuigi kinnistu nimed on välja joonistatud. Aga ma arvan sama, et see pole väga oluline. Kaalume projekteerimistingimuste andmisel selle korrigeerimist, et saaks korrektne.</i> Otsus: Korrigeerida projekteerimistingimuste lisa 3 „Tartu–Külitse lõigu eskiisjoonis“ ning näidata Vektori 10 ja Vektori 12 kinnistute vaheline piir joonisel.
2	Riia mnt 210 94901:005:0345 Roometi 94901:005:0346 03.12.2022 24.12.2022 30.12.2022	<u>03.12.2022 e-kiri:</u> Teie kaheldav plaan laupäeva lõuna paiku saadetuna(sic!), minu maid transpordimaadeks disainida pole kusagilt pädev, eelmine plaan oli realistlikum ja optimaalne. Milleks ehitada kordades pikemaid trasse, kui on olemas lühemad ja kordades odavamad võimalused. Kindlasti ootab teid ees ülipikk kohtutee, mina Eesti Vabariigi kodanikuna sellise raha kulutamise ees ei nõustu. Kui vaja vahetuvad nn projekteerijad. <u>24.12.2022 e-kiri:</u> Mõnevõrra häirib teie hoomamatu ignorantsus teie saadetavate kirjade osas, teie arvates võiks olla iga vähemalt 30 aastat arhiivi pidava lihtsa kodaniku meillistis mingi oluline teade pealkirjaga "Kiri". Nii toimib edukalt riigiasutus asutus nimega Tran-spordiamet senini kuidagi "Message In A Bottle" rütmis, aga draama on sama. <u>24.12.2022 kiri:</u> Teie pöördumine on jahmatav ja mõnevõrra kummaline. Oman teadmisi enda omandisse kuuluva mingi Kanepi vallas asuva kinnistu tee rajamisest ja paberandjatel kaarte Tartu ümbersõidu (T2 km 182,6-194,2) ning Elva teelõigu (T3 km 137,0-159,3) projekteerimise osas ja need olid mõistlikud. Projekteerija OÜ Tinter-Projekt. Nüüd saabus postkasti mingi pompöösne- ülikallis arutu projekt. Selle kohaselt oleks minu omanduses olevad kinnistud kümneid aastaid hiljem tekkinud uusarenduste transpordimaad. Oman kinnistuid Riia mnt 210, Roometi aastast 2000 ja keegi pole minuga rääkinud kunagi mingitest naabrite ja naaberkülade tulevastest ambitsioonidest, seega on minul õigustatud õiguslik ootus, et minu maid ei looda poolmuidu mingiteks transpordimaadeks. Kõik .pdf formaadis saadud failide plaanid on kergelt öeldes kummalised. Mingite kinnistute hekid jäetakse välja, mingeid kinnistuid ei puudutata, kuigi neil oleks riigi mõttes rahaliselt odavam kinnistutele sissepääs teha. Teostatud planeering on ju kuidagi eriliselt sihitud ja ülikallis riigi jaoks. Joonestada oskan ja tee ehituse kilomeetreid oskan arvutada, kuigi oman kõrgharidust inimeste elustamise alal. Esialgse projektiga saaks ehk kuidagi nõus olla, aga mingi pilpaküla teenindusmaaks ilma rahata ei hakkaks, ka nende kinnistute poolitamisskeemidega on puht visuaalselt asi päris hapu, ehk saaks kokku ja räägiks. PS Tänu uutele joonistele ei saa ka planeerida sellesse piirkonda vee ja kanalisatsiooni varustust, sellest teavitas mind ca 20 päeva tagasi projekteerija. <u>30.12.2022 e-kiri:</u> Ka Tinter-Projekt OÜ pakutud lahendus sobiks, kuigi on ilmselt kallis. Riia mnt 210 - nest linna poole on Teil kohe järgmisel kinnistul majad tee laiendusel ees ja Riia mnt 210 koha pealt reservmaa piisavalt lai, et kiirendusrae saaks ehitada. See oleks väga odav lahendus riigile ja kõigil kinnistuomanikel oleks väljapääs maanteele. Tinter-projekt töö 80.4102.01	<u>Transpordiamet vastas 29.12.2022 e-kirjaga:</u> <i>Oleme Teie arvamuse kätte saanud. Pean silmas nii 03.12.2022 saadetud kui 24.12.2022 saadetud e-kirja. Tartu-Nõo projekteerimistingimuste menetlus kestab kuni 02.02.2023 ning selle aja jooksul on võimalik saata ettepanekuid projekteerimistingimuste eelnõule. Kui menetluse aeg saab läbi, siis kogume me kokku kõik kirjalikult esitatud ettepanekud ning kaalume nendega arvestamist või mitteamestamist. Mitteamestamist põhjendame. Otsused ettepanekutega arvestamise või mitteamestamise kohta saadetakse kõikidele puudutatud isikutele pärast projekteerimistingimuste andmist.</i> <i>Teie kirjadest loeme me välja, et olete teinud ettepaneku säilitada mahasõit Riia mnt 210 kinnistule (katastritunnusega 94901:005:0345) olemasolevas asukohas otse kavandatavale 2+2 maanteele ning loobuda teede projekteerimisest Roometi kinnistule (katastritunnusega 94901:005:0346).</i> Põhjendus/selgitus: 2008.a. Tartu-Elva lõigu eelprojekti lahendus nägi ette mahasõidu säilitamise Riia mnt 210 kinnistule. Projektlahenduse kohaselt kavandati mahasõit Külitse liiklussõlmest põhimaanteele liituvale kiirendusrajale. Projekteerimisnormide punkti 5.2.1 (3) kohaselt kiirusmuuterajalt ja rambilt peale- ja mahasõite ette ei nähta. Seega on varasem Tartu-Elva lõigu eelprojekti lahendus Projekteerimisnormidega vastuolus. Projekteerimistingimustega kavandatakse uuendatud ja kaasaegne lahendus Tartu-Nõo lõigule. Mahasõidu säilitamine Riia mnt 210 kinnistule on vastuolus Projekteerimisnormidega ja Ristmike juhendiga. Projekteerimisnormide punkti 5.1 (4) kohaselt parempöördega maha- ja pealesõit ei tohi kiirteedel ja I klassi maanteedel paikneda ristmikule lähemal kui 2 km (linnalähivööndis 1 km). Riia mnt 210 kinnistule mahasõidu säilitamine on vastuolus nimetatud nõudega, sest paikneb Külitse liiklussõlme vahetus läheduses. <u>Ristmike juhendist tulenevad nõuded:</u> Võttes arvesse, et Riia mnt 210 kinnistuga piirnevale lõigule kavandatakse piirkiirus 100 km/h, kohalduv ristmike kavandamisele Ristmike juhendi tabel 1. Antud juhul on tegemist olukorraga, kus soovitakse ristmiku (liituva tee liikluskagedusega < 20 autot/ööpäevas) kavandamist põhimaanteele, mille liikluskagedus on >9000 autot ööpäevas. Ristmike juhendi tabeli 1 kohaselt peab sellisel juhul olema ristmike lubatud omavaheline kaugus vähemalt 500 meetrit. Projekteerimistingimuste kohaselt aga asub Külitse liiklussõlme kiirendusrada sellest asukohast

		<p>oleks ka riigile suhteliselt taskukohane ja teostatav, realselt olin selle projektiga arvestanud. Aga ajad on raskemad ja teedeehituse suuri plaane tõmmatakse ilmselt peatselt koomale. Ka vee ja kanalisatsiooni osas jääksid esitatud viimase projekti puhul tööd tegemata, kuna oleks vaja kallist vahe pumbajaama kanalisatsioonile, millist nad pole suutelised pakkuma. Nenede tööde projekteerija saaks vee ja kanalisatsiooni välja ehitada kahe esimese variandi puhul, suhtlesime nendega detsembri alguses.</p>	<p>mitte rohkem kui 200m kaugusel – seega Riia mnt 210 kinnistule juurdepääsu säilitamine olemasolevas asukohas on vastuolus Ristmike juhendiga. <u>Ristmike juhendi punktis 2 on toodud välja järgmised täpsustused:</u> 3) Liiklussõlm on kahe või enama tee eritasandiline lõikumine nii, et ühelt teelt on võimalik siirduda teisele; koosneb ühest või mitmest ristest ja samatasandilisest ristmikust. 9) Ristmike ja liiklussõlmede omavahelise kauguse määramisel tuleb lähtuda põhimõttest, et kaugust arvestatakse ühe ristmiku või liiklussõlme lõpp-punktist järgmise ristmiku või liiklussõlme alguspunktini. <u>Ristmiku ja liiklussõlme lõpp- ja alguspunktiks loetakse kohta, kus lõpeb või algab äärmine geomeetiline element nagu näiteks kiirusmuuterada või pöördkõver.</u></p> <p>Transpordiamet kaalus Roometi kinnistul paikneva, Haaviku teed (kohalik tee nr 9490213) ühendava kogujatee ärajätmist.</p> <p>Võttes arvesse Projekteerimisnormides ja Ristmike juhendis toodud nõudeid on projekteerimistingimustega vajalik kavandada kogujatee, mis annab juurdepääsu Riia mnt 210, Riia mnt 212, Roometi, Kleini ja Riia mnt 216 kinnistutele. Nimetatud kogujatee annab võimaluse liikuda otse Külitse liiklussõlme.</p> <p>Lisaks otsustati koostöös Kambja vallaga, et nimetatud kogujatee ühendatakse Haaviku teega, et leevendada vähemalt 30 kinnistu omaniku teekonna pikenedes tulenevat mõju Tartu linna suunas. Jooniselt mõõdetuna lühendab kavandatav lahendus teepikkust ligikaudu 280m võrra võrrelduna sellega kui nimetatud kogujateed Haaviku teega ei ühendataks.</p> <p>Vee- ja kanalisatsiooniprojekt peab olema kooskõlas maantee ehituse projektiga, sõltumata teeprojekti lahendusest. Maantee ümberehituse projektlahendus aga tuleb koostada lähtuvalt maantee projekteerimist reguleerivatest õigusaktidest, mitte vee- ja kanalisatsiooniprojekti iseärasustest. Kui teeprojekt selle tingib, tuleb vee- ja kanalisatsiooniprojekti ümber teha.</p> <p>Otsus: Ettepanekut, säilitada mahasõit Riia mnt 210 kinnistule otse põhimaanteelt ja jätta ära Roometi kinnistule kavandatav kogujatee, mitte arvestada.</p>
3	<p>Räniküla tn 18 94901:005:0053</p> <p>05.12.2022</p>	<p>Sain kirja kätte. Olen Räniküla 18 krundi omanik. Minu poolt põhimõtteliselt 1 küsimus.</p> <p>Teisele poole teed rajati müratõkkesein. Kas ka Räniküla kruntide poole on plaanis rajada sarnaselt midagi müra tõkestavat? Eskiisilt otseselt kuskilt seda infot vist välja ei loe, aga kohustus vist 2+2 puhul on ja see oleks mõistlik arvestades elurajooni vajadusi. Kas selle asukoht oleks sõidutee ja kergliiklustee vahel või kergliiklustee ja Räniküla kruntide vahel pigem?</p> <p>Minu huvi oleks, et jääks siiski ka jala ligipääs otse krundilt kergliiklusteele. Kui vahele tuleb müratõkkesein, on ehk võimalik jätta sinna mingi aja tagant uks sisse, et pääseks läbi?</p>	<p>Transpordiamet vastas 08.12.2022 e-kirjaga: <i>Eskiisil on teadlikult mitte ühtegi müraseina näidatud. Selleks, et selgitada välja müraseinte vajadus, tuleb esmalt projekteerida teekatte pinnad ning selle põhjal teha müra modelleerimine, mis võtab arvesse liiklussageduse kasvu ja uue kavandatava tee asukohta. Müra modelleerimise tulemuste põhjal projekteeritakse müraseinad. Need tegevused on meil Tartu-Nõo lõigu eelprojektiga plaanis ning müraseinte lahendusi saame tutvustada siis kui meil tuleb KMH aruande avalikustamine. Eeldatavasti juhtub see järgmise aasta (2023) kevadel.</i></p> <p><i>Projekteerimistingimuste eelnõus on mürauuringu ja müraseinte projekteerimise nõue kirjeldatud.</i></p> <p><i>Räniküla tn kinnistutega piirneval lõigul on hooned sõiduteele üsna lähedal (mõni isegi väga lähedal). See tähendab seda, et kindlasti müra nende hoonete juures hinnatakse. Praegu ei ole võimalik kindlalt öelda, et millised on eeldatavad müratasemed eluhoonete fassaadidel. See aga selgub peagi.</i></p> <p><i>Juhul kui rajatakse sellele lõigule mürasein, siis ka Transpordiameti eelistus on, et see rajatakse sõidutee ja kergliiklustee vahele. See kaitseb jalakäijaid ja jalgrattureid maanteeliiklusest tulenevate kahjulike mõjude eest ning samuti annab see võimaluse piirnevate kinnistutelt seda kasutama tulla.</i></p> <p>Otsus: Projekteerida müratõkked vastavalt mürauuringu tulemustele.</p>

<p>4</p>	<p>Kase tee 2a 94901:001:0324</p> <p>05.12.2022 08.12.2022</p> <p>08.05.2023 Arvamus projekteerimistingimuste eelnoü muudatusele</p>	<p><u>05.12.2022 e-kiri:</u> Kinnitan kirja kättesaamist. Vaatasin eskiisjoonist ja sellel on kujutatud justkui minu kinnistu koormamine kergliiklusteega, sh sissesõiduteed nagu enam polekski!?</p> <p>Sain vahepeal kinnituse, et minu kinnistut see teema ei mõjuta, aga eskiisi järgi seda öelda ei saaks. Kuidas kommenteerite?</p> <p>Lisan manusesse meie varasema kirjavahetuse ja pildid väljavõtetega eskiisjoonisest ja maa-ameti kaardirakendusest</p> <p><u>08.12.2022 e-kiri:</u> Tänu. Teeme nii. Oleks hea, kui annate muudetud joonistest mulle ka koheselt teada. + Üks küsimus on veel ja kuna Te seda poolt ei kommenteerinud, st mis puudutab minu kinnistu koormamist kergliiklusteega:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kas see on lihtsalt seadusest tulenev õigus või räägitakse siin maaomanikuga ka asju läbi, et mis tingimustel see saab toimuma? • Mis seal need õiguslikud alused on, kas saaksite ka nendele palun viidata. • Milline on tavapraktika nende teemade lahendamisel, sh mis on mõlema poole mõistlikud lahendused tavaliselt? <p><u>08.05.2023 e-kiri:</u> Tänu informeerimast olulisest muudatusest, samuti meenutan Teile meie varasemat kirjavahetust (lidasin manusesse) ja pöoran tähelepanu, et minu ootus on endiselt, et minu kinnistule tagatakse ka edaspidi autoga ligipääs, olenemata kõnealuselt muudatusest liiklusskeemis.</p> <p>Kas kinnitate?</p>	<p><u>Transpordiamet vastas 08.12.2022 e-kirjaga:</u> <i>Vaatasin olukorra üle ja tõepoolest projekteerimistingimuste joonis sellesse kohta lahendust ei paku. Projekteerimistingimuste eelnõu punkti 5.2.5 kohaselt tuleb see juurdepääs aga projektiga lahendada.</i> <i>Ma arvan, et on maaomaniku suhtes õiglane kui me muudame projekteerimistingimuste eelnõu lisas 3 olevat joonist ja näitaksime juurdepääsulahenduse Kase tee 2a kinnistule (94901:001:0324). Juurdepääsu kavandame Külitse teelt nii, et see külgneb jalgratta- ja jalgteega ning see viiakse kokku kinnistul asuva juurdepääsuteega.</i> <i>Me võtame Teile kirja arvesse kui esitatud ettepanekut projekteerimistingimuste menetluses ja muudame lisas 3 olevat joonist vastavalt.</i> <i>Juhul kui Teil on täiendavaid ettepanekuid, siis projekteerimistingimuste menetluse jooksul on neid võimalik veel esitada.</i></p> <p><u>Transpordiamet vastas 09.12.2022 e-kirjaga:</u> <i>Eeldatavasti tuleb meil menetluse käigus mitmeid ettepanekuid, mille tulemusena tuleb joonisesse erinevaid muudatusi. Me kogume ettepanekud kokku ja teeme muudatused joonisesse ühe korraga (st. pärast menetluse lõppu 02.02.2023). Siis teeme otsused esitatud ettepanekutele ja anname projekteerimistingimused, mille lisas on nimetatud joonis. Ja see saadetakse uuesti välja kõikidele puudutatud isikutele.</i> <i>Kergliiklustee alune maa võõrandatakse riigile vastavalt eelprojektile. See on maade omandamise protsess, kus alguses teavitatakse maaomanikku sellest, et on selgunud äralõike vajadus ning hiljem pööratakse juba maaomaniku poole läbirääkimiste alustamiseks. Täpne maavajadus selgub aga eelprojektiga ja selle lõplikku ja täpset lahendust hetkel me veel ei tea. Maa omandamiseks tellitakse eksperthinnang sõltumatult litsentseeritud maahindajalt ja kõik maa omandamisega seotud kulud (sh notaritasud) kannab Transpordiamet.</i> <i>Eelprojekti koostamiseks annavad aluse need samad projekteerimistingimused, mille menetluse me algatasime. Maaomanikul on võimalus teha ettepanekuid projekteerimistingimuste eelnõule, kuid samuti tuleb kõne alla see, et projekti koostamise ajal püüame selle lahenduse teha selliselt, mis mõlemale osapoolale sobib. Ilmselt on mõistlik leppida kokku, et kui projekteerija pakub sellesse kohta lahenduse välja, siis me tutvustame seda maaomanikule ja selgitame välja, et kas see on sobiv, või on võimalik midagi mingil moel korrigeerida.</i> <i>Ma loodan et need on ammendavad vastused.</i></p> <p><u>Põhjendus/selgitus:</u> Naaberkiinnistute omanikud tegid Transpordiametile ettepaneku kavandada Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendav kogujatee, et parandada juurdepääsuvõimalusi Külitse järvega piirnevatele kiinnistutele. Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekut ja otsustas sellega arvestada. Kavandatav tee loob Külitse–Haage teega piirnevatele ja selle lähialal paiknevatele elanikele otseühenduse kavandatava COOPi kaubanduskeskuse juurde, loob juurdepääsuvõimalused Külitse järvega piirnevatele kiinnistutele ning annab võimaluse COOPi kaubanduskeskuse juurest liikuda otse Külitse liiklussõlme, kust on võimalik teekonda jätkata Valga suunas.</p> <p><u>Otsus:</u> Muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning näha ette Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendava kogujatee rajamine. Korrigeerida projekteerimistingimuste lisa 3 „Tartu–Külitse lõigu eskiisjoonis“ ning näidata juurdepääsulahendus Kase tee 2a kinnistule (katastritunnusega 94901:001:0324).</p>
----------	--	--	--

5	Haaviku tee 24 94901:005:0873 13.12.2022	Oleme kirja kätte saanud. Tekkis küsimus, et kuidas Haaviku tee ja Mutiku tänava inimesed saavad tulevikus linnapoolsesse bussipeatusesse ja järvepoolsesse külge COOP kaupluse poole? Ma saan aru, et sinnapoole hetkel teelahendus puudub?	<u>Transpordiamet vastas 14.12.2022 e-kirjaga:</u> <i>Projektiga kavandatakse Külitse bussipeatuste juurde jalakäijate tunnel, mille kaudu on jalgsi või jalgrattaga võimalik teisele poole maanteed pääseda. Sõiduautoga on teisele poole teed võimalik saada Külitse liiklussõlme kaudu ning seal edasi kasutades Külitse järve teed.</i> <u>Põhjendus/selgitus:</u> Haaviku tee 24 kinnistu (katastritunnusega 94901:005:0873) omanik on oma allkirja andnud ka Külitse elanike ühispöördumisele ning väljendanud oma arvamust seal. Otsus arvamuse osas on ühispöördumise juures.
6	Räniküla tn 22 94901:005:0175 14.12.2022	Edastan Räniküla tn 22 ettepanekud projekteerimistingimuste eelnõule: • Räniküla tn elanike soov müratõkke rajamisele kinnistute Riia mnt 215 kuni Riia mnt 223 vahelisele alale (pikkusega ca 600 m.) • Müratõkke võiks asuda kergliiklustee ja sõidutee vahelisel alal.	<u>Põhjendus/selgitus:</u> Projekteerimistingimuste eelnõu punktis 5.12 nimetatud uuringute hulgas on ka mürauringu koostamine ning punkti 5.6.1 kohaselt tuleb projekteerida müratõkked vastavalt mürauringu tulemustele. Mürauringus võetakse arvesse kavandatava 2+2 tee asukohta ja perspektiivset liiklussagedust ning nähakse ette müratõkete kavandamine nendes kohtadesse, kus liiklusrüütu ületab seadusega sätestatud piirväärtusi. Kohtadesse, kus mürauringu alusel piirväärtusi ei ületata, müratõkkeid ei kavandata. Räniküla tänava maantee poolsed eluhooned on maanteele võrdlemisi lähedal ning selles lõigus kontrollitakse mürataset. Vajadusel nähakse ehitusprojektiga ette müra leevendavad meetmed. Lõplikud tulemused selguvad mürauringu valmides ning neid tutvustatakse, eeldatavasti käesoleva aasta suvel, maaomanikele KMH aruande avalikul väljapanekul. <u>Otsus:</u> Projekteerida müratõkked vastavalt mürauringu tulemustele.
7	Vanapapli tee 1 94901:005:1718 18.12.2022 01.02.2023	<u>18.12.2022 kiri:</u> Vastavalt saadud kirjale 01.12.2022 nr 8-1/21-002/27230-1, saadame Teile oma nägemuse ja ettepanekud. Kui meile sellel aastal esmakordselt 16.02 Villu Lükk kirja saatis, ei osanud me kuidagi ette kujutada et see projekteerimine meie jaoks võiks sellise kardinaalse pöörde võtta. Teavitame Teid, et Autokoolitus OÜ-le kuuluv kinnistu, katastrinumbriga: 94901:005:1718, aadressiga Vanapapli-1, Lemmatsi, Kambja vald, Tartumaa 61704, pindalaga 3494m ² on igapäevaselt kasutusel õppeväljakuna, praktikabaasina ja kinnitatud Transpordiameti eksamikeskuse poolt ametlikuks riikliku sõidueksami vastuvõtu platsiks. Lisan fotod: *** Kirjale oli lisatud foto Vanapapli tee 1 kinnistul, aia ääres parkivatest sõidukitest*** Õppeväljaku planeering on kooskõlastatud eelnevalt Ülenurme vallaga ja Maanteeametiga aastal 2010. Õppeväljakul oleme püüdnud parkida võimaluse korral siinamaani õpilaste, õpetajate ja eksamineerijate sõidukid, kuid vaatamata sellele on vahepeal mõned sõidukid vaja parkida ka aia taha. *** Kirjale oli lisatud foto Vanapapli tee 1 kinnistul, aia ääres parkivatest sõidukitest (värava juurest) *** *** Kirjale oli lisatud foto Vanapapli tee 1 kinnistul paiknevatest hoonetest ja hoonete taga parkivatest sõidukitest *** Selleks, et autokool saaks koolitada A-; B-; C-; D-; E- ja T- kategooria õpilasi ja eksamineerijad saaks platsil vastu võtta riiklikke sõidueksameid, peab õppeväljaku suurus olema minimaalselt 3000 m ² , lisaks hooned. See tähendab seda, et kõik	<u>Põhjendus/selgitus:</u> <u>1. Kogujatee asukoha muutmise ettepanek</u> Näki tee ja Lemmatsi–Leilovi kõrvalmaantee vaheline kogujatee on vajalik, sest projekteerimistingimustega kavandatakse Näki tee ristmiku sulgemine Jõhvi–Tartu–Valga maanteele. Kogujatee asukoht on projekteerimistingimuste eelnõus näidatud sellisena tulenevalt alljärgnevatest kaalutlustest: (1) See on lühim võimalik teekond Näki teelt Lemmatsi liiklussõlmeni. (2) Asukoht on kooskõlas kehtiva üldplaneeringuga. (3) Selle kogujatee asukohaga on ümbritsevad kinnistu omanikud pidanud arvestama tulenevalt üldplaneeringust ning piirkond on selle järgi juba arenenud. Näiteks on selle kogujatee asukohaga arvestatud Kraavi ja Lao kinnistute ning lähiala detailplaneeringu koostamisel. Lisaks asub kogujatee lõigul Vanapapli tee koridor (katastriüksusel 28301:001:0901), mida saab selle tee rajamiseks ära kasutada. (4) Kui kogujatee asub põhimaanteest kaugemal, annab see võimaluse juurdepääsude kavandamiseks mõlemal poole kogujateed asuvatele kinnistutele. See loob paremaid võimalusi piirkonna edasiseks arendamiseks. <u>2. Muud küsimused ja ettepanekud</u> Transpordiamet täpsustas koostöös projekteerijaga kavandatava kogujatee ja ristmiku võimalikku lahendust. Ristmiku piirkonnas on võimalik kogujatee ja ristmiku lahendus muuta kompaktsemaks ja kavandada selliselt, et see mõjutab vaid Vanapapli tee 1 kinnistu nurka. Juurdepääsud Vanapapli tee 1 kinnistule on võimalik jätta olemasolevatesse asukohtadesse kus paiknevad väravad ning kinnistu servas aia ääres olev parkimise võimalus on võimalik säilitada. Kavandatav lahendus võib aga mõjutada aia nurgas asuvat elektriposti ja aeda, sest sellesse kohta projekteeritakse ristmiku pöörderaadius ning kergliiklustee kuni teeületuskohani.

	<p>harjutused, mis tehakse väljakul, peavad olema märgistatud nii, et ükski sõiduk ei ohustaks ei kõrvalseisvaid- sõitvaid õpilasi ega sõidukeid. Õppeväljak on meil ümbritsetud aiaga ja krundile on sissesõidukoht (kooskõlastatud 2010 Maanteeametiga) ja värav on olemas aastast 2010.a.</p> <p>Õppeväljakul on neljas platsi nurgas elektripostid (maa seest veetud kaablid) prožektorite, videovalve, kiirte valvega. Aia sisse on paigaldatud valvekaabel kogu aia ulatuses.</p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud foto Vanapapli tee 1 kinnistul, aia ääres parkivatest sõidukitest, millelt on näha ka värav ja aia nurgas asuv elektripost ***</i></p> <p>Selleks, et minna plaanidega edasi, ootame Teilt konstruktiivset koostööd ja asjalikke ettepanekuid, kuidas saaks vajadusel ikkagi tee planeerida nii, et meie õppeväljakul jääks värav omale vanale kohale ja meie õppeväljakust (kinnistust) ei soovitaks jalakäijate tarbeks maad eraldada.</p> <p>Meie hetke mõtted kokkuvõtteks:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ettevõttel on õigustatud ootus, et tema omand on puutumatu; • Autokoolitus OÜ õppeväljak on kinnitatud Transpordiameti poolt ametlikuks riiklike sõidueksamite vastuvõtu platsiks; • Hilisemad planeeringud kehtestatakse tavaliselt arvestades olemasolevad võimalusi; • Nõuded Transpordiameti riiklikule sõidueksamiplatsile ei ole enam täidetud, kui muudatusi teha väljaku suuruses ja kui ohutust mitte silmas pidada; • Nõuded õppeväljakule T- kat. õpetamiseks ei oleks enam täidetud; • Teie välja pakutud väravate asukohad ei ole sobivad kinnistute kasutamisel. <p>Probleemiks on ka juba olemasolevad tehnorajatised (elekter, valve, kanal);</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kõrval oleva kinnistu 94901:005:1719 omanikud on vastu sellisele kinnistule juurdepääsuteede rajamise projektile; • Klientide parkimise probleemid seoses kergliiklusteega (hetkel oleme võimaldanud parkida oma territooriumil aga tulevikus soov korraldada parkimine aia taga); • Õppeväljaku kasutamise ohutus ei ole tagatud, kui värava asukohta muuta. <p>Kui Te aga leiate, et mitte kuidagi ei ole võimalik arvestada meie ettevõtte vajadusi, põhjendusi ja neid aluseks võtta, siis teeme ettepaneku rajada tee teise kohta. Märkisime ära kaardil musta joonega tee, mis võiks vähemate kulutustega saada rajatud, vajadusel ka koos kergliiklusteega nagu teisel pool teed:</p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud väljavõte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 3 – Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis, lõigus Lemmatsi–Leilovi kõrvalmaantee kuni Näki tee, millele on joonistatud ettepanek kogujatee viimiseks põhimaantee äärde ***</i></p> <p>Võttes aluseks tänast päeva ja vaadates kaarti, siis toon kokkuvõtteks välja ka meie põhjendused, miks peaks püüdma leida palju parema e. teise variandi tee ja kõnnitee rajamiseks:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Praegu ju puudub täielikult avalik huvi läbi soo ja korraliku metsa ehitada tee, mis ei vii kuhugi... ainult tupikusse ja sellel teel puudub ka otsene vajadus kergliiklustee järele. See tundub hetkel lausa raiskamisena. • Loomulikult ei oleks meil midagi ka selle vastu, et planeeriksime kergliiklustee meie kinnistust vastas tee poolele, ehk siis kinnistu 28301:001:0901 ette ja meie aia taha jääks siis võimalus rajada sõidukite parkimiskohad. Meil ei ole selle vastu olnud kunagi midagi, kui ka nende kliendid meie aia taga on parkinud. <p>01.02.2023 kiri:</p>	<p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ettepanekut, muuta Näki tee ja Lemmatsi–Leilovi kõrvalmaantee vahelise kogujatee asukoht põhimaantee äärde, mitte arvestada. 2. Korrigeerida projekteerimistingimuste lisa 3 „Tartu–Külitse lõigu eskiisjoonis“ ning näidata Vanapapli tee 1 kinnistu mahasõit sellesse asukohta, kus asub hetkel olemasolev mahasõit ja värav. <p>Korrigeerida projekteerimistingimuste lisa 3 „Tartu–Külitse lõigu eskiisjoonis“ ning näidata joonisel kompaktsem ristmiku lahendus.</p> <p>Projekteerimise käigus optimeerida ristmiku lahendust eesmärgiga võimalikult vähe minna Vanapapli tee 1 kinnistule. Kui aed ja/või valgustuspost jääb projektlahendusele ette, siis näha ette nende ümberehitamine.</p>
--	--	--

		<p>Täname, et leidsite aega meiega vestelda jaanuari kuus Ülenurme Gümnaasiumi saalis. Pidasin vajalikuks igaks juhuks ka kirjalikult teavitada, et Autokoolitus OÜ kinnistu, katastrinumbriga: 94901:005:1718, aadressiga Vanapapli-1, Lemmatsi, Kambja vald, Tartumaa 61704, pindalaga 3494m² sissesõidu värav peaks jääma kindlasti oma vanasse asukohta ja Autokoolitus OÜ ei saa kasutada kõrval krundi (Vanapapli-3) territooriumi enda õppeväljaku osana.</p> <p>Ja nagu mainisite, et vajalik on kohapeal ikkagi ära käia ja olukorda hinnata- siis olen vajadusel telefonitsi alati kättesaadav.</p>	
8	<p>Haaviku tee 18 28301:001:0197 Haaviku tee 26 94901:005:0874</p> <p>22.12.2022 09.01.2023</p>	<p><u>22.12.2022 e-kiri:</u> Kirjale on lisatud väljavõte jooniselt "Lisa 1 lisa 3 Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis" Külitse Haaviku tee ja Mutiku tänava piirkonnast.</p> <p>Märkisin sinna kaks lõiku mustade joontega, tähistatud numbritega 1 ja 2, mille kohta on küsimused:</p> <p>1) number 1 juures on tingmärkide järgi lilla värviga planeeritud jalg- ja jalgrattateed. Kas lugesin kaarti õigesti, ja kui nii, siis kas on otstarbekas, et planeeritud teel on sedavõrd palju täisnurkseid pöördeid?</p> <p>2) joon numbriga 2 - puudub jalgtee, kuid seda teed kasutaksid jalgsi liikujad planeeritavasse bussipeatusesse jõudmiseks. Miks pole planeeritud jalgteed? Lõik on küllaltki pikk, kus autode kiirused võivad kasvada ohtlikult suureks.</p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud väljavõte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 3 – Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis, Külitse piirkonnast, millel on küsimusi selgitatud ***</i></p> <p><u>09.01.2023 e-kiri:</u> Palun lahendada käesolevate projekteerimistingimustega Haaviku teelt (ja Mutiku tänavalt) jalakäijate otseligiipäas lähimasse teetunnelisse.</p> <p>Võimalik jalakäijate otsetee lahendus kaasas skeemil, kus see on märgitud musta joonega. Uus lisanduv jalakäijate teemaa vajadus märgitud seal paralleelsete joontega. Maaameti kaardilt nähtub, et selleks pole vajadust ka lisanduvalt maad võõrandada.</p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud väljavõte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 3 – Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis, Külitse piirkonnast, millel on näidatud maanteega paralleelne must joon alates kavandatavast jalgratta- ja jalgtee tunnelist kuni Haaviku tee 3 kinnistuni (katastritunnusega 94901:005:0145) ning sealt edasi paralleelselt Haaviku teega kuni Mutiku tänavani ***</i></p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud ortofoto Haaviku tee 2 kinnistuga (94901:001:0246) piirnevast lõigust, millel on näidatud mõõtjoon olemasoleva kraavi põhjast kui Haaviku teeni 4,51m ***</i></p>	<p><u>Transpordiamet vastas 22.12.2022 e-kirjaga:</u> <u>Saadat selgitused:</u> 1) Tingmärkide järgi on tegemist piirkonnas oleva detailplaneeringu alaga, mis on joonisele kantud informatiivselt. Käesolevate projekteerimistingimustega ei nähta selles kohas tegevusi ette. 2) Oleme arvestanud, et tegemist on teega, millel ei ole märkimisväärne jalakäijate ja sõidukite liiklussagedus. See tähendab, et sõidukid ja jalakäijad liiguvad samas liikumisruumis. Vajadusel saame näha projektiga ette liiklust rahustavaid meetmeid. Pealegi asub Külitse bussipeatus elamutest samal kaugusel või isegi lähemal kui Kose bussipeatus ning tõenäoliselt kasutatakse pigem Külitse peatust.</p> <p><u>Põhjendus/selgitus:</u> Ettepanekus nimetatud uue jalgtee ühenduse rajamine ei ole projekteerimistingimustega seatud eesmärkide saavutamiseks vajalik ning projekteerimistingimuste eelnõus kavandatava projektlahendusega ei halvendata ega likvideerita jalakäijate pääsu Haaviku tee ja Mutiku tn elamupiirkonnast Külitse bussipeatusesse.</p> <p>Praegusel hetkel kasutavad Haaviku tee ja Mutiku tn elamupiirkonna inimesed Külitse bussipeatusesse pääsemiseks Haaviku teed (kohalik tee nr 9490213) ning Tartu–Nõo projekteerimistingimustega kavandatava lahenduse kohaselt see tee säilib olemasolevas asukohas.</p> <p>Lisaks ei vasta tõele väide, et selle jalgteeühenduse rajamiseks ei ole vaja võõrandada lisamaad. Sellel lõigul laiendatakse olemasolev 1+1 sõidurajaga maantee 2+2 sõidurajaga maanteeks, mistõttu ei ole adekvaatne seda maavajadust hinnata olemasoleva situatsiooni (ortofoto) põhjal. Nimetatud jalgtee ühenduse rajamiseks on vaja lisamaad erakinnistutest.</p> <p><u>Otsus:</u> Ettepanekut, kavandada Tartu–Nõo lõigu projektiga uus jalgteeühendus Haaviku teelt alates Mutiku tn ristmikust kuni Külitse bussipeatuseni, mitte arvestada.</p>
9	<p>Vanapapli tee 3 94901:005:1719</p> <p>27.12.2022</p>	<p>Vastavalt Teie poolt saadetud kirjale 01.12.2022 nr 8-1/21-002/27230-1, otsustasime Teile kirjutada ja omapoolse soovi edastada.</p> <p>Teavitame Teid, et meile kuuluv kinnistu, katastrinumbriga: 94901:005:1719, aadressiga Vanapapli-3, Lemmatsi, Kambja vald, Tartumaa 61704, pindalaga 12501m² on valla planeeringu järgi ärimaa. Hetkel on kinnistu ümbritsetud aiaga ja krundil on 1 sissepääs (värav koos jalgvärvavaga), rajatud on parklaosa, kuid hoonestust veel ei ole. Meil on plaan see kinnistu poolitada ja seega vajame kinnistule katastrinumbriga: 94901:005:1719 kokku vähemalt kahte eraldi asetsevat juurdepääsuteed.</p> <p>Anname ka teada, et ei ole nõus Teile saadetud plaaniga, kus olete märkinud meie kuuluva kinnistu katastrinumbriga: 94901:005:1719 ja Autokoolitus OÜ kinnistu</p>	<p><u>Põhjendus/selgitus:</u> Uute täiendavate mahasõitude kavandamine ei ole projekteerimistingimustega seatud eesmärkide saavutamiseks vajalik ning projekteerimistingimuste eelnõus kavandatava projektlahendusega ei muudeta olemasolevat juurdepääsude olukorda.</p> <p>Juhul kui enne ehitusprojekti valmimist kinnistuomanik rajab ise endale uue juurdepääsu, siis tuleb ehitusprojekti koostamisel selle juurdepääsu olemasoluga arvestada, projekteerida situatsiooni kokku viimine selles asukohas ning säilitada mahasõidu eesmärgipärane toimimine.</p> <p><u>Otsus:</u></p>

		katastrinumbriga: 94901:005:1718 juurdepääsu teed ühiseks kinnistutele juurdepääsu teeks. Palume võtta arvesse meil hetkel kasutusel olev värav ja selle asukoht üheks ametilikuks kinnistule pääsemise teeks ja võimaldada veel üks juurdepääs lisaks nimetatule.	Korrigeerida projekteerimistingimuste lisa 3 „Tartu–Külitse lõigu eskiisjoonis“ ning näidata Vanapapli tee 3 kinnistu mahasõit sellesse asukohta, kus asub hetkel olemasolev mahasõit ja värav. Projekteerimise käigus selgitada välja reaalne situatsioon Vanapapli tee 3 kinnistu juures ning projekteerida lahendus sellisel, et see sobiks olemasolevasse situatsiooni. Uusi täiendavaid mahasõite Vanapapli tee 3 kinnistule (katastritunnusega 94901:005:1719) Tartu–Nõo projektiga mitte kavandada.
10	Haaviku tee 1 94901:005:0144 27.12.2022	projekt kätte saadud ning nagu aru saada, siis suuremaid muudatusi Haaviku tee 1 kinnistule ei kaasu. Seoses aga neljarealise tee ehitusega oleks soov jõuda lõpule Haaviku tee 1 ja 3 kinnistu äärde rajatud müratõkkeseina ehitusega. Sein on küll valmis, kuid ei anna mingisugust tulemust, kuna kinnistu Elva poolne külg on täielikult mürale avatud. Palun võtta eeskujult Tartu külje alla rajatud müratõkke, mis liigub nii piki maanteed, kui ka risti, ümbritsedes kinnistut.	Põhjendus/selgitus: Projekteerimistingimuste eelnõu punkti 5.6.1 kohaselt tuleb kontrollida olemasolevate müraseinte korral, kas piirkiiruse suurendamine põhimaanteel muudab müraolukorda müraseina taga olevatel kinnistutel. Põhjendatud juhul näha ette müraseinte ümberehitus, eesmärgiga taastada nõuetekohane müraolukord müraseina taga. Seega, projekteerimistingimuste eelnõu ei välista ehitusprojekti koostamisel Haaviku tee 1 kinnistu omaniku ettepanekutega arvestamist. Otsus: Ehitusprojekti koostamisel lähtuda mürauringu tulemustest.
11	Tiigrisilma tn 7 94901:005:0010 09.01.2023	Tahtsin lihtsalt avaldada toetust uuele teeprojektile Tartu-Valga mnt lõigul. Kuna elame Tiigrisilma tänaval (nr 3,5 ja 7) juba 20 aastat ja näeme mis toimub antud tänaval liikluses, siis kindlalt toetame uue projekti elluviimist. Kirjutan sellest seetõttu et Räni külaselts on mulle tundub antud projekti raames vastu sulgeda ristmik Tiigrisilma ja Valga mnt-l. Liikluse ohjeldamatu kiirus ja tihedus on ajale jalgu jäänud.	Otsus: Projekteerimistingimuste eelnõud mitte muuta. Näha ette Tiigrisilma tänava ristmiku sulgemine autodele.
12	Lennuvälja tee 13 94901:005:0994 Lennuvälja tee 15 94901:005:0995 17.01.2023	Oleme tutvunud esialgse projektiga. Meie jaoks probleemsed kohad on: 1. Maantee poolitas niigi Külitse aleviku pooleks. Nüüd ei ole võimalik omavahel üldse kogukonnal kokku saada. 2. Külitses avatakse kevadel uus Coopi toidupood (meist jääb pood 500m kaugusele). Kui praegu oleks poes käik edasi-tagasi umbes 1km, siis maantee valmides oleks vahemaa edasi-tagasi umbes 15km. See on absurdne! 3. Jääb mulje, et inimesed kes elavad Tartu-Nõo vahelise lõigu vahetus läheduses surutakse maanteelt ära kogujateedele ja see maantee on oluliselt vähemal määral kohalikele elanikele kasutamiseks. Tekib küsimus, kes seda teed siis kasutab? Kas maantee ehitatakse ainult läbivale transiidile? 4. Miks peab aleviku sees olema kiirus 110km/h, mis takistab aleviku sisese lõigu kiirust hoopis alandada, et ka kohalikud saaksid maanteed kasutada ja seega teest kasusaajate hulk suureneks oluliselt? 5. Miks see maantee peab olema suuremate piirangutega, kui Tartu-Võru maantee Tartu-Ülenurme lõik? 6. Kui plaanitavat veokiparklat nihutada pole võimalik, siis miks ei ühildata seda Lannuvälja tee pealesõiduga? Oluliselt paremad lahendused on: 1. Elementaarne oleks, et säiliksid pärikätt maanteele peale- ja mahasõidud. 2. Lennuvälja tee mahasõidu saab lahendada näiteks, kui Tartu poolt Valga poole liikudes Külitse Coopi poe juurest maanteelt maha sõita, poe tagant kasutades vana Valga mnt lõiku pidi edasi liikuda ja siis maantee alt otse Lennuvälja teele, mis võib jääda ka ainult kohalike elanike teenindamiseks. See poe kompleks (toidupood, apteek, pakiautomaadid jne.) on kohalike elanike poolt väga oodatud. Igasugune liikluse	Põhjendus/selgitus: Riigiteede liikide määruse §1 lg 2 kohaselt ühendab põhimaantee pealinna teiste suurte linnadega, neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteedõlmede ja piirpunktidega. Määruse definitsiooni kohaselt on põhimaantee 3 (E264) Jõhvi–Tartu–Valga peamine funktsioon Tartu–Nõo lõigul Tartu linna ühendamise Valga piirpunktiga. Jõhvi–Tartu–Valga maantee on ühtlasi ka üle-Euroopalisel transpordivõrgustikku kuuluv maantee, mille üheks eesmärgiks on võimaldada pikemate vahemaa (s.h. riikide vaheliste) kiiremat ja ohutumalt läbimist. Arvestades põhimaantee funktsiooni, Tartu–Nõo lõigu liiklusedust, transiitliikluse osakaalu ja piirkonna asustustihedust on Tartu–Külitse lõigule kavandatud piirkiirus 100km/h ning Külitse–Nõo lõigule piirkiirus 110km/h. Tihedamalt asustatud Tartu–Külitse lõigul on kavandatud võrreldes ülejäänud lõiguga madalam piirkiirus ning see on kooskõlas tavapäraste lahendustega põhimagistraalidel suuremate linnade lähialadel. Põhimaantee marsruudile jäävate küladega ja alevike ühendamiseks kavandatakse Tartu–Nõo projektiga liiklussõlmed ja põhimaanteega paralleelne teedevõrk, millel on väiksemad kiirused ja liiklusedust ning mis vastavad Riigiteede liikide määruse kohaselt kõrvalmaantee või ühendustee funktsioonile. Riigiteede liikide määruse §1 lg 4 kohaselt ühendab kõrvalmaantee linnu alevite ja alevikega, alevite ja alevike omavahel või küladega ning neid kõiki põhi- ja tugimaanteedega. Riigiteede liikide määruse §1 lg 5 kohaselt on ühendustee liikluse kogumiseks või liiklusvoogude kanaliseerimiseks, samuti teede ristumisala sujuvaks ja ohutuks toimimiseks rajatud kogujatee, juurdepääsutee, ramp või muu sarnane tee. Kiiruse alandamine ja/või täiendavate ristmike rajamine põhimaanteele vähendaks oluliselt põhimaantee funktsiooni ning ei vastaks keskmise liikleja ootustele.

	<p>eemale suunamine lämmatab kohalikele hädavajalike teenuste tarbimist (apteek, kauplus, raamatukogu, kogukonna poolt ühised kasutatavad alad).</p> <p>3. Teise võimalusena saab mahasõidu järel teha jalakäijate tunneliga koos ka ühise autode tunneli (nt. kõrguse piiranguga).</p> <p>4. Tartu poolse pealesõidu saab lahendada, kui Lennuvälja tee ja plaanitava veokiparkla vahele ehitada kergliiklusteedega paralleelselt juurdepääsutee. Kui veokid ja maaliinibussid saavad pealesidurea, miks ei võiks sellega liituda sõiduaudod (kasvõi ainult kohalikud nt. kasutades vajadusel erinevaid piirangumeetmeid).</p> <p>Kõik head Lennuvälja tee 13-1, Lennuvälja tee 13-2, Lennuvälja tee 15, Kaselehe tee 2, Kaselehe tee 4 nimel.</p>	<p>1. Maanteede projekteerimisel tuleb lähtuda Projekteerimisnormidest ja Ristmike juhendist, mis muuhulgas seavad nõuded ristmike omavahelisele kaugusele. Need nõuded on sõltuvad tee funktsioonist ja liiklussagedusest. Sellest on projekteerimistingimuste eelnõu koostamisel ka lähtutud. Olemasolevad ristmikud on nähtud ette sulgeda liiklusohutuse kaalutlustel – Transpordiamet siinjuures arvestab, et liiklusohutus on tagatud vaid siis kui kavandatav projektlahendus on kooskõlas normide ja nõuetega.</p> <p>2. ja 3. Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekut ja otsustas kavandada sõiduaudode tunneli, mis ühendab Lennuvälja teed Kiigemäe teega, et parandada Külitse aleviku sisest liikuvust ja vähendada maantee poolt tekitatavat barjääriefekti.</p> <p>4. Transpordiamet kaalus Lennuvälja teelt parempöördega pealesõidu kavandamist Tartu poole. Kavandatavat lahendust kõnealuses asukohas mõjutab käesolevas menetluses tehtud otsus muuta projekteerimistingimuste eelnõud ja kavandada Lennuvälja tee ja Kiigemäe tee vahele sõiduaudode tunnel, et parandada Külitse aleviku sisest liikuvust ja vähendada maantee poolt tekitatavat barjääriefekti.</p> <p>Selleks, et oleks võimalik kavandada nii sõiduaudode tunnel põhimaantee alla kui ka maanteele pealesõit, tuleb projektiga kavandada sõiduaudode tunnelit ja maanteele pealesõitu omavahel ühendav ramp, et viia erinevad teed omavahel kõrguslikult kokku. Lisaks tuleb sellesse piirkonda kavandada ristmik, et ühendada omavahel ära tunnelisse minev tee, ramp ja Lennuvälja tee. Teisisõnu, tuleks sellesse asukohta kavandada osaline liiklussõlm.</p> <p>Liiklussõlme kavandamine Lennuvälja tee ristmikule ei ole kooskõlas Projekteerimisnormide punktiga 5.1. (2), mille kohaselt ei tohi eritasandiliste ristmike omavaheline kaugus I klassi maanteedel linnalähivööndis olla väiksem kui 3 kilomeetrit. Kavandatava Lemmatsi ja Külitse liiklussõlme omavaheline kaugus on linnulennult ligikaudu 3,6 kilomeetrit – seega Projekteerimisnormide kohaselt ei ole sinna vahele täiendava liiklussõlme rajamine liiklusohutuse kaalutlustel võimalik.</p> <p>Lennuvälja tee ristmikule liiklussõlme rajamiseks puudub ka tehniline ja majanduslik põhjendus, sest sellesse piirkonda kavandatakse juba Külitse liiklussõlm, kuhu ühendatakse ühelt poolt Lennuvälja tee ning teiselt poolt Külitse–Haage ja Soosilla–Nõgiaru kõrvalmaanteed. Külitse aedlinna elanikud saavad Tartu suunas liikuda mööda Jõhvi–Tartu–Valga maantee äärde kavandatavat kogujateed. Haaviku tee ja Mutiku tn elamupiirkond ühendatakse otse Külitse liiklussõlme uue kavandatava läbimurde kaudu. Täsvere küla elanikel on võimalus liigelda läbi Külitse liiklussõlme või kasutada Võru maanteed Tartusse sõitmiseks – sealjuures parempöördega pealesõit ei vähendaks teepikkust Tartust tagasisõidul, tagasi sõitmiseks tuleks ikkagi sõita Külitse liiklussõlme kaudu. Laane küla elanikud saavad kasutada aga kohalikke teid (9490103 – Näki tee; 9490101 – Kaselehe tee; 9490099 – Väikenäki tee), lisaks Lennuvälja teele ja Külitse liiklussõlmele. Lisaks pakub täiendavaid liikumisvõimalusi Lennuvälja tee ja Kiigemäe tee vahele kavandatav sõiduaudode tunnel, mis võimaldab Täsvere ja Laane küla elanikel Tartusse sõitmiseks kasutada ka teisele poole Jõhvi–Tartu–Valga maanteed kavandatavat kogujateed.</p> <p>Veoaudode parkla on otsustatud menetluse käigus viia teise sobivamasse asukohta, tulenevalt maakasutusest, funktsionaalsusest ja tehnilistest põhjustest.</p> <p>Otsus:</p> <p>1. Täiendavaid ristmikke Tartu–Nõo lõigu projektiga põhimaanteele mitte kavandada.</p> <p>2. ja 3. Muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning näha ette sõiduaudode tunneli rajamine Lennuvälja tee ja Kiigemäe tee vahele. Tunneli kavandatav kõrgusgabariit on 3,5m.</p>
--	--	---

			4. Ettepanekut, kavandada Lennuvälja teelt parempöördega pealesõit Tartu suunas, mitte arvestada.
13	Vanapagana tn 23 94901:005:1192 17.01.2023	<p>Teeks ettepaneku riigitee nr 3 Jõhvi-Tartu-Valga km 138,4-152 asuva Tartu-Nõo lõigu ümberehituse projekti raames lahendada ka Kavalantsu -Tee L2 (94901:005:1200) ühendus planeeritud maanteega, mis tagaks kogu selle asumi ohutu ja mõistliku ligipääsu kavandatud maanteele.</p> <p>Selleks sobiks väga hästi Kavalantsu-tee L2 (94901:005:1200) ühendada Tõnu kinnistule (94901:001:0543) planeeritud ringteega või enne ringteed sellelt eraldi maha/peale sõiduga. Lahendada ka kavandatud bussipeatusest kergliiklustee kuni Kavalantsu -Tee L2-ni, et oleks tagatud liiklusohutus ka jalakäiatele ja oleks tagatud ühistranspordi mõistlik/ohutu ühendus antud asumiga.</p>	<p>Põhjendus/selgitus: Ettepanekus nimetatud uue juurdepääsutee rajamine ei ole projekteerimistingimustega seatud eesmärkide saavutamiseks vajalik ning projekteerimistingimuste eelnõus kavandatava projektlahendusega ei muudeta juurdepääsu asukohta avalikult kasutatavalt riigiteelt Kaval-Antsu teele (kohalik tee nr 9490352).</p> <p>Juhul kui seda ühendust peetakse siiski vajalikuks, on kohalikul omavalitsusel võimalus see sinna kavandada ning viia läbi selle ühenduse rajamiseks vajaminevad toimingud (detailplaneering või projekteerimistingimused, kohalike elanike kaasamine, maa omandamine, jne). Samuti on kohalikul omavalitsusel soovi korral võimalus teha koostööd Transpordiametiga ning realiseerida see ühendus oma finantseerimisel siis kui viiakse ellu Tartu–Nõo lõigu ümberehitus.</p> <p>Otsus: Ettepanekut, kavandada Tartu–Nõo projektiga uus ühendus Lemmatsi liiklussõlme piirkonnast Kaval-Antsu teele (kohalik tee nr 9490352), mitte arvestada.</p>
14	Metsamaa 94901:005:0109 Viirpuu tn 7 94901:005:0707 17.01.2023	<p>Olen Tartu-Nõo lõigu ümberehitamise projekteerimistingimustega põhimõtteliselt nõus kuid juhin tähelepanu, et sellele kinnistule (94901:005:0109) projekteeritav teelõik võiks maksimaalselt ära kasutada riigile kuuluvat maad (28301:001:0954) ja minimaalselt minule kuuluvat maad. Võrdse kohtlemise printsiibi alusel võiks kasutada võrdses mahus ka kõrval olevaid krunte.</p> <p>Lähitulevikus on plaanis ka 94901:005:0109 krunt jagada kaheks võrdseks osaks, sooviks seetõttu ka kahte mahasõitu loodavatele kruntidele.</p> <p>Kuna ise elan sellel 94901:005:0707 krundil ja minu krundi vasta ehitatakse juurdepääsutee 28301:001:0054 krundile, mille tulemusena liikluskoormus Viirpuu tänaval suureneb siis oleks kindlasti vaja ka Viirpuu tänava rekonstrueerimine Elva maanteest kuni Viirpuu ja Ränirahnu tee ristmikuni. Me ei soovi, et liikluskoormus Viirpuu tänaval oluliselt suureneks, seega võiks rekonstrueerida ka Leilovi tee Elva maanteest kuni Viljandi maanteeni.</p>	<p>Põhjendus/selgitus: Transpordiamet otsustas korrigeerida/täpsustada kavandatava kogujatee asukohta, et see kasutaks ära võrdsemalt teega piirnevaid maaüksuseid, säilitaks võimalikult palju Riia mnt 196 kinnistul (katastritunnusega 94901:005:0240) kasvavat metsa ning kasutaks ära maksimaalselt sihtotstarbeta maatükk (katastritunnusega 28301:001:0954) mille omandi ulatus on käesoleval hetkel väljaselgitamisel.</p> <p>Mahasõitude projekteerimine Metsamaa kinnistule (katastritunnusega 94901:005:0109) ei ole Tartu–Nõo projekti eesmärke silmas pidades vajalik. Projekteerimistingimuste eelnõu punkti 5.2.5 kohaselt kavandatakse juurdepääsud kinnistutele juhul kui projekti tulemusena kaob kinnistule või kinnistu osale juurdepääs. Projekteerimistingimuste eelnõu kohase projektlahendusega ei kaotata ega halvendata juurdepääsuvõimalusi Metsamaa kinnistule, mistõttu uute mahasõitude projekteerimine ei ole põhjendatud. Uute mahasõitude/juurdepääsude rajamine on erakinnistuga seotud arendustegevus ning nende mahasõitude/juurdepääsude täpsem asukoht ja tehniline lahendus sõltuvad sellest, millist tegevust kinnistule kavandatakse – seega ei saa Transpordiamet, kui erakinnistu arendamisest mitte huvitatud osapool, neid ei projekteerida ega ehitada.</p> <p>Mahasõitude rajamise võimalus on aga maaomanikul vastavalt teeomaniku poolt seatud tingimustele. Kavandatava kogujatee peamine eesmärk on võimaldada avalikult kasutatavalt teelt juurdepääse ümbritsevatele kinnistutele, mis parandab võimalusi piirnevaid kinnistuid arendada.</p> <p>Viirpuu tänava rekonstrueerimine Tartu–Nõo lõigu projektist tulenevalt ei ole Transpordiameti hinnangul vajalik, sest tegemist on olemasoleva tänavaga mis on avalikult kasutatav. Kassisilma ja Tiigrisilma tänavate lähedusse kavandatakse Lemmatsi liiklussõlm, mis ühendab Räni aleviku Jõhvi–Tartu–Valga maanteega ning mida suur osa sellest piirkonnast ka juurdepääsuna tõenäoliselt kasutama hakkab. Viirpuu tänava rekonstrueerimine on eelkõige vajalik tulenevalt selle tee halvast seisukorrast ning piirkonna arengust, mida kinnitab ka menetluses Kambja valla poolt 01.02.2023 kirjas nr 4-1/13-21-1 öeldud seisukoht: „<i>Piirkonda on planeeritud lähiaastatel korruselamute kvartali püstitamine ning pidevalt toimub ka pereelamute ja ärikinnisvara lisandumine, lisaks kavandatakse piirkonda kaks lasteaeda. Need nõuavad Viirpuu tänava ühenduse väljaehitamist enne Tartu-Valga maantee ümberehitustöödega edasiminekut</i>“. Kohalike teede korrashoid ja arendamine on aga kohaliku</p>

			<p>omavalitsuse ülesanne ning selleks saab tingimusi anda kohalik omavalitsus. Viirpuu tänava olukord tahab sekkumist sõltumata Tartu–Nõo lõigu projekti arengutest.</p> <p>Siinjuures on Transpordiamet avatud koostööks Kambja vallaga. Kui Tartu–Nõo lõik jõuab ehituse etapini ning Viirpuu tänav on endiselt halvas seisukorras, siis on võimalik Kambja vallal Transpordiametile teha ettepanek objektide ühiseks realiseerimiseks, et vähendada tee-ehitamise ühikhindu ja seeläbi alandada Viirpuu tänava rekonstrueerimise maksumust.</p> <p>Lemmatsi–Leilovi tee rekonstrueerimine pole projekteerimistingimustega seatud eesmärkide saavutamiseks vajalik ning see pole projekteerimistingimuste ese. Selle tee rekonstrueerimise vajadus sõltub selle tee seisukorrast, ta asub Transpordiameti riigiteede rekonstrueerimise pingereas ning ei ole seotud Tartu–Nõo lõigu projekti arengutega.</p> <p>Otsus: Korrigeerida projekteerimistingimuste lisa 3 „Tartu–Külitse lõigu eskiisjoonis“ ning muuta Tõrvandi–Lemmatsi kõrvalmaantee (riigitee nr 22129) ja Näki tee (kohalik tee nr 9490103) vahelise kogujatee asukohta.</p> <p>Ettepanekut, projekteerida Metsamaa kinnistule (katastritunnusega 94901:005:0109) kaks uut mahasõitu, mitte arvestada.</p> <p>Ettepanekut, rekonstrueerida Tartu–Nõo projektiga Viirpuu tänav, mitte arvestada.</p> <p>Ettepanekut, rekonstrueerida Tartu–Nõo projektiga Lemmatsi–Leilovi maantee kuni Viljandi maanteeni, mitte arvestada.</p>
15	Söödi 94901:005:0506 18.01.2023 31.01.2023	<p><u>18.01.2023 kiri:</u></p> <p>Käesolevaga esitab OÜ Lausmaa (reg. nr. 16101269) põhjendatud ettepaneku korrigeerida riigitee nr 3 Jõhvi-Tartu-Valga km 138,4-152 asuva Tartu-Nõo lõigu ümberehitamise projekti võrreldes projekteerimistingimuste eelnõus esitatuga.</p> <p>1. Ettepanekud "Lisa 1 mahasõidud kogujateelt" toodud joonisel näidatud lahenduste osas</p> <p>Projekteerimistingimuste raames on kavandatud rajada Söödi katastriüksust 94901:005:0506 läbiv tee kogujateelt Kannikese katastriüksusele 94901:005:0024. Kavandatud teelõik on Lisas 1 toodud joonisel märgitud numbriga 1.</p> <p>Kavandatud teelõik numbriga 1 on rajatud alljärgnevate katastriüksuste huvides, tagamaks otseselt või kaudselt (läbi teiste kinnistute) neile juurdepääsu kogujateelt: Kannikese katastriüksus 94901:005:0024; Pargi katastriüksus 28301:001:1207; Sireli katastriüksus 94901:005:0106; Tulbi katastriüksus 94901:005:0107.</p> <p>1.1. Juhime tähelepanu, et eelnõus toodud kujul tagab tee otsese juurdepääsu üksnes Kannikese ja Pargi katastriüksusele ning Sireli ja Tulbi kinnistutele pääsemiseks on vaja läbida Kannikese ja/või Pargi kinnistuid.</p> <p>1.2. Hoolimata sellest, et tee rajatakse eeltoodud 4 kinnistu huvides, on see planeeritud Söödi katastriüksusele, koormates seega ebaproportsionaalselt Söödi kinnistut, kellel kõnealuse tee järele vajadus täielikult puudub. Tee asukoha määramisel tuleb eelistada kinnistuid, kelle huvides kõnealust teed vaja on. Ka õiguspraktikas kehtib seisukoht, et ligipääsu avalikult kasutatavale teele ei rajata üle kolmanda isiku kinnistu, kui ligipääsu vajavatele kinnistutele on võimalik rajada ligipääs üle nende enda kinnistu(te). Kolmanda isiku kinnistu kaudu määratakse ligipääs üksnes erandlikel asjaoludel, kui muu võimalus ligipääsu saamiseks puudub. Tee rajamine planeeritud kujul ei võimalda</p>	<p>Põhjendus/selgitus:</p> <p>1. Juurdepääsutee Pargi, Kannikese, Sireli ja Tulbi kinnistule on kavandatud läbi Söödi kinnistu seetõttu, et vältida läbi hoovide tee rajamist. Söödi kinnistul on põld, kus hoove pole ning seetõttu see ei tekita elanikele nii suurt häiringut. Oleme nõus aga lahenduse üle vaatama ja otsima projekteerimise käigus teistsuguseid alternatiive. Leidsime, et eelistatud lahendusena võiks juurdepääsutee kulgeda läbi Pargi kinnistu, kõrvalhoonete tagant kust pääseb praegusel hetkel ka Pargi kinnistul asuvale põllule. Alternatiivina kaaluda tee projekteerimist Söödi kinnistu ja Pargi kinnistu omavahelise piiri lähedale säilitades võimalusel kõrghaljastust.</p> <p>2. Räni-Raudtee tee ja Tõrvandi–Lemmatsi kõrvalmaantee vaheline kogujatee on kavandatud kehtivas üldplaneeringus näidatud asukohta. Selle tee asukohaga on ümbritsevad kinnistu omanikud pidanud arvestama tulenevalt üldplaneeringust. Ettepanekus nimetatud asukoha muudatus viib kogujatee muuhulgas Põidla kinnistul (katastritunnusega 28301:001:0477) asuva eluhoone vahetusse lähedusse ja põhjustab maaomanikule suuremat riivet, mida on üldplaneeringu kohase lahendusega võimalik vältida.</p> <p>4. Paju tänava pikendamine Laseri tänavani on projekteerimistingimuste eelnõu lisa 3 „Tartu–Külitse lõigu eskiisjoonisele“ kantud perspektiivsena. See tähendab, et see on joonisel vaid informatiivsena ja selle rajamiseks Tartu–Nõo lõigu projekteerimistingimused alust ei anna. Tegemist on võimaliku ühendusteega, mis võib tekkida sinna siis kui piirkond areneb. Ei ole välistatud, et ühendust joonisel näidatud asukohta ei tekigi, vaid vajalik ühendus luuakse kusagilt teist kaudu. Selle tee kavandamine aga väljub Tartu–Nõo lõigu projekteerimistingimustega seatud eesmärkidest ning sõltub sellest kuidas hakkab piirkond tulevikus arenema. Praegusel hetkel on tegemist äärmiselt hõredalt asustatud piirkonnaga ning projekteerimistingimustega tagatakse piirkonnale ühendus põhimaanteega läbi kavandatava Lemmatsi liiklussõlme.</p> <p>Otsus: 1. Korrigeerida projekteerimistingimuste lisa 3 „Tartu–Külitse lõigu eskiisjoonis“ ning näidata juurdepääsutee Pargi, Kannikese, Sireli ja Tulbi kinnistule läbi Pargi kinnistu (katastritunnusega</p>

	<p>Söödi kinnistu omanikul kasutada plaanide kohaselt tee ehituse alust maad. Lisaks selle jagab planeeritud kujul tee ehitus Söödi kinnistu looduses teega eraldatud osadeks ning tekitab olukorra, kus planeeritud tee ja Pargi kinnistu vahele jääv ala muutub Söödi kinnistust sisuliselt kasutuskõlbmatuks oma väiksuse ja asetuse tõttu. Seega tuleb antud juhul eelistada tee rajamist üle teest huvitatud kinnistu(te). Vastasel juhul riivatakse õigustamatult Söödi kinnistu omaniku õigusi.</p> <p><u>1.3. Käesolevaga pakume välja käsitletud teele alternatiivse asukoha, mis on Lisas 1 toodud joonisel joonistatud tähistatud sinise joonega ja märgitud numbriga 2 ning paiknedes osalt Pargi kinnistul ning osalt Pargi kinnistu ja Tulbi kinnistu piiril. Sellise lahenduse puhul on arvestatud alljärgnevate asjaoludega:</u></p> <p>1.3.1. Tee ei ole pikem võrreldes eelnõus algselt toodud teega</p> <p>1.3.2. Tee võimaldab otsese juurdepääsu kõigile alljärgnevale neljale katastriüksusele: Kannikese katastriüksus 94901:005:0024 Pargi katastriüksus 28301:001:1207 Sireli katastriüksus 94901:005:0106 Tulbi katastriüksus 94901:005:0107</p> <p>1.3.3. Tee jääb paiknema nendele kinnistutele, kelle huvides see rajatakse ning ei jää koormama ebaproportsionaalselt Söödi kinnistut.</p> <p>1.4. Juhul kui selgub, et mingil põhjusel ei osutu punktis 1.3. pakutud lahenduse kasutamine võimalikuks, pakume teise alternatiivina välja tee asukoha, mis on Lisas 1 toodud joonisel joonistatud tähistatud kollase joonega ja märgitud numbriga 3, Pargi kinnistu ja Söödi kinnistu piiril. Selline lahendus ei ole küll eelistatum kui punktis 1.3. toodud lahendus, kuid on kindlasti eelistatum kui eelnõus algselt toodud tee asukoht.</p> <p>2. Ettepanekud "Lisa 2 kogujatee muudatus" toodud joonisel näidatud lahenduste osas.</p> <p>Projekteerimistingimuste raames on kogujatee (Lisas 2 tähistatud numbriga 1) ristumiskohaks Räni-Raudtee teega määratud paik, mis jääb ligikaudu 120 meetri kaugusele Räni-Raudtee ja Paju tänava ristumiskohast.</p> <p>Paju tänava ja Laseri tänava kaudu aga on kõnealuse kogujatee jaoks olemas potentsiaal ühenduda lühimat trajektoori pidi Riia maanteega Tartu linnas.</p> <p>2.1. Meie hinnangul on eelnõus toodud lahendus liigselt liiklusohutlik ning tee läbilaskevõimet vähendav võrreldes võimaliku alternatiiviga.</p> <p>2.2. Käesolevaga pakume välja kogujatee kõnealusele lõigule alternatiivse asukoha, mis on Lisas 2 toodud joonisel joonistatud tähistatud sinise joonega ja märgitud numbriga 2.</p> <p>2.2.1. Pakutud lahendus võimaldab vähendada Räni-Raudtee tänava ristmike ühe võrra</p> <p>2.2.2. Pakutud lahendus võimaldab kogujateest ja Paju teest kujundada välja ühe sirge tee, millele on potentsiaali saada põhilise liiklemissuunaga teeks .</p> <p>2.2.3. Pakutud lahendus suurendab liiklusohutust.</p> <p>2.2.4. Alternatiivse lahendusega pakutava ristmiku asumine 120 meetrit eelnõus pakutavast asukohast 120 meetrit Riia maantee poole ei avalda arvestatavat mõju teekonna pikenemise osas ristmikust raudtee poole jäävate kasutajate jaoks, eriti kui seda võrrelda liilusohutusest saadava eelisega.</p>	<p>28301:001:1207). Juhul kui selle juurdepääsutee kavandamisel tekib takistus, siis kaaluda juurdepääsutee kavandamist Söödi ja Pargi kinnistute piiri lähedale, et võimalikult vähe koormata Söödi kinnistut.</p> <p>2. Ettepanekut, muuta Räni-Raudtee tee ja Tõrvandi–Lemmatsi kõrvalmaantee vahelise kogujatee asukohta, mitte arvestada.</p> <p>4. Ettepanekut, kavandada Paju tänava pikendamine kuni Laseri tänavani, mitte arvestada.</p>
--	---	--

	<p>Tulenevalt eeltoodust, palume riigitee nr 3 Jõhvi-Tartu-Valga km 138,4-152 asuva Tartu-Nõo lõigu ümberehitamise projekteerimistingimuste eelnõu raames korrigeerida projekti arvestades käesolevaid ettepanekuid.</p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud väljavõtte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 3 – Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis, Söödi kinnistu osas, millele on joonistatud ettepanekud juurdepääsu rajamiseks Kannikese, Sireli, Tulbi ja Pargi kinnistutele. Eelistatud variant (2) läbi Pargi kinnistu ning vähem eelistatud variant (3) Pargi ja Söödi kinnistute piirile ***</i></p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud väljavõtte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 3 – Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis, millele on joonistatud ettepanek Räni-Raudtee tee ja Tõrvandi–Lemmatsi kõrvalmaantee vahelise kogujatee asukoha muutmiseks ***</i></p> <p><u>31.01.2023 kiri:</u> Käesolevaga esitab OÜ Lausmaa (reg. nr. 16101269) põhjendatud ettepaneku korrigeerida riigitee nr 3 Jõhvi-Tartu-Valga km 138,4-152 asuva Tartu-Nõo lõigu ümberehitamise projekti võrreldes projekteerimistingimuste eelnõus esitatuga.</p> <p>Käesoleval hetkel on kõigil Räni-Raudtee tee (28301:001:0946) kasutajatel otse väljapääs Riia maanteele.</p> <p>1. Projekteerimistingimustega plaanitakse:</p> <p>1.1 likvideerida Räni-Raudtee tee ristmik Riia maanteeaga; ja 1.2 suunata kogu Räni-Raudtee tee liiklus, mis on seotud Riia maanteeaga, kogujatee kaudu Linnaveere tee ja Riia maantee liiklussõlme.</p> <p>2. Meie hinnangul ei ole projekteerimistingimustes arvestatud piisavalt järgmiste oluliste asjaoludega:</p> <p>2.1 tulenevalt kehtivast valla üldplaneeringust ning vastuvõetud ja menetlusel olevatest detailplaneeringutest selles piirkonnas, suureneb Räni-Raudtee tee liiklus lähimatel aastatel suurel määral; 2.2 tõenäoliselt on valdav osa Räni-Raudtee tee liiklusest Riia maantee ristumisel suunatud Tartu linna poole mitte Elva linna poole; 2.3 värskest on välja ehitatud Optika tee, Aardla tee, Laseri tee ning Riia maantee suure läbilaskevõimega liiklussõlm; 2.4 Räni-Raudtee tee ning Laseri tee vahelisel alal on praeguseks olemas kaks transpordimaa sihtotstarbega katastriüksust (Paju tänav 94901:001:0340 ja Laseri tänav T3 79501:002:0521) kogupikkusega 410 meetrit. Nende katastriüksuste vahele jääva transpordimaa sihtotstarbete lõigu pikkuseks on täna ligikaudu 430 meetrit.</p> <p>3. Projekteerimistingimuste raames esitatud planeeritaval lahendusel on järgmised puudused:</p> <p>3.1. planeeritav lahendus pikendab Räni-Raudtee tee kasutajatele suundumist Tartu linna poolsesse suunda rohkem kui 2 kilomeetri võrra; 3.2. planeeritav lahendus suurendab väga oluliselt liikluskoormust Räni-Raudtee tee ja Linnaveere tee vahele planeeritaval kogujateel; 3.3. Planeeritav lahendus suurendab oluliselt liikluskoormust Linnaveere tee/Riia maantee liiklussõlme ja Tartu linna vahelisel Riia maantee lõigul, mis on niigi projekteeritava ala kõige suurema liiklustihedusega teelõik.</p> <p>4. OÜ Lausmaa teeb ettepaneku rajada lisaks Räni-Raudtee tee ja Linnaveere tee vahele planeeritavale kogujateele veel kogujatee ka Räni-Raudtee tee ja</p>	
--	--	--

		<p>Laseri tee vahele, kuhu praegu on joonisele välja toodud vaid perspektiivse tee ala. Lisatee rajamine on vajalik järgmistel põhjustel:</p> <p>4.1. see vähendab liikluskoormust Linnaveere tee/Riia maantee liiklussõlmel ning Linnaveere tee/Riia maantee liiklussõlme ja Tartu linna vahelisel Riia maantee lõigul;</p> <p>4.2. see vähendab liikluskoormust Räni-Raudtee tee ja Linnaveere tee vahelisel kogujateel, hajutades seda Räni-Raudtee tee ja Linnaveere tee vahelise kogujatee ning Räni-Raudtee tee ja Laseri tee vahelise kogujatee vahel;</p> <p>4.3. see suurendab liikluse turvalisust, vähendab ökoloogilist jalajälge ja majanduslikke kulusid liiklejatele, kelle teekond väheneb iga reisi puhul 2 kilomeetri võrra ning on optimaalsem kasutus juba rajatud tee lahendustele.</p> <p>Osundame, et selline lahendus ei suurendaks liikluskoormust Optika tee, Aardla tee, Laseri tee ning Riia maantee liiklussõlmel, kuna kõik seda liiklussõlme läbivad sõidukid, kes liiguvad liiklussõlmel tulenevalt Laseri tänava ja linnaveere tee vahelisest kogujateest, liiguksid kõnealusesse liiklussõlme Riia maanteed pidi niikuinii, aga läbiksid praeguse lahenduse korral veel ka Linnaveere tee/Riia maantee liiklussõlme.</p> <p>Juhul, kui meie osundatud lahenduse vältimise põhjuseks on olnud Tartu linna vastuseis, mis tuleneb Laseri tänava lühikese lõigu liikluskoormuse suurenemisest, siis tuleks seda hinnata perspektiivis lahendusest saadava kasuga ülejäänud piirkonnale. Meie hinnangul on sellise lahenduse puhul ainult Tartu linna huvide eelistamine põhjendamatu ja ebaproportsionaalne võrreldes teistele osapooltele kaasneva kahjuga. Leiame, et kõigi puudutatud isikute ja üldsuse huve tuleb arvestada proportsionaalselt neile tekkiva koormusega, mida läbiviidav projekt uues olukorras loob.</p> <p>Tulenevalt eeltoodust, palume riigitee nr 3 Jõhvi-Tartu-Valga km 138,4-152 asuva Tartu-Nõo lõigu ümberehitamise projekteerimistingimuste eelnõu raames korrigeerida projekti arvestades käesolevat ettepanekut.</p>	
16	<p>Haaviku tee 11 94901:005:0559</p> <p>19.01.2023</p>	<p>Tere, tutvusin teie eskiisjoonisega Külitses Haaviku tee 11 krundil. Sellisel kujul kus tee lõikab kinnistul serva maha ning jätab tee ja kinnistu piiri vahele kasutu tühja ruumi ma lubada ei saa ning sellega nõus ei ole. Sellega oleksime äärmisel juhul nõus, et tee läheks täpselt mööda kinnistupiiri Haaviku tee 11 maapealt. Miks on planeeritud see tee üldse mööda 100% elamumaad kui teisel pool piiri Haaviku tee 13 on maatulundusmaa ning osaliselt kitsas kasutu riba mida tee koridoriks saaks hästi kasutada? Kui lai on planeeritav tee koridor Haaviku tee 11 kinnistul?</p> <p>Palun nihutada eskiisjoonisel olev projekteeritav kohalik tee sobivasse kohta. Pilt lisatud manusesse.</p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud väljavõtte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 3 – Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis, millele on näidatud millises suunas soovib Haaviku tee 11 kinnistu omanik kogujateed nihutada ***</i></p>	<p>Põhjendus/selgitus:</p> <p>Uus juurdepääs Haaviku tee ja Mutiku tänava elamupiirkonnast Külitse liiklussõlmeni on kavandatud just sellesse asukohta alljärgnevatel põhjustel:</p> <p>(1) Uue juurdepääsutee kavandamisel kinnistu piirile ei ole võimalik säilitada seal kasvavaid puid;</p> <p>(2) Uue juurdepääsutee kavandamine kinnistu piirile või kinnistu piiri äärde tervenisti Haaviku tee 13 kinnistule (katastritunnusega 94901:005:0247) tekitab olukorra, kus sellel sõitvate sõidukite tuled paistavad otse Haaviku tee 16 kinnistul (katastritunnusega 94901:005:0283) paikneva eluhoone akendesse. Praeguse lahenduse korral on võimalik seda probleemi vältida;</p> <p>(3) Haaviku tee 13 kinnistule on Kambja vald algatanud detailplaneeringu, mis oli avalikul väljapanekul 22.03.2023 kuni 05.04.2023 ning millega kavandatakse sellesse asukohta eluhoone;</p> <p>(4) Haaviku tee 11 kinnisasjal paiknev eluhoone ja hoov, mis on ümbritsetud puudega, asuvad kinnistu piirist umbes 55 meetri kaugusel. Seega seal on ruumi uue tee rajamiseks;</p> <p>(5) Projekteerimistingimustega kavandatud tee asukoht kasutab võrdlemisi optimaalselt ära ka Roometi kinnistut (katastritunnusega 94901:005:0346).</p> <p>Otsus:</p> <p>Ettepanekut, muuta Haage tee ja Külitse liiklussõlme vahelise ühendustee põhimõttelist asukohta, mitte arvestada.</p> <p>Optimeerida projekteerimise käigus kogujatee asukohta nii, et see kasutaks ära mõistlikumalt Roometi kinnistut, arvestaks ka Haaviku tee 11 kinnistul paikneva kraaviga ning ristmiku juures jätaks alles võimalikult väikese kasutu riba.</p>

17	<p>Riia mnt 180 94901:005:0238</p> <p>19.01.2023</p>	<p>Riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4-152 asuva Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise ehitusprojekti koostamisel avaldasite Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonise, millel pole kujutatud rajatavate või säilitatavate müratõkkeseinade asukohta, mis puudutab, Riia MNT 180, Lemmatsi küla, Kambja vald asuvat kinnistut.</p> <p>Soovime, et eskiisjoonisel oleks ka müratõkkeseinade projekteeritavad asukohad.</p> <p>Omaltpoolt lisame manusena joonise müratõkkeseina soovitava asukoha kohta.</p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud väljavõtte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 3 – Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis, lõigust mis piirneb Riia mnt 180 kinnistuga, koos soovitava müratõkkeseina asukohaga ***</i></p>	<p><u>Põhjendus/selgitus:</u> Projekteerimistingimuste eelnõu lisas 3 ja 4 olevatel eskiisidel on teadlikult mitte ühtegi müraseina näidatud. Selleks, et selgitada välja müraseinte vajadus, tuleb esmalt projekteerida teekatte pinnad ning selle põhjal teha müra modelleerimine, mis võtab arvesse liikluseduse kasvu ja uue kavandatava tee asukohta. Müra modelleerimise tulemuste põhjal projekteeritakse müraseinad. Mürauring määrab müratõkete parameetrid (asukoht, pikkus, kõrgus), mis on vajalikud nõuetekohaste müratasemetega tagamiseks.</p> <p>Projekteerimistingimuste eelnõus on mürauringu ja müraseinte projekteerimise nõue kirjeldatud.</p> <p>Mürauringu tulemusi tutvustatakse kõikidele puudutatud osapooltele KMH aruande avalikul väljapanekul.</p> <p><u>Otsus:</u> Projekteerida müratõkked vastavalt mürauringu tulemustele.</p>
18	<p>Riia mnt 198 94901:005:0495 Riia mnt 200 94901:005:0409</p> <p>23.01.2023 30.01.2023</p>	<p><u>23.01.2023 kiri:</u> Ettepanek:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ettepanek on teha Näki tee juures põhiteed läbiv jalakäijate tee nii väike autodele kui ka jalakäijatele läbivaks teeks. Siis on sellel lõigul väheste kulutustega tagatud elanike juurdepääs tanklale ja sealt ka Külitse alevikku. Me ei peaks sõitma selleks Tartusse ja siis tagasi tanklasse või Külitse alevikku. Samuti tagaks see, et kiirabi saaks kiiremini elanike juurde antud teelõigul. 2. Kiirteelt mahasõit ja pealesõit Näki teele võiks olla tagatud, see on kooskõlas kiirteede mahasõidu ja pealesõidu juhenditega. <p>Ettepanek on seotud ka sellega, et Maantee rekonstrueerimise projektilahenduse tutvustamisel Ülenurme Gümnaasiumis 19.01.2023 räägiti ka Näki tee raudteeületuskoha sulgemisest, arutelul oli kohapeal ka Eesti Raudtee esindaja.</p> <p><u>30.01.2023 kiri:</u> Leiame, et projekteerimistingimuste eelnõus toodud liikluslahendus, kus ära on jäetud maha- ja peale pöördevõimalused põhimaanteelt Näki teele ja Lemmatsi tanklasse, halvendab oluliselt meie liiklusolusid.</p> <p>Ettepanekud:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ettepanek on teha Näki tee juures põhimaantee alla planeeritav jalakäijate tunnel suuremate mõõtmetega, mis võimaldaks läbipääsu ka sõidautodele. Siis on sellel lõigul suhteliselt väheste kulutustega tagatud elanike juurdepääs tanklale, sealt ka Külitse alevikku ja Külitse alevikku rajatavasse COOP kaubanduskeskuse. Me ei peaks sõitma selleks Lemmatsi liiklussõlme ja siis tagasi tanklasse või Külitse alevikku. Ka tagaks meie poolt pakutav lahendus vajadusel alarmsõidukitele (kiirabi, politsei) operatiivsema juuresõiduvõimaluse antud piirkonna elanikele. 2. Planeeritavalt I klassi maanteelt võiks olla tagatud parempöõretega mahasõit Näki teele ja pealesõit Näki teelt põhimaanteele. Selline lahendus ei tohiks olla vastuolus I klassi tee maha- ja pealesõidu projekteerimisjuhenditega. <p>Eeltoodud ettepanekud on seotud ka sellega, et Maantee rekonstrueerimise projektilahenduse tutvustamisel Ülenurme Gümnaasiumis 19.01.2023, kus oli kohapeal ka Eesti Raudtee esindaja, räägiti lähitulevikus Näki tee raudteeületuskoha sulgemisest. Selline võimalik negatiivne areng halvendaks veelgi meie juurdepääsuvõimalusi.</p>	<p><u>Põhjendus/selgitus:</u> Võttes arvesse ettepaneku 1 ja 2 sisu, on ettepaneku esitaja teinud ettepaneku Näki tee ristmiku piirkonda liiklussõlme rajamiseks.</p> <p>Liiklussõlme kavandamine Näki tee ristmikule ei ole kooskõlas Projekteerimisnormide punktiga 5.1. (2), mille kohaselt ei tohi eritasandiliste ristmike omavaheline kaugus I klassi maanteedel linnalähivööndis olla väiksem kui 3 kilomeetrit. Kavandatava Lemmatsi ja Külitse liiklussõlme omavaheline kaugus on linnulennult ligikaudu 3,6 kilomeetrit – seega Projekteerimisnormide kohaselt ei ole sinna vahele täiendava liiklussõlme rajamine liiklusohutuse kaalutlustel võimalik.</p> <p>Näki tee ristmikule liiklussõlme rajamiseks puudub ka tehniline ja majanduslik põhjendus. Selle rajamine on kallis ning see hõivaks enda alla märkimisväärse maa-ala piirkonnas, kus on kehtivad detailplaneeringud. Lisaks on AS Eesti Raudtee andnud menetluse käigus teada, et perspektiivis on plaanis Näki tee raudteeületuskoha sulgeda, sest tõenäoliselt on majanduslikult ebaotstarbekas hakata 3km pikkusele lõigule rajama kolme raudteeviadukti. Teisele poole raudteed jääv Laane küla on aga ühendatud avalikult kasutatavate teedega nii põhja kui ka lõuna suunas (lõuna suunas Kaselehe tee kaudu – kohalik tee nr 9490101; põhja suunas Väikenäki tee kaudu – kohalik tee nr 9490099). Olemasolev avalikult kasutatavate teede võrgustik ning Tartu–Nõo projektiga kavandatavad kogujateed tagavad piisavad ühendused liikumiseks erinevates suundades.</p> <p>Liikumisvõimalusi kavandatava COOPi kaubanduskeskuse juurde aitab parandada Lennuvälja tee ja Kiigemäe tee vahele kavandatav sõidautode tunnel, mille rajamiseks otsustas Transpordiamet projekteerimistingimuste eelnõud käesolevas menetluses muuta.</p> <p><u>Otsus:</u> Ettepanekut, kavandada Näki tee ristmikule sõidautode tunnel ning parempöõretega peale- ja mahasõit, mitte arvestada.</p>

		Kavandatav juurdesõidutee Näki teelt kinnistuteni Riia mnt 198 ja Riia mnt 200 on projekteerimistingimuste eelnõus planeeritud umbteena. Kelle hooldada jääks see tee ja mis aja jooksul tagatakse talvisel ajal tee puhastamine lumest? Tundub, et meie talvised liiklusvõimalused halvenevad võrreldes praegusega	
19	Riia mnt 196 94901:005:0240 22.01.2023	<p>Kuna avalikustatud eskiisprojekti on mõningad suurused ja asukohad ilmselt umbkaudsed ja näitlikud, siis pakuks välja mõned omapoolsed ideed, kuidas lahendada Riia mnt 196 juures lõppeva ligipääsutee ümberkeeramiskoht. Eskiisprojekti on ümberkeeramiskoht märgitud täpselt kahe täies elujõus kase kohal ja sellest tulenevalt pakuks välja omapoolsed ideed, kuidas antud koht lahendada puid säilitades. Lõpliku projekteerimise käigus selgub kui kaugele maantee kõige sinna juurde kuuluvaga ulatub, aga ideaalis võiks ümberkeeramiskoht mahtuda puude ja maantee (oletatav uue maantee serv punase joonega) vahele nagu pildil „Variant 1“. Kui ümberkeeramiskoht ei mahu maantee ja puude vahele, siis võiks olla ka midagi taolist nagu pildil „Variant 2“, kus ümberkeeramiskohast sissesõiduteele on väike pikendus. „Variant 3“ oleks samuti sobilik kuna kasutaks osaliselt ära elektriposti tõttu põllutöömasinatele sobimatut ala.</p> <p>Teine küsimus on pildil „Uus tee“. Leiame, et praegu planeeritud tee läheb liiga ebavõrdselt üle alumistest maatükkidest. Meie poolt pakutud joonisel kollase ja roheline joonistatud lõigud arvestaksid paremini maatükkide piire ja uue tee asukoht oleks jaotatud võrdsemalt kõigi teega külgnevate maaomanike vahel. See planeeritav lõik pole ilmselt ka kuigi suure piirkirusega, seega selline tee võikski olla olemasoleva metsa serva järgides natuke looklevam. Kuna niigi osa teest läheb sirgelt läbi metsa, siis võiks vähemalt osa sellest teest liigutada heinamaa poole. Metsamaal peaks siiski olema ka suurem väärtus kui kasutuseta heinamaal. Praeguste hinnatasemetes juures on kindlasti tervitatav ka rahaline sääst, mille võrra on vaja vähem teostada raietöid ja maa seest suurte põlispuude kände välja juurida. Samuti on meie jaoks oluline asjaolu, et planeeritava tee tõttu võõrandatava metsatüki nurgas asub käsitsi tahatud ristiga piirikivi, mis on sinna pandud talukoha rajaja poolt 1922. aastal.</p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud joonis, millel on ettepanek Tõrvandi–Lemmatsi kõrvalmaantee (riigitee nr 22129) ja Näki tee (kohalik tee nr 9490103) vahelise kogujatee asukoha muutmiseks ning joonised ümberpööramiseks võimalike lahenduste kohta ***</i></p>	<p>Põhjendus/selgitus: Transpordiamet otsustas korrigeerida/täpsustada kavandatava kogujatee asukohta, et see kasutaks ära võrdsemalt teega piirnevaid maaüksuseid, säilitaks võimalikult palju Riia mnt 196 kinnistul (katastritunnusega 94901:005:0240) kasvavat metsa ning kasutaks ära maksimaalselt sihtotstarbeta maatükk (katastritunnusega 28301:001:0954) mille omandi ulatus on käesoleval hetkel väljaselgitamisel.</p> <p>Otsus: Projekteerida Riia mnt 196 kinnistule (94901:005:0240) kavandatav ümberpööramiseks nii, et see säilitaks võimalikult palju seal kasvavaid puid.</p> <p>Korrigeerida projekteerimistingimuste lisa 3 „Tartu–Külitse lõigu eskiisjoonis“ ning muuta Tõrvandi–Lemmatsi kõrvalmaantee (riigitee nr 22129) ja Näki tee (kohalik tee nr 9490103) vahelise kogujatee asukohta.</p>
20	Haaviku tee 21 94901:005:0530 Oksilauri 52801:001:0365 23.01.2023 01.02.2023	<p><u>23.01.2023 kiri:</u> Esindan Nexilis ASi, Haaviku 21 metsakinnistut Oleme koostamas omapoolseid ettepanekuid tähtajaga 02.02.2023 ja et paremini neid defineerida paluksin veel lühikesi vastuseid meie küsimustele.</p> <p>1. Joonisel on toodud, et meie metsakinnistust 94901:005:0530 läbi eraldiste 6 ja 11 hakkab tulevikus olema veel üks 2 realine tee raudteeni ja sealt edasi mööda metsakinnistuid üles. Üleval on hetkel ainult riigiomandis olevad metsakinnistud. Seejärel saab joonis otsa. Küsimus: Kuhu see tee suundub? Kas ringiga tagasi suurele maanteele?</p> <p>2. Kuhu viib oranziga tähistatud lühike sissesõit meie kinnistu metsa sisse eraldisele 11 ja 12?</p> <p>3. Algsel aastatagusel plaanil oli liiklussõlmest alla suunduv tee projekteeritud Haaviku 19 ja Haaviku 21 piirile. Nüüd on see justkui rohkem nihkunud Haaviku 21 metsakinnistu peale? Mis tingis selle nihkumise? Või ma eksin ja endiselt tuleb liiklussõlmest kulgev tee kinnistute piirile?</p> <p>Panen selgituseks joonise ka arusaadavuse parendamiseks:</p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud väljavõte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 3 – Tartu–Külitse lõigu eskiisjoonis, Haaviku tee 21 ja Oksilauri kinnistute piirkonnas ***</i></p>	<p><u>Transpordiamet vastas 24.01.2023 e-kirjaga:</u> <u>Saadand selgitused:</u></p> <p>1. Nimetatud tee jätkumine on näha projekteerimistingimuste eelnõu lisas 4 Külitse–Nõo lõigu eskiisjoonis. See tee ühendatakse Aiamaa–Nõo kõrvalmaanteega ning sellele on planeeritud muuhulgas ka Tartu ja Nõo vahelised bussiliinid. Aiamaa ristmik põhimaanteel suletakse.</p> <p>2. Oranziga näidatud teots annab ühenduse Haaviku tee 23 kinnistule (94901:005:0875), mis on sihtotstarbeline elamumaa. Selles asukohas asub tee ka praegu (Haaviku–Mummi eratee nr 9490247).</p> <p>3. Tee on nihutatud kaugemale Haaviku tee elamupiirkonnast, et minimeerida uuest teest tekkivat mõju elamupiirkonnale. Projekteerimise käigus võib tee asukoht ja täpne lahendus veel täpsustuda.</p> <p>Põhjendus/selgitus: Transpordiamet otsustas Nõo Vallavalitsuse ettepanekul muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning projekteerida Külitse liiklussõlme ja riigiteed nr 22154 Aiamaa – Nõo omavahel ühendav kogujatee Tartu poolt vaadatuna paremale poole põhimaanteed. Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekut ning leidis, et selle kaalumise on põhjendatud. Peamiseks argumendiks on</p>

		<p><u>01.02.2023 kiri:</u> Nagu selgituskirjas väidate, siis teie poolt toodud eskiisjoonistel ei kajastata täpset teede asukohta, vaid asukohta tänase parima teadmise juures. Sellest tulenevalt teavitame teid sellest, et Nexilis AS Haaviku tee 21 (94901:005:0530) kinnistul kasvab laialdaselt III kategooria haruldane looduskaitsealune liik Künnapuu (metsamajandamise kava järgi suurusjärgus 280 thm), mis teie praeguse projekteeritava tee järgi jääb rajatava tee piirkonda. Künnapuu salu on sellises perspektiivses Kõlitse külakeskkonnas väärtus omaette, mille kahjustamise vastu oleme kategooriliselt, kaasates vajadusel ka looduskaitse spetsialiste. Eeltoodust tulenevalt teeme järgmised ettepaneku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Loobuda üldse Aiamaa-Nõo kõrvalmaantee ehitusest ja suunata kogu liiklus liiklussõlmest alguse saavale teele 2. Kui tõesti on lisaks juba plaanitavale ja väljaehitatavale liiklussõlmale lisaks vaja rajada raudtee äärne lisatee ühendamaks liiklust Aiamaa-Nõo kõrvalmaanteega, siis teeme ettepaneku mitte planeerida seda otse läbi Haaviku tee 21 metsakinnistu (III kategooria künnapuu kasvukoht) vaid vedada see Nõo valla poolt tulles kinnistuni 94901:005:0875 jõudes otse mööda raudtee serva sirgelt edasi ja ühendada see liiklussõlmest lähtuva teega (roheline joon lisatud kuvatõmmisel) Nimetatud tee suubuks kõigele eelnimetatule lisaks oluliselt liiklusohutumalt ja turvalisemalt (parem nähtavus) liiklussõlmest tuleva teega meie kinnistu loodeservas. 3. Punktis nr 2 soovitatud marsruut kaotaks ka vajaduse rajada elamumaa 94901:005:0875 kinnistule sissesõidutee (tähistatud joonisel nr 3 oranziga) pikalt otse läbi meie metsakinnistu. Selle sissesõiduteega AS Nexilis ei nõustu, kuna see läheb vastuollu meie metsakasvatuskavadega ja nagu öeldud, on sel kohal tegemist III kategooria kaitsealuse liigi Künnapuu kasvukohaga. Kui rajada Aiamaa-Nõo lisa tee otse piki raudteed on automaatselt võimalik rajada kinnistule 94901:005:0875 sissesõidutee otse rajatava tee pealt Nõo valla poolt tulles, elamumaa kinnistu lääneservast, ilma igasuguse vajaduseta rajada sissesõidutee läbi võõra metsakinnistu. 4. Ettepanek tulla tagasi 2020 eskiisis välja toodud joonise juurde ja projekteerida liiklussõlmest alla suunduv tee Haaviku 19 ja Haaviku 21 piirile. Põhjendus: me ei näe põhjust, miks peaks ehitama uue tee täielikult metsaalale, kui esialgse tee koha peal on lai kraav, kuhu saab kuluefektiivselt paigutada tee-alused kommunikatsioonid. 5. Nexilis AS-lt võõrandatava metsamaa kompenseerimist ootame võõrandatavale maale samalaadse või parema (mullastik, kasvukohatüüp, juurdepääsutee olemasolu kinnistuni) metsakinnistu näol. Rahalist tasaarveldust AS Nexilis ei soovi. <p><i>*** Kirjale oli lisatud väljavõtte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 3 – Tartu-Kõlitse lõigu eskiisjoonis, Haaviku tee 21 ja Oksilauri kinnistute piirkonnas, millele on lisatud illustratiivsed selgitused esitatud ettepanekute kohta ***</i></p>	<p>see, et sellise lahenduse korral viiakse buss inimestele lähemale. Selle muudatuse tulemusena kõnealust kogujateed enam Haaviku tee 21 ja Oksilauri kinnistutele enam ei kavandata.</p> <p><u>Liiklussõlme suunduva tee paiknemine:</u> Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekut nihutada kavandatav uus tee Haaviku tee 19 (katastritunnusega 28301:001:1449) ja Haaviku tee 21 (katastritunnusega 94901:005:0530) kinnistute piirile ning leidis, et maaomanike võrdse kohtlemise printsiibil on esitatud ettepanekuga arvestamine põhjendatud.</p> <p><u>Asendusmaa küsimus:</u> Võõrandatava maa kompenseerimist kaalutakse maade omandamise käigus. See küsimus on seotud maade omandamise protsessiga ja selles osas ei sea projekteerimistingimused piiranguid.</p> <p><u>Otsus:</u> Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisa 3 „Tartu–Kõlitse lõigu eskiisjoonis“ ja lisa 4 „Kõlitse–Nõo lõigu eskiisjoonis“ ning kavandada Kõlitse liiklussõlme ja riigiteed nr 22154 Aiamaa–Nõo omavahel ühendav kogujatee Tartu poolt vaadatuna paremale poole põhimaanteed.</p> <p>Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisa 3 „Tartu–Kõlitse lõigu eskiisjoonis“ ja lisa 4 „Kõlitse–Nõo lõigu eskiisjoonis“ ning nihutada Lennuvälja teed Kõlitse liiklussõlmega ühendav tee Haaviku tee 19 (katastritunnusega 28301:001:1449) ja Haaviku tee 21 (katastritunnusega 94901:005:0530) kinnistute piirile lähemale.</p>
21	<p>Pärna tee 2 94901:005:0183 Pärna tee 8 28301:001:1754 (endine 94901:005:0526) Pärna tee 10 28301:001:1755</p> <p>23.01.2023</p> <p>04.04.2023</p>	<p><u>23.01.2023 e-kiri</u> Meil on väga vaja Kõlitses kogujateed (Kiigemäe tee pikendus Kõlitse teeni) ja kaks mahasõitu kogujateelt (pilt manuses ja mahasõidud tähistatud sinise joonega). Pärna tee 10 kinnistul on olemas ehitusluba, kuid juurdepääs kinnistule on üle Pärna tee 8, mis on väga halb lahendus. Kui tuleks kogujatee, siis saaksime oma kinnistule loogilise juurdepääsu. Kogujateelt oleks vaja ka teist mahasõitu selleks, et Kase tee 1 omanik saaks juurde pääsu oma ehitatavale majale. See tee läheks üle minu kinnistu Elva poolses servas.</p>	<p><u>Põhjendus/selgitus:</u> Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekut ja otsustas kavandada Kiigemäe teed ja Kõlitse teed omavahel ühendav kogujatee, et parandada Kõlitse aleviku sisest liikuvust. Kavandatav tee loob Kõlitse–Haage teega piirnevatele ja selle lähialal paiknevatele elanikele otseühenduse kavandatava COOPi kaubanduskeskuse juurde, loob juurdepääsuvõimalused Kõlitse järvega piirnevatele kinnistutele ning annab võimaluse COOPi kaubanduskeskuse juurest liikuda otse Kõlitse liiklussõlme, kust on võimalik teekonda jätkata Valga suunas.</p> <p>Mahasõitude rajamine kogujateelt Pärna tee 10 kinnistule (katastritunnusega 28301:001:1755) on maaomaniku võimalus, mitte Transpordiameti kohustus, sest kogujatee rajamisega ei muudeta kinnistule juurdepääse võrreldes olemasolevaga.</p>

	<p>Arvamus projekteerimistingimuste eelnõu muudatusele</p>	<p>*** Kirjale oli lisatud väljavõtte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 3 – Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis, millel on näidatud kogujatee kavandamise ettepanek ja juurdepääsude rajamise ettepanek Pärna tee 10 kinnistule ***</p> <p>*** Kirjale on lisatud Pärna tee 8/1 üksikelamu eelprojekti asendiplaan ja ehitusluba ***</p> <p><u>04.04.2023 e-kiri</u> Loodame, et esitatud ettepanekud lähevad ka töösse: 1. Kavandada Külitsesse kavandatava COOPi poe lähedusse sõiduautode tunnel; 2. Kavandada Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendav kogujatee.</p> <p>Kas kogujateelt mahasõidud kinnistule Pärna tee 10 ja kinnistule Kase tee 1 (joonisel märgitud sinisega) saavad ka projekteeritud?</p>	<p>Otsus: Muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning näha ette Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendava kogujatee rajamine.</p> <p>Mahasõite kogujateelt Pärna tee 10 kinnistule mitte projekteerida.</p> <p>Lugeda, et Pärna tee 2 ja 8 kinnistute omanikel puuduvad vastuväited Lennuvälja teed ja Kiigemäe teed ühendava sõiduautode tunneli kavandamiseks.</p>
22	<p>Kassisilma tn 5 94901:005:1457 Kassisilma tn 6 94901:005:1464</p> <p>23.01.2023</p>	<p>Täna Teid kohtumise eest 11 jaanuaril ning seoses Teiepoolsete selgitustega on mul siiski mõned palved ja võimalik, et ka ettepanekud.</p> <p>Sain meie vestluse käigus aru, et Teil või Transpordiametil on olemas Räni alevi inimeste poolt tehtud ühisavaldus kus nad paluvad Jõhvi-Tartu-Valga maanteelt parempöörde võimaluse sulgemist Tiigrisilma tänavasse. Kuna see on täna peamine sissepääsu tee Räni aleviku elanike ja ettevõtete jaoks, siis tundub see täiesti arusaamatu palve olema.</p> <p>Minul, Motohobi OÜ esindajana ja ka paljudelt kõrvalseisjatel on selle ligipääsu sulgemist äärmiselt raske mõista sest selline sulgemine teeb iga kohaliku elaniku tee kodust välja või koju tagasi (planeeritava ristmiku edasiviimise tõttu) enam kui kilomeetri ühe sõidusuuna kohta pikemaks mis tähendab ühle leibkonnale kus on kasutusel 2 sõidukit keskmiselt üle 1000 lisakilomeetri aastas.</p> <p>Veel enam pärsib antud teelõigu sulgemine kohalike ettevõtete ärihuve põhjustades märkimisväärselt raskendatud ligipääsu ärihoonetele.</p> <p>Palun edastage meile tutvumiseks teabenõude korras Tiigrisilma tn. ja Ränni alevi elanike palve-avaldus kus nad paluvad kõnealuse Tiigrisilma tn. sissesõidu sulgemist, et saaksime sellega tutvuda. Täna olukorras, minule teadaolevalt ei ole Tiigrisilma kassisilma, ega ka Räni aleviku inimesed selle teelõigu ehk ligipääsu sulgemisega kaugeltki nõus.</p> <p>Loomulikult saame me aru, et antud Jõhvi-Tartu-Valga mnt. Rekonstrueerimine on vajalik, aga ilmselt on selleks paremaid võimalusi kui esialgne kavand seda näitab.</p> <p>Meie arvates oleks siin vähemalt 3 lahendust mis võiks kohalikele elanikele terve sellel teelõigul kuni Nõoni välja rahuldada.</p> <p>1. Säilitada Jõhvi-Tartu-Valga mnt. Tiigrisilma ja Räni-Raudteele parempöörde võimalused.</p> <p>Meie kohtumise käigus sain Teie jutust aru, et Tartu suunalt tülles Jõhvi-Tartu-Valga mnt. parempöörde säilitamine Tiigrisilma tänavasse ei ole võimalik kuna see oleks ebatavaline.</p> <p>Sellist ebatavalisust on võrdse kohtlemise printsiibist lähtuvalt väga keeruline mõista sest äsja valminud Tartu-Võru-Luhamaa mnt. Ringtee tn. ehk nn.</p> <p>Lõunakeskuse viaduktile järgnevalt on väga sarnane situatsioon lahendatud kenasti parempöörde võimalusega, väikese liiklusega Raja tänavale.</p> <p>Situatsioon enamgi kui sarnane kus 70km/h alast on parempöörde väikes liiklusega, kitsale tänavale ja kõik osapooled on Rahul.</p>	<p>Transpordiamet vastas 24.01.2023 e-kirjaga: <i>Praegu saan vastata sellele küsimusele, mida olete palunud teabenõude korras. Kõnealune avaldus tehti meie KMH programmi avalikustamise käigus ning nende arvamus on kajastatud KMH programmi lisades. Transpordiameti poolt heaks kiidetud KMH programm asub meie kodulehel:</i> https://transpordiamet.ee/riigitee-3-e264-johvi-tartu-valga-km-1384-1520-asuva-tartu-noo-loigu-eelprojektiga-kavandata-vate-0</p> <p><i>KMH programmi lisa 6 asub avalikustamisel esitatud märkustega arvestamise tabel. Leheküljel 23 (Tervikfaili lk 161) on kõnealuse avalduse sisu ning Transpordiameti seisukoht sellele.</i></p> <p><i>Ülejäänud Teie poolt esitatud ettepanekud võtame menetlusse kui ettepanekud projekteerimistingimuste eelnõule.</i></p> <p>Põhjendus/selgitus: Tiigrisilma tänava ristmik on otsustatud sulgeda, sest Tiigrisilma tänava ristmiku säilitamise korral ei ole tagatud nõuetekohane ristmike omavaheline kaugus. Transpordiamet siinjuures arvestab, et liiklusohutus on tagatud vaid siis kui kavandatav projektlahendus on kooskõlas normide ja nõuetega.</p> <p>Arvestades liiklussagedust ja kavandatavat ristlõiget, klassifitseerub Tiigrisilma tänava ristmiku piirkonnas projekteeritav põhimaantee Projekteerimisnormide alusel I klassi maanteeks. Projekteerimisnormide punkti 5.2.1 (2) kohaselt ei ole I klassi maanteel samatasandiliste ristmike projekteerimine lubatud. Projekteerimisnormide punkti 5.1 (2) kohaselt ei tohi eritasandiliste ristmike vahekaugus I klassi maanteel olla linnalähialal väiksem kui 3km. Arvestades, et sellesse piirkonda kavandatakse Lemmatsi liiklussõlm, ei ole võimalik tagada Tiigrisilma ristmiku säilitamise korral nõutavat ristmike vahelist kaugust.</p> <p>Ristmike juhend annab paindlikumaid võimalusi ristmike kavandamiseks ning selle välja töötamisel on võetud aluseks sarnases kliimavõetmes paiknevate naaberriikide Soome ja Rootsi projekteerimisnorme. Ristmike juhendi tabeli 1 kohaselt peab ristmike omavaheline kaugus (põhimaanteel, liiklussageduse >9000 a/ööp korral) olema vähemalt 800 meetrit. Sealjuures tuleb arvestada Ristmike juhendi peatükki 2 punkti 9, mis sätestab, et ristmike ja liiklussõlmede omavahelise kauguse määramisel tuleb lähtuda põhimõttest, et kaugust arvestatakse ühe ristmiku või liiklussõlme lõpp-punktist järgmise ristmiku või liiklussõlme alguspunktini. Ristmiku ja liiklussõlme lõpp- ja alguspunktiks loetakse kohta, kus lõpeb või algab äärmine geomeetiline element nagu näiteks kiirusmuuterada või pöördkõver. Projekteerimistingimustega kavandatav Lemmatsi liiklussõlm asub Tiigrisilma ristmikust</p>

		<p>2. Veelgi mõistlikum oleks siia paigaldada liiklusvoogu järgivad valgusfoorid mis võimaldaks pöördeid vastavalt liiklusvoole</p> <p>3. Kolmas võimalus on ehitada välja nn. kahe sõidureaga Turbo ringristmik.</p>	<p>ligikaudu 530 meetri kaugusel – seega oleks Tiigrisilma ristmiku säilitamine mistahes kujul vastuolus Ristmike juhendiga.</p> <p>Tiigrisilma ristmiku säilitamisega kaasneksid lisaks normidega vastuolule muud liiklusohutusega seotud probleemid:</p> <p>(1) Tiigrisilma tänav on Räni alevikus asuv rahustatud liiklusega (30km/h) tänav, kus asuvad hoovidest väljasõidud. Kiirelt magistraalteelt otse sellisele rahustatud liiklusega tänavale sõitmine ei ole turvaline sealsetele elanikele. Teedevõrk peab olema hierarhiline ning sellekohased suunised annab Linnatänavate standard, mille peatükk 4.2.1 seab alused ühtse tänavavõrgu kavandamiseks ning seda põhimõtet illustreerivad joonised 4.1 ja 4.2.</p> <p>(2) Projektiga kavandatakse maanteega paralleelne kogujatee Riia mnt 219, 221 ja 223 kinnistutele. Juhul kui Tiigrisilma tänav jääks avatuks, ei ole võimalik tekitada ohutut ristmikku Tiigrisilma tänavale eespool nimetatud kinnistutele juurdepääsutee ühendamiseks, sest see asuks liiga lähedal põhimaantee ristmikule. Ristmiku nihutamine põhimaanteest kaugemale pole võimalik, sest seal on erakinnistud.</p> <p>(3) Suure tõenäosusega on Riia mnt 219 ja 221 (võimalik, et ka Riia mnt 223) kinnistute kaitseks vaja rajada mürasein, mis ulatub Tiigrisilma tänava ristmikuni. Kavandatav jalgratta- ja jalgteepaikneb müraseina taga. Juhul kui Tiigrisilma tänav jääks avatuks, ei ole võimalik tagada jalakäijate ja jalgratturite ohutust, sest mürasein piirab oluliselt nähtavust jalgratta- ja jalgteele. Selline lahendus oleks jalakäijatele ja jalgratturitele liiklusohulik.</p> <p>Otsus: Ettepanekut, kavandada Tiigrisilma ristmikule parempöõretega, foor- või ringristmik, mitte arvestada.</p>
23	<p>Kaera 94901:005:0442</p> <p>23.01.2023</p>	<p>Seoses Riigitee 3 (E264) Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4-152,0 asuva Tartu–Nõo lõigu planeeritava tee ehitusega, palume arvesse võtta kahele talule ühise juurdepääsutee rajamise võimalust kogujateele.</p> <p>Silmas peetud kogujatee asukoht on planeeritud kulgema Näki tee ja Lemmatsi - Tõrvandi tee vahelisele alale.</p> <p>Talude katastrinumbrid on; Kaera: 94901:005:0442 ja Tamme: 94901:005:0635. Joonisel on näidatud soovitud juurdepääsutee asukoht, mis jääks kahe kinnistu piirile või selle lähedusse.</p> <p>Uue juurdepääsutee soovi põhjuseks on, et hetkel kasutatav tee kulgeb läbi kolmanda kinnistu.</p> <p>Kasutataval teel puudub servituut ning sisuliselt läbib tee Vastse-Kuusiku talu õueala. Lisaks on väga häirivaks asjaoluks pinnakatteta tee tolamine kuival ajal.</p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud ortofoto, millel on kujutatud Näki tee ja Lemmatsi–Leilovi kõrvalmaantee vaheline kogujatee ja ettepanek uue ühendustee rajamiseks ***</i></p>	<p>Põhjendus/selgitus: Ettepanekus nimetatud uue juurdepääsutee rajamine ei ole projekteerimistingimustega seotud eesmärkide saavutamiseks vajalik ning projekteerimistingimuste eelnõus kavandatava projektlahendusega ei muudeta olemasolevat juurdepääsu asukohta Kaera kinnistule (katastritunnusega 94901:005:0442). Praegusel hetkel pääseb Kaera kinnistule Vastse-Kuusiku kinnistul (katastritunnusega 94901:001:0277) paikneva avalikult kasutatava tee (kohalik tee nr 9490149 Vastse-Kuusiku–Tamme) kaudu.</p> <p>Uue juurdepääsutee võib selle rajamisest huvitatud isik rajada ise kui ta seda soovib, vastavalt tulevase kogujatee omaniku poolt seatud tingimustele.</p> <p>Otsus: Ettepanekut, näha Tartu–Nõo projektiga ette ühendustee rajamine Kaera kinnistult (katastritunnusega 94901:005:0442) kavandatava Näki tee ja Lemmatsi–Leilovi kõrvalmaantee vahelise kogujateeni, mitte arvestada.</p>
24	<p>Riia mnt 229 94901:005:1432</p> <p>25.01.2023</p>	<p>Palun täpsustavaid andmeid, kas ja kui palju uus maantee meie elutingimusi mõjutama hakkab? Asume Riia mnt. 229. Avalikul arutelul ei saanud me täpseid vastuseid teede paiknemise kohta.</p> <p>Juhin tähelepanu, et juba hetkel asub maja maanteest u 15 m ja kergliiklusteest u 10 m kaugusel. Plaani järgi saan niipalju aru, et kergliiklustee tuleks krundi piiridest sissepoole. Aga kuhu? Akna alla? Kuhu jääb siis meie turvatunne ja privaatsus, kui aknast mööduvad inimesed Tartust Külitseni välja? Vasakule poolele jääb põllumaa, miks ei liigutata seda sinna, kus see kellegi elutegevust ei häiriks? Hetkel on meil müra ja privaatsuse kaitseks hekk, teie tahate selle asendada betoonist valgust mitte läbilaskva seinaga?! Kas see on siis uus normaalsus kui loomulik päikesevalgus kaotada?</p>	<p>Transpordiamet vastas 26.01.2023 e-kirjaga: <i>Praegusel hetkel ei saa anda täpseid vastuseid, sest eelprojekti alles koostatakse ning see valmib eelduslikult järgmise aasta jaanuaris.</i></p> <p><i>Maantee paiknemine tuleb projektiga täpsustada ning selle määramisel tuleb arvestada normidest tulenevate plaaniraadiustega ja tee laiusparameetritega. Samuti tuleb arvesse võtta ümbruskaudsed detailplaneeringud ning hoonestust mõlemal pool maanteed. Sellest lähtuvalt projekteeritakse maantee asukoht. Asjakohasel juhul kavandatakse müratõkked või muud leevendusmeetmed, mida kavandatav maantee põhjustab.</i></p> <p><i>Ulukitunneli täpne paiknemine lahendatakse samuti projektiga. Olemuselt on tegemist truubiga, kus võimaldatakse läbipääs ka väikeulukitele.</i></p> <p><i>Kavandatavat detailset lahendust saame tutvustada siis kui projektlahendust on juba piisavalt optimeeritud ja läbi lahendatud. Kahjuks täpsemat vastust ei ole võimalik täna anda.</i></p>

		<p>Maja ees on salvkaev. Kui maantee tuleks majale veel ligemale, võib see ju muutuda lausa kasutuskõlbmatuks!</p> <p>Samuti ei mõju maja vanust arvesse võttes suur maantee ehitus hoonele hästi. Juba praeguse kergliiklustee ehitus "raputas" maja korralikult.</p> <p>Veel pakub huvi ulukitunneli paiknemine. Mis rada mööda loomad seal liiguvad? Kas sealt poolt mõjutab see ka meie piire? On see üldse vajalik? Ei ole täheldanud küll massilist ulukite liikumist ei maanteel ega põllul. Seda enam, et paremale poole maanteest jääb ju elurajoon!!</p> <p>Meie ettepanek ja palve oleks, et nihutaksite maanteed koos kergliiklustee ja kogujateega niipalju vasakule kui võimalik ning meie normaalseks elutingimusteks vajalik.</p>	<p>Põhjendus/selgitus: Kavandatavate tegevuste mõju Kõrgemäe kinnistul asuvale salvkaevule ja põhjaveele käsitletakse KMH aruandes ning vajadusel nähakse ette leevendavad meetmed, millega tuleb edasisel projekteerimisel ja ehitamisel arvestada.</p> <p>Otsus: Arvamuses väljatoodu alusel projekteerimistingimuste eelnõud mitte muuta ülaltoodud kaalutlustel.</p> <p>Projekteerimise ajal tutvustada projektlahendust Riia mnt 229 kinnistuga (katastritunnusega 94901:005:1432) piirneval lõigul Riia mnt 229 kinnistu omanikule.</p>
25	<p>Paju tn 1 94901:001:0339 Paju tn 2 94901:001:0337 Paju tn 3 94901:001:0338 Paju tn 4 94901:001:0336 Paju tänav 94901:001:0340 Räni-Raudtee tee T1 94901:001:0341</p> <p>24.01.2023</p>	<p><u>1. Projekteerimistingimuste eelnõus (edaspidi eelnõu) on kasutatud termineid ebatäpselt ning sellega kaasnevalt antud lõiguti mitte kohased projekteerimise tingimused.</u></p> <p>Eelnõus on projekteeritava tee lõigu kohta kasutatud segamini mitut terminit - riigitee, põhimaantee, maantee, maanteelõik, projekteeritav lõik.</p> <p>Selguse huvides tuleks kasutada dokumendis läbivalt ühe ja sama asja nimetamisel ühte mõistet. Tee projekteerimist reguleerib Ehitusseadustik ning selguse huvides tuleks kasutada seaduses nimetatud termineid – vastavalt tee, maantee või tänav.</p> <p>Kuna projekteeritav tee lõik asub osaliselt alevikus ja osaliselt külas, siis oleks õiguspärane ja korrektne ning üheselt arusaadav, kui projekteeritava tee vastavaid lõike sõltuvalt asukohast nimetatakse seadust järgides (EhS § 92 lg-d 2 ja 3) maanteeks ja tänavaks, mitte kogu projekteeritavat tee lõiku eksitavalt maanteeks või põhimaanteeks.</p> <p>Eelnõus on esitatud projektile nõuded, mis ei ole kohased Jõhvi-Tartu-Valga tee Räni alevikus asuvale teelõigule (tänavale).</p> <p><u>2. Eelnõust on põhjendamatult välja jäetud olulised projekteerimise alusdokumendid.</u></p> <p>Eelnõust on põhjendamatult välja jäetud tee projekteerimist puudutavad planeerimisdokumendid – Tartu maakonnaplaneering 2030+, Kambja valla üldplaneering endise Ülenurme valla territooriumi osas ning Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035.</p> <p>Kehtivad planeeringud ja strateegilised planeeringudokumendid on projekteerimise ja ehitustegevuse aluseks ning peaksid sisalduma projekteerimistingimustes projekteerimise alusdokumentidena.</p> <p><u>3. Eelnõus pole arvestatud detailplaneeringu ja projekteeritava tee seostega.</u></p> <p>Eelnõu lisaks olevale eskiisjoonisele on küll kantud projekteeritava tee lõiguga külgnevate alade detailplaneeringud, kuid eelnõu teksti kohaselt vaid informatiivselt ja projekteerimist mitte mõjutavatena.</p> <p>Kõrtsi kinnistu ja lähiala detailplaneeringuga on lahendatud detailplaneeringu ala (ca 8ha äri- ja tootmiskaad) ühendus Jõhvi-Tartu Valga teega, s.h on konkreetsed lahendused Räni-Raudtee tee ristmiku kohta nii enne kui ka pärast Jõhvi-Tartu-Valga tee perspektiivset 2+2 radadega teeks rekonstrueerimist. Seetõttu peaks detailplaneering sisalduma projekteerimistingimustes projekteerimise alusdokumentidena.</p> <p><u>4. Eelnõu on vastuolus planeeringutega ja standardiga.</u></p>	<p>Põhjendus/selgitus:</p> <p>1. Ehitusseadustikus on kasutatud nii mõistet „riigitee“, „põhimaantee“ kui ka „maantee“. Riigiteede liikide määruse kohaselt on riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga põhimaantee. Projekteerimistingimuste eelnõus on kasutatud mõisteid vastavalt kontekstile, sarnaselt nagu ehitusseadustikus ning Transpordiamet on seisukohal, et projekteerimistingimuste eelnõu on selles osas üheselt tõlgendatav.</p> <p>Liiklusseaduse §2 punkti 2 kohaselt on asula hoonestatud ala, mille sisse- ja väljasõiduteed on tähistatud asula liikluskorda kehtestavate liikluskorraldustega. Teede projekteerimisel on asjakohane lähtuda eestkätt liiklusseaduses sätestatud regulatsioonist, sest teed ja liiklus on omavahel otseses seoses. Projekteeritav riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4-152 asuv Tartu–Nõo lõik on maantee, sest sellel lõigul puuduvad asula liikluskorda kehtestavad liikluskorraldused. Seega ei kohaldu sellele lõigule Linnatänavate standard. Ka Linnatänavate standardi peatükis 1 „Käsitlusala“ on öeldud: <i>standardit ei rakendata riigiteedel, riigiteede planeerimisel ja linna äärealadel paiknevatel avalikult kasutatavatel teedel, kus asustus on hõre ning liikluskorraldus pigem sarnaneb maantee tingimustega, nende teede projekteerimisel on soovitatav lähtuda ehitusseadustiku alusel kehtestatud tee projekteerimise normidest.</i></p> <p>2. Riigitee ümberehitamise alusdokument on Vabariigi Valitsuse poolt 10.12.2020 kinnitatud teehoiukava aastateks 2021-2030, mille lisas 4 on ehitusobjektide indikatiivne kava TEN-T teedel ja teiste olulise mõjuga teelõikudel aastatel 2025-2030 ning kus on nähtud ette Tartu–Nõo lõigu ümberehitamine aastatele 2027-2029. Hiljem on Vabariigi Valitsus teehoiukava lühemaks perioodiks (2023-2026) küll täpsustanud ja uuendanud, kuid kuna selles uuemas versioonis pole pikemaajalist perioodi märgitud, siis lähtub Transpordiamet Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise kavandamisel pikemast plaanist. Projekteerimistingimuste eelnõu punktis 3.2 on alus märgitud.</p> <p>Maakonnaplaneering ja üldplaneering annavad võimaluse projekteerimistingimusi anda, mitte ei ole aluseks projekteerimistingimuste andmisel. Sealjuures on projekteerimistingimuste eelnõu koostamisel jälgitud, et see oleks kooskõlas maakonna- ja üldplaneeringuga. Maakonna- ja üldplaneeringutega seos märgitakse ära projekteerimistingimuste andmise korralduses.</p> <p>3. Kõrtsi kinnistu ja lähiala detailplaneering on kehtestatud aastal 2011 (st. 12 aastat tagasi). Selles planeeringus on näidatud Jõhvi–Tartu–Valga maantee ja Räni-Raudtee tee (kohalik tee nr 9490148) ristmikul parempöördega ristmiku lahendus. See lahendus kanti detailplaneeringusse Transpordiameti (endine Maanteeamet) nõudmisel – Transpordiamet lähtus oma nõudmisel varasemast Tartu-Elva lõigu eelprojektist, sest see oli sel hetkel parim teadmine kavandatavast lahendusest. Tartu-Elva eelprojekt erines projekteerimistingimuste eelnõuga kavandatavast lahendusest peamiselt selle poolest, et Lemmatsi ristmike piirkonda polnud nähtud ette liiklussõlme rajamist. Samuti polnud liiklussõlme rajamist nähtud ette sel hetkel kehtiva üldplaneeringuga.</p>

	<p>Eelnõuga nõutakse projekti koostamist vastavalt eelnõu lisaks olevale eskiisjoonisele. Eskiisjoonise kohaselt Räni-Raudtee tee ristmik Jõhvi-Tartu-Valga teega likvideeritakse. Ka eelnõu p-s 5.2.3 on esitatud nõue kõik ristmikud sulgeda.</p> <p>4.1. Jõhv-Tartu-Valga tee ja Räni-Raudtee tee ristmiku sulgemine on vastuolus planeeringutega:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kambja valla üldplaneeringuga endise Ülenurme valla territooriumi osas, mille kohaselt on ristmik tihehoonestusala peamiseks (olemasolevatest teedest ka ainsaks) ühenduskohaks välise teedevõrgustikuga, pole selle sulgemist üldplaneeringuga kavandatud ega selle sulgemise võimalusega arvestatud; - Kõrtsi kinnistu ja lähiala detailplaneeringuga on ristmik kavandatud alles jätta ka pärast Jõhvi-Tartu-Valga tee rekonstrueerimist 2+2 sõiduradadega teeks. <p>4.2. Tartu maakonnaplaneeringus 2030+:</p> <ul style="list-style-type: none"> - seletuskirja p 5.2.3 kohaselt tuleb „tagada tootmis-, äri- ja logistikaalade sisemise tänavate/teedevõrgu sujuv ühendatus magistraaltänavate või põhi- ja tugimaanteedega, vältides võimalusel müratundlike alade (elamud, ravilad, õppehooned jms) läbimist“; - lisas 9 “elluviimise tegevuskava” on sätestatud põhimõtte teedevõrgu kavandamisele: „Tagada tootmisalade sujuv ühendatus maanteedega“; - seletuskirja p 8.2 kohaselt tuleb ristmikud mitte likvideerida, vaid kaasajastada, ning sulgeda võib üksnes üksikmajapidamiste otsejuurdepääsud maanteele: „Liiklusohutuse tagamiseks kaasajastatakse ristmikud ning liikluskorraldus, eriti Tartu linnas ja linna lähialal. Põhimaanteedel laiendamisel asendatakse vajadusel üksikmajapidamiste senised otsejuurdepääsud põhi- ja tugimaanteele kogujateedel põhineva süsteemiga“. <p>Standard EVS 843:2016 „Linnatänavad“ Tabeli 7.1 – Ristmiku lahenduse tüübivalik kohaselt tuleb põhimagistraali ja jaotusmagistraali ristmikuks valida foorjuhtimisega samatasandiline ristmik või ringristmik.</p> <p>Seega tuleneb kehtivatest planeeringutest ja standardist nõue Räni-Raudtee tee ja Jõhvi-Tartu-Valga tee ristmik kaasajastada fooriga ristmikuks või ringristmikuks, mitte aga likvideerida.</p> <p><u>5. Eelnõus on näidatud eksitavad perspektiivsed teed.</u></p> <p>Eelnõu kohaselt on rohelise joonega tähistatud perspektiivsed teed, mis pole projekteerimistingimuste osa. Eelnõust ei selgu, mida on mõeldud mõistega <i>perspektiivne</i>.</p> <p>Kuna näidatud <i>perspektiivsete</i> teede ehitamine ei ole kellegi kohustuseks ja nende osas puudub teadmine millal ja kas üldse neid ehitatakse, siis on nende näitamine eelnõus olukorda eksitav. Selliste <i>perspektiivsete</i> teede kandmine joonistele moonutab tegelikku olukorda ja projekteeritavat lahendust, võimaldades Jõhv-Tartu-Valga tee projektis jätta <i>perspektiivsete</i> teede piirkonnas vajalik teedevõrgustik (ristmikud, kõrvalteed, kogujateed jms) lahendamata.</p>	<p>Ehitusseadustiku §27 lõike 1 kohaselt võib detailplaneeringu olemasolu korral pädev asutus põhjendatud juhul anda ehitusloakohustusliku hoone või olulise rajatise ehitusprojekti koostamiseks projekteerimistingimusi, kui:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) detailplaneeringu kehtestamisest on möödas üle viie aasta; 2) detailplaneeringu kehtestamise järel on ilmnenud olulisi uusi asjaolusid või on oluliselt muutunud planeeringuala või selle mõjuala, mille tõttu ei ole enam võimalik detailplaneeringut täielikult ellu viia; 3) detailplaneeringu kehtestamise järel on muutunud õigusaktid või kehtestatud planeeringud, mis mõjutavad oluliselt detailplaneeringu elluviimist. <p>Transpordiameti hindas EhS §27 lõikes 1 märgitud olukordi ning leidis, et täidetud on kõik tingimused – ning see annab aluse riigiteele projekteerimistingimuste andmiseks ka Kõrtsi kinnistu ja lähiala detailplaneeringu piirkonnas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Detailplaneeringu koostamisest on möödas rohkem kui 5 aastat; 2) Detailplaneeringu kehtestamise järel on ilmnenud uusi olulisi asjaolusid, sest kehtiva üldplaneeringu kohaselt on Lemmatsi piirkonda kavandatud liiklussõlm. Varasemas Tartu-Elva eelprojekti liiklussõlme kavandamist polnud ette nähtud. 3) Detailplaneeringu kehtestamise järel on muutunud õigusaktid (ehitusseadustik, Projekteerimismid) ning Transpordiamet on andnud välja Ristmike juhendi. <p>Räni-Raudtee tee ristmik on otsustatud sulgeda, sest Räni-Raudtee tee ristmiku säilitamise korral ei ole tagatud nõuetekohane ristmike omavaheline kaugus. Transpordiamet siinjuures arvestab, et liiklusohutus on tagatud vaid siis kui kavandatav projektlahendus on kooskõlas normide ja nõuetega.</p> <p>Arvestades liiklussedust ja kavandatavat ristlõiget, klassifitseerub projekteeritav põhimaantee Räni-Raudtee tee ristmiku piirkonnas Projekteerimismidide alusel I klassi maanteeks. Projekteerimismidide punkti 5.2.1 (2) kohaselt ei ole I klassi maanteel samatasandiliste ristmike projekteerimine lubatud. Projekteerimismidide punkti 5.1 (2) kohaselt ei tohi eritasandiliste ristmike vahekaugus I klassi maanteel olla linnalähialal väiksem kui 3km. Arvestades, et sellesse piirkonda kavandatakse Lemmatsi liiklussõlm, ei ole võimalik tagada Räni-Raudtee tee ristmiku säilitamise korral nõutavat ristmike omavahelist kaugust.</p> <p>Ristmike juhend annab paindlikumaid võimalusi ristmike kavandamiseks ning selle välja töötamisel on võetud aluseks sarnases kliimavöötmes paiknevate naaberriikide Soome ja Rootsi projekteerimismidide. Ristmike juhendi tabeli 1 kohaselt peab ristmike omavaheline kaugus (põhimaanteel, liiklussedust >9000 a/ööp korral) olema vähemalt 800 meetrit. Sealjuures tuleb arvestada Ristmike juhendi peatükki 2 punkti 9, mis sätestab, et ristmike ja liiklussõlmede omavahelise kauguse määramisel tuleb lähtuda põhimõttest, et kaugust arvestatakse ühe ristmiku või liiklussõlme lõpp-punktist järgmise ristmiku või liiklussõlme alguspunktini. Ristmiku ja liiklussõlme lõpp- ja alguspunktiks loetakse kohta, kus lõpeb või algab äärmise geomeetiline element nagu näiteks kiirusmuuterada või pöördkõver. Projekteerimistingimustega kavandatav Lemmatsi liiklussõlm asub Räni-Raudtee tee ristmikust ligikaudu 530 meetri kaugusel – seega oleks Räni-Raudtee tee ristmiku säilitamine mistahes kujul vastuolus Ristmike juhendiga.</p> <p>Liikuvuse tagamiseks näeb projekteerimistingimuste eelnõu ette uue kogujatee rajamise, mis ühendab Räni-Raudtee tee Lemmatsi liiklussõlmega.</p> <p>4. Nii maakonnaplaneering kui kehtiv üldplaneering näevad ette Liiklussõlme rajamise Lemmatsi ristmike piirkonda. Maakonnaplaneeringus on Tartu–Nõo lõiku käsitletud kui oluliselt rekonstrueeritavat maanteelõiku. Üldplaneeringus käsitletakse seda, et olemasolev Jõhvi–Tartu–Valga maantee laiendatakse mitmerealiseks. Maakonnaplaneering ja üldplaneering mõlemad näevad ette kogujatee rajamise Räni-Raudtee tee ja Tõrvandi–Lemmatsi</p>
--	---	---

			<p>kõrvalmaantee vahele, mis ühendab Räni-Raudtee tee äärses piirkonnas Lemmatsi liiklussõlmega. Sealjuures ei täpsusta ei maakonnaplaneering ega üldplaneering millised ristmikud tuleb jätta avatuks ja millised sulgeda.</p> <p>Maantee projekteerimiseks mitmerealiseks kohaldatakse Projekteerimisnorme, milles on seatud nõuded muuhulgas ka ristmike arvule ja ristmike omavahelisele kaugusele. Olemasoleval maanteel on ristmike arv ja vahekaugus selline, mis ei võimalda nõuetekohast maantee ümberehitamist, mistõttu tuleb mitmed ristmikud sulgeda ning rajada kogujateed, mille eesmärk on maanteel oluliselt vähendada ristmike ja pealesõitude arvu, kuid samal ajal tagada vajalik juurdepääs maanteega külgnevale alale. Projekteerimisnormide punkti 5.2.1 (4) kohaselt kui maakasutusest tulenev ristumiskohtade vajadus läheb vastuollu ristmike vahekaugusele esitatud nõuetega, siis tuleb kavandada maanteega paralleelselt kulgev kogujatee.</p> <p>Võttes arvesse, et maakonnaplaneering ja üldplaneering näevad ette Jõhvi–Tartu–Valga maantee olulise ümberehitamise vajaduse, kumbki planeering ei täpsusta millised ristmikud tuleb jätta avatuks ning millised sulgeda ning Eesti Vabariigis kohaldatakse maanteede ümberehitamise projekteerimiseks Projekteerimisnorme, siis tuleb maakonna- ja üldplaneeringut tõlgendada selliselt, et maantee ümberehitamise korral viiakse maantee vastavusse ka Projekteerimisnormidega. Transpordiamet siinjuures arvestab, et liiklusohutus on tagatud vaid siis kui kavandatav projektlahendus on kooskõlas normide ja nõuetega.</p> <p>Kõrtsi kinnistu ja lähiala detailplaneering ei saa olla riigitee projekteerimistingimuste alus tuginedes punktis 3 välja toodud põhjendustele.</p> <p>5. Perspektiivsed teed on joonistel vaid informatiivsed ja nende rajamiseks Tartu–Nõo lõigu projekteerimistingimused alust ei anna. Tegemist on võimalike ühendusteedega, mis võivad tekkida sinna siis kui piirkond areneb. Ei ole välistatud, et neid perspektiivseid teid joonisel näidatud asukohtadesse ei tekigi, vaid vajalikud ühendused luuakse kusagilt teist kaudu. Nende teede kavandamine aga väljub Tartu–Nõo lõigu projekteerimistingimustega seatud eesmärkidest ning sõltub sellest kuidas hakkab piirkond tulevikus arenema. Perspektiivsed teed on projekteerimistingimuste eelnõu lisas 3 ja 4 olevatel eskiisjoonistel näidatud sellistesse piirkondadesse kus on hajaasustus ning kus arvestades praegust asustustihedust uue tee rajamiseks vajadus puudub.</p> <p>Otsus: Arvamuses väljatoodu alusel projekteerimistingimuste eelnõud mitte muuta ülaltoodud kaalutlustel.</p>
26	<p>Riia mnt 223 94901:005:0040 25.01.2023</p>	<p>Saadan teile puudutatud kinnisasja omanikuna ettepanekud Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise projekteerimistingimustele. Ettepanekud põhinevad mulle saadetud eskiisjoonistel. Avalikustamisel mul kahjuks polnud võimalik osaleda.</p> <p>1. Tartu–Külitse lõigu eskiisjoonisel planeeritaval ühiskasutusteel pole märgitud Riia mnt 223 sissesõitu. Palun projekteerimisel arvestada Riia mnt 223 olemasoleva sissesõiduteega ning kajastada seda ühiskasutusteel. Esikiisprojektis pakutav lahendus peaks edasi arendama nii, et see arvestaks enam kohalike elanike huvide, mitte ainult trassi läbivate sõidukite huvidega. Tiigrisilma tänavalt maanteele juurdepääsu sulgemine avaldab kohalike elanike liikumisvõimalustele olulist negatiivset mõju. Kogu liiklus suunatakse asula sisse, kus puuduvad kõnniteed. Kuidas tagatakse ohutus ja kas on ette nähtud ka kõnniteede ehitus? Oluliselt pikeneb kohalike autoga liiklevate elanike igapäevane sõiduteekond. Nt Riia mnt 223 elanike teekond autoga linna pikeneb ca 2,5-3 km kilomeetri võrra. Esimene pääs maanteele on Lemmatsis, mis tähendab esmalt sõitu linnast välja ja siis tagasi. Ka alternatiivsed pääsud linna ei ole teekonna poolest paremad. Igapäevased pikemad sõidud toovad kaasa suurema saaste</p>	<p>Põhjendus/selgitus: 1. Tiigrisilma tänava ristmik on otsustatud sulgeda, sest Tiigrisilma tänava ristmiku säilitamise korral ei ole tagatud nõuetekohane ristmike omavaheline kaugus. Transpordiamet siinjuures arvestab, et liiklusohutus on tagatud vaid siis kui kavandatav projektlahendus on kooskõlas normide ja nõuetega.</p> <p>Arvestades liiklussagedust ja kavandatavat ristlõiget, klassifitseerub Tiigrisilma tänava ristmiku piirkonnas projekteeritav põhimaantee Projekteerimisnormide alusel I klassi maanteeks. Projekteerimisnormide punkti 5.2.1 (2) kohaselt ei ole I klassi maanteel samatasandiliste ristmike projekteerimine lubatud. Projekteerimisnormide punkti 5.1 (2) kohaselt ei tohi eritasandiliste ristmike vahekaugus I klassi maanteel olla linnalähialal väiksem kui 3km. Arvestades, et sellesse piirkonda kavandatakse Lemmatsi liiklussõlm, ei ole võimalik tagada Tiigrisilma ristmiku säilitamise korral nõutavat ristmike vahelist kaugust.</p> <p>Ristmike juhend annab paindlikumaid võimalusi ristmike kavandamiseks ning selle välja töötamisel on võetud aluseks sarnases kliimavöötmes paiknevate naaberriikide Soome ja Rootsi projekteerimisnorme. Ristmike juhendi tabeli 1 kohaselt peab ristmike omavaheline kaugus</p>

	<p>keskkonnale ning suurendavad aja- ja kütusekulu. Piirkiiruse suurendamine asula piirides tõstaks juba niigi kõrget mürataset. Ettepanek on lahendada Riia mnt ja Tiigrisilma ristmik ringristmikuna. See ei mõjutaks oluliselt trassi läbivate autode sõiduaega, kuid tagaks kohalikele elanikele normaalse igapäevase liikumise. Ringristmiku rajamisel võiks lahti jääda ka Riia 223 sissesõidutee, millest saaks lubada parempöoret. Sama lahendus peaks toimima ka Riia mnt 219 ja 221 jaoks. Sellisel juhul jääks ära vajadus rajada ühiskasutuses olev tee, mis on kõige kehvem lahendus. Ühiskasutatava tee peaks planeerima piisavalt laia, et tagada teenindava transpordi (prügi- ja fekaalivedu) ning kiire abi ligipääsetavus ning ümberpööramise võimalus. Tee peaks olema piisavalt lai, et kaks sõiduauto mahuksid vajadusel üksteisest mööduma (tee teenindab kolme majapidamist, milles igas on mitu autoga liiklejat) ja jalgsi ning rattaga liiklejatel oleks turvaline. Kuidas on planeeritud antud lõigul teehooldus? Praegu on talvisel perioodil kergliiklustee hooldus väga kaootiline ning sissesõit tuleb endal kogu ulatuses puhastada, et peale lumesadu hommikul välja saaks. Nii pika tee käsitsi lahti lükkamine ei ole füüsiliselt võimalik. Kuidas tagatakse tee aastaringne kasutatavus?</p> <p>2. Müratõkkeseinte ehitamine on väga vajalik, kuid nende puhul peaks kaaluma ka esteetilist külge ehk materjali sobivust elurajooni keskkonda ning vajadusel valguse säilitamise vajadust.</p> <p>Nt. kuusehekk maantee poolses küljes vajab valgust. Kuna eskiisilt pole aru saada, kas ja kui kaugele tuleb müratõkkesein, siis võimalusel palun sellega arvestada</p>	<p>(põhimaanteel, liikluseduse >9000 a/ööp korral) olema vähemalt 800 meetrit. Sealjuures tuleb arvestada Ristmike juhendi peatükki 2 punkti 9, mis sätestab, et ristmike ja liiklussõlmede omavahelise kauguse määramisel tuleb lähtuda põhimõttest, et kaugust arvestatakse ühe ristmiku või liiklussõlme lõpp-punktist järgmise ristmiku või liiklussõlme alguspunktini. Ristmiku ja liiklussõlme lõpp- ja alguspunktiks loetakse kohta, kus lõpeb või algab äärmise geomeetiline element nagu näiteks kiirusmuuterada või pöördkõver. Projekteerimistingimustega kavandatav Lemmatsi liiklussõlm asub Tiigrisilma ristmikust ligikaudu 530 meetri kaugusel – seega oleks Tiigrisilma ristmiku säilitamine mistahes kujul vastuolus Ristmike juhendiga.</p> <p>Tiigrisilma ristmiku säilitamisega kaasneksid lisaks normidega vastuolule muud liiklusohutusega seotud probleemid:</p> <p>(1) Tiigrisilma tänav on Ráni alevikus asuv rahustatud liiklusega (30km/h) tänav, kus asuvad hoovidest väljasõidud. Kiirelt magistraalteelt otse sellisele rahustatud liiklusega tänavale sõitmine ei ole turvaline sealsetele elanikele. Teedevõrk peab olema hierarhiline ning sellekohased suunised annab Linnatänavate standard, mille peatükk 4.2.1 seab alused ühtse tänavavõrgu kavandamiseks ning seda põhimõtet illustreerivad joonised 4.1 ja 4.2.</p> <p>(2) Projektiga kavandatakse maantee paralleelne kogujatee Riia mnt 219, 221 ja 223 kinnistutele. Juhul kui Tiigrisilma tänav jääks avatuks, ei ole võimalik tekitada ohutut ristmikku Tiigrisilma tänavale eespool nimetatud kinnistutele juurdepääsutee ühendamiseks, sest see asuks liiga lähedal põhimaantee ristmikule. Ristmiku nihutamine põhimaanteest kaugemale pole võimalik, sest seal on erakinnistud.</p> <p>(3) Suure tõenäosusega on Riia mnt 219 ja 221 (võimalik, et ka Riia mnt 223) kinnistute kaitseks vaja rajada mürasein, mis ulatub Tiigrisilma tänav ristmikuni. Kavandatav jalgratta- ja jalgteepaikneb müraseina taga. Juhul kui Tiigrisilma tänav jääks avatuks, ei ole võimalik tagada jalakäijate ja jalgratturite ohutust, sest mürasein piirab oluliselt nähtavust jalgratta- ja jalgteele. Selline lahendus oleks jalakäijatele ja jalgratturitele liiklusohulik.</p> <p>Tartu–Nõo projektiga parandatakse jalgsi, jalgrattaga ja ühistranspordiga liikumise võimalusi ja ohutust. Ráni alevik asub Tartu linna vahetus läheduses nii jalgrattaga sõidu kui ka jalgsi käimise kaugusel. Lisaks kavandatakse Ráni aleviku piirkonda bussipeatus, mis ühendatakse 2+2 maantee alt jalakäijate tunneliga.</p> <p>Ühiskasutusega tee on eestkätt mõeldud kasutamiseks jalakäijatele ja jalgratturitele, mida saavad juurdepääsuna kasutada selles kohas kolme kinnistu omanikud (Riia mnt 219, 221 ja 223). Tegemist on lõiguga, kus kiirused on väga madalad, liiklus on rahustatud ja sõidukite liikluseduse on väga madal. Projektiga täpsustatakse kavandatava tee laius ja liikluskorraldus sellel lõigul, eesmärgiga tagada liiklusohutus. Juhul kui projekti koostamise käigus selgub, et seal on piisavalt ruumi sõiduautole eraldi liikumisruumi tekitamiseks, siis see ka projekteeritakse. Ühiskasutusega teid on rajatud varasemalgi ja tegemist on toimiva lahendusega kui sõiduauto hulk on piisavalt madal ning kiirused piisavalt ohjatud.</p> <p>Kavandatavate teede hooldust teostatakse vastavalt teemaniku poolt kehtestatud seisundinõuetele.</p> <p>2. Müratõkete materjali valik, selle sobivus keskkonda ja valguse säilitamise vajadus täpsustatakse projektiga.</p> <p>Otsus: Ettepanekut, kavandada Tiigrisilma ristmikule ringristmik, mitte arvestada.</p> <p>Korrigeerida projekteerimistingimuste lisa 3 „Tartu–Külitse lõigu eskiisjoonis“ ning näidata mahasõidud ühiskasutatavalt teelt ka Riia mnt 221 (94901:005:0020) ja Riia mnt 223 (94901:005:0040) kinnistutele.</p>
--	---	--

			<p>Korrigeerida projekteerimistingimuste lisa 3 „Tartu–Külitse lõigu eskiisjoonis“ ning näidata ühiskasutatava tee lõpus ümberpööramisekskoht.</p> <p>Projekteerida müratõkked, mis sobivad keskkonda ning vajadusel teostada müratõkkeseinte insolatsiooniarvutused, et kontrollida müratundliku hoone eluruumides varjutuse teket. Arvutused teostada vastavalt standarditele EVS-EN 17037:2019+A1:2021/AC:2022 „Päevavalgus hoonetes“ või Eesti Ehituskonsultatsiooniettevõtete Liidu juhise „Ruumi otsese päikesevalguse (insolatsiooni) kestuse arvutamise juhend“ kohaselt, avaldatud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kodulehel https://www.mkm.ee/ehitus-ja-elamumajandus/juhendid?view_instance=1&current_page=1#lepingute-juhendid-j . Puudulike valgustingimuste korral määrata leevendusmeetmena müratõkete minimaalne läbipaistva osa ulatus, et tagada standardiga nõutud valgustingimused.</p>
27	<p>Vanapapli tee 2 94901:005:0997 Vanapapli tee 4 94901:001:0278</p> <p>26.01.2023</p>	<p>Juhime tähelepanu Vanapapli tee pikenduse mittevajadusele läbi metsa. Elva mnt äärest on planeeritud katastrini 94901:005:0240 tee, mille saaks kergema vaevaga ühendada Näki teega ja ei oleks vajadust rajada uut teed läbi metsa.</p> <p>Teiseks taotleme Näki tee liiklussõlme projekteerimist selliselt, et oleks tagatud Näki teelt maanteele keeramine selle mõlemasse suunda. Vastavalt Kambja valla üldplaneeringule on selle tee taha arvestatud oluline kogus elamuid, mille koormust ei ole mõistlik planeerida pikalt läbi Vanapapli tee, mille läbilaskevõime on iseenesest kahtlane ja kuna seal asetsevad ettevõtted siis võivad seal parkida tihti suured kaubaautod, mis võivad takistada oluliselt teel liiklemist.</p> <p>Planeeritavate uute kinnistutega suureneb ka Väike-Näki tee kaudu koormus Linnaveere teele ja sellele suunata veel täiendavalt liiklust oleks tuleviku mõistes ülekoormamine.</p> <p>Ettepanek oleks teha Vanapapli tee vaid vajaminevate kinnistute ulatuses. Teha Näki tee ühendus Elva mnt-ga mõlemal suunal.</p>	<p>Põhjendus/selgitus:</p> <p>1. Näki tee ja Lemmatsi–Leilovi kõrvalmaantee vaheline kogujatee on vajalik, sest projekteerimistingimustega kavandatakse Näki tee ristmiku sulgemine Jõhvi–Tartu–Valga maanteele. Kogujatee asukoht on projekteerimistingimuste eelnõus näidatud sellisena tulenevalt alljärgnevatest kaalutlustest:</p> <p>(1) See on lühim võimalik teekond Näki teelt Lemmatsi liiklussõlmeni.</p> <p>(2) Asukoht on kooskõlas kehtiva üldplaneeringuga.</p> <p>(3) Selle kogujatee asukohaga on ümbritsevad kinnistu omanikud pidanud arvestama tulenevalt üldplaneeringust ning piirkond on selle järgi juba arenenud. Näiteks on selle kogujatee asukohaga arvestatud Kraavi ja Lao kinnistute ning lähiala detailplaneeringu koostamisel. Lisaks asub kogujatee lõigul Vanapapli tee koridor (katastriüksusel 28301:001:0901), mida saab selle tee rajamiseks ära kasutada.</p> <p>(4) Kui kogujatee asub põhimaanteest kaugemal, annab see võimaluse juurdepääsude kavandamiseks mõlemal poole kogujateed asuvatele kinnistutele. See loob paremaid võimalusi piirkonna edasiseks arendamiseks.</p> <p>2. Liiklussõlme kavandamine Näki tee ristmikule ei ole kooskõlas Projekteerimisnormide punktiga 5.1. (2), mille kohaselt ei tohi eritasandiliste ristmike omavaheline kaugus I klassi maanteedel linnalähivööndis olla väiksem kui 3 kilomeetrit. Kavandatava Lemmatsi ja Külitse liiklussõlme omavaheline kaugus on linnulennult ligikaudu 3,6 kilomeetrit – seega Projekteerimisnormide kohaselt ei ole sinna vahele täiendava liiklussõlme rajamine liiklusohutuse kaalutlustel võimalik.</p> <p>Näki tee ristmikule liiklussõlme rajamiseks puudub ka tehniline ja majanduslik põhjendus. Selle rajamine on kallis ning see hõivaks enda alla märkimisväärse maa-ala piirkonnas, kus on kehtivad detailplaneeringud. Lisaks on AS Eesti Raudtee andnud menetluse käigus teada, et perspektiivis on plaanis Näki tee raudteeülesõit sulgeda, sest tõenäoliselt on majanduslikult ebaotstarbekas hakata 3km pikkusele lõigule rajama kolme raudteeviadukti. Teisele poole raudteed jääv Laane küla on aga ühendatud avalikult kasutatavate teedega nii põhja kui ka lõuna suunas (lõuna suunas Kaselehe tee kaudu – kohalik tee nr 9490101; põhja suunas Väikenäki tee kaudu – kohalik tee nr 9490099). Olemasolev avalikult kasutatavate teede võrgustik ning Tartu–Nõo projektiga kavandatavad kogujateed tagavad piisavad ühendused liikumiseks erinevates suundades.</p> <p>Otsus:</p> <p>1. Ettepanekut, muuta Näki tee ja Lemmatsi–Leilovi kõrvalmaantee vahelise kogujatee asukoht põhimaantee äärde, mitte arvestada.</p> <p>2. Ettepanekut, kavandada Näki tee ristmikule liiklussõlm, mitte arvestada.</p>
28	<p>Järve tee 3 94901:005:1633</p>	<p>Tutvunud Tartu-Nõo lõigu ümberehitamise projekteerimistingimuste menetlusse kaasamise materjalidega ja osalenud Jõhvi-Tartu-Valga maantee Külitse alevikku</p>	<p>Põhjendus/selgitus:</p>

<p>Kiigemäe tee 94901:005:1653 Kiigemäe tee 1 94901:005:0414 Kiigemäe tee 11 94901:005:1649 Kiigemäe tee 12 94901:005:1644 Kiigemäe tee 5 94901:005:1651 Kiigemäe tee 7 94901:005:1648 Kiigemäe tee 9 94901:005:1647 Pilliroo 94901:005:1652 Puru tee 94901:005:1638 Puru tee 1 94901:005:1631 Puru tee 3 94901:005:1632</p>	<p>läbiva lõigu arutelul, ei saa nõustuda välja pakutud lahendusega, mis käsitleb juurdepääsu muudatust Riia maanteelt Järve teele.</p> <p>Juurdepääs Riia maanteelt Järve teele ja Järve teelt Riia maanteele peab säilima, kuna see mõjutab olulisel määral piirkonna arengut ja kehtiva Puru detailplaneeringu realiseerimist.</p> <p>Külitsel, Järve tee ääres paiknevad Ropkajärve OÜle kuuluvad kehtiva detailplaneeringuga ärikinnistud ja elamumaad, millel on hea juurdepääs Riia maanteelt. Esitatud eskiisi realiseerumisel muutub juurdepääs kinnistutele oluliselt raskemaks ja ebamugavamaks. Riia maanteelt kinnistuteni ja kinnistutelt Riia maanteele pääsemine on keerukas ja pikk teekond.</p> <p>Kinnistu omanik kannab olulist kahju, kuna liikluskorralduse muudatus sellises mahus kahandab oluliselt kinnisvara hinda.</p> <p>Keeruline juurdepääs ärikinnistutele seab samuti piirangud võimalikele äritegevustele, mida kinnistutel on võimalik teha. Takistatud inimeste juurdepääs Riia maanteelt ja tagasi maanteele ei võimaldaks enam realiseerida kehtiva detailplaneeringu täit potentsiaali.</p> <p>Tulenevalt planeeritavatest liikluskorralduslikest muudatustest tekitatakse Ropkajärve OÜle oluline majanduslik kahju nende realiseerumisel. Kinnistuid soetades ei olnud võimalik kavandatavaid tegevusi ette näha ja potentsiaalset majandusliku kahju ennetada. Ainuvõimalik lahendus on antud asukohas suundristmiku rajamine Transpordiameti poolt.</p>	<p>Transpordiamet kaalus suundristmiku kavandamist Külitse järve tee ristmikule, kuid otsustas selle ettepanekuga mitte arvestada. Varianti, kavandada ainult maanteele pealesõit, ei kaalutud, sest Külitse bussipeatuse olemasolu tõttu tuleks aeglustusrada rajada niikuinii, et vältida kiirendusrajal kiirendavate sõidukite ja aeglustuva bussi omavahelisi konflikte.</p> <p>Külitse järve tee ristmik on otsustatud sulgeda, sest suundristmiku rajamise korral ei ole tagatud nõuetekohane ristmike omavaheline kaugus. Transpordiamet siinjuures arvestab, et liiklusohutus on tagatud vaid siis kui kavandatav projektlahendus on kooskõlas normide ja nõuetega.</p> <p>Arvestades liiklussagedust ja kavandatavat ristlõiget, klassifitseerub projekteeritav põhimaantee Projekteerimismääruse alusel I klassi maanteeks. Projekteerimismääruse punkti 5.2.1 (3) kohaselt on I klassi maanteel lubatud üks parempöördega mahasõit kahe normidekohasel kaugusel asuva eritasandilise ristmiku vahel. Tartu–Nõo lõigu projektiga kavandatakse Lemmatsi ja Külitse liiklussõlmed, mille omavaheline kaugus on kooskõlas Projekteerimismääruse punktiga 5.1 (2), mille kohaselt ei tohi eritasandiliste ristmike vahekaugus I klassi maanteel olla linnalähialal väiksem kui 3km. Lisaks kavandatakse Arako tee ristmiku piirkonda suundristmik, mida saab Projekteerimismääruse kohaselt nimetada parempöördega peale- ja mahasõiduks. Seega ei ole täiendava suundristmiku kavandamine Lemmatsi–Külitse lõigule Projekteerimismääruse kohaselt lubatud.</p> <p>Ristmike juhend annab paindlikumaid võimalusi ristmike kavandamiseks ning selle välja töötamisel on võetud aluseks sarnases kliimavöötmes paiknevate naaberristmikute Soome ja Rootsi projekteerimismäärused. Ristmike juhendi tabeli 1 kohaselt peab ristmike omavaheline kaugus (põhimaanteel, liiklussageduse >9000 a/ööp korral) olema vähemalt 800 meetrit. Sealjuures tuleb arvestada Ristmike juhendi peatükki 2 punkti 9, mis sätestab, et ristmike ja liiklussõlmede omavahelise kauguse määramisel tuleb lähtuda põhimõttest, et kaugust arvestatakse ühe ristmiku või liiklussõlme lõpp-punktist järgmise ristmiku või liiklussõlme alguspunktini. Ristmiku ja liiklussõlme lõpp- ja alguspunktiks loetakse kohta, kus lõpeb või algab äärmise geomeetiline element nagu näiteks kiirusmuuterada või pöördkõver. Projekteerimistingimustega kavandatav Arako tee suundristmik (möödetuna kiirendusraja lõpust) asub Külitse järve teest ligikaudu 550 meetri kaugusel – seega oleks Suundristmiku kavandamine Külitse järve teele vastuolus Ristmike juhendiga ka siis kui sinna rajatakse ainult maanteele pealesõit Valga suunas. Lisades sellesse kohta veel ka nõuetekohase aeglustusraja, jääks kahe ristmiku omavaheliseks kauguseks mitte rohkem kui 300 meetrit.</p> <p>Arako tee suundristmiku ära jätmise ja selle asendamine Külitse järve tee suundristmikuga ei ole Transpordiameti hinnangul põhjendatud alljärgnevatel kaalutlustel:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Tartu poolt tulles on Arako tee suundristmiku kaudu võimalik jätkata sõitu mööda kogujateed kuni Külitse järve teeni ilma, et teekond pikeneks. Külitse järve tee kaudu Arako teele sõites aga teekond pikeneks. Seega pakub projekteerimistingimustega kavandatav lahendus paremaid juurdepääsuvõimalusi; (2) Tartu poole minnes peavad aga nii Külitse järve teelt tulijad kui ka Arako teelt tulijad kasutama kogujateed ja sõitma kuni Lemmatsi liiklussõlmeni. Selles osas ei oma suundristmiku asukoht tähtsust. Jõhvi–Tartu–Valga maanteel Tartu suunas liiklejate suhtes ei oma suundristmiku asukoht samuti tähtsust, sest vasakpöörded ei ole 2+2 ristlõikega maanteel lubatud; (3) Parandamiseks võimalusi COOPi kaubanduskeskuse juurest liikuda edasi Valga suunas, otsustas Transpordiamet käesolevas menetluses muuta projekteerimistingimuste eelnõud ja kavandada Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendava kogujatee. See loob lühima võimaliku ühenduse Külitse liiklussõlmega ning teistpidi loob Külitse–Haage teega piirnevatele ja selle lähialal paiknevatele elanikele otseühenduse kavandatava COOPi kaubanduskeskuse
<p>26.01.2023</p>	<p>Palume käesoleva ettepanekuga tungivalt arvestada.</p>	

			<p>juurde, mis parandab Külitse aleviku sisest liikuvust tervikuna ja tõenäoliselt suurendab COOPi kaubanduskeskuse külastajate hulka. Selline lahendus annab võimaluse külastada COOPi kaubanduskeskust ka neil, kes soovivad teekonda jätkata Valga suunas.</p> <p>(4) Transpordiamet lasi Tartu–Nõo lõigu eelprojekti koostajal projekteerida läbi suundristmiku rajamine Külitse järve teele. Selgus, et sellega kaasneb teede projekteerimine üle Puru, Pumba, Geelia, Järve tee 1, Järve tee 2, Pillapalu, Kiigemäe ja lähiala detailplaneeringus määratud hoonestusalade. Samuti tekib kitsaskoht Pärna tee 4 kinnistu (katastritunnusega 94901:005:0184) juures, kuhu ei mahu kavandama enam kiirendusrada – võttes arvesse ümbritsevat situatsiooni ja hoonestust kahel pool maanteed, maantee nõutavaid plaaniraadiusi, põhimaanteega paralleelse jalgratta- ja jalgteede projekteerimise vajadust ning Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendava kogujatee rajamise vajadust.</p> <p>Kavandatav lahendus ei ole vastuolus ka Puru, Pumba, Geelia, Järve tee 1, Järve tee 2, Pillapalu, Kiigemäe ja lähiala detailplaneeringuga, sest põhimaanteele kavandatud ristmik asub detailplaneeringu põhijoonise kohaselt väljas pool planeeringuala piiri. Ka detailplaneeringu seletuskirja peatükis 3.4 on Jõhvi–Tartu–Valga põhimaantee eelprojekt mainitud ära kui arvestamisele kuuluv muu dokument. Seletuskirja peatükis 4.2 „Planeeringuala kontaktvööndi funktsionaalsed seosed“ on öeldud: <i>Peamised ühenduste Tartu linnaga on tagatud planeeringualaga piirneva Külitse-Haage kõrvalmaantee kaudu, mis viib Jõhvi-Tartu-Valga põhimaanteele ja põhjapool edasi Tartu-Viljandi tugimaanteele (ca 4,3km)</i>. Seega ei saa arendajal tekkida ootust, et peamiseks ühenduseks Jõhvi–Tartu–Valga maanteega saab olema Külitse järve tee ristmik.</p> <p>Detailplaneering on kehtestatud aastal 2011 (st. 12 aastat tagasi). Selles planeeringus on näidatud Jõhvi–Tartu–Valga maantee ja Külitse järve tee ristmikul parempöõretega ristmiku lahendus. See lahendus kanti detailplaneeringusse Transpordiameti (endine Maanteeamet) nõudmisel – Transpordiamet lähtus oma nõudmisel varasemast Tartu-Elva lõigu eelprojektist, sest see oli sel hetkel parim teadmine kavandatavast lahendusest.</p> <p>Ehitusseadustiku §27 lõike 1 kohaselt võib detailplaneeringu olemasolu korral pädev asutus põhjendatud juhul anda ehitusloakohustusliku hoone või olulise rajatise ehitusprojekti koostamiseks projekteerimistingimusi, kui:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) detailplaneeringu kehtestamisest on möödunud üle viie aasta; 2) detailplaneeringu kehtestamise järel on ilmnenud olulisi uusi asjaolusid või on oluliselt muutunud planeeringuala või selle mõjuala, mille tõttu ei ole enam võimalik detailplaneeringut täielikult ellu viia; 3) detailplaneeringu kehtestamise järel on muutunud õigusaktid või kehtestatud planeeringud, mis mõjutavad oluliselt detailplaneeringu elluviimist. <p>Transpordiameti hindas EhS §27 lõikes 1 märgitud olukordi ning leidis, et täidetud on kaks tingimust – ning see annab aluse riigiteele projekteerimistingimuste andmiseks ka nimetatud detailplaneeringu piirkonnas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Detailplaneeringu koostamisest on möödunud rohkem kui 5 aastat; 3) Detailplaneeringu kehtestamise järel on muutunud õigusaktid (ehitusseadustik, Projekteerimismid) ning Transpordiamet on andnud välja Ristmike juhendi. <p>Otsus: Ettepanekut, kavandada Külitse järve teele suundristmik või pealesõit Valga suunas, mitte arvestada.</p>
29	Riia mnt 219 94901:005:0021	Tekkisid mõningad küsimused Tartu-Nõo maantee ümberehitamise osas. Müra- ja vibratsiooniga seotud mõju	Põhjendus/selgitus: Projekteerimistingimuste eelnõu punktis 5.12 nimetatud uuringute hulgas on ka müra- ja vibratsiooniga seotud mõju uuringud ning punkti 5.6.1 kohaselt tuleb projekteerida müra- ja vibratsiooniga seotud mõju vähendamiseks vajalikud meetmed vastavalt müra- ja vibratsiooniga seotud mõju vähendamise eeskirjadele.

	<p>27.01.2023</p>	<p>Eeldatavasti tuleb ka Riia mnt. 219 kinnistu äärde müratõke. Sellisel juhul paigaldatav müratõke peaks olema valgust läbilaskev, kuna see saab olema kinnistul asuvale hoonele palju lähemal kui enamuse hoonete puhul ning see varjaks suurema osa päevavalgusest. Hoone asub teepinnast madalamal, on põhja-lõunasuunaline, hoone on väheste akendega ning räästalaius on 1 m. Sellega seonduvalt on juba praegu hoones küllaltki pime keskkond ning sageli põlevad ruumides päevasel ajal tuled. Kas müratõkked hakkavad paiknema kergliiklustee/ühiskasutustee ja põhimaantee vahel?</p> <p>Talvine teehoolitus On oluline teada, kuidas hakkab toimuma talvine lumetõrje. Hetkel on meil võimalik maanteele välja sõita iga ilmaga, sest oleme võimelised teotsa lumest puhtaks rookima. Vahel tuleb seda teha rohkem kui kord päevas. Kas uue kergliiklustee/ühiskasutustee hooldus jätkub endistviisi või tuleb selles osas olulisi muudatusi?</p> <p>Prügiveo ning kaubaautode juurdepääs Kinnistule peab olema tagatud juurdepääs prügiveoks ning lisaks asub antud aadressil aiandusettevõtte, kuhu tuuakse kaupa suurte kaubikutega ning ka neile peaks olema tagatud ligipääs. Uue korralduse järgi saab ühiskasutustest sisuliselt tupiktänav prügiveokite ja kaubaautode jaoks. Kas on plaanis rajada piisavalt suur ala, kus suuremad sõidukid saaksid ringi pöörata/manööverdada ka talvisel ajal ilma jalakäijaid ja teisi liiklejaid ohustamata? Kuidas on mõeldud tagada kergliiklusteel liiklejate ohutus Riia mnt 219-st kuni Tiigrisilma tänavani, kui seal hakkavad liiklema mootorsõidukid koos kergliiklejatega? Juba praegu on kevadest sügiseni kergliiklusteel äärmiselt tihe liiklus, seda enam, et kuni Külitse alevikuni liiguvad seal ka Tartu linna rattaringluse rattad. Nimelt on Külitsel avatud rattapunkt.</p> <p>Vibratsiooni uuringud Kas mürauringute alla käigus teostatakse ka vibratsiooniuringud? Kui ei, siis kas on plaanis ka neid eraldi teostada? Raskeveokite möödasõidul on tunda vibratsioone juba praegusel ajal. Kas kiiruspiirangute suurenemise korral võib oodata ka tulevikus liikluse sagenemist maanteel sealhulgas raskeveokite arvu kasvu?</p> <p>Drenaaž Siinkohal mainin ära ka, et maanteelt kinnistule voolav vihmavesi ja lumesulamisveed tuleks mujale juhtida, praegu voolavad nad mööda sissesõidu teed kinnistule. Praeguse kergliiklustee ehitamise ajal ei olnud projekteeritud drenaaži, drenaažitoru hoone ette lisati ehituse käigus. Drenaaži säilitamine on vajalik, sest jällegi - maja asub tee tasapinnast madalamal. Varasemalt on olnud juhul, kus teetruubid olid talvisel ajal kinni jäätunud ja suure sulaveega vesi teest majani voolas ning ka hoonesse sisse.</p>	<p>tulemustele. Suure tõenäosusega on Riia mnt 219 kinnistute kaitseks vaja rajada mürasein, sest see asub maanteele väga lähedal. Müratõke hakkab paiknema sõidutee ja kergliiklustee vahel, sest nii on ta müra leevendamisel kõige efektiivsem (vahetult müraallika juures). Ühtlasi pakub ta eraldust sõiduteest jalakäijatele ja jalgratturitele ning võimaldab kergliiklusteed tulla kasutama ka otse sellega piirnevatest hoovidest.</p> <p>Kavandatavate teede hooldust teostatakse vastavalt teomaniku poolt kehtestatud seisundinõuetele.</p> <p>Ühiskasutusega tee on eestkätt mõeldud kasutamiseks jalakäijatele ja jalgratturitele, mida saavad juurdepääsuna kasutada selles kohas kolme kinnistu omanikud (Riia mnt 219, 221 ja 223). Tegemist on lõiguga, kus kiirused on väga madalad, liiklus on rahustatud ja sõidukite liikluskorraldus on väga madal. Projektiga täpsustatakse kavandatava tee laius ja liikluskorraldus sellel lõigul, eesmärgiga tagada liiklusohutus. Juhul kui projekti koostamise käigus selgub, et seal on piisavalt ruumi sõiduautodele eraldi liikumisruumi tekitamiseks, siis see ka projekteeritakse. Ühiskasutusega teid on rajatud varasemaltki ja tegemist on toimiva lahendusega kui sõiduautode hulk on piisavalt madal ning kiirused piisavalt ohjutud. Ühiskasutusega tee lõppu on võimalik projekteerida tagasipöördekoht, mis võimaldab veoautodel ümber pöörata.</p> <p>Vibratsiooniga seotud teemasid käsitletakse keskkonnamõjude hindamise aruandes. Maanteele kehtestatud piirkiirused ei ole otseses seoses maanteelõiku läbivate raskeveokite arvuga.</p> <p>Projekteerimistingimuste eelnõu punkti 5.8.2 kohaselt tuleb ehitusprojekti koostamisel tagada sademeveete äravool. Tõenäoliselt see parandab olukorda Riia mnt 219 kinnistu juures.</p> <p>Otsus: Korrigeerida projekteerimistingimuste lisa 3 „Tartu–Külitse lõigu eskiisjoonis“ ning näidata ühiskasutatava tee lõpus ümberpööramisekskoht.</p> <p>Projekteerida müratõkked vastavalt mürauringu tulemustele.</p> <p>Teostada vajadusel müratõkkeseinte insolatsiooniarvutused, et kontrollida müratundliku hoone eluruumides varjutuse teket. Arvutused teostada vastavalt standarditele EVS-EN 17037:2019+A1:2021/AC:2022 „Päevavalgus hoonetes“ või Eesti Ehituskonsultantsiooniettevõtete Liidu juhise „Ruumi otsese päikesevalguse (insolatsiooni) kestuse arvutamise juhend“ kohaselt, avaldatud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kodulehel https://www.mkm.ee/ehitus-ja-elamumajandus/juhendid?view_instance=1&current_page=1#lepingute-juhendid-j. Puudulike valgustingimuste korral määrata leevendusmeetmena müratõkete minimaalne läbipaistva osa ulatus, et tagada standardiga nõutud valgustingimused.</p> <p>Ülejäänud ettepanekute osas projekteerimistingimuste eelnõud mitte muuta ülaltoodud kaalutlustel.</p>
30	<p>Kase tee 1 94901:005:0519</p> <p>30.01.2023</p>	<p>Hetkel on kinnistu üks tervik, kuid lähiajal jagatakse kinnistu kaheks eraldiseisvaks kinnistuks, millest Tartu-Valga maantee poole jäävas osas on plaanis rajada elamu. Kuna praegust ühtset kinnistut poolitab Ilmatsalu jõgi, on moodustavatele maanteepoolsele kinnistule juurdepääs sõidukitega võimalik ainult kinnistu maanteepoolsest osast.</p> <p><u>Eeltoodust tulenevalt ühinen Pärna tee 8 kinnistu (94901:005:0526) omaniku seisukohaga (pilt manuses, mahasõidud tähistatud sinise joonega), mille kohaselt rajatav kogujatee võimaldaks Pärna tee 8 ja Kase tee 1 jagatavale kinnistule loogilise juurdepääsu ning teen ettepaneku Külitse alevikku läbiva lõigu projektilahendust täiendada kirjale lisatud pildilt nähtuva kogujateega (tähistatud punase joonega).</u></p>	<p>Põhjendus/selgitus: Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekut ja otsustas kavandada Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendav kogujatee, et parandada Külitse aleviku sisest liikuvust. Kavandatav tee loob Külitse–Haage teega piirnevatele ja selle lähialal paiknevatele elanikele otseühenduse kavandatava COOPi kaubanduskeskuse juurde, loob juurdepääsuvõimalused Külitse järvega piirnevatele kinnistutele ning annab võimaluse COOPi kaubanduskeskuse juurest liikuda otse Külitse liiklussõlme, kust on võimalik teekonda jätkata Valga suunas.</p> <p>Otsus: Muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning näha ette Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendava kogujatee rajamine.</p>

		*** Kirjale oli lisatud väljavõte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 3 – Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis, millel on näidatud kogujatee kavandamise ettepanek ja kujutatud võimalikke juurdepääse Pärna tee 10 kinnistule ***	
	Kase tee 1 94901:005:0519 21.04.2023 Arvamus projekteerimistingimuste eelnõu muudatusele	Teavitan Teid Kase tee 1 kinnistu omaniku esindajana, et Kase tee 1 kinnistu omanik kiidab Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise projekteerimistingimuste eelnõu muudatuse heaks. Omanik nõustub Teiega, et mõlemad ettepanekud aitavad märkimisväärselt parandada Külitse aleviku sisest liikuvust ning ühendada Külitse aleviku erinevad piirkonnad omavahel. Ühtlasi annab Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendav kogujatee Kase tee 1 kinnisasjale peale kinnisasja jagamist kaheks eraldiseisvaks kinnisasjaks võimaluse saada Ilmatsalu jõest Valga maantee poole jäävale kinnistule juurdepääs mahasõidu kaudu kogujateelt (analoogselt piirinaabriga).	Otsus: Lugeda, et Kase tee 1 kinnistu omanikul puuduvad vastuväited Lennuvälja teed ja Kiigemäe teed ühendava sõiduautode tunneli kavandamiseks. Lugeda, et Kase tee 1 kinnistu omanikul puuduvad vastuväited Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendava kogujatee kavandamiseks.
31	Viirpuu tn 6 94901:005:0523 30.01.2023	Ei ole nõus loovutama maad katastriüksusest 94901:005:0523 „Lisa 1 lisa 3 Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonisel“ märgitud projekteeritud juurdepääsu tee tarbeks. Ettepanek: ligipääsu tee maa loovutaja peaks olema kinnisasja 28301:001:0053 omanik, seoses asja otsese huvi ja seotusega. Juhin tähelepanu ka kitsenduse objektile ja mõjualale PRK0007607 https://kitsendused.maaamet.ee/#/avalik;vid=PRK0007607	Põhjendus/selgitus: Juurdepääsutee rajamine on vajalik Riia mnt 215 (katastritunnusega 28301:001:0054), Riia mnt 213 (katastriüksusega 28301:001:0679) ja Riia mnt 217 (katastritunnusega 94901:005:0461) kinnistutele juurdepääsu tagamiseks, sest mahasõidud otse Jõhvi–Tartu–Valga maanteele suletakse. Muud realistlikud võimalused juurdepääsu tagamiseks puuduvad. Kõikidel eespool nimetatud kinnistutel on erinevad omanikud, mistõttu on tegemist avalikult kasutatava tee kavandamisega. Tee kavandamise asukohale seab piiranguid Riia mnt 215 paiknev eluhoone, millest on vajalik teega mööda pääseda. Samuti seab piiranguid ettepanekus välja toodud puurkaev (id: PRK0007607). Ühtlasi on uus tee projekteerimistingimuste eelnõus kavandatud võrdse kohtlemise printsiibil kinnistute piirile. Selle asukoht täpsustatakse ehitusprojektiga tulenevalt piirangutest. Puurkaevu (id: PRK0007607) osas on Transpordiamet teinud Keskkonnaagentuurile 29.03.2023 taotluse täpsustada võetava vee kogus ning juhul kui veevõtt puurkaevust on alla 10 m ³ /d, määrata VeeS § 277 lõike 2 alusel puurkaevule hooldusala 10m. Otsus: Arvamuses väljatoodu alusel projekteerimistingimuste eelnõud mitte muuta ülaltoodud kaalutlustel.
32	Riia mnt 216 94901:005:0693 01.02.2023	Teen ettepaneku korraldada Haaviku tee ääres olevatelt kinnistutelt väljasõit Haaviku tee ristumiseni raudteeäärse kogujateega. Sellisel puhul kaob vajadus ehitada uus tee ja teine sild üle jõe. Minu kinnistu, Riia mnt 216, äärest hakkaksid siis liiklema Riia mnt 210, Riia mnt 212 ja Rometi kinnistu liiklejad. Kui minu poolt pakutu ellu viia, peaks tekkima kokkuvõtte uue tee rajamiseks kuluva arvelt, samuti sõidab sellisel juhul minu hoovi kõrvalt mööda umbes 35-40 kinnistu liiklejate võrre vähem sõidukeid. Palun arvestada eeltoodud ettepanekus toodud eelkõige seoses põhiseadusest tuleneva õigusega kodu puutumatusle ning tuginedes haldusõiguse põhimõttele mille kohaselt tuleb kaaluda erinevaid meetmeid ning kui esineb vähem riivavam meede, siis seda ka rakendada.	Põhjendus/selgitus: Võttes arvesse Projekteerimisnormides ja Ristmike juhendis toodud nõudeid on projekteerimistingimustega vajalik kavandada kogujatee, mis annab juurdepääsu Riia mnt 210, Riia mnt 212, Roometi, Kleini ja Riia mnt 216 kinnistutele. Nimetatud kogujatee annab võimaluse liikuda otse Külitse liiklussõlme. Lisaks otsustati koostöös Kambja vallaga, et nimetatud kogujatee ühendatakse Haaviku teega, et leevendada vähemalt 30 kinnistu omaniku teekonna pikenemisest tulenevat mõju Tartu linna suunas. Joonisel mõõdetuna lühendab kavandatav lahendus teepikkust ligikaudu 280m võrra võrrelduna sellega kui nimetatud kogujateed Haaviku teega ei ühendataks. Otsus: Ettepanekut, mitte kavandada Haage tee ja Külitse liiklussõlme vahelist ühendusteed, mitte arvestada.
33	Päikese 94901:001:0542 Tõnu 94901:001:0543	Olen Lemmatsi külas asuva Tõnu kinnistu omanik. Teen siis siinkohal omad ettepanekud, mis puudutavad Tõnu kinnistut ja Teie poolt kavandatavat Lemmatsi liiklussõlme projektlahendust, millega Te kavandate kogu kinnistu täisehitamist.	Põhjendus/selgitus: 1. Ettepanekus nimetatud uue juurdepääsutee rajamine ei ole projekteerimistingimustega seatud eesmärkide saavutamiseks vajalik ning projekteerimistingimuste eelnõus kavandatava projekt lahendusega ei muudeta juurdepääsu asukohta avalikult kasutatavalt teelt Päikese

	<p>30.01.2023</p>	<p>Seda ei pea vist mainima, et kogu plaan mulle ei meeldi, see segab mu privaatsust, toote liikluse minu elukohale nii lähedale jne. Loodan, et kui tuleb see aeg, mil vaja võõrandada krunti, siis tehakse see õiglastel tingimustel (eelistan maade vahetust).</p> <p>Ettepanekud:</p> <p>1.Kuna praegune ligipääs avalikule teele on minu Päikese kinnistult läbi kahe võõra kinnistu, siis oleks ettepanek tuua ligipääs kavandatavale kogujateele Päikese kinnistule (vt. kaasasolevat faili) s.o. tenniseplatsi nurka.</p> <p>2.Ka haljastada kõrghaljastusega Tõnu ja Päikese kinnistute vahel olev ala (vt.faili)</p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud väljavõte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 3 – Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis, millel on näidatud ideelahendus detailplaneeringu koostamiseks Kaarsilla kinnisasjale (katastritunnusega 94901:001:0540) ning uue juurdepääsutee ja kõrghaljastuse rajamise ettepanek ***</i></p>	<p>kinnistule (katastritunnusega 94901:001:0542). Praegusel hetkel pääseb Päikese kinnistule läbi Toomase kinnistul (katastritunnusega 94901:001:0541) paikneva tee. Projekteerimistingimuste eelnõu kohaselt see juurdepääs säilitatakse ning nähakse ette selle tee ühendamine planeeritava avalikult kasutatava kogujateega.</p> <p>2. Päikese kinnistu on maantee poolses servas piiritletud võrkaiaga ning lisaks on Päikese kinnistul paiknev eluhoone ümbritsetud kinnistu piiri lähedal asuva tiheda ja kõrge hekiga. Projekteerimistingimuste eelnõuga kavandatav lahendus toob küll tee lähemale Päikese kinnistule, kuid säilitab nimetatud aia ja heki ning ei vähenda Päikese kinnistu privaatsust.</p> <p>Haljastuse rajamisel riigitee ümberehitamise projektiga lähtutakse asjakohastest juhistest, mis on märgitud ära projekteerimistingimuste eelnõu punktis 5.10.1. Nimetatud juhised ei näe ette haljastuse rajamist liiklussõlme rampidega külgnevatele aladele ning suur osa sellest alast, millele soovib Päikese ja Tõnu kinnistute omanik haljastust, ei ole plaanis riigile omandada. Seega oleks tegemist riigitee projektiga eramaale haljastuse rajamisega, mida ei nõua asjakohased juhised.</p> <p>Kinnistu omanikul on soovi korral võimalus ise oma maale haljastust rajada.</p> <p>Otsus:</p> <p>1. Ettepanekut, kavandada Tartu–Nõo lõigu projektiga Päikese kinnistule uus juurdepääs, mitte arvestada.</p> <p>2. Ettepanekut, kavandada Tartu–Nõo lõigu projektiga kõrghaljastus Tõnu kinnistule (katastritunnusega 94901:001:0543) kavandatava tee ja Päikese kinnistu vahelisele alale, mitte arvestada.</p>
<p>34</p>	<p>Haaviku tee 3 94901:005:0145</p> <p>01.02.2023</p>	<p>Täname Teid kirja eest (01.12.2022 nr 8-1/21-002/27230-1 „Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise projekteerimistingimuste menetlusse kaasamine“).</p> <p>Kuna puudutatud kinnisasja omanikud on Haaviku tee 1 kui ka Haaviku tee 3 kinnisasja omanikud, siis esitame Teile oma arvamused ja ettepanekud projekteerimistingimuste eelnõu kohta ühiselt.</p> <p>Projekteerimistingimuste eelnõu p.5.2.3; 5.2.4 ja 5.2.5 sätestavad põhimaanteelt mahasõitude ja ristmike (s.h kinnistutele juurdepääsude) rekonstrueerimise ja projekteerimise vajaduse. Projekteerimistingimuste eelnõu lisas oleva eskiisjoonise kohaselt tehakse ettepanek likvideerida Haaviku tee 1 ja 3 kinnistute mahasõit põhimaanteele, sest vahetult kõrval asub Haaviku tee (nr 9490213) kust kaudu on võimalik tagada juurdepääs.</p> <p>Meile teadaolevalt asub kirjeldatud Haaviku tee lõik eramaal (Haaviku tee 2 kinnistu 94901:001:0246) ning seda nii projekteerimise tingimuste eelnõus kirjeldatud uue mahasõidu ala, kui ka pääs avaliku kasutusega Külitse–Ülenurme teele.</p> <p>Meile teadaolevalt on ka Transpordiameti kaardirakenduse andmetel nimetatud teelõik kasutusel erateena, kuhu pole seatud servituute ning ei ole ka kirjalikku kokkulepet ega lepingut nimetatud tee kasutamiseks.</p> <p>Seega eelnõu alusel planeeritav Haaviku tee 1 ja 3 olemasoleva ühise mahasõidu likvideerimine kaotab kinnistute juurdepääsu avalikult kasutatavale teele ning sunnib kasutama kinnistutele juurdepääsuks erateed, mis ei ole kooskõlas asjaõiguseadusega ja halvendab meie kinnistute olukorda.</p> <p>Uue juurdepääsu projekteerimise ja ehitusega oleksime nõus vaid juhul, kui Transpordiamet riigi esindajana saavutab ise õiguslikult siduva kokkuleppe Haaviku tee eramaal paikneva lõigu käsitlemiseks avaliku teena (kas siis riigile</p>	<p>Otsus:</p> <p>Tartu–Nõo projektiga lahendada juurdepääs Haaviku tee 1 ja 3 kinnistutelt avalikult kasutatavale teele, st näha ette Haaviku tee 2 kinnistul (katastritunnusega 94901:001:0246) paikneva eratee lõigu muutmine avalikuks. Täpsem lahendus selgitada välja projekti koostamise käigus.</p> <p>Tartu–Nõo projektiga näha ette vähemalt olemasoleval tasemel aedade, prügikastide ala, automaatikaga avanevate väravate ja mahasõidu alal paiknevate tehnovõrkude ümberehitamine, haljastamine ning kõvakateega tee rajamine.</p> <p>Projekteerimise ajal tutvustada projektlahendust Haaviku tee 3 kinnistuga (katastritunnusega 94901:005:0145) piirneval lõigul Haaviku tee 3 kinnistu omanikule.</p>

		<p>kuuluv tee või vallale kuuluv tee) ning teelõigu kasutamiseks on loodud tähtjatu õiguslik alus igakordse omaniku kasuks.</p> <p>Sellisel juhul palume eelnõus antud projektiga ette näha ning täpsustada vähemalt olemasoleval tasemel kinnistute aedade, prügikastide ala ja elektriliselt automaatikaga avanevate väravate ümberehitamine ja kõvakattega tee ehitamine töövõtja poolt ning kulul täies mahus, hõlmates vajadusel ka krundisise kõvakattega tee ümberehitust ja haljastust. Samuti palume eelnõu projekti täiendada ning lisada kohustus koostatav projekt selles osas kinnistu omanikega kooskõlastada. Palume esitada ehituse teostusjoonis, kuna uus mahasõit saab paiknema Haaviku tee 3 kinnistul ja on vajalik hilisem notariaalse kokkuleppe sõlmimine Haaviku tee 1 kinnistu omaniku kasuks mahasõidu kasutamiseks.</p> <p>Lisaks juhime tähelepanu, et planeeritava uue mahasõidu alal paiknevad mitmed optilised sidekaablid, mille paigaldaja kasuks on Haaviku tee 3 seadnud notariaalse servituudi koos ehituskeelu alaga.</p>	
35	<p>Klaose 94901:005:0546</p> <p>01.02.2023</p>	<p>Vastuväited seoses Tartu-Nõo lõigu ümberehitamise projekteerimistingimutega</p> <p>01.12.2022.a. kirjaga nr 8-1/21-002/27230-1 (edaspidi nimetatud Kiri) kaasati Klaose kinnistu (katastritunnus: 94901:005:0546) omanik Transpordiameti poolt projekteerimistingimuste menetlusse. Kirjas oli toodud arvamuse või ettepanekute esitamise tähtjaks 02.02.2023.a. Seega on käesolevad vastuväited esitatud tähtaegselt.</p> <p>Klaose kinnistu omaniku lepingulise esindajana (volikiri käesolevate vastuväidete manuses lisatud) teatan Teile, et Klaose kinnistu omanik (edaspidi nimetatud Omanik) ei nõustu Transpordiameti poolt Kirjaga saadetud <u>projekteerimistingimuste eelnõuga. Samuti ei nõustu Klaose kinnistu Omanik projekteerimistingimustega kavandatava lahenduse projekteerimisega Klaose kinnistule</u> ning esitan Riigitee 3 Jõhvi-Tartu-Valga km 138,4-152 asuva Tartu-Nõo lõigu ümberehitamise ehitusprojekti koostamiseks algatatud projekteerimistingimuste eelnõu kohta järgmised vastuväited:</p> <p>1. Kirjast, projekteerimistingimuste eelnõust ega ka sellele lisatud materjalidest ei selgu, millistel õiguslikel (puuduvad vastavad viited õigusaktidele) ei ole Kirjas toodud ümberehituse kavandamiseks algatatud detailplaneeringut. PlanS § 125 lg 1 p 3 kohaselt on detailplaneering nõutav linnades kui asustusüksustes alevites ja alevikes olulise avaliku huviga rajatise, näiteks staadioni, golfiväljaku, laululava, motoringraja või muu olulise avaliku huviga rajatise püstitamiseks. Projekteerimistingimuste eelnõus toodud rajatise näol on päris kindlasti tegemist olulise avaliku huviga rajatise. Lisaks – kuivõrd projekteerimistingimustega kavandatu puudutab ning võib kaasa tuua ka päris paljude kinnisasjade omanike omandiõiguse piiramist ja nende võimalikku omandiõiguse kaotamist ning seeläbi neile kahju tekkimist, siis päris kindlasti ei ole millegagi õiguslikult põhjendatud kavandatu lahendamine projekteerimistingimustega. Lisaks ei ole ka Transpordiamet millegagi põhjendanud ega tõendanud seda, et detailplaneeringu kohustust ei ole. Pigem jääb mulje, et üritatakse minna kergema vastupanu ning enda jaoks lihtsamat teed pidi, et tegelikult kaasata tulev isikute ring oleks võimalikult väike ning saaks enda poolt kavandatu lihtsamini ellu viia. Sellise lähenemisega aga ei saa kuidagi nõustuda.</p> <p>Kummaline on ka see, et Transpordiamet soovib projekterimistingimuste alusel teha lisaks ehitusuuringutele ka nii olulised uuringud nagu liiklusuuringud ja -prognoos, mürauuring, arheoloogiline uuring. Samuti pole teada, kas on tehtud keskkonnamõjude</p>	<p>Põhjendus/selgitus:</p> <p>1. Transpordiamet on algatanud projekteerimistingimuste andmise menetluse ehitusseadustiku § 99 lõigete 1 ja 2 alusel. Transpordiamet ei nõustu Klaose kinnistu omaniku esindaja seisukohaga justkui tuleks riigiteid planeerides arvestada PlanS § 125 lg 1 p 3 sätestatuga. PlanS § 125 lg 1 p 3 välja toodud loetelus ei ole loetletud riigiteid ning loetelus välja toodud näited ei viita oma olemuselt riigiteede sarnastele rajatistele. Ei ole usutav, et seadusandja tahe oli hõlmata viidatud sättega ka riigiteed, kuid riigiteid eraldi välja ei toodud. Vastupidisele ei viita ka avalikult kättesaadav PlanS seletuskiri. Loetelu viitab avaliku huviga objektidele, mille osas on selgelt tajutav just kohaliku omavalitsuse (KOV) pädevus koostada detailplaneering. PlanS 124 lg 10 kohaselt on detailplaneeringu koostamise korraldaja KOV, seega puudub Transpordiametil pädevus detailplaneeringu koostamiseks. Eelnevast lähtuvalt on Transpordiamet projekteerimistingimuste menetluse läbiviimisel lähtunud õigest õiguslikust alusest. Ehitusseadustiku peatükis 11 on eraldi välja toodud teede osa. Ehitusseadustiku § 99 lg 2 kohaselt tee, välja arvatud riigitee projekteerimistingimused koos liikluskorralduse nõuetega annab kohaliku omavalitsuse üksus. Riigitee projekteerimistingimused annab Transpordiamet. Seega on selge, et seadusandja ei ole andnud ka KOV-le pädevust läbi detailplaneeringu planeerida Transpordiameti eest riigiteid ja samuti puudub seadusest tulenevalt Transpordiametil pädevus detailplaneeringu koostamiseks.</p> <p>Projekteerimistingimuste eelnõu punktis 5.13 on üheselt välja toodud, et ehitusprojekti koostamise käigus tuleb viia läbi keskkonnamõju hindamine (KMH) ning ehitusprojekti koostamisel tuleb arvestada KMH aruande tulemuste ja keskkonnameetmetega. Samuti on ehitusprojekti koostamise üks oluline osa ehitusprojekti koostamiseks vajalike uuringute läbiviimine – ka need on projekteerimistingimuste eelnõus loetletud. Tegemist on tavapäraste ja tavapraktikas tihti läbi viidavate uuringutega suurte tee-ehitusprojektide koostamisel.</p> <p>2.1. Projekteerimistingimuste eelnõu punktis 3.2 on märgitud, et projekteerimistingimuste andmise alus on Teehoiukava. Tegemist on Vabariigi Valitsuse poolt 10.12.2020 kinnitatud teehoiukava aastateks 2021-2030, mille lisas 4 on ehitusobjektide indikatiivne kava TEN-T teedel ja teiste olulise mõjuga teelõikudel aastatel 2025-2030 ning kus on nähtud ette Tartu–Nõo lõigu ümberehitamine aastatele 2027-2029. Hiljem on Vabariigi Valitsus teehoiukava lühemaks perioodiks (2023-2026) küll täpsustanud ja uuendanud, kuid kuna selles uuemas versioonis pole pikemaajalist perioodi märgitud, siis lähtub Transpordiamet Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise kavandamisel pikemast plaanist.</p> <p>Klaose kinnistu omanikule saadetud kaasamiskirjas on toodud välja, et kiri on saadetud kinnistu omanikule kui puudutatud kinnisasja omanikule teadmiseks ja soovi korral arvamuse</p>

	<p>hindamine. Selliste uuringute tegemine on tavapraktikas puhas detailplaneeringuga seotud teema.</p> <p>Kuivõrd projekteerimistingimuste eelnõus ei ole konkreetselt viidatud, et keskkonnamõtjude hindamise aruanne oleks tehtud, siis tulenevalt sellest ning lähtuvalt EhS § 32 p 7 oleks pidanud pädev asutus keelduma projekteerimistingimuste andmisest. Samuti – kuivõrd projekteerimistingimuste alusel kavandatav ehitis riivab ülemäära kolmanda isiku (antud juhul Klaose kinnistu Omanik) õigusi (põhjendused on toodud allpool), siis oleks pidanud pädev asutus EhS § 32 p 5 alusel keelduma projekteerimistingimuste andmisest.</p> <p>2. Olgugi, et käesolevate vastuväidete esitaja seisukohalt ei ole seadusest või muust õigusaktist tulenevalt antud juhul võimalik projekteerimistingimuste väljastamine ning projekteerimistingimuste andmisest oleks pidanud keelduma, esitab vastuväidete esitaja vastuväited ka Kirjaga saadetud projekteerimistingimuste eelnõu osas. Need oleksid järgmised:</p> <p>2.1. Ei Kirjast ega kirja Lisast 1 ja selle lisadest 1-4 ei selgu põhjuseid, millistest õiguslikest alustest lähtuvalt on algatatud projekteerimistingimuste menetlus kui haldusmenetlus. Siinkohal juhin Transpordiameti tähelepanu, et HMS § 3 lg 1 kohaselt võib haldusmenetluses piirata isiku põhiõigusi ja -vabadusi ning tema muid subjektiivseid õigusi ainult seaduse alusel. Lisaks peab halduse õigusakt ja toiming vastavalt HMS § 3 lg 2 olema kohane, vajalik ning proportsionaalne seatud eesmärgi suhtes. Kummagi osas ei ole ei Kirjas ega ka selle lisades välja toodud mitte mingisugust informatsiooni, tõendeid ega põhjendusi.</p> <p>2.2. Haldusmenetluse vajalikkust ja õiguslikku põhjendatust peab haldusorgan põhjendama, kuid seda Kirjas ja kirja lisades (sh. projekteerimistingimuste eelnõu) tehtud ei ole.</p> <p>2.3. Vastavalt EhS § 26 lg 3 tuleb projekteerimistingimuste andmisel arvestada, et projekteerimistingimuste andmine ei oleks vastuolus õigusaktide, isikute õiguste või avaliku huviga. Omaniku hinnangul on kõnealuste projekteerimistingimuste andmine vastuolus õigusaktidega (eelkõige siis PlanS § 125 lg 1 p 3 ja HMS § 3 lg 1 ja lg 2). Lisaks piiraks kavandatav lahendus olulisel määral Omaniku põhiõigust talle kuuluvat kinnisasja vabalt vallata, kasutada ja käsutada ning vähendaks oluliselt Omaniku kinnisasja väärtust.</p> <p>2.4. Projekteerimistingimuste eelnõus ega ka Kirjas ei ole välja toodud ühtegi põhjendust ega ka tõendit, millised tõendaksid ja põhistaksid kavandatava teerajatise lahenduse vajalikkust üldse. Kergliiklustee puudumine Külitse-Järste ca 3,4km lõigul ei ole päris kindlasti argumendiks ega ka põhjenduseks, miks peaks Omaniku kinnistule hakkama rajama teerajatise. Lisaks – räägitakse ju projekteerimistingimuste eelnõus ainult kergliiklustee rajamisest, milline päris kindlasti ei pea jääma riigitee 3 Jõhvi-Tartu-Valga maanteest (E264) sellisele kaugusele (selle võiks ju rajada paralleelselt riigitee 3 Jõhvi-Tartu-Valga maanteega maantee vahetusse lähedusse). Samuti tekib küsimus, et kui räägitakse ainult kergliiklustee rajamisest, siis miks kavandatakse Omaniku kinnistule lisaks ka sõiduteed (riigitee)? Siinkohal rõhutan koheselt ja veelkordselt seda, et Omanik ei ole nõus temale kuuluvale Klaose kinnistule ei riigitee, kergliiklustee ega juurdepääsuteede kavandamisega ning samuti mitte rajamisega.</p> <p>2.5. Projekteerimistingimuste eelnõust nähtub, et projekteerimistingimuste eelnõu andmisele eelnevalt ei ole teostatud liiklusuuringut ja -prognoosi. See tõestab selgelt ja üheselt seda, et tegelikkuses ei ole Transpordiameti poolt tehtud mingisuguseid eeltoiminguid, uuringuid, analüüse jne, mis tõendaksid kas Transpordiameti poolt projekteerimistingimustega kavandatu on vajalik ja põhjendatud. Samuti tõestab see</p>	<p>avaldamiseks ehitusseadustiku § 31 lg 3 alusel. Ehitusseadustiku § 31 kannab nimetust „Projekteerimistingimuste menetlus“. Seega on üheselt selge, et tegemist on ehitusseadustiku alusel algatatud projekteerimistingimuste menetlusega.</p> <p>Projekteerimistingimuste korralduses märgitakse ära, et Transpordiamet algatas projekteerimistingimuste menetluse ehitusseadustiku §99 lõigete 1 ja 2 alusel.</p> <p>2.2. Haldusmenetluse vajalikkus tuleneb seadusest. Projekteerimistingimustes on oluline kirjeldada millised on kavandatava tegevuse eesmärgid ja milliseid tegevusi kavandatakse – neid on projekteerimistingimuste eelnõus ka kirjeldatud.</p> <p>2.3. Projekteerimistingimuste andmine on koosõlas avaliku huviga. Avalik huvi on väljendatud kehtivas Tartumaa maakonnaplaneeringus ja Kambja valla üldplaneeringus, mis mõlemad näevad ette liiklussõlme rajamise Lemmatsi ristmike piirkonda. Maakonnaplaneeringus on Tartu–Nõo lõiku käsitletud kui oluliselt rekonstrueeritavat maanteelõiku. Üldplaneeringus käsitletakse seda, et olemasolev Jõhvi–Tartu–Valga maantee laiendatakse mitmerealiseks. Sealjuures kumbki planeering ei täpsusta kuidas ühendatakse Lemmatsi–Leilovi kõrvalmaantee (nr 22128) kavandatavasse Lemmatsi liiklussõlme. See täpsustatakse ehitusprojektiga, mille koostamise aluseks on projekteerimistingimused.</p> <p>Projekteerimistingimuste andmine on koosõlas ehitusseadustiku § 26 lõikega 1, § 99 lõigetega 1 ja 2, majandus- ja taristuministri 03.12.2020 määruse nr 82 „Transpordiameti põhimäärus“ § 10 lõike 3 punktiga 1 ning majandus- ja taristuministri 02.07.2015 määrusega nr 84 „Projekteerimistingimuste taotluste ja projekteerimistingimuste vorminõuded“.</p> <p>2.4. Projekteerimistingimustega käsitletaval teelõigul on palju erinevaid liiklusohutusega seotud probleeme, mis on eelkõige tingitud maanteelõigu kõrgeast liikkussagedusest. Tartu–Nõo lõigu projektiga kavandatav lahendus pakub tervikliku lahenduse kogu lõigule ning viib põhimaantee liikluskeskkonna koosõlla Projekteerimisnormidega. Projekteerimistingimuste eelnõus räägitakse Jõhvi–Tartu–Valga maantee ümberehitamisest, kergliiklustee kavandamine puuduolevale lõigule on toodud välja vaid ühe punktina olemasoleva olukorra kirjelduse juures ning seal on viidatud sellele, et selle projekteerimiseks on antud eraldiseisvad projekteerimistingimused.</p> <p>2.5. Tartu–Nõo lõigule on Transpordiameti tellimisel ajavahemikul 2017-2018 teostatud Liikluslahendus OÜ poolt liiklusuuringud ja -prognoos (töö nr 0917/52). Selle põhjal on koostatud projekteerimistingimuste eelnõus kujutatud eskiislahendus. Ehitusprojekti koostamise käigus tuleb teha enne põhiprojekti koostamise faasi täiendavad uuringud, mis täpsustavad varasemaid uuringuid ja mis on vajalikud selleks, et oleks võimalik hinnata kuidas hakkab liiklus kogujateedel jagunema, millised on kavandatavate ristmike teenindustasemed ning millistele koormustele peavad projekteeritavad teekatendid vastama. Nimetatud nõue on kirjeldatud projekteerimistingimuste eelnõu punktis 5.12.</p> <p>Projekteerimistingimuste eelnõu lisades 3 ja 4 kujutatud eskiislahenduse väljatöötamiseks on oma panuse andnud 2 erinevat teeprojekterijat ning seda lahendust on selle käigus pidevalt läbi mõeldud ja optimeeritud, et see võimalikult hästi sobituks keskkonda, arvestaks Projekteerimisnormidega, arvestaks erinevate liiklejagruppidega (jalakäijad, jalgratturid, ühistransport, transiitliiklus, kohalik liiklus, ulukid) ning tagaks juurdepääsud maanteega külgnevatele kinnistutele. Ajavahemikul oktoober 2017 – detsember 2018 koostas Tartu–Nõo lõigule eskiisprojekti Toner-Projekt OÜ, mille eesmärk oli leida tänapäevastele nõuetele vastav lahendus ning kaasajastada varasemat (2009. a) Tartu–Elva lõigu eelprojekti lahendust. Selle käigus viidi OÜ Rewild poolt ajaperioodil november 2017 – mai 2018 läbi ka Tartu–Nõo lõigu ulukiuuring. Kõik projekteerimistingimuste eelnõu lisas 3 ja 4 olevatel eskiisjoonistel näidatud ulukirajatised on kavandatud nimetatud ulukiuuringu tulemuste põhjal. Alates augustist 2021 on</p>
--	--	---

	<p>selgelt seda, et tegelikkuses puudub Transpordiametil ka konkreetne plaan mida soovitakse teha ning millised oleksid võimalikud erinevad lahendusvariandid. Fakt on see, et sellises seisus ei ole mingil juhul põhjendatud ega ka õigustatud projekteerimistingimuste haldusmenetluse algatamine.</p> <p>Samuti ei ole kuidagi õiguslikult põhjendatud ka väga oluliste uuringute (mis oleksid üldse projekteerimistingimuste menetluse võimalikkuse kaalumise eeltingimuseks) teostamine alles projekteerimistingimuste andmise järgselt. Käesolevas punktis toodud asjaolude põhjal tõstatub põhjendatult küsimus, et kuidas saab Transpordiamet sisuliselt olematu pinnalt algatada projekteerimistingimuste haldusmenetluse ning seeläbi põhjustada kinnistuomanikele probleeme, et nad peavad oma seaduslike õiguste kaitseks pöörduma õigusala spetsialistide poole ning tegema oma õiguste kaitseks kulutusi. Minu hinnangul on antud juhul täiesti selgelt tegemist Transpordiameti poolse menetlusõiguste pahatahtliku kuritarvitamisega.</p> <p>2.6. Projekteerimistingimuste eelnõust ega ka Kirjast ei tulene ühtegi põhjendust ega ka tõendit, millised tõendaksid vajadust Riigitee 3 (E264) Jõhvi-Tartu-Valga km 138,45-152,0 Tartu-Külitse lõigul tõsta piirkiirus 100km/h ning rajada 2+2 ristlõikega maantee. Kuivõrd tegemist on sisuliselt Tartu linna piiril asuva piirkonnaga, siis vastupidi peaks selles tsoonis olema kiirus madalam et tagada liiklusohutus ja liikluse turvalisus. Lisaks, milleks (ja kas ka tegelikult) on vajalik 2+2 ristlõikega maantee? Siiani on see liikluskorraldus toimunud ning puudub igasugune vajadus olemasoleva liikluskorralduse muutmiseks. Ehk siis puudub eluline vajadus sellise muudatuse tegemiseks. Lisaks on Tartusse ja Tartust tagasi pääsemiseks võimalik kasutada nii Viljandi maanteed kui ka riigitee 3 Jõhvi-Tartu-Valga maanteed. Seega puudub projekteerimistingimuste eelnõus toodud kavandatava lahenduse jaoks igasugune õigustatud, praktiline ning ka põhjendatud vajadus.</p> <p>2.7. Projekteerimistingimuste eelnõus ega ka kirjas ei ole välja toodud, põhjendatud ega ka tõendatud, mille põhjal ning millest lähtuvalt on Transpordiamet valinud just sellise lahenduse ning kavandatava teerajatiste asukoha. Kirjast ja projekteerimistingimuste eelnõust ei selgu, miks ja millest lähtuvalt ning milliste põhjenduste alusel soovitakse kavandada teerajatise Kirja Lisa 1 lisa 3 toodud asukohta Omaniku kinnistul. Samuti ei selgu ei Kirjast ega selle Lisa 1 ja Lisa 1 lisadest 1-4 seda, kas on ka kaalutud alternatiivseid lahendusi. Kuivõrd sisuliselt mingisuguseid uuringuid, sh. liiklusuuringud ja -proгноos, tehtud ei ole, siis on selge, et alternatiivseid lahendusi polegi püütud uurida, leida ega ka arutada.</p> <p>Selline lugupidamatu ning ükskõikne suhtumine Omaniku ühte põhiõigusesse, omandiõigusesse, ei ole kuidagi aktsepteeritav.</p> <p>Alternatiivsete lahenduste puhul pean silmas eelkõige seda, et selliste teerajatiste puhul tuleks eelkõige arvestada sellega, et rajatise kavandamine ja lahendus rikuks või piiraks võimalikult vähe puudutatud isikute omandiõigust ning selliste teerajatiste jaoks kasutataks võimalikult palju sellist maad, mille kasutamisel on juba olemasolevad piirangud, kuid rajatise ehitamine piirangualadesse in/oleks siiski võimalik. Kirjale lisatud Lisa 1 lisa 3 toodud Tartu-Külitse eskiisjoonis on Transpordiameti poolt kavandatud lahendus on kavandatud Omaniku kinnistu sellele osale, millisel puuduvad kasutamise piirangud ning Omaniku jaoks on tegemist väga väärtusliku kinnistu osaga. Seetõttu jääb eskiislahendusest mulje, et Transpordiamet on valinud enda jaoks lahenduse, mis oleks tema jaoks mugav.</p> <p>Sellega Omanik päris kindlasti ei nõustu ja seda ka ei luba. Ilmselgelt ei saa olla olukorda, kus Transpordiamet valib teerajatise asukohana oma suva kohaselt justnimelt sellise nagu on Kirjale lisatud Lisa 1 lisa 3 (Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis) toodud. Arvestades võimalikku ning tõsist omandiõiguse riivet ei saa sellised asjad olla</p>	<p>projektlahendusega tegelenud Tuulekaru OÜ/Skeapst&Puhkim OÜ, kes on varasemat lahendus veelgi täpsustanud, kuid see lahendus põhineb suuresti varasemal eskiisprojekti lahendusel. Need viimati mainitud ettevõtted ja lahenduse väljatöötamisel osalenud isikud on nimetatud ära projekteerimistingimuste eelnõu lisades 3 ja 4 olevatel eskiisjoonistel.</p> <p>2.6. Riigiteede liikide määruse §1 lg 2 kohaselt ühendab põhimaantee pealinna teiste suurte linnadega, neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteedõlmede ja piiripunktidega. Määruse definitsiooni kohaselt on põhimaantee 3 (E264) Jõhvi–Tartu–Valga peamine funktsioon Tartu–Nõo lõigul Tartu linna ühendamine Valga piiripunktiga. Jõhvi–Tartu–Valga maantee on ühtlasi ka üle-Euroopalisel transpordivõrgustikku kuuluv maantee, mille üheks eesmärgiks on võimaldada pikemate vahemaade (s.h. riikide vaheliste) kiiremat ja ohutumat läbimist.</p> <p>Arvestades põhimaantee funktsiooni, Tartu–Nõo lõigu liiklusedust, transiitliikluse osakaalu ja piirkonna asutustihedust on Tartu–Külitse lõigule kavandatud piirkiirus 100km/h ning Külitse–Nõo lõigule piirkiirus 110km/h. Tihedamalt asustatud Tartu–Külitse lõigul on kavandatud võrreldes ülejäänud lõiguga madalam piirkiirus ning see on kooskõlas tavapäraste lahendustega põhimagistraalidel suuremate linnade lähialadel.</p> <p>Põhimaantee marsruudile jäävate külade ja alevike ühendamiseks kavandatakse Tartu–Nõo projektiga liiklussõlmed ja põhimaanteega paralleelne teedevõrk, millel on väiksemad kiirused ja liiklusedust ning mis vastavad Riigiteede liikide määruse kohaselt kõrvalmaantee või ühendustee funktsioonile. Riigiteede liikide määruse §1 lg 4 kohaselt ühendab kõrvalmaantee linnu alevite ja alevikega, alevide ja alevike omavahel või küladega ning neid kõiki põhi- ja tugimaanteedega. Riigiteede liikide määruse §1 lg 5 kohaselt on ühendustee liikluse kogumiseks või liiklusvoogude kanaliseerimiseks, samuti teede ristumisala sujuvaks ja ohutuks toimimiseks rajatud kogujatee, juurdepääsutee, ramp või muu sarnane tee. Kiiruse alandamine ja/või ringristmike rajamine põhimaanteele vähendaks oluliselt põhimaantee funktsiooni ning ei vastaks keskmise liikleja ootustele.</p> <p>Arvestades liiklusedust ja kavandatavat ristlõiget, klassifitseerub projekteeritav põhimaantee Projekteerimisnormide alusel I klassi maanteeks. Projekteerimisnormide punkti 5.2.1 (2) kohaselt ei ole I klassi maanteel samatasandiliste ristmike projekteerimine lubatud. Sellest tingituna kavandatakse 2+2 ristlõikega maantee ja eritasandiline Lemmatsi liiklussõlm. Transpordiamet siinjuures arvestab, et liiklusohutus on tagatud vaid siis kui kavandatav projektlahendus on kooskõlas normide ja nõuetega.</p> <p>2.7 Lemmatsi liiklussõlme kavandamiseks on kaalutud erinevaid lahendusvariante, kuid kahjuks seab ümbritsev situatsioon selleks üsna palju piiranguid. On üheselt selge ja ei ole vaidlust, et kehtivas Kambja valla üldplaneeringus on sellesse piirkonda nähtud ette liiklussõlme rajamine. Üldplaneeringu maakasutuskaardilt on näha, et liiklussõlme asukoht ja lahendus on tinglik ning see katab ära lõigu alates Lemmatsi–Leilovi kõrvalmaanteest (nr 22128) kuni Tõrvandi–Lemmatsi kõrvalmaanteeni (nr 22129). Vahetult Lemmatsi–Leilovi kõrvalmaantee ristmikule ei ole liiklussõlme rajamine võimalik, sest selleks ei ole lihtsalt füüsilist ruumi. Selleks seab piiranguid Kassisilma tn 26 kinnistul (katastritunnusega 94901:005:1733) asuv ärihoone koos parklaga ning Riia mnt 176 (28301:001:0334), Riia mnt 178 (28301:001:0335), Riia mnt 180 (94901:005:0238) ja Riia mnt 225 (94901:005:0764) kinnistutel paiknevad eluhooned.</p> <p>Liiklussõlme rajamine on võimalik Riia mnt 180 ja Riia mnt 182 kinnistute vahelisele alale, kus paiknevad mõlemal pool Jõhvi–Tartu–Valga maanteed maatulundusmaad. Seal on selleks füüsiliselt ruumi ja sinna on liiklussõlm ka kavandatud. Selleks, et tagada Lemmatsi–Leilovi maanteelt ühendus Lemmatsi liiklussõlme, on vajalik kavandada ühendustee läbi Klaose kinnistu (94901:005:0546). Nimetatud ühendustee rajamata jätmise ei ole mõeldav, sest sellisel juhul ei oleks Lemmatsi–Leilovi kõrvalmaantee enam ühenduses põhimaanteega. Riigiteede</p>
--	--	---

	<p>Transpordiameti suvaõigus. Selliste asjade kavandamisele eelnevalt peaks toimuma erinevate lahenduste otsimine, kaalumine ning ka arutelu, mida aga ei ole nähtuvalt Kirjast ja projekteerimistingimuste eelnõust vaevunud tegema.</p> <p>2.8. Projekteerimistingimuste eelnõu punktis 5.2.2.1. on toodud välja asjaolu, et tegelikku maavajadust projekteerimistingimuste andmise hetkel ei olegi teada. See tähendab, et sisuliselt peaksid siis kinnistuomanikud (sh. Omanik) olema valmis selleks, et neilt soovitakse ära võtta veel rohkem maad ning seada veel suurem osa maast, kui on näha Lisa 1 lisas 3 toodud Tartu-Külitse eskiisjooniselt, piirangute/kitsenduste alla. Käesolevas punktis välja toodud asjaolu näitab selgelt, et Transpordiamet soovib endale jätta väga suurt suvaõigust, mis ilmselgelt on aga lubamatu. Antud juhul on tegemist reaalse ohuga Omaniku omandiõigusele ning selline lähenemine ei ole kuidagi aktsepteeritav. Eriti „huvitav“ on projekteerimistingimuste eelnõu punkti 5.2.2.1. viimases lauses toodu (tsiteerin): <i>Lisas 3 ja 4 olevatel eskiisjoonistel ei kajastata täpset teede asukohta, vaid ASUKOHTA TÄNASE PARIMA TEADMISE JUURES.</i> Mida tähendab parim teadmine? Kas Transpordiameti subjektiivset arvamust, et „kusagile sinna võiks sobida küll“? Kui see on nii, siis selline Transpordiameti poolne suhtumine kinnistuomanike omandiõigusesse on küll väga lugupidamatu. Igal juhul ei ole „tänaparim teadmine“ õiguslikult kuidagi põhjendatud ning ei anna kuidagi alust projekteerimistingimuste eelnõuga kavandatuks ning omandiõiguse piiramiseks. Rõhutan veelkordselt - selliste rajatiste kavandamisele peab eelnema väga põhjalik eeltöö (sh. võimalike alternatiivide uurimine ja läbi arutamine, analüüs jne) ja seda ei saa teha selle põhjal, et keegi kusagil midagi arvab. Projekteerimistingimustega ei saa anda suvaõigust, et ma tegelikkuses projekteerin kuhu tahan. Selline lähenemine on Transpordiameti poolt minu hinnangul haldusmenetlusõiguste kuritarvitamine.</p> <p>2.9. Miks on projekteerimistingimuste eelnõu punkte 5.2.2.2., 5.2.2.3. ja 5.2.2.4 üldse vaja, kui nendes toodud sisu on informatiivne ning see ei ole projekteerimistingimuste ese? Pigem on siis ju tegemist eksitava informatsiooniga.</p> <p>2.10. Projekteerimistingimuste eelnõu punktis 5.2.3. on välja toodud, et kõik ristmikud ja mahasõidud põhimaanteelt tuleb sulgeda ning ühendused põhimaanteega projekteerida läbi Lemmatsi liiklussõlme, Arako tee sundristmiku, Külitse liiklussõlme ning Nõo liiklussõlme. Samas aga pole taaskord seda millegagi põhjendatud ega ka sellist vajadust tõendatud. Ehk siis - sellist mitte millelgi põhinevat (paljasõnalist) seisukohta ei saa kuidagi aktsepteerida ning sellega nõustuda. Viimast seda enam, et praegused mahasõidud Leilovi teele nii Jõhvi-Tartu Valga kui ka Viljandi maantee poolt on igati sobilikud ning igapäevaelus igati toimivad. Seega, milleks lõhkuda olemasolevaid toimivaid lahendusi ning kulutada maksumaksja raha sellistele asjadele nagu projekteerimistingimuste eelnõuga kavandatakse teha? Selline käitumine riigiasutuse poolt ei ole sugugi vastutustundlik.</p> <p>2.11. Projekteerimistingimuste eelnõu punktis 5.3. räägitakse bussipeatuste asukohtadest ning punktis 5.3.2. taaskord nende asukohtade puhul „tänaparima teadmise juures“. Samas on punktis (5.2.3.) kirjas, et bussipeatused võidekase ka ära jätta. Kõik see jätab selgelt ja üheselt arusaama, et tegelikult puudub Transpordiametil konkreetne plaan ning ka võimalik mõistlik lahendus projekteerimistingimuste eelnõus kavandatu osas. Siinkohal juhin veelkordselt Transpordiameti tähelepanu sellele, et riik (millise osa Transpordiamet on) ei saa selliseid asju kavandada pealiskaudselt ning kõiki võimalikke lahendusvariante läbi kaalumata. Seega ei ole ka kuidagi põhjendatud projekteerimistingimustes jätta olulised asjaolud ja tingimused lahti kirjutamata ja põhjendamata ja projekteerimistoimingutes siis teha lahendusi nagu Transpordiamet heaks arvab. Sellega ei ole Omanik mitte mingil juhul nõus. Lisaks on bussipeatused</p>	<p>liikide määruse §1 lg 4 kohaselt ühendab kõrvalmaantee linnu alevite ja alevikega, aleveid ja alevikke omavahel või küladega ning neid kõiki põhi- ja tugimaanteedega. Selle tulemusena ei pääseks Ráni aleviku elanikud enam põhimaanteele. Lemmatsi–Leilovi maanteed ei saa ühendada ka otse põhimaanteele olemasolevas asukohas, sest siis ei ole tagatud Projekteerimisnormide punktis 5.2.1 (2) sätestatud nõuded ning Ristmike juhendis sätestatud ristmike lubatavad omavahelised kaugused.</p> <p>2.8 Projekteerimistingimustega ei saagi määrata teede täpset asukohta, sest projekteerimistingimused on ehitusprojekti koostamise alus, vastavalt ehitusseadustiku §26 lõikele 1. Täpse tee asukoha määramiseks on aga vajalik koostada ehitusprojekt koos asjakohaste uuringutega, sest tee täpne asukoht sõltub ümbritsevast situatsioonist mis tuleb geodeetiliselt mõõdistada, geoloogiast mida tuleb koha peal uurida ning piirangutest mis tuleb välja selgitada. Samuti sõltub tee asukoht selle tee enda geomeetriast, piki- ja põikkalletest, projekteeritavatest sademevete äravoolulahendustest ja muudest tee-elementide projekteerimise vajadusest (nagu näiteks piirded, liiklusrõhked, müraseinad jms). Projekteerimistingimused annavadki aluse selle kõige tegemiseks ning sestap on põhjendamatu väita, et projekteerimistingimused peavad määrama ära tee täpse asukoha. Käesolevas menetluses annavad projekteerimistingimused põhimõttelise lahenduse, mida on võimalik sellesse asukohta kavandada. Projekteerimistingimusi on võimalik anda ka ilma eskiisjooniseid näitamata, kuid siis tekib puudutatud asutustel ja isikutel veelgi rohkem küsimusi, sest nad ei saa aru mida tegelikult kavandada soovitakse. Eespool välja toodud kaalutlustel on Transpordiamet otsustanud esmalt kaasata teedeinsenerid põhimõttelise lahenduse välja töötamiseks ning alles seejärel viia läbi menetluse.</p> <p>2.9 Punktid 5.2.2.2, 5.2.2.3 ja 5.2.2.4 on vajalikud selleks, et oleks võimalik hinnata kuidas projekteerimistingimustega kavandatav lahendus haakub projekti ala vahetus läheduses asuvate teiste projektide ja planeeringutega. Sealjuures on nimetatud punktide juures selgelt ja üheselt välja toodud, et need konkreetset objektid joonisel ei ole projekteerimistingimuste ese.</p> <p>2.10 Projekteerimistingimuste eelnõu punkt 5.2.3 tugineb Projekteerimisnormidele ning on vajalik selleks, et projekteerimistingimuste eelnõu lisades 3 ja 4 olevaid eskiisjooniseid üheselt mõista.</p> <p>2.11 Bussipeatuste kavandamine on jäetud lahtiseks, sest bussiliinide liikumine võib ajas muutuda ning juurde võib tekkida uusi bussiliine. Projekteerimistingimuste eelnõus kavandatava lahenduse väljatöötamisel on tehtud koostööd Tartumaa Ühistranspordikeskusega ja kohalike omavalitsustega, et selgitada välja tänaparim teadmine. Juhul kui ehitusprojekti koostamise käigus tekib teistsugune teadmine, siis annavad projekteerimistingimused õiguse lahendusi muuta. Muudetud lahendusega on kõigil puudutatud isikutel võimalik tutvuda ehitusloa menetluses, millesse kaasatakse kõik puudutatud asutused ja isikud ning kus on võimalik projekteeritud bussipeatuste lahenduse osas arvamust avaldada. Selline käsitlus ei saa rikkuda ühegi maaomaniku subjektiivseid õigusi.</p> <p>2.12 Kergliiklusteede kavandamisel on arvesse võetud eelkõige jalakäijate ja jalgratturite liikumisvajadusi ning liiklusohutust.</p> <p>2.13 Selgitused kavandatava lahenduse alternatiivide kaalumise ja projektlahenduse sobivuse kohta on toodud käesoleva selgituse punktides 2.5, 2.6 ja 2.7.</p> <p>2.14. Mürauringut saab koostada vaid projekteeritud lahendusele, kui on selgunud tee täpne plaaniline asukoht ja kõrgus. Mürauringu koostamine ja müratõkete projekteerimine on projekteerimistingimuste eelnõus kohustusena ära märgitud ning vastavalt mürauringu tulemustele tuleb projekteerida müratõkkes. Põhjused, miks ei ole projekteerimistingimustega otstarbekas määrata müraseinte täpseid asukohti, on toodud käesoleva selgituse punktis 2.8.</p>
--	--	---

		<p>juba Jõhvi-Tartu-Valga maantee ääres juba olemas. Samuti on bussiga liiklejatel täna olemas ka juba harjumused ja teadmine olemasolevate bussipeatuste võrgustiku osas ning uued lahendused ei pruugi neile kas üldse sobida või muudavad bussiga liiklejate elu oluliselt ebamugavamaks.</p> <p>2.12. Projekteerimistingimuste eelnõu punkti 5.4.1. kohaselt soovitakse kergliiklusteed projekteerida vastavalt lisas 3 ja 4 olevatele eskiisjoonistele. Taaskord tekib küsimus, et millega sellise lahenduse projekteerimine on õigustatud ja põhjendatud? Kas on kaalutud, arutatud ja analüüsitud alternatiivseid lahendusi alternatiivsetes asukohtades? Selle kohta ei ole mitte ühtegi põhjendust ega tõendit välja toodud. Seega jääb arusaamatuks, miks ei võiks kergliiklusteed projekteerida Omaniku kinnistu asemel teise asukohta.</p> <p>2.13. Projekteerimistingimuste eelnõu punkti 5.5.1. kohaselt soovitakse rajatise lisas 3 ja 4 olevatel eskiisjoonistel projekteerida näidatud asukohtadesse. Nagu ka projekteerimistingimuste eelnõu punkti 5.4.1. kohta sai küsitud, küsin ka siin, et millega sellise lahenduse projekteerimine on õigustatud ja põhjendatud? Kas on kaalutud, arutatud ja analüüsitud alternatiivseid lahendusi alternatiivsetes asukohtades? Selle kohta ei ole mitte ühtegi põhjendust ega tõendit ei Kirjas ega Kirja lisades välja toodud.</p> <p>2.14. Projekteerimistingimuste punktis 5.6.1. on välja toodud, et müratõkked projekteeritakse vastavalt mürauringu tulemustele. See aga näitab selgelt, et nii olulost uuringut, kui on mürauring, tehtud ei ole ja üritatakse projekteerimise käigus kõik küsimused lahendada. Antud juhul ei saa aga Omanik sellega kuidagi nõustuda, et tegelik selgus kavandatava kohta saabub alles kunagi tulevikus ning seda siis sisuliselt Transpordiameti kontrollimatu suva kohaselt.</p> <p>2.15. Projekteerimistingimuste eelnõu punktis 5.8.2. toodu tõendab taaskord, et Transpordiametil puudub tegelikult igasugune lõplik selgus, mida soovitakse siis tegelikult projekteerimistingimuste eelnõus tooduga saavutada. Kui isegi ei teata, kuidas saab olema vete piki- ja põiksuunaline äravool tagatud teemaalt, siis see näitab selgelt, et tegelikult on kõik lõpuni läbi mõtlemata ning üritatakse siis tegelikkuses kinnistuomanikke eksitada. Seda siis sellega, et projekteerimistingimustes toodu on üldsõnaline, ei sisalda selget ja kogu informatsiooni ning seda üritatakse siis Transpordiameti poolt enda kasuks ära kasutada.</p> <p>Kokkuvõtvalt ning arvestades kõike eeltoodut:</p> <ol style="list-style-type: none"> ei nõustu Klaose kinnistu Omanik Kirjaga saadetud projekteerimistingimuste eelnõuga; ei nõustu Klaose kinnistu Omanik tema kinnistule Kirjas ja selle lisades ning projekteerimistingimuste eelnõus toodud rajatiste kavandamise ja rajamisega Klaose kinnistule. <p>Loodan väga, et Transpordiamet teeb antud vastuväidete põhjal omad järeldused ning me ei pea hakkama sel teemal pidama õigusvaidlusi. Fakt on see, et lisaks muudele Eesti Vabariigi õigusaktidega sätestatud õiguskaitsevahenditele on nii käesolevate vastuväidete esitaja kui ka Omanik valmis Omaniku seaduslike õiguste ja huvide kaitseks kohtumenetluseks.</p>	<p>2.15. Projekteerimistingimustega ei ole otstarbekas määrata ära täpseid sademevete äravoolulahendusi käesoleva selgituse punktis 2.8 välja toodud põhjustel.</p> <p>Otsus: Arvamuses väljatoodu alusel projekteerimistingimuste eelnõud mitte muuta ülaltoodud kaalutlustel.</p>
36	<p>Nõlva 94901:005:0716 01.02.2023</p>	<p>1. Projekti antud versioon ei ole kooskõlas eelmise versiooniga (RIIGITEE 3 (E264) JÕHVI-TARTUVALGA KM 138,4-152,0 TARTU-NÕO LÕIGU EELPROJEKT KMH PROGRAMM)</p> <p>Töö number 2021-0063 Tellija Transpordiamet Konsultant Skepast&Puhkim OÜ</p>	<p>Põhjendus/selgitus: 1. ja 2. Transpordiamet on seisukohal, et projekteerimistingimuste eelnõu ei ole vastuolus Riigitee 3 (E264) Jõhvi-Tartu-Valga km 138,4-152,0 Tartu-Nõo lõigu eelprojekti KMH programmiga, mis on heaks kiidetud Transpordiameti 29.04.2022 otsusega nr 1.1-2/22/74. KMH programmi peatükis 3.1 on kirjeldatud kavandatavate tegevuste eesmärgid ning muuhulgas on seal kirjas alljärgnev:</p>

	<p>Laki põik 2, 12919 Tallinn Telefon: +372 664 5808 e-post: info@skpk.ee Registrikood: 11255795 Kuupäev 08.04.2022</p> <p>2. Eelmises versioonis oli kinnistut katastritunnusega 94901:005:0716 puudutav osa seotud vaid kergliiklustee rajamisega.</p> <p>3. Projekti järgi on planeeritud maanteele pealesõit läbi kinnistu 94901:005:0716. Ehitades selle projekti järgu muutub antud pealesõit oluliselt kallimaks, sest pole arvestatud maastikku. Antud piirkonnas on kinnistul madal ja soine ala ja ala on märgistatud tähisega looduskaitse poolt. Leian, et ei ole otstarbekas laiendada pealesõitu antud kinnistule, sest see mahuks ära kõrvalkinnistule (94901:001:0543), kuhu on nagunii planeeritud sõlm ja kus pinnas on kõvem.</p> <p>4. Arvestades eelmist punkti, olen kategooriliselt vastu pealesõidu teelõigu ehitamisele läbi kinnistu 94901:005:0716.</p> <p>5. Kinnistule planeeritakse tulevikus elamu. Keskmise müratase kinnistul (vastavalt maanteeameti kaardirakendusele) maanteele lähemas osas on 65-69db ja kaugemas osas on 60-64dB. Vastavalt sellele on kindlasti vajalik müratõkke ehitamine.</p> <p>6. Olen arvamusel, et riiklikult on tähtsam kõigepealt ehitada Tallinn-Tartu maantee neljarealiseks. See tagaks piirkonna parema arengu. Tartu-Nõo neljarealise teelõigu ehitamine seda ei taga ja rikub paljude maantee ääres elavate kodude privaatsust.</p>	<p><i>Projekti koostamise eesmärk on kasvava liikluseduse olukorras tagada ohutu liiklemine erinevate liikumisviiside ja liiklejate (sõiduautod, veokid, ühistransport, kergliiklejad, metsloomad jne) jaoks. Piirkonna elanikele tagatakse vajalikud ligipääsud mahasõitude ja juurdepääsuteede näol. Erinevate liikumisviiside soodustamiseks ja ühistranspordi kättesaadavuse tagamiseks kavandatakse projektiga vajalikud ja nõuetekohased bussipeatused, mis ühendatakse kergliiklusteega. Ohutud teeületused tagatakse kas sõlmede/ristete kaudu või eraldi jalakäijatele ja jalgratturitele mõeldud tunnelite kaudu.</i></p> <p>Peatükis 3.3 on kirjeldatud kavandatavaid tegevusi ning projekteerimistingimuste eelnõu lisa 3 ja 4 olevatel eskiisjoonistel kujutatu on koostatud lähtudes KMH programmi peatükis 3.2 kirjeldatule. Muuhulgas peame vajalikuks tuua välja järgmise lõigu sellest peatükist: <i>Vastavalt tehnilisele kirjeldusele projekteeritakse 2+2 sõidurajaga põhimaantee lähtudes 2018. a koostatud eskiisprojektist (OÜ Toner-Projekt töö nr 13/2017). Kui koostatava eelprojektiga on võimalik saavutada mõistlikum ja optimaalsem lahendus, tehakse ettepanek projektlahenduse muutmiseks.</i></p> <p>KMH programmi heakskiitmise ja projekteerimistingimuste menetluse algatamise vahepealsel perioodil on projektlahendust oluliselt läbi töötatud ning leitud Lemmatsi liiklussõlmele optimaalsem ja liiklusohutum lahendus. Kavandatud on liiklejale arusaadavam ja selgem lahendus, sest kõik rambid on toodud ühte asukohta. Kavandatud lahendus on ohutum, sest kaotatud on konflikt jalakäijate ja jalgratturitega, kes olid varasema eskiislahenduse kohaselt sunnitud teed ületama kohas, kuhu oli maanteelt kavandatud sujuv parempööre. Muudetud lahendust on kujutatud projekteerimistingimuste eelnõu lisa 3 „Tartu–Külitse lõigu eskiisjoonis“.</p> <p>3. ja 4. Nõlva kinnistu naaberkinnistule (Tõnu, 94901:001:0543) on projekteerimistingimuste eelnõuga kavandatud Lemmatsi liiklussõlm. Liiklussõlme nihutamine Nõlva kinnistust kaugemale (Tartu suunas) ei ole võimalik, sest selleks seab piiranguid Riia mnt 225 kinnistul (katastritunnusega 94901:005:0764) paiknev hoonestus ning Lemmatsi liiklussõlme rampide nõuetele vastav plaanigeomeetria.</p> <p>Üle Nõlva kinnistu kavandatakse projekteerimistingimuste eelnõuga kogujatee, mis on vajalik selleks, et tagada ühendus maanteega paremal pool külgnevatelt aladelt Tartu linna suunas. Nimetatud kogujatee kavandamisel on lähtutud nõuetekohastest plaaniraadiustest ning arvestatud sellega, et see tuleb ühendada ringristmikuga, mis on osaks Lemmatsi liiklussõlmest.</p> <p>Ehitusprojekti koostamise käigus vaadatakse selle kogujatee paiknemine täiendavalt üle ning täpsustatakse selle asukohta, püüdes maksimaalselt säästa naaberkinnistuid.</p> <p>Maa-ameti looduskaitse kaardirakendus Nõlva kinnistul (katastritunnusega 94901:005:0716) looduskaitsepiiranguid ei näita. Maa-ameti mullastiku kaardirakenduse andmete põhjal võib teha järeldusi, et kavandatava kogujatee paiknemine Nõlva kinnistul ei mõjuta märkimisväärselt selle ehitamise maksumust. Põhikarid rakendused sellel kinnistul turbaseid alasid ei näita.</p> <p>5. Eluhooneteta elamumaakruntidele müratõkkeid Tartu-Nõo projektiga ei kavandata, sest atmosfääriõhu kaitse seaduse §56 lõike 3 kohaselt kohustub planeeringust huvitatud isik tagama, et müra sihtväärtust ei ületata. Nendes asukohtades pole teada, millal ja kas üldse nendele elamuid ehitatakse, mistõttu ei pruugi müratõkke rajamine olla üldsegi vajalik. Tartu-Nõo projektis läbi viidava mürauringu koostamisel võetakse arvesse vaid olemasolev hoonestus ning kavandatakse müratõkked vaid nendele müratundlikele hoonetele, millede teepoolisel küljel on mürauringu tulemusena piirväärtused ületatud.</p> <p><u>Otsus:</u> Projekteerida müratõkked vastavalt mürauringu tulemustele.</p>
--	--	--

			<p>Ülejäänud ettepanekute osas projekteerimistingimuste eelnõud mitte muuta ülaltoodud kaalutlustel.</p>
37	<p>Kunnuse 94901:005:1076 Toomase 94901:001:0541 Kaarsilla 94901:001:0540 01.02.2023</p>	<p>Mina, Toomase kinnistu tunnus 94901:001:0541 omanik, esitan alljärgnevad ettepanekud riigimaantee Tartu-Nõo lõigu projekteerimiseks ja ümberehitamiseks:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Oleme algatanud Kambja vallas detailplaneeringu Kaarsilla kinnistu tunnus 94901:001:0540 osas, mis külgneb Toomase kinnistuga ja kuhu tulevad ridaelamud (lisa: Kaarsilla eskiis 29.01.2023). Ligipääs on sellele kinnistule kavandatud läbi Toomase kinnistu lõunapoolses äärest. Seega soovime, te transpordiamet arvestaks selle ligipääsuga ja lisaks selle ligipääsu oma projekti; 2. Toomase kinnistu osas soovime, et paigaldatakse täies ulatuses müratõkkesein; 3. Transpordiametile vajamineva maa Toomase kinnistust projekti elluviimiseks on eelistatud viisiks maade vahetus. Sama suurusega maa võib asuda suuremates linnades või nende vahetus läheduses; 4. Soovin projekti kooskõlastada enne projekti kinnitamist ja elluviimist; 5. Tartu-Nõo lõigu ümberehitamise käigus tagada juurdepääs kinnistule; 6. Projekti ehitamise vaasis lisamaa kasutamise vajadus (ehitusmaterjalide ja/või -masinate ladustamine, tee ehituseks jne.) kooskõlastada krundi omanikuga. <p><i>*** Kirjale oli lisatud väljavõte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 3 – Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis, millel on näidatud ideelahendus detailplaneeringu koostamiseks Kaarsilla kinnisasjale (katastritunnusega 94901:001:0540) ja selle lähialale ***</i></p>	<p>Põhjendus/selgitus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ettepanekus nimetatud uue juurdepääsutee rajamine ei ole projekteerimistingimustega seatud eesmärkide saavutamiseks vajalik ning projekteerimistingimuste eelnõus kavandatava projektlahendusega ei muudeta juurdepääsu asukohta avalikult kasutatavalt teelt Kaarsilla kinnistule (katastritunnusega 94901:001:0540). Praegusel hetkel pääseb Kaarsilla kinnistule läbi Toomase kinnistul (katastritunnusega 94901:001:0541) paikneva tee. Projekteerimistingimuste eelnõu kohaselt see juurdepääs säilitatakse ning nähakse ette selle tee ühendamine planeeritava avalikult kasutatava kogujateega. Kaarsilla kinnistule detailplaneeringus kavandatava juurdepääsutee rajamine Tartu-Nõo projektiga ei ole põhjendatud ka seetõttu, et Kaarsilla kinnistu detailplaneering ei ole kehtestatud ning see ei kajastu ka Kambja valla kodulehel ei algatatud, vastuvõetud ega ka väljapanekul detailplaneeringute nimekirjas. Detailplaneeringu Kambja vallas Lemmatsi külas asuvalle Kaarsilla kinnistule saab algatada ja kehtestada Kambja Vallavalitsus vastavalt PlanS §124 lg 10. Detailplaneeringut ei ole sellesse asukohta praegusel hetkel ei algatatud ega kehtestatud ja ei ole võimalik kindlalt väita seda, kas Kambja vald sellisel kujul selle detailplaneeringu üldse algatab või kehtestab. Seega võib kavandatav lahendus veel muutuda või osutada mittesobivaks. 2. Projekteerimistingimuste eelnõu punktis 5.12 nimetatud uuringute hulgas on ka mürauuringu koostamine ning punkti 5.6.1 kohaselt tuleb projekteerida müratõkked vastavalt mürauuringu tulemustele. Mürauuringus võetakse arvesse kavandatava 2+2 tee asukohta ja perspektiivset liiklussagedust ning nähakse ette müratõkete kavandamine nendesse kohtadesse, kus liiklusrõhk ületab seadusega sätestatud piirväärtusi. Kohtadesse, kus mürauuringu alusel piirväärtusi ei ületata, müratõkkeid ei kavandata. Toomase kinnistu (katastritunnusega 94901:001:0541) on maatulundusmaa, millel ei asu eluhooneid. Seega Tartu-Nõo projektiga Toomase kinnistule müratõkke kavandamine ei ole põhjendatud. 3. Maadeküsimumused lahendatakse maade omandamise menetluses pärast ehitusprojekti valmimist kui on selgunud täpne maavajadus. 4. Juhul kui ehitusprojekti tulemusena selgub, et on vaja täiendavat maad teega külgnevatest kinnisasjadest, siis teavitatakse sellest kinnistute omanikku ja tutvustatakse projektlahendust ning vajadusel antakse asjakohaseid selgitusi. Siis on maaomanikul võimalus kavandatavale lahendusele esitada ettepanekuid ja avaldada arvamust. 5. ja 6. Projekteerimistingimused ei reguleeri tee ehitamist, vaid selle projekteerimist. Ehitamisega kaasnevat tegevusi reguleeritakse ehitusloaga, mille andmiseks korraldatakse ehitusloa menetlus, millesse kaasatakse kõik puudutatud asutused ja isikud. <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ettepanekut, kavandada Tartu-Nõo lõigu projektiga Toomase kinnistu (katastritunnusega 94901:001:0541) lõunapoolsesse serva uus Kaarsilla kinnistu (katastritunnusega 94901:001:0540) juurdepääs, mitte arvestada. 2. Projekteerida müratõkked vastavalt mürauuringu tulemustele. <p>Ülejäänud ettepanekute osas projekteerimistingimuste eelnõud mitte muuta ülaltoodud kaalutlustel.</p>

<p>38</p>	<p>Riia mnt 176 28301:001:0334</p> <p>01.02.2023</p>	<p>Kirjutati Teile seoses TA poolt saadetud eelpool nimetatud lõigu eskiisjoonise pärast, kuna meie aadressi Riia mnt 176 (28301:001:0334) hakkab läbima uus kavandatud sõidu- ja kergliiklustee. Joonisele vaadates läbib uus tee meie maad arusaamatult ja muudab enam kui 50% maalapist hoopis kasutuks. Meie nägemuse järgi võiks see tee nii palju kui võimalik läbida vastavalt krundi piiri. Me lisame siia enda variandi, mis käesolevat plaani peaaegu ei muuda, kuid läbib mitmeid krunte vastavalt nende piirjooni. <i>(meie ettepanek uueks teekoridoriks on märgitud punktiirina)</i></p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud väljavõtte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 3 – Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis, millele on joonistatud ettepanek Rääni-Raudtee tee ja Tõrvandi-Lemmatsi kõrvalmaantee vahelise kogujatee asukoha muutmiseks ***</i></p> <p>Teine ettepanek puudutab aadresside Riia mnt 176 ja 178 sissesõite. Praeguse plaani kohaselt toimub aadressile 178 juurepääs läbi 176 kuuluva maa kaudu, millele on antud servituut tingimusega kuniks uute kogujateede valmimiseni. Praegune sissesõit on ajutine ja omal jõul ehitatud pinnasetäite materjalidega, mida läbivad kolme leibkonna autod ning see pole jätkusuutlik. Riia mnt 176 ja 178 elanikud on ühel meelel ja jätkuvalt soovivad enda hoovi viivaid erinevaid sissepääsusi.</p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud väljavõtte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 3 – Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis, millele on ettepanekut selgitatud ***</i></p> <p>Ma loodan, et meie ettepanekud olid Teile selged ja arusaadavad ning kui teil tekkis ka täiendavaid küsimusi, oleme nõus neile meeleldi vastama.</p>	<p>Põhjendus/selgitus:</p> <p>1. Rääni-Raudtee tee ja Tõrvandi-Lemmatsi kõrvalmaantee vaheline kogujatee on kavandatud kehtivas üldplaneeringus näidatud asukohta. Selle tee asukohaga on ümbritsevad kinnistu omanikud pidanud arvestama tulenevalt üldplaneeringust. Ettepanekus nimetatud asukoha muudatus viib kogujatee muuhulgas läbi Treiali kinnistu (katastritunnusega 94901:001:0154) hoovi või Tisleri kinnistul (katastritunnusega 28301:001:0478) asuva päikesepargi ja põhjustab maaomanikule suuremat riivet, mida on üldplaneeringu kohase lahendusega võimalik vältida.</p> <p>Otsus:</p> <p>1. Ettepanekut, muuta Rääni-Raudtee tee ja Tõrvandi-Lemmatsi kõrvalmaantee vahelise kogujatee asukohta, mitte arvestada.</p> <p>2. Korrigeerida projekteerimistingimuste lisa 3 „Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis“ ning näidata Riia mnt 176 kinnistule (katastritunnusega 28301:001:0334) ja Riia mnt 178 kinnistule (katastritunnusega 28301:001:0335) kogujateelt eraldi mahasõidud.</p>
<p>39</p>	<p>Kraavi 94901:005:1206</p> <p>01.02.2023</p>	<p>Ettepanekud Tartu-Nõo lõigu ümberehituse projektile:</p> <p>1. Tartu-Külitse lõigul ei tohiks piirkiirust tõsta. Kiirus võiks jääda max 80 km/h, kuna kõrgemad kiirused tõstaksid mürataset oluliselt. Juba praeguse kiirusega on nt märja ilmaga maanteelt kostuv müra väga tugev ning häirib maanteele lähedal elavaid inimesi. Eriti probleemne on müra Ropka järve ääres, kus sile veepind võimendab maanteelt tulevat müra märkimisväärselt. Ka praeguse kiiruse juures vajaks Ropka järve äärne teelõik müratõkkeseina. Tartust Külitse suunal 100 km/h sõites minut aega kokkuvõtteid ei kaalu üle inimeste heaolu ja meeldivat elukeskkonda.</p> <p>2. Parempöörde võimalus Järve teelt Valga suunas võiks säilida. Parempöörde puudumine suurendab oluliselt liikluskoormust Järve tee ning Haage tee ulatuses. Järve teel liiklustiheduse suurendamine oleks aga väga ohtlik samm, kuna tee on väga kurviline, kitsas, valgustamata ning kõnniteede puudumise tõttu on inimesed sunnitud kõndima sõiduteel.</p> <p>3. Arako ristmik sellisel kujul tundub suhteliselt mõttetu. Jääb arusaamatuks, kes ja miks seda kasutama peaks. Mõtte saaks sellele anda ilmselt siis, kui pääseks Lemmatsi tankla juurest maantee alt läbi Näki teele. See parandaks natuke liikumist Külitse alevikust Ülenurme keskusesse, praeguse plaani kohaselt on aga Külitse alevikust Ülenurme suunal liikumine äärmiselt halb. Ülenurme on Külitse alevikule väga tähtis keskus, kus asub kool, lasteaed, vallavalitsus jne.</p> <p>4. Olles osalenud mitmel antud teelõigu ümberehitust puudutaval avalikul arutelul, on siiani jäänud arusaamatuks, miks ümberehitust sellises mahus üldse vaja on. Aus vastus vajalikkuse kohta on väga oodatud.</p>	<p>Põhjendus/selgitus:</p> <p>1. Riigiteede liikide määruse §1 lg 2 kohaselt ühendab põhimaantee pealinna teiste suurte linnadega, neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega. Määruse definitsiooni kohaselt on põhimaantee 3 (E264) Jõhvi-Tartu-Valga peamine funktsioon Tartu-Nõo lõigul Tartu linna ühendamise Valga piiripunktiga. Jõhvi-Tartu-Valga maantee on ühtlasi ka üle-Euroopalisel transpordivõrgustikku kuuluv maantee, mille üheks eesmärgiks on võimaldada pikemate vahemaade (s.h. riikide vaheliste) kiiremat ja ohutumalt läbimist.</p> <p>Arvestades põhimaantee funktsiooni, Tartu-Nõo lõigu liiklusedust, transiitliikluse osakaalu ja piirkonna asustatusest on Tartu-Külitse lõigule kavandatud piirkiirus 100km/h ning Külitse-Nõo lõigule piirkiirus 110km/h. Tihedamalt asustatud Tartu-Külitse lõigul on kavandatud võrreldes ülejäänud lõiguga madalam piirkiirus ning see on kooskõlas tavapäraste lahendustega põhimagistraalidel suuremate linnade lähialadel.</p> <p>Põhimaantee marsruudile jäävate küladega ja alevike ühendamiseks kavandatakse Tartu-Nõo projektiga liiklussõlmed ja põhimaantee paralleelne teedevõrk, millel on väiksemad kiirused ja liiklusedust ning mis vastavad Riigiteede liikide määruse kohaselt kõrvalmaantee või ühendustee funktsioonile. Riigiteede liikide määruse §1 lg 4 kohaselt ühendab kõrvalmaantee linnu alevite ja alevikega, alevite ja alevike omavahel või küladega ning neid kõiki põhi- ja tugimaanteedega. Riigiteede liikide määruse §1 lg 5 kohaselt on ühendustee liikluse kogumiseks või liiklusvoogude kanaliseerimiseks, samuti teede ristumisala sujuvaks ja ohutuks toimimiseks rajatud kogujatee, juurdepääsutee, ramp või muu sarnane tee. Kiiruse alandamine ja/või ringristmikute rajamine põhimaanteele vähendaks oluliselt põhimaantee funktsiooni ning ei vastaks keskmise liikleja ootustele.</p> <p>2. ja 3. Transpordiamet kaalus suundristmiku kavandamist Külitse järve tee ristmikule, kuid otsustas selle ettepanekuga mitte arvestada. Varianti, kavandada ainult maanteele pealesõit, ei</p>

		<p>kaalutud, sest Kõlitse bussipeatuse olemasolu tõttu tuleks aeglustusrada rajada niikuinii, et vältida kiirendusrajal kiirendavate sõidukite ja aeglustuva bussi omavahelisi konflikte.</p> <p>Kõlitse järve tee ristmik on otsustatud sulgeda, sest suundristmiku rajamise korral ei ole tagatud nõuetekohane ristmike omavaheline kaugus. Transpordiamet siinjuures arvestab, et liiklusohutus on tagatud vaid siis kui kavandatav projektlahendus on kooskõlas normide ja nõuetega.</p> <p>Arvestades liiklussagedust ja kavandatavat ristlõiget, klassifitseerub projekteeritav põhimaantee Projekteerimismäärade alusel I klassi maanteeks. Projekteerimismäärade punkti 5.2.1 (3) kohaselt on I klassi maanteel lubatud üks parempöördega mahasõit kahe normidekohasel kaugusel asuva eritasandilise ristmiku vahel. Tartu–Nõo lõigu projektiga kavandatakse Lemmatsi ja Kõlitse liiklussõlmed, mille omavaheline kaugus on kooskõlas Projekteerimismäärade punktiga 5.1 (2), mille kohaselt ei tohi eritasandiliste ristmike vahekaugus I klassi maanteel olla linnalähialal väiksem kui 3km. Lisaks kavandatakse Arako tee ristmiku piirkonda suundristmik, mida saab Projekteerimismäärade kohaselt nimetada parempöördega peale- ja mahasõiduks. Seega ei ole täiendava suundristmiku kavandamine Lemmatsi–Kõlitse lõigule Projekteerimismäärade kohaselt lubatud.</p> <p>Ristmike juhend annab paindlikumaid võimalusi ristmike kavandamiseks ning selle välja töötamisel on võetud aluseks sarnases kliimavöötmes paiknevate naaberriikide Soome ja Rootsi projekteerimismäärade. Ristmike juhendi tabeli 1 kohaselt peab ristmike omavaheline kaugus (põhimaanteel, liiklussageduse >9000 a/ööp korral) olema vähemalt 800 meetrit. Sealjuures tuleb arvestada Ristmike juhendi peatükki 2 punkti 9, mis sätestab, et ristmike ja liiklussõlmede omavahelise kauguse määramisel tuleb lähtuda põhimõttest, et kaugust arvestatakse ühe ristmiku või liiklussõlme lõpp-punktist järgmise ristmiku või liiklussõlme alguspunktini. Ristmiku ja liiklussõlme lõpp- ja alguspunktiks loetakse kohta, kus lõpeb või algab äärmine geomeetiline element nagu näiteks kiirusmuuterada või pöördkõver. Projekteerimistingimustega kavandatav Arako tee suundristmik (mõõdetuna kiirendusraja lõpust) asub Kõlitse järve teest ligikaudu 550 meetri kaugusel – seega oleks Suundristmiku kavandamine Kõlitse järve teele vastuolus Ristmike juhendiga ka siis kui sinna rajataks ainult maanteele pealesõit Valga suunas. Lisades sellesse kohta veel ka nõuetekohase aeglustusraja, jääks kahe ristmiku omavaheliseks kauguseks mitte rohkem kui 300 meetrit.</p> <p>Arako tee suundristmiku ära jätmise ja selle asendamine Kõlitse järve tee suundristmikuga ei ole Transpordiameti hinnangul põhjendatud alljärgnevatel kaalutlustel:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Tartu poolt tulles on Arako tee suundristmiku kaudu võimalik jätkata sõitu mööda kogujateed kuni Kõlitse järve teeni ilma, et teekond pikeneks. Kõlitse järve tee kaudu Arako teele sõites aga teekond pikeneks. Seega pakub projekteerimistingimustega kavandatav lahendus paremaid juurdepääsu võimalusi; (2) Tartu poole minnes peavad aga nii Kõlitse järve teelt tulijad kui ka Arako teelt tulijad kasutama kogujateed ja sõitma kuni Lemmatsi liiklussõlmeni. Selles osas ei oma suundristmiku asukoht tähtsust. Jõhvi–Tartu–Valga maanteel Tartu suunas liiklejate suhtes ei oma suundristmiku asukoht samuti tähtsust, sest vasakpöörded ei ole 2+2 ristlõikega maanteel lubatud; (3) Parandamiseks võimalusi COOPi kaubanduskeskuse juurest liikuda edasi Valga suunas, otsustas Transpordiamet käesolevas menetluses muuta projekteerimistingimuste eelnõud ja kavandada Kiiigemäe teed ja Kõlitse teed omavahel ühendava kogujatee. See loob lühima võimaliku ühenduse Kõlitse liiklussõlmega ning teistpidi loob Kõlitse–Haage teega piirnevatele ja selle lähialal paiknevatele elanikele otseühenduse kavandatava COOPi kaubanduskeskuse juurde, mis parandab Kõlitse aleviku sisest liikuvust tervikuna ja tõenäoliselt suurendab COOPi
--	--	--

		<p>kaubanduskeskuse külastajate hulka. Selline lahendus annab võimaluse külastada COOPi kaubanduskeskust ka neil, kes soovivad teekonda jätkata Valga suunas.</p> <p>(4) Transpordiamet lasi Tartu–Nõo lõigu eelprojekti koostajal projekteerida läbi suundristmiku rajamine Kõlitsse järve teele. Selgus, et sellega kaasneb teede projekteerimine üle Puru, Pumba, Geelia, Järve tee 1, Järve tee 2, Pillapalu, Kiigemäe ja lähiala detailplaneeringus määratud hoonestusalade. Samuti tekib kitsaskoht Pärna tee 4 kinnistu (katastritunnusega 94901:005:0184) juures, kuhu ei mahu kavandama enam kiirendusrada – võttes arvesse ümbritsevat situatsiooni ja hoonestust kahel pool maanteed, maantee nõutavaid plaaniraadiusi, põhimaanteega paralleelse jalgratta- ja jalgteede projekteerimise vajadust ning Kiigemäe teed ja Kõlitsse teed omavahel ühendava kogujatee rajamise vajadust.</p> <p>Kavandatav lahendus ei ole vastuolus ka Puru, Pumba, Geelia, Järve tee 1, Järve tee 2, Pillapalu, Kiigemäe ja lähiala detailplaneeringuga, sest põhimaanteele kavandatud ristmik asub detailplaneeringu põhijoonise kohaselt väljas pool planeeringuala piiri. Ka detailplaneeringu seletuskirja peatükis 3.4 on Jõhvi–Tartu–Valga põhimaantee eelprojekt mainitud ära kui arvestamisele kuuluv muu dokument. Seletuskirja peatükis 4.2 „Planeeringuala kontaktvööndi funktsionaalsed seosed“ on öeldud: <i>Peamised ühendusteel Tartu linnaga on tagatud planeeringualaga piirneva Kõlitsse-Haage kõrvalmaantee kaudu, mis viib Jõhvi-Tartu-Valga põhimaanteele ja põhjapool edasi Tartu-Viljandi tugimaanteele (ca 4,3km). Seega ei saa arendajal tekkida ootust, et peamiseks ühenduseks Jõhvi–Tartu–Valga maanteega saab olema Kõlitsse järve tee ristmik.</i></p> <p>Detailplaneering on kehtestatud aastal 2011 (st. 12 aastat tagasi). Selles planeeringus on näidatud Jõhvi–Tartu–Valga maantee ja Kõlitsse järve tee ristmikul parempöõretega ristmiku lahendus. See lahendus kanti detailplaneeringusse Transpordiameti (endine Maanteeamet) nõudmisel – Transpordiamet lähtus oma nõudmisel varasemast Tartu-Elva lõigu eelprojektist, sest see oli sel hetkel parim teadmine kavandatavast lahendusest.</p> <p>Ehitusseadustiku §27 lõike 1 kohaselt võib detailplaneeringu olemasolu korral pädev asutus põhjendatud juhul anda ehitusloakohustusliku hoone või olulise rajatise ehitusprojekti koostamiseks projekteerimistingimusi, kui:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) detailplaneeringu kehtestamisest on möödunud üle viie aasta; 2) detailplaneeringu kehtestamise järel on ilmnenud olulisi uusi asjaolusid või on oluliselt muutunud planeeringuala või selle mõjuala, mille tõttu ei ole enam võimalik detailplaneeringut täielikult ellu viia; 3) detailplaneeringu kehtestamise järel on muutunud õigusaktid või kehtestatud planeeringud, mis mõjutavad oluliselt detailplaneeringu elluviimist. <p>Transpordiameti hindas EhS §27 lõikes 1 märgitud olukordi ning leidis, et täidetud on kaks tingimust – ning see annab aluse riigiteele projekteerimistingimuste andmiseks ka nimetatud detailplaneeringu piirkonnas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Detailplaneeringu koostamisest on möödunud rohkem kui 5 aastat; 3) Detailplaneeringu kehtestamise järel on muutunud õigusaktid (ehitusseadustik, Projekteerimisnormid) ning Transpordiamet on andnud välja Ristmike juhendi. <p>4. Projekteerimistingimustega käsitletaval teelõigul on palju erinevaid liiklusohutusega seotud probleeme, mis on eelkõige tingitud maanteelõigu kõrgest liiklussagedusest. Tartu–Nõo lõigu projektiga kavandatav lahendus pakub tervikliku lahenduse kogu lõigule ning viib põhimaantee liikluskeskkonna kooskõlla Projekteerimisnormidega. Väiksemas mahus projekti realiseerimine ei taga soovivat tulemust ning võib põhjustada hilisema maanteelõigu ümberehitamise vajaduse.</p> <p>Otsus:</p>
--	--	---

			<p>1. Ettepanekut, vähendada Tartu–Külitse lõigul kavandatavat piirkiirust, mitte arvestada.</p> <p>2. ja 3. Ettepanekut, kavandada Külitse järve tee suundristmik või pealesõit Valga suunas, mitte arvestada.</p>
40	<p>Lepalaane tn 1a 94901:001:0631 Lepalaane tn 3 94901:001:0630 Lepalaane tn 5 94901:005:1691</p> <p>01.02.2023</p>	<p>Esitan projekti täiendamiseks kaks ettepanekut:</p> <p>1) Rajada projekteeritava tee ja Kannistiku tee ristmiku lähedale Lepalaane tn. 1A-st kuni vähemalt Lepalaane tn.3 kinnistu keskele L-kujuline müratõkke aed (lisatud plaanil punase joonega), Põhjendus: Lepalaane tn. asuv kinnistu on vana talukoht ning sõidukite kiiruste suurdamine ning nn. kogujatee lähemale toomine tõstab märgatavalt müra taset Lepalaane tn.5 kinnistul. Kusjuures ka pregu kinnistule jõudev liiklusrõhke tuleb eelkõige Kannistiku tee ristmiku poolt ja Lepalaane tn. 3 kinnistu suunalt, mitte sõidukite vahetel möödumisel Lepalaane tn. 5 kinnistust. Lepalaane tn. 1A ja Lepalaane tn. 3 kinnistu omanikuna olen nõus ka vajadusel müratõkke aia rajamisega peale minule kuuluva kinnistuosa võõrandamist riigile minu kasutusse alles jäävale maale, et mitte piirata Kannistiku tee ristmiku liiklusnähtavust. Müratõkke rajamine vähendab oluliselt ka Lepalaane tn. 1 hoonestatud kinnistu mürareostust.</p> <p>2) Rajada Lepalaane tn. 5 kinnistuosa tulevase teega piirneva pargiala juurde 1,5 meetrise kõrgusega metallaed (viide samuti plaanil punase joonega) koos sissepääsu värivatega kinnistule. Põhjendus: Et nimetatud teega piirnev väike kõrghaljastusega pargiala on ainuke hea juurdepääsuga hooldatud ja varjatud ala lähikilomeetritel nii Tartu kui Elva suunal, on hakatud nimetatud ala kasutama nõ. välikäimlana (eriti peale seda, kui riik eemaldas 1,5 km Tartu suunas parkimisalal Olerex tankla vastas välikäimla). Kergliikluse tee veel lähemale toomine Lepalaane tn. 5 pargialale tõstab pargiala nõ. välikäimlana kasutamise intensiivsust ja ainult reaalne tugev tõkend (antud juhul metallaed) välistab reaalse reostuse kasvu tekke ja ligipääsu hooldatud pargialale Lepalaane tn. 5 kinnistul seoses planeeritava tee laiendamisega.</p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud väljavõte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 3 – Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis, Lepalaane 1a ja Lepalaane 5 kinnistutega piirneval lõigul, millel on ettepanekut selgitatud ***</i></p>	<p>Põhjendus/selgitus:</p> <p>1. Projekteerimistingimuste eelnõu punktis 5.12 nimetatud uuringute hulgas on ka mürauringu koostamine ning punkti 5.6.1 kohaselt tuleb projekteerida müratõkked vastavalt mürauringu tulemustele.</p> <p>Mürauringus võetakse arvesse kavandatava 2+2 tee asukohta ja perspektiivset liiklussagedust ning nähakse ette müratõkete kavandamine nendes kohtadesse, kus liiklusrõhke ületab seadusega sätestatud piirväärtusi. Kohtadesse, kus mürauringu alusel piirväärtusi ei ületata, müratõkkeid ei kavandata.</p> <p>2. Aedade rajamist nähakse teeprojektidega üldiselt ette sellistel juhtudel, kui teeprojekti tulemusena likvideeritakse olemasolev aed, hekk või muu hoovi maanteest eraldav objekt. Samuti võib aja rajamist näha projektiga ette sellistel juhtudel, kui projektiga minnakse eluhoonetele väga lähedale. Selles osas projekteerimistingimuste eelnõu ei sea piiranguid.</p> <p>Tartu–Nõo projektiga saaks aia rajamise näha ette juhul kui kinnistu omanik ise oleks astunud samme selleks, et nimetatud probleemi vältida ja rajanud kinnistule aia. Sellisel juhul tuleks teeprojektiga näha ette uue aia rajamine, juhul kui olemasolev jääks ehitamisele ette. Praegusel juhul aga olemasolevaid aedu või muid piirdeid tõenäoliselt ei likvideerita ning hoovi teest eraldav haljastus jääb piisavalt kaugemale kavandatavast jalgratta- ja jalgteest. Kavandatav tee on avalikult kasutatav tee, mis möödub paljudest kinnistutest. Samuti on seal praegu olemasolev jalgratta- ja jalgteed. Ei ole mitte kuidagi põhjendatud, et Transpordiamet peab kõiki kinnistud hakkama aiaga eraldama olukorras kus kinnistu omanik ise pole seda varasemalt vajalikuks pidanud.</p> <p>Otsus:</p> <p>1. Projekteerida müratõkked vastavalt mürauringu tulemustele.</p> <p>2. Lageda, et projekteerimistingimuste eelnõu arvestab võimalusega rajada põhjendatud juhtudel aedasid.</p>
41	<p>Haaviku tee 14 94901:005:0282 Haaviku tee 16 94901:005:0283 (ühisavaldu)</p> <p>02.02.2023</p>	<p>Ettepanekute ja arvamuse esitamine projekteerimistingimuste eelnõule (Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4-152 asuva Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise ehitusprojekt) Haaviku tee 16, Haaviku tee 14, Külitse eramute omanike poolt.</p> <p>1. Üldised küsimused ehk nn suurem pilt tulevikku: Olukorras, kus Tartu linn heas koostöös naaber valdadega on võtnud väga konkreetse pöörde rohelise mõtlemise suunal, mis antud maanteelõigul on tähendanud kergliiklusteede ehitamist ning Tartu linnarataste kasutamise võimalus on laienenud Külitse ja Ülenurme suunal, siis eriti keerulise neljarealise magistraali ehitamine tundub sellele kõigele vastu töötavat. Lõunakeskuse juurde rajatud liiklussõlm lahendas ka muidu sinna tekkinud pudelikaela olukorra suurepäraselt. Seega meile tundub, et selle magistraali ehitamine on täiesti ebavajalik ja üledimensioneeritud.</p> <p>2. Keskkonna reostus on möödapääsmatu ning kohalikud elanikud saavad kõigest sellest osa, lisaks suurenev mürareostus.</p> <p>3. Kui siiani pidas Tartu linn oluliseks turgutada kohalikku lennujaama, siis nüüd on Lennujaama tee keeramine koguni kinni pandud.</p> <p>4. Valmimas on kogukonna toidupood (COOP), millele uue projekti alusel on eriti keeruline just kohalikul rahval ligi pääseda.</p>	<p>Põhjendus/selgitus:</p> <p>Võttes arvesse Projekteerimisnormides ja Ristmike juhendis toodud nõudeid on projekteerimistingimustega vajalik kavandada kogujatee, mis annab juurdepääsu Riia mnt 210, Riia mnt 212, Roometi, Kleini ja Riia mnt 216 kinnistutele. Nimetatud kogujatee annab võimaluse liikuda otse Külitse liiklussõlm.</p> <p>Lisaks otsustati koostöös Kambja vallaga, et nimetatud kogujatee ühendatakse Haaviku teega, et leevendada vähemalt 30 kinnistu omaniku teekonna pikemist tulenevat mõju Tartu linna suunas. Joonisel mõõdetuna lühendab kavandatav lahendus teepikkust ligikaudu 280m võrra võrrelduna sellega kui nimetatud kogujateed Haaviku teega ei ühendataks.</p> <p>Uus kavandatav tee on kavandatud sellises sihis, et sellel sõitvate sõidukite tuled ei paistaks otse Haaviku tee 14 kinnistul (94901:005:0282) ja Haaviku tee 16 kinnistul (katastritunnusega 94901:005:0283) paiknevate eluhoonete akendes. Projekteerimise käigus on võimalik selle tee asukohta täpsustada, et see arvestaks olemasoleva kraavi asukohaga.</p> <p>Tartu linnast on lühim tee Tartu lennujaama Võru maanteed kaudu, mistõttu Külitse liiklussõlm paiknemine ja olemasoleva Lennuvälja tee sulgemine ei oma selles osas tähtsust. Muudest kohtadest Tartu lennujaama pääsemist projekteerimistingimustega kavandatav lahendus ei halvenda.</p> <p>Et Külitse aleviku ja ümbritsevate külade elanikud pääseksid paremini kavandatavasse COOPi kaubanduskeskusesse ja Külitse järve juurde, otsustas Transpordiamet muuta</p>

		<p>5. Viimaseks probleem otse koduõuel ehk kui meil ei õnnestu veenda teid sellest projektist üldisemalt loobuma, siis palume mitte planeerida tee ehitust nii, et ligipääs külale (Haaviku ja Mutiku tänavatele) on Haaviku tee 14 ja Haaviku tee 16 krundi sissesõidu teede vastas. Teeme ettepaneku jätta see teelõik ehitamata ja pakume välja lahendusena juhtida kogu liiklus Haaviku teed pidi kuni raudteeni (mis oli ka varasemas eskiisprojektis väljapakutud lahendus, pildil märgitud kollasega).</p> <p>Juhime Maanteameti tähelepanu ka sellele, et Haaviku tee 14, Haaviku tee 13 ja Haaviku tee 16 krundi piirides kulgevad vee ärajuhtimise kraavid on nende kruntide jaoks üliolulised, kuna muidu jäävad nimetatud krundid vee alla, kui põllumaalt juhitud vesi ei saa voolata kraave pidi Ilmatsalu jõkke.</p> <p>*** Kirjale oli lisatud väljavõtte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 3 – Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis, millel on ettepanekut selgitatud ***</p>	<p>projekteerimistingimuste eelnõud ning kavandada Lennuvälja tee ja Kiigemäe tee vahele sõiduautode tunneli ning Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendava kogujatee.</p> <p>Jalgrataste kasutamise soodustamiseks kavandatakse Tartu–Külitse lõigule 4m laiune jalgratta- ja jalgte, kus on jalgratturid ja jalakäijad võimalik üksteisest eraldada. Samuti kavandatakse põhimaantee alla jalakäijatele ja jalgratturitele tunnelid.</p> <p>Otsus: Ettepanekut, mitte kavandada Haage tee ja Külitse liiklussõlme vahelist ühendusteed, mitte arvestada.</p> <p>Optimeerida projekteerimise käigus kogujatee asukohta nii, et see kasutaks ära mõistlikumalt Roometi kinnistut ja arvestaks ka Haaviku tee 11 kinnistul paikneva kraaviga.</p>
42	<p>Saariku 94901:001:0254 01.02.2023</p>	<p>Transpordiamet on algatanud ja avalikustanud Jõhvi-Tartu-Valga mnt km 138,4-152 asuva Tartu-Nõo lõigu ümberehitamise projekteerimiseks projekteerimistingimuste menetluse. Projekteerimistingimuste eelnõu p5.2.3 kohaselt on ette nähtud sulgeda kõik ristmikud ja mahasõidud põhimaanteelt, lisaks suurendatakse tunniikiirust kiiruseni 100 km/h Tartu-Külitse lõigus ning 110 km/h Külitse-Nõo lõigus.</p> <p>Arvestades olemasolevat ehitustihedust ja kogukonda ning ka kinnitatud planeeringuid KOV'I üldplaneeringu järgi, saab Tartu-Külitse vahelist piirkonda saab täna lugeda suures osas juba eeslinnaks. Tegemist on valdavas osas tiheasustusala. Sellest tulenevalt tuleks kaaluda, kas 2+2 sõidureaga mnt on antud lõigus õigustatud lahendus. Suureks probleemiks on kogukonna killustamine kaheks osaks, paremale poole mnt ja vasakule poole mnt, kuna Külitse piirkonnas ei ole loodud mõistlikku ühendust kohalikule elanikule kahe teepoole vahele, mis oleks igapäevaseselt mõistlikult kasutatav.</p> <p>Tulenevalt eelnevast lisan enda poolsed ettepanekud. Ettepanekutes on lisaks isiklikele arvamusele arvestatud ka kogukonna seisukohti.</p> <p>1. Asendada Tartu-Külitse lõigus 2+2 sõidureaga kiirtee ringristmikutega ning piirata vastavalt sõidukiirust. Sarnast lahendust on täna kasutatud Tartu-Haage vahelises lõigus, Märja asula piirkonnas. Antud lahendus parandab reaalselt kogukonna liikumisvõimalusi ning tagab liiklusohutuse võrreldes hetkel olemas oleva teega. Ka ringristmikutega lahenduse korral on võimalik säilitada 2+2 sõidurida, kuid lahenevad probleemid seoses erinevate mahasõitudega. Kirjeldatud lahendus on sobilik ka transiitliiklusele, seda enam, et märgatavalt suur osa Valga poolt saabuvast transiitliiklusest liigub täna Tartu linnast mööda, kasutades Lennujaama teed ühenduseks Tartu-Võru mnt'ga ning Külitse-Haage teed ühenduseks Tartu-Tallinn suunaga. Lisaks vähendab antud lahendus vajadust ebaproportsionaalsete kogumisteede ehitamiseks.</p> <p>2. Säilitada Lennujaama teelt parempöörde võimalus. Antud muudatuse võimalikkuse üle arutlesime ka projekteerimistingimuste avalikul väljapanekul. Parempööre on võimalik lahendada kasutades kavandatavale transiitparklale loodavat pealesõitu. Antud muudatus eemaldab vajaduse eraldiseisva kogumisteede ehitamiseks Külitse-Näki lõigu vahele. Lisan joonise, loodav ühendus kujutatud joonisel rohelisega. Tegemist on ühe võimaliku variandiga.</p> <p>*** Kirjale oli lisatud väljavõtte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 3 – Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis, millel on ettepanekut selgitatud ***</p>	<p>Põhjendus/selgitus:</p> <p>1. Riigiteede liikide määruse §1 lg 2 kohaselt ühendab põhimaantee pealinna teiste suurte linnadega, neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega. Määruse definitsiooni kohaselt on põhimaantee 3 (E264) Jõhvi–Tartu–Valga peamine funktsioon Tartu–Nõo lõigul Tartu linna ühendamise Valga piiripunktiga. Jõhvi–Tartu–Valga maantee on ühtlasi ka üle-Euroopalisel transpordivõrgustikku kuuluv maantee, mille üheks eesmärgiks on võimaldada pikemate vahemaade (s.h. riikide vaheliste) kiiremat ja ohutumat läbimist.</p> <p>Arvestades põhimaantee funktsiooni, Tartu–Nõo lõigu liiklussagedust, transiitliikluse osakaalu ja piirkonna asustustihedust on Tartu–Külitse lõigule kavandatud piirkiirus 100km/h ning Külitse–Nõo lõigule piirkiirus 110km/h. Tihedamalt asustatud Tartu–Külitse lõigul on kavandatud võrreldes ülejäänud lõiguga madalam piirkiirus ning see on kooskõlas tavapäraste lahendustega põhimagistraalidel suuremate linnade lähialadel.</p> <p>Põhimaantee marsruudile jäävate külade ja alevike ühendamiseks kavandatakse Tartu–Nõo projektiga liiklussõlmed ja põhimaanteega paralleelne teedevõrk, millel on väiksemad kiirused ja liiklussagedused ning mis vastavad Riigiteede liikide määruse kohaselt kõrvalmaantee või ühendustee funktsioonile. Riigiteede liikide määruse §1 lg 4 kohaselt ühendab kõrvalmaantee linnu alevite ja alevikega, alevide ja alevikke omavahel või küladega ning neid kõiki põhi- ja tugimaanteedega. Riigiteede liikide määruse §1 lg 5 kohaselt on ühendustee liikluse kogumiseks või liiklusvoogude kanaliseerimiseks, samuti teede ristumisala sujuvaks ja ohutuks toimimiseks rajatud kogujatee, juurdepääsutee, ramp või muu sarnane tee. Kiiruse alandamine ja/või ringristmike rajamine põhimaanteele vähendaks oluliselt põhimaantee funktsiooni ning ei vastaks keskmise liikleja ootustele.</p> <p>2. Transpordiamet kaalus Lennuvälja teelt parempöördega pealesõidu kavandamist Tartu poole. Kavandatavat lahendust kõnealusel asukohas mõjutab käesolevas menetluses tehtud otsus muuta projekteerimistingimuste eelnõud ja kavandada Lennuvälja tee ja Kiigemäe tee vahele sõiduautode tunnel, et parandada Külitse aleviku sisest liikuvust ja vähendada maantee poolt tekitatavat barjääriefekti.</p> <p>Selleks, et oleks võimalik kavandada nii sõiduautode tunnel põhimaantee alla kui ka maanteele pealesõit, tuleb projektiga kavandada sõiduautode tunnelit ja maanteele pealesõitu omavahel ühendav ramp, et viia erinevad teed omavahel kõrguslikult kokku. Lisaks tuleb sellesse piirkonda kavandada ristmik, et ühendada omavahel ära tunnelisse minev tee, ramp ja Lennuvälja tee. Teisisõnu, tuleks sellesse asukohta kavandada osaline liiklussõlm.</p> <p>Liiklussõlme kavandamine Lennuvälja tee ristmikule ei ole kooskõlas Projekteerimisnormide punktiga 5.1. (2), mille kohaselt ei tohi eritasandiliste ristmike omavaheline kaugus I klassi maanteedel linnalähivööndis olla väiksem kui 3 kilomeetrit. Kavandatava Lemmatsi ja Külitse</p>

	<p>3. Ehitada Lennujaama tee ja Külitse asula vaheline planeeritud jalakäijate tunnel läbitavaks ka sõiduautodele. Antud lahendus tagab kogukonna ühendatuse ning juurdepääsu tugistruktuuridele. Lahendus säilitab võimaluse kasutada valmivat COOP toidukauplust edaspidi ka Lennujaama tee poolsetel elanikel (Tässvere, Laane) tagades poe suurema külastatuse ja säilimise. Lisaks toidukaupadele on kompleksi planeeritud ka apteek ja postiteenus, mis on kohalikele vajalikud. Antud muudatus väldib liikluskoormuse suurenemise Järve teele, toetab Külitse järve äärde loodatavat keskkonda (ujumiskohad, mänguväljak, matkarada jm), tagab kogukonna ühtsuse säilivuse. Lisan ka joonise, antud ühendus kujutatud joonisel sinisega.</p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud väljavõte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 3 – Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis, millel on ettepanekut selgitatud ***</i></p> <p>4. Loobuda perspektiivist kogumistee ehitamiseks Lennujaama teelt Näki teeni. Nimetatud kogumistee on ebaproportsionaalselt koormav seotud kinnistu omanikele ja kohalikele keskkonnale, võrreldes saadava kasuga. Tegemist on haritavate põllumaadega ning kasvava metsaga. Planeeritud lahendusega on tagatud olemasolevatele elamukinnistutele ligipääs kõige sobivama lahenduse teel. Luues Lennujaama teelt parempöörde võimalus Tartu suunas väheneb antud tee vajadus veelgi. Lisaks on olemas tänane kohalike teede võrk, mis hakkab edaspidi toimuma kogumisteenena erinevate kogukondade vahel.</p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud väljavõte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 3 – Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis, millel on ettepanekut selgitatud ***</i></p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud väljavõte Maa-ameti kaardist, kus on esile toodud Laane külas paiknevat kohalike teede võrgustikku (9490103 – Näki tee; 9490101 – Kaselehe tee; 9490099 – Väikenäki tee) ***</i></p> <p>5. Muuta Külitsele planeeritava veokite parkla asukohta. Antud muudatus lihtsustab punktides nr 2 ja nr 3 kirjeldatud ettepanekute elluviimist. Parkla uueks asukohaks võiks olla Nõo liiklussõlme vahetu lähedus. Nimetatud asukohas on olemasolev tugistruktuur tankla näol, mis annab parklale suure lisandväärtuse. Näiteks võib tuua Tõrvandi Terminali tankla, mis toimib täna veokite parklana, pakub juhtidele söömis-, pesemis- ning tankimisvõimalusi elavdades seeläbi kohalikku majandust. Sama olukord tekiks edaspidi ka Nõos, mis suurendab parkla kasutamist veokijuhtide poolt. Antud muudatusega on jätkuvalt tagatud parklate esinemise sageduse nõue.</p> <p>6. Säilitada Nõo-Meeri liiklussõlm tänases planeeringus esitatud kujul.</p> <p>Kambja valla planeeringu arengukavast 2020-2030 saab lugeda eesmärki, et Kambja “vallas on sidusa tiheasustusega piirkonnad ja kestlikud äärealad. Toetatakse säästvat planeerimist tiheasustusaladel ning hajakülade säilimist. Naaberomavalitsuste ja valla eri piirkondade teedevõrk on sidus ning ühistransport kättesaadav.”</p> <p>Eesti Transpordiametil on mission: Ühendame Eestimaa ohutult, nutikalt ja keskkonnahoidlikult.</p> <p>Muudatusettepanekud on esitatud lootuses lahendada kohalik teedevõrk paindlikumalt, nutikamalt ja keskkonnasäästlikumalt, kui seniselt esitatud planeeringus. Lisaks kajastavad esitatud ettepanekud kohalike elanike soove ja vajadusi.</p> <p>Ettepanekutele ootan kirjalikku tagasisidet.</p>	<p>liiklussõlme omavaheline kaugus on linnulennult ligikaudu 3,6 kilomeetrit – seega Projekteerimismäärde kohaselt ei ole sinna vahele täiendava liiklussõlme rajamine liiklusohutuse kaalutlustel võimalik.</p> <p>Lennuvälja tee ristmikule liiklussõlme rajamiseks puudub ka tehniline ja majanduslik põhjendus, sest sellesse piirkonda kavandatakse juba Külitse liiklussõlm, kuhu ühendatakse ühelt poolt Lennuvälja tee ning teiselt poolt Külitse–Haage ja Soosilla–Nõgiaru kõrvalmaanteed. Külitse aedlinna elanikud saavad Tartu suunas liikuda mööda Jõhvi–Tartu–Valga maantee äärde kavandatavat kogujateed. Haaviku tee ja Mutiku tn elumupiirkond ühendatakse otse Külitse liiklussõlme uue kavandatava läbimurde kaudu. Tässvere küla elanikel on võimalus liigelda läbi Külitse liiklussõlme või kasutada Võru maanteed Tartusse sõitmiseks – sealjuures parempöördega pealesõit ei vähendaks teepikkust Tartust tagasisõidul, tagasi sõitmiseks tuleks ikkagi sõita Külitse liiklussõlme kaudu. Laane küla elanikud saavad kasutada aga kohalikke teid (9490103 – Näki tee; 9490101 – Kaselehe tee; 9490099 – Väikenäki tee), lisaks Lennuvälja teele ja Külitse liiklussõlmele. Lisaks pakub täiendavaid liikumisvõimalusi Lennuvälja tee ja Kiigemäe tee vahele kavandatav sõiduautode tunnel, mis võimaldab Tässvere ja Laane küla elanikel Tartusse sõitmiseks kasutada ka teisele poole Jõhvi–Tartu–Valga maanteed kavandatavat kogujateed.</p> <p>Veoautode parkla on otsustatud menetluse käigus viia teise sobivasse asukohta, tulenevalt maakasutusest, funktsionaalsusest ja tehnilistest põhjustest.</p> <p>3. Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekut ja otsustas kavandada sõiduautode tunneli, mis ühendab Lennuvälja teed Kiigemäe teega, et parandada Külitse aleviku sisest liikuvust ja vähendada maantee poolt tekitatavat barjääriefekti.</p> <p>4. Perspektiivsed teed on joonistel vaid informatiivsed ja nende rajamiseks Tartu–Nõo lõigu projekteerimistingimused alust ei anna. Tegemist on võimalike ühendusteedega, mis võivad tekkida sinna siis kui piirkond areneb. Ei ole välistatud, et neid perspektiivseid teid joonisel näidatud asukohtadesse ei tekigi, vaid vajalikud ühendused luuakse kusagilt teist kaudu. Nende teede kavandamine aga väljub Tartu–Nõo lõigu projekteerimistingimustega seatud eesmärkidest ning sõltub sellest kuidas hakkab piirkond tulevikus arenema. Perspektiivsed teed on projekteerimistingimuste eelnõu lisas 3 ja 4 olevatel eskiisjoonistel näidatud sellistesse piirkondadesse kus on hajaasustus.</p> <p>5. Transpordiamet hindas täiendavalt üle veoautode parklate vajaduse ja võimalikud asukohad ning kaalus nende rajamiseks sobivaid asukohti. Projekteerimistingimuste eelnõuga kavandatavate parklatega kaasnesid järgmised probleemid:</p> <p>(1) Projekteeritava lõigu alguses, Ráni alevikus, kavandatava veokiparkla juures on äärmiselt kitsad olud, mis seavad piiranguid parkimiskohtade arvule, bussipeatuse lahendusele (buss on sunnitud sõitma läbi veoautode parkla parkivate veokite vahelt) ja Riia mnt 219, 221 ja 223 kinnistutele ohutu juurdepääsutee rajamisele;</p> <p>(2) Külitse alevikku kavandatav parkla asub kõrgepingeliinide läheduses ning selle lahendus sunnib kõiki bussiliine sõitma läbi veokiparkla, mis oli vastumeelt Tartumaa Ühistranspordikeskusele.</p> <p>Kaalumise tulemusena leiti, et parkla jaoks sobivaim asukoht on Lemmatsi liiklussõlmes. Sellesse asukohta veoautode parkla kavandamisel on järgmised plussid:</p> <p>(1) Veoautode parkla kasutab ära kavandatava Lemmatsi–Külitse kogujateed ja põhimaantee vahele jäävat ala, mis muidu jääks kasutamata ning mida ei ole muul moel võimalik kasutada tulenevalt nõuetest tee-geomeetrialet;</p> <p>(2) Parklasse juurdepääsuna saab kasutada Lemmatsi–Külitse kogujateed, kus on aeglasemad piirkiirused ja madalam liikluskõrgus, mis muudab manöövri ohutumaks;</p>
--	--	---

			<p>(3) Puudub vajadus eraldi täiendavate kiirendus- ja aeglustusradade rajamiseks põhimaanteele, sest ära saab kasutada Lemmatsi liiklussõlme;</p> <p>(4) Veoautode parkla teenindab mõlemat sõidusuunda. Läbi Lemmatsi liiklussõlme on võimalik tagada juurdepääs nii Tartu-Valga suunas kui ka Valga-Tartu suunas sõitvatele veoautodele.</p> <p>Nõo liiklussõlme veoautode parkla rajamist ei kaalutud, sest selles asukohas on kitsad olud ja arendajate surve sealseid arendusi märkimisväärselt laiendada. Ka ilma parklata lahenduse leidmine, mis rahuldaks võimalikult paljude liiklejate huve, ei ole olnud lihtne ülesanne.</p> <p>6. Transpordiamet otsustas ümbruskaudsete maaomanike ja Nõo Vallavalitsuse ettepanekul muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning kavandada Nõo liiklussõlm uude asukohta, kasutades ära Raudtee tn 2a (52801:010:0018), Raudtee tn 12 (52801:010:0141) ja Koguduse (52801:001:0026) kinnistutel asuvaid põlde. Lisaks otsustati kavandada uus kogujatee alates Nõo liiklussõlmest kuni Paju tänavani. Projekteerimistingimuste eelnõu muudatus esitati arvamuse andmiseks kõikidele otseselt puudutatud maaomanikele 27.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-002/9529-1 ja asutustele 27.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-002/9528-1.</p> <p>Menetluse käigus tehtud ettepanekutes on toodud välja järgmised murekohad, mida projekteerimistingimuste eelnõu muudatusega püütakse lahendada:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mitte kavandada Nõo liiklussõlme ehitamist kahes etapis, vaid kavandada kohe lõplik lahendus ühe etapina, et võimaldada paremaid ja selgemaid võimalusi ümbritseva maa kasutamiseks (sh arendamiseks); 2. Mitte kavandada Nõgiaru ja Paju tänavaid tupikuteks; 3. Raudtee tänav on kitsas, see tuleks kas ehitada ümber laiemaks või rajada kogujatee maantee äärde kuni Paju tänavani, et tagada piirkonnale juurdepääs; 4. Tagada juurdepääs põllumajandustehnikale Koobamäe (52801:010:0365) ja Paju tn 1 (52801:001:0170) kinnistutel asuvatele põldudele; 5. Muuta Nõo liiklussõlme asukohta Tartu poole, et see riivaks vähem elamumaid (Valga mnt 2, Valga mnt 4, Valgu, Teeääre, Kaseristi kinnistud), lühendaks sõiduteekonda Nõo alevikust Tartu suunas ning lühendaks sõiduteekonda Keeri poolt tulles Nõo ja Tartu suunas. <p><u>Otsus:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ettepanekut, kavandada Tartu linnalühialal põhimaanteele ringristmikud ja vähendada Tartu–Külitse lõigul kavandatavat piirkiirust, mitte arvestada. 2. Ettepanekut, kavandada Lennuvälja teelt parempöördega pealesõit Tartu suunas, mitte arvestada. 3. Muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning näha ette sõiduaudode tunneli rajamine Lennuvälja tee ja Kiigemäe tee vahele. Tunneli kavandatav kõrgusgabariit on 3,5m. 4. Lugeda, et projekteerimistingimuste eelnõus näidatud perspektiivne kogujatee ei sea Saariku kinnistu omanikule piiranguid, kuna see pole projekteerimistingimuste ese. 5. Muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning kavandada veoautode parkla Lemmatsi liiklussõlme piirkonda. 6. Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisa 4 „Külitse–Nõo lõigu eskiisjoonis“ ning muuta Nõo liiklussõlme asukohta, kasutades selleks ära Raudtee tn 2a (52801:010:0018), Raudtee tn 12 (52801:010:0141) ja Koguduse (52801:001:0026) kinnistutel asuvaid põlde.
43	Lepalaane tn 1 94901:005:0194	Kinnistu lepalaane 1 (94901:005:0194) annab teada et uus kergliiklustee ei tohiks olla laiem kui praegu olemasolev ja vajaduse korral sooviks müratõket ka.	<p><u>Põhijendus/selgitus:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kergliiklustristu juhendi punkti 5.2 kohaselt tuleb kaaluda jalgratturite ja jalakäijate omavahelist eraldamist maakonnakeskuste ja vähemalt 10 000 elanikuga linnade ümbruses,

	02.02.2023		<p>linna keskuse suunalistel kergliiklusteedel, kui linnast väljuval suunal asub vähemalt 1000 elanikuga linn, alev või alevik. Õigustatud on eraldatud liiklusega kergliiklustee rajamine siis, kui nimetatud linn, alev või alevik asub kuni 10 km kaugusel linna piirist, et soodustada jalgrataste kasutamist, vähendada konflikte jalakäijatega ning soodustada kiiremat ja sujuvamat jalgrataste liikumist tõmbepunktide vahel. Arvesse on võetud nii Eestis kui lähiriikides nii suve- kui ka talveperioodil kergliikluse järjepidevat kasvu.</p> <p>Nõo alevik, milles on enam kui 1000 elanikku, asub Tartu linna piirist ligikaudu 10km kaugusel. Lisaks asub lõigul ligikaudu 700-800 elanikuga Külitse alevik.</p> <p>Kergliiklustristu juhendi tabeli 3 kohaselt tuleb rajada vähemalt 4m laiune jalgratta- ja jalgtee, et oleks võimalik jalgratturite ja jalakäijate omavaheline eraldamine.</p> <p>2. Projekteerimistingimuste eelnõu punktis 5.12 nimetatud uuringute hulgas on ka mürauringu koostamine ning punkti 5.6.1 kohaselt tuleb projekteerida müratõkked vastavalt mürauringu tulemustele.</p> <p>Mürauringus võetakse arvesse kavandatava 2+2 tee asukohta ja perspektiivset liiklussagedust ning nähakse ette müratõkete kavandamine nendesse kohtadesse, kus liiklusrütm ületab seadusega sätestatud piirväärtusi. Kohtadesse, kus mürauringu alusel piirväärtusi ei ületata, müratõkkeid ei kavandata.</p> <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ettepanekut, vähendada kavandatava kergliiklustee laiust, mitte arvestada. 2. Projekteerida müratõkked vastavalt mürauringu tulemustele.
44	<p>Kiigemäe tee 2 94901:005:1640</p> <p>02.02.2023</p>	<p>Oleme tutvunud Tartu-Nõo lõigu ümberehitamise projekteerimistingimuste materjalidega ning osalenud ka Jõhvi-Tartu-Valga maantee Külitse alevikku läbiva lõigu arutelul. Külitse alevikus asuva Kiigemäe tee 2 kinnistu omanikuna ei saa me maantee ja Järve tee ühenduse sulgemisega nõustuda.</p> <p>Ehitame kinnistule toidukauplust, mida on kohalikud elanikud oodanud ja soovinud aastaid. Külitse alevikku läbiva lõigu arutelul kõlas Transpordiameti esindaja seisukoht, et maanteid ei ehitata kaupluste asukohtade järgi. Siinkohal toome välja asjaolu, et kaupluse hoonesse tulevad veel ka apteek ning pakiautomaadid, mida pole 5 km raadiuses.</p> <p>Tänase lahendusega on kavandatud aleviku poolitamine ja oluliste väljakujunenud liikumissuundade ning juurdepääsude sulgemine riigiteelt. Juurdepääs Jõhvi-Tartu-Valga maanteelt Järve teele ja Järve teelt peab säilima, sest mõjutab olulisel määral piirkonna arengut ja takistab kehtiva Puru detailplaneeringu realiseerimist. Transpordiamet ei saa lihtsalt eirata varem kokkulepitud ja kooskõlastatud lahendus ning veel vähem muuta detailplaneeringu põhilahendust maantee ehitamiseks väljastatavate projekteerimistingimustega. Selline võimalus ehituseadustikus puudub. Juurdepääs Lemmatsi või Külitse liiklussõlme kaudu Puru kinnistu planeeringualale on väga keeruline ja seab piirangud äritegevustele. Meie rajatav kauplus ei ole piirkonnas ainus kavandatav ärihoone!</p> <p>2017 aastal on (Maanteeamet) tänane Transpordiamet tellinud Tartu-Nõo lõigu eskiislahenduse ettevõttelt OÜ Toner Projekt ja Külitse Järve tee alternatiiv on isegi lahendatud (töö nr 13/17, joonise nr Alternatiiv 2). Täna on menetluses vaid üks lahendus ja alternatiivseid lahendusi tutvustatud ei ole.</p> <p>Menetletavate projekteerimistingimuste eelnõu on vastuolus ka kehtiva valla üldplaneeringuga. Arutelul jäi kõlama, et aluseks võetakse uus kootatav valla üldplaneering, millesse Transpordiamet sisendi annab. Kohalik omavalitsus ei ole</p>	<p>Põhjendus/selgitus:</p> <p>Transpordiamet kaalus suundristmiku kavandamist Külitse järve tee ristmikule, kuid otsustas selle ettepanekuga mitte arvestada. Varianti, kavandada ainult maanteele pealesõit, ei kaalutud, sest Külitse bussipeatuse olemasolu tõttu tuleks aeglustusrada rajada niikuinii, et vältida kiirendusrajal kiirendavate sõidukite ja aeglustuva bussi omavahelisi konflikte.</p> <p>Külitse järve tee ristmik on otsustatud sulgeda, sest suundristmiku rajamise korral ei ole tagatud nõuetekohane ristmike omavaheline kaugus. Transpordiamet siinjuures arvestab, et liiklusohutus on tagatud vaid siis kui kavandatav projektlahendus on kooskõlas normide ja nõuetega.</p> <p>Arvestades liiklussagedust ja kavandatavat ristlõiget, klassifitseerub projekteeritav põhimaantee Projekteerimisnormide alusel I klassi maanteeks. Projekteerimisnormide punkti 5.2.1 (3) kohaselt on I klassi maanteel lubatud üks parempöõretega mahasõit kahe normidekohasel kaugusel asuva eritasandilise ristmiku vahel. Tartu-Nõo lõigu projektiga kavandatakse Lemmatsi ja Külitse liiklussõlmed, mille omavaheline kaugus on kooskõlas Projekteerimisnormide punktiga 5.1 (2), mille kohaselt ei tohi eritasandiliste ristmike vahekaugus I klassi maanteel olla linnalähialal väiksem kui 3km. Lisaks kavandatakse Arako tee ristmiku piirkonda suundristmik, mida saab Projekteerimisnormide kohaselt nimetada parempöõretega peale- ja mahasõiduks. Seega ei ole täiendava suundristmiku kavandamine Lemmatsi-Külitse lõigule Projekteerimisnormide kohaselt lubatud.</p> <p>Ristmike juhend annab paindlikumaid võimalusi ristmike kavandamiseks ning selle välja töötamisel on võetud aluseks sarnases kliimavõõrtmes paiknevate naaberriikide Soome ja Rootsi projekteerimisnorme. Ristmike juhendi tabeli 1 kohaselt peab ristmike omavaheline kaugus (põhimaanteel, liiklussageduse >9000 a/ööp korral) olema vähemalt 800 meetrit. Sealjuures tuleb arvestada Ristmike juhendi peatükki 2 punkti 9, mis sätestab, et ristmike ja liiklussõlmede omavahelise kauguse määramisel tuleb lähtuda põhimõttest, et kaugust arvestatakse ühe ristmiku või liiklussõlme lõpp-punktist järgmise ristmiku või liiklussõlme alguspunktini.</p>

	<p>koostatavat üldplaneeringut isegi mitte veel vastu võtnud, samuti ei ole see dokument läbinud avaliku väljapaneku etappi. Transpordiamet on projekteerimistingimuste väljastamise aluseks võtnud hoopiski teehoiukava, mis meile teadaolevalt ei saa olla teede planeerimise ning üldse projekteerimisega seotud dokument. Samuti puudub teehoiukava mõiste nii ehitusseadustikust kui ka planeerimisseadusest.</p> <p>Transpordiamet, riigi huvi esindajana, peaks arvestama ka kohaliku kogukonna huvidega. Kahetsusväärne on asjaolu, et kogukonnaga kohtumist ja lahenduse tutvustamist ei protokollitud ega märgitud isegi mitte osalejate arvu. Külitse aleviku elanike arv on Kambja valla arengukava alusel 2022 aasta seisuga 790 inimest, kellest arutelul osales vähemalt 100. Sellist osalusprotsenti ei saa Transpordiamet lihtsalt niisama eirata ning peaks kohalike elanike seisukohti arvestama. Mõne kilomeetri suurema kiirusega läbimine ei kaalu üles kohalike elanike heaolu ja mõistlikke teeületusi ning juurdepääsusi avalikele teenustele.</p> <p>Palume end kaasata Riigitee nr 3 Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4–152 asuva Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise projekteerimistingimuste menetluse ning edastada kõik edaspidi koostatavad dokumendid aadressile info@lappuri.ee Samuti palume edastada Transpordiameti kirjalik seisukoht käesolevatele ettepanekutele, milles palume välja tuua ka perspektiivse maantee kõrgus.</p>	<p>Ristmiku ja liiklussõlme lõpp- ja alguspunktiks loetakse kohta, kus lõpeb või algab äärmine geomeetriline element nagu näiteks kiirusmuuterada või pöördköver. Projekteerimistingimustega kavandatav Arako tee suundristmik (möödetuna kiirendusraja lõpust) asub Külitse järve teest ligikaudu 550 meetri kaugusel – seega oleks Suundristmiku kavandamine Külitse järve teele vastuolus Ristmike juhendiga ka siis kui sinna rajataks ainult maanteele pealesõit Valga suunas. Lisades sellesse kohta veel ka nõuetekohase aeglustusraja, jääks kahe ristmiku omavaheliseks kauguseks mitte rohkem kui 300 meetrit.</p> <p>Arako tee suundristmiku ära jätmine ja selle asendamine Külitse järve tee suundristmikuga ei ole Transpordiameti hinnangul põhjendatud alljärgnevatel kaalutlustel:</p> <p>(1) Tartu poolt tulles on Arako tee suundristmiku kaudu võimalik jätkata sõitu mööda kogujateed kuni Külitse järve teeni ilma, et teekond pikeneks. Külitse järve tee kaudu Arako teele sõites aga teekond pikeneks. Seega pakub projekteerimistingimustega kavandatav lahendus paremaid juurdepääsuvõimalusi;</p> <p>(2) Tartu poole minnes peavad aga nii Külitse järve teelt tulijad kui ka Arako teelt tulijad kasutama kogujateed ja sõitma kuni Lemmatsi liiklussõlmeni. Selles osas ei oma suundristmiku asukoht tähtsust. Jõhvi–Tartu–Valga maanteel Tartu suunas liiklejate suhtes ei oma suundristmiku asukoht samuti tähtsust, sest vasakpöördeid ei ole 2+2 ristlõikega maanteel lubatud;</p> <p>(3) Parandamiseks võimalusi COOPi kaubanduskeskuse juurest liikuda edasi Valga suunas, otsustas Transpordiamet käesolevas menetluses muuta projekteerimistingimuste eelnõud ja kavandada Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendava kogujateed. See loob lühima võimaliku ühenduse Külitse liiklussõlmega ning teistpidi loob Külitse–Haage teega piirnevatele ja selle lähialal paiknevatele elanikele otseühenduse kavandatava COOPi kaubanduskeskuse juurde, mis parandab Külitse aleviku sisest liikuvust tervikuna ja tõenäoliselt suurendab COOPi kaubanduskeskuse külastajate hulka. Selline lahendus annab võimaluse külastada COOPi kaubanduskeskust ka neil, kes soovivad teekonda jätkata Valga suunas.</p> <p>(4) Transpordiamet lasi Tartu–Nõo lõigu eelprojekti koostajal projekteerida läbi suundristmiku rajamine Külitse järve teele. Selgus, et sellega kaasneb teede projekteerimine üle Puru, Pumba, Geelia, Järve tee 1, Järve tee 2, Pillapalu, Kiigemäe ja lähiala detailplaneeringus määratud hoonestusalade. Samuti tekib kitsaskoht Pärna tee 4 kinnistu (katastritunnusega 94901:005:0184) juures, kuhu ei mahu kavandama enam kiirendusrada – võttes arvesse ümbritsevat situatsiooni ja hoonestust kahel pool maanteed, maantee nõutavaid plaaniraadiusi, põhimaanteega paralleelse jalgratta- ja jalgteed projekteerimise vajadust ning Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendava kogujateed rajamise vajadust.</p> <p>Kavandatav lahendus ei ole vastuolus ka Puru, Pumba, Geelia, Järve tee 1, Järve tee 2, Pillapalu, Kiigemäe ja lähiala detailplaneeringuga, sest põhimaanteele kavandatud ristmik asub detailplaneeringu põhijoonise kohaselt väljas pool planeeringuala piiri. Ka detailplaneeringu seletuskirja peatükis 3.4 on Jõhvi–Tartu–Valga põhimaantee eelprojekt mainitud ära kui arvestamisele kuuluv muu dokument. Seletuskirja peatükis 4.2 „Planeeringuala kontaktvõõndi funktsionaalsed seosed“ on öeldud: <i>Peamised ühendusteel Tartu linnaga on tagatud planeeringualaga piirneva Külitse-Haage kõrvalmaantee kaudu, mis viib Jõhvi-Tartu-Valga põhimaanteele ja põhjapool edasi Tartu-Viljandi tugimaanteele (ca 4,3km)</i>. Seega ei saa arendajal tekkida ootust, et peamiseks ühenduseks Jõhvi–Tartu–Valga maanteega saab olema Külitse järve tee ristmik.</p> <p>Detailplaneering on kehtestatud aastal 2011 (st. 12 aastat tagasi). Selles planeeringus on näidatud Jõhvi–Tartu–Valga maantee ja Külitse järve tee ristmikul parempöördega ristmiku lahendus. See lahendus kanti detailplaneeringusse Transpordiameti (endine Maanteeamet)</p>
--	---	--

			<p>nõudmisel – Transpordiamet lähtus oma nõudmisel varasemast Tartu-Elva lõigu eelprojektist, sest see oli sel hetkel parim teadmine kavandatavast lahendusest.</p> <p>Ehitusseadustiku §27 lõike 1 kohaselt võib detailplaneeringu olemasolu korral pädev asutus põhjendatud juhul anda ehitusloakohustusliku hoone või olulise rajatise ehitusprojekti koostamiseks projekteerimistingimusi, kui:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) detailplaneeringu kehtestamisest on möödas üle viie aasta; 2) detailplaneeringu kehtestamise järel on ilmnenud olulisi uusi asjaolusid või on oluliselt muutunud planeeringuala või selle mõjuala, mille tõttu ei ole enam võimalik detailplaneeringut täielikult ellu viia; 3) detailplaneeringu kehtestamise järel on muutunud õigusaktid või kehtestatud planeeringud, mis mõjutavad oluliselt detailplaneeringu elluviimist. <p>Transpordiameti hindas EhS §27 lõikes 1 märgitud olukordi ning leidis, et täidetud on kaks tingimust – ning see annab aluse riigiteele projekteerimistingimuste andmiseks ka nimetatud detailplaneeringu piirkonnas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Detailplaneeringu koostamisest on möödas rohkem kui 5 aastat; 3) Detailplaneeringu kehtestamise järel on muutunud õigusaktid (ehitusseadustik, Projekteerimisnormid) ning Transpordiamet on andnud välja Ristmike juhendi. <p>Perspektiivse maantee kõrgus selgub ehitusprojekti koostamise käigus. Praegusel hetkel ei ole see teada.</p> <p>Otsus: Ettepanekut, kavandada Külitse järve teele suundristmik või pealesõit Valga suunas, mitte arvestada.</p>
45	<p>Tammiku 28301:001:0333</p> <p>02.02.2023</p>	<p>Olen Tammiku kinnistu omanik (28301:001:0333) ja toetan ka naaberkinnistu (Riia mnt 176 (28301:001:0334) poolt välja pakutud lahendust (joonis manuses) või vähemalt tee nihutamist Tammiku ja Riia mnt 176 piirile.</p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud väljavõte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 3 – Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis, millele on joonistatud ettepanek Ráni-Raudtee tee ja Tõrvandi-Lemmatsi kõrvalmaantee vahelise kogujatee asukoha muutmiseks ***</i></p>	<p>Põhjendus/selgitus: Ráni-Raudtee tee ja Tõrvandi-Lemmatsi kõrvalmaantee vaheline kogujatee on kavandatud kehtivas üldplaneeringus näidatud asukohta. Selle tee asukohaga on ümbritsevad kinnistu omanikud pidanud arvestama tulenevalt üldplaneeringust. Ettepanekus nimetatud asukoha muudatus viib kogujatee muuhulgas läbi Treiali kinnistu (katastritunnusega 94901:001:0154) hoovi või Tisleri kinnistul (katastritunnusega 28301:001:0478) asuva päikesepargi ja põhjustab maaomanikule suuremat riivet, mida on üldplaneeringu kohase lahendusega võimalik vältida.</p> <p>Otsus: Ettepanekut, muuta Ráni-Raudtee tee ja Tõrvandi-Lemmatsi kõrvalmaantee vahelise kogujatee asukohta, mitte arvestada.</p>
46	<p>Riia mnt 225 94901:005:0764</p> <p>02.02.2023</p>	<p>Puudub juurdepääsutee tekkivale lahusmaatükile 2097 m²</p> <p>Juurdepääsutee (JT 06) on vajalik rajada olemasoleva viihallini pikkadele raseveokitele 50 T, asukoha täpsustame.</p> <p>Juurdepääsutee (JT 04) peab olema läbitav prügiautoga hoovi (ette jääb kõrvalhoone). Oluline on jälgida ka maapinna kõrguste vahesid.</p> <p>Tee ääres oleva maja juures ära mahtumine tekitab küsimusi, soovime neid veel täpsemalt läbi arutada. (kas aia asukoht jääb samaks, hetkel räästakasti laius 70 cm ja aia kaugus majaseinast ka 70 cm). Kui meilt võõrandatakse maad siis kas tuleb ka uus piirdeaed?</p> <p>Krundi nurk, kus asub planeeritav mahasõidutee, kas oleks võimalik jalgteed ja maantee vahelist ala vähendada ja säästa meie maad?</p> <p>Netikaablite paigalduse osas läbirääkimised teenust pakkuvate firmadega, kuna optilise andmeside kaabli kaev asub rajataval juurdepääsuteel.</p>	<p>Põhjendus/selgitus: Projekteerimistingimuste eelnõu punkti 5.2.5 kohaselt kui ehitusprojekti tulemusena kaob mõnele kinnistule või kinnistu osale juurdepääs, tuleb projektiga tagada ja lahendada uus juurdepääs – seega mahasõidu projekteerimine Riia mnt 225 kinnistust tekkivale lahusmaatükile on õigustatud ja põhjendatud.</p> <p>Optiliste sidekaablite kavandamine ei ole Tartu–Nõo projekteerimistingimustega seatud eesmärkide saavutamiseks vajalik, mistõttu neid ei kavandata. Projektiga tagatakse olemasolevate tehnovõrkude toimimine – vajadusel nähakse ette nende osaline ümberehitamine.</p> <p>Ülejäänud küsimused on sellised, mis tuleb täpsustada projektiga.</p> <p>Otsus: Korrigeerida projekteerimistingimuste lisa 3 „Tartu–Külitse lõigu eskiisjoonis“ ning näidata mahasõit Riia mnt 225 kinnistust (katastritunnusega 94901:005:0764) tekkivale lahusmaatükile.</p> <p>Lahendada ehitusprojektiga pikkade raseveokite juurdepääs Riia mnt 225 kinnistul asuva viihallini.</p>

			<p>Lahendada ehitusprojektiga juurdepääs Riia mnt kinnistu eluhoonete vahel olevale õuealale (sh prügiautole). Vajadusel näha projektiga ette kõrvalhoone osaline, ülejäänud hoonest eraldiseisva madalama osa, lammutamine.</p> <p>Projekteerimise ajal tutvustada projektlahendust Riia mnt 225 kinnistuga (katastritunnusega 94901:005:0764) piirneval lõigul Riia mnt 225 kinnistu omanikule.</p>
47	<p>Lillealliku 28301:001:1584 Pargi 28301:001:1207 Pargiotsa 28301:001:1585 Maasika 28301:001:1208 (ühisavaldu)</p> <p>02.02.2023</p>	<p>1. Arvestada lähitulevikus rajatava juurdepääsuteega ning rajada kogujateelt sellele mahasõit (joonis 1)</p> <p>2. Paigaldada müratõkkesein Tartu-Valga mnt äärde, lõigul, kus piirnevad järgnevad kinnistud: Suitsu (94901:005:0545), Tulbi (94901:005:0107), Söödi (94901:005:0506).</p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud väljavõtte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 3 – Tartu-Külitse lõigu eskiisjoonis, millele on joonistatud lähitulevikus rajatava juurdepääsutee ja soovitava mahasõidu asukoht ***</i></p>	<p><u>Põhjendus/selgitus:</u></p> <p>1. Projekteerimistingimuste eelnõu punkti 5.2.5 kohaselt kui ehitusprojekti tulemusena kaob mõnele kinnistule või kinnistu osale juurdepääs, tuleb projektiga tagada ja lahendada uus juurdepääs. Projekteerimistingimustega kavandatava lahenduse kohaselt lõikab kavandatav kogujatee Pargi kinnistu (katastritunnusega 28301:001:1207) kaheks osaks ning Pargi kinnistule on praegu olemas juurdepääs avalikult kasutatavalt teelt – seega mahasõidu projekteerimine Pargi kinnistust tekkivale lahusmaatükile ettepanekus näidatud asukohta on õigustatud ja põhjendatud.</p> <p>2. Projekteerimistingimustega nähakse ette muuhulgas ka mürauuringu koostamine, mille eesmärk on hinnata projekti realiseerimise järgset müraolukorda ning näha ette leevendavad meetmed nõuetekohaste müratasemete tagamiseks müratundlikel aladel ja hoonetel.</p> <p>Eluhooneteta elamumaakruntidele müratõkkeid Tartu-Nõo projektiga ei kavandata, sest atmosfääriõhu kaitse seaduse §56 lõike 3 kohaselt kohustub planeeringust huvitatud isik tagama, et müra sihtväärtust ei ületata. Nendes asukohtades pole teada, millal ja kas üldse nendele elamuid ehitatakse, mistõttu ei pruugi müratõkke rajamine olla üldsegi vajalik. Tartu-Nõo projektis läbi viidava mürauuringu koostamisel võetakse arvesse vaid olemasolev hoonestus ning kavandatakse müratõkked vaid nendele müratundlikele hoonetele, millede teepoolset küljel on mürauuringu tulemusena piirväärtused ületatud.</p> <p><u>Otsus:</u> Korrigeerida projekteerimistingimuste lisa 3 „Tartu–Külitse lõigu eskiisjoonis“ ning näidata mahasõit Pargi kinnistust (katastritunnusega 28301:001:1207) tekkivale lahusmaatükile, ettepanekus näidatud asukohta.</p> <p>Projekteerida müratõkked vastavalt mürauuringu tulemustele.</p>
48	<p>Pärna tee 6 94901:005:0772</p> <p>06.04.2023 Arvamus projekteerimistingimuste eelnõu muudatusele</p>	<p>Loodame, et antud muudatused lähevad käiku.</p>	<p><u>Otsus:</u> Lugeda, et Pärna tee 6 kinnistu omanikel puuduvad vastuväited Lennuvälja teed ja Kiigemäe teed ühendava sõiduautode tunneli ning Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendava kogujatee kavandamiseks.</p>
49	<p>Pärna tee 4 94901:005:0184</p> <p>06.04.2023 Arvamus projekteerimistingimuste eelnõu muudatusele</p>	<p>Kahjuks antud projekti lahendus ei sobi. Uue tee ehitusega oluliselt tõuseb liiklusest tekkiv müratase (kunagi oli plaan müratõkke ekraani paigaldus aga ka uus projekt seda ei võimalda.)</p> <p>Ka tee ehitus plaani järgi näeb ette minu kinnistu maa kasutamist või tee jääb liiga lähedale minu kinnistu piirile mis tekitab liiklusega ebamugavust. Ei soovi enda kinnistu piiri lähedal teed.</p>	<p><u>Põhjendus/selgitus:</u> Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendava kogujatee kavandamiseks tehti menetluse käigus ettepanek Külitses elavate elanike poolt. Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekut ning leidis, et selle kaalumise on põhjendatud. Projekteerimistingimuste eelnõu muudatus esitati arvamus andmiseks kõikidele otseselt puudutatud maaomanikele 04.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-002/7522-1 ning kirjas selgitati ka seda, miks ettepanekut otsustati kaaluda. Peamiseks argumendiks on see, et nimetatud kogujatee aitab oluliselt parandada Külitse aleviku sisest liikuvust ning ühendab Külitse aleviku erinevad piirkonnad omavahel.</p> <p>Kavandatav tee loob Külitse–Haage teega piirnevatele ja selle lähialal paiknevatele elanikele otseühenduse kavandatava COOPi kaubanduskeskuse juurde, loob juurdepääsuvõimalused Külitse järvega piirnevatele kinnistutele ning annab võimaluse COOPi kaubanduskeskuse juurest liikuda otse Külitse liiklussõlme, kust on võimalik teekonda jätkata Valga suunas.</p>

			<p>Müra Projekteerimistingimuste eelnõu punktis 5.12 nimetatud uuringute hulgas on ka mürauringu koostamine ning punkti 5.6.1 kohaselt tuleb projekteerida müratõkked vastavalt mürauringu tulemustele.</p> <p>Mürauringus võetakse arvesse kavandatava 2+2 tee asukohta ja perspektiivset liiklussagedust ning nähakse ette müratõkete kavandamine nendes kohtadesse, kus liiklusrütm ületab seadusega sätestatud piirväärtusi. Kohtadesse, kus mürauringu alusel piirväärtusi ei ületata, müratõkkeid ei kavandata.</p> <p>Seega. Ei ole tõene väide, et projekt ei võimalda müratõkke paigaldust.</p> <p>Otsus: Näha projekteerimistingimustega ette Kiigemäe teed ja Külitse teed omavahel ühendava kogujatee rajamine.</p> <p>Lugeda, et Pärna tee 4 kinnistu omanikel puuduvad vastuväited Lennuvälja teed ja Kiigemäe teed ühendava sõidautode tunneli kavandamiseks.</p> <p>Projekteerida müratõkked vastavalt mürauringu tulemustele.</p>
--	--	--	--

2.3. Piirnevate kinnisasjade omanikud (Nõo vald)

Jrk nr	Kinnisasja nimi ja katastriüksuse tunnus	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Teeääre 52801:009:0624 22.12.2022	<p>Saadan teile omaltpoolt kaks täiendatud joonist, kuhu ja kuidas võiks sissesõidu teed rajada. Kuna esialgne teie projektis märgitud tee läbib imbväljaku, kaevu ja maaparandus kaitsevööndeid.</p> <p>Siin on niigi pinnaveega probleeme ,siis ei ole mõistlik lõhkuda olemasolevaid kuivendussüsteeme, tekib soo efekt ja seda mõne tealuse dreanaažiga ära ei kata.</p> <p>Joonisel, Roheline - uus võimalik tee Kollane- kaitse vööndid *** Kirjale oli lisatud väljavõtte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 4 – Külitse-Nõo lõigu eskiisjoonis, millele on joonistatud ettepanek kavandada juurdepääsutee Valgu, Teeääre, Piksoni, Reinu ja Saaresalu kinnistutele maantee servast ning näidatud kollase viirutusega eeldatav dreanaaži paiknemine ***</p> <p>*** Kirjale oli lisatud väljavõtte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 4 – Külitse-Nõo lõigu eskiisjoonis, millele on joonistatud ettepanek kavandada juurdepääsutee Valgu, Teeääre, Piksoni, Reinu ja Saaresalu kinnistutele pooldiagonaalis läbi Piksoni kinnistu ning näidatud kollase viirutusega eeldatav dreanaaži paiknemine ***</p>	<p>Põhjendus/selgitus: Põlludreanaaže ei ole võimalik vältida, sest Maa-ameti maaparandussüsteemide kaardirakenduse ja Pria kaardirakenduse andmete kohaselt on kõik selle piirkonna põllud drenitud. Maaparandussüsteemide toimimiseks tuleb projektiga näha ette vajadusel maaparandussüsteemide ümberehitamine, et tagada nende edasine toimimine. Sellise tingimuse on käesolevas menetluses esitanud Põllumajandus- ja Toiduamet 31.01.2023 kirjaga nr 6.2-2/5534.</p> <p>Juurdepääsuteed Reinu (katastritunnusega 52801:009:0715) ja Saaresalu (katastritunnusega 52801:009:0021) kinnistutele pole võimalik rajada ka vahetult maantee serva, sest selles asukohas ruum puudub. Tee rajamiseks tuleks kasutada maad, mis asub vahetult Valgu kinnistul (katastritunnusega 52801:009:0720) asuva eluhoone kõrval. Sisuliselt tuleks tee rajada Valgu kinnistu hoovi vahetult elumaja kõrvale ning likvideerida tuleks suur osa haljastusest mis jääb hoonest maantee poole. Juurdepääs Reinu ja Saaresalu kinnistutele on aga vajalik tagada.</p> <p>Teeääre kinnistul asuva imbväljaku säilimiseks on aga võimalik Teeääre tee (eratee nr 5280259) algus ühendada maanteega paralleelse juurdepääsutee kaudu, mille tulemusena imbsüsteemi asukohas säilitatakse olemasolev olukord. Sellist muudatust võimaldas kaaluda asjaolu, et Transpordiamet otsustas ümbruskaudsete maaomanike ja Nõo Vallavalitsuse ettepanekul muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning kavandada Nõo liiklussõlm uude asukohta, kasutades ära Raudtee tn 2a (52801:010:0018), Raudtee tn 12 (52801:010:0141) ja Koguduse (52801:001:0026) kinnistutel asuvaid põlde. Projekteerimistingimuste eelnõu muudatus esitati arvamuse andmiseks kõikidele otseselt puudutatud maaomanikele 27.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-002/9529-1 ja asutustele 27.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-002/9528-1. Kirjades selgitati ka seda, miks ettepanekuid otsustati kaaluda. Projekteerimistingimuste eelnõu muudatusega välja pakutud lahendusega on võimalik vältida Teeääre kinnistul asuvat imbsüsteemi.</p> <p>Otsus: Ettepanekut, kavandada Reinu (katastritunnusega 52801:009:0715) ja Saaresalu (katastritunnusega 52801:009:0021) kinnistute juurdepääsutee teise asukohta, mitte arvestada.</p>

			Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisa 4 „Külitse–Nõo lõigu eskiisjoonis“ ning kavandada Valgu (katastritunnusega 52801:009:0720) ja Teeääre (katastritunnusega 52801:009:0624) kinnistutele juurdepääs maanteega paralleelse juurdepääsutee kaudu.
2	Eebeni 52801:001:0184 05.01.2022	Esitan arvamuse avalduse projekteerimistingimuste eelnõu kohta. Olen Eebeni kinnistu (52801:001:0184) omanik. Kinnistu jääb osaliselt Tartu-Nõo lõigu ümberehituse alasse. Minupoolne soov oleks mitte ehitada müratõkkeseina vähemalt Eebeni kinnistuga piirnevasse alasse.	Põhjendus/selgitus: Eebeni (katastritunnusega 52801:001:0184) on tootmismaa sihtotstarbega kinnistu, millel ei paikne müratundlikke hooneid (elumaju). Selle kinnistu kaitseks müratõkkeid ei kavandata. Küll aga kontrollitakse mürataset samas piirkonnas asuvatel müratundlikel hoonetel ning kui mürauuring näitab müratasemete ületamist, siis tuleb kavandada piisavad müratõkked, mis võivad ulatuda ka naaberkinnistutega piirnevale lõigule. Praegusel hetkel pole aga täpseid mürauuringu tulemusi teada ning pole võimalik öelda, kuhu ning millise projektlahendusega müratõkked kavandatakse. Kavandatavate müratõkete asukohad ja parameetrid määratakse eelprojekti mürauuringu alusel. Otsus: Ehitusprojekti koostamisel lähtuda mürauuringu tulemustest.
	Eebeni 52801:001:0184 03.05.2023 Arvamus projekteerimistingimuste eelnõu muudatusele	Seoses Tartu-Nõo lõigu ümberehitamise osas soovin avaldada arvamust: Palun tagada juurdepääs EEBENI kinnistule (52801:001:0184) joonisel märgitud asukohta (roheline ala). Joonis manuses. *** Kirjale oli lisatud väljavõte projekteerimistingimuste eelnõu muudatusest Nõo liiklussõlme piirkonnas, millel on näidatud mahasõidu kavandamise ettepanek kogujateelt Eebeni kinnistule ***	Põhjendus/selgitus: Mahasõidu projekteerimine Eebeni kinnistule (katastritunnusega 52801:001:0184) ei ole Tartu–Nõo projekti eesmärke silmas pidades vajalik. Projekteerimistingimuste eelnõu punkti 5.2.5 kohaselt kavandatakse juurdepääsud kinnistutele juhul kui projekti tulemusena kaob kinnistule või kinnistu osale juurdepääs. Projekteerimistingimuste eelnõu kohase projektlahendusega ei kaotata ega halvendata juurdepääsuvõimalusi Eebeni kinnistule, sest juurdepääs säilib kohaliku tee nr 5280062 Nõo–Metsküla kaudu, mistõttu uue mahasõidu projekteerimine ei ole põhjendatud. Uute mahasõitude/juurdepääsude rajamine on erakinnistuga seotud arendustegevus ning nende mahasõitude/juurdepääsude täpsem asukoht ja tehniline lahendus sõltuvad sellest, millist tegevust kinnistule kavandatakse – seega ei saa Transpordiamet, kui erakinnistu arendamisest mitte huvitatud osapool, neid ei projekteerida ega ehitada. Mahasõitude rajamise võimalus on aga maaomanikul vastavalt teomaniku poolt seatud tingimustele. Kavandatava kogujate peamine eesmärk on võimaldada avalikult kasutatavalt teelt juurdepääse ümbritsevatele kinnistutele, mis parandab võimalusi piirnevaid kinnistuid arendada. Otsus: Ettepanekut, projekteerida Eebeni kinnistule (katastritunnusega 52801:001:0184) kavandatavalt kogujateelt uus mahasõit, mitte arvestada.
3	Paju tee 2 52801:001:0100 12.01.2023	Mul on küsimus Tartu-Nõo lõigu ümberehitamise kohta. Ma ei saa jooniselt aru, kas Nõo-Nõgiaru risti tuleb jalakäija tunnel?	Transpordiamet vastas 17.01.2023 e-kirjaga: <i>Jah. Projekteerimistingimustega kavandatakse Nõgiaru ristmiku piirkonda jalakäijate tunnel, mille kaudu pääseb jalgsi ja jalgrattaga otse Nõgiaru tänavale.</i> Otsus: Lugeda, et Paju tee 2 kinnistu (katastritunnusega 52801:001:0100) omanikul puuduvad ettepanekud projekteerimistingimuste eelnõule.
4	Nõgiaru tn 18 52801:010:0354 18.01.2023	Kas oskate mulle vastata, et ka minu kinnistu (52801:010:0354) saab müratõkke? Eelnõust sain aru, et maavajadused pole veel selged.	Transpordiamet vastas 20.01.2023 e-kirjaga: <i>Eskiisil on teadlikult mitte ühtegi müraseina näidatud. Selleks, et selgitada välja müraseinte vajadus, tuleb esmalt projekteerida teekatte pinnad ning selle põhjal teha müra modelleerimine, mis võtab arvesse liikluskasvatuse kasvu ja uue kavandatava tee asukohta. Müra modelleerimise tulemuste põhjal projekteeritakse müraseinad. Need tegevused on meil Tartu-Nõo lõigu eelprojektiga plaanis ning müraseinte lahendusi saame tutvustada siis kui meil tuleb KMH aruande avalikustamine. Eeldatavasti juhtub see järgmise aasta (2023) kevadel.</i> <i>Projekteerimistingimuste eelnõus on mürauuringu ja müraseinte projekteerimise nõue kirjeldatud.</i>

			<p>Nõgiaru tn 18 kinnistu (katastritunnusega 52801:010:0354) hoone asub maanteele suhteliselt lähedal. See tähendab seda, et kindlasti müra selle kinnistu juures hinnatakse. Praegu ei ole võimalik aga veel kindlalt öelda, et millised on eeldatavad müratasemed eluhoonete fassaadidel.</p> <p>Otsus: Projekteerida müratõkked vastavalt mürauuringu tulemustele.</p>
5	<p>Kuusiku 52801:001:0366 20.01.2023</p>	<p>Olen Järiste küla elanik ja minul tekkis paar ettepanekut seoses maantee ehitusega.</p> <p>1. Järiste külla rajatav tunnel peaks kindlasti olema piisav et sealt saaks liikuda läbi rasketehnikaga, kombainid, traktorid ja veoautod. Suure tehnikaga liiguvad seal mitmed suured põllumajandusettevõtted kui ka väiksed talunikud - OÜ Rakater, OÜ Ecu Tallid, OÜ Tasiraa, Tartu Agro AS, Haage Agro OÜ, kelle haritavad põllud on kõik Järiste, Aiamaa, Nõgiaru külades.</p> <p>2. Panin tähele et Järiste küla bussipeatus asendatakse Valgeristi bussipeatusega. Tähelepanek: Valgeristi, asukohana asub Järiste küla Tartu poolses servas. Vanasti asus Valgeristi kõrts katastriüksuse 52801:001:0416 maantee poolses servas. Tähelepanek: Järiste bussipeatus asus algselt seal kuhu nüüd on planeeritud uus peatus. Siit ka ettepanek nimetada antud bussipeatus "Järiste" bussipeatuseks.</p> <p>3. Juhin tähelepanu et lisaks Järiste oja, mis on viimastel aastatel puhastatud kuni Aiamaa-Nõo teeni 52801:011:0111 omanike enda raha eest on Järiste külas toimiv maaparandus süsteem. Eelkõige pean silmas Järiste ojust 325m Tartu poole mõõdes äravoolu truupi mis kindlasti peab säilima (kuvatõmmisel sinise ringiga). Miks ma sellele tähelepanu juhin on kurb tõsiasi et kui raudteed renoveeriti siis kellegi osav "näpukas" likvideeris raudtee alt Järiste oja läbivoolu. Tänapäevase seisuga maaameti kaardi pealt vaadates poleks nagu midagi valesi, päris elus jookseb Järiste oja, vaadake kuvatõmmist manuses, niimoodi! Kuna Järiste vete äravool on oluliselt takistatud raudtee tammi tõttu siis ümberkaudsed metsad on lihtsalt ära mädanenud. Seda on näha Järiste ojaga piirnevatel katastriüksustel: 52801:001:0540; 52801:001:0511; 52801:001:0076, 52801:001:0015; 52801:001:0170; 52801:010:0363; 52801:010:0363; 52801:001:0035; 52801:001:0366</p> <p>*** Kirjale oli lisatud väljavõte Maa-ameti kaardirakendusest, millel on näidatud reaalne Järiste oja kulgemine maantee ja raudtee alt ning km 148,547 asuva truubi asukoht Jõhvi–Tartu–Valga maanteel ***</p>	<p>Põhjendus/selgitus:</p> <p>1. Projekteerimistingimuste eelnõu punkti kohaselt kavandatakse Järiste küla sõidutee tunneli kõrgusgabiariidiks 4,6m, mis peaks olema piisav rasketehnika läbi pääsemiseks.</p> <p>2. Projekteerimistingimuste eelnõu punkti 5.3.2 kohaselt on ehitusprojektiga võimalik vaadata üle bussipeatuste lahendused.</p> <p>3. Maa-ameti ja teeregistri andmetel on Kuusiku kinnistu omaniku poolt välja toodud lõigul 2 truupi: (1) kilomeetril 148,88 asuv truup, mida läbib Järiste oja (maaparandussüsteemi eesvool Mariksoo II, nr 2103830020080/003); (2) kilomeetril 148,547 asuv truup, millest allavoolu kulgeb maaparandussüsteemi eesvool Aiamaa I (nr 2103830020080/001).</p> <p>Kuigi Maa-ameti maaparandussüsteemide kaardirakenduse kohaselt peaks eespool nimetatud eesvoolud läbima raudteed kahest kohast, siis 2022. aasta ortofoto kinnitab fakti, et Mariksoo II eesvoolu asukohas läbivoolu raudteest pole ning kraav on suunatud samasse truupi Aiamaa I eesvooluga.</p> <p>Seega võib väita, et Kuusiku kinnistu omaniku poolt väljatoodu vastab tõele.</p> <p>Otsus:</p> <p>1. Lugeda, et projekteerimistingimuste eelnõu punktis 5.5.4 sätestatu arvestab ettepanekuga kavandada Järiste küla sõidutee tunnel suure tehnikaga läbitavaks.</p> <p>2. Täpsustada ehitusprojekti koostamise käigus kavandatavate bussipeatuste nimetused koostöös kohaliku omavalitsuse ja ühistranspordikeskusega. Kaaluda Kuusiku kinnistu omaniku ettepanekuga arvestamist.</p> <p>3. Ehitusprojektiga ei tohi halvendada olemasolevate maaparandussüsteemide toimivust. Säilitada kilomeetril 148,547 asuv truup maantee all, et oleks tagatud vete liikumine vasakul pool maanteed asuvalt põllult Aiamaa I (nr 2103830020080/001) maaparandussüsteemi eesvoolu.</p>
6	<p>Järiste 52801:001:0396 30.01.2023</p>	<p>Järiste kinnistu (52801:001:0396) omanik andis teada, et nõustub maantee laiendamisega piki Jõhvi - Tartu - Valga mnt. kinnistu piiri.</p>	<p>Otsus: Lugeda, et Järiste kinnistu (katastritunnusega 52801:001:0396) omanikul puuduvad ettepanekud projekteerimistingimuste eelnõule.</p>
7	<p>Piksoni 52801:009:0013 Valga mnt 6 52801:009:0012 31.01.2023</p>	<p>Kavandatav projektilahendus: Kogujatee, milline võimaldab tulevikus juurdepääsu antud kinnistutele ja suundub edasi Elva poole on osaliselt kogu laiuselt koos möödaskõigutuskuga plaanitud välja ehitada Piksoni kinnistul.</p> <p>Ettepanek: nihutada kogujatee telgjoon kahe kinnistu piirile, kuna ka Teeääre kinnistult toimub maade võõrandamine ei muutu seega ka tehingute osapoolte arv.</p>	<p>Põhjendus/selgitus: Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekut nihutada kavandatav uus kogujatee Teeääre (katastritunnusega 52801:009:0624) ja Piksoni (katastritunnusega 52801:009:0013) kinnistute piirile ning leidis, et maaomanike võrdse kohtlemise printsiibil on esitatud ettepanekuga arvestamine põhjendatud.</p> <p>Otsus: Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisa 4 „Külitse–Nõo lõigu eskiisjoonis“ ning nihutada kogujatee Teeääre (katastritunnusega 52801:009:0624) ja Piksoni (katastritunnusega 52801:009:0013) kinnistute piirile.</p>

<p>8</p>	<p>Kaseristi 52801:001:0036 Teeääre 52801:009:0624 Valgu 52801:009:0720 (ühisavalldus) 31.01.2023</p>	<p>ETTEPANEK nr. TS1</p> <p>Riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4-152 asuva Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise ehitusprojekti Nõo-Meeri, Nõo-Nõgiaru liiklussõlme lahenduse muutmiseks.</p> <p>18.01.2023 tutvustatud eelprojekti eskiislahenduse Nõo - Meeri liiklussõlme asendiplaani (joonis nr. TL_1-1003 kuupäevast 18/11/2022) näidatud lahendus omab meie hinnangul puuduseid (ei ole optimaalne).</p> <p>Lahendusena pakume välja järgnevad muudatused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nõo aleviku poolisel küljel võtta kasutusse joonisel TL_1-1003 näidatud tagavara ringtee, mis asub Terminali tanklast Tartu suunal. Sama asukoht oli ringil ka 2022. aasta alguses tutvustatud eskiisprojektil. Ringtee ja raudtee ülesõidu vahelise teosa pikendamise huvides (liiklusummiku tekke oht) võiks olla mõttekas ringtee asukohta ka veel rohkem tanklast Tartu poole liigutada. Skeemil näidatud punktiirjoonega liiklussõlme ringteede asukoha võimalik ala, tähistusega „A1”. 2. Meeri tee poolisel küljel rajada ringtee projektiga seotud kinnistutel asuvatest elumajadest võimalikult kaugele, tühjale põllumaale Tartu suunal. <p>Skeemil näidatud punktiirjoonega liiklussõlme ringteede asukoha võimalik ala, tähistusega „A1”.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Raudtee tänav ühendada otse Nõo-Tamsa maanteele suunduva ringtee haruga. Skeemil tähistus „A2”. 4. Raudtee tänava teine pool ühendada kogujateena Nõo poolse ringteega. Skeemil tähistus „A3”. 5. Valgu, Teeääre, Piksoni, Reinu ja Saaresalu kinnistute ligipääsutee algus Meeri teel tuua Nõo suunas ja viia edasi paralleelselt Tartu-Valga maanteega. Skeemil tähistus „A4”. 6. Lisada Valgu ja Teeääre kinnistutega piirnev müratõke. Skeemil tähistus „A5”. 7. Meeri tee bussipeatused tuua oma loogilisele kohale, Valga mnt. peatusega kohakuti. Skeemil tähistus „A6”. <p>vt. Lisa Nõo-Meeri-Nõgiaru liiklussõlme skeem TS1</p> <p>Põhjendused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Leiame, et seni kuni on võimalik seotud kinnistutel püsivalt elavate inimeste elukeskkonda säästa, võiks see olla ka üks Transpordiameti prioriteetidest. Antud juhul on Tartu suunal olemas tühja põllumaad, kus tekkiv müra ega maade võõrandamisest tekkiv kahju ei mõjuta vahetult valla elanike elukeskkonda ning heaolu. <p>Liiklussõlme Meeri-Nõgiaru poolse ringtee tulevikukoormus kasvab Meeri ja Nõgiaru teede tänaste liikluskoormustega võrreldes kordades. Lisaks tavapärastele Nõgiaru ja Meeri elanikele jõuavad ringile ka kõik Nõost Elva suunas liiklejad ning sisuliselt kogu Tartu-Nõo suunaline liiklusvool. Võttes arvesse, et Järistes asuv vana maantee suletakse, siis enamik Nõo alevikku ning ümberkaudsetesse küladesse suunduvatest sõidukitest hakkavad seda ringteed läbima!</p> <p>Joonisel TL_1-1003 näidatud lahendus, kus ringtee ja kergliiklustee on lausa Kaseristi kinnistule projekteeritud, omab vahetu läheduse ja sellega tõenäoliselt kaasneva osalise</p>	<p>Põhjendus/selgitus:</p> <p>Transpordiamet otsustas ümbruskaudsete maaomanike ja Nõo Vallavalitsuse ettepanekul muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning kavandada Nõo liiklussõlm uude asukohta, kasutades ära Raudtee tn 2a (52801:010:0018), Raudtee tn 12 (52801:010:0141) ja Koguduse (52801:001:0026) kinnistutel asuvaid põlde. Lisaks otsustati kavandada uus kogujatee alates Nõo liiklussõlmest kuni Paju tänavani. Projekteerimistingimuste eelnõu muudatus esitati arvamuse andmiseks kõikidele otseselt puudutatud maaomanikele 27.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-002/9529-1 ja asutustele 27.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-002/9528-1. Kirjades selgitati ka seda, miks ettepanekuid otsustati kaaluda.</p> <p>Eelpool nimetatud projekteerimistingimuste eelnõu muudatusega lahendatakse ära ja arvestatakse ettepanekutega nr A1, A2 ja A3 ning osaliselt ka A4 ja A6.</p> <p>A4. Teeääre tee (eratee nr 5280259) algus on võimalik ühendada maanteega paralleelse juurdepääsutee kaudu, kuid juurdepääsutee rajamiseks Reinu (katastritunnusega 52801:009:0715) ja Saaresalu (katastritunnusega 52801:009:0021) kinnistutele maantee servas ruum puudub. Tee rajamiseks tuleks kasutada maad, mis asub vahetult Valgu kinnistul (katastritunnusega 52801:009:0720) asuva eluhoone kõrval. Sisuliselt tuleks tee rajada Valgu kinnistu hoovi vahetult elumaja kõrvale ning likvideerida tuleks suur osa haljastusest mis jääb hoonest maantee poole.</p> <p>Projekteerimistingimuste eelnõu muudatusega välja pakutud lahendusega on võimalik vältida Teeääre kinnistul asuvat imbsüsteemi. Maaparandussüsteemide toimimiseks tuleb projektiga näha ette vajadusel maaparandussüsteemide ümberehitamine, et tagada nende edasine toimimine. Sellise tingimuse on käesolevas menetluses esitanud Põllumajandus- ja Toiduamet 31.01.2023 kirjaga nr 6.2-2/5534.</p> <p>A5. Projekteerimistingimuste eelnõu lisas 3 ja 4 olevatel eskiisidel on teadlikult mitte ühtegi müraseina näidatud. Selleks, et selgitada välja müraseinte vajadus, tuleb esmalt projekteerida teekatte pinnad ning selle põhjal teha müra modelleerimine, mis võtab arvesse liiklussageduse kasvu ja uue kavandatava tee asukohta. Müra modelleerimise tulemuste põhjal projekteeritakse müraseinad. Mürauring määrab müratõkete parameetrid (asukoht, pikkus, kõrgus), mis on vajalikud nõuetekohaste müratasemetega tagamiseks.</p> <p>Projekteerimistingimuste eelnõus on mürauringu ja müraseinte projekteerimise nõue kirjeldatud.</p> <p>Mürauringu tulemusi tutvustatakse kõikidele puudutatud osapooltele KMH aruande avalikul väljapanekul.</p> <p>A6. Projekteerimistingimuste eelnõu peatüki 5.3 kohaselt tuleb projekteerimise käigus täpsustada bussipeatuste asukohad, eesmärgiga tagada bussiliinide toimivus. Bussipeatuste asukohtade välja selgitamiseks tehakse projekteerimise käigus koostööd kohaliku omavalitsuse ja Tartumaa Ühistranspordikeskusega. Võimalusel arvestatakse, et nendes kohtades kus võib tekkida ümber istumise vajadus ühelt bussilt teisele, tuleb kavandada bussipeatused üksteisele võimalikult lähedale.</p> <p>Otsus:</p> <p>Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisa 4 „Külitse–Nõo lõigu eskiisjoonis“ ning muuta Nõo liiklussõlme asukohta, kasutades selleks ära Raudtee tn 2a (52801:010:0018), Raudtee tn 12 (52801:010:0141) ja Koguduse (52801:001:0026) kinnistutel asuvaid põlde.</p> <p>Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisa 4 „Külitse–Nõo lõigu eskiisjoonis“ ning kavandada uus maantee paralleelne kogujatee alates Paju tänavast (kohalik tee nr 5280139) kuni Nõo liiklussõlmeni.</p>
----------	---	--	--

		<p>maa võõrandamise, teekaitsevööndi ning kitsenduste rakendamise ja inimestele väga suurt mõju. Sarnaselt mõjutab see Teeääre ja Valgu kinnistuid.</p> <p>Pakutud lahendusega TS1 on võimalik seotud kinnistute elukeskkonda, inimeste kodu säästa.</p> <p>2. Meeri poolse ringtee nihutamine Nõgiaru tee poole on ka liiklustihedust arvestades loogiline samm ehk miks peaks Nõgiaru inimeste tee olema pikem kui Meeri inimestel!? Muudatus küll pikendab vähesel määral Meeri teel liiklejate teekonda Nõo keskusesse, kuid samal ajal see lühendab, sirgendab ja muudab sujuvamaks nii Nõgiaru-Nõo kui ka kogu, juba punkt 1. kirja pandud tõmbekeskuse, Tartu-Nõo suunalise liiklusvoo teekonda. Joonisel TL_1-1003 näidatud lahenduses on ringteed surutud kitsale pinnale ja Tartu-Nõo suunaline liiklusvool teeb ringteel sisuliselt tagasipöörde. Milleks sellised kitsad olud!?</p> <p>Lisaks autoga liiklejatele on pakutud lahenduse korral lühem ka kergliiklustee, bussipeatused asuvad üksteisele ning Nõo keskusele lähemal.</p> <p>3. 18.01.2023 toimunud avalikul eelprojekti tutvustamisel jäi ühe murekohana kõlama Raudtee tänava ja terve raudtee ning maantee vahelise elurajooni muutumine ainult ühe väljuva-siseneva teega tupikuks.</p> <p>Joonisel TL_1-1003 näidatud tagavararingi ja käesolevas ettepanekus pakutud lahenduse kasutusele võtmisel saaks ringiga liita ka kogujatee Raudtee tänavaga piirneva elurajooni teenindamiseks, tupiktänava lahendus kaoks.</p> <p>4. Valgu, Teeääre, Piksoni, Reinu ja Saaresalu kinnistute ligipääsutee alguse nihutamise eesmärk on säästa Teeääre kinnistu imbsüsteemi ning maaparandusdrenaaži süsteemi, mis TL_1-1003 lahendust kasutades jääksid mõlemad just täpselt juurdepääsu tee alla. Drenaaži koormaks samamoodi terve planeeritud ringtee.</p> <p>5. Kui 2022 aasta alguses toimunud avaliku arutelu aegsel eskiisprojektil veel oli Valgu kinnistu ees müratõkke sein, siis joonisel TL_1-1003 seda pole. Müratõkkesein tuleb lisada.</p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud väljavõte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 4 – Külitse-Nõo lõigu eskiisjoonis, millele on joonistatud ettepanek Nõo liiklussõlme asukoha muutmiseks ning kujutatud ka teisi ettepanekuid ***</i></p>	<p>Ettepanekut, kavandada juurdepääsutee Reinu (katastritunnusega 52801:009:0715) ja Saaresalu (katastritunnusega 52801:009:0021) kinnistutele paralleelselt maanteega vahetult maantee ääres, mitte arvestada.</p> <p>Projekteerida müratõkked vastavalt mürauuringu tulemustele.</p>
9	<p>Paju tn 13 52801:010:0433 Paju tn 11 52801:010:0432 Paju Pagar OÜ Rakater OÜ (ühisavaldu) 01.02.2023</p>	<p>Saadame ettepaneku Tartu - Nõo 2+2 maantee projekteerimistingimuste muutmiseks. Manus on kaardil on meie soov kogumisteest märgitud käsitsi mustas kirjas. Puudutab see Terminali Tankla ja Paju tänava vahelist lõiku. Olemas olevatel teedel Raudtee, Pihlaka ja Tamme tänavatel ei ole võimalik liigelda suurte masinatega. N. põllumajandustehnika, puuveomasinad jne. Konsulteerides Päästeametiga, ei tohiks tekitada tupiktänavat. Meie poolt pakutud lahendus tundus ka Päästeametile mõistlik. Samuti võimaldaks see tee liigelda põllumehel oma suurte masinatega põldudele. Paju tänaval asuvad ka firmad, mis liikluskoormust suurendavad. Praegu toimub liiklus otse maanteelt sisse ja välja.</p> <p>Loodame mõistvale suhtumisele.</p> <p><i>*** Kirjale oli lisatud väljavõte projekteerimistingimuste eelnõu lisast 4 – Külitse-Nõo lõigu eskiisjoonis, millele on joonistatud ettepanek uue kogujatee rajamiseks alates Paju tänavast kuni Nõo liiklussõlmeni ***</i></p>	<p><u>Põhjendus/selgitus:</u> Transpordiamet otsustas ümbruskaudsete maaomanike ja Nõo Vallavalitsuse ettepanekul muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning kavandada Nõo liiklussõlm uude asukohta, kasutades ära Raudtee tn 2a (52801:010:0018), Raudtee tn 12 (52801:010:0141) ja Koguduse (52801:001:0026) kinnistutel asuvaid põlde. Lisaks otsustati kavandada uus kogujatee alates Nõo liiklussõlmest kuni Paju tänavani. Projekteerimistingimuste eelnõu muudatus esitati arvamuse andmiseks kõikidele otseselt puudutatud maaomanikele 27.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-002/9529-1 ja asutustele 27.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-002/9528-1. Kirjades selgitati ka seda, miks ettepanekuid otsustati kaaluda.</p> <p><u>Otsus:</u> Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisa 4 „Külitse–Nõo lõigu eskiisjoonis“ ning kavandada uus maantee paralleelne kogujatee alates Paju tänavast (kohalik tee nr 5280139) kuni Nõo liiklussõlmeni.</p>
10	<p>Kõrgemäe 52801:001:1321 (endine 52801:001:0449)</p>	<p><u>01.02.2023 e-kiri:</u> Olen kaasomanik Kõrgemäe kinnistul. Hetkel asub sõidutee elamust ligikaudu 90 m. kaugusel. Sellel lõigul on sõidukiirus 80 km/h.</p>	<p><u>Põhjendus/selgitus:</u> <u>Müra:</u></p>

<p>01.02.2023</p> <p>23.04.2023</p> <p>Arvamus projekteerimistingimuste eelnõu muudatusele</p>	<p>Sõiduradade lisandumisel ja sõidukiiruse suurendamisel 110 km/h –ni suurenevad nii müra, kui ka õhureostus märgatavalt.</p> <p>Leian, et nii müratõkkena, kui õhureostuse kaitseks oleks müratõkkeseina planeerimine meie kinnistu kaitseks väga oluline. Samuti asub kinnistul ka samal kaugusel sõiduteest salvkaev.</p> <p>Loodan, et Tartu- Nõo lõigu ümberehitamise projekteerimistingimustes on arvestatud sõiduteele läheduses asetsevate elamute müra-, kui ka põhjavee kaitsega.</p> <p><u>23.04.2023 e-kiri:</u> Esitan endapoolsed seisukohad Nõo valla poolt tehtud ettepanekute kohta.</p> <p>1. Hetkel on planeeritud kogujatee Kõrgemäe kinnistule kitsam ja väikese koormuse teenendamiseks. Kogujatee laiendamine Kõrgemäe kinnistu kõrvale tooks kaasa kinnistu omanikele erinevate reostusallikate olulise suurenemise (müra, tolm, heitgaasid, oht kaevuvee kvaliteedile jne).</p> <p>Tee laiendamine tuleks kõne alla siis, kui kinnistut ja teid eraldaks müratõkke sein. See kaitseks nii kogujateelt, kui ka 2+2 maanteelt tuleva reostusallikate eest. Samuti ei tohiks nihkuda kogujatee elumajale lähemale praegustest piiridest (millele viitab Teie saadetult joonis), mis omakorda vähendaks siis Kõrgemäe kinnistu suurust ning väärtust ja halvendaks sealset elukeskkonda.</p> <p>2. Kogujateena oleks mõistlik suuremas osas kasutada olemasolevat Jõhvi-Tartu-Valga mnt. Nõgiaru ja Järiste vahelist lõiku. 2+2 maantee osa saaks projekteerida olemasoleva maantee kõrvale, raudteepoolsesse külge.</p> <p>Selline lahendus tagaks nii väärtusliku elamumaa säilimise ega halvendaks liigselt sealsete elanike elukeskkonda. Lisaks annaks see võimaluse teega piirnevatele kinnistutele ligipääsu ja oleks turvaline.</p> <p>Samuti antud lähedus häiriks liiklust oluliselt vähem, kui hakatakse ehitama 2+2 tunnelit Järiste mahasõidule.</p>	<p>Projekteerimistingimuste eelnõu punktis 5.12 nimetatud uuringute hulgas on ka mürauringu koostamine ning punkti 5.6.1 kohaselt tuleb projekteerida müratõkked vastavalt mürauringu tulemustele.</p> <p>Mürauringus võetakse arvesse kavandatava 2+2 tee asukohta ja perspektiivset liiklussagedust ning nähakse ette müratõkete kavandamine nendesse kohtadesse, kus liikluse müra ületab seadusega sätestatud piirväärtusi. Kohtadesse, kus mürauringu alusel piirväärtusi ei ületata, müratõkkeid ei kavandata.</p> <p>Kavandatavate tegevuste mõju Kõrgemäe kinnistul asuvale salvkaevule ja põhjaveele käsitletakse KMH aruandes ning vajadusel nähakse ette leevendavad meetmed, millega tuleb edasisel projekteerimisel ja ehitamisel arvestada.</p> <p><u>Kogujatee paiknemine ja laius:</u> Algselt plaanitud kogujatee oli mõeldud mõnele üksikule majapidamisele ning kujutas endas madala piirkiirusega juurdepääsuteed.</p> <p>Projekteerimistingimuste eelnõu muudatusega kavandatav tee on läbiva liiklusega kahe-suunaline tee, millele on plaanitud panna sõitma ka Tartu ja Nõo vahelised bussiliinid. Sellisel teel on kõrgemad ohutusnõuded võrreldes algselt plaanitud juurdepääsuteega. Transpordiamet kaalus Nõo valla poolt esitatud muudatusettepanekut kogujatee asukoha muutmiseks ning leidis, et selle kaalumise on põhjendatud. Projekteerimistingimuste eelnõu muudatus esitati arvamusandmiseks kõikidele otseselt puudutatud maaomanikele 04.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-002/7608-1 ning kirjas selgitati ka seda, miks Nõo valla ettepanekut otsustati kaaluda. Peamiseks argumendiks on see, et sellise lahenduse korral viiakse buss inimestele lähemale.</p> <p><u>Olemasoleva maantee kasutamine kogujatee rajamiseks:</u> Olemasoleva maantee kasutamine kogujateena ja tervikliku uue 2+2 maantee rajamine olemasolevast maanteest raudtee poole ei ole majanduslikult ja keskkonna seisukohast otstarbekas lahendus. Sellise lahendusega kaasneks tervikliku uue 2+2 maantee rajamine uude teekoridori märksa pikemal lõigul kui seda on vaid Kõrgemäe kinnistuga piirnev lõik, sest kinni tuleb pidada Projekteerimisnormide kohastest maantee geomeetria nõuetest. Selline tegevus on ka loodusressursimahukam kui olemasoleva maantee ära kasutamine maantee laiendamiseks.</p> <p>Lisaks kaasneks sellise lahendusega uue laia teemaakoridori omandamine teisel pool maanteed asuvatest kinnistutest, sest kogu lahendus (sh maanteega paralleelsed kraavid, hooldusteel ja ulukitarad) nihkuksid teisele poole.</p> <p>Ühtlasi tuleks olemasolev maantee ehitada ümber kitsamaks, sest kavandatava kogujatee laius (katte laius: 7m) on võrreldes olemasoleva põhimaantee laiusega (katte laius: 9m) 2m võrra kitsam. Samuti ei oleks sellisel juhul vajadust kavandada Kõltsi ja Järiste vahelist jalgratta- ja jalgteed nii kaugele maanteest, mille realiseerimiseks on juba alustatud maade omandamise protsessi, sest kogujatee ning jalgratta- ja jalgteed omavahelisele kaugusele kohalduksid oluliselt leebemad nõuded võrreldes 2+2 maantee ning jalgratta- ja jalgteed omavahelise vahekauguse nõuetega.</p> <p>Projekteerimistingimuste eelnõuga kavandatava lahendusega nähakse ette olemasoleva maantee ära kasutamine ühe 2+2 maantee niidina. Juurde lisanduvad 2+2 maantee teine niit, kogujatee ja kergliiklustee. Lahendus on kavandatud selliselt, et mõlemal pool maanteed asuvad maaomanikke koheldakse võimalikult võrdselt – 2+2 maantee teine niit laiendatakse raudtee poole ning kergliiklustee ja kogujatee rajatakse teisele poole. Ei ole kuidagi proportsionaalne laiendada maanteed vaid ühele poole ja väga suures ulatuses, eesmärgiga vältida maade võõrandusi teiselt poolt maanteed. Tunneli rajamine ei põhjusta märkimisväärsed häiringuid</p>
--	---	--

			<p>liiklusele, sest kummagi maanteeniidi alla on võimalik ehitada tunnelid erineval ajaperioodil ning ehitamise ajal suunata liiklus teisele niidile.</p> <p>Otsus: Projekteerida müratõkked vastavalt mürauuringu tulemustele.</p> <p>Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisa 3 „Tartu–Külitse lõigu eskiisjoonis“ ja lisa 4 „Külitse–Nõo lõigu eskiisjoonis“ ning kavandada Külitse liiklussõlme ja riigiteed nr 22154 Aiamaa–Nõo omavahel ühendav kogujatee Tartu poolt vaadatuna paremale poole põhimaanteed.</p> <p>Täpsustada projekteerimise käigus Kõrgemäe kinnistuga (katastritunnusega 52801:001:0449) piirneva kogujatee paiknemist. Kaaluda võimalikult kitsast nõuetele vastavat ristlõiget, et säästa maksimaalselt Kõrgemäe kinnistut ja seal paiknevat kõrghaljastust. Juhul kui projekti tulemusena likvideeritakse täiendavalt Kõrgemäe kinnistul asuvat kõrghaljastust või muid objekte, siis kaaluda leevendusmeetmete rajamist (asendusistutused, uus aed vms).</p> <p>Ettepanekut, kasutada kogujatee rajamiseks ära olemasolevat põhimaanteed ning ehitada uus 2+2 maantee teisele poole, mitte arvestada.</p>
11	Kosse 52801:001:0324 Haavasalu 94901:005:1541 01.02.2023	antud teelõigu ehitus puudutab Kosse (52801:001:0324) katastriüksust. Antud lahendusega ei nõustu kuna tee on joonistatud väärtuslikule põllumaale. Lisaks tükeldab see põllu mitmeks eri tükiks. Õige oleks kogumistee teha olemasoleva tee äärde või Kosse kinnistu äärde.	<p>Põhjendus/selgitus: Transpordiamet otsustas Nõo Vallavalitsuse ettepanekul muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning projekteerida Külitse liiklussõlme ja riigiteed nr 22154 Aiamaa – Nõo omavahel ühendav kogujatee Tartu poolt vaadatuna paremale poole põhimaanteed. Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekut ning leidis, et selle kaalumise on põhjendatud. Projekteerimistingimuste eelnõu muudatus esitati arvamuse andmiseks kõikidele otseselt puudutatud maaomanikele 04.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-002/7608-1 ning kirjutas selgitati ka seda, miks Nõo valla ettepanekut otsustati kaaluda. Peamiseks argumendiks on see, et sellise lahenduse korral viiakse buss inimestele lähemale.</p> <p>Otsus: Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisa 3 „Tartu–Külitse lõigu eskiisjoonis“ ja lisa 4 „Külitse–Nõo lõigu eskiisjoonis“ ning kavandada kogujatee nii, et see kulgeks Kosse kinnistul (katastritunnusega 52801:001:0324) asuva põllu servas.</p>
12	Männitiigi 52801:001:0582 Aarnamäe 52801:001:0445 05.04.2023 Arvamus projekteerimistingimuste eelnõu muudatusele	Annan lihtsalt teada omapoolse seisukoha, et see ei lähe kohe mitte, et põllumehe vastuseisu pärast tehakse maantee läbi 3 erineva kodaniku hoovi. Eelmine plaan sobis väga hästi. Kui asi selles, et keegi põllumees ei soovi masinatega teed ületada oma põllumassiivil siis minu hinnangul ei ole see argument rikkumaks ära 3 inimese koduhoov, viies nende kinnistu väärtus alla ning võttes see vähene privaatsus, mis enne oli siis leian, et siin tuleks vaadata seda plaani suuremalt kaasates arutelusse ka naaberkinnituste omanikud.	<p>Põhjendus/selgitus: Transpordiamet otsustas Nõo Vallavalitsuse ettepanekul muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning projekteerida Külitse liiklussõlme ja riigiteed nr 22154 Aiamaa – Nõo omavahel ühendav kogujatee Tartu poolt vaadatuna paremale poole põhimaanteed. Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekut ning leidis, et selle kaalumise on põhjendatud. Projekteerimistingimuste eelnõu muudatus esitati arvamuse andmiseks kõikidele otseselt puudutatud maaomanikele 04.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-002/7608-1 ning kirjutas selgitati ka seda, miks Nõo valla ettepanekut otsustati kaaluda. Peamiseks argumendiks on see, et sellise lahenduse korral viiakse buss inimestele lähemale.</p> <p>Transpordiamet kaalus täiendavalt kahte varianti Nõo Vallavalitsuse ettepanekuga arvestamise korral:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kogujatee läbi Kosse kinnistu (katastritunnusega 52801:001:0324); 2. Kogujatee Kosse kinnistul asuva põllu ja Tatra maardla 2 kinnistul asuva metsa piiril. <p>Variandi 1 korral kaasnevad järgmised <u>negatiivsed</u> mõjud:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Teepikkus Aiamaa ristmiku piirkonnast Külitse liiklussõlme oleks selle variandi korral ca 800m võrra pikem ning läbida tuleks 2 T-kujulist ristmikku. Arvestades, et seda teed hakkab sõitma Tartu ja Nõo vaheline bussiliin, siis on see oluline asjaolu, mis muudaks bussi teekonna pikemaks ja aeglasemaks.

			<p>- 2021. aasta teeregistri andmetel on aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus riigiteel 22154 Aiamaa–Nõo 1036 autot ööpäevas ning riigiteel 22192 Soosilla–Nõgiaru 154 autot ööpäevas. Tõenäoliselt kogu Nõo–Aiamaa liiklus kavandatavale kogujateele ei tule, sest Nõo elanikele pakub 2+2 maantee kiiremat ühendust Tartusse kui liikuda kavandatava Nõo liiklussõlme kaudu. Kuid on selge, et kogujatee kavandamine toob sellesse piirkonda liiklust juurde. Variandi 1 korral suunatakse kogu täiendav liiklus Aarnamäe, Oru, Jaani, Vaarika, Vahtramäe ja Männitiigi kinnistute vahelisele teele. Negatiivselt on mõjutatud 6 kinnistut.</p> <p>- Variandi 1 korral tükeldatakse Kosse kinnistul (katastritunnusega 52801:001:0324) asuv põld kolmeks tükiks, millest vähemalt 2 on ebamäärase kuju ja suurusega ja mida oleks tõenäoliselt keeruline/ebaotstarbekas harida.</p> <p>Variandi 2 korral kaasnevad järgmised <u>negatiivsed</u> mõjud:</p> <p>- Negatiivselt on mõjutatud Jaani ja Soosilla kinnistud, sest nendest kinnistutest on vajalik maad tee rajamiseks ning kinnistul asuvate hoonete lähedusse rajatakse uus tee. Negatiivsete mõjude leevendamiseks on projektiga võimalik näha ette meetmeid, nagu näiteks: liikluse rahustamise meetmed, kiiruse piiramine, kinnistu piirile rajatav plankaed. Ülejäänud kinnistute osas negatiivne mõju sedavõrd märkimisväärne pole, sest olemasolevale Soosilla–Nõgiaru riigiteele projektiga liiklust juurde ei suunata ning uus tee jääb eluhoonetest vähemalt 100 meetri kaugusele.</p> <p>Transpordiamet kaalus kahe variandi vahel ning kaalumise tulemusena leidis, et variant 1 tagab parema liikuvuse ning riivab vähem erakinnistuid.</p> <p>Otsus: Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisa 3 „Tartu–Külitse lõigu eskiisjoonis“ ja lisa 4 „Külitse–Nõo lõigu eskiisjoonis“ ning kavandada Külitse liiklussõlme ja riigiteed nr 22154 Aiamaa–Nõo omavahel ühendav kogujatee Tartu poolt vaadatuna paremale poole põhimaanteed. Kavandada kogujatee nii, et see kulgeks Kosse kinnistul (katastritunnusega 52801:001:0324) asuva põllu servas.</p>
13	<p>Laste 52801:001:1340 (endine 52801:001:0827) Öö 52801:001:1338 (endine 52801:001:0828)</p> <p>11.04.2023 Arvamus projekteerimistingimuste eelnõu muudatusele</p>	<p>Muudatused on mõistlikud ja loogilised. Kas kogumisteelt kinnistule juurdepääsuks teotsa kohad peab eelnevalt kooskõlastama? Kuidas nende asukohtade määramine käib? Kuidas lahendada juurdepääsu küsimused kuniks antud projekt töösse läheb?</p>	<p>Transpordiamet vastas 12.04.2023 e-kirjaga: <i>Juurdepääsu küsimused tuleb praegusel hetkel lahendada nii nagu on vajalik praeguses olukorras. Seni kaua kuniks pole Tartu–Nõo lõigu projekti realiseeritud, tuleb lähtuda olemasolevast olukorrast. Tulevikus kui ehitatakse sellele lõigule kogujatee, siis on selle kaudu võimalik näha ette juurdepääsud piirnevatele kinnistutele. Kogujatee on võrreldes põhimaanteega oluliselt väiksema liiklussagedusega ning kogujatee ei ole põhimaantee – see tähendab, et piirangud mahasõitude rajamiseks on oluliselt leebemad võrreldes põhimaanteega.</i></p> <p>Otsus: Lugeda, et Laste ja Öö kinnistute omanikel puuduvad vastuväited Külitse liiklussõlme ja riigiteed nr 22154 Aiamaa – Nõo omavahel ühendava kogujatee kavandamiseks Tartu poolt vaadatuna paremale poole põhimaanteed.</p>
14	<p>Jaani 52801:001:0747</p> <p>11.04.2023 Arvamus projekteerimistingimuste eelnõu muudatusele</p>	<p><u>11.04.2023 e-kiri:</u> Me ei ole kohe mitte kuidagi selle uue projektiga nõus. Vana mis läks üle põllu see oleks väga hästi sobinud. Ma arvan et ei pea isegi vajalikuks neid põhjuseid välja tuua, see on ju peale vaadates selge, et ei sobi siia. Siiralt loodan, et see jama läbi ei lähe.</p> <p><u>11.04.2023 e-kiri:</u> Loodan, et see pole lõplik projekt, sest ma ei saa olla rahul, kui mu maja ees hakkab olema autotee. Kui maja eest kaob metsatukk ja edaspidi hakkame nägema ainult möödaskõitvaid autosid. Müratõkke mõte ka ei lohuta. Rääkimata, mis see teeb meie kinnistu väärtusega.</p>	<p>Põhjendus/selgitus: Transpordiamet otsustas Nõo Vallavalitsuse ettepanekul muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning projekteerida Külitse liiklussõlme ja riigiteed nr 22154 Aiamaa – Nõo omavahel ühendav kogujatee Tartu poolt vaadatuna paremale poole põhimaanteed. Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekut ning leidis, et selle kaalumise on põhjendatud. Projekteerimistingimuste eelnõu muudatus esitati arvamusandmiseks kõikidele otseselt puudutatud maaomanikele 04.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-002/7608-1 ning kirjas selgitati ka seda, miks Nõo valla ettepanekut otsustati kaaluda. Peamiseks argumendiks on see, et sellise lahenduse korral viiakse buss inimestele lähemale.</p> <p>Transpordiamet kaalus täiendavalt kahte varianti Nõo Vallavalitsuse ettepanekuga arvestamise korral:</p>

		<p>Usun, et ka teised majaomanikud sellega nõus ei ole!</p>	<p>1. Kogujatee läbi Kosse kinnistu (katastritunnusega 52801:001:0324); 2. Kogujatee Kosse kinnistul asuva põllu ja Tatra maardla 2 kinnistul asuva metsa piiril.</p> <p>Variandi 1 korral kaasnevad järgmised <u>negatiivsed</u> mõjud:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Teepikkus Aiamaa ristmiku piirkonnast Külitse liiklussõlme oleks selle variandi korral ca 800m võrra pikem ning läbida tuleks 2 T-kujulist ristmikku. Arvestades, et seda teed hakkab sõitma Tartu ja Nõo vaheline bussiliin, siis on see oluline asjaolu, mis muudaks bussi teekonna pikemaks ja aeglasemaks. - 2021. aasta teeregistri andmetel on aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus riigiteel 22154 Aiamaa–Nõo 1036 autot ööpäevas ning riigiteel 22192 Soosilla–Nõgiaru 154 autot ööpäevas. Tõenäoliselt kogu Nõo–Aiamaa liiklus kavandatavale kogujatele ei tule, sest Nõo elanikele pakub 2+2 maantee kiiremat ühendust Tartusse kui liikuda kavandatava Nõo liiklussõlme kaudu. Kuid on selge, et kogujatee kavandamine toob sellesse piirkonda liiklust juurde. Variandi 1 korral suunatakse kogu täiendav liiklus Aarnamäe, Oru, Jaani, Vaarika, Vahtramäe ja Männitiigi kinnistute vahelisele teele. Negatiivselt on mõjutatud 6 kinnistut. - Variandi 1 korral tükeldatakse Kosse kinnistul (katastritunnusega 52801:001:0324) asuv põld kolmeks tükiks, millest vähemalt 2 on ebamäärase kuju ja suurusega ja mida oleks tõenäoliselt keeruline/ebaotstarbekas harida. <p>Variandi 2 korral kaasnevad järgmised <u>negatiivsed</u> mõjud:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Negatiivselt on mõjutatud Jaani ja Soosilla kinnistud, sest nendest kinnistutest on vajalik maad tee rajamiseks ning kinnistul asuvate hoonete lähedusse rajatakse uus tee. Negatiivsete mõjude leevendamiseks on projektiga võimalik näha ette meetmeid, nagu näiteks: liikluse rahustamise meetmed, kiiruse piiramine, kinnistu piirile rajatav plankaed. Ülejäänud kinnistute osas negatiivne mõju sedavõrd märkimisväärne pole, sest olemasolevale Soosilla–Nõgiaru riigiteele projektiga liiklust juurde ei suunata ning uus tee jääb eluhoonetest vähemalt 100 meetri kaugusele. <p>Transpordiamet kaalus kahe variandi vahel ning kaalumise tulemusena leidis, et variant 1 tagab parema liikuvuse ning riivab vähem erakinnistuid.</p> <p>Otsus: Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisa 3 „Tartu–Külitse lõigu eskiisjoonis“ ja lisa 4 „Külitse–Nõo lõigu eskiisjoonis“ ning kavandada Külitse liiklussõlme ja riigiteed nr 22154 Aiamaa–Nõo omavahel ühendav kogujatee Tartu poolt vaadatuna paremale poole põhimaanteed. Kavandada kogujatee nii, et see kulgeks Kosse kinnistul (katastritunnusega 52801:001:0324) asuva põllu servas.</p>
15	<p>Soosilla 52801:001:0008</p> <p>17.04.2023 Arvamus projekteerimistingimuste eelnõu muudatusele</p>	<p>Meie arvamus: sellise lõigu ümberehitamisega me ei ole nõus. Kiirmaantee ehitusega me oleme juba arvestanud aga et veel üks tee meie kinnistu kõrval see on natukene üleliig. Kaob privaatsus millega me oleme juba 20 aastat harjunud.</p>	<p>Põhjendus/selgitus: Transpordiamet otsustas Nõo Vallavalitsuse ettepanekul muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning projekteerida Külitse liiklussõlme ja riigiteed nr 22154 Aiamaa – Nõo omavahel ühendav kogujatee Tartu poolt vaadatuna paremale poole põhimaanteed. Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekut ning leidis, et selle kaalumise on põhjendatud. Projekteerimistingimuste eelnõu muudatus esitati arvamusandmiseks kõikidele otseselt puudutatud maaomanikele 04.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-002/7608-1 ning kirjutas selgitati ka seda, miks Nõo valla ettepanekut otsustati kaaluda. Peamiseks argumendiks on see, et sellise lahenduse korral viiakse buss inimestele lähemale.</p> <p>Transpordiamet kaalus täiendavalt kahte varianti Nõo Vallavalitsuse ettepanekuga arvestamise korral:</p> <p>1. Kogujatee läbi Kosse kinnistu (katastritunnusega 52801:001:0324); 2. Kogujatee Kosse kinnistul asuva põllu ja Tatra maardla 2 kinnistul asuva metsa piiril.</p> <p>Variandi 1 korral kaasnevad järgmised <u>negatiivsed</u> mõjud:</p>

			<p>- Teepikkus Aiamaa ristmiku piirkonnast Külitse liiklussõlme oleks selle variandi korral ca 800m võrra pikem ning läbida tuleks 2 T-kujulist ristmikku. Arvestades, et seda teed hakkab sõitma Tartu ja Nõo vaheline bussiliin, siis on see oluline asjaolu, mis muudaks bussi teekonna pikemaks ja aeglasemaks.</p> <p>- 2021. aasta teeregistri andmetel on aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus riigiteel 22154 Aiamaa–Nõo 1036 autot ööpäevas ning riigiteel 22192 Soosilla–Nõgiaru 154 autot ööpäevas. Tõenäoliselt kogu Nõo–Aiamaa liiklus kavandatavale kogujateele ei tule, sest Nõo elanikele pakub 2+2 maantee kiiremat ühendust Tartusse kui liikuda kavandatava Nõo liiklussõlme kaudu. Kuid on selge, et kogujatee kavandamine toob sellesse piirkonda liiklust juurde. Variandi 1 korral suunatakse kogu täiendav liiklus Aarnamäe, Oru, Jaani, Vaarika, Vahtramäe ja Männitiigi kinnistute vahelisele teele. Negatiivselt on mõjutatud 6 kinnistut.</p> <p>- Variandi 1 korral tükeldatakse Kosse kinnistul (katastritunnusega 52801:001:0324) asuv põld kolmeks tükiks, millest vähemalt 2 on ebamäärase kuju ja suurusega ja mida oleks tõenäoliselt keeruline/ebaotstarbekas harida.</p> <p>Variandi 2 korral kaasnevad järgmised <u>negatiivsed</u> mõjud:</p> <p>- Negatiivselt on mõjutatud Jaani ja Soosilla kinnistud, sest nendest kinnistutest on vajalik maad tee rajamiseks ning kinnistul asuvate hoonete lähedusse rajatakse uus tee. Negatiivsete mõjude leevendamiseks on projektiga võimalik näha ette meetmeid, nagu näiteks: liikluse rahustamise meetmed, kiiruse piiramine, kinnistu piirile rajatav plankaed. Ülejäänud kinnistute osas negatiivne mõju sedavõrd märkimisväärne pole, sest olemasolevale Soosilla–Nõgiaru riigiteele projektiga liiklust juurde ei suunata ning uus tee jääb eluhoonetest vähemalt 100 meetri kaugusele.</p> <p>Transpordiamet kaalus kahe variandi vahel ning kaalumise tulemusena leidis, et variant 1 tagab parema liikuvuse ning riivab vähem erakinnistuid.</p> <p>Otsus: Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisa 3 „Tartu–Külitse lõigu eskiisjoonis“ ja lisa 4 „Külitse–Nõo lõigu eskiisjoonis“ ning kavandada Külitse liiklussõlme ja riigiteed nr 22154 Aiamaa–Nõo omavahel ühendav kogujatee Tartu poolt vaadatuna paremale poole põhimaanteed. Kavandada kogujatee nii, et see kulgeks Kosse kinnistul (katastritunnusega 52801:001:0324) asuva põllu servas.</p>
16	<p>Kiisa 52801:001:1344 (endine 52801:001:0074) Kiisa</p> <p>52801:001:0075 Uue-Kõrgemäe 52801:001:0413</p> <p>24.04.2023 Arvamus projekteerimistingimuste eelnõu muudatusele</p>	<p>Rääkis Teiega mobiilis vahetult enne kevadpühi (06.04.23). Ütlesite, et meie rentnik OÜ Rakater on esitanud Teile Taotluse projekteerida uus Järiste-Nõgiaru teelõik meie kinnistule (52801:001:0075) nii, et Jõhvi-Tartu- Valga mnt. ja uue teosa vahele jääks 50m – 60 meetrit haritavat maad.</p> <p>Meie huvi on aga säilitada meie omandis oleva kinnistu külge võimalikult palju haritavat põllumaad.</p> <p>Näeme, et Teie projektis on selliseid näiteid: Nõo-Keeri tee (52801:001:0078) keerab Elva poole, (läbides kinnistuid Kalvi, Lillaste, Kalvi, Koguduse, Eebeni ja Maanuse) ning kulgeb suurema mnt-ga paralleelselt ~2,5 korda maanteele lähemalt, kui projekteeritav uus Järiste-Nõgiaru tee osa meie kinnistul.</p> <p>Saame aru, et uue viimase muudatuse kohaselt hakkavad suuremat ja võimsamat maantee-tunnelit läbima nii bussid kui kombain ja muud põllutöomasinad. Seetõttu kulub erinevatele teedele, kalletele, nõlvadele ja kraavidele joonisel näidatud pindala, kuid tunnelist Nõo poolsel alal oleks võimalik hakkama saada Järiste – Nõgiaru teeks väiksema pindalaga senisel joonisel näidatust, (meie kinnistu maanteega piirneva külje pikkuseks on kokku ~ 400 meetrit).</p> <p>Me ei ole andnud OÜ Rakaterile volitust meie kinnistu nimel taotlusi teha. Kindlasti ei ole ka avalikes huvides meie kinnistust suuremat äralõiget teha, kui on riigi minimaalne vajadus.</p>	<p>Põhjendus/selgitus: Kiisa kinnistule (katastritunnusega 52801:001:0075) kavandatud kogujatee, mis suundub kavandatavast tunnelist Nõo poole, on sellises asukohas seetõttu, et seal tuleb tagada tunneli juurde projekteeritaval ristmikul nõuetekohased nähtavused. Juhul kui see kogujatee asuks Jõhvi–Tartu–Valga maanteele lähemal, siis piiraksid tunneli seinad oluliselt nähtavust ristmikul ning siis ei oleks võimalik enam nõuetekohaseid ristmiku nähtavusi tagada. See on tinginud kogujatee kavandamise maanteest kaugemale.</p> <p>Otsus: Arvamuses väljatoodu alusel projekteerimistingimuste eelnõud mitte muuta ülaltoodud kaalutlustel.</p> <p>Täpsustada ehitusprojekti koostamise käigus Kiisa kinnistule (katastritunnusega 52801:001:0075) kavandatava kogujatee, mis asub tunnelist Nõo suunas, asukohta. Kaaluda järgmisi variante: 1. Kavandada kogujatee maanteele lähemale, et tekiks Kiisa kinnistust (katastritunnusega 52801:001:0075) võimalikult väike äralõige. Sealjuures tuleb tagada ristmiku nõuetekohased nähtavused tunneli juures;</p>

		<p>(Usume, et ka tema talu (Märdi 52801:001:0150) sissesõidutee saab projekteerida Jõhvi–Tartu –Valga mnt-ga paralleelselt senise asukoha lähedale ja selleks ei oleks vaja kulutada rohkem meie kinnistu maad lisaks teisest küljest uue sissesõidu tee rajamiseks.)</p> <p>Kokkuvõtteks. Ei meie kui omaniku, Transpordiameti ega ka riigi avalikuks huviks ei saa olla kulutada maa ostuks (äralõikeks) rohkem raha, kui Jõhvi-Tartu-Valga mnt ümber-ehituseks minimaalselt vaja on.</p> <p>Seega palume üle vaadata Järjeste - Nõgiaru tee asukoht meie kinnistul. Ja kui seda muuta ei ole enam võimalik, siis moodustada kokku 3 eraldi kinnistut: 2 kinnistut meile, mille vahele jääb riigile müügiks transpordimaa.</p>	<p>2. Kavandada kogujatee maanteest kaugemale, et tekiks kogujatee ja põhimaantee vahele 60m laiune ala, mida on võimalik põlluna edasi harida;</p> <p>3. Kogujatee asukohta mitte muuta.</p>
17	<p>Raudtee tn 4 52801:010:0409</p> <p>02.05.2023 Arvamus projekteerimistingimuste eelnõu muudatusele</p> <p>10.05.2023 Arvamus projekteerimistingimuste eelnõu muudatusele</p>	<p><u>02.05.2023 e-kiri:</u> Sain dokumendi kätte. Praegu on Raudtee tänava alguses kinnistute taga müra tõkkekse puud. Juhul, kui tee tuleb meile lähemale, peaks seal vähemalt müratõkkeksein olema.</p> <p><u>10.05.2023 e-kiri:</u> Sain kätte Nõo liiklussõlme ehitamise muudatusi puudutavad dokumendid ja sooviksin arvamus avaldada.</p> <p><i>*** Arvamuse andja kirjeldas Raudtee tänav 4 kinnistuga ja seal elavate inimeste põlvnemisega seotud ajalugu ***</i></p> <p>Mulle lähivad väga korda muudatused, mis minu vanematekodu puudutavad. Samas saan aru, et ühe perekonna elukvaliteedi halvenemine (viie mahasõiduga ringristmik otse meie krundi taga ja Raudtee tänava laiendamine tõenäoliselt suureneva liikluskoormuse tõttu) ei kaalu üles kasu, mis sellest muudatusest tõuseb.</p> <p>Sellepärast olen muudatustega nõus, kuid sooviksin, et meie krundi maanteega piirnevale poolele (meie krundi ja liiklussõlme vahele) püstitataks müratõkkeksein.</p> <p>Raudtee tänava laiendamise ka. Aastakümneid eraldas meie krundi tänavast tihe nn raudteehekk: tänavapoolses küljes hooldatud kuusehekk, keskel jooksmas kaks rida kasepuid, lisaks muid lehtpuid. Iseseisvuse taastamise järel tagastati maa kirikule. Üheksa aastat tagasi võeti kogu „hekk“ maha, asemele on kasvanud võsa. Kuigivõrd see siiski meid tänava ja raudtee müra ja saaste eest taas kaitseb.</p>	<p><u>Põhjendus/selgitus:</u> Projekteerimistingimuste eelnõu punktis 5.12 nimetatud uuringute hulgas on ka mürauringu koostamine ning punkti 5.6.1 kohaselt tuleb projekteerida müratõkkek sein vastavalt mürauringu tulemustele.</p> <p>Mürauringus võetakse arvesse kavandatava 2+2 tee asukohta ja perspektiivset liiklussagedust ning nähakse ette müratõkete kavandamine nendes kohtadesse, kus liikluse ületab seadusega sätestatud piirväärtusi. Kohtadesse, kus mürauringu alusel piirväärtusi ei ületata, müratõkkek sein ei kavandata.</p> <p><u>Otsus:</u> Projekteerida müratõkkek sein vastavalt mürauringu tulemustele.</p>
18	<p>Raudtee tn 6 52801:001:0793 Raudtee tn 6a 52801:001:0794</p> <p>03.05.2023 Arvamus projekteerimistingimuste eelnõu muudatusele</p>	<p>Meie asume Raudtee 6 ja 6a. Näeme plaanilt, et ringtee tuleb meile kinnistule üpris lähedale. Kuidas on tagatud meile müra kaitse? Kas on plaanis ehitada müratõkkek sein? Meie peres on kasvamas neli last (väikesed) ja veidi hirmutav on, et selline suur sõlm tuleb meile üpris lähedale, mis omakorda hakkab meile suurt müra tekitama. Praegune maantee müra juba kostub meile kinnistule.</p>	<p><u>Põhjendus/selgitus:</u> Projekteerimistingimuste eelnõu punktis 5.12 nimetatud uuringute hulgas on ka mürauringu koostamine ning punkti 5.6.1 kohaselt tuleb projekteerida müratõkkek sein vastavalt mürauringu tulemustele.</p> <p>Mürauringus võetakse arvesse kavandatava 2+2 tee asukohta ja perspektiivset liiklussagedust ning nähakse ette müratõkete kavandamine nendes kohtadesse, kus liikluse ületab seadusega sätestatud piirväärtusi. Kohtadesse, kus mürauringu alusel piirväärtusi ei ületata, müratõkkek sein ei kavandata.</p> <p><u>Otsus:</u> Projekteerida müratõkkek sein vastavalt mürauringu tulemustele.</p>
19	<p>Vahenurme 52801:001:0434</p> <p>08.05.2023 Arvamus projekteerimistingimuste eelnõu muudatusele</p>	<p>Vastuseks Teie kirjale 27.04.2023 nr 8-1/21-002/9529-1 teatan, et olen nõus Teie poolt esitatud muudatustega. Palun ka vastust kahele tekkinud küsimusele:</p> <p>1. Kas on kavandatud ülekäigu rada Metsküla ja Meeri tee ristmikule jalakäijate turvaliseks teeületuseks ja kas on ette nähtud ka kiiruse piirang sellel teelõigul.</p> <p>2. Jääb arusaamatuks ristmiku tekitamine enne ringteed Koguduse 52801:001:0026 kinnistule. Kas mõlemad teed ei võiks suubuda ringristmikule. Arvan, et iga täiendav ristmik on ka täiendav ohu allikas. Vabandan kui minu mõttekäik ei ole asjakohane.</p>	<p><u>Transpordiamet vastas 08.05.2023 e-kirjaga:</u> <i>Saadavad vastused esitatud küsimustele:</i></p> <p>1. Kergliiklustee ja sõidutee ristumise viis ning kehtestatud kiiruspiirang lahendatakse/määratakse ehitusprojektiga.</p> <p>2. Kavandatava lahenduse plussid on väiksem maakasutus ja lühem sõiduteekonna pikkus Nõo ja Meeri vahel. Arvestades madalat riigitee 22191 Nõo–Meeri liiklussagedust (2021. aasta</p>

			<p>teeregistri andmetel 370 autot/ööpäevas) ning eespool välja toodud plusse on T-kujuline ristmik selles asukohas tõenäoliselt optimaalne lahendus. Projekteerimistingimuste eelnõu punkti 5.2.2.1 alusel on ehitusprojekti koostamise käigus siiski võimalik esitatud ettepanekut, ühendada Nõo–Meeri tee otse ringristmikule, kaaluda.</p> <p>Põhjendus/selgitus: Transpordiamet kaalus täiendavalt ettepanekut kavandada kogujatee suubumine ringristmikule ning leidis, et esitatud ettepanek on asjakohane. Selline lahendus võimaldab vältida T-kujulise ristmiku kavandamist kõrgele muldkehale (kuna see asub viaduktile üsna lähedal, siis selles kohas on tee muldkeha veel kõrges muldes) ning ristmik ise on ohutum.</p> <p>Otsus: Lugeda, et Vahenurme kinnistu omanikul puuduvad vastuväited Nõo liiklussõlme asukoha muutmiseks.</p> <p>Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisa 4 „Külitse–Nõo lõigu eskiisjoonis“ ning ühendada Meeri poolt tulev kogujatee ringristmikuga.</p>
20	<p>Raudtee tn 12 52801:010:0141 Kalvi 52801:010:0142 Kalvi 52801:010:0143 Metsa-Voodla 52801:001:0430</p> <p>15.05.2023 Arvamus projekteerimistingimuste eelnõu muudatusele</p> <p>17.05.2023 Arvamus projekteerimistingimuste eelnõu muudatusele</p>	<p><u>15.05.2023 kiri:</u> Olen tutvunud Teie plaaniga. Enne nõusoleku andmise küsimuse juurde minekut soovin Teilt lisainformatsiooni, kuidas kavatsete kompenseerida kinnistu Raudtee tn 12 (52801:010:0141) kastutusse võtmise või selle omandamise. Ootan Teilt infot ja ettepanekut järgmiste variantide osas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Võimaliku maadevahetus, 2. Kinnistu eest saadava võimaliku hüvitise suurus, 3. Kinnistu ehitusalase osa eest saadava kompensatsioon, tingimusel, et planeeritavalt ringteelt jääb kinnistule sisenemise võimalus. <p>Samuti on plaanis ette nähtud kogujatee rajamine Tartu-Elva maantee lõunapoolsele küljele. Sel puhul lõikab ehitus ära tüki Raudtee 12 kinnistu põllumaad. Mis on sel puhul tasutav hõvitis? Kindlasti ei ole ma nõus sellise lahendusega, mis suurendab Raudtee tn. liikluskoormust ning vajab ühtlasi selle laiendamist. Kokkuvõttes – ei anna ma hetkel nõusolekut, sest mulle edastatud kirjas puudub vähimgi info selle kohta, kas ja kuidas toimub sellise lahendusega kaasneva õiguste riive hüvitamine. Samuti palun mulle edastada algne lahendus, sest saan aru, et hetkel toimub juba muudetud lahenduse kooskõlastamine.</p> <p><u>17.05.2023 e-kiri:</u> Täna vastuse ja selgituste eest. Esmalt juhin tähelepanu sellele, et minu kirjas oli vastus sees – „Kokkuvõttes – ei anna ma hetkel nõusolekut, sest mulle edastatud kirjas puudub vähimgi info selle kohta, kas ja kuidas toimub sellise lahendusega kaasneva õiguste riive hüvitamine.“ Seega on minu seisukoht tähtaegselt teatavaks tehtud. Teiseks, kuniks ei ole täpselt teada see, et mis tingimustel, summades ja viisil toimub vastava lahenduse hüvitamine, siis ei ole mul infot, mille pinnalt mingi muu vastus anda. Küsimus ei ole ju selles, et kas ja mis on minu arvamus ehitustehnilise lahenduse osas, vaid see, et kas mulle sobib minu õiguste riive vastaval vägagi koormaval viisil. Sellises olukorras ei saa ma nõusolekut anda.</p>	<p>Transpordiamet vastas 16.05.2023 e-kirjaga: Saadan vastused küsimustele. <u>Küsimus 1. Võimalik maadevahetus,</u> Vastus: See küsimus puudutab maade omandamise protsessi, mitte projekteerimistingimusi. Maade vahetamise võimalikkus selgitatakse välja maade omandamise käigus. Maade omandamist saab alustada pärast ehitusprojekti valmimist. Täna ei ole sellele küsimusele võimalik kahjuks konkreetsemat vastust anda, sest ei ole projekti ja seega ei ole alustatud ka maade omandamist.</p> <p><u>Küsimus 2. Kinnistu eest saadava võimaliku hüvitise suurus,</u> Vastus: Lisasin manusesse tänase maade omandamise protsessikirjelduse. See protsess võib ajas muutuda, aga usun et see aitab selgitada, kuidas see hüvitatav väärtus tekib. Hetkel täpseid summasid ei ole teada. Juhin tähelepanu, et hetkel on tegemist projekteerimistingimuste menetlusega, mis on aluseks ehitusprojekti koostamiseks. Sellele järgneb eelprojekti koostamine ja alles pärast seda on võimalik hakata rääkida maade omandamisest. Ehitusprojekt selgitab välja täpse maavajaduse.</p> <p><u>Küsimus 3. Kinnistu ehitusalase osa eest saadava kompensatsioon, tingimusel, et planeeritavalt ringteelt jääb kinnistule sisenemise võimalus.</u> Vastus: Juurdepääsud täpsustatakse projektiga. Kui ringtee all on mõeldud ringristmikku, siis ringristmikult täiendavaid juurdepääse võimalik kavandada ei ole. Kui ringtee all on mõeldud maanteega paralleelset teed, siis sellelt teelt rajatakse mahasõidud vaid sellisel juhul kui projekti tulemusena katkestatakse kusagilt olemasolev juurdepääs.</p> <p>Lisan manusesse esialgse joonise, millega menetlust alustati. See joonis saadeti ka Raudtee tn 12 kinnistu omanikule 01.12.2022 kirjaga nr 8-1/21-002/27230-1 ja lisaks avaldati teade projekteerimistingimuste menetluse kohta Nõo valla lehes 15.12.2022 ning lisati vastav info Nõo valla kodulehele.</p> <p>Juhin tähelepanu, et muudetud lahendusele soovisime saada arvamust hiljemalt 15.05.2023. See tähtaeg on tänaseks möödas ning te olete esitanud oma küsimused täpselt tähtajal. Kuna tegemist oli täpsustavate küsimustega, siis annan võimaluse soovi korral veel avaldada arvamust muudetava lahenduse osas kuni 18.05.2023. Kui selleks ajaks täiendavat arvamust ei esitata, siis loeme ehitusseadustiku § 31 lõike 6 alusel, et te ei soovi projekteerimistingimuste eelnõu muudatuse osas arvamust avaldada.</p> <p>Põhjendus/selgitus:</p>

			<p>Transpordiamet otsustas ümbruskaudsete maaomanike ja Nõo Vallavalitsuse ettepanekul muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning kavandada Nõo liiklussõlm uude asukohta, kasutades ära Raudtee tn 2a (52801:010:0018), Raudtee tn 12 (52801:010:0141) ja Koguduse (52801:001:0026) kinnistutel asuvaid põlde. Lisaks otsustati kavandada uus kogujatee alates Nõo liiklussõlmest kuni Paju tänavani. Projekteerimistingimuste eelnõu muudatus esitati arvamuse andmiseks kõikidele otseselt puudutatud maaomanikele 27.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-002/9529-1 ja asutustele 27.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-002/9528-1. Kirjades selgitati ka seda, miks ettepanekuid otsustati kaaluda.</p> <p>Menetluse käigus tehtud ettepanekutes on toodud välja järgmised murekohad, mida projekteerimistingimuste eelnõu muudatusega püütakse lahendada:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mitte kavandada Nõo liiklussõlme ehitamist kahes etapis, vaid kavandada kohe lõplik lahendus ühe etapina, et võimaldada paremaid ja selgemaid võimalusi ümbritseva maa kasutamiseks (sh arendamiseks); 2. Mitte kavandada Nõgiaru ja Paju tänavaid tupikuteks; 3. Raudtee tänav on kitsas, see tuleks kas ehitada ümber laiemaks või rajada kogujatee maantee äärde kuni Paju tänavani, et tagada piirkonnale juurdepääs; 4. Tagada juurdepääs põllumajandustehnikale Koobamäe (52801:010:0365) ja Paju tn 1 (52801:001:0170) kinnistutel asuvatele põldudele; 5. Muuta Nõo liiklussõlme asukohta Tartu poole, et see riivaks vähem elamumaid (Valga mnt 2, Valga mnt 4, Valgu, Teeääre, Kaseristi kinnistud), lühendaks sõiduteekonda Nõo alevikust Tartu suunas ning lühendaks sõiduteekonda Keeri poolt tulles Nõo ja Tartu suunas. <p>Pärast projekteerimistingimuste muudatuse kohta arvamuste küsimist kaalus Transpordiamet täiendavalt varasemalt välja töötatud kahe võimaliku lahendusvariandi vahel ning kaalumise tulemusena leidis, et Nõo liiklussõlme asukoha muudatus ja kogujatee rajamine Paju tänav ja Nõo liiklussõlme vahele on põhjendatud ning see tagab Nõo alevikule tervikuna paremaid juurdepääse peamistel liikumissuundadel ja lühendab sõiduteekondi. Lisaks asub sellise lahenduse korral liiklussõlm kaugemal raudteest – see pakub paremaid võimalusi perspektiivis eritasandilise Nõo raudteeülesõidu kavandamiseks ilma Nõo liiklussõlme ümber ehitamata. Laiemale alale liiklussõlme rajamine võimaldab kavandada ka mõistlikumaid (laugemaid) rampide pikikaldeid, mis omakorda tagab kõrgema liiklusohutuse taseme.</p> <p>Otsus: Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisa 4 „Külitse–Nõo lõigu eskiisjoonis“ ning muuta Nõo liiklussõlme asukohta, kasutades selleks ära Raudtee tn 2a (52801:010:0018), Raudtee tn 12 (52801:010:0141) ja Koguduse (52801:001:0026) kinnistutel asuvaid põlde.</p> <p>Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisa 4 „Külitse–Nõo lõigu eskiisjoonis“ ning kavandada uus maantee paralleelne kogujatee alates Paju tänavast (kohalik tee nr 5280139) kuni Nõo liiklussõlmeni.</p>
21	<p>Raudtee tn 2a 52801:010:0018 Koguduse 52801:001:0026 Meeri tn 18b 52801:010:0022 Tuule tn 34 52801:001:1034 Tuule tn 36</p>	<p>27. aprillil 2023 jõudis meieni Teie kiri EELK Nõo Püha Laurentsiuse Kogudusele kui Tartu–Nõo lõigu ümberehitamise projekteerimistingimuste eelnõu muudatusega otseselt puudutatud kinnisasjade omanikule teadmiseks ja soovi korral arvamuse avaldamiseks hiljemalt 15. mail 2023.</p> <p>Kirjas tuuakse välja, et muudatuses on arvestatud mh järgmise ettepanekuga: <i>Mitte kavandada Nõo liiklussõlme ehitamist kahes etapis, vaid kavandada kohe lõplik lahendus ühe etapina, et võimaldada paremaid ja selgemaid võimalusi ümbritseva maa kasutamiseks (sh arendamiseks).</i></p>	<p>Transpordiamet vastas 17.05.2023 e-kirjaga: <i>Olete esitanud küsimused seoses sellega, et kuidas Raudtee tn 2a kinnistul luuakse Nõo liiklussõlme asukoha muudatusega paremaid ja selgemaid võimalusi maa kasutamiseks.</i></p> <p><i>Selgitan, et Raudtee tn 2a kinnistu (52801:010:0018) kasutamiseks ei looda paremaid võimalusi, sest suur osa Raudtee tn 2a kinnistust nähakse ette võõrandada liiklussõlme rajamiseks. Paremad arendamisvõimalused tekivad piirkonna arendamiseks tervikuna – mitte vaadates ainult ühte konkreetset kinnistut. Kui projekteerimistingimuste eelnõu algne lahendusvariant nägi Nõo liiklussõlme arendamiseks ette etapilise realiseerimise (etapp 1 ja etapp 2), siis muudetud variant näeb ette Nõo liiklussõlme rajamiseks ühe ainsa etapi, mida</i></p>

<p>52801:001:1035 Tuule tn 38 52801:001:1036 Veski tn 31 52801:001:1063</p> <p>15.05.2023 Arvamus projekteerimistingimuste eelnõu muudatusele</p>	<p>Teie kirjale lisatud jooniselt ei saanud koguduse juhatus aga aru, kuidas on kogudusele kuuluval Raudtee 2a kinnistul nimetatud muudatusega loodud paremaid ja selgemaid võimalusi maa kasutamiseks. Praegune terviklik krunt jagatakse liiklussõlmega tükideks, mille edaspidine kasutusvõimalus muutub ebaselgeks.</p> <p>Seoses sellega palume Transpordiametilt vastuseid järgmistele küsimustele.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Millised arendamisvõimalused jäävad Raudtee 2a kinnistule pärast projekti valmimist? 2. Millised on Transpordiameti piirangud juhul, kui tulevikus teha antud kinnistule detailplaneering ehitusõiguse saamiseks? 3. Kas ja millisesse asukohta oleks Raudtee 2a kinnistul võimalik edaspidi hooneid rajada? 	<p><i>tulevikus enam ei ole kavas muuta. Sellega saavad kõik huvitatud osapooled arvestada ja vastavalt sellele oma arendusi kavandada. Etapilise realiseerimisega kaasneksid arendajatele mitmed takistused arenduste elluviimisel, sest erinevad etapid võivad tingida erinevaid juurdepääsu lahendusi ning erinevad etapid hõlmavad enda alla erineva maa-ala. See muudab aga planeerimise keerulisemaks ja maakasutuse ebaotstarbekamaks, sest ei ole teada millal milline etapp valmib.</i></p> <p><i>Pärast projekti valmimist jäävad Raudtee 2a kinnistule arendamisvõimalused nendele kinnistu osadele, mida ehitusprojektiga ei nähta ette võõrandada riigile. Tee kaitsevööndis detailplaneeringu koostamiseks peab detailplaneeringu koostamise korraldaja, ehk kohalik omavalitsus, küsima tingimusi tee omanikult tulenevalt EhS§70 lg 3 – riigitee puhul Transpordiametilt. Nendes tingimustes määratakse muuhulgas ka see kui lähedale teele on võimalik hooneid rajada ning nende tingimustega tuleb detailplaneeringu koostamisel arvestada.</i></p> <p><u>Põhjendus/selgitus:</u></p> <p>Transpordiamet otsustas ümbruskaudsete maaomanike ja Nõo Vallavalitsuse ettepanekul muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning kavandada Nõo liiklussõlm uude asukohta, kasutades ära Raudtee tn 2a (52801:010:0018), Raudtee tn 12 (52801:010:0141) ja Koguduse (52801:001:0026) kinnistutel asuvaid põlde. Lisaks otsustati kavandada uus kogujatee alates Nõo liiklussõlmest kuni Paju tänavani. Projekteerimistingimuste eelnõu muudatus esitati arvamusandmiseks kõikidele otseselt puudutatud maaomanikele 27.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-002/9529-1 ja asutustele 27.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-002/9528-1. Kirjades selgitati ka seda, miks ettepanekuid otsustati kaaluda.</p> <p>Menetluse käigus tehtud ettepanekutes on toodud välja järgmised murekohad, mida projekteerimistingimuste eelnõu muudatusega püütakse lahendada:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mitte kavandada Nõo liiklussõlme ehitamist kahes etapis, vaid kavandada kohe lõplik lahendus ühe etapina, et võimaldada paremaid ja selgemaid võimalusi ümbritseva maa kasutamiseks (sh arendamiseks); 2. Mitte kavandada Nõgiaru ja Paju tänavaid tupikuteks; 3. Raudtee tänav on kitsas, see tuleks kas ehitada ümber laiemaks või rajada kogujatee maantee äärde kuni Paju tänavani, et tagada piirkonnale juurdepääs; 4. Tagada juurdepääs põllumajandustehnikale Koobamäe (52801:010:0365) ja Paju tn 1 (52801:001:0170) kinnistutel asuvatele põldudele; 5. Muuta Nõo liiklussõlme asukohta Tartu poole, et see riivaks vähem elamumaid (Valga mnt 2, Valga mnt 4, Valgu, Teeääre, Kaseristi kinnistud), lühendaks sõiduteekonda Nõo alevikust Tartu suunas ning lühendaks sõiduteekonda Keeri poolt tulles Nõo ja Tartu suunas. <p>Pärast projekteerimistingimuste muudatuse kohta arvamusete küsimist kaalus Transpordiamet täiendavalt varasemalt välja töötatud kahe võimaliku lahendusvariandi vahel ning kaalumise tulemusena leidis, et Nõo liiklussõlme asukoha muudatus ja kogujatee rajamine Paju tänav ja Nõo liiklussõlme vahele on põhjendatud ning see tagab Nõo alevikule tervikuna paremaid juurdepääse peamistel liikumissuundadel ja lühendab sõiduteekondi. Lisaks asub sellise lahenduse korral liiklussõlm kaugemal raudteest – see pakub paremaid võimalusi perspektiivis eritasandilise Nõo raudteeülesõidu kavandamiseks ilma Nõo liiklussõlme ümber ehitamata. Laiemale alale liiklussõlme rajamine võimaldab kavandada ka mõistlikumaid (laugemaid) rampide pikikaldeid, mis omakorda tagab kõrgema liiklusohutuse taseme.</p> <p><u>Otsus:</u></p>
---	---	--

			<p>Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisa 4 „Külitse–Nõo lõigu eskiisjoonis“ ning muuta Nõo liiklussõlme asukohta, kasutades selleks ära Raudtee tn 2a (52801:010:0018), Raudtee tn 12 (52801:010:0141) ja Koguduse (52801:001:0026) kinnistutel asuvaid põlde.</p> <p>Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisa 4 „Külitse–Nõo lõigu eskiisjoonis“ ning kavandada uus maantee paralleelne kogujatee alates Paju tänavast (kohalik tee nr 5280139) kuni Nõo liiklussõlmeni.</p>
22	<p>Valga mnt 2 52801:009:0058</p> <p>15.05.2023 Arvamus projekteerimistingimuste eelnõu muudatusele</p>	<p>Vastuseks teie 27.04.2023 nr 8-1/21-002/9529-1 saadetud kirjale suudame öelda vaid, et info Nõo liiklussõlme rajamise muudatustest on meieni nüüd jälle jõudnud.</p> <p>On vist väga lihtne niimoodi igal aastal uusi muudatusi teha ja inimestega mängida, sest see ei maksa ju midagi!</p> <p>See, et möödab on vaid 1,5 aasta, mil meie pere elu oli seisma pandud seoses peatselt toimuvate ümberkorraldustega viadukti ehitamise planeerimisel, on ju tühine lugu, keegi ju ei kannata.</p> <p>Asjad lihtsalt muutusid seoses aruteludega...</p> <p>Meil on siiralt kurb, et 21. sajandil meie riigis ei hoolita oma inimestest, et teeme kiireid otsuseid ja siis anname teada, et vot nii on. ja valmsituge 2023 a oma uue elu alustamiseks. On nagu sõja olukord, kus pääsu pole ja pead. Selline hoolimatus võtab sõnatuks, et kas tõesti ei saa selliseid koosolekuid ja arutelusid teha nii, et ei ole kindlaid lubadusi, et kõik on veel alles planeerimisel, mitte aga 2023 sügisel läheb asi käiku ja peab uut elupaika otsima hakkama....</p> <p>Kas on siin tegemist oskamatusesuhelda klientidega või ongi ettevõtte poliitika niimoodi oma klientidega manipuleerida, et hiljem öelda, et on uued plaani ja uus toimetamine. Ei mingit vabandamist, jm kompensatsiooni, et perede elud ja toimetamised on nii suuremuutuse tõttu 1.5 pausile pandud, sest mõte pole ju oma elukohta arendada, kui kõik läheb niigi maha lõhkumisele.</p> <p>Pärast Teiega kohtumist Nõo vallamajasa, kus veenvalt seletati, et see on ainuõige lahendus, oli meie perel pikk leinaperiood selle mõttega harjumiseks ja mõttes hüvasti jätmiseks, mistõttu kaua planeeritud ja ka tellitud ehitustööd- õue parketti ja aiakujunamine, rajamine tühistati ja jäi täiesti seisma. Nüüd kui 1,5 aastat selle otsuse teatamisest- et majad lähevad lõhkumisele - on möödab tuleb info, et midagi ei toimu, lihtsalt kolmele poole tuleb aktiivne maantee. Ja nii ongi,</p> <p>Olime peale viimast meiega peetud arurelu oma elukorralduse selleks ajaks seisma pannud ja nüüd püüame uuesti harjuda, et nüüd siis on riigiasutus - maanteeamet - meile uue elu siin paigas planeerinud ja lubab meil oma elu siin kodus jätkata, rajades mõnusa teederägastiku, küll ainult maja kolme külje peale.</p> <p>Küsimus, kui nüüd see planeering ellu viikse, kuidas on mõeldud meie maja maantemüra taksitamisele? Plaanil me müratõkkeseinu ei märganud. Neid vist ei ole planeeritud? Samas, kui nii tihe liiklus ikkagi veelgi suureneb, on selline müratõkkesein meile elamu juurde vajalik.</p> <p>Väljavõte Teie saadetud kirjast "Muuta Nõo liiklussõlme asukohta Tartu poole, et see riivaks vähem elamumaid (Valga mnt 2, Valga mnt 4, Valgu, Teeääre, Kaseristi kinnistud), lühendaks sõiduteekonda Nõo alevikust Tartu suunas ning lühendaks sõiduteekonda Keeri poolt tulles Nõo ja Tartu suunas." - Ei ole nõus, et teie lause esimene väide oleks õige, et selle liiklussõlme rajamine meie elu vähem riivab kui intensiivne maantee kulgeb elamu kolmes küljes.</p>	<p><u>Transpordiamet vastas 18.05.2023 e-kirjaga:</u> <i>Projekteerimistingimuste menetluse üks eesmärkidest on selgitada välja lähedal paiknevate elanike ja maaomanike arvamus kavandatavate tegevuste osas, mistõlbi on võimalik kujundada keskkonda sobivaim lahendus, mis arvestaks võimalikult palju ka inimeste liikumisvajadustega. Ühtlasi tuleb aga silmas pidada ka projekteerimisnormidest tulenevaid nõudeid.</i></p> <p><i>Poolteist aastat tagasi võeti Valga mnt 2, 4 ja 6 kinnistu omanikega ühendust seetõttu, et küsida põhimõttelist seisukohta, kas maaomanikud oleksid valmis oma kodudest loobuma. Sel hetkel oli see tõesti meile teadaolevalt ainus lahendus, millega oli võimalik säilitada Terminal Oili tankla ja Nõo esinduspood ning mida oli soovitud kohalik omavalitsus kui kohaliku kogukonna esindaja. Seejärel tutvustati maaomanikele eeldatavat ajaplaani ning muuhulgas informeeriti ka sellest, et plaanis on läbi viia projekteerimistingimuste menetlus. Kui menetlus on läbi viidud ja projekteerimistingimused allkirjastatud, siis alates sellest hetkest on teada, millise lahendusega projekt koostatakse.</i></p> <p><i>Projekteerimistingimuste menetluses esitatud ettepanekuid on meil kohustus kaaluda. Põhjendatud juhtudel ei ole meil kohustus ettepanekutega arvestada, kuid me ei saa ette öelda milliseid ettepanekuid tohib ja milliseid ei tohi teha. Juhul kui me ettepanekutega ei arvesta, siis me põhjendame ettepanekutega arvestamata jätmist. Nõo liiklussõlme asukoha muutmise ettepanekut me otsustasime tõsisemalt kaaluda, sest me ei tuvastanud vastuolu projekteerimisnormidega ning sellel lahendusel on mitmeid eeliseid võrreldes teiste varasemate lahendustega. Kuna tegemist on olulise muudatusega, siis andsime võimaluse muudatustest mõjutatud isikutel selles osas arvamust avaldada. Pärast arvamuste kokku kogumist on meil võimalus võrrelda ja kaaluda, millist projektlahendust eelistada. Paraku tuleb tunnistada, et varasemalt ei osanud me sellist liiklussõlme lahendust ette näha. See ei tähenda aga seda, et me ei või seda kaaluda, kui selline ettepanek tehakse ja kui see on ühel või teisel moel mõistlikum lahendus.</i></p> <p><i>Eskiisil on teadlikult mitte ühtegi müraseina näidatud. Selleks, et selgitada välja müraseinte vajadus, tuleb esmalt projekteerida teekatte pinnad ning selle põhjal teha müra modelleerimine, mis võtab arvesse liikluskõrguse kasvu ja uue kavandatava tee asukohta. Müra modelleerimise tulemuste põhjal projekteeritakse müraseinad. Need tegevused on meil Tartu-Nõo lõigu eelprojektiga plaanis ning müraseinte lahendusi saame tutvustada siis kui meil tuleb KMH aruande avalikustamine.</i></p> <p><i>Projekteerimistingimuste eelnõus on mürauuringu ja müraseinte projekteerimise nõue kirjeldatud. Valga mnt 2 kinnistul asuv eluhoone asub maanteele üsna lähedal ja kindlasti müratasemeid seal hinnatakse. Praegu ei ole võimalik kindlalt öelda, et millised on eeldatavad müratasemed eluhoonete fassaadidel.</i></p> <p>Põhjendus/selgitus: Transpordiamet otsustas ümbruskaudsete maaomanike ja Nõo Vallavalitsuse ettepanekul muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning kavandada Nõo liiklussõlm uude asukohta, kasutades ära Raudtee tn 2a (52801:010:0018), Raudtee tn 12 (52801:010:0141) ja Koguduse (52801:001:0026) kinnistutel asuvaid põlde. Lisaks otsustati kavandada uus kogujatee alates Nõo liiklussõlmest kuni Paju tänavani. Projekteerimistingimuste eelnõu muudatus esitati arvamuse andmiseks kõikidele otseselt puudutatud maaomanikele 27.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-</p>

			<p>002/9529-1 ja asutustele 27.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-002/9528-1. Kirjades selgitati ka seda, miks ettepanekuid otsustati kaaluda.</p> <p>Menetluse käigus tehtud ettepanekutes on toodud välja järgmised murekohad, mida projekteerimistingimuste eelnõu muudatusega püütakse lahendada:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mitte kavandada Nõo liiklussõlme ehitamist kahes etapis, vaid kavandada kohe lõplik lahendus ühe etapina, et võimaldada paremaid ja selgemaid võimalusi ümbritseva maa kasutamiseks (sh arendamiseks); 2. Mitte kavandada Nõgiaru ja Paju tänavaid tupikuteks; 3. Raudtee tänav on kitsas, see tuleks kas ehitada ümber laiemaks või rajada kogujatee maantee äärde kuni Paju tänavani, et tagada piirkonnale juurdepääs; 4. Tagada juurdepääs põllumajandustehnikale Koobamäe (52801:010:0365) ja Paju tn 1 (52801:001:0170) kinnistutel asuvatele põldudele; 5. Muuta Nõo liiklussõlme asukohta Tartu poole, et see riivaks vähem elumumaid (Valga mnt 2, Valga mnt 4, Valgu, Teeääre, Kaseristi kinnistud), lühendaks sõiduteekonda Nõo alevikust Tartu suunas ning lühendaks sõiduteekonda Keeri poolt tulles Nõo ja Tartu suunas. <p>Pärast projekteerimistingimuste muudatuse kohta arvamuste küsimist kaalus Transpordiamet täiendavalt varasemalt välja töötatud kahe võimaliku lahendusvariandi vahel ning kaalumise tulemusena leidis, et Nõo liiklussõlme asukoha muudatus ja kogujatee rajamine Paju tänava ja Nõo liiklussõlme vahele on põhjendatud ning see tagab Nõo alevikule tervikuna paremaid juurdepääse peamistel liikumissuundadel ja lühendab sõiduteekondi. Lisaks asub sellise lahenduse korral liiklussõlm kaugemal raudteest – see pakub paremaid võimalusi perspektiivis eritasandilise Nõo raudteeülesõidu kavandamiseks ilma Nõo liiklussõlme ümber ehitamata. Laiemale alale liiklussõlme rajamine võimaldab kavandada ka mõistlikumaid (laugemaid) rampide pikikaldeid, mis omakorda tagab kõrgema liiklusohutuse taseme.</p> <p>Otsus: Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisa 4 „Külitse–Nõo lõigu eskiisjoonis“ ning muuta Nõo liiklussõlme asukohta, kasutades selleks ära Raudtee tn 2a (52801:010:0018), Raudtee tn 12 (52801:010:0141) ja Koguduse (52801:001:0026) kinnistutel asuvaid põlde.</p> <p>Projekteerida müratõkked vastavalt mürauuringu tulemustele.</p>
23	<p>Hõberisti 52801:001:1308 (endine 52801:001:0734) Vana-Valgeristi 52801:001:0731</p> <p>16.05.2023 Arvamus projekteerimistingimuste eelnõu muudatusele</p>	<p>Algselt lubati rajada ainult kergliiklustee, kuid nüüd tahetakse minu maalt (Hõberisti) ka autotee rajada. Olen sellele vastu. Palun andke märku, mis on järgmised sammud vaidlustamiseks.</p>	<p>Transpordiamet vastas 18.05.2023 e-kirjaga: <i>Pärast projekteerimistingimuste menetluse läbiviimist kaalutakse kõiki menetluse käigus esitatud arvamusi ja ettepanekuid ning kõikide ettepanekute osas tehakse otsus nendega arvestamise või mitteamvestamise kohta. Mitteamvestamist põhjendatakse. Kõik esitatud ettepanekud ning Transpordiameti otsused nendega arvestamise või mitteamvestamise kohta on nähtavad korralduse lisa 2 "Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel".</i></p> <p><i>Pärast seda kui projekteerimistingimuste andmise korraldus allkirjastatakse, saadetakse see 14 päeva jooksul kõikidele menetlusse kaasatud asutustele ja isikutele ning avaldatakse Transpordiameti kodulehel. Korralduse peale võib esitada Transpordiametile (Valge 4, 11413 Tallinn) vaide haldusmenetluse seaduses sätestatud korras 30 päeva jooksul arvates korraldusest teada saamise päevast või päevast, millal oleks pidanud korraldusest teada saama või esitada kaebuse Tallinna Halduskohtule halduskohtumenetluse seaduses sätestatud korras 30 päeva jooksul arvates korralduse teatavakstegemisest.</i></p> <p>Põhjendus/selgitus: Transpordiamet otsustas Nõo Vallavalitsuse ettepanekul muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning projekteerida Külitse liiklussõlme ja riigiteed nr 22154 Aiamaa – Nõo omavahel</p>

		<p>ühendav kogujatee Tartu poolt vaadatuna paremale poole põhimaanteed. Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekut ning leidis, et selle kaalumise on põhjendatud. Projekteerimistingimuste eelnõu muudatus esitati arvamuse andmiseks kõikidele otseselt puudutatud maaomanikele 04.04.2023 kirjaga nr 8-1/21-002/7608-1 ning kirjas selgitati ka seda, miks Nõo valla ettepanekut otsustati kaaluda. Peamiseks argumendiks on see, et sellise lahenduse korral viiakse buss inimestele lähemale.</p> <p>Otsus: Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisa 3 „Tartu–Külitse lõigu eskiisjoonis“ ja lisa 4 „Külitse–Nõo lõigu eskiisjoonis“ ning kavandada Külitse liiklussõlme ja riigiteed nr 22154 Aiamaa–Nõo omavahel ühendav kogujatee Tartu poolt vaadatuna paremale poole põhimaanteed.</p>
--	--	--

2.4. Päärnevate kinnisasjade omanikud, kes arvamust ei avaldanud

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

Räni alevikus asuvad kinnisasjad (Kambja vald)

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Leilovi tee 4	94901:005:0458
Leilovi tee 10	94901:005:0969
Leilovi tee 12	94901:005:0968
Kaval-Antsu tee 13	94901:005:1183
Kaval-Antsu tee 11	94901:005:1182
Kaval-Antsu tee 10	94901:005:1181
Kassisilma tn 26	94901:005:1733
Kassisilma tn 24	94901:005:1734
Kassisilma tn 28	94901:005:1732
Kassisilma tn 22	94901:005:1735
Kassisilma tn 20	94901:005:1736
Kassisilma tänav J1	28301:001:1623
Kassisilma tn 11	28301:001:1624
Kassisilma tn 13	28301:001:1625
Kassisilma tn 9	94901:005:1728
Tiigrisilma park P1	28301:001:1626
Tiigrisilma park P2	28301:001:1627
Tiigrisilma tn 14a	94901:001:0525
Kassisilma tn 14	94901:005:1460
Kassisilma tn 16	94901:005:1459
Kassisilma tn 18	94901:005:1469
Kassisilma tn 12	94901:005:1461
Kassisilma tn 10	94901:005:1462
Kassisilma tn 8	94901:005:1463
Tiigrisilma tn 10c	94901:001:0523
Kassisilma tn 7	94901:005:1458

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Kassisilma tn 3	94901:005:1456
Saariku	94901:005:1455
Tiigrisilma tn 2	94901:005:0553
Kassisilma tn 1	94901:005:1454
Kassisilma tn 4	94901:005:1465
Kassisilma tn 2	94901:005:1466
Riia mnt 221	94901:005:0020
Tiigrisilma tn 3	94901:005:0012
Niinepuu tn 5	94901:005:0072
Niinepuu tn 6	94901:005:0068
Tiigrisilma tn 5	94901:005:0011
Niinepuu tn 3	94901:005:0073
Niinepuu tn 4	94901:005:0067
Niinepuu tn 1	94901:005:0074
Niinepuu tn 2	94901:005:0168
Pärna	94901:005:0447
Räniküla tn 26	94901:005:0173
Räniküla tn 28	94901:005:0172
Räniküla tn 30	94901:005:0171
Räniküla tn 32	94901:005:0169
Räniküla tn 23	94901:005:1563
Viirpuu tn 31	94901:005:1559
Viirpuu tänav lõik 1	94901:005:1561
Räniküla tn 21	94901:005:1562
Viirpuu tn 24	94901:005:1560
Räniküla tn 19	94901:005:0180

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Räniküla tn 17	94901:005:0179
Räniküla tn 15	94901:005:0178
Räniküla tn 13	94901:005:0177
Räniküla tn 24	94901:005:0174
Räniküla tn 20	94901:005:0176
Räniküla tn 11	94901:005:0054
Räniküla tn 16	94901:005:0052
Räniküla tn 9	94901:005:0055
Räniküla tn 14	94901:005:0051
Räniküla tn 7	94901:005:0056
Räniküla tn 12	94901:005:0050
Räniküla tn 10	94901:005:0049
Räniküla tn 8	94901:005:0048
Räniküla tn 6	94901:005:0047
Räniküla tn 2	94901:005:0058
Räniküla tn 3	94901:005:0361
Räniküla tn 1	94901:005:0359
Väike-Krookuse	94901:005:0115
Räniküla tn 4	94901:005:0557
Riia mnt 217	94901:005:0461
Riia mnt 215	28301:001:0054
Viirpuu tn 4	28301:001:0053
Viirpuu tn 2	28301:001:0678
Riia mnt 213	28301:001:0679
Riia mnt 211 // Viirpuu tn 2a	94901:005:0027
Tiigrisilma tn 6	94901:005:1453

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Kesküla	94901:005:1084
Kristalli tn 1	94901:005:1124
Tiigrisilma tn 8	94901:005:1451
Tiigrisilma tn 8a	94901:005:1452
Tiigrisilma tn 8b	94901:005:1470
Tiigrisilma tn 8c	94901:001:0529
Tiigrisilma tn 10	94901:001:0528
Tiigrisilma tn 10a	94901:001:0521
Tiigrisilma tn 19	94901:005:1681
Kristalli tn 22	94901:005:1144
Tiigrisilma tn 12a	94901:001:0524
Tiigrisilma tn 12	94901:005:1742
Tiigrisilma tn 14	94901:005:1741
Kristalli tn 29	94901:005:1148
Kristalli tn 29a	94901:005:1659
Tiigrisilma tn 21	94901:005:1664
Tiigrisilma tn 33	94901:005:1665
Tiigrisilma tn 35	94901:005:1669
Tiigrisilma tn 20	94901:005:1472
Tiigrisilma tn 22a	94901:005:1556
Tiigrisilma tn 22	94901:005:1555

Tartu linnas asuvad kinnisasjad (Tartu linn)

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Vektori tn 8	79301:001:0523
Vektori tn 6	79301:001:0524
Vektori tn 4	79301:001:0535
Vektori tn 2	79301:001:0537

Lemmatsi külas asuvad kinnisasjad (Kambja vald)

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Riia mnt 227	94901:005:0687
Pilli	94901:005:0383
Lepalaane tn 2	94901:005:0844
Lepalaane tn 4	94901:005:0845
Lepalaane tn 6	94901:005:0846
Lepalaane tn 8	94901:005:0847
Riia mnt 225b	94901:005:0398
Kraavi	28301:001:1177
Mägra tee 14	28301:001:1175
Mägra tee lõik 3	28301:001:1176
Mägra tee 9	28301:001:1179
Tamme	94901:005:0635
Riia mnt 194	94901:005:0647
Rebase	94901:005:0065
Kase	94901:005:0117
Vastse-Kuusiku	94901:001:0277
Nõlvaku tee 16	94901:005:1251
Nõlvaku tee 15	94901:005:1250
Nõlvaku tee 14	94901:005:1249
Nõlvaku tee 13	94901:005:1248
Nõlvaku tee 17	94901:005:1252
Nõlvaku tee 12	94901:005:1247

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Nõlvaku tee 11	94901:005:1246
Muru	94901:005:0963
Põllu	94901:005:0964
Kivi	94901:005:0965
Lepiku	94901:005:0962
Savi	94901:005:0961
Nõlvaku tee 10	94901:005:1245
Nõlvaku tee 9	94901:005:1244
Nõlvaku tee 6	94901:005:0775
Nõlvaku tee 5	94901:005:1241
Nõlvaku tee 7	94901:005:1242
Nõlvaku tee 8	94901:005:1243
Nõlvaku tee 19	94901:005:1254
Nõlvaku tee 4	94901:005:1240
Nõlvaku tee 3	94901:005:1239
Nõlvaku tee 2	94901:005:1238
Nõlvaku tee 1	94901:005:1237
Põllutüki	94901:005:0363
Lembitu	94901:005:0317
Riia mnt 184	94901:005:0549
Riia mnt 182	94901:005:0547
Tooma	94901:005:0237

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Riia mnt 178	28301:001:0335
Kannikese	94901:005:0024
Sireli	94901:005:0106
Tulbi	94901:005:0107
Suitsu	94901:005:0545
Pöidla	28301:001:0477
Õunapuu	28301:001:0476
Tisleri	28301:001:0478
Treiali	94901:001:0154
Künni	94901:001:0155
Paju tn 6	94901:001:0335
Aavere	94901:005:1572
Vektori tn 26	28301:001:0994
Vektori tn 22	28301:001:1611
Vektori tn 24	28301:001:1612
Vektori tn 20	94901:005:0634
Vektori tn 18	94901:005:0713
Vektori tn 16	94901:005:0643
Vektori tn 14	94901:005:0236
Vektori tn 10	94901:005:0503
Tedre	94901:005:0731
Valli	94901:005:0686

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Piirivälja	28301:001:1063
Põhja-Nigula	94901:005:1577
Lääne-Nigula	94901:005:1576
Nigula	94901:005:0959
Ida-Nigula	94901:005:0018
Siimu	28301:001:1599
Kursisalu	28301:001:1602
Sassiku	28301:001:1600
Maasu	28301:001:1601
Nurmiku	28301:001:1377
Nurmelille	28301:001:1378
Piirinurme	28301:001:1379
Piirisalu tee L1	28301:001:1376
Lennu	28301:001:0048
Põllu tee	94901:005:1723
Männituka	94901:001:0310
Käbi	94901:001:0311
Piiri	94901:005:0380
Piiripõllu	94901:005:1161
Piiriääre	94901:005:1162
Aasaveere	94901:005:0013
Niiduvälja	94901:005:0352

Soosilla külas asuvad kinnisasjad (Kambja vald)

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Kose tee 19	94901:005:0652

Külitse alevikus asuvad kinnisasjad (Kambja vald)

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Haaviku tee 23	94901:005:0875
Haaviku tee 17	28301:001:1450
Haaviku tee 19	28301:001:1449
Haaviku tee 13	94901:005:0247
Haaviku tee 22	94901:005:0872
Haaviku tee 18a	28301:001:0198
Mutiku tn 12	94901:005:0297
Mutiku tn 10	94901:005:0296
Mutiku tn 5	94901:005:0289
Haaviku tee 12	94901:005:0280
Mutiku tn 8	94901:005:0294
Mutiku tn 3	94901:005:0287
Mutiku tn 1	94901:005:0285
Mutiku tn 6	94901:005:0290
Mutiku tn 4	94901:005:0288
Mutiku tn 2	94901:005:0286
Haaviku tee 8	94901:005:0078
Haaviku tee 6	94901:005:0077
Haaviku tee 4	94901:005:0076
Haaviku tee 7	94901:005:1430
Haaviku tee 5	94901:005:1429
Haaviku tee 2	94901:001:0246
Riia mnt 212	94901:005:0123
Kleini	94901:005:0273
Urvakase	94901:005:0393
Kleini	94901:005:0274
Söödi	94901:001:0256
Lennuvälja tee 29	28301:001:1240
Lennuvälja tee 27	28301:001:1239
Lennuvälja tee 25	94901:005:0037
Lennuvälja tee 23	94901:005:0627
Lennuvälja tee 21	94901:005:0314
Lennuvälja tee 17	94901:005:0694
Haaviku tee 2b	94901:005:0735
Lennuvälja tee 9	94901:005:0663
Lennuvälja tee 1	94901:001:0358

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Haaviku tee 2a	94901:005:0031
Lennuvälja tee 4	94901:001:0250
Veski	94901:001:0252
Vainukase	94901:005:1074
Aediku	94901:005:1599
Välja	94901:005:0121
Riia mnt 202	94901:005:0419
Lesta	94901:005:0254
Näki tee 61	94901:005:0539
Näki tee 28	94901:005:1492
Karme	94901:005:1494
Mägri tee 1	28301:001:1171
Mägri tee 4	28301:001:1167
Mägri tee 2	28301:001:1169
Mägri tee lõik 1	28301:001:1168
Mägri tee 6	28301:001:1162
Mägri tee 8	28301:001:1174
Mägri tee 3	28301:001:1165
Mägri tee 7	28301:001:1172
Mägri tee 12	28301:001:1163
Mägri tee lõik 2	28301:001:1173
Kleini	28301:001:1819
Kose tee 17	94901:005:0650
Kose tee 15	94901:005:0425
Kalevi tee 1	94901:005:0079
Olevi tee 2	94901:005:0155
Olevi tee 2a	94901:005:0152
Olevi tee 1	94901:005:0154
Kose tee 11	94901:005:0162
Kose tee 9	94901:005:0163
Kose tee 13	94901:005:0161
Kose tee 7	94901:005:0164
Anni	94901:005:0732
Vabadiku tn 6	28301:001:1261
Vabadiku tn 4	28301:001:1263
Enno	94901:005:0376

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Haage tee 1	28301:001:1769
Külitse tee 16	94901:005:1120
Siilu	94901:005:1586
Külitse tee 12	94901:005:0669
Külitse tee 10	94901:005:0664
Einari	94901:005:0499
Külitse tee 2	28301:001:1811
Kase tee 2	94901:001:0323
Külitse tee 14a	94901:005:1585
Kiigemäe tee 4	94901:005:0522
Pärna tee 1	94901:005:0516
Pärna tee 3	94901:005:0700
Pärna tee 5	94901:005:0142
Pärna tee 9	94901:005:1159
Pärna tee 7	94901:005:1158
Järveääre	94901:005:0665
Kiigemäe tee 8	94901:005:1646
Kiigemäe tee 10	94901:005:1645
Kiigemäe tee 14	94901:005:1643
Kiigemäe tee 16	94901:005:1642
Kiigemäe tee 3	94901:005:0138
Haage tee 3	94901:005:0699
Haage tee 11	94901:005:0505
Haage tee 13	94901:005:0533
Haage tee 15	94901:005:0531
Haage tee 17	94901:005:0537
Haage tee 19	94901:005:0532
Haage tee 21	94901:005:0141
Haage tee 23	94901:005:1110
Haage tee 25	94901:005:1205
Nurme vkt 10	94901:005:0625
Nurme vkt 20	94901:005:0762
Järve tee 12	94901:005:0753
Järve tee 6	94901:005:0742
Järve tee 4	94901:005:0741
Redeli	28301:001:1662

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Järve tee 3b	94901:003:0052
Järve tee 3a	94901:003:0115
Keskuse tn 2	94901:003:0066
Raja tn 3	94901:003:0113
Raja tn 5	94901:003:0063
Raja tn 7	94901:003:0060
Eha tn 2d	94901:004:0056
Eha tn 2b	94901:001:0493
Eha tn 1	94901:004:0002
Järve tee 1	94901:005:0384
Vainopõllu	94901:001:0267
Riia mnt 241a	28301:001:0180
Riia mnt 241	28301:001:0179
Riia mnt 243	94901:005:1428
Riia mnt 235a	28301:001:1007
Riia mnt 235	28301:001:1008
Riia mnt 233	28301:001:1009
Teeserva	94901:005:1081
Metspõllu	94901:005:1080
Nurga	94901:005:0578
Marta	94901:005:1705
Saeraami	94901:005:1704
Paula	94901:005:1746
Rei	94901:005:1433
Riia mnt 231	94901:005:0252
Külitse tee 22	94901:005:0692
Külitse tee 20	94901:005:0768
Külitse tee 14	94901:005:1584
Viilu	94901:005:0418
Külitse tee 6	94901:005:0540
Perta	94901:005:1707

Nõgiaru külas asuvad kinnisasjad (Nõo vald)

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Kulli	52801:001:0414
Tatra maardla 2	52801:001:1323
Valgeristi	52801:001:1319
Tammeoru	52801:001:0012
Lehe	52801:001:0011
Oru	52801:001:0447
Koseveski	52801:001:0240
Vahtramäe	52801:001:0581

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Vaarika	52801:001:0149
Eeriko	52801:001:1066
Tatra maardla 4	52801:001:0214
Valgeristi	52801:001:0005
Piiri	52801:001:0337
Nuki	52801:001:0053
Koobamäe	52801:001:0035
Anu	52801:001:0458

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Metsa-Voodla	52801:001:0430
Maanuse	52801:001:0183
Maanuse	52801:001:0622
Metsäääre	52801:001:0621
Paju tee 6	52801:001:0104
Paju tee 5	52801:001:0103
Paju tee 3	52801:001:0101
Paju tee 1	52801:001:0099

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Paju tee 4	52801:001:0102
Miki	52801:001:0002
Krassi	52801:001:0437
Kitsemäe	52801:001:0345
Kasesalu	52801:001:0110
Tammeotsa	52801:001:0109
Mariksoo puidutööstus	52801:001:0091
Mariksoo	52801:001:0087

Järiste külas asuvad kinnisasjad (Nõo vald)

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Ristiku	52801:001:0417
Lalli	52801:001:0023
Raudteemaja	52801:011:0025
Elva metskond 272	52801:001:0015
Teeveere	52801:001:1336
Teeperve	52801:001:0147

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Ületee	52801:001:0179
Joosti	52801:001:0178
Nurga	52801:001:0009
Edu	52801:001:0124
Päeva	52801:001:0123
Ülesõidu	52801:001:0001

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Valgeristi	52801:001:1342
Kruusamäe	52801:001:0117
Kruusaniidu	52801:001:0167
Kruusaoru	52801:001:0166
Tosso	52801:001:0577
Rästa	52801:001:0038

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Tigase	52801:001:0334
Piiri	52801:001:0443
Rajala	52801:001:0327
Terkari	52801:001:0094

Nõo alevikus asuvad kinnisasjad (Nõo vald)

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Krassi	52801:010:0363
Koobamäe	52801:010:0365
Nõgiaru tn 16	52801:010:0145
Nõgiaru tn 10	52801:010:0466
Nõgiaru tn 14	52801:010:0267
Nõgiaru tn 12	52801:010:0072
Nõgiaru tn 12a	52801:010:0073
Nõgiaru tn 1	52801:010:0385

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Raudtee tn 2	52801:010:0010
Raudtee tn 10	52801:010:0216
Valga mnt 4	52801:009:0486
Valga mnt 8	52801:009:0441
Meeri tn 24	52801:010:0016
Meeri tn 22	52801:010:0421
Kiriku tn 7	52801:001:1316
Paju tn 1	52801:001:0170

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Pihlaka tn 8	52801:010:0364
Pihlaka tn 7	52801:010:0156
Pihlaka tn 5	52801:010:0446
Pihlaka tn 3	52801:010:0039
Pihlaka tn 1	52801:010:0150
Tamme tn 8	52801:010:0248
Tamme tn 6	52801:010:0069
Tamme tn 4	52801:010:0250

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Tamme tn 2	52801:010:0249
Tamme tn 7	52801:010:0271
Tamme tn 5	52801:010:0272
Tamme tn 3	52801:010:0382
Tamme tn 1	52801:010:0383

Meeri külas asuvad kinnisasjad (Nõo vald)

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Nigola	52801:001:0037
Kilgi	52801:001:0121
Karu	52801:001:0397
Nigola	52801:009:0557
Reinu	52801:009:0715
Saaresalu	52801:009:0021
Saaresalu	52801:009:0022
Kruusamäe	52801:009:0130