

Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel

1. KOOSKÕLASTUSED

Jrk nr	Kaasatud kooskõlastaja	Kooskõlastuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud kooskõlastuse osas
1	Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet 27.05.2025 kiri nr 16-12/21-01478-018	<p>Edastasite Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile (TTJA) 28.04.2025 kirja nr 8-1/21-003/6912-1, millega soovisite TTJA kooskõlastust riigitee 2 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 168,36-176,84 asuva Kardla–Tartu lõigu ehitusloa eelnõule.</p> <p>Kardla–Tartu lõigu põhiprojekti eesmärk on riigitee 2 (E263) Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa ümberehitamine 2+2 ristlõikega maanteeks lõigul km 168,36-176,84 vastavalt Mäo–Tartu teemaplaneeringule, liiklusohutuse taseme tõstmine ja eelprojekti viimine põhiprojekti tasemele.</p> <p>TTJA kooskõlastab riigitee 2 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 168,36-176,84 asuva Kardla–Tartu lõigu ehitusloa eelnõu.</p>	<p><b>Otsus:</b> Lugeda tee ehitusloa eelnõu Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti poolt kooskõlastatuks.</p>
2	Maa-ja Ruumiamet 28.05.2025 kiri nr 6-3/25/7053-2	<p>Kaasasite 28.04.2025 kirjaga nr 8-1/21-003/6912-1 Maa- ja Ruumiameti (edaspidi MaRu) riigitee 2 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 168,36-176,84 asuva Kardla–Tartu lõigu ehitamiseks ehitusloa andmise menetlusse. Skepast &amp; Puhkim OÜ koostatud põhiprojektiga „Riigitee 2 (E263) Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa km 168,36-176,84 Kardla–Tartu lõik“ (töö nr MA18478) oli võimalik tutvuda digitaalselt aadressil: <a href="https://pilv.transpordiamet.ee/s/tcAcuf8xnZKlqDq">https://pilv.transpordiamet.ee/s/tcAcuf8xnZKlqDq</a>.</p> <p>Edastatud jooniste „Asendiplaanide“ andmete kohaselt on projektiga hõlmatud allolevad kinnisasjad, mille riigivara valitsema volitatud asutus on MaRu.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee</b> (tunnus 79301:001:1531, transpordimaa) – kinnisajale on projekteeritud ulukitara. Kinnisasi on antud põllumajanduslikule rendile Tartu Agro AS-ile kuni 22.11.2025.</li><li>• <b>2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee</b> (tunnus 79301:001:1447, transpordimaa) – kinnisasjale on projekteeritud asfaltkattega tee. Kinnisasi on antud põllumajanduslikule rendile Tartu Agro AS-ile kuni 22.11.2025.</li><li>• <b>Põhja-Rähni</b> (tunnus 79301:001:1445, maatulundusmaa) - kinnisasjale on projekteeritud mahasõit ja kruuskattega tee hooldusribale. Kinnisasi on antud põllumajanduslikule rendile Tartu Agro AS-ile kuni 22.11.2025.</li><li>• <b>22104 Rähni-Rahinge tee</b> (tunnus 79301:001:1635, transpordimaa) – kinnisasjale on projekteeritud asfaltkattega tee ja kergliiklustee. Kinnisasi on antud põllumajanduslikule rendile Tartu Agro AS-ile kuni 22.11.2025.</li><li>• <b>Ravilapõllu</b> (tunnus 79301:001:1509, maatulundusmaa)- kinnisasja edelanurka on projekteeritud mastitoad ning olemasolevate liinide demonteerimine. Kinnisasi on antud põllumajanduslikule rendile Tartu Agro AS-ile kuni 22.11.2025.</li><li>• <b>Vesiroosi tee T4</b> (tunnus 79301:001:1508, transpordimaa) – kinnisasjale on projekteeritud asfaltkattega Vesiroosi tee. Kinnisasi on antud põllumajanduslikule rendile Tartu Agro AS-ile kuni 22.11.2025.</li><li>• <b>Vesiroosi tee T5</b> (tunnus 79301:001:1507, transpordimaa) – kinnisasjale on projekteeritud asfaltkattega Vesiroosi tee. Kinnisasi on antud põllumajanduslikule rendile Tartu Agro AS-ile kuni 22.11.2025.</li><li>• <b>2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee</b> (tunnus 79301:001:1506, transpordimaa) – kinnisasjale on projekteeritud kergliiklustee. Kinnisasi on antud põllumajanduslikule rendile Tartu Agro AS-ile kuni 22.11.2025.</li><li>• <b>2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee</b> (tunnus 79301:001:1505, transpordimaa – kinnisasjale on projekteeritud asfaltkattega tee. Kinnisasi on antud põllumajanduslikule rendile Tartu Agro AS-ile kuni 22.11.2025.</li></ul> <p>MaRu nõustub riigivara valitsema volitatud asutusena põhiprojekti „Riigitee 2 (E263) Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa km 168,36-176,84 Kardla–Tartu lõik“ (töö nr MA18478) projekti alusel ehitusloa andmisega tingimuse, et arvestatakse eelpool kirjeldatuga ning järgnevaga:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Tööde teostamisel tuleb arvestada maaüksustel asuvate kitsendustega (nähtavad MaRu kitsenduste kaardirakendusest) ja vajadusel hankida vajalikud kooskõlastused.</li><li>• Tee asukoht on kooskõlastatud kõikide puudutatud asutuste ja isikutega (sh õigustatud isiku olemasolul vastava isikuga).</li><li>• Tee ehitamiseks vajalikud kinnisasjad/äralõike alad on üle antud Transpordiametile.</li></ul>	<p><b>Põhjendus:</b> <u>Maa- ja Ruumiameti (MaRu) valitsusallas olevaid kinnisasju puudutavad selgitused ja põhjendused:</u> Ehitusloa menetlusse on kaasatud kõik puudutatud asutused ja isikud, arvestades muuhulgas kitsendustega projekti alal. Arvestades projekti rahastust, ehitushanke ettevalmistamisele ja läbiviimisele ning ehitamisele kuluvat aega on võimalik kindlalt öelda, et MaRu kirjas loetletud kinnisasjadel ei pea ehitustegevusega alustama enne 22.11.2025.</p> <p><u>Geodeetilisi märke puudutavad selgitused ja põhjendused:</u> Geodeetiline märk Kardla 22 (GPA ID 292819) jääb projekti kohaselt ehitustöödest ca 5m kaugusele ning on nähtud ette säilitada. Geodeetiline märk Kardla-1 (GPA ID 19722) on projektiga nähtud ette likvideerida, kuna jääb likvideeritava tee muldkehasse. Geodeetiline märk 1040 (GPA ID 19753) on projektiga nähtud ette likvideerida, kuna jääb uue 2+2 maantee sõidutee alla. Selle säilitamine pole võimalik. Geodeetiline märk 3059 (GPA ID 19308) on projektiga nähtud ette likvideerida, kuna jääb uue 2+2 maantee peenra alla. Selle säilitamine pole võimalik. Kohaliku võrgu geodeetiline märk 6866 (GPA ID 19927) on projektiga nähtud ette likvideerida, kuna ümber ehitatav tee läheb selles kohas süvendisse ja märgi vahetusse lähedusse on projekteeritud sademeveekanalisatsiooni rajamine. Kohaliku võrgu geodeetiline märk 2362 (GPA ID 19818) on projektiga nähtud ette likvideerida, kuna jääb kaevatava süvendi nõlva asukohta. Kohaliku võrgu geodeetiline märk 2 (GPA ID 19779) jääb projekti kohaselt ehitustöödest ca 13m kaugusele ning on nähtud ette säilitada.</p>

	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tööde käigus ei kahjustata käesolevas kirjas nimetatud maaüksuseid ning pärast tööde teostamist taastatakse maaüksusel heakord.</li><li>• MaRu-le ei kaasne maaüksustel teostatavate töödega seoses rahalisi ega muid kohustusi.</li><li>• Juhul, kui tehnovõrgud jäävad väljaspoole ärälõike ala, tuleb tehnovõrgu või rajatise rajamiseks, omamiseks, valdamiseks ja kõikide nimetatud tegevustega seonduvate tööde teostamiseks lahendatakse maakasutusõigus. Maakasutusõiguse küsimus lahendatakse eraldiseisva menetlusega tingimusel, et trassi rajamine kavandatud asukohta on õiguslikult lubatud. MaRu taotluse vormid on kättesaadavad MaRu koduleheküljelt <a href="https://maaruum.ee/riigimaa-tehingud-ja-maakorraldus/riigimaa-korraldus-ja-toimingud/servituudid-ja-ajutised-kasutused">https://maaruum.ee/riigimaa-tehingud-ja-maakorraldus/riigimaa-korraldus-ja-toimingud/servituudid-ja-ajutised-kasutused</a>. Lisainformatsiooni saamiseks palume pöörduda MaRu kasutusõiguste ja maade arvestuse büroo poole.</li></ul> <p>Projekталale jäävad geodeetilised märgid Kardla22 (GPA ID 292819; 54-753-10712; tihendusvõrk), Kardla-1 (GPA ID 19722; 54-753-713; tihendusvõrk), 1040 (GPA ID 19753; 54-754-1040; muu varasem plaaniline võrk) ja 3059 (GPA ID 19308; 54-752-3059; muu varasem plaaniline võrk). Geodeetiliste märkide kaitsevöönd on 3 m märgi keskmest.</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 lõige 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 löökmehhanismidega töötamine, pinnase tihendamine või tasandamine, transpordivahenditele ja mehhanismidele läbisõidukohtade rajamine ning künni- või mullatööde tegemine.</p> <p>Geodeetiline märk Kardla22 tuleb säilitada praeguses asukohas, tähistada ja kaitsta ehitustööde ajaks. Tagatud peab olema juurdepääs ja geodeetiliste mõõtmiste läbiviimine geodeetilisel märgil. Geodeetilised märgid Kardla-1, 1040 ja 3059 tuleb võimalusel säilitada praeguses asukohas, samuti peab olema tagatud juurdepääs ja geodeetiliste mõõtmiste läbiviimine geodeetilisel märgil. Kui tööde käigus ei ole võimalik geodeetilist märki praeguses asukohas säilitada, võib märgi kõrvaldada ja asendada ei pea. Geodeetilise märgi kõrvaldamisest palume teavitada MaRu.</p> <p>Täiendavate küsimuste tekkimisel seoses geodeetiliste märkidega palume pöörduda MaRu geodeesia ja aeromöödistamise osakonna juhataja poole (Karin Kollo, e-post <a href="mailto:karin.kollo@maaruum.ee">karin.kollo@maaruum.ee</a>).</p> <p>Projekталale jäävad kohaliku võrgu geodeetilised märgid 6866 (GPA ID 19927), 2362 (GPA ID 19818) ja 2 (GPA ID 19779), mille kaitsevöönd on 3 meetrit märgi keskmest. 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. Palume pöörduda kohaliku omavalitsuse poole geodeetiliste märkide kaitsmise, kontrollmõõtmise, teisaldamise või kõrvaldamise tingimuste osas.</p> <p>MaRu maaparanduse osakonna 21.05.2025 kooskõlastus (teenus-2512650) on kaasas lisana.</p> <p><b><u>MaRu maaparandusosakonna 21.05.2025 kooskõlastuse nr 6.2-2/20816 (teenus-2512650) sisu:</u></b> Transpordiamet esitas 28.04.2025 Maa- ja Ruumiametile kirjaga nr 8-1/21-003/6912-1 kooskõlastamiseks või arvamuse avaldamiseks riigitee 2 Tallinn-Taru-Luhamaa tee km 168,36-176,84 asuva Kardla -Tartu lõigu ehitusloa eelnõu.</p> <p>Tee ehitustööd toimuvad vastavalt Skepast&amp;Puhkim OÜ tööle nr MA18478 „Riigitee 2 (E263) Tallinn-Tartu-Luhamaa km 168,36-176,84 Kardla-Tartu lõigu põhiprojekt“.</p> <p>Kardla-Tartu lõigu põhiprojekti eesmärk on riigitee 2 (E263) Tallinn-Tartu-Luhamaa ümberehitamine 2+2 ristlõikega maanteeks lõigul km 168,36-176,84.</p> <p>Ehitatava 2+2 ristlõikega maantee piirkonda jäävate maaparandussüsteemide uuendamiseks, lähtudes maaparandusseaduse § 52, on koostatud eraldi maaparandusliku osa projekt (Inseneribüroo Urmas Nugin OÜ töö nr 2024012; Kardla-Tartu lõigu põhiprojekti kaust 3.4).</p> <p>Põllumajandus- ja Toiduamet vaatas Inseneribüroo Urmas Nugin OÜ taotluse alusel maaparandusliku osa projekti üle ning nõustus projektlahendusega (Põllumajandus- ja Toiduameti 01.07.2024 kiri nr 6.2-2/28181; teenus nr 2419627).</p>	<p><u>Maaparandussüsteemidega seotud selgitused ja põhjendused:</u> Jänese ja Rahinge maaparandusühistu ning AS Tartu Agro on kaasatud ehitusloa menetlusse. Ehitusseadustiku (EhS) lisa 2 kohaselt avalikult kasutatavale teedele kasutusluba ega -teatist ei anta.</p> <p><b><u>Otsus:</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Ehitustöödega MaRu 28.05.2025 kirjas nr 6-3/25/7053-2 loetletud kinnisasjadel mitte alustada enne 22.11.2025. Tööde teostamisel nimetatud kinnisasjadel tuleb arvestada kirjas välja toodud tingimustega.</li><li>2. Geodeetiline märk Kardla 22 (GPA ID 292819) tuleb säilitada praeguses asukohas ning tähistada ja kaitsta ehitustööde ajaks. Tagada märgile ehitustööde ajal juurdepääs geodeetiliste mõõtmiste eesmärgil.</li><li>3. Kaaluda geodeetilise märgi Kardla-1 (GPA ID 19722) säilitamist. Tagada märgile ehitustööde ajal juurdepääs geodeetiliste mõõtmiste eesmärgil. Juhul kui säilitamine pole võimalik, siis teavitada sellest Maa- ja Ruumiametit. Märki asendada ei pea.</li><li>4. Geodeetiline märk 1040 (GPA ID 19753) likvideerida. Teavitada märgi likvideerimisest Maa- ja Ruumiametit. Märki asendada ei pea.</li><li>5. Geodeetiline märk 3059 (GPA ID 19308) likvideerida. Teavitada märgi likvideerimisest Maa- ja Ruumiametit. Märki asendada ei pea.</li><li>6. Enne tööde teostamist kohaliku võrgu geodeetiliste märkide läheduses pöörduda kohaliku omavalitsuse poole nende kaitsmise, kontrollmõõtmise, teisaldamise või kõrvaldamise tingimuste osas.</li><li>7. Esitada Maa- ja Ruumiametile ehitatud teelõigu ning uuendatud maaparandussüsteemide teostusmõõdistused.</li><li>8. Juhul kui ehitamise hetkel kehtiva Ehitusseadustiku kohaselt on vajalik kasutusloa või -teatise andmine, tuleb see eelnevalt kooskõlastada Maa- ja Ruumiametiga.</li><li>9. Maaparandushoiukulude määramisega seotud info võtta teadmiseks.</li><li>10. Lugeda tee ehitusloa eelnõu Maa- ja Ruumiameti poolt kooskõlastatuks.</li></ol>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>Alates 01.01.2025 täidab Põllumajandus- ja Toiduameti asemel maaparanduse ja maakasutuse valdkonna ülesandeid Maa- ja Ruumiamet.</p> <p>Ehitatava 2+2 ristlõikega maantee sademevee juhtimise lahendus on esitatud Kardla-Tartu lõigu põhiprojekti kaustas 3.1 „Teed“.</p> <p>Maa- ja Ruumiamet juhib tähelepanu, et maaparandusseaduse § 53 lõige 1 kohaselt on ehitatava tee maalt teekraavidega koondatav ning maaparandussüsteemi eesvooludesse või kuivenduskraavidesse juhitud vesi lisavesi.</p> <p>Ehitatavalt Kardla-Tartu lõigult juhitakse lisavett maaparandussüsteemi eesvooludesse, millede ühishoidu korraldavad Jänese Maaparandusühistu ning Rahinge Maaparandusühistu.</p> <p>Maaparandusseaduse § 53 lõige 9 kohaselt osaleb maaparandussüsteemi lisavett juhtiv isik maaparandussüsteemi maaparandushoiukulude katmisel.</p> <p>Lähtudes maaparandusseaduse § 50 lõikest 5 ja 7, § 48 lõikest 3 ja 10, § 53 lõikest 4 ning eelpoolkirjeldatud arvesse võttes kooskõlastab Maa- ja Ruumiameti maaparanduse osakond riigitee 2 (E263) Tallinn-Taru-Luhamaa tee km 168,36-176,84 asuva Kardla -Tartu lõigu ehitusloa eelnõu alljärgnevatel tingimustel:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Riigitee 2 (E263) Tallinn-Taru-Luhamaa tee km 168,36-176,84 asuva Kardla -Tartu lõigu kasutusloa eelnõu kooskõlastada Maa- ja Ruumiametiga.</li> <li>2. Kasutusloa eelnõu kooskõlastamise taotlusega koos esitada Maa- ja Ruumiametile ehitatud teelõigu ning uuendatud maaparandussüsteemide teostusmõõdistused. Esitatud teostusmõõdistuste alusel täpsustab Maa- ja Ruumiamet ehitatud teelõiguga piirnevate maaparandussüsteemide reguleeriva võrgu pindalad ja eesvoolude pikkused ning teeb maaparandussüsteemide registrisse parandused.</li> <li>3. Peale ehitatavale teelõigule kasutusloa väljastamist, maaparandusühistutelt vastavasisulise taotluse saamist ning lähtuvalt maaparandusseaduse § 53 lõikest 9 ja 10 määrab Maa- ja Ruumiamet maaparandussüsteemi lisavett juhtiva isiku (Transpordiamet) maaparandushoiukulude suuruse.</li> </ol>	
3	AS Eesti Raudtee 02.06.2025 kiri nr 13-8/128- 12	<p>Aktsiaselts Eesti Raudtee ei kooskõlasta ehitusloa andmist põhiprojektile töö nr MA18478 „Riigitee 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 168,36-176,84 Kardla-Tartu lõik. Tähtvere raudteeviadukt ja Vorbuse raudteeviadukt“ (Skepast &amp; Puhkim OÜ) järgmistel põhjustel:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kommunikatsioonide lahendus põhiprojektis puudub. Kui see kavatakse esitada eraldi projektina tuleb ka vastav sisuline märgete teha seletuskirjas. Ilma kommunikatsioonide projektita raudteemaal ehitustööde alustamiseks aktsiaselts Eesti Raudtee luba ei anna.</li> <li>2. Põhiprojekt peab sisaldama isikliku kasutusõiguse (IKÕ) alade jooniseid raudteemaa ulatuses (arvestades seniseid kinnistute piire). IKÕ joonised koostada (.pdf ja .dwg formaadis) iga erineva kasutusotstarbega rajatise kohta eraldi vastavalt kooskõlastatud projektlahendusele.</li> <li>3. Täitmata on 29.11.2023 Töökoosoleku protokoll (vt lisa 1) tingimused: <ol style="list-style-type: none"> <li>3.1. Hooldusjuurdepääsud: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Projekteerida hooldusteede juurdepääsuteede pöördaraadiused sellised, mis võimaldavad Eesti Vabariigis lubatud maksimaalse pikkusega veoautode liikumist (s.h. Tähtvere viadukti piirkond ja tagasipöördekohad hooldusteede katkestuskohtades);</li> <li>• Vorbuse viadukti ja Vorbuse raudteeülesõidukoha vahelisel raudteelõigul (kuni Tiksojani) puuduvad juurdepääsuteed raudteemaale;</li> <li>• projekteerida veoautodele ümberpööramise võimalused Vorbuse viaduktiga katkestatavatele hooldusteedele.</li> </ul> </li> <li>3.2. Kui hooldusteele juurdepääs kavandatakse mööda kergliiklusteed, tuleb kergliiklustee konstruktsioon projekteerida Eesti Vabariigis lubatud veoautode koormustele vastavaks ning lisada projekti liikluskorralduse skeem, milles kajastub veoautode lubatud liikumine kergliiklusteel.</li> </ol> </li> <li>4. Korrigeeritud projekt esitada aktsiaseltsile Eesti Raudtee kooskõlastamiseks .pdf ja .dwg formaadis e-posti aadressile <a href="mailto:infra@evr.ee">infra@evr.ee</a>.</li> </ol>	<p><b>Põhjendus:</b> (AS Eesti Raudtee kirjas toodud punktide kaupa)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kommunikatsioonide lahendust on kirjeldatud mõlemas rajatise põhiprojekti seletuskirjas peatükis 6. Projektid on koostatud kahele raudteeviaduktile: <ul style="list-style-type: none"> <li>• TS12 Vorbuse raudteeviadukt</li> <li>• TS14 Tähtvere raudteeviadukt</li> </ul> Rajatiste põhiprojektid asuvad kaustas 3.2_RAJATISED</li> <li>2. IKÕ alade joonised on nii PDF kui DWG formaadis olemas rajatiste projektide koosseisus.</li> <li>3.1. (punkt 1) Hooldusteed on kavandatud võttes arvesse 12m pikkuste veokite Volvo FMX ja Renault HD007 manööverdumist, vastavalt 29.11.2023 AS Eesti Raudtee kontoris toimunud koosolekul saadud infole. Projekteerija on täiendavalt need juurdepääsude pöördaraadiused šabloonidega üle kontrollinud ja kinnitanud nende sobivust.</li> <li>3.1. (punkt 2) Projektis on arvestatud, et Vorbuse viadukti ja Vorbuse raudteeülesõidukoha vahelisel raudteelõigul asuvad juurdepääsud raudteemaale Vorbuse raudteeülesõidukoha juures ning lisaks raudteemaa läänepoolsele küljele kohalikult teelt nr 7930620 Muide tee.</li> </ol>

	<p><b>** Kirjale on lisatud AS Eesti Raudtee 09.02.2024 kirjaga nr 13-8/128-3 antud tehnilised tingimused projekti koostamiseks.</b></p>	<p><b>3.1. (punkt 3)</b> Hooldusteed on katkestatud Vorbuse viadukti juures, kus süvendisse projekteeritud Tartu põhjapoolne ümbersõit lõikab hooldusteed läbi. Muudes asukohtades hooldusteede katkestusi pole kavandatud. Transpordiamet nõustub, et projektis on nendele tupikuks muudetavatele hooldusteedele tagasipöördekohad lahendamata. Transpordiamet peab mõistlikuks lahendada see küsimus tee ehitusloa kõrvaltingimusega.</p> <p><b>3.2.</b> Hooldustee juurdepääs raudteemaale on kavandatud kergliiklustee kaudu vaid Ravila tn 77 kinnistu (79502:001:0006) juures 145m pikkusel lõigul, sest sõidutee ja sellega külgneva jalgratta- ja jalgte projekteeeritud kõrgusarvud erinevad raudteemaale juurdepääsu kohas ligikaudu 1,2m võrra. Jalgratta- ja jalgte asub kõrgemal, sest see ei vaja raudtee viadukti all nii kõrget gabariiti kui sõidutee, ning jalakäijate ja jalgratturite kasutusmugavuse eesmärgil on see kavandatud sõiduteest kõrgemale – et pikikalded viadukti juures oleksid laugemad. Jalgratta- ja jalgte konstruktsiooni projekteerimisel on arvestatud, et kui see on piisav tee enda hooldemasinate liikumises, siis on see ka sobiv raudtee hooldussõidukile. Lisaks on võimalus kasutada ära olemasolevat Tiksoja raudteeülesõidukohta ning muuta see vaid hooldusmasinale ületatavaks. Sellisel juhul kaoks vajadus kasutada raudteemaale juurdepääsemiseks jalgratta- ja jalgteed.</p> <p><b>4.</b> AS Eesti Raudtee on raudteeviaduktide põhiprojektidele andnud kooskõlastuse 05.11.2024 kirjaga nr 13-8/128-7. Raudteeviaduktide põhiprojektid sisaldavad ka viaduktide piirkonda projekteeritud teede osa. Seega võib lugeda, et projektid on aktsiaseltsile Eesti Raudtee sobivad ning kui tee ehitusloa menetluse käigus tekkinud küsimused saavad selgituse või lahenduse, siis võib lugeda tee ehitusloa AS Eesti Raudtee poolt kooskõlastatuks.</p> <p><b><u>Otsus:</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Lisada tee ehitusloa eelnõule kõrvaltingimus: Ehitada Vorbuse viadukti juurde raudtee hooldusteedele tagasipöördekohad, mis võimaldavad raudtee hooldusmasinate ümberpöörämist. Samuti rajada süvendi servadesse ohutuse tagamise lahendused (näiteks pinnasevallid).</li><li>2. Kaaluda ehitamise käigus Ravila tn 77 kinnistu (79502:001:0006) juures asuva jalgratta- ja jalgte lõigu katendi tugevdamist, mis on mõeldud raudteehooldusmasinate kasutamiseks raudteemaale liikumisel. Koostöös aktsiaseltsiga Eesti Raudtee kaaluda alternatiivseid juurdepääsuvõimalusi.</li><li>3. Lugeda tee ehitusloa eelnõu AS Eesti Raudtee poolt kooskõlastatuks.</li></ol>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



2. ARVAMUSED  
2.1.Puudutatud asutused ja isikud

Jrk nr	Arvamuse esitaja	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Tartu Linnavalitsus 19.05.2025 kiri nr 21.3-1.2/06722	<p>Transpordiamet algatas ehitusloa andmise menetluse riigitee 2 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 168,36-176,84 asuva Kardla–Tartu lõigu ehitamiseks. Tee ehitustööde aeg on teadmata ja sõltub riigi rahastusotsustest. Tee ehitustööd on kavandatud vastavalt Skepast&amp;Puhkim OÜ tööle nr MA18478 "Riigitee 2 (E263) Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa km 168,36-176,84 Kardla–Tartu lõigu põhiprojekt".</p> <p>Ehitusseadustiku § 42 lg 7 alusel esitame alljärgnevad ettepanekud ehitusloa eelnõu kohta.</p> <p><b>1. Muide tee ühenduse lahendamata olukord ja puudulik juurdepääs Muide talule (83101:003:0045):</b></p> <p>AS Tartu Agro ja endine Tähtvere Vallavalitsus sõlmisid 3. jaanuaril 2006 eratee avaliku kasutamise lepingu nr 10-2.6/016, mille kohaselt on AS Tartu Agro andnud avalikuks kasutamiseks talle kuuluva Vorbuse–Muide tee teelõigu Tiigi katastriüksusel (katastritunnus 83101:003:0535). Lepingu punktis 2.3 on sätestatud, et teelõik on vaba kasutamiseks kõikidele transpordiliikidele ööpäevaringselt.</p> <p>Tähtvere Vallavolikogu 20. jaanuari 2006 määruse nr 3 alusel on nimetatud tee määratud avalikuks kasutamiseks ning kantud kohalike teede nimekirja. Tiigi katastriüksuse uus aadress on Tiigi ring 1 // 3, Vorbuse küla, Tartu linn.</p> <p>Linnavalitsus pidas algselt võimalikuks Transpordiameti lahendust suunata Tartu põhjapoolne ümbersõit läbi Muide tee, arvestades, et juurdepääs Muide teele ja seda ümbritsevatele kinnistutele (sh Muide talu) oleks olnud tagatud just nimetatud avalikuks kasutamiseks määratud eratee kaudu.</p> <p>Aprilli alguses pöördus AS Tartu Agro linnavalitsuse poole sooviga kehtestada läbisõidu piirang avalikul teel, mis viib Vorbuse farmi eesmärgiga tõkestada taudide levik, kuna hetkel on suu- ja sõrataudi leviku erakordselt suur oht. Linnavalitsus lubas märgid paigaldada. Loa andmisel arvestati asjaolu, et Muide teele on juurdepääs Tartu-Tiksoja teelt.</p> <p>Samuti esitas AS Tartu Agro linnavalitsusele ettepaneku muuta lepingut nr 10-2.6/016 ja lõpetada lepingu punktis 2.1.2 nimetatud eratee avalik kasutamine, kuna tegemist on aktiivse loomakasvatusefarmiga ning kõnealune teelõik asub farmi lähiümbruses, kus on oluline tagada loomade kaitse ja farmi bioturvalisus. Lepingu nr 10-2.6/016 muutmisel kustutatakse nimetatud eratee lõik teeregistrist.</p> <p>Kuna Transpordiamet arvestas Tartu põhjapoolse ümbersõidu projekteerimisel sellega, et Muide teel on Tiigi ring 1 // 3 kinnistul asuva avalikuks kasutamiseks määratud eratee kaudu ühendus Mõisa teega, siis seoses selle ühenduse kadumisega tuleb Transpordiametil leida lahendus Muide tee ühendamiseks muu avalikult kasutatava teega</p> <p><b>2. Realiseerida Rahinge liiklussõlme lahendus vastavalt eelprojekti joonistele:</b></p> <p>Põhiprojekti lahenduse kohaselt kaob Rahinge liiklussõlm, mis ei võimalda Tiksoja piirkonna ettevõtetel (sh AS Tiksoja Puidugrupp, Hanso MK OÜ, Monovara OÜ, FTS KV OÜ, Cesana Grupp OÜ) enam ohutut ja otstarbekat juurdepääsu riigiteele nr 2.</p>	<p><b>Põhjendus:</b> (Tartu Linnavalitsuse kirjas toodud punktide kaupa)</p> <p><b>1. Tulenevalt muutunud asjaoludest on Transpordiamet seisukohal, et Tartu põhjapoolse ümbersõiduga katkestatavale Muide teele (kohalik tee nr 7930620) tuleb tagada alternatiivne alaline juurdepääs.</b></p> <p>Transpordiamet kaalus järgmisi võimalusi:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Muide tee jääb avatuks ning kavandatakse ristmik otse Tartu põhjapoolsele ümbersõidule.</u></li></ul> <p>Nimetatud alternatiivi on keeruline teostada ning see on vastuolus tee projekteerimise normidega (kliimaministri 17.11.2023 määrus nr 71). Muide tee ja Tartu põhjapoolse ümbersõidu ristumiskohas rajatakse Tartu põhjapoolne ümbersõit süvendisse – ligikaudu 4,2m sügavusele võrreldes Muide tee pinnaga – et oleks võimalik ristumine raudteega kavandada eritasapinnas. Selleks, et sinna oleks võimalik ristmik rajada, tuleks küllaltki pikas ulatuses viia süvendisse ka Muide tee ja rajada selleks laiad süvendi nõlvad. Selle rajamise maavajadusega pole projektis arvestatud.</p> <p>Tee projekteerimise normide kohaselt on aga sellesse asukohta ristmiku rajamine keelatud võttes aluseks normi §23 lõike 1 ja lisa 1 tabeli 17. Projekteeritud Tiksoja liiklussõlm asub Muide tee ristumiskohast 530 m kaugusel, ning Vorbuse liiklussõlm 20 m kaugusel. Normidega nõutav minimaalne vahekaugus on prognoositud liiklusedust ja tee funktsiooni silmas pidades 500m. Tiksoja ja Vorbuse liiklussõlmede vahelisele lõigule pole ristmiku rajamine normide kohaselt võimalik.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Juurdepääsu rajamine Tartu põhjapoolse ümbersõiduga paralleelse kogujatee kaudu kuni Hausi kinnistu (83101:003:0528) mahasõiduni.</u></li></ul> <p>Projektis on kavandatud Hausi kinnistu ja Sepasalu kinnistu (79301:001:1450) vahelisele lõigule 5m laiune maanteega paralleelne tee, mis on ühiskasutuses mootorsõidukitele ning jalakäijatele ja jalgratturitele. Projekteerimise käigus kaaluti ka eraldi teede rajamist, kuid selleks puudus füüsiline ruum Hausi kinnistu juures. Eraldi teede rajamine põhjustanuks Hausi kinnistul paikeva aia ja valgustite ümbertõstmise ja kinnistul paikneva laoplatši suuruse vähendamise, mis avaldaks otseselt mõju manööverdamisruumile kinnistul. Kuna nimetatud ühiskasutusega juurdepääsutee on mootorsõidukite jaoks tupik ning see annab juurdepääsu vaid kahele kinnistule, osutus ühiskasutusega lahendus liiklusohutuse seisukohast sobivaks.</p> <p>Nimetatud ühiskasutusega teed pikendades (ca 235m võrra) Muide teeni muutuks see ühiskasutusega tee läbivaks ning sinna lisanduks liiklust juurde (sh põllumajandustehnikat). Arvestades, et see lõik on osa jalgratta- ja jalgteest, kus liiklevad peamiselt jalakäijad ja jalgratturid, ei ole liiklusohutuse kaalutlustel mõeldav lubada sellele lõigule läbivat mootorsõidukite liiklust.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Alternatiivse juurdepääsu rajamine Tiigi ring 1 // 3 kinnistu (83101:003:0535) laudakompleksidest mööda.</u></li></ul> <p>Alternatiivseks juurdepääsuks on võimalik rajada raudteemaa (83101:003:0033) ja Mõisapõllu kinnistu (79301:001:0319) piiri lähedale uus tee pikkusega ca 600m, ühendades omavahel Muide tee ja Vorbuse–Kardla tee. Mõlemad maad on riigimaad ning eelistatult võiks tee kulgeda Mõisapõllu kinnistul selliselt, et raudteemaa servas kasvavad puud säilivad.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Muide tee koridoris viadukti kavandamine üle Tartu põhjapoolse ümbersõidu.</u></li></ul>

	<p>Liiklussõlme kaotamise tulemusel suureneb kogujatee liikluskoormus, sest piirkonna tööstuspargi ettevõtted, kus on valdavalt rasketehnika, peavad kasutama rohkem kui 4 km kogujateed. Projekteeritud kogujatee konstruktsioon (Rahinge ja Kardla sõlme vahel) ei ole ette nähtud raskeliikluse korraldamiseks, nagu on näha jooniselt TL-01_1-101 ja TL-01_1-102, kus on märgitud tingmargis konstruktsioonina KATE 9-KT500 KT-03 Evaj 180. Väide projektis, et nimetatud tee tuleb raskeliikluse osakaal väiksem kui 10 % ei ole asjakohane. Vastavat konstruktsiooni seletuskirjas (punkt 4.8.1) ei kirjeldata KATE 9-KT500 konstruktsiooni, kuid võib eeldada, et see vastab konstruktsiooni kirjeldusele kuni 500 autod ööpäevas raskeliikluse osakaal väiksem kui 10%.</p> <p>Oleme arvamusel, et olete valesti hinnanud Rahinge liiklussõlme tähtsust Tartu linna ja piirkonna arengule. Meie seisukoht on järgmine: Rahinge liiklussõlm tuleb realiseerida vastavalt eelprojekti joonistele ja väljastatud projekteerimistingimustele.</p> <p><b>3. Lahendada jalakäijate ja jalgrattaga liikujate liikumisvõimalused riigitee ääres vastavalt Tartu linna üldplaneeringu punktidele 19.1.24. ja 19.2.1.</b></p> <p>Projektis kogujatele suunatud liiklus ohustab jalakäijaid ja jalgrattureid, sest Rahinge riste ja Kardla liiklussõlme vahelisel lõigul puuduvad ohutud eraldiseisvad kergliiklusteed. Eelprojekti kohaselt pidi kogu liiklus olema ühendatud Rahinge liiklussõlmega, mille kaudu taganuks kergliiklejatele ohutu liikumine.</p> <p>Käesolev põhiprojekt asendab Rahinge liiklussõlme ristega, mis suurendab oluliselt kergliiklejate ohustatust. Meie hinnangul tuleb Kardla liiklussõlmeni rajada kergliiklusteed, sest see on ainus ühendustee Tartu linnaga ning piirkond on tugeva arenduspotentsiaaliga.</p> <p>Tartu linna üldplaneeringu p 19.1.24. on määratud, et: "<a href="#">Maanteede ümberehitamisest tuleb rajada maanteest eraldiseisev (haljasribaga eraldatud) jalakäijate ja jalgrattaga liiklejate tee koos ohutute teeületuskohtadega.</a>" ja 19.2.1. on määratud, et: "<a href="#">Väljaspool asulat tuleb vähemalt ühele poole teed rajada teest haljasribaga eraldatud jalakäijate ja jalgrattaga liiklejate tee koos teeületuskohtadega.</a>".</p> <p>Jalgratta- aja jalgteede võrgustik peab olema katkematu Kärevere möödasõidu ja põhjapoolse ümbersõidu vahelisel alal.</p> <p>Kordame ka oma varasemates kirjades (30. august 2022 ja 23. november 2021) esitatud nõudeid:</p> <p>Kärevere silla ja Tiksoja sõlme vahelisel lõigul tuleb kavandada kergliiklusteed. Projekteeritud kogujateed täidavad ühtlasi ka teehooldustööde tugiteede funktsiooni, mis ei sobi kergliikluse korraldamiseks. Olemasolevad metsateed ei vasta nõutud hooldustasemele ega sobi kergliiklusteedeks.</p> <p><b>4. Lisaks juhime teie tähelepanu riigitähtsusega dokumendile, kus on ette nähtud jalgratta ja jalgte rajamine riigimaantee koridori:</b></p> <p>Riigi põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa olemasoleva tee vastavusse viimiseks I klassi maanteele esitatavatele nõuetele, koostati Järvamaa, Jõgevamaa ja Tartumaa maakonnaplaneeringuid täpsustav teemaplaneering "<a href="#">Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn- TartuVõru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0 -183,0</a>".</p> <p>Teemaplaneeringu <a href="#">seletuskirja</a> punkt 2.13 (seletuskirja lk 60) käsitleb Tähtvere valla lõiku 172. – 183. kilomeetril.</p>	<p>Tehniliselt on seda lahendust küllaltki lihtne teostada, sest nimetatud kohas on Tartu põhjapoolne ümbersõit ligikaudu 4,2 sügavuses süvendis. Probleemiks on viadukti maksumus, mis hinnanguliselt võib osutada vähemalt 3 korda kallimaks võrreldes teiste alternatiividega. Arvestades, et see on vajalik juurdepääsuks vaid üksikutele taludele, ei ole nii suured kulud otstarbekad, kui on olemas teistsugune ja soodsam lahendus.</p> <p><b>2. Eelprojektiga kavandatud projektlahendust on muudetud, kuna teemaplaneeringus näidatud Rahinge liiklussõlm ei asu Tiksoja liiklussõlmest normidekohasel kaugusel ning sellisele lahendusele viitamise kavandamine osutub liiklejale keeruliseks, mis avaldab negatiivset mõju liiklusohutusele.</b> Kardla–Tartu lõigu põhiprojektiga on juurdepääs põhimaantee külgnevatele aladele kavandatud Tallinna poolt Kardla liiklussõlme ja maantee paralleelse kogujatee kaudu, Võru poolt riigitee 22104 Rähni–Rahinge tee ja alternatiivselt ka raudtee kõrvale rajatava Vorbuse liiklussõlme kaudu ning Tartu poolt F.R.Kreutzwaldi tänavalt otse läbi eritasandis raudteeülesõidu. Lisaks pakub täiendavaid liikumisvõimalusi perspektiivne Ravila tn pikendus.</p> <p>Kõnealust muudatust on tutvustatud Tartu Linnavalitsuse esindajatele 19.09.2023 toimunud projekti koosolekul ning selgitatud selle vajadust. Koosoleku protokollist nähtub, et Tartu Linnavalitsuse esindajad sellises projekti muudatuses probleemi ei näinud. Projekteeritud lahendust tutvustas Transpordiamet koostöös Tartu Linnavalitsusega projektiga seotud osapooltele 31.oktoobril 2024 Tartu raekoja saalis.</p> <p><b>Juurdepääsud Tiksoja piirkonna ettevõtetele on ohutud ja otstarbekad.</b> Nad on võrreldes põhimaantee aeglasema projektkiirusega ning ei põhjusta teekondade märkimisväärsed pikenemisi.</p> <p>Nimetatud muudatus oli võimalik ellu viia tulenevalt Tartu põhjapoolse ümbersõidu lahenduse muudatusest, millega kavandati ühe eritasandilise raudteeristumise asemel kaks eritasandis raudteeristumist. See võimaldab Ravila tn tööstuspargiga seotud liiklusel kasutada kogujatee asemel juurdepääsuks Vorbuse liiklussõlme ning pääseda otse põhimaanteele – mis ajakulu arvestades on ilmselt otstarbekam valik kui kogujateed kasutades.</p> <p>Projekteeritud lahendusele on koostatud ka liiklusuuring (IB Stratum 2023 töö nr T078-2023) liikluse modelleerimise teel, kasutades selleks kogu Tartu linna tänavavõrku. Uuringu tulemusena on leitud liiklus- ja koormussagedused kõikidel projekteeritavatel teedel. Kõnealusel kogujateel on prognoositavad liiklussagedused kuni Rahinge risten 760a/ööp ning sealt edasi kuni Kardla liiklussõlmeni 210a/ööp, koormussagedused vastavalt 288 ja 8 (Projekti seletuskiri tabel 12). Nende andmete põhjal on kavandatud mõlemale lõigule kahekihiline asfaltbetoonkate: esimesele lõigule tüüpkatend T1000, ning teisele tüüpkatend T500 (Seletuskiri tabel 21 ja sellele järgnev tekstilõik), mis erinevad teineteisest vaid 1 cm võrra alumise asfaldikihi paksuses. Transpordiamet peab põhjendatuks Kardla-Rahinge vahelisel kogujateel 1cm võrra paksema ACbase kihi paigaldamist, et maandada Tartu Linnavalitsuse poolt välja toodud riske.</p> <p><b>3. Kardla–Rahinge kogujatele prognoositud liiklussagedus on 210 a/ööp (allikas: liiklusuuring; IB Stratum 2023 töö nr T078-2023).</b> Tee projekteerimise normide ja Transpordiameti kergliiklustristu juhendi kohaselt on alla 2000 a/ööp liiklussagedusega tee sobilik kasutamiseks jalakäijatele ja jalgratturitele ilma lisameetmeid kavandamata, kui jalakäijate ja jalgratturite liiklussagedus on tagasihoidlik (juhendi kohaselt väiksem kui 20 jalakäijat/jalgratturit ööpäevas). Kardla–Rahinge lõik asub äärmiselt hajusa asustusega piirkonnas ning külgneb metsadega. Kardla ja Kärevere külad on hajaasustusega külad, elanike arvuga vastavalt 90 ja 111. Tulenevalt eeltoodust pole Kardla–Rahinge kogujatee äärde jalgratta- ja jalgteed projekteeritud ning seda seisukohta toetab ka eelprojekti</p>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>Seletuskirjas on üheselt öeldud, et "172.-180. kilomeetri ulatuses tuleb teha jalgratta- ja jalgte ühendus Tartu linna suunduva teega 40. Jalgratta- ja jalgte lahendus võib olla ka kogujatee koosseisus, kuid vastav liiklusruum tuleb tagada."</p> <p>Võimalik jalgratta- ja jalgte asukoht on näidatud ka: Planeeringu põhijoonisel nr 5: <a href="#">Altnurga-Kärevere lõik (osaliselt) Kärevere möödasõit Tähtvere valla lõik</a>.</p> <p>Kõnealuse riigimaantee ümberehitamine on kavandatud vastavalt Skepast&amp;Puhkim OÜ tööle nr MA18478 „<a href="#">Riigitee 2 (E263) Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa km 168,36-176,84 Kardla–Tartu lõigu põhiprojekt</a>“.</p> <p>Kergliiklejate ühenduste on projekteeritud Tartu linna põhjapoolse ümbersõidu ja Ravila tn suunast kuni Rahinge risten. Edasi Tallinna poole ei ole riigimaantee äärde teemaplaneeringuga nõutud jalgratta- ja jalgteed projekteeritud.</p> <p>Samuti puudub kergliiklejatel võimalus Ilmatsalu ringristmikust Tallinna poole riigimaantee ääres liigelda. Kahjuks ei olnud seda ka teemaplaneeringus näidatud. Oli ette nähtud, et Ravila tn pikenduse kaudu käib kergliiklus. See on aga jalakäijale või ratturile suur ring, kui Tallinna suunas liikuda kavandatakse.</p> <p>Arvestades asjaolu, et riigimaantee sõidutee koridoris (ka teepeenral) jalakäijad ja jalgratturid tulevikus, peale ümberehitustööde valmimist liigelda ei tohi, siis ehitusloa menetlusse kaasatud projekt ei ole terviklik ja ei arvesta kahe olulise liiklejatüübi liikumisvajadusi.</p> <p>Oleme seisukohal, et vähemalt teemaplaneeringuga määratud mahus tuleb riigimaantee ümberehitamisega rajada jalgratta- ja jalgteed.</p>	<p>koostamise käigus koostatud liiklusuuring (ERC Konsultatsiooni OÜ töö nr ERC/17/2020), mille käigus hinnati muuhulgas ka kergliikluste vajadust.</p> <p>Üldplaneeringu punktiga 19.1.24 on arvestatud selliselt, et riigitee 2 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee ümberehitamise käigus rajatakse eraldiseisev (haljasribaga eraldatud) maantee külgnev tee, mis on sobilik liiklemiseks jalakäijatele ja jalgratturitele. Üldplaneeringu punkt 19.2.1 kohaldub jalakäijate ja jalgrattaga liiklejate teede võrgustiku arendamisele. Kardla–Tartu lõigu projekti eesmärk pole jalakäijate ja jalgrattaga liiklejate teede võrgustiku arendamine.</p> <p>Juhul kui piirkonna arengupotentsiaal realiseerub, siis on projektiga jäetud võimalus jalakäijate ja jalgratturite eraldamiseks mootorsõidukitest ja ka üksteisest, ning nähtud ette laiem maavõõrandus. Projekti maade omandamisel on arvestatud, et kogujatee kõrvale oleks võimalik rajada 4m laiune jalgratta- ja jalgte, mis võimaldab ka jalakäijate ja jalgratturite omavahelist eraldamist. Selles lepiti poolte vahel kokku juba eelprojekti koostamise käigus, 25.02.2021 toimunud koosolekul, et kui kogu lõigule piki põhimaanteed jalgratta- ja jalgteid ei projekteerita, siis oleks vajalik vähemalt reserveerida teemaa, et tulevikus oleks võimalik jalgratta- ja jalgteed rajada. Selliselt on Transpordiamet ka toiminud.</p> <p>Kärevere–Kardla lõigule jalgratta- ja jalgte rajamine pole ehitusloa ese. Selle mitte kavandamine tugineb paljuski samadele argumentidele mis Kardla–Rahinge lõigul – sealjuures arvestades, et jalgsi ja jalgrattaga on võimalik liikuda mööda maantee paralleelset metsateed (Peasihi tee, nr 7930753), mis on tähistatud asjakohaste viitadega.</p> <p><b>4. Teemaplaneeringu seletuskirjas p.2.13 (lk 60) on jalgratta- ja jalgteed rajamise kohta öeldud järgmist:</b></p> <p><i>172.-180. kilomeetri ulatuses tuleb teha jalgratta- ja jalgte ühendus Tartu linna suunduva teega 40. Jalgratta- ja jalgte lahendus võib olla ka kogujatee koosseisus, kuid vastav liiklusruum tuleb tagada. Tähele panna, et teised lähimad Tartust väljuvad ning Emajõe ületavad suunad on Tartu-Jõgeva-Aravete ning Tartu-Viljandi-Kilingi-Nõmme maanteel. Jalgratta- ja jalgteed ehitamise vajadus tuleb otsustada Maanteeameti poolt tee-ehitusprojekti koostamise käigus lähtudes autode, jalgrataste ja jalakäijate eeldatavast liiklussagedusest ning autoliikluse piirkiirusest.</i></p> <p>Transpordiamet on seisukohal, et Kardla–Tartu lõigu põhiprojekti koostamisel on järgitud teemaplaneeringus seatud nõudeid. Jalgratta- ja jalgteed kavandamisel on lähtutud autode, jalgrataste ja jalakäijate eeldatavast liiklussagedusest ja autoliikluse piirkiirusest ning sellest lähtuvalt projekteeritud jalgratta- ja jalgteed.</p> <p>Transpordiametil puudub kohustus välja ehitada kõik Teemaplaneeringus näidatud ühenduste, kogujateed ning jalgratta- ja jalgteed.</p> <p>Ilmatsalu ringristmikust Tallinna poole on jalgratta ja jalgte projekteeritud kuni Hallhundi teeni, kust edasi saab liikuda läbi perspektiivse Ravila tn koridori. Tartust Tallinna suunas liikumiseks on võimalus kasutada lisaks riigiteid nr 22103 Tartu–Ilmatsalu–Rõhu tee ja 22106 Kardla–Tüki tee.</p> <p><b><u>Otsus:</u></b></p> <p><b>1. Lisada tee ehitusloa eelnõule kõrvaltingimus:</b></p> <p>Enne Muide tee (kohalik tee nr 7930620) ühenduse katkestamist Tartu–Tiksoja teele tuleb kavandada ja rajada uus tee Tapa-Tartu 421,6-424,7 km (83101:003:0033) ja Mõisapõllu (79301:001:0319) kinnistute vahelise piiri lähedale, eesmärgiga säilitada juurdepääs Muide teelt riigiteele. Uus rajatav tee peab olema samaväärne tee võrreldes olemasoleva Muide teega. Tee alune maa tuleb eraldi välja kruntida Mõisapõllu kinnistust (riigimaa).</p>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

			<p>Raudteemaa servas kasvavad puud tuleb säilitada. Uus tee tuleb ühendada Vorbuse–Kardla teel raudteeülesõidukoha juures asuva Tiigi ring 1 // 3 kinnistu mahasõiduga.</p> <p><b>2.</b> Mitte arvestada Tartu Linnavalitsuse ettepanekut rajada Rahinge liiklussõlm vastavalt eelprojekti lahendusele. Lisada tee ehitusloa eelnõule kõrvaltingimus: Rajada Kardla liiklussõlme ja Rahinge riste vahelisele kogujateele (KT-03 Kardla-Rahinge) 7 cm paksune ACbase kiht.</p> <p><b>3.</b> Mitte arvestada Tartu Linnavalitsuse ettepanekut rajada kergliiklustee, lõigule alates Kärevere sillast kuni Rahinge risten.</p> <p><b>4.</b> Mitte arvestada Tartu Linnavalitsuse ettepanekuga ehitada välja kõik teemaplaneeringuga määratud jalgratta- ja jalgteed.</p>
2	Päästeamet 22.05.2025 kiri nr 7.2-3.2/2565-2	Päästeametil ei ole märkusi ega ettepanekuid riigitee 2 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 168,36-176,84 asuva Kardla–Tartu lõigu ehitamisel.	<p><b><u>Otsus:</u></b> Lugeda, et Päästeametil puuduvad ettepanekud tee ehitusloa eelnõule.</p>
3	Terviseamet 23.05.2025 kiri nr 9.3-2/25/3234-2	<p>Esitasite Terviseametile (edaspidi amet) arvamuse avaldamiseks ehitusloa andmise menetluse riigitee 2 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 168,36-176,84 asuva Kardla–Tartu lõigu ehitamiseks. Kardla–Tartu lõigu põhiprojekti eesmärk on riigitee 2 (E263) Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa ümberehitamine 2+2 ristlõikega maanteeks lõigul km 168,36-176,84 vastavalt Mäo-Tartu teemaplaneeringule. Projekti on koostanud Skepast&amp;Puhkim OÜ, töö nr MA18478.</p> <p>Amet on tutvunud esitatud materjalidega ning juhib tähelepanu järgnevale: 1. Projekti koostamise juures on läbi viidud müra modelleerimine ning kirjeldatud leevendavate meetmete kasutamist seoses liiklusrumaga. Amet juhib tähelepanu, et ka ehitustegevusega kaasnevad müratasemed peavad vastama keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 ”Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid” lisas 1 kehtestatud normidele; 2. 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; 3. Valgusreostuse mõju vähendamiseks tuleb teevalgustuse sh kergliiklustee valgustuse paigutusel vajadusel kavandada täiendavaid leevendavaid meetmeid, et vältida tee lähedusse jäävate majapidamiste ülemäärast valgustamist; 4. Projektis on pööratud tähelepanu, et tee rajamine ei kahjustaks lähedusse jäävate majapidamiste joogivee kvaliteeti ning plaanitakse korduvalt võtta erakaevudest joogivee proove vee kvaliteedi analüüsimiseks tee rajamise erinevatel etappidel. Amet juhib tähelepanu, et joogivee analüüsimisel tuleb lähtuda sotsiaalministri 24.09.2019 määruse nr 61 „Joogivee kvaliteedi- ja kontrollinõuded ja analüüsimeetodid ning tarbijale teabe esitamise nõuded“ toodule.</p>	<p><b><u>Otsus:</u></b> 1. Täiendada tee ehitusloa eelnõu kõrvaltingimusi Terviseameti 23.05.2025 kirjas nr 9.3-2/25/3234-2 toodud tingimustega. 2. Juhul kui ehitamise ajaks on kirjas nimetatud määrused muutunud, siis tuleb lähtuda viimasest kehtivast määrusest.</p>
4	Keskkonnaamet 28.05.2025 kiri nr 6-2/25/8621-2	<p>Esitasite Keskkonnaametile taotluse kaasamaks ehitusloa andmisel vastavalt Skepast&amp;Puhkim OÜ tööle nr MA18478 „Riigitee 2 (E263) Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa km 168,36-176,84 Kardla–Tartu lõigu põhiprojekt“.</p> <p>Ala kohta on läbi viidud keskkonnamõju hindamine „Riigitee 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 162,6-167,3 asuva Kärevere möödasõidu, km 170,5-178,7 asuva Kardla-Tartu lõigu ja Tartu põhjapoolse ümbersõidu eelprojekti KMH. Aruanne“. (Alkranel OÜ, 2020 – 2022). KMH protsessi oli kaasatud ka Keskkonnaamet.</p>	<p><b><u>Põhjendus:</u></b> Transpordiamet nõustub Keskkonnaameti seisukohaga, mille kohaselt vääriselupaigas VEP207681 on projektiga nähtud ette suuremas ulatuses raadamine kui tehniliselt vajalik. See situatsioon on tekkinud põhjusel, et projekti realiseerimiseks vajalikke maid omandati eelprojekti alusel, kuid põhiprojektiga lahendus täpsustus ja lahendust suudeti vääriselupaigaga piirneval lõigul optimeerida ja koomale tõmmata. Ulukitarastus on aga projekteeritud maapiiride järgi.</p>



		<p>Põhiprojektis on arvestatud enamike KMH aruandes esitatud soovitude ja nõuetega.</p> <p><b>Teeme ettepaneku tee ehitusloa kõrvaltingimusi (p 9 ja 10) täpsustada järgnevalt siis ja täiendada vääriselupaikade (VEP) osas, et oleks arvestatud KMH-s nimetatud tingimused:</b></p> <p>9. Vääriselupaikades mitte raiuda, surnud ja lamapuitu mitte eemaldada. Sõidukitega sõitmine ja nende parkimine ning ehitusmaterjalide ladustamine ei ole lubatud.</p> <p>10. Raadatavast vääriselupaiga osast (VEP207683, VEP204933, VEP204935) tuleb jämedamõõtmeline (läbimõõt üle 25 cm) surnud puit ja lamapuit selle olemasolul võimalusel ümber teisaldada vääriselupaiga säilivasse ossa (ilma viimast kahjustamata) ja jätta sinna kõdunema.</p> <p>VEP-idesse on planeeritud raadamine. Märgime et raadamist saab VEP-is teha seaduse kohaselt vaid erandjuhul Keskkonnaameti nõusolekul. VEP207681 (0,26 ha) alale on projekteeritud ulukitara ja tagasihüppekoht. Keskkonnaamet eeldatavalt ei nõustu projekteeritud ulatuses VEPide raadamisega ulukitõkete rajamise eesmärgil, palume lahendust korrigeerida.</p>	<p>Transpordiamet vaatas üle Keskkonnaameti ettepanekud kõrvaltingimuste nr 9 ja 10 ümbersõnastamiseks ning leidis, et selline sõnastus võib tekitada kaheti mõistmist.</p> <p><u>p.9</u> Transpordiameti hinnangul tuleb vääriselupaikades mitte raiumise ning surnud ja lamapuidu mitte eemaldamise nõue eraldi sätestada ja siduda tehniliselt vajamineva maa-alaga. Absoluutne keeld ei ole kooskõlas punktiga 10, mis projektiga näidatud ulatuses lubab neid tegevusi vääriselupaikadel teha.</p> <p><u>p.10</u> Loetelu lisamine konkreetsetest vääriselupaikadest ei ole mõistlik, sest projekt ulatub ka teistesse vääriselupaikadesse (näiteks VEP141056 ja ka VEP207681, millel on vaja raadamistööd teha ka vaatamata sellele, et projekti korrigeeritakse).</p> <p><b><u>Otsus:</u></b></p> <p>1. Täiendada tee ehitusloa eelnõu kõrvaltingimusi alljärgnevate punktidega:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vääriselupaikades mitte raiuda ning surnud ja lamapuitu mitte eemaldada, kui see pole projekti realiseerimiseks tehniliselt vajalik. Raiet ja raadamist tuleb vältida ka siis kui projektiga on raadamine ette nähtud, aga tehniliselt on võimalik projekt viia ellu ilma raiumiseta ja surnud ja lamapuidu eemaldamiseta.</li> <li>• Lõigul PK 1743+35 kuni 1745+85 tuleb enne ehitustöödega alustamist paremal teepoolel olev ulukitara ja tagasihüppekoht tööprojektiga ümber projekteerida nii, et need asuksid võimalikult lähedal riigiteele (vastavalt tee ehitusloa andmise korralduse lisas 3 olevale joonisele). Vähendada tuleb ka raadamise ulatust vastavalt korrigeeritud lahendusele, eesmärgiga võimalikult vähe rikkuda vääriselupaika. Projekti muudatus tuleb kooskõlastada enne ehitamisega alustamist Keskkonnaametiga.</li> </ul>
5	Muinsuskaitseamet 29.05.2025 kiri nr 5-10/1215-1	<p>Muinsuskaitseamet tutvus riigitee 2 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 168,36-176,84 asuva Kardla–Tartu lõigu ehitamise ehitusloa eelnõuga.</p> <p>Projekteeritava riigitee lõigule jääb potentsiaalset arheoloogiapärandit, mis on välja toodud Alkranel OÜ koostatud KMH aruandes „Riigitee 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 162,6-167,3 asuva Kärevere möödasõidu, km 170,5-178,7 asuva Kardla-Tartu lõigu ja Tartu põhjapoolse ümbersõidu eelprojekti keskkonnamõju hindamine“ peatükis 4.5.</p> <p>Muinsuskaitseamet on andnud 10.08.2022 kirjaga nr 1.1-7/2482-14 kooskõlastuse Riigitee 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 162,6- 167,3 asuva Kärevere möödasõidu, km 170,5-178,7 asuva Kardla-Tartu lõigu ja Tartu põhjapoolse ümbersõidu eelprojektile (koostaja Roadplan OÜ), kus on samuti kajastatud arheoloogiapärandit.</p> <p>Skepast &amp; Puhkim OÜ koostatud teeprojektis „Riigitee 2 (E263) Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa km 168,36-176,84 Kardla–Tartu lõigu põhiprojekt“ kajastab 1.3.9. küll põgusalt pärandkultuuri objekte ja kultuurimälestisi, kuid info selles on puudulik ega vasta KMH aruandes välja toodud infole Tartu põhjapoolse ümbersõidu osas, kus kavandatava Kvissentali silla piirkonnas on suur tõenäosus leida kiviaegsele asustusele viitavaid leide ja arheoloogilist kultuurikihti. Info on toodud ülalmainitud KMH aruandes peatükis 4.5 ja joonisel 4.16.</p> <p>Lisaks KMH aruandele tutvuda ka Alkranel OÜ aruande aluseks olnud Arheox OÜ tööga KMH aruande lisas 4 ja eelprojektis antud arheoloogiliste leidude aladega.</p> <p>Täiendada ehitusloa aluseks olevat põhiprojekti arheoloogiapärandit puudutava informatsiooniga.</p> <p>Tee ehitusloa kõrvaltingimustesse lisada järgnev arheoloogiapärandit puudutav hoiatatus</p>	<p><b><u>Põhjendus:</u></b> Transpordiamet korraldas projekti seletuskirja korrigeerimise, täiendades peatükki 1.3.12 „Tähelepanekud KMH-st“ infoga, mis puudutab kavandatava Kvissentali silla piirkonnas olevat suurt tõenäosust leida kiviaegsetele asustusele viitavaid leide ja arheoloogilist kultuurikihti. Seletuskiri on projekti failide juures välja vahetatud.</p> <p><b><u>Otsus:</u></b></p> <p>1. Täiendada projekti seletuskirja puuduoleva informatsiooniga, mis puudutab Kvissentali silla piirkonnas esinevat tõenäosust leida arheoloogilisi leide ja arheoloogilist kultuurikihti. Asendada projekti koosseisus teeprojekti seletuskiri uue versiooniga.</p> <p>2. Lisada tee ehitusloa eelnõule kõrvaltingimus: Kui ehitustööde käigus avastatakse arheoloogiline kultuurikiht, siis on leidja kohustatud tööd peatama ja teavitama Muinsuskaitseametit, kes muuhulgas teeb kindlaks uuringute vajalikkuse (MuKS § 31).</p>

		Kui ehitustööde käigus avastatakse arheoloogiline kultuurkiht, siis on leidja kohustatud tööd peatama ja teavitama Muinsuskaitseametit, kes muuhulgas teeb kindlaks uuringute vajalikkuse (MuKS § 31);	
6	Regionaal- ja Põllumajandusministeerium 16.05.2025 kiri nr 12-4.1/391	Esitasite 28.04.2025 Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumile kooskõlastamiseks või seisukoha esitamiseks riigitee nr 2 km 168,36-176,84 ehitusloa eelnõu.  Kooskõlastame ehitusloa eelnõu.	<b>Otsus:</b> Lugeda, et Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumil puuduvad ettepanekud tee ehitusloa eelnõule.
7	Riigimetsa majandamise keskus (RMK) 30.05.2025 kiri nr 3-1.1/2025/3152	<p>Kaasate oma 28.04.2025 saadetud kirjas RMK riigitee 2 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 168,36-176,84 asuva Kardla–Tartu lõigu ehitusloa andmise menetlusse. Projektlahendus puudutab ka riigile kuuluvaid kinnistuid 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1266), 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1266), 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1267), 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1264), 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1689), 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1268), 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1726), Tuule (79301:001:1727), Laeva metskond 121 (79301:001:1575), Lokaatorite tee (79301:001:1486), 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1485), 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1579), 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1439), 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1440), 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1441), Laeva metskond 9 (79301:001:1720), 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1372), Laeva metskond 33 (79301:001:1438), 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1373), 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1374), 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1718), 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1719), 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1400), Laeva metskond 38 (79301:001:1401), 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1365), 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1675), 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1717), 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1364), 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1674), Laeva metskond 17 (79301:001:1676), Avo tee T2 (79301:001:1366), 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1678), 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1715), 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1716), Hallhundi tee T1 (79301:001:1677), 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1413) ja 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1667), milliste riigivara volitatud asutuseks on RMK.</p> <p>RMK avaldab antud ehitusloale arvamust järgmiste tingimustega:</p> <p>1. Projektila kattub mitmete vääriselupaikadega. Vastavalt keskkonnaministri määrusele „Vääriselupaiga klassifikaator, valiku juhend, kaitse korraldamine ning vääriselupaiga kaitseks lepingu sõlmimine ja kasutusõiguse tasu arvutamise täpsustatud alused“, on riigimetsas asuvas vääriselupaigas raie lubatud ainult Keskkonnaameti nõusolekul. Sellest lähtuvalt palume projekti kooskõlastada ka Keskkonnaametiga.</p> <p>2. Projektjooniselt nähtub, et antud projektlahendus kaotab juurdepääsu RMK halduses olevale riigimaa kinnistule Laeva metskond 97. Palume see taastada projekteerides mahasõidu kinnistule ligikaudsetel koordinaatidel 6477520/650656.</p> <p>3. Palume Rahinge ökodukti lõunapoolset mullet mitte projekteerida Laeva metskond 9 kinnistule ja mahutada mulle äralõike käigus moodustatud kinnisasja piirsesse. Selgitame, et äralõige antud ökodukti rajamiseks on juba teostatud ja palume projektis lähtuda juba jagatud kinnistu piiridest.</p>	<p><b>Põhjendus:</b> (RMK kirjas toodud punktide kaupa)</p> <p><b>1.</b> Tee ehitusloa eelnõu on esitatud Keskkonnaametile kooskõlastamiseks.</p> <p><b>2.</b> Laeva metskond 97 kinnistu (79301:001:1269) on moodustatud jagamise tulemusena suuremast Laeva metskond 37 kinnistust. Jagamine on põhjustatud Kardla–Tartu lõigu projektist. Praegusel hetkel on kinnistule võimalik juurde pääseda kas Võsula teelt (kohalik tee nr 7931311), mis ristub riigiteega nr 2 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee kilomeetril 168,989, või läbi Laeva metskond 37 kinnistu kasutades juurdepääsuna metsateed nr 7930753 Peasihi tee.</p> <p>Kardla–Tartu projektiga on kavandatud uus tee (projektis nimega Võsula tee ühendus KT-04), mis lõikab läbi ühenduse Laeva metskond 37 kinnistuga ning ristmik põhimaanteega nr 2 suletakse. Mahasõitu Laeva metskond 97 kinnistule pole projektiga kavandatud. Tulenevalt eeltoodust on mahasõidu rajamise soov õigustatud.</p> <p>Koordinaatide 6477520/650656 vahetus läheduses paikneb Võsula vkt 1 // 1a kinnistu (83101:001:0136) eluhoone, mistõttu ei pruugi see olla parim asukoht juurdepääsu kavandamiseks. Transpordiamet soovib selle rajada lähemale riigiteele 22106 Kardla–Tüki tee, et see asuks eemal eramajadest ja kinnistule pääs oleks lühema teepikkusega.</p> <p><b>3.</b> Ökodukti lõuna poolne mulle läheb projekti kohaselt Laeva metskond 9 kinnistule (79301:001:1720) ligikaudu 7m ulatuses. Samas on lõuna poolse mulde pikikalle projekteeritud 8,1%, mis on oluliselt laugem kui soovituslik 10%. Transpordiameti palvel on projekteerija selle situatsiooni üle hinnanud ning leidnud, et transpordimaale mahtumiseks on tehniliselt võimalik lahendust muuta. Ökodukti lõunapoolse mulde kalle tuleks sellisel juhul rajada kaldega 9,4%, mis on endiselt laugem kui soovituslik 10%.</p> <p><b>4.</b> Projektiga on kavandatud mahasõidud 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee kinnistule (79301:001:1373) Tiksoja liiklussõlme rambilt R-01 asukohaga PK 50+10 ja rambilt R-02 asukohaga PK 2+10 ning 2 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee kinnistule (79301:001:1374) rambilt R-02 asukohaga PK 5+53. Tegemist on hooldusmahasõitudega, mis ühtlasi tagavad vajaduspõhise juurdepääsu nimetatud kinnistutele. Mõlema kinnistu perimeetrit mööda on projektiga nähtud ette koridor, mis on mõeldud hooldusteena – mis tähendab, et nimetatud kinnistutele on võimaldatud juurdepääs igast küljest.</p> <p><b>5.</b> Transpordiamet kaalus projekteerimise käigus koostöös Tartu Linnavalitsusega parkla projekteerimist Tammevardi tee lähedusse, kuid projekteerimise käigus otsustati seda mitte projekteerida. Esialgu sobivaks osutunud Evardi kinnistu (83101:003:0626) on erakinnistu, mis on Tedrela maaüksuse detailplaneeringu kohaselt nähtud ette rohealaks. Laeva metskond 17 kinnistule parkla projekteerimine ei paistnud olevat sobilik, sest seal asub matkarada ja mets. Parkla rajamiseks ei leitud sobivat asukohta.</p> <p>Võttes arvesse eeltoodu, projekteeriti Kardla–Tartu lõigu projektiga Tammevardi teelt Evardi kinnistule mahasõit üle maaparanduskraavi, eeldusel et ehitamise hetkeks on maakasutustingimused täpsustunud ja Tedrea kinnistule parkla rajamine on võimalik. Tedrela maaüksuse detailplaneeringus mahasõitu Evardi kinnistule pole ette nähtud. Parkla rajamine koos Kardla–Tartu lõigu ehitamisega on õigustatud, sest praegusel hetkel parklana kasutatavale RMK lõkkeplatsile juurdepääs riigiteelt nr 2 Tallinna–Tartu–Võru–</p>

		<p>4. Projektjooniselt nähtub, et puuduvad mahasõidud RMK halduses olevatele riigimaa kinnistutele 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1373) ja 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee (79301:001:1374). Palume need projekteerida asukohtadesse, kus see on tehniliselt ja liiklusohutust silmas pidades optimaalseim.</p> <p>5. Oleme projekteerimistingimuste menetluses 16.02.2022 kirjaga nr 3-1.1/624 palunud arvestada Tammevardi tee projekteerimisel kuni 8-kohalise parkla või teelaienduse kavandamisega. Täiendavalt oleme selgitanud, et RMK rekonstrueeris 2021. aastal Tähtvere metsa puhketaristu. Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa kiirtee projekteerimisega suletakse ligipääs puhketaristule riigiteelt. Tähtvere metsa rajatud igaüheõiguse alusel kasutatav puhkeala on Tartu linna inimeste poolt aktiivselt kasutuses. Puhkealale on rajatud laudteedega matkarada, lõkkekohad, valijõusaalid, laste mänguväljak, lemmikloomade mänguväljak ning muud vajaliku puhkamiseks vajaliku rajatised. Transpordiamet on oma 12.05.2022 kirjas nr 1.1-3/22/364 (Projekteerimistingimuste andmine Tammevardi ja Avo tee ühendustee ehitamise ehitusprojekti koostamiseks) kooskõlastuste ja arvamuste tabelis vastanud, et Transpordiamet kaalub koostöös Tartu Linnavalitsusega nimetatud parkla ja maaparanduskraavist ülepääsu projekteerimist põhiprojekti koostamise etapis. Lähtudes eelnevast palume projekteerida teelaienduse või mahasõidu Tammevardi teelt ja parkla kaheksale sõiduautole koos jalgsi ligipääsuga puhkealale ligikaudses asukohas 6476109/655806. Palume ehitusprojekt RMKga täiendavalt kooskõlastada.</p> <p>6. Ehitustöid takistavate puude raieks riigimaal taotleb metsateatise RMK Kagu regioon. Selleks esitada taotlus koos raadamisala DWG formaadis kihiga aadressile kagu.regioon@rmk.ee. Raie ja raiutud puidu käitlemise tingimused leppida RMK Kagu regiooniga kokku täiendavalt. Raadamisala piiride sissemärkimine looduses on arendaja ülesanne.</p> <p>7. Vastavalt riigilõivuseaduse ja keskkonnatasude seaduse muudatustele rakendused alates 1. juulist 2024 metsateatise riigilõiv ja keskkonnatasuna raadamistasu, milliste tasumise kohustus on käesoleva projekti elluviijal.</p> <p>8. Tööde käigus tekkivad pinnasekahjustused likvideerida, sh taastada teede katete tööde eelne seisund.</p> <p>9. Tagada jäätmekäitlus ja ümbritseva ala korrashoid.</p> <p>10. Vastuskirja koostamise ajaks on kavandavate ehitiste alune maa jagatud eraldi kinnistuteks. Vähesel määral puutub ehitusobjekt mahasõitude osas ka RMK haldusse jäävaid riigimaa kinnistuid. Transpordiametil taotleda jagatud kinnistute üleandmist.</p> <p>11. Ehitustöödega alustamisest ja prognoositavast kestusest riigimetsamaal palun teavitada RMKd ette vähemalt 7 kalendripäeva e-posti aadressil kagu.regioon@rmk.ee.</p>	<p>Luhamaa tee suletakse. Alternatiivina pole mõeldav ka metsatee nr 7930082 Armuvalu tee kasutamine, sest see on avalikule mootorsõidukiliiklusele keelatud ja kattub ligikaudu 300m pikkusel lõigul RMK matkarajaga.</p> <p><b>10.</b> Jagatud kinnistute üleandmiseks on Transpordiamet esitanud RMK-le taotluse 01.02.2023 (kirja registreerimise number 8-4/23/2633-1). RMK nõustus taotlusega 21.02.2023 kirjaga nr 3-1.1/2023/639. Hiljem on põhiprojekti etapis tekkinud mõned täiendavad maavajadused RMK kinnistutest. Sellest teavitas Transpordiamet RMK maakorraldustoimingute spetsialisti 1.04.2025 e-kirjaga, mille järel on Transpordiameti ja RMK maade spetsialistid olnud omavahelises suhtluses. Täiendavad maad on välja mõõdetud ja kantud Maa- ja Ruumiameti katastrikaardile. Eeldatavasti viiakse lähitulevikus lõplikud toimingud maade üleandmiseks ka lõpule.</p> <p><b>Otsus:</b></p> <p><b>1.</b> Lageda, et RMK ettepanekuga kooskõlastada projekt Keskkonnaametiga on arvestatud.</p> <p><b>2.</b> Lisada tee ehitusloa eelnõule kõrvaltingimus: Ehitada Võsula tee ühendusteelt (KT04) Laeva metskond 97 kinnistule (79301:001:1269) mahasõit. Enne mahasõidu rajamist täpsustada mahasõidu asukoht RKM-ga.</p> <p><b>3.</b> Lisada tee ehitusloa eelnõule kõrvaltingimus: Täpsustada enne ehitamisega alustamist tööprojektiga ökodukti lahendust selliselt, et ökodukti mulded ei ulatuks Laeva metskond kinnistutele. Ökodukti mulded peavad aga kasutama ära transpordimaa nii, et oleksid tagatud võimalikult lauged liikumisteed ulukitele.</p> <p><b>4.</b> Lageda, et ettepanekuga rajada mahasõidud 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee kinnistutele (79301:001:1373 ja 79301:001:1374) on arvestatud.</p> <p><b>5.</b> Lisada tee ehitusloa eelnõule kõrvaltingimus: Rajada Tammevardi teelt mahasõit üle maaparanduskraavi Laeva metskond 17 kinnistu (79301:001:1676) suunas ning ehitada kruuskattega (samaväärne olemasoleva RMK lõkkeplatsi kattega) parkla 8-le sõiduautole. Täpsustada enne ehitamisega alustamist RMK-ga rajatava parkla asukoht ja koostada parklale tööprojekt, mis tuleb kooskõlastada RMK-ga. Juhul kui selle parkla asukoht pole Evardi kinnistu (83101:003:0626), siis tuleb Evardi kinnistule projekteeritud mahasõidu asukoht nihutada rajatava parkla asukohta ja Evardi kinnistule mahasõitu mitte rajada.</p> <p><b>6.</b> Arvestada ehitustööde korraldamisel RMK 30.05.2025 kirjas nr 3-1.1/2025/3152 toodud märkusega nr 6, mis puudutab puude raiet riigimaal.</p> <p><b>7.</b> Arvestada ehitustööde teostamisel RMK 30.05.2025 kirjas nr 3-1.1/2025/3152 toodud märkusega nr 7, mis puudutab metsateatise riigilõivu ja keskkonnatasuna raadamistasu.</p> <p><b>8.</b> Likvideerida tööde käigus tekkivad pinnasekahjustused, sh taastada teede katete tööde eelne seisund.</p> <p><b>9.</b> Tagada jäätmekäitlus ja ümbritseva ala korrashoid.</p> <p><b>10.</b> Lageda, et Transpordiamet on täitnud tingimuse taotleda jagatud RMK kinnistute üleandmist.</p> <p><b>11.</b> Teavitada RMK-d ette vähemalt 7 kalendripäeva ehitustöödega alustamisest ja prognoositavast kestusest riigimetsamaal.</p>
8	Telia Eesti AS 30.04.2025 kiri nr EC.1-5.1/637-1	Ehitusloa väljastamisel, palun arvestada projekti kooskõlastuses nr 39444981 olevate märkustega.	<p><b>Otsus:</b> Arvestada ehitustööde planeerimisel ja läbiviimisel Telia Eesti AS poolt antud projekti kooskõlastuses nr 39444981 olevate märkustega.</p>

9	Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutus (edaspidi ELASA) 08.05.2025 kiri nr 4114-1.17/688	Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutus (ELASA) sidevõrgu haldaja, AS Connecto Eesti, kooskõlastab ehitusloa eelnõu. Projekti alasse jääb ELASA sidevõrgu objekt ELA081. Lähtuda ELASA poolt antud kooskõlastusest KK3841, enne ehitustöid võtta tööloa Eesti Lairiba Arenduse SA võrguhalduse infosüsteemi (ELVI) kaudu <a href="https://elvi.elasa.ee/">https://elvi.elasa.ee/</a> .	<b>Otsus:</b> 1. Arvestada ehitustööde planeerimisel ja läbiviimisel ELASA poolt antud projekti kooskõlastusega nr KK3841. 2. Enne ehitustöid võtta tööloa ELASA võrguhalduse infosüsteemi (ELVI) kaudu <a href="https://elvi.elasa.ee/">https://elvi.elasa.ee/</a>
10	AS Gaasivõrk 26.05.2025 kiri nr 3-7/664-25	Antud alal asuvad AS Gaasivõrk omandis olevad gaasipaigaldised. AS Gaasivõrk on väljastanud 12.02.2025 gaasitorustiku ümbertõstmise seisukoha nr. 3-7/154-25. Tee projektiga seotud teiste tehnovõrkude rajatiste projektid, mida projekteeritakse gaasi jaotustorustiku kaitsevööndis, tuleb esitada e-posti aadressile <a href="mailto:geoprojekt@gaas.ee">geoprojekt@gaas.ee</a> . Nimetatud projektide läbivaatamisel võib AS Gaasivõrk esitada täiendavaid tingimusi ehitusprojekti osas. Projektile seisukoha väljastamine on tasuline teenus vastavalt kehtivale hinnakirjale millega on võimalik tutvuda: <a href="https://gaasivork.ee/wp-content/uploads/AS_Gaasivork_teenuste_hinnakiri.pdf">https://gaasivork.ee/wp-content/uploads/AS_Gaasivork_teenuste_hinnakiri.pdf</a> kodulehel.	<b>Otsus:</b> 1. Arvestada ehitustööde planeerimisel ja läbiviimisel AS Gaasivõrk poolt 12.02.2025 antud seisukohaga nr 3-7/154-25, mis kehtib üks aasta. 2. Tähtaja möödudes küsida enne gaasivõrkude kaitsevööndis ehitamisega alustamist AS-ilt Gaasivõrk uus seisukoht. 3. Teiste tehnovõrkude rajatiste projektid, mida projekteeritakse gaasi jaotustorustiku kaitsevööndis, esitada AS-le Gaasivõrk läbivaatamiseks.
11	AS Elering 26.05.2025 kiri nr 12-9/2025/294  09.06.2025 täpsustav e-kiri	<b>Skepast&amp;Puhkim OÜ töö nr MA18478 „Riigitee 2 (E263) Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa km 168,36-176,84 Kardla–Tartu lõigu põhiprojekt“.</b>  Kooskõlastatud tingimustel:  1. Kärevere möödasõidu, Kardla-Tartu ja Tartu põhjapoolse ümbersõidu maanteetrassi ehituse ehitusalas ristuvad maanteega järgnevad Elering AS 330 kV ja 110 kV õhuliinid: • 110 kV Saare – Tartu L157 • 330 kV Balti (M274Y) – Tartu L300-2 Eleringi liinide asukohti saab vaadata: <a href="http://gis.elering.ee/">http://gis.elering.ee/</a>  2. Tööprojekti koostamisel lähtuda lubatud kaugustest ja liinirajatiste kaitsevööndis tegutsemise korrast. 110 kV õhuliini kaitsevöönd ulatub 25 m liini teljest mõlemale poole. Valdaja peab kinni pidama Ehitusseadustiku §70. (Ehitise kaitsevöönd), Ehitusseadustiku §77. (Elektripaigaldise kaitsevöönd) ja määrusest "Ehitise kaitsevööndi ulatus, kaitsevööndis tegutsemise kord ja kaitsevööndi tähistusele esitatavad nõuded" (Elektripaigaldise kaitsevööndis on keelatud tõkestada juurdepääsu elektripaigaldisele, põhjustada oma tegevusega elektripaigaldise saastamist ja korrosiooni ning tekitada muul viisil olukorda, mis võib ohustada inimest, vara või keskkonda).  3. Seoses uue planeeritava riigimaantee maanteetrassiga tuleb olemasolevate 330 kV ja 110 kV õhuliinide ristumised nõutud vahekauguste (gabariitide) tagamiseks ümber ehitada maanteega ristumiste nõuetele vastavaks. Ristumiste projekteerimisel tuleb lähtuda kehtivatest standarditest ja Eleringi ettevõtte dokumendiseeria (700) projekteerimise erinõuetest. 700 seeria dokumentides toodud nõuded ja kord on projekteerimisel ja töö korraldamisel kohustuslik. Ülekandeliinide ehitusnõuetes käsitlemata tööde tegemise kord tuleb eraldi kokku leppida.  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 110 kV õhuliinide kaitsevööndis. Portaalis <a href="https://egle.ee/#">https://egle.ee/#</a> saab esitada taotluse liini ümberehitamiseks ning korraldada kogu asjaajamise ja infovahetuse Eleringiga.  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;	<b>Põhjendus:</b> Standardi EVS-EN 50341-2-20:2018 kohaselt peab kõrgepinge õhuliini paljasjuhtme vähim kõrgus tee pinnast suurima temperatuuri või piirjätekoormuse puhul olema 7,0m + Del. Del tähistab Standardis vähimat õhkvaheki vahetõlget vältimiseks ja selle väärtus on standardi tabeli 5.6 kohaselt 110kV liinide korral 1,0m ning 330kV liinide korral 2,5m. Seega on standardiseeritud kõrgusgabariidid tee pinnast 110kV liinide korral <b>8m</b> ning 330kV liinide korral <b>9,5m</b> . Standardi kohaselt võib vertikaalset vahemikku teedeni kooskõlastusel teomanikuga vähendada elektriliinide puhul 1m võrra. Selle nõude puhul on peetud silmas eelkõige eriveokite, mis võivad olla kõrgusega kuni 7m, liikumisteedkondade asukohti. 8m kõrgusel jääb 110kV kõrgepingeliini 7m kõrguse eriveoki vahele 1m suurune õhkvaheki. Analoogselt jääb 9,5m kõrgusel 330kV kõrgepingeliini ja 7m kõrguse eriveoki vahele 2,5m suurune õhkvaheki. Kardla–Tartu lõigul on praegusel hetkel 7x7m gabariitidega eriveoste koridor, mida on kirjeldatud projekti seletuskirja peatükis 1.3.11. Projekti realiseerimise järgselt muudetakse 7x7 eriveoste koridori asukohta ning suunatakse nad kõrvalmaanteedele nr 22106 ja 22103 (Kardla liiklussõlme ja Ilmatsalu ringristmiku vaheline lõik), mida on kirjeldatud projekti seletuskirja punktis 4.4. Kardla–Tartu lõigule ja Tartu põhjapoolsele ümbersõidule on projekteeritud 5,5m kõrguse gabariidiga viaduktid ning nendele lõikudele üle 5,5m kõrgusi sõidukeid suunata ei saa. Seega on asjakohane Kardla–Tartu lõigu projekti puhul lähtuda Standardi tingimusest, mis lubab vähimaid kõrgusi vähendada 110kV liinide korral <b>7 meetrini</b> ja 330kV liinide korral <b>8,5 meetrini</b> . Nõutavad õhkvaheki on sellisel juhul tagatud.  Kardla–Tartu lõigu põhiprojektis on puutumus kõrgepingeliinidega järgmistes asukohtades: 1. Riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa tee ristub kilomeetril 176,753 (projektis PK 1766+53, vahetult enne Ilmatsalu ringristmiku) 330kV kõrgepingeliiniga (Tartu–Kilingi-Nõmme (M166Y) L507). Projekti geodeetilise alusplaani kohaselt asub kõrgepingeliin maantee kohal kõrgusel H=80.67 (mõõdetud 12.09.2023 temperatuuril +18°C). Projektiga kavandatakse sellesse asukohta jalgratta- ja jalgte altläbipääs ning maantee tõstetakse olemasolevast teepinnast ligikaudu 1,3m võrra kõrgemale kõrguseni H=59.72.



	<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 <a href="https://elering.ee/vorgu-umberehitus">https://elering.ee/vorgu-umberehitus</a>.</p> <p>8. Sõidutee ning parkla rajamisel ning rekonstrueerimisel arvestada, et tee ning parkla ristumisel 330 kV õhuliiniga peab olema tagatud 9,5 meetrine gabariit tee ning parkla pinna ja 330 kV õhuliini alumise juhtme vahel juhtme temperatuuril +60°C. Tööprojekti esitada õhuliini pikiprofiil visangutest, mis ristuvad planeeritavate või rekonstrueeritavate teede ja parklatega. Pikiprofiilil peab olema juhtme ripe arvutatud temperatuuril +60°C. Kaevetööd õhuliini masti mistahes lähimale elemendile lähemal kui 5 m ei ole lubatud.</p> <p>9. Tagada tee peenra ja masti lähima elemendi vahekaugus vahemikuga masti kõrgus + 5 m. 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>10. Tagada 5 m puhasvahe parkla ja 330 kV liini elemendist (mastist), takistada mastile peale sõidu võimalus äärekivi või pörkepiirdega.</p> <p>11. Pinnase kõrguste planeerimisel tuleb arvestada metallmastide läheduses mastide vundamentide kõrgustega, ehk vundamendi betoonosa peab olema 0,3 m ulatuses maast väljas.</p> <p>12. 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>13. Liini kaitsevööndis kõrghaljastus on lubatud max kasvukõrgusega 3,0m.</p> <p>14. 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 <a href="mailto:vho.kooskolastused@elering.ee">vho.kooskolastused@elering.ee</a></p> <p>15. Õhuliini kaitsevööndis töötamisel tehnikaga, mille kõrgus on üle 4,5m, peab taotlema kaitsevööndis tegutsemise loa. Taotlusvorm on leitav Eleringi kodulehel, aadressil <a href="#">Kaitsevööndis tegutsemise luba   Elering</a>.</p> <p><b>09.06.2025 täpsustav e-kiri:</b> Veelkordsel projekti (Riigitee 2 Tallinn-Tartu-Võru- Luhamaa km 168,36-176,84 Kardla-Tartu lõik) ülevaatamisel ja Eleringi aerolaserskaneerimise andmetega kõrgus-gabariitide võrdlemisel saame kinnitada, et Eleringi õhuliinide ristumised projekteeritud maantee lõigus vastavad nõutud kõrgusgabariitidele ja ristumistingimustele. Seega saame kinnitada, et kõrgepingeliinide ümberehitamise vajadus Kardla-Tartu lõigu põhiprojektiga puudub. Tööprojektide koostamisel ja ehituse ajal mõõta ja täpsustada ristumiste pikiprofiili.</p>	<p>Kõrguste vahe projekteeritud teepinnast kuni kõrgepingeliini kaablini on enam kui 20m. Nõutav gabariit 8,5m on piisava varuga tagatud ka temperatuuril +60°C.</p> <p>2. Riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa tee ristub kilomeetril 176,82 (projekti PK 1767+15, Ilmatsalu ringristmiku pealesõitudel) 110kV kõrgepingeliiniga (Tartu–Puhja JP L105A). Projekti geodeetilise alusplaani kohaselt asub kõrgepingeliin maantee kohal ringilt väljuval harul kõrgusel H=68.77 ning ringile suunduval harul kõrgusel H=70.22 (mõõdetud 12.09.2023 temperatuuril +18°C). Ringilt väljuva haru kõrgust tõstetakse liini all projektiga jalakäijate altläbipääsu tõttu ligikaudu 50cm võrra kuni kõrguseni H=59.20. Kõrguste vahe projekteeritud teepinnast kuni kõrgepingeliini kaablini on 9,57 meetrit. Nõutav gabariit 7m on eeldatavasti tagatud ka temperatuuril +60°C. Ringile suunduva haru kõrgust H=58.93 projektiga ei muudeta. Kõrguste vahe projekteeritud teepinnast kuni kõrgepingeliini kaablini on 11,29 meetrit. Nõutav gabariit 7m on tagatud ka temperatuuril +60°C.</p> <p>3. Riigitee 40 Tartu–Tiksoja tee ristub kilomeetril 5,87 (projekti PK 17+41) 330kV kõrgepingeliiniga (Balti (M274Y) – Tartu L300-2) ning 110kV kõrgepingeliiniga (Saare – Tartu L157). Ristumine asub disainmasti 413Y läheduses. Liinid kulgevad selliselt, et allpool on 3 paralleelset 110kV juhet ning nende kohal kõrgemal on 330kV juhe. Võib eeldada, et kui nõutav kõrgusgabariit 110kV liiniga on tagatud, siis on tagatud ka nõutav kõrgusgabariit 330kV liiniga. Projekti geodeetilise alusplaani kohaselt asub kõrgepingeliin maantee kohal kõrgusel H=68.46 (mõõdetud 12.09.2023 temperatuuril +18°C). Projektiga tee kõrgust ei muudeta ja see asub kõrgusel H=51.20. Kõrguste vahe projekteeritud teepinnast kuni kõrgepingeliini kaablini on 17,26 meetrit. Nõutav gabariit 7m on tagatud ka temperatuuril +60°C.</p> <p>4. Uus kavandatud Tartu põhjapoolne übersõit ristub (projekti PK 33+22) 330kV kõrgepingeliiniga (Balti (M274Y) – Tartu L300-2) ning 110kV kõrgepingeliiniga (Saare – Tartu L157). Ristumine asub mastide 412Y ja 413Y vahel. Liinid kulgevad selliselt, et allpool on 3 paralleelset 110kV juhet ning nende kohal kõrgemal on 330kV juhe. Võib eeldada, et kui nõutav kõrgusgabariit 110kV liiniga on tagatud, siis on tagatud ka nõutav kõrgusgabariit 330kV liiniga. Projekti geodeetiliselt alusplaani puuduvad liinide kõrgusandmed, kuna selles asukohas on praegusel hetkel põld. Ehitusloa menetluse ajal jagas Elering Transpordiametiga liini L157 laserskaneerimise tulemusi aastast 2023, kus on näidatud olemasoleva maapinna kõrgus, liinide kõrgusandmed ja arvutused temperatuuridele 35, 45, 60 ja 80 kraadi. Mõõtmisandmetest nähtub, et liini kõige madalam punkt maapinna suhtes on temperatuuri 80°C korral 8,4 meetrit. Kardla–Tartu lõigu projektiga kavandatakse kõrgepingeliiniga ristumise asukohta Tartu põhjapoolne übersõit (perspektiivne põhimaantee), mille teekatte pind on projekteeritud ligikaudu 1m sügavusele alla poole olemasolevat maapinda. Põhimaantee kõrvale on projekteeritud jalgratta- ja jalgteed lõik, mis on ühiskasutuses mootorsõidukitega, et tagada juurdepääs Sepasalu kinnistule (katastritunnusega 79301:001:1450). Ühiskasutusega tee on projekteeritud kõrgepingeliinidega ristumise asukohas umbes samale kõrgusele olemasoleva maapinnaga. Transpordiamet tegi lisaks täpsustavad mõõtmised esitatud laserskaneerimise jooniselt ning tuvastas, et ühiskasutusega tee asub madalaima rippega liini asukohast umbes 30m kaugusel disainmasti 413Y suunas, mis mõõtmiste järgi tagab täiendava 20-40cm suuruse kõrgusvaru.</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

			<p>Nõutav gabariit 7m ristumisel 110kV kõrgepingeliiniga on esitatud andmete ja tehtud arvutuste põhjal tagatud ka temperatuuril +80°C vähemalt 1,5m suuruse varuga.</p> <p><b>Otsus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>Arvestada ehitustööde teostamisel Elering AS 26.05.2025 kirjas nr 12-9/2025/294 toodud tingimustega.</li><li>110kV ja 330kV kõrgepingeliinide ümberehitamist mitte kavandada.</li><li>Riskide vältimiseks lisada tee ehitusloa eelnõule kõrvaltingimus: Enne ehitamisega alustamist mõõta ja täpsustada 110kV kõrgepingeliinide kõrgusandmeid Ilmatsalu ringristmiku juures ja ristumisel Tartu põhjapoolse ümbersõiduga. Juhul kui selgub, et liinide kõrgused ei vasta nõuetele, siis kaaluda esmalt projekteeritud tee pikiprofiili langetamist tööprojektiga nendes asukohtades.</li></ol>
12	AS Tartu Veevärk 02.06.2025 kiri nr INF/25071102	<p>Olete esitanud kooskõlastamiseks/arvamuse andmiseks ehitusloa eelnõu riigitee 2 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 168,36-176,84 asuva Kardla–Tartu lõigu ehitamiseks.</p> <p>Oleme vastava projektlahenduse kooskõlastanud 28.01.2025. a (24ARE-3-TL-32). Projektala kattub AS Tartu Veevärk poolt tellitud projektlahendustega (Altren-Projekt OÜ töö nr 25045 ja töö nr 25003).</p> <p>Nõustume ehitusloa andmisega tingimusel, et juhul kui ehitamise aluseks olevale projektile antud nõusolekust on möödunud rohkem kui kaks aastat uuendatakse nõusolekut ehituse eelselt.</p>	<p><b>Otsus:</b></p> <p>Juhul kui ehitamise aluseks olevale projektile 28.01.2025 antud AS-i Tartu Veevärk kooskõlastusest nr 24ARE-3-TL-32 on möödunud rohkem kui 2 aastat, tuleb kooskõlastust ehituse eelselt uuendada.</p>

**2.2.Piirnevate kinnisasjade omanikud**

Jrk nr	Kinnisasja nimi ja katastriüksuse tunnus	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Tartu teepiirkond 83101:003:0409  22.05.2025 kiri nr 1-10/281-2025-1	<p>Esitasite meile 28.04.2025 arvamuse avaldamiseks riigitee 2 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa km 168,36-176,84 asuva Kardla–Tartu lõigu projektlahenduse.</p> <p>Verston Eesti OÜ'le kuulub tee vahetus läheduses maaüksus 83101:003:0409 "Tartu teepiirkond". Täna toimub Riigiteelt maaüksusele ligipääs T2 km 176,1 oleva mahasõidu kaudu. Esitatud projektlahenduses on ette nähtud see mahasõit sulgeda. Ligipääs kinnistule on ette nähtud läbi tulevase Männiku tee, Vana-Kandi tee, Ristla tee ja Tartu-Ilmatsalu-Rõhu maantee. Männiku tee on täna välja ehitatud ainult pooles ulatuses ehk läbimurre hetkel puudub. Esitatud projektlahenduse järgi pikeneb krundilt väljasõit Tartu maanteele ja Tallinna poolt tulles pääs krundile üle 1,5 km võrra. Kui tulla Tartu poolt Ilmatsalu ringristmikust Tallinna poole ja soovida minna Verstoni kinnistule, siis tuleb tulevikus läbida 10 km, kuna tagasipöörde saab teha läbides rajatava uue Tiksoja liiklussõlme T2 maanteel.</p> <p>Verston Eesti OÜ teostab lepingu alusel teede hooldust Tartu maakonnas ja meie kinnistul asub kogu maakonna hoolet teostava tehnika baas.</p> <p>Kavandatav lahendus halvendab oluliselt ligipääsu meie kinnistule ja seega võimet teostada kvaliteetset teehoolet. Lahendus pikendab teede hoolde aegasid ja tekitab lisakulu. Olemasolevat mahasõitu kasutab täna ka RMK, kellel on piirkonnas suured metsakinnistud, kust vajavad ligipääsu metsavedajad ja muu rasketehnika.</p> <p>Teehoolet teostav tehnika on rasketehnika ja selle suunamine tööstuspargi teele tekitab lisakoormuse nendele tänavatele (Männiku tee, Vana-Kandi tee, Ristla tee), suurendades liikluskoormust ja vähendades liiklusohutust. Lisaks on mainitud tänavad kitsad ja mitmete 90 kraadiste ristmikuga.</p>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <p>Kardla–Tartu põhiprojekti koostamise alus on Järvamaa, Jõgevamaa ja Tartu maakonnaplaneeringuid täpsustav teemaplaneering „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0“. Teemaplaneeringu mõjualas olevad kinnistu omanikud on pidanud arvestama, et ühel hetkel võib teemaplaneering realiseeruda.</p> <p>Teemaplaneering näeb ette „Tartu Teepiirkond“ kinnistule mineva Viigi tee (metsatee nr 7931261) ristmiku sulgemise põhimaanteelt nr 2 ning uue juurdepääsu rajamise riigiteelt nr 22103 Tartu–Ilmatsalu–Rõhu tee. Sellise arvestusega on Kardla–Tartu lõigu projekt ka koostatud. Suurem osa uuest juurdepääsuteest on praeguseks tööstuspargi arenduste tulemusena välja ehitatud koos kõnniteedega ning arvestab suuremõõtmeliste sõidukite liiklusega. Ehitamata on vaid ligikaudu 100m pikkune lõik Männiku teed. Projekti koosseisu pole seda puuduolevat lõiku võetud seetõttu, et arendaja tellimisel on sellele lõigule projekt juba koostatud ning eeldatavasti ehitatakse ka välja enne Kardla–Tartu projekti realiseerumist. Juhul kui puuduolevat 100m pikkust lõiku siiski selleks ajaks pole välja ehitatud, on võimalik see ehitada koos Kardla–Tartu lõiguga võttes aluseks arendaja projekt.</p> <p>Tartu teepiirkond kinnistu omaniku seisukoht, et teepikkus suureneb Tartu poolt tulles 10 km võrra, ei vasta tõele. Ilmatsalu ringristmikult on võimalik „Tartu teepiirkond“ kinnistule jõudmiseks pöörata Ilmatsalu suunas ning seejärel läbi tööstuspargi jõuda kinnistuni. Teepikkuste erinevus võrreldes praeguse olukorraga on ligikaudu 300m.</p>



		<p>Teede hooldus on elutähtis teenus ja selle teenuse halvendamine ei ole ühiskondlikult ega lepinguliselt aktsepteeritav.</p> <p>Lahendusena pakume välja, et rajada Hallundi tee ristumiskohta riigimaantee nr 2'ga ringristmik (joonis 1). Kuigi projekteeritud on esimese klassi maantee, siis kuna tegemist on linnalise piirkonnaga, ei halvendaks ka ringristmik liiklusohutust. Kiiruse saab langetada 70 km/h peale km 175,5 piirkonnas. Sellise lahendusega väheneks oluliselt kinnistu kasutajate teepikkused, hoitaks madalamal kohalike teede koormus ja väheneks ka CO2 jalajälg.</p>	<p>Transpordiamet on seisukohal, et kavandatud juurdepääsud on mõistlikud. Tallinna poolt tulles on teekonna pikenemine ligikaudu 1,6km ning Võru ja Tartu suunast ligikaudu 300m. Ilmatsalu poolt tulles aga teekonna pikkus hoopis lüheneb ligikaudu 350m võrra.</p> <p>Hooldelepinguid uuendatakse iga 5 aasta tagant. Uutes lepingutes on võimalik lisanduvad teekonna pikkusest tulenevad kulud arvesse võtta.</p> <p>„Tartu teepiirkond“ kinnistu omaniku poolt esitatud ettepanek ei ole otstarbekas alljärgnevatel põhjustel:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Juurdepääs „Tartu teepiirkond“ kinnistule on projektiga tagatud läbi Ilmatsalu ringristmiku, kust saab suunduda edasi kõikidesse suundadesse.</li><li>Täiendava ristmiku rajamine tähendaks täiendavat investeeeringut. Arvestades, et juurdepääs kõikidele külgnevatele aladele on tagatud ka ilma selleta, ei ole täiendava investeeeringu tegemine otstarbekas.</li><li>Iga täiendav ristmik on täiendav konfliktikoht, mis võib avaldada negatiivset mõju liiklusohutusele – eriti arvestades asjaolu, et täiendav ristmik asub kõrge liiklussagedusega maanteel.</li><li>Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa maanteele tekiks juurde uus ristmik, mis vähendab liikluse sujuvust põhimaanteel ja suurendab põhimaanteel liikleja ajakulu. Prognoosi kohaselt on pärast Tartu põhjapoolse ümbersõidu valmimist prognoositud liiklussagedus põhimaanteel 15 700 a/ööp. Üksikute liiklejate ajakulu vähendamine ei kaalu üles paljude liiklejate ajakulu suurendamist.</li><li>Ettepaneku kohaselt soovitud ringristmik ei lühenda teekonna pikkusi Tartu, Võru, Valga ja Ilmatsalu suundadesse. See tähendab, et märkimisväärne osa liikumisi toimuks ikkagi läbi tööstuspargi.</li></ul> <p><b>Otsus:</b> Mitte arvestada ettepanekut rajada Hallhundi tee ristumiskohta ringristmik. Juhul kui ehitusloa esemeks oleva projekti realiseerimise ajaks pole puuduolevat Männiku tee lõiku välja ehitatud, tuleb see ehitada koos Kardla–Tartu lõiguga.</p>
2	<p>Kuusearu tn 10 79301:001:1252 Kuusearu tn 12 79301:001:1254 Kuusearu tn 14 79301:001:1256 Kitse 79301:001:1588</p> <p>28.04.2025 e-kiri</p>	<p>Palun lisainfot selle kohta, kuidas toimub Kuusearu tn kinnistutele (joonisel märgitud punasega) juurdepääs Tallinna poolt ning väljasõit maanteele mõlemas suunas.</p>	<p><b>Põhjendus:</b> Transpordiamet saatis 29.04.2025 e-kirjaga skeemid, millel on näidatud juurdepääsu teekonnad Kuusearu tn kinnistutele Tallinna poolt, Võru poolt ja Tartu linna (F.R.Kreutzwaldi tn) poolt.</p> <p>Täiendavat arvamust tee ehitusloa menetluses tähtajaks Transpordiametile ei esitatud.</p> <p><b>Otsus:</b> Lugeda, et Kuusearu tn 10, 12 ja 14 ning Kitse kinnistute omanikul puuduvad ettepanekud tee ehitusloa eelnõule.</p>

3	<p>Avo tee 2 // 4 83101:003:0396</p> <p>05.05.2025 kiri 09.05.2025 kiri 14.05.2025 kiri 02.06.2025 kiri</p>	<p><b><u>05.05.2025 kiri:</u></b> Edastasite mulle e-kirjaga 28.04.2025 teate „Kardla-Tartu lõigu ehitamise ehitusloa menetlusse kaasamine (km 168,36-176,84)“.</p> <p>Eeltoodud kaasamisega seoses sooviksin teabenõude korras teada saada, et kas otsene ehitustegevuse kandumine minule kuuluvale kinnistule (Reg nr 405404, KÜ 83101:003:0396) Avo tee 2//4 Tähtvere Küla, Tartu linn on välistatud?</p> <p>Teabenõudele sooviksin saada vastust e-posti aadressile</p> <p><b><u>09.05.2025 kiri:</u></b> Seoses mulle e-kirjaga 28.04.2025 edastatud teate „Kardla-Tartu lõigu ehitamise ehitusloa menetlusse kaasamine (km 168,36-176,84)“, soovin teabenõude korras vastuseid järgnevatele küsimustele:</p> <p>1) Kui lai on kavandatud selle ehitusloa raames ehitatava tee muldkeha laius minule kuulva kinnistu (Avo tee 2//4 Tähtvere Küla, Tartu linn, KÜ 83101:003:0396) vahetus läheduses ? 2) Kui lai on selle ehitusloa raames kavandatava tee muldkeha laius edaspidi kavandatavas tööstuspagis Ravila tn suunal? 3) Kui lai on kavandatud selle ehitusloa raames ehitatava tee katendi laius minule kuulva kinnistu (Avo tee 2//4 Tähtvere Küla, Tartu linn, KÜ 83101:003:0396) vahetus läheduses ? 4) Kui lai on selle ehitusloa raames kavandatava tee katendi laius edaspidi kavandatavas tööstuspagis Ravila tn suunal?</p> <p>Teabenõudele sooviksin saada vastust e-posti aadressile</p> <p><b><u>14.05.2025 kiri</u></b> Edastasite mulle e-kirjaga 28.04.2025 teate „Kardla-Tartu lõigu ehitamise ehitusloa menetlusse kaasamine (km 168,36-176,84)“.</p> <p>Eeltoodud kaasamisega seoses sooviksin teabenõude korras teada saada, Avo teelt Ravila tn pikenduse suunas ehitatava juurdepääsutee maksumust (projekti eelarve). Projekteeritud juurdepääsutee eelarvestatud maksumus palun esitada koos kõigi projekteeritud tööde mahtude ja nende maksumusega.</p> <p>Teabenõudele sooviksin saada vastust e-posti aadressile</p> <p><b><u>02.06.2025 kiri</u></b> <b>Arvamus (vastuväited ja ettepanekud) Kardla-Tartu teelõigu ehitusloa eelnõule ja taotlus teabe väljastamiseks</b></p> <p>28.04.2025 kirjaga nr 8-1/21-003/6914-1 algatas Transpordiamet ehitusloa andmise menetluse riigitee 2 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 168,36-176,84 asuva Kardla–Tartu lõigu ehitamiseks. Ehitusseadustiku (EhS) § 42 lg 6 alusel esitas Transpordiamet puudutatud kinnisasja omanikule teadmiseks ja hiljemalt 02. juuniks 2025 arvamuse avaldamiseks ehitusloa eelnõu (edaspidi Eelnõu). Eelnõu kaaskirja kohaselt toimuvad tee ehitustööd vastavalt Skepast&amp;Puhkim OÜ tööle nr MA18478 „Riigitee 2 (E263) Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa km 168,36-176,84 Kardla–Tartu lõigu põhiprojekt“.</p> <p><b>Avo tee 2 // 4 kinnistu omanik esitab ehitusloa eelnõule järgmised vastuväited:</b></p> <p>1) <i><b>Esiteks</b></i>, menetluslik tähelepanek, eelnõu kohaselt on ehitusloa kõrvaltingimusena märgitud p-s 1, et määrata EhS § 45 lg 1 alusel ehitusloa kehtivuseks 8 aastat alates ehitusloa andmisest ning 10 aastat, kui ehitamisega on alustatud. EhS § 45 lg 1 ütleb, et ehitusluba kehtib viis aastat. Kui ehitamisega on alustatud, siis kehtib ehitusluba kuni seitse aastat</p>	<p>Transpordiamet on Avo tee 2 // 4 kinnistu omanikule saatnud vastusena järgmised e-kirjad:</p> <p><b><u>08.05.2025 e-kiri (vastus 05.05.2025 kirjale):</u></b> Olete esitanud Transpordiametile päringu, millega soovite teada kas otsene ehitustegevuse kandumine Teile kuuluvale Avo tee 2 // 4 kinnistule katastritunnusega 83101:003:0396 on välistatud.</p> <p>Transpordiamet käsitleb pöördumist mitte teabenõudena vaid selgitustaotlusena, sest Te pole palunud oma pöördumises avalikku teavet. Avaliku teabe seaduse (AvTS) § 3 kohaselt on avalik teave (edaspidi teave) mis tahes viisil ja mis tahes teabekandjale jäädvustatud ja dokumenteeritud teave, mis on saadud või loodud seaduses või selle alusel antud õigusaktides sätestatud avalikke ülesandeid täites.</p> <p>Ehitusloa esemeks olev projekt on Teile menetluse käigus esitatud ning Teil on olnud võimalus sellega tutvuda. Oma kirjas soovite Transpordiameti hinnangut kas ehitusprojektiga kavandatavad ehitustööd ulatuvad Teile kuuluvale Avo tee 2 // 4 kinnistule ning kas ja mil moel on see välistud. Seega saab seda pöördumist käsitleda kui selgitustaotlust Märjukirjale ja selgitustaotlusele vastamise ning kollektiivse pöördumise esitamise seaduse tähenduses.</p> <p>Vastuseks pöördumisele saan anda hinnangu, et projektlahendus ei välista ehitustööde kandumist Teile kuuluvale Avo tee 2 // 4 kinnistule.</p> <p>Et üheselt selgitada projektiga kavandatavaid tegevusi, olen teinud väljavõtte ehitusloa esemeks olevast Kardla-Tartu põhiprojektist (leitav manusest), kohast kuhu on projekteeritud tegevused Avo tee 2 // 4 kinnistuga piirneval lõigul.</p> <p>Projektiga on kavandatud uus tee Teie kinnistu naaberkinnistule Avo tee T2 (katastritunnusega 79301:001:1366, sihtotstarbega transpordimaa), mis on välja mõõdistatud riigi omandis olevast Laeva metskond 17 kinnistust (katastritunnusega 79301:001:1676).</p> <p>Projektiga kavandatava tee kate jääb Avo tee 2 // 4 kinnistu piirist valdavalt 5-5,5m kaugusele. Kinnistu nurga juures, kus on pöördekoht, on projekteeritud tee katte serva kaugus kinnistu nurgapunktist 4m.</p> <p>Kahe kinnistu nurga juurde on projekteeritud truubid, mille otsad asuvad Teile kuulaval Avo tee 2 // 4 kinnistul paiknevates kraavides. Truubid on vajalikud selleks, et oleks tagatud kinnistul koguneva sademevee äravool teisel pool asuvasse maaparanduskraavi.</p> <p>Projekteeritud tee ja kinnistu piiri vahel on nähtud ette raadamine (joonisel roheline siksak joonega piiritletud ala). Jooniselt on näha, et raadamise ala ulatub kuni piirini ja ulatub kohati ka üle piiri.</p> <p>Ehitustööde kandumist Teile kuuluvale Avo tee 2 // 4 kinnistule on Transpordiameti hinnangul võimalik vältida tee ehitusloa kõrvaltingimusega, milles saab seada nõudeks enne ehitamisega alustamist kinnistu piiri välja märkimise ning sellega ehitustöödega naaberkinnistule sattumise välistamise. Transpordiameti hinnangul on tehniliselt võimalik kavandada lühemad truubid (vajadusel kraavi otsa nõlva järsemaks tegemisega) ning vähendada raadamise mahtu kuni sellise mahuni mis on minimaalselt vajalik tee ehitamiseks.</p> <p>Oleme nõus tee ehitusloa eelnõud täiendama ning lisama kõrvaltingimuse, mis kohustab ehitajat märkima välja ja arvestama kinnistu piiri asukohaga ning viima läbi ehitustööd selliselt, et need ei kanduks Avo tee 2 // 4 kinnistule.</p>
---	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



	<p>ehitusloa kehtima hakkamisest. <b>Põhjendatud juhul</b> võib ehitusloa kehtivuseks sätestada pikema tähtaja või muuta ehitusloa kehtivust. Eelnõus puuduvad <b>sisuliselt ja õiguslikult motiveeritud põhjendused</b>, millest lähtuvalt on ehitusloa kehtivust seaduses sätestatuga võrreldes oluliselt pikendatud. Kaaskirjas märgitu, et ehitustööde aeg on teadmata ja sõltub riigi rahastusotsusest on liialt hägune argumentatsioon, et seda pidada õigustatult haldusakti kehtivuse pikendamise motiveeringuks.</p> <p>2) <b>Teiseks</b>, eelnõu (millele on lisatud projekt ja seletuskiri) on vastuolus Mäo-Tartu teemaplaneeringuga, mille kohaselt on peetud sobivaimaks juurdepääsuks Avo tee 2//4 kinnistule läbi Laeva metskond 17 (83101:003:0473) asuva Armuvalu tee. 22.05.2022 korraldusega nr 1.1.-3/22/364, millega anti välja Tammevardi ja Avo tee ühendustee projekteerimistingimused (PT) küll muudeti eelnimetatud teemaplaneeringut ja selle üle toimus vaidlus halduskohtus (3-22-1522), aga kohus asja sisulise arutamise käigus ei vaagunud kõiki PT alusel antava ehitusloaga kaasnevaid asjaolusid (mh nt täpne mürataseme mõõtmine, tee ehitamise majanduslikud kaalutlused, eelarvete võrdlused). Tammevardi ja Avo tee PT p-s 5.1.2. on märgitud, et projekti eesmärgiks on alternatiivse juurdepääsu tagamine mh käesoleva arvamuse esitaja kinnistule Avo tee 2//4. Haldusajal nr 3-22-1522 peetud vaidluse tulemusel leidis Tallinna Ringkonnakohtus, et Transpordiametil oli õiguslikult võimalik vastu võtta teemaplaneeringut muutvaid projekteerimistingimusi. Riigikohtu seisukoht selles vaidluses puudub, vaidlus lõppes ringkonnakohtu lahendi jõustumisega. Samas on kohtupraktikas väljakujunenud seisukoht, et vastuväiteid projekteerimistingimustele on võimalik esitada hilisemalt ka ehitusloa menetluses. Riigikohus on nt lahendis nr 3-20-19 p-s 19 ja 19 öelnud järgmist: <i>"Projekteerimistingimuste õiguslik tähendus ei ole samaväärne (detailplaneeringuga). /.../ Projekteerimistingimuste andmine on üks osa ehitusloa menetlusest, sest nende väljastamine on seotud konkreetse ehitusloa ning selle alusel rajatava ehitisega. Ehitusloa andmisega projekteerimistingimuste õiguslik tähendus ammendub. /.../ Tähele tuleb panna ka seda, et kehtivaid, aga õigusvastaseid projekteerimistingimusi on ehitusloa menetluses võimalik muuta, kui sellega ei kahjustata ülemääraselt ehitusloa taotleja või muu isiku usaldust (HMS § 66 lg 1 ja § 67). Ehitusloa taotlejal ei saa siiski üldjuhul tekkida kaalukat õiguspärast ootust seoses ehitise või selle kasutamise mõjudega, mida projekteerimistingimuste andmisel piisaval määral ei uuritud. Kui ehitusloa andmise otsustamisel ilmneb, et projekteerimistingimused on õigusvastased ja ehitusloa andmine kahjustaks üleliia selle mõjuväljas olevaid isikuid, tuleb projekteerimistingimused tunnistada kehtetuks või neid muuta ning ehitusloa andmisest keelduda."</i> Arvamuse esitaja jaoks võib selliseks mõjuteguriks olla mh teemaplaneeringut muutva PT alusel planeeritava juurdepääsutee ja lähipiirkonda kavandatava tööstuspargi rajamisega kaasnev müra, liikluskoormuse talumise ja õhusaaste taseme märkimisväärne tõus. Nimetatud küsimusi ei ole tõenditele tuginevalt haldusajal nr 3-22-1522 piisava põhjalikkusega uuritud ega ka otsusega lõplikult lahendatud. Ka ehitusloa eelnõus ei ole müraküsimust sisuliselt lahti kirjutatud - kõrvaltingimuste p-s 19 on vaid sedastus, et iga müratõkke juures tuleb teostada kontrollmõõtmised. Kuidas on kavandatud Avo tee 2/4 kinnistut mõjutava müra mõjuala ja pakutavad lahendused, ei ole eelnõust, projektist ega sellele lisatud seletuskirjast võimalik hoomata. Arvamuse esitaja tõi juba halduskohtule esitatud kaebuses välja asjaolu, et Mäo-Tartu teemaplaneering on riiklik planeering ja sellega peab arvestama nii PT taotleja kui ka RMK oma projektide koostamisel ning õiguslikult ebakorrekte ja sisult arusaamatu on PT-s esitatud väide, et Mäo-Tartu teemaplaneeringu realiseerimisel on <i>"tekkunud teadmine"</i>, et Laeva 17 metskond kinnistul asub puhkemets, mis on määratud RMK kõrgendatud avaliku huviga alaks. Teadmine RMK tegevusest ei saanud haldusorganitel "tekkida" suvaliselt - RMK peab oma tegevuses järgima seadust ja kehtivaid planeeringuid. Vastasel korral on tegemist halvasti planeeritud ja korraldatud</p>	<p><i>*Kirja manuses on väljavõtte projektist Avo tee 2 // 4 kinnistu piirkonnas.</i></p> <p><b>16.05.2025 e-kiri (vastus 09.05.2025 kirjale):</b></p> <p>Olete esitanud Transpordiametile päringu, millega soovite saada teada millised on ehitusloa esemeks oleva Kardla-Tartu lõigu põhiprojektiga projekteeritud Tammevardi ja Avo tee ühendustee laiusgabariidid erinevates asukohtades.</p> <p>Transpordiamet käsitleb pöördumist mitte teabenõudena vaid selgitustaotlusena, sest Te pole palunud oma pöördumises avalikku teavet. Avaliku teabe seaduse (AvTS) § 3 kohaselt on avalik teave (edaspidi teave) mis tahes viisil ja mis tahes teabekandjale jäädvustatud ja dokumenteeritud teave, mis on saadud või loodud seaduses või selle alusel antud õigusaktides sätestatud avalikke ülesandeid täites.</p> <p>Ehitusloa esemeks olev projekt on Teile menetluse käigus esitatud ning Teil on olnud võimalus sellega tutvuda. Oma kirjas soovite, et Transpordiamet selgitaks projekteeritud lahendust. Seega saab seda pöördumist käsitleda kui selgitustaotlust Märjukirjale ja selgitustaotlusele vastamise ning kollektiivse pöördumise esitamise seaduse tähenduses.</p> <p>Vastused esitatud küsimustele on järgmised:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Projekteeritud tee muldkeha laius kinnistu nr 83101:003:0396 vahetus läheduses on 6 meetrit.</li><li>2. Projekteeritud tee muldkeha laius edaspidi kavandatavas tööstuspargis Ravila tn suunal on 6 meetrit.</li><li>3. Projekteeritud tee katte laius kinnistu nr 83101:003:0396 vahetus läheduses on 5 meetrit.</li><li>4. Projekteeritud tee katte laius edaspidi kavandatavas tööstuspargis Ravila tn suunal on 5 meetrit.</li></ol> <p>Küsitud mõõdud on nähtavad ka projekti asendiplaani joonisel „MA18478_PP_TL_TL_01_1-201_Asendiplaan-LK22-Ravila-tn-yhendus“.</p> <p><b>21.05.2025 e-kiri (vastus 14.05.2025 kirjale):</b></p> <p>Olete esitanud Transpordiametile teabenõude, millega soovite saada teada Avo teelt Ravila tn pikenduse suunas ehitatava juurdepääsu tee mahtusid ja maksumust (projekti eelarvet).</p> <p>Selgitame, et projekti töömahtude aruanded asuvad projekti kaustas 3.1_teed/Lisa4_Detailid. Selles kaustas asub fail nimega MA18478-PP-TL-CL-01-3-000-Koondmahud, mis on nii .xlsx kui .pdf formaadis. Selles failis on veerus „AL“ (JPT-14 Avo tee) toodud eraldi välja küsitava tee ehitusmahud erinevate tööde kaupa.</p> <p>Link projektile on Teile esitatud 28.04.2025 ehitusloa menetluse kaasamise kirjaga nr 8-1/21-003/6914-1.</p> <p>Projekti täpne ehitusmaksumus selgub pärast ehitushanke läbiviimist kui pakkujad on oma pakkumused esitanud. Kogemuse põhjal, eeldatavat projekti maksumust hinnates, oleme me kalkuleerinud, et Avo teelt Ravila tn pikenduse suunas ehitatava juurdepääsu tee maksumus on ligikaudu 173 500 eurot, millele lisandub käibemaks.</p> <p><b>03.06.2025 e-kiri (vastus 02.06.2025 kirja punktile nr 5):</b></p> <p>Saadan soovitud Tammevardi ja Avo tee ehitamise eeldatava maksumuse kalkulatsiooni. Manuses on nii *.xlsx kui ka *.pdf versioon. Kogu ülevõtte info, mis puudutab ülejäänud Kardla-Tartu objekti, on tabelist eemaldatud. Loodan, et esitatud info vastab seekord soovitud kujule.</p>
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>haldusorganite koostöoga. Samuti ei ole lõpuni mõistetav puhkeala kavandamise otstarbekus (sh sellega kaasnevad müra ja saaste kõrvaldamise kulud) tiheda liiklusega maantee vahetusse lähedusse. Õiguslikult ei ole takistust selleks, et ehitusloa menetluses projekteerimistingimused üle vaadata ja eksimused parandada. <b><u>Ettepanek</u></b>, vaadata üle Tammevardi ja Avo tee PT-ga kehtestatud teemaplaneeringu muudatused ning õiguslikult, sisuliselt ja rahaliselt kaaluda PT muutmist ja/või kehtetuks tunnistamist ning juurdepääsu tee projekteerimist/ehitamist vastavalt teemaplaneeringus kehtestatule ehk läbi Armuvalu ja Hallihundi tee.</p> <p>3) <b><i>Kolmandaks</i></b>, arvamuse esitaja saatis Transpordiametile 3 teabenõuet - vastavalt 05.05.2025; 14.05.2025 ja 09.05.2025. <b>05.05.2025</b> teabenõudes palus arvamuse esitaja vastata küsimusele, kas kavandatava ehitusloa alusel on välistatud otsene ehitustegevuse kandumine temale kuuluvale kinnistule (Avo tee 2//4). 08.05.2025 vastas Transpordiameti esindaja Tiit Vunk, et projektlahendus ei välista ehitustööde kandumist nimetatud kinnistule. Vastuse kohaselt on projektiga kavandatud kahe kinnistu truupide ehitamine, mille otsad asuvad Avo tee 2//4 kinnistul. Samuti on kirjas märgitud, et projekteeritava tee ja kinnistu piiri vahel on ette nähtud raadamine ja raadamise ala ulatub kohati üle Avo tee 2//4 kinnistu piiri. <b>Arvamuse esitaja on kategooriliselt vastu tema kinnistul raadamise ja/või mistahes muu ehitusega seonduva töö läbiviimiseks. Nimetatud tegevus tuleb ehitusloas täielikult välistada.</b> Raadamiseks Avo tee 2//4 kinnistul puudub nii õigulik alus kui sisuline põhjendus. Metsaseaduse (MS) § 32 lg 2 p 4 kohaselt tehakse raadamist muu õigusaktidest tuleneva kehtiva projekti, hoolduskava või dokumendi alusel, mis on aluseks maa kasutamiseks muul otstarbel kui metsa majandamiseks. Praegusel juhul Avo tee 2//4 kinnistul raadamise teostamiseks selline õigusaktidest tulenev alusdokument puudub. Raadamise või muu ehitusega seonduva tegevuse kavandamine Avo tee 2//4 kinnistule on mh vastuolus Transpordiameti 12.05.2022 korraldusega nr 1.1-3/22/364 väljastatud projekteerimistingimustega Tammevardi ja Avo tee ühendustee ehitamiseks. Nimetatud PT p-s 4 on loetletud ehitamisega hõlmatavate kinnisasjade andmed, millede hulka <b>ei kuulu</b> Avo tee2//4 kinnistu ja sellel kinnistul mistahes ehitustegevuseks sh metsa raadamiseks puudub õiguslik alus ning selline tegevus rikub õigusvastaselt arvamuse esitaja omandi(põhi)õigust. Samuti ei ole seda tegevust märgitud ehitusloa eelnõus, mis on haldusõiguslikult isiku eksitamine. Ehk, teisisõnu on ehitusloaga kinnistule Avo tee 2//4 kavandatav raadamine vastuolus PT-ga. <b><u>Ettepanek</u></b>, kui Transpordiamet ei nõustu eelpool tehtud ettepanekuga, et ühendustee projekteerimise asjaolud tuleb tervikuna üle vaadata ja planeerida tee ehitamine vastavalt teemaplaneeringus kehtestatule läbi Armuvalu tee ning jätkab Tammevardi ja Avo tee PT elluviimist, siis tuleb ehitusluba viia kooskõlla PT-ga ja ehitusloas (nt kõrvaltingimusena) sätestada kohustus viia <b>kõik tee</b> ehitustööd (sh raadamine) läbi selliselt, et <b>need ei mõjuta mistahes ajal ega viisil (sh raadamine, kinnistule mistahes mõjude kandumine, mh müra ja saaste taseme tõus) Avo tee 2//4 kinnistut.</b></p> <p>4) <b><i>Neljandaks</i></b>, käesoleva ehitusloa eelnõu aluseks oleva PT üle toimunud kohtuvaidluses leidis kohus, et PT andmise ajal ei pidanud Transpordiamet detailselt välja arvutama PT-s ettenähtud juurdepääsu tee maksumust võrrelduna Armuvalu tee välja ehitamise maksumusega. Seejuures, kohtulahend ei tugine ühelegi konkreetsele avalikku raha kasutamist tõendavale dokumendile. Ringkonnakohtu otsuse p-s 12 on märgitud üldsõnaliselt vaid järgmist: "<i>Vastustaja ei ole seadnud kahtluse alla, et teemaplaneeringus ette nähtud juurdepääs mööda Armuvalu teed on põhimõtteliselt võimalik, kuid on põhjendanud miks muutunud asjaolusid ja erinevaid huve arvestades ei ole see enam parim lahendus. Vastustaja võis seejuures arvestada majanduslike kaalutlustega.</i>" Ehk, et tegemist on oletuslikku laadi põhjendusega. Ekspertiisi kavandatavate teetööde</p>	<p>Juhin tähelepanu, et tegemist on eeldatava maksumuse hinnanguga. Lõplikud maksumused selguvad ehitushanke käigus ja sõltuvad sellest, millise hinnaga ehitajad materjale ja ehitusmasinaid kätte saavad.</p> <p><i>*Kirja manuses on tabelid Tammevardi ja Avo tee ühendustee ehitusmaksumusest.</i></p> <p><b><u>Põhjendus:</u></b> (Avo tee 2 // 4 kinnistu omaniku 02.06.2025 kirjas toodud punktide kaupa)</p> <p><b>1.</b> Ehitusloa kehtivuse pikemaks tähtajaks määramise põhjendus tuuakse välja ka ehitusloa andmise korralduses. Tegemist on mahuka projektiga, mille realiseerimine võib võtta aega kauem kui 2 aastat. Samuti on nii mahuka projekti ehitamise ettevalmistamine ja hankimine aega nõudev protsess. Nii mahuka projekti puhul oleks 5 aastane ehitusloa kehtivus asjakohane juhul kui objekt läheks kohe ehitusse. Seda aga käesoleval aastal ei juhtu, mistõttu on nähtud ette pikem kehtivusaeg, võttes aluseks EhS §45 lõike 1.</p> <p>Pikem ehitusloa kehtivuse aeg ei riku Avo tee 2 // 4 kinnistu omaniku subjektiivseid õigusi.</p> <p><b>2.</b> Ehitusloa esemeks olev projekt on koostatud lähtuvalt Transpordiameti 12.05.2022 korraldusega nr 1.1-3/22/364 antud projekteerimistingimustest Tammevardi ja Avo tee ühendustee ehitamise ehitusprojekti koostamiseks. Projekteerimistingimuste andmisel on hinnatud muuhulgas ka projekteerimistingimuste vastavust Mäo-Tartu teemaplaneeringuga ning leitud, et need on kooskõlas, sest need aitavad majandusliku, sotsiaalse, kultuurilise ja looduskeskkonna vajadustest lähtuvalt kaasa teemaplaneeringuga seatud eesmärkide saavutamisele.</p> <p>Projekteerimistingimuste andmisel on hinnatud ka õiguslikke, sisulisi ja rahalisi aspekte ning kaalumise tulemusel on jõutud parima lahenduseni. Kõiki aspekte on projekteerimistingimuste menetluses piisava põhjalikkusega kaalutud ning ära on kuulatud ka asjasse puutuvad osapooled.</p> <p>Projekteerimistingimused on õiguspärased ja kehtivad ning seda kinnitab ka jõustunud kohtuotsus.</p> <p>Müra ja õhusaastega seotud küsimusi on hinnatud keskkonnamõjude hinnangu (KMH) koostamise käigus ning pakutud välja asjakohased leevendavad meetmed. KMH aruanne on tunnistatud nõuetele vastavaks Transpordiameti keskkonnakorralduse juhi 14.10.2022 otsusega nr 1.1-2/22/149.</p> <p><b>3.</b> Transpordiamet hindas koostöös projekteerijaga projektlahendust ning leidis, et projektlahendust on võimalik muuta selliselt, et projektiga kavandatavad ehitustööd asuksid Avo tee 2//4 kinnistu piiridest väljas. Projekteerija on koostanud täpsustatud projektlahenduse, millest saab ehitamisel juhinduda.</p> <p>Ehitusaegse müra ja vibratsiooni nõuetele vastavuse tagamise tingimus on lisatud tee ehitusloa eelnõu kõrvaltingimustesse Terviseameti suunistel. Samuti on kõrvaltingimustes nõue kasutada tehniliselt korras ja nõuetele vastavaid ehitusmasinaid, vältida tolmamist ehitusmaterjalide niisutamisega ning vältida ehitustöid õhtusel ja öisel ajal.</p> <p><b>4.</b> Erinevate variantide võimalikku ehitusmaksumust on Transpordiamet hinnanud projekteerimistingimuste menetluse käigus vastavalt oma teede ehitamise kogemusele. Läbi Armuvalu tee juurdepääsu kavandamine tähendaks märkimisväärselt pikemas lõigus tee ehitustööde teostamist, mis muudab selle kokkuvõttes kallimaks. Ühe jooksva meetri olemasoleva tee parendamine on küll odavam kui ühe jooksva meetri uue tee ehitamine, kuid kui seda esimest teha oluliselt pikemas lõigus, siis võib uue tee rajamine lühemas lõigus osutuda odavamaks. Seda on projekteerimistingimuste menetluse käigus ka arvesse võetud ning see majanduslik aspekt on lahti seletatud projekteerimistingimuste andmise</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>maksumuste väljaselgitamiseks kohus läbi ei viinud ja kohtulahendi tegemisel ka mitte ühelegi majanduslikku otstarbekust tõendavale tõendile ega haldusorgani eelarvedokumendile ei tuginenud. Teisisõnu kohtumenetluses kahe alternatiivse tee maksumuse küsimust sisuliselt tõnditele põhinevalt ei võrreldud ega soodsama lahenduse kasuks tõsikindlalt ei lahendatud. Ehitusloa menetluse etapis on Transpordiametil eelduslikult olemas täpsemad andmed projekti maksumuse kohta. 14.05.2025 saatis arvamuse esitaja Transpordiametile teabenõude, milles palus väljastada Avo teelt Ravila tn pikenduse suunas kavandatava juurdepääsu tee maksumuse tõendid ehk projekti eelarve koos kõigi projekteeritud tööde mahtude ja nende hindadega. Nimetatud teabenõudele ei ole ühest ja selget vastust Transpordiamet esitanud või vähemalt ei ole sellist teavet arvamuse esitajale kättesaadavaks tehtud. Transpordiameti poolt saadetud väga mahukatest linkidest arvamuse esitaja konkreetseid vastuseid ei leia. Haldusasjas nr 3-22-1522 tõi arvamuse esitaja välja ka asjaolu, et menetluses läbi viidud paikvaatlusel veenduti, et Armuvalu tee on RMK puhkeplatsi parklast kuni Hallihundi teeni heas korras kõrge muldkehaga kruusatee, millele on peale veetud killustik ja mis võimaldaks eelduslikult kergemalt ja soodsamalt luua juurdepääsutee. Kuni käesoleva ajani ei ole keegi ümber lükanud puhtloogilist järeldust, et selle olemasoleva tee ümberehitamine optimeerib mullamahte ja seeläbi ka projekti maksumust. Arvamuse esitaja tõi nii PT kooskõlastuse etapis kui halduskohtumenetluses välja selle, et kehtiva teemaplaneeringu käigus on välja selgitatud, et otstarbekaim lahendus on kasutada lahendusks olemasoleva tee ümberehitamist, kuna on olemas muldkeha kruusatee näol. Seevastu tee rajamine läbi Tammevardi tee eeldab suuremahulisi mullatöid uue tee muldkeha loomiseks. Transpordiameti poolt juurdepääsu majandusliku aspekti kaalumise kohta esitatud seisukohtades esineb ka põhimõtteline ebaselgus ja teatav vasturääkivus. Transpordiamet väidab, et läbi Tammevardi tee juurdepääsu tagamine (PT kohane lahendus) on odavam põhjusel, et sellise variandi puhul tuleb rajada ligikaudu 935 m uut teed alates Avo teest kuni perspektiivse <b>Ravila tn pikenduse</b>ni, aga väidetavalt tuleb Armuvalu tee kaudu juurdepääsu ehitamisel rekonstrueerida ligikaudu 1095 m pikkune olemasolev tee ja rajada u 129 m uut teed. Väidetavalt jääb Tammevardi lahenduskäik soodsamaks ka sel juhul, kui tee rajamisega kaasnevad <i>mõningad lisakulud (parkimiskohad, truubi/kergsilla rajamine, lõkkeplatsi ümberehitamine, matkaradade ümberehitamine kohas, kus need kattuvad sõiduteega)</i>. <b>Esiteks</b>, ehitusloa eelnõus ega sellele lisatud dokumentatsioonis ei ole ära näidatud, kui suured on nõ "mõningad lisakulud", millised summad ja millele on eelarvestatud. Avaliku raha kulutamine peab olema detailsusastmelt selgem. <b>Teiseks</b>, ehitusloa eelnõust ei ole nähtav, milliste kuludega ehitatakse Ravila tänava pikendus (ühendus), milleni peaks jõudma PT kohane juurdepääsutee Avo tee 2//4 kinnistuni. Ravila tn pikenduse (ühenduse) kulud eelduslikult lisanduvad PT kohase lahenduse elluviimisele hoolimata sellest, kas need kulud kannab riik või kohalik omavalitsus (Tartu linn). Seega ei ole ehitusloa eelnõu õigusselge muuhulgas nii RMK puhkealaga seotud kulutuste kui Ravila tn pikenduse (ühenduse) väljaehitamisega seotud kulutuste osas suhestuvalt Tammevardi PT alusel juurdepääsu tee rajamisse ehk <b>puudub selge ülevaade majanduslike kaalutluste seisukohalt</b>. Nagu eelpool öeldud, siis majanduslikke aspekte ei arutatud ega lahendatud haldusasjas nr 3-22-1522. PT andmise menetluses avaldas Transpordiameti esindaja Tiit Vunk ka ise, et soodsaim lahendus ühenduste rajamiseks oleks Armuvalu tee - Hallihundi tee kaudu. PT andmise menetluse käigus 06.04.2022 toimunud paikvaatluse koondtabelist nähtub ka asjaolu, et Armuvalu teed kasutab sõidukitega läbimiseks faktiliselt ka RMK teendindav transport. PT koostamise eesmärgiks on selle p-s 5.1.2. märgitud alternatiivse juurdepääsu tagamine viiele kinnistule (Laeava metskond 17, Avo tee 2//4; Männimetsa, Maripuu ja Järve), kelle juurdepääs riigitee ehitamisega seoses kaob. Armuvalu tee koormus ei eelduslikult ei suurene sedavõrd, et see takistaks RMK poolt planeeritavat tegevust Laeva</p>	<p>korralduse lisa 2. Selles on välja toodud, et läbi Tammevardi tee juurdepääsu tagamiseks tuleks rajada 935m uut teed. Läbi Armuvalu tee juurdepääsu tagamiseks tuleks aga rekonstrueerida 1095m pikkuselt olemasolev Armuvalu tee, rajada tee 315m pikkusel lõigul Avo tee suunas olemasolevale muldkehale ning rajada 129m pikkusel lõigul uus tee uuele muldkehale – kokku tuleks teha tee ehitustöid 1539m pikkusel lõigul.</p> <p>Ravila tänava pikenduse osaline väljaehitamine on Tartu linna plaan. Tartu linn on avaldanud Transpordiametile soovi teha selles osas koostööd ning realiseerida Ravila tn vähemalt osaliselt koos Kardla–Tartu lõigu ehitamisega. Objektide korraga tegemine ühe lepinguga aitab alandada tee ehitustööde ühikhindu, mis annab võimaluse mõnevõrra odavamalt objekt välja ehitada. Sarnast koostööd tegi Transpordiamet Tartu linnaga Tartu läänepoolse ümbersõidu II ehitusala (Riia ring) väljaehitamisel, mille käigus ehitati linnatänavaid Tartu linna finantseerimisel.</p> <p>Ravila tänava pikendus ei täida ainult juurdepääsu tagamise eesmärki Avo teele. Sellel projektil on mitmeid teisi eesmärke, mis on teiste osapoolte huvi. Transpordiamet on siinkohal arvestanud Tartu linna huviga ning Ravila tn pikenduse ehitamise maksumust mitte arvestanud Kardla–Tartu lõigu projekti ehitamise koosseisu.</p> <p>Projekteerimistingimuste menetluse käigus on lisaks ehitusmaksumuste võrdlemisele hinnatud ka teisi aspekte. Otsuse tegemisel hinnati muuhulgas ka üldplaneeringust tulenevaid piiranguid/võimalusi, keskkonnapiiranguid, teede omandi ja korrashoiu korraldamise küsimusi, liiklusohutust, avalikku huvi ning teekonna pikenemist erinevate juurdepääsu variantide korral.</p> <p><b>5. Transpordiamet saatis 03.06.2025 e-kirjaga Avo tee 2 // 4 kinnistu omaniku esindajale detailse info Tammevardi tee ja Avo tee ühendustee ehitamise eeldatava maksumuse kohta.</b></p> <p><b><u>Otsus:</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jätta tee ehitusloa eelnõu kõrvaltingimus, mis puudutab ehitusloa kehtivust, muutmata.</li> <li>2. Mitte arvestada ettepanekut tunnistada Tammevardi ja Avo tee ühendustee ehitamise ehitusprojekti koostamise projekteerimistingimused kehtetuks. Mitte arvestada ettepanekut rajada juurdepääsutee Avo tee 2 // 4 kinnistule (83101:003:0396) läbi Armuvalu ja Hallihundi tee.</li> <li>3. Arvestada ettepanekuga sätestada ehitajale kõrvaltingimustega kohustus viia kõik tee ehitustööd (sh raadamine) läbi selliselt, et need ei mõjutaks mistahes ajal ega viisil Avo tee 2//4 kinnistut.</li> </ol> <p>Lisada tee ehitusloa eelnõule kõrvaltingimus: Avo tee 2 // 4 kinnistuga (83101:003:0396) külgneval alal tuleb välistada ehitustööde (sh raadamine) ja ehitamisest tulenevate negatiivsete mõjude kandumine Avo tee 2 // 4 kinnistule. Ehitustöid tuleb selles asukohas teostada vastavalt tee ehitusloa andmise korralduse lisa 4 olevale joonisele, millega on põhiprojekti lahendust muudetud. Enne ehitamisega alustamist tuleb kinnistu piiri asukoht välja märkida. Raadamistöid on lubatud teha minimaalses ulatuses, mis on vajalik juurdepääsutee ehitamiseks.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Lugeda, et projekteerimistingimuste andmisel on piisavalt kaalutud olulisi aspekte ning puudub vajadus neid uuesti üle hinnata.</li> <li>5. Lugeda, et Transpordiamet on täitnud soovi tutvuda detailse infoga, mis puudutab Tammevardi tee ja Avo tee ühendustee ehitamise eeldatava maksumust.</li> </ol>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>metskond 17 kinnistul. Pealegi nagu eelpool öeldud, ei nähtu PT menetlemise materjalidest RMK puhkeala kavandamise otstarbekus tiheda liiklusega maantee lähialasse. Aimatavalt võib praegusel juhul olla tegemist olukorraga, kus ehitustehniliselt keerulisema ja ilmselt ka ajaliselt ja rahaliselt kulukama lahendusvariandi puhul on eelistatud Tedrela kinnistule kavandatava Tööstuspargi kui kinnisvaraarendaja huvisid teistele eraomandis olevate kinnistute omanike huvidele. PT andmise menetluses on korduvalt avaldatud arvamust, et Armuvalu tee väljaehitamine võib olla avaliku raha kasutamise aspektist majanduslikult soodsam (mh nt Tammevardi ja Avo tee PT arvamuste ja kooskõlastuste tabeli p 2.5.) Ka RMK on varem öelnud (mh nt PT paikvaatluse koondtabeli p 16), et juurdepääsu määramisel on kohtupraktikas kujunenud välja põhimõte, et eelistada tuleb kõige odavamat juurdepääsulahendust. Jääbki seejuures arusaamatuks, miks kulutab Transpordiamet avalikku (maksumaksja) raha eelduslikult kallima ja ehituslikult keerulisema lahenduse elluviimiseks.</p> <p>5) <b>Taotlus teabe väljastamiseks.</b> Transpordiamet ei ole arvamuse esitaja 14.05.2025 teabenõude alusel väljastanud konkreetset küsitud teavet, vaid saatnud viite lingile, millelt küsitud teavet arusaadaval kujul ei avane. Seetõttu palub arvamuse esitaja Transpordiametil teabenõude korras väljastada 1) Avo tee 2//4 kinnistule juurdepääsuks kavandatud tee eelarvestatud maksumus projekteeritud tööde lõikes koos iga positsiooni kohta välja toodud maksumusega. Eelnõule lisatud materjal on oluliselt laiem, kui vaid Avo tee 2//4 puudutav osa, on seetõttu mahukas ja palun Teil mitte saata linke ega viiteid, vaid täita teabenõue üksnes konkreetse küsitud teabe osas - eelistatult loetavalt PDF formaadis. Teabenõude palun Teil täita seaduses etnähtud korras, soovitud viisil.</p>	
4	<p>Jõe 79301:001:1393 Põhja-Jõe 79301:001:1394 3 Jõhvi-Tartu-Valga tee 79301:001:1395</p> <p>03.06.2025 e-kiri</p>	<p>vastuseks Teie 28.04.2025 kirjale nr 8-1/21-003/6914-1 annab kinnistu (registriosa 1465204) omanik LRY OÜ (registrikoodiga 16370242) teada, et ei saa anda kooskõlastust Skepast&amp;Puhkim OÜ töö nr MA18478 „Riigitee 2 (E263) Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa km 168,36-176,84 Kardla–Tartu lõigu põhiprojekt“ (edaspidi ka Projekt) kohaselt antavale ehitusloale (edaspidi ka Ehitusluba) järgmistel asjaoludel:</p> <p>- Transpordiameti poolt algatatud avalikes huvides maa omandamise (Transpordiameti teade Jõe kinnisasja osa omandamise menetluse algatamise kohta 11.04.2023 kirjaga nr 8-3/23-028/8086-1) menetlus (edaspidi ka Omandamise menetlus) on käesoleva aja seisuga lõpule viimata;</p> <p>- Projekti kohane tee paikneb LRY OÜ’le kuuluval kinnistu koosseisus oleval maaüksusel ning Omandamise menetluses kinnistu omaniku poolt varasemalt antud nõusolekut kinnistust (registriosa 1465204) äralõike (maatükk katastritunnusega 79301:001:1395) riigile võõrandamiseks ei saa LRY OÜ hinnangul lugeda kinnisasja omaniku antud nõusolekuks võõrale maale ehitamiseks;</p> <p>LRY OÜ palub Teil võimalusel välja selgitada, kas Omandamise menetlus viiakse lõpuni enne Ehitusloa andmist?</p>	<p><b>Põhjendus:</b> Kardla–Tartu lõigu projekti realiseerimiseks vajalike maade omandamine on praegusel hetkel käimas ning suurem osa maid on juba ka omandatud. Jäänud on veel mõned üksikud kinnisasjad, kus on toimingud erinevate asjaolude tõttu veel pooleli. Nendega tegeldakse.</p> <p>Ehitusloa andmise edasi lükkamine ei ole antud juhul proportsionaalne arvestades projekti ulatust ja maade omandamise seis. Transpordiameti hinnangul on proportsionaalne ja asjakohane lisada tee ehitusloa eelnõule kõrvaltingimus erakinnistutele kavandatud projektlahenduste väljaehitamise piiramiseks, et kaitsta maaomaniku õigusi ja huve.</p> <p><b>Otsus:</b> Lisada tee ehitusloa eelnõule kõrvaltingimus: Ehitustööde teostamiseks väljaspool riigitee alust maad peab olema sõlmitud kinnisasja omanikuga kokkulepe ehitustööde teostamiseks või ehituseks vajaliku maa omandamiseks.</p>
5	<p>Võsula vkt 8 83101:001:0028</p> <p>04.06.2025 kiri</p>	<p>Oleme tutvunud Transpordiameti algatatud ehitusloa eelnõuga seoses riigitee 2 Kardla-Tartu lõigu ehitamisega. Idee on hea ning loodetavasti saab see ka millalgi teoks.</p> <p>Võsula vkt 8 omanikuna on mul mõned murekohad seoses sellega.</p> <p>Võsula vkt kinnistutele pääsemiseks rajatakse Võsula tee ühendus KT-04 algusega Ilmatsalu poole viivalt maanteelt läbi metsa ning see jõuab välja Võsula vkt 2 kinnistuni. Rajatav teeots võimaldab vasakule keerates edasipääsu ka Võsula vkt 3//4 kinnistutele. Meie kinnistule Võsula vkt 8 muutub ümbersõit aga ebaproportsionaalselt pikaks, kuigi saaksime otse edasi liikuda mööda Võsula vkt 3//4 kinnistutest , millega on meil ühine kinnistu piir. Lisaks sellele, et ümber Võsula vkt kinnistute sõit pikaks kujuneb, on meie</p>	<p><b>Põhjendus:</b> Teekondade pikenemine on 2+2 maanteede rajamisel paratamatu, sest samatasandiliste ristmike rajamine on liiklusohutuse kaalutlustel keelatud ning tavaliselt ei ole võimalik liiklussõlmedesse liikluse suunamisel teekonna pikkusi muutmata jätta. Teekondade pikkused sõltuvad 2+2 teede korral tihtipeale ka sellest, kuhu suunas valdavalt sõita soovitakse.</p> <p>Transpordiamet mõttis projekti asendiplaani jooniselt teekondade pikkusi. Eeldades, et Võsula vkt 8 elanike peamine tõmbepunkt on Tartu linn ja sõitmiseks kasutatakse Tallinn–</p>



	<p>jaoks kõige suurem probleem see, et meil tegelikult puudub ligipääs avalikule teele. Seni oleme sõitnud oma kinnistule Võsula vkt 6 suusõnalise kokkuleppe alusel, aga need tingimused võivad alati muutuda, kui peaks tulema muus omanik vms.</p> <p>Maakatastri andmetel on tee (83101:001:0680) meie kinnistu nurgani täiesti olemas. Ehk on seda võimalik pisut pikendada, et võimaldada meie kinnistule ligipääs mööda avalikku teed?</p>	<p>Tartu maanteed, siis pikeneb pärast Kardla–Tartu projekti realiseerimist teekonna pikkus Tartu linna suunas võrreldes praeguse situatsiooniga ligikaudu 400m võrra.</p> <p>Võsula vkt 8 kinnistu omaniku poolt soovitud ühendus lühendaks teepikkusi nii praeguses olukorras kui ka pärast Kardla–Tartu lõigu projekti realiseerumist. Olemasolevas olukorras oleks lühenemine ligikaudu 200m ning Kardla–Tartu projekti lahenduse korral oleks lühenemine ligikaudu 600m mistahes suunas liikumisel.</p> <p>Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekut, kuid otsustas sellega mitte arvestada. Kaalumisel võeti arvesse järgmised asjaolud:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 400m võrra teepikkuse suurenemine Tartu suunas võrreldes olemasolevaga ei ole märkimisväärne teekonna pikkuse suurenemine.</li> <li>• Võsula tee T1 kinnistu (83101:001:0680) ulatub küll Võsula vkt 8 kinnistu (83101:001:0028) nurgani, kuid Maa- ja Ruumiameti hübriidkaardi andmetel paikneb sellel kinnisasjal tiik ning sõltumata sellest, kas tiiki tee ehitamisel peab vältima või mitte, tuleks juurdepääsutee rajamiseks kasutada maad ka teistest naaberkinnistutest.</li> <li>• Uus juurdepääsutee lühendaks teepikkusi vaid ühele kinnistuomanikule. Teised kinnistuomanikud sellest kasu ei saaks. Uue tee rajamine ühele kinnistule, olukorras kus juurdepääs on teist kaudu tagatud, ei ole otstarbekas.</li> <li>• Praegu eksisteerivat olukorda ligipääsuks avalikult kasutatavale teele projektiga ei muudeta. Olukord kus tuleb sõita üle naaberkinnistu suusõnalise kokkuleppe alusel eksisteerib nii praegu kui ka pärast Kardla–Tartu projekti realiseerumist.</li> </ul> <p><b><u>Otsus:</u></b> Mitte arvestada ettepanekut pikendada kohalikku teed nr 7931311 Võsula tee kuni Võsula vkt 8 kinnistuni (83101:001:0028).</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

2.3.Piirnevate kinnisasjade omanikud, kes arvamust ei avaldanud

Järgnevas tabelis toodud kinnisasjade osas ehitusloa menetluse käigus arvamust ei avaldatud. Kui arvamuse andja ei ole kümne päeva jooksul ehitusloa eelnõu saamisest arvates arvamust avaldanud ega ole taotlenud tähtaja pikendamist, eeldatakse, et arvamuse andja ei soovi ehitusloa eelnõu kohta arvamust avaldada (EhS § 42 lg 9).

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Ala-Sepa	79301:001:1543
Avo tee 1	83101:003:0394
Avo tee 6	83101:003:0452
Avo tee 8	83101:003:0451
Evardi	83101:003:0626
Hausi	83101:003:0528
Heki	83101:003:0398
Hirve	79301:001:1343
Ida-Lipingu	79301:001:1524
Ilvese	79301:001:1288
Jaani-Jüri	79301:001:1547
Jaanijürikese	83101:003:0506
Kagu-Lipingu	79301:001:1522
Kalda	83101:003:0801
Kangru	83101:003:0561
Kannuska	79301:001:1286
Kapa	83101:001:0151
Karuaseme	79301:001:1064
Karula	79301:001:1066
Kasearu alajaam	83101:003:0670
Kasearu tn 1	83101:003:0648
Kasearu tn 2	83101:003:0649
Kasearu tänav T1	83101:003:0672
Kirde-Lipingu	79301:001:1520
Kitsepõllu tee 2	83101:003:0763
Kitsepõllu tee 2a	79301:001:1355
Kitsepõllu tee 4	83101:003:0764
Kitsepõllu tee 6	83101:003:0765
Kitsepõllu tee T1	79301:001:1426
Kitseraja	79301:001:1378
Koidu	79301:001:1422
Kooli	79301:001:1549
Koopamäe	83101:001:0017
Krossi	79301:001:1420

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Kure tee 2a	79301:001:1214
Kuusearu tn 16	79301:001:1409
Kuusearu tn 2	79301:001:1242
Kuusearu tn 3	83101:003:0660
Kuusearu tn 4	79301:001:1244
Kuusearu tn 6	79301:001:1246
Kuusearu tn 7	79301:001:1411
Kuusearu tänav	83101:003:0675
Kuusearu tänav T1	83101:003:0712
Käbi	79301:001:1211
Laaneküla tee 2	79301:001:1442
Laaneküla tee 4	79301:001:1434
Laaneküla tee 6	79301:001:1436
Lagle	79301:001:1546
Lehtmetsa	83101:003:0383
Lõuna-Tammevardi alajaam	83101:003:0624
Lääne-Lipingu	79301:001:1521
Mari	79301:001:1351
Metsa	79301:001:1298
Metsatare	79301:001:1292
Metsäääre tee 1	83101:003:0173
Metsäääre tee 2	83101:003:0174
Metsäääre tee 3	83101:003:0175
Metsäääre tee 4	83101:003:0176
Mosna	79301:001:1380
Mosna	79301:001:1414
Mudaniku	79301:001:1350
Muide talu	83101:003:0045
Männi	79301:001:1416
Männiku	79301:001:1171
Nurga	79301:001:1296
Nurga	79301:001:1296
Papli	79301:001:1592
Papliõie	79301:001:1593

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Priidu	83101:003:0520
Puidugrupi	79301:001:1284
Päido	79301:001:1551
Pärna	79301:001:1424
Ravila tn 130	79301:001:1622
Ravila tn 69	79502:001:0004
Ravila tn 77	79502:001:0006
Ravila tn 79	79502:001:0020
Rähni	79301:001:1398
Saariku	79301:001:1418
Saarikumetsa	79301:001:0940
Sahkari	79301:001:1391
Sepa	79301:001:1503
Sepalaane	79301:001:1608
Sepasalu	79301:001:1450
Soosaare	83101:003:0393
Suurmetsa	79301:001:1375
Suurmetsapõllu	79301:001:1376
Tagametsa	79301:001:1468
Tamme-Leetsi	83101:003:0330
Tamme-Sahkari	83101:003:0549
Tammevardi pumpla	83101:003:0625
Tammevardi tee	83101:001:0475
Tammevardi tee 1	83101:003:0613
Tammevardi tee 11	83101:003:0618
Tammevardi tee 13	83101:003:0619
Tammevardi tee 15	83101:003:0620
Tammevardi tee 17	83101:001:0538
Tammevardi tee 21	83101:001:0540
Tammevardi tee 23	83101:001:0541
Tammevardi tee 9	83101:003:0617
Tammevardi tee T1	83101:001:0542
Taretaguse	79301:001:1294
Tedrela	79301:001:1359

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Teevahe	79301:001:1404
Tiksu	83101:003:0479
Toome	79301:001:1290
Uue-Kannuska	83101:001:0258
Uuetalu	79301:001:1454
Uuetalupõllu	79301:001:1452
Vahtriku	83101:003:0146
Vahtriku park	79301:001:1653
Vahtriku puhasti	83101:003:0154
Vahtriku tee 1	83101:003:0147
Vahtriku tee 2	79301:001:1496
Vahtriku tee 3	83101:003:0149
Vahtriku tee 4	79301:001:1493
Vahtriku tee 5	83101:003:0151
Vaksali tänav T1	79301:001:1428
Vana-Kandi tee 1	79301:001:1387
Vana-Kandi tee 3	79301:001:1172
Vesiroosi tee	83101:003:0761
Vesiroosi tee 1	83101:003:0757
Vesiroosi tee 2	83101:003:0478
Vesiroosi tee 3	83101:003:0758
Vesiroosi tee 4	83101:003:0759
Vesiroosi tee 6	83101:003:0760
Volli	83101:001:0283
Võsula vkt 1 // 1a	83101:001:0136
Võsula vkt 2	83101:001:0010
Võsula vkt 3 // 4	83101:001:0027
Võsula vkt 5	79301:001:1345
Võsula vkt 6	83101:001:0024
Väike-Kalda	83101:003:0802
Väike-Lipingu	83101:003:0008
Väike-Mudaniku	83101:001:0284
Väike-Männiku	83101:005:0071
Õunapuu	83101:003:0076