



TRANSPORDIAMET

Priit Altpere
Ratsionaal OÜ
priit.altpere@gmail.com
Lehe tee 8
76901, Tabasalu alevik, Harku vald
Harjumaa

Teie 29.12.2023

Meie 02.02.2024 nr 8-5/24/24496-14

**Vastuskiri põhimaantee 3 Jõhvi–Tartu–
Valga km 138,4–152,0 asuva Tartu–Nõo
lõigu eelprojekti KMH aruande avaliku
väljapaneku ajal esitatud ettepanekutele ja
vastuväidetele**

Esitasite 29.12.2023 kirjaga põhimaantee 3 (E264) Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4-152,0 asuva Tartu–Nõo lõigu eelprojektiga kavandatavate tegevuste keskkonnamõju hindamise (KMH) aruande avaliku väljapaneku käigus ettepanekud ja vastuväited KMH aruandele.

Alljärgnevalt anname vastused ja selgitused Teie ettepanekutele ja vastuväidetele:

1. KMH alternatiivide käsitus on pandud paika KMH programmiga (KMH programm tunnistati nõuetele vastavaks Transpordiameti 29.04.2022 otsusega nr 1.1-2/22/74). Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse¹ (KeHJS) § 13 lg 1 punktist 2 tulenevalt tuleb programmis esitada kavandatava tegevuse reaalsed alternatiivsed võimalused. KMH programmi peatükis 3.4 on kirjas kriteeriumid, millest reaalsete alternatiivide määratlemisel lähtutakse:
 - alternatiiv vastab kavandatava tegevuse eesmärgile;
 - alternatiiv on vastavuses õigusaktidega;
 - alternatiiv on tehniliselt teostatav;
 - alternatiiv on majanduslikult teostatav, st võimaldab kavandatava tegevuse eesmärgi saavutamist mõistlike vahenditega;
 - alternatiiv võimaldab kavandatava tegevuse eesmärgi saavutamist mõistliku ajaga;
 - alternatiiv vastab parimale võimalikule tehnikale ja/või parimale praktikale;
 - arendaja on põhimõtteliselt valmis pakutud alternatiivi rakendama.

KMH programmiga pandi paika, et KMH-s ei käsitleta põhimaantee lõigu alternatiivseid asukohti, kuna kavandatava tegevusega maantee asukoht ei muutu, vaid jääb samaks.

Liiklussõlmede asukohad ja paigutused tulenevad kõrgema taseme planeeringutest ja projekterimismõõtmistest, seega ei saa KMH sõlmede asukohtade osas samuti alternatiivseid lahendusi välja pakkuda, sest alternatiiv peab olema tehniliselt teostatav.

Kooskõlas KMH programmiga on KMH aruandes läbivalt hinnatud kavandatava tegevuse keskkonnamõju võrdluses 0-alternatiiviga. Alternatiivseid lahendusi on analüüsitud seal, kus alternatiivid on reaalselt võimalikud ehk liiklussõlmede puhul.

KMH aruandesse lisatakse täiendavalt selgitus, et KMH-s ei käsitleta maanteelõigu alternatiivseid asukohti (ega madalama tähtsuse/klassiga tee alternatiive), kuna need ei vasta strateegilistele planeerimisdokumentidele ja projekteerimisnõuetele ning ei ole seega realistlikud alternatiivid.

2. KMH eesmärk on anda tegevusloa andjale teavet kavandatava tegevusega kaasneva olulise keskkonnamõju kohta.
Selgitame, et KMH eesmärgiks ei ole võrrelda projektlahenduse liikluskorraldust võrreldes 0-alternatiiviga, vaid võrrelda justnimelt keskkonnamõju. Keskkonnamõju on võrreldes 0-alternatiiviga (olemasolev olukord) läbivalt ka võrreldud. Kogu KMH aruandes kirjeldatud keskkonnamõju avaldubki 0-alternatiiviga võrreldes (mil kirjeldatud mõju puuduks). KMH aruande peatüki 4 „Kavandatava tegevusega eeldatavalt kaasnev keskkonnamõju“ iga alapeatüki lõpus on võrdlus 0-alternatiiviga lühidalt ka kokku võetud.
3. Kavandatava tegevuse vajalikkuse üle otsustamine ei ole KMH ülesanne. KMH käigus hinnatakse küll, kas kavandatav tegevus on kooskõlas keskkonnavaldkonna seadusandlike aktide ja strateegiliste planeerimisdokumentidega, kuid maantee ümberehitamise kavandamise vajadust ja projekteerimist reguleerivate õigusaktide kohaldamist käsitleb Transpordiamet pädeva asutusena projekteerimistingimuste andmisel.
4. KMH aruandes on liikumisvõimaluste muutuse teemat käsitletud keskkonnamõju hindamisele asjakohases täpsusastmes. KMH hinnang lähtub eeldatavalt olulisest keskkonnamõjust. Selgitame, et keskkonnamõju hindamise kontekstis hinnatakse olulise keskkonnamõjuna ohtu inimese tervisele, varale, heaolule. Sellist ohtu ja olulist keskkonnamõju käesoleva projekti puhul ette näha ei ole. Igasuguse mõju kirjeldamine liikumisvõimalustele, liikumisteedele ja liikluskorraldusele ei ole KMH roll.
Liikumisvõimaluste muutuste kavandamine ei lähtu Transpordiameti suvast. Tuleb arvestada, et põhimaantee 3 (E264) Jõhvi–Tartu–Valga on üleeuroopalisel transpordivõrgustikku TEN-T kuuluv maantee, mis kulgeb läbi Eesti ja Läti marsruudil Jõhvi–Tartu–Valga–Valka–Valmiera–Inčukalns. Majandus- ja taristuministri 25.06.2015 määruse nr 72 „Riigiteede liigid ja riigiteede nimekiri“ §1 lg 2 kohaselt ühendab põhimaantee pealinna teiste suurte linnadega, neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega. Maantee klassi määrab ära aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus. Riiklikud normdokumendid ja Tartu–Nõo lõigu olemasolev liiklussagedus ning prognoositav liiklussageduse kasv määravad ära teeprojekti koostamise vajaduse, et tagada liiklusohutust.
Täiendavalt märgime ja lisame KMH aruandesse hinnangu, et positiivset keskkonnamõju omab ka projektiga kavandatav keskkonnasõbralike liikumisviiside kättesaadavuse paranemine, nt rattatee/kergliiklustee väljaehitamine, bussipeatuste asukohtade turvalisuse tõstmine jms.
Seega võiks projekti elluviimise järgselt väheneda vajadus erasõidukitega Tartu linna sõita. Uue lahendusega paraneb liiklusohutus ja sujuvus, mis kokkuvõttes vähendab liiklemise aegasid. Paratamatult kaasneb ka osaliselt teekonna pikkuste suurenemine.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Tiit Vunk

projektijuht

planeerimise osakonna projekteerimise üksus

Tiit Vunk
59185199, Tiit.Vunk@transpordiamet.ee