

### Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel

#### 1. KOOSKÕLASTUSED

Jrk nr	Kaasatud kooskõlastaja	Kooskõlastuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud kooskõlastuse osas
1	Põllumajandus- ja Toiduamet  Alus: projektiga hõlmatud alale jäävad Anikvere, Kaliküla II ning Kaliküla II/2 maaparandusehitised ja nende rajatised  01.04.2024 kiri nr 6.2-2/14210  21.05.2024 e-kiri	<p><b>01.04.2024 kiri</b>                      Põllumajandus- ja Toiduamet (edaspidi PTA) on tutvunud Transpordiameti (registrikood 70001490) poolt 20.03.2024 esitatud projekteerimistingimuste taotlusega nr 8-1/23-106/4727-1 (registreeritud PTA dokumendihaldussüsteemis nr 6.2-2/14186) Jõgeva maakonnas Põltsamaa vallas Annikvere ja Kaliküla külades riigitee 2 (E263) Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 125,9-128,7 asuva Kaliküla lõigu ehitusprojekti koostamiseks vajaminevate tingimuste väljastamiseks.</p> <p>Planeeritavate tegevuste mõjualasse jäävad dreanaazkuivendusega Anikvere (maaparandussüsteemi, edaspidi MS/ehitise kood 2102960010020/005), Kaliküla II (MS/ehitise koodid 2102960020080/003 ja 2102960020100/001) ning Kaliküla II/2 (MS/ehitise kood 2102960020090/003) maaparandusehitised ja nende rajatised.</p> <p>Maaparandussüsteemi maa-alale ehitise kavandamisel, tuleb nii projekteerimisel, ehitamisel kui ka kasutamisel arvestada maaparandusseadusest tulenevate nõuetega. Maaparandussüsteem peab selle kasutamise kestel vastama maaparandussüsteemi nõuetele (maaparandusseadus, edaspidi MaaParS § 47 lg 11). Ehitamisega ei tohi halvendada naaberkinnisasjade kuivendusseisundit ega kahjustada naaberkinnisasjadele jääva maaparandussüsteemi toimimist.</p> <p>Projekteerimisel maaparandussüsteemi maa-alale tuleb arvestada, et PTA andmed maaparandussüsteemi rajatiste asukoha kohta on ligikaudsed. Enne dreanaazkuivendusega alale projekteerimist tuleb teha uurimistööd drenide ja kollektorite täpse paigutuse ja sügavuse määramiseks (MaaParS § 17). Dreanaaziga kuivendatud maa-ala maakasutus ei tohi kahjustada dreanaazisüsteemi toimimist (MaaParS § 47 lg 6). Projekteerimisel tuleb arvestada, et planeeritavad ehitised ja rajatised ei tohi kahjustada maaparandussüsteemi rajatise (drenid, kollektorid, kaevud, truubid, kraavid) ning maaomanikul või õigusjärgsel maavaldajal peab olema võimalik teha vajalikke maaparandussüsteemi ja selle maa-ala maaparandushoiutöid. Projektis tuleb ette näha, et maaparandussüsteemi kahjustamise korral peab kahjustuse tekitaja selle kõrvaldama.</p> <p>Lisaks anname teada, et sama sisuga dokument (registreeritud PTA dokumendihaldussüsteemis nr 6.2-2/6194) väljastati PTA poolt ka 01.02.2024 Osühing Reaalprojektile (registrikood 10765904) nende poolt 23.01.2024 esitatud taotluse alusel.</p> <p>Lähtuvalt eeltoodust esitame kooskõlastuse tingimused, millega nõustumisel võib lugeda riigitee 2 (E263) Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 125,9-128,7 asuva Kaliküla lõigu projekteerimistingimuste eelnõu PTA poolt kooskõlastatuks.</p> <p>Tingimused haldusaktile kandmiseks</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Vajadusel küsida PTA Jõgeva esindusest (jogevamp@pta.agri.ee) maaparandussüsteemi teostusjoonised.</li> <li>Maaparandussüsteemi dreanaazkuivenduse teostusjooniste alusel teha uurimistööd nii dreanaazkuivenduse rajatiste asukoha kui ka sügavuse täpseks määramiseks (MaaParS § 47 lg 6).</li> <li>Uurimisel ja projekteerimisel kaasata maaparanduse alal tegutsevate ettevõtjate registrisse kantud ehk MATER spetsialist (MaaParS § 50 lg 5, § 36 lg 2).</li> </ol>	<p><b>Põhjendus:</b>                      Transpordiamet võttis 15.05.2024 Põllumajandus- ja Toiduametiga ühendust, et täpsustada 01.04.2024 kirja punkti nr 11 sisu, milles on esitatud tingimus kasutusloa eelnõu või kasutusteatis koostamiseks PTA-ga. Transpordiamet viitas enda kirjas, et ehitusseadustiku (EhS) lisa 2 kohaselt avalikult kasutatavale teedele kasutusluba ega -teatist ei anta, mistõttu soovis selgust, missuguse ehitise kasutusluba või -teatist PTA silmas peab. PTA 21.05.2024 vastuskiri on lisatud PTA esmase seisukoha juurde.</p> <p><b>Otsus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Projekti koostamisel ja edasiste tegevuste läbiviimisel arvestada Põllumajandus- ja Toiduameti 01.04.2024 kirjas nr 6.2-2/14210 toodud seisukohtadega:                         <ol style="list-style-type: none"> <li>Maaparandussüsteemi maa-alale ehitise kavandamisel, tuleb nii projekteerimisel, ehitamisel kui ka kasutamisel arvestada maaparandusseadusest tulenevate nõuetega. Maaparandussüsteem peab selle kasutamise kestel vastama maaparandussüsteemi nõuetele (maaparandusseadus, edaspidi MaaParS § 47 lg 11). Ehitamisega ei tohi halvendada naaberkinnisasjade kuivendusseisundit ega kahjustada naaberkinnisasjadele jääva maaparandussüsteemi toimimist.</li> <li>Projekteerimisel maaparandussüsteemi maa-alale tuleb arvestada, et PTA andmed maaparandussüsteemi rajatiste asukoha kohta on ligikaudsed. Enne dreanaazkuivendusega alale projekteerimist tuleb teha uurimistööd drenide ja kollektorite täpse paigutuse ja sügavuse määramiseks (MaaParS § 17). Dreanaaziga kuivendatud maa-ala maakasutus ei tohi kahjustada dreanaazisüsteemi toimimist (MaaParS § 47 lg 6). Projekteerimisel tuleb arvestada, et planeeritavad ehitised ja rajatised ei tohi kahjustada maaparandussüsteemi rajatise (drenid, kollektorid, kaevud, truubid, kraavid) ning maaomanikul või õigusjärgsel maavaldajal peab olema võimalik teha vajalikke maaparandussüsteemi ja selle maa-ala maaparandushoiutöid. Projektis tuleb ette näha, et maaparandussüsteemi kahjustamise korral peab kahjustuse tekitaja selle kõrvaldama.</li> </ol> </li> <li>Täiendada projekteerimistingimuste punkti 5.7 „Muud projekteerimisele arvestamisele kuuluvad tingimused“ Põllumajandus- ja Toiduameti 01.04.2024 kirjas nr 6.2-2/14210 toodud punktidega 1-10 ning 21.05.2024 kirjas toodud tingimusega esitada peale tööde teostamist PTA-le teostusdokumentatsioon.</li> </ol>

		<p>4. Täpsustatud drenaažkuivenduse rajatiste paiknemine kanda projekti joonistele (MaaParS § 47 lg 6).</p> <p>5. Rajatistele asukoha leidmisel arvestada drenaažkuivenduse rajatiste paiknemisega (MaaParS § 47 lg 6).</p> <p>6. 2+2 sõidurajaga maantee ning eritasandilise liiklussõlme rajamisel rikutud maaparandussüsteemi rajatised (kollektorid, kaevud, truubid) tuleb taastada, dreeni või kollektori juhuslikul vigastamisel taastada kahjustatud torustikud samade lahenduste alusel. Tööd teha maaparandusseadusest ja sellega kehtestatud määrustest tulenevate nõuete kohaselt (MaaParS § 46 lg 1, § 44 lg 5, ehitusseadustik (edaspidi EhS) § 11).</p> <p>7. Projekteerimisel arvestada, et maaparandussüsteemi maa-alale ehitamisel ei tohi kavandata ehitist takistada ega kahjustada maaparandussüsteemi nõuetekohast toimimist lisaks oma kinnisasjale ka naaberkinnisasjadel (MaaParS § 44 lg 2 ja 3).</p> <p>8. Kui projektlahendus ei võimalda maaparandussüsteemi toimimist, siis tuleb maaparandussüsteem rekonstrueerida. Selleks võtta maaparandussüsteemi projekteerimistingimused PTA-lt (MaaParS § 50 lg 5 ja § 12).</p> <p>9. Lisavee juhtimine maaparandussüsteemi tuleb kooskõlastada PTA-ga (MaaParS § 53).</p> <p>10. Ehitusloa eelnõu esitada PTA-le kooskõlastamiseks, ehitusteatise korral kooskõlastada ehitise või ehitamine (MaaParS § 50 lg 1).</p> <p>11. Kasutusloa eelnõu esitada PTA-le kooskõlastamiseks koos teostusjoonistega (EhS § 54 lg 1 ja lg 6 p 1). Kasutusteatise korral kooskõlastada ehitise kasutamine või kasutusotstarbe muutmine (EhS § 48 lg 5 p 2).</p> <p>Põllumajandus- ja Toiduamet (edaspidi PTA) edastas Transpordiametile 01.04.2024 kooskõlastuse nr 6.2-2/14210, milles seatud tingimustega nõustumisel loeti riigitee 2 (E263) Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 125,9-128,7 asuva Kaliküla lõigu projekteerimistingimuste eelnõu PTA poolt kooskõlastatuks.</p> <p><b><u>21.05.2024 e-kiri</u></b></p> <p>15.05.2024 edastasite kirja, milles palusite täpsustada kooskõlastuse tingimuse nr 11 sisu, mis oli järgmine: „Kasutusloa eelnõu esitada PTA-le kooskõlastamiseks koos teostusjoonistega (EhS § 54 lg 1 ja lg 6 p 1). Kasutusteatise korral kooskõlastada ehitise kasutamine või kasutusotstarbe muutmine (EhS § 48 lg 5 p 2)“. PTA pidas selle punkti all silmas, et kui eelmainitud ehitisel on kasutusloa või kasutusteatise kohustus, tuleb nendega seotud tegevused kooskõlastada PTA-ga. Juhul, kui kehtiva ehitusseadustiku alusel ei anta ehitisele kasutusloa ega esitada kasutusteatist, palume peale ehitamist edastada PTA-le tööde teostusdokumentatsioon.</p>	
2	<p>Muinsuskaitseamet</p> <p>Alus: lõigu vahetuse lähedusse jääb arheoloogiamälestis Kivikalme “Kirikuase” (reg-nr 9342) ning maantee läbib arheoloogiamälestisena</p>	<p>Muinsuskaitseametilt küsiti riigitee 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa (E263) km 126,0-128,7 Kaliküla lõigu projekteerimistingimusi. Lõigu vahetuse lähedusse jääb arheoloogiamälestisena kaitstavat Kalmistut (reg-nr 9341).</p> <p>1.1. Lisada projekti tiitellehele, asendiplaanile ja seletuskirja info, et tööd toimuvad arheoloogiamälestisel Kalmistu (reg-nr 9341) ja selle kaitsevööndis. Seletuskirja lisada muinsuskaitse peatükk, kus on välja toodud alljärgnevad punktid.</p> <p>1.2. Kaliküla kalmistul reg-nr 9341 on seoses tee-ehitusega toimunud mitmed arheoloogilised (eel)uuringud, viimati 2019. aastal. Arheoloogiliste uuringute käigus ei ole kalmistu kultuurikihti leitud ning on selgunud, et maantee vahetus</p>	<p><b><u>Põhjendus:</u></b></p> <p>Nõuded projekti vormistamisele on esitatud majandus- ja taristuministri 09.01.2020 määruses nr 2 „Tee ehitusprojektile esitatavad nõuded“. Nõuded tiitellehe vormistamisele on kirjeldatud sama määruse § 5 lg 1. Vastavalt määruses kirjeldatud nõuetele ei ole vajalik tiitellehel projektalal esinevaid piiranguid kirjeldada. Kitsendusi põhjustavate objektide käsitlemine on põhjendatud projekti asendiplaani joonistel ja seletuskirjas.</p> <p>Informeerime, et varasemalt on Transpordiameti tellimisel 2021. a Arheoloogiakeskus MTÜ koostanud töö „Aruanne arheoloogilisest kaugseirest Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa tee (riigitee 2) 108,1-128,1 km Adavere-Põltsamaa lõigul kavandatava möödasõidu piirkonnas 2021. a“. Uuring käsitleb osaliselt ka projekteeritavat lõiku.</p>

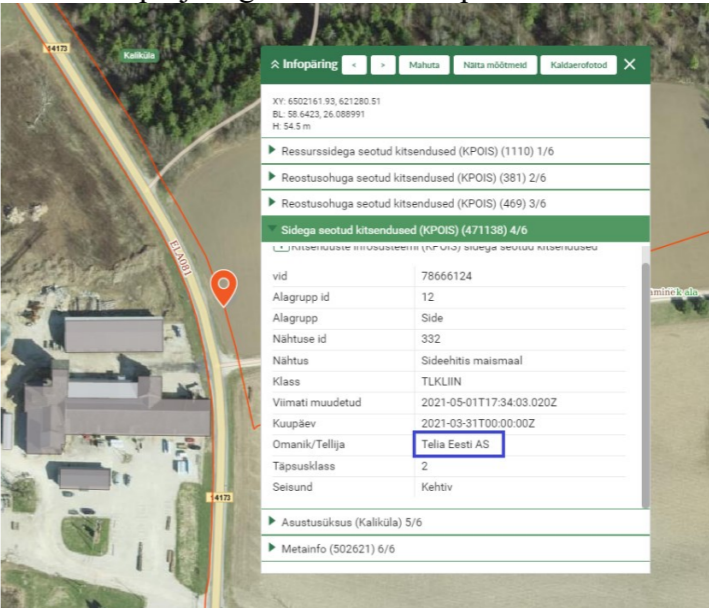
<p>kaitstavat Kalmistut (reg-nr 9341)</p> <p>26.03.2024 kiri nr 5.1-17.6/1556-3</p>	<p>läheduses koha peal säilinud kultuurkihti ei leidu. (Udam, S. 2019. Arheoloogiliste eeluuringute aruanne. <a href="https://register.muinas.ee/ftp/Arheoloogiliste%20uuringute%20aruanded/L-15576_A-eelu_2016_MalveMjt_k-9341_J6geva-Kalikyla.pdf">https://register.muinas.ee/ftp/Arheoloogiliste%20uuringute%20aruanded/L-15576_A-eelu_2016_MalveMjt_k-9341_J6geva-Kalikyla.pdf</a>).</p> <p>1.3. Arvestades seni toimunud arheoloogiliste uuringute tulemusi ei ole arheoloogilised uuringud vajalikud juba uuritud aladel, kuid lõikudes, kus tee-ehitus on planeeritud kalmistu või kivikalme alal või kaitsevööndis seni arheoloogiliselt uurimata alale, tuleb enne ehituse algust teostada arheoloogilised eeluuringud, et hinnata edasiste uuringute vajadust, mahtu, meetoodikat ja maksumust nendes lõikudes.</p> <p>1.4. Kaevetöödel aladel, kus eeluuringu tulemustel leidub või võib leiduda arheoloogiline kultuurkiht, tuleb tagada arheoloogiline uuring (meetodiks arheoloogiline jälgimine, vajadusel arheoloogilised väljakaevamised).</p> <p>1.5. Arheoloogilisi uuringuid võib läbi viia vastava pädevusega isik või ettevõtja (MuKS §-d 46-47, § 68 lg 2 p 3 §-d 69-70). Arheoloogilise uuringu tegijad on leitavad kultuurimälestiste registrist „Erialane pädevus“ → „Pädevustunnistused“ → „Filtreerimine - Omandatud eriala/ kvalifikatsioon, kraad: Arheoloog“.</p> <p>1.6. Muinsuskaitseameti määratud arheoloogiline uuring (sh eeluuring) on juriidilisele isikule hüvitatav töödele kulunud maksumusest pooles ulatuses (1500 euro piires). Täpsem info hüvitise taotlemisest Muinsuskaitseameti kodulehel (<a href="http://www.muinsuskaitseamet.ee/et/uuringute-huvitamine">www.muinsuskaitseamet.ee/et/uuringute-huvitamine</a>).</p> <p>1.7. Enne tööde teostamise algust peab Muinsuskaitseametist taotlema tööde tegemise loa (MuKS § 52 lg 3; <a href="https://register.muinas.ee/public.php?menuID=workpermit">https://register.muinas.ee/public.php?menuID=workpermit</a>). Tööde tegemise luba väljastatakse pärast arheoloogiliste uuringute uuringukava heakskiitu ja uuringuteatise esitamist.</p> <p>1.8. Paikades, kus seni on arheoloogiliste uuringutega tuvastatud arheoloogilise kultuurkihi puudumine, ei ole arheoloogilised uuringud vajalikud, kuid arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurkihi ilmsikstuleku võimalusega tuleb arvestada ka aladel, kus eeluuringute järgi kultuurkihti ei olnud võimalik tuvastada. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja kohustatud tööd katkestama, jätma leiu leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile.</p> <p>1.9. Projekt esitada Muinsuskaitseametile kooskõlastamiseks.</p>	<p><b>Otsus:</b>                  Projekti asendiplaani joonistele ja seletuskirja lisada info, et tööd toimuvad arheoloogiamälestisel Kalmistu (reg-nr 9341) ja selle kaitsevööndis.</p> <p>1. Seletuskirja lisada muinsuskaitse peatükk, kus tuua välja järgnev info:</p> <p>1.1. Kaliküla kalmistul reg-nr 9341 on seoses tee-ehitusega toimunud mitmed arheoloogilised (eel)uuringud, viimati 2019. aastal. Arheoloogiliste uuringute käigus ei ole kalmistu kultuurkihti leitud ning on selgunud, et maantee vahetus läheduses koha peal säilinud kultuurkihti ei leidu. (Udam, S. 2019. Arheoloogiliste eeluuringute aruanne. <a href="https://register.muinas.ee/ftp/Arheoloogiliste%20uuringute%20aruanded/L-15576_A-eelu_2016_MalveMjt_k-9341_J6geva-Kalikyla.pdf">https://register.muinas.ee/ftp/Arheoloogiliste%20uuringute%20aruanded/L-15576_A-eelu_2016_MalveMjt_k-9341_J6geva-Kalikyla.pdf</a>).</p> <p>1.2. Arvestades seni toimunud arheoloogiliste uuringute tulemusi ei ole arheoloogilised uuringud vajalikud juba uuritud aladel, kuid lõikudes, kus tee-ehitus on planeeritud kalmistu või kivikalme alal või kaitsevööndis seni arheoloogiliselt uurimata alale, tuleb enne ehituse algust teostada arheoloogilised eeluuringud, et hinnata edasiste uuringute vajadust, mahtu, meetoodikat ja maksumust nendes lõikudes.</p> <p>1.3. Kaevetöödel aladel, kus eeluuringu tulemustel leidub või võib leiduda arheoloogiline kultuurkiht, tuleb tagada arheoloogiline uuring (meetodiks arheoloogiline jälgimine, vajadusel arheoloogilised väljakaevamised).</p> <p>1.4. Arheoloogilisi uuringuid võib läbi viia vastava pädevusega isik või ettevõtja (MuKS §-d 46-47, § 68 lg 2 p 3 §-d 69-70). Arheoloogilise uuringu tegijad on leitavad kultuurimälestiste registrist „Erialane pädevus“ → „Pädevustunnistused“ → „Filtreerimine - Omandatud eriala/ kvalifikatsioon, kraad: Arheoloog“.</p> <p>1.5. Muinsuskaitseameti määratud arheoloogiline uuring (sh eeluuring) on juriidilisele isikule hüvitatav töödele kulunud maksumusest pooles ulatuses (1500 euro piires). Täpsem info hüvitise taotlemisest Muinsuskaitseameti kodulehel (<a href="http://www.muinsuskaitseamet.ee/et/uuringute-huvitamine">www.muinsuskaitseamet.ee/et/uuringute-huvitamine</a>).</p> <p>1.6. Enne tööde teostamise algust peab Muinsuskaitseametist taotlema tööde tegemise loa (MuKS § 52 lg 3; <a href="https://register.muinas.ee/public.php?menuID=workpermit">https://register.muinas.ee/public.php?menuID=workpermit</a>). Tööde tegemise luba väljastatakse pärast arheoloogiliste uuringute uuringukava heakskiitu ja uuringuteatise esitamist.</p> <p>1.7. Paikades, kus seni on arheoloogiliste uuringutega tuvastatud arheoloogilise kultuurkihi puudumine, ei ole arheoloogilised uuringud vajalikud, kuid arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurkihi ilmsikstuleku võimalusega tuleb arvestada ka aladel, kus eeluuringute järgi kultuurkihti ei olnud võimalik tuvastada. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja kohustatud tööd katkestama, jätma leiu leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile.</p> <p>2. Kooskõlastada projekt Muinsuskaitseametiga.</p>
---	---	--

## 2. ARVAMUSED

### 2.1. Puudutatud asutused ja isikud

Jrk nr	Arvamuse esitaja	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Põltsamaa Vallavalitsus	<i>Põltsamaa Vallavalitsus pole tähtjaks arvamust avaldanud ega taotlenud tähtjaja pikendamist.</i>	<b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
2	MTÜ Jõgevamaa Ühistranspordikeskus	<i>MTÜ Jõgevamaa Ühistranspordikeskus pole tähtjaks arvamust avaldanud ega taotlenud tähtjaja pikendamist.</i>	<b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.

3	<p>Keskkonnaamet 27.03.2024 nr 6-2/24/5576-2</p>	<p>Esitasite Keskkonnaametile pöördumise projekteerimistingimuste andmise menetluse kaasamiseks riigitee 2 (E263) Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 125,9-128,7 asuva Kaliküla lõigu ehitusprojekti koostamiseks. Projekteeritava teelõigu asukoht on Jõgeva maakonnas Põltsamaa vallas Kaliküla ja Annikvere külades.</p> <p>Eesti Looduskaitse Infosüsteemi EELIS andmetel ei jää otseselt lõigu alale kaitstavaid loodusobjekte. Teest lõunas, Välipõllu kinnistul (61601:001:0163) on registreeritud III kaitsekategooria linnuliigi Valge-toonekurg elupaik (EELIS kood KLO9108266). Eeldatavalt on vahemaa tööala ja elupaiga vahel piisav, et vältida olulist mõju, kuid soovitage projektis näha ette leevendavad meetmed eelkõige pesitsemise ja poegade üleskasvatamise ajal häirimise vältimiseks.</p> <p>Projektiala paikneb kaitsmata põhjaveega alal ja nitraaditundlikul alal, mistõttu projektis tuleks pöörata tähelepanu sademevee käitlusele teelalalt ärajuhtimisele. Eelkõige vältida olukorda, kus potentsiaalselt teelalalt reostunud sademevett juhitaks puurkaevude sanitaarkaitseala lähedusse. Projektiala ümbruses paikneb mitmeid puurkaeve (nähtavad Maa-ameti avaliku teenuse kitsenduste kaardil). Varasema kogemuse alusel ei pruugi kõikide puurkaevude asukohad olla õiged. Kui projekti koostamisel õnnestub täpsustada kaevude asukohtasid, siis palume õigetest asukohtadest teavitada Keskkonnaagentuuri, et registrit korrastada.</p> <p>Projekti alale jääb ka Umbusi jõgi (EELIS kood VEE1029200), mis on nn lõhejõgi. Projektis arvestada jõest tulenevate kitsendustega (ehituskeelu ja piiranguvöönd, puu ja põõsarinde raie veekaitsevööndis jne).</p>	<p><b>Otsus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Arvestada projekti koostamisel, et Välipõllu kinnistul (61601:001:0163) on registreeritud III kaitsekategooria linnuliigi Valge-toonekurg elupaik. Juhul kui selgub, et ehitusöödel võib olla elupaigale mõju, tuleb projektis ette näha leevendavad meetmed pesitsemise ja poegade üleskasvatamise ajal häirimise vältimiseks.</li> <li>2. Arvestades asjaolu, et projektiga hõlmatud ala paikneb kaitsmata põhjaveega alal ja nitraaditundlikul alal, pöörata projekti koostamisel tähelepanu sademevee käitlusele teelalalt ärajuhtimisele. Vältida olukorda, kus potentsiaalselt teelalalt reostunud sademevett juhitaks puurkaevude sanitaarkaitseala lähedusse.</li> <li>3. Juhul kui projekti koostamisel täpsustuvad projektiga puutumuses olevate puurkaevude asukohad, teavitada õigetest asukohtadest Keskkonnaagentuuri.</li> <li>4. Projekti koostamisel arvestada Umbusi jõest tulenevate kitsendustega (ehituskeelu ja piiranguvöönd, puu ja põõsarinde raie veekaitsevööndis jne).</li> </ol>
4	<p>Terviseamet 05.04.2024 nr 9.3-1/24/3023-2</p>	<p>Esitasite Terviseametile (edaspidi amet) arvamuse avaldamiseks projekteerimistingimuste menetluse riigitee 2 (E263) Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 125,9-128,7 asuva Kaliküla lõigu ehitusprojekti koostamiseks.</p> <p>Projekti eesmärk on riigitee 2 (E263) Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee (edaspidi riigitee 2) km 125,9-128,7 asuva Kaliküla lõigu projekteerimine 2+2 ristlõikega maanteeks koos eritasandilise liiklussõlme ja teiste I klassi maantee toimimiseks vajalike teede ja rajatistega ning teemaplaneeringuga kavandatud teede ja rajatiste asukohtade ja lahenduste täpsustamine projekteeritaval lõigul. Lisaks liikuvusvajaduste väljaselgitamine ja hindamine ning liikuvuse tagamine erinevatele transpordiliikidele (sh jalakäijad ja jalgratturid, ühistransport, raskeveokid, transiitliiklus, põllumajandus, jms).</p> <p>Amet on tutvunud esitatud materjalidega ning juhib tähelepanu järgnevale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ehitustegevusega kaasnevad müratasemed peavad vastama keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 "Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid" lisa 1 kehtestatud müra normtasemetele. Planeeritud mürauringus tuleb hinnata uue tee kasutamisest tingitud liikluse müra tasemeid ning selle levimist piirnevatele aladele ning tuua välja vajalikud leevendusmeetmed, et tagada ümbruskonnas asuvatel aladel mürataseme vastavus määrusega kehtestatud müra normtasemetele;</li> <li>• 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;</li> <li>• Valgusreostuse mõju vähendamiseks tuleb teevalgustuse sh kergliiklustee valgustuse paigutusel vajadusel kavandada leevendavaid meetmeid, et vältida tee lähedusse jäävate majapidamiste ülemäärast valgustamist;</li> <li>• Pöörata tähelepanu elanike joogivee varustuse (kaevude) negatiivse mõju välistamisele.</li> </ul>	<p><b>Otsus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Hinnata mürauringus uue tee kasutamisest tingitud liikluse müra tasemeid ning selle levimist piirnevatele aladele ning vajadusel kavandada vajalikud leevendusmeetmed, et tagada ümbruskonnas asuvatel aladel mürataseme vastavus määrusega kehtestatud müra normtasemetele.</li> <li>2. Valgustuse projekteerimisel arvestada, et valgusreostuse mõju vähendamiseks tuleb teevalgustuse sh kergliiklustee valgustuse paigutusel kavandada vajadusel leevendavaid meetmeid, et vältida tee lähedusse jäävate majapidamiste ülemäärast valgustamist.</li> <li>3. Projektis sõnastada, et ehitustegevusega kaasnevad müratasemed peavad vastama keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 "Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid" lisa 1 kehtestatud müra normtasemetele.</li> <li>4. Projektis sõnastada, et 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.</li> <li>5. Projekti koostamisel arvestada, et projektlahendusega ei tohi halvendada elanike joogivee varustust (kaevud).</li> </ol>

5	Päästeamet	<i>Päästeamet pole tähtjaks arvamust avaldanud ega taotlenud tähtaja pikendamist.</i>	<p><b>Otsus:</b>                  Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
6	Regionaal- ja Põllumajandusministeerium 08.04.2024 nr 14-8/1502-1	<p>Transpordiamet esitas Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumile arvamuse avaldamiseks projekteerimistingimuste eelnõu riigitee 2 (E263) Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 125,9-128,7 asuva Kaliküla lõigu ehitusprojekti koostamiseks. Projekteerimistingimuste alusel projekteeritakse ajutise lahendusena ka olemasoleva samatasandilise Kaliküla ristmiku ümberehitamine olukorraks, kus Põltsamaa möödasõidu realiseerimisel ei ole eraldatud piisavalt rahalisi vahendeid terviklahenduse (2+2 ristlõikega põhimaantee lahendus koos Kaliküla liiklussõlmega) realiseerimiseks. Käesolevaga esitab Regionaal- ja Põllumajandusministeerium oma seisukoha ruumilise planeerimise korraldamise valdkonnast.</p> <p>Projekti eesmärk on riigitee 2 (E263) Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 125,9-128,7 asuva Kaliküla lõigu projekteerimine 2+2 ristlõikega maanteeks koos eritasandilise liiklussõlme ja teiste I klassi maantee toimimiseks vajalike teede ja rajatistega. Samuti Järvamaa, Jõgevamaa ja Tartumaa maakonnaplaneeringuid täpsustava teemaplaneeringuga „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0 -183,0” kavandatud teede ja rajatiste asukohtade ja lahenduste täpsustamine projekteeritaval lõigul, teemaa vajaduse määramine ning projektalal liikuvusvajaduste väljaselgitamine ja hindamine ning liikuvuse tagamine erinevatele transpordiliikidele.</p> <p>Tutvunud esitatud materjaliga märgime, et projekteerimistingimuste koostamisel on arvestatud Järvamaa, Jõgevamaa ja Tartumaa maakonnaplaneeringuid täpsustava teemaplaneeringuga „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn- TartuVõru- Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0 -183,0”. Samuti on arvestatud kehtiva Jõgeva maakonnaplaneeringuga 2030+. Projekteerimistingimustega täpsustatakse teemasid, mida ei olnud võimalik määrata maakonnaplaneeringu täpsustamises.</p>	<p><b>Otsus:</b>                  Võtta arvamus teadmiseks ja lugeda, et Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumil puuduvad ettepanekud projekteerimistingimuste eelnõule.</p>
7	Telia Eesti AS 20.03.2024 nr EC.1-5.1/332-1	Riigitee 2 (E263) Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 125,9-128,7 asuva Kaliküla lõigul puuduvad Teliale kuuluvad siderajatised.	<p><b>Põhjendus:</b>                  Transpordiamet kaasas Telia Eesti AS projekteerimistingimuste menetlusse, sest Maa-ameti kitsenduste kaardirakenduse andmetel jääb riigitee 14173 Kaliküla-Lustivere tee paremale poole Telia Eesti AS-le kuuluv sideehitis. Projekteerimistingimuste lisaks oleva eskiislahenduse kohaselt on projektiga hõlmatud alal puutumus nimetatud sideehitisega.</p>  <p><b>Otsus:</b></p>

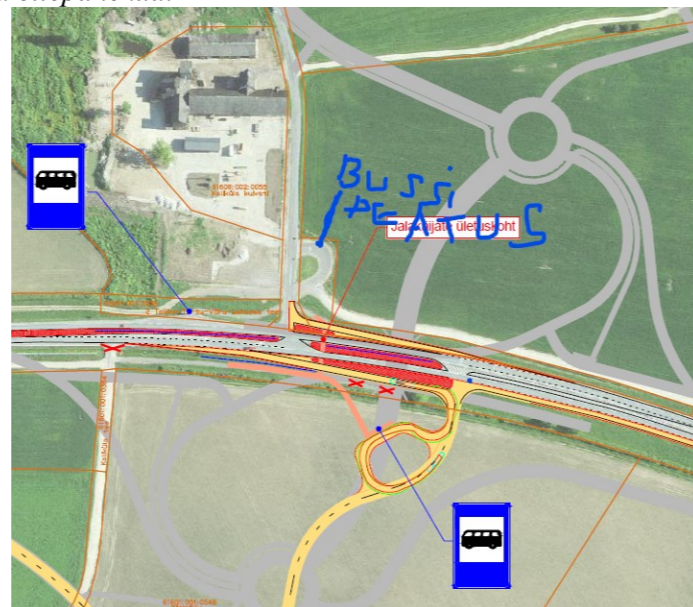


			Juhul kui projekti koostamisel selgub, et on puutumus Telia Eesti AS-le kuuluva sideehitise, taotleda projekteerimistingimuste punkti 5.8.2 alusel kommunikatsiooni valdajalt tehnilise tingimused.
8	Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutus (edaspidi ELASA) 21.03.2024 nr 4111-1.17/141	Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutus (ELASA) sidevõrgu haldaja, AS Connecto Eesti, kooskõlastab projekteerimistingimuste eelnõu. Projekti alasse jääb ELASA sidevõrgu objekt ELA081. Projekteerimisel taotleda ELASA sidevõrgu haldajalt projekteerimise tehnilised tingimused ja projekti valmides kooskõlastada see Eesti Lairiba Arenduse SA võrguhalduse infosüsteemi (ELVI) kaudu <a href="https://elvi.elasa.ee/">https://elvi.elasa.ee/</a> .	<b>Otsus:</b> Projekti koostamisel taotleda ELASA sidevõrgu haldajalt projekteerimise tehnilised tingimused ja projekti valmides kooskõlastada see (ELVI) kaudu <a href="https://elvi.elasa.ee/">https://elvi.elasa.ee/</a> .
9	Elektrilevi OÜ	<i>Elektrilevi OÜ pole tähtjaks arvamust avaldanud ega taotlenud tähtaja pikendamist.</i>	<b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.

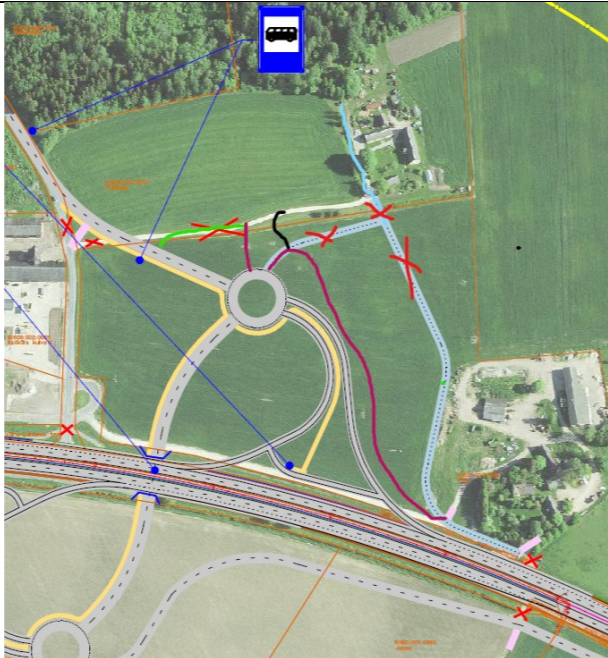

## 2.2. Piirnevate kinnisasjade omanikud

Jrk nr	Kinnisasja nimi ja katastriüksuse tunnus	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Jõekalda 61801:001:0845 Tammekivi 61801:001:0843	Transpordiamet algatas projekteerimistingimuste andmise menetluse riigitee 2 (E263) Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 125,9-128,7 asuva Kaliküla lõigu ehitusprojekti koostamiseks. Soovin esitada oma ettepaneku nimetatud lõigu osas: 1. Soovin müratõkke seina paigaldust alates Tammekivi kinnistust kuni Suudari silla lõpuni. Põhjuseks elukeskkonda häiriv maanteemüra. 2. Ühendada Kaliküla kergliiklusteed selliselt, et oleks võimalus liikuda Jõekalda kinnistust läbi Kaliküla Põltsamaani. Põhjuseks maantee ebatavalisus jalakäijale ja ratturile ning puudub võimalus liikuda ilma autota.	<b>Põhjendus:</b> Vastavalt projekteerimistingimuste punktis 5.11 toodule viiakse projekti koosseisus läbi mürauuring, mille käigus selgitatakse välja müraleevendusmeetmete vajadus ja asukohad. Projekteerimistingimuste lisaks olevalt eskiisilt nähtub, et kergliiklusteed on plaanis kavandada liiklussõlme eesmärgiga luua ühendused bussipeatuste vahel. Kaliküla liiklussõlmest Jõekalda kinnistuni kulgev kogujatee teenindab kuni teemaplaneeringu teravikukuma lahenduse realiseerimiseni ainult mõnda üksikut kinnistut, mistõttu on vähese kasutuse tõttu sellel kogujatee lõigul põhjendatud sõidukite ja kergliiklejate ühine liiklusruum. Selgitame, et kergliiklusteede kavandamisel lähtutakse Transpordiameti juhendist „Kergliiklustristu kavandamise juhend“. Viidatud juhendi tabelis 1 on vastavalt sõidutee kiirusele ja liiklussagedusele, tee liigile ning kergliiklejate hulga kirjeldatud, kas põhjendatud on sõidukite ja kergliiklejate ühine liiklusruum, vähemalt 0,75 m laiuse kindlustatud peenra või eraldiseisva kergliiklustee rajamine. Lisaks selgitame, et uuringute kohaselt jäävad keskmised jalgsikäigu vahemaad 2-4 km piiresse, rattaga sõites kuni 10 km. Kirjas viidatud vahemaa Jõekalda kinnistust Põltsamaani (keskuseni) on ligikaudu 7 km. On tõenäoline, et sellist vahemaa läbitakse jalgrattaga mitte jalgsi. Arvestades kavandatava kogujatee perspektiivset liiklussagedust, kiiruseid ning kergliiklejate vähest hulka ja vahemaa pikkust on antud juhul põhjendatud kaaluda sõiduteele laiemate peenarde, mitte eraldiseisva kergliiklustee rajamist. <b>Otsus:</b> 1. Müratõkkeseinad projekteerida vastavalt mürauuringu tulemustele. 2. Kaaluda projekteerimisel kergliiklejate liikumise soodustamiseks kogujateele laiemate kindlustatud peenarde kavandamist vastavalt juhendile „Kergliiklustristu kavandamise juhend“.
2	Maasingu 61606:002:0189 Nurga 61606:002:0931 Tupitsa 61606:002:0820 Juhani	Juba esimesest kirjast ja suhtlusest alates olen rääkinud mahasõitudest järgnevatele kinnistutele: Loimu 61606:002:0221 Juhani 61801:001:0860  Minuni jõudnud info põhjal need mahasõidud ka pidi projekti lisatama kuid eskiisprojektis neid siiski ei kajastu?	<b>Põhjendus:</b> Vastavalt projekteerimistingimuste punktile 5.2.7 lahendatakse projektiga juurdepääs kinnistule või kinnistu osale, millel projektlahenduse tõttu kaob juurdepääs. Projekteerimistingimuste punkt 5.2.2.4 täpsustab, et 2+2 ristlõikega maantee lahenduse korral likvideeritakse põhimaanteelt samatasandilised ristumiskohad ning juurdepääsud lahendatakse kogujateede kaudu.

	61801:001:0860 Loimu 61606:002:0221		Juhani kinnistule juurdepääsu tagamiseks on eskiisjoonisel roosa värviga Kaliküla liiklussõlme ning Jõekalda kinnistut ühendavale kogujateele näidatud Juhani kinnistu juurdepääs. Arvestades, et Loimu kinnistule toimub praegu juurdepääs riigitee 2 km 127,64 asuvalt ristumiskohalt, mis 2+2 ristlõikega lahenduse korral likvideeritakse, on põhjendatud põhjendatud põhimaanteest põhja suunas olevale kogujateele Loimu kinnistule juurdepääsu tagamiseks mahasõidu projekteerimine. <b>Otsus:</b> 1. Projekteerida Loimu ja Juhani kinnistutele juurdepääs tagamiseks mahasõit projekteeritavatele kogujateele.
3	Vahemetsa 61606:002:0160 Pahklepa 61606:002:0570	Kirjutan Teile Kaliküla 2+2 ristmikust oma nägemuse. Pahklepa kinnistu juurdepääs Kaliküla - Lustivere teele, oleks ikkagi meie soov. Või jalgsigi bussipeatusse ja sealt saab juba jalakäijate tee peale. Teie joonistatud juurdepääs majale ei sobi. Looduslik suurvee ajaline oja jookseb teie plaanitud tee kohta. Meie sissesõiduteel on pikk truup sellel kohal ja maja ees on kraav ja on pandud toru sisse kohati kaardil helesinisega. Jookseb kuu aega suurvee ajal üle Paju põllu Umbusi jõkke. Umbes teie kavandatud tee kohal. Mul jäi märkimata sinisega. Joonistasin kaardil, kuidas ma näeks seda teed tumepunasega kaardil. Või siis minu tee osa <u>mustaga</u> . <u>Meie tee on eratee ja ma arvan, et seda ei saa lihtsalt üles kaevata. see osa mida ei erastata</u> Teiseks, naabril on ka suur liiklus ja kui seda teed ei tehta tolmuwabaks. Siis on jama? <u>Kaart on eelmises kirjas.</u> Bussi peatused võiks olla valgustatud Päikesepaneelidega valgustitega.  2+1 ümberehitus Kaliküla-Lustivere teel ei ole bussipeatust Kalikülas. Palun lisage bussipeatus ja ka valgustus bussipeatusse kui ka rist tee valgustada suurema liikluse ajaks.  Maaomaniku poolt esitatud skeemidest on tehtud väljavõtted nendest kohtadest, mille osas on esitatud ettepanekud.	<b>Põhjendus:</b> Bussipeatuse vajadust riigiteel 1412 Kaliküla ühendustee selgitati ka 27.03.2024 toimunud eskiiside tutvustamisel. Transpordiameti esindaja selgitas, et kui antud asukohas on vajadus bussipeatuse järele, tuleb pöörduda kohaliku omavalitsuse poole. Vastavalt kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse § 6 lg 1 kohaselt on omavalitsusüksuse ülesanne mh korraldada valla- või linnasisest ühistransporti. Palume arvestada, et praegu pole teada, millal Kaliküla lõigu ümberehitamine aset leiab, kuid see võib võtta aastaid. Juhul kui juba praegu on vajadus bussipeatuse järele, tuleb olukorrale leida lahendus kiiremini ning Transpordiamet soovib selles küsimuses kohaliku omavalitsuse poole pöörduda. Bussipeatuste asukohad vaadatakse põhiprojekti etapis koostöös kohaliku omavalitsuse ja ühistranspordikeskusega uuesti üle ning kui selleks ajaks on bussipeatus soovitud asukohta rajatud, arvestatakse lahenduses bussipeatuse olemasoluga. <b>Otsus:</b> 1. Projekti koostamisel teha koostööd Pahklepa ja Paju kinnistute omanikega eesmärgiga selgitada nende kinnistute juurdepääsute asukoht. 2. Katendite lahendused selgitada projekteerimisel. Kaaluda Pahklepa ja Paju kinnistutele juurdepääsu tagamiseks kavandatavale kogujateele tolmuvaba katte rajamist. 3. Põhiprojekti koostamisel teha koostööd kohaliku omavalitsuse ja ühistranspordikeskusega eesmärgiga selgitada vajalikud bussipeatuste asukohad. 4. Vastavalt projekteerimistingimuste punktile 5.6.1 lähtuda valgustuse projekteerimisel juhised „Riigimaanteede valgustamise juhised“.





			
<p>4</p>	<p>Pajusoo                  61801:001:1142                  Kalilao                  61801:001:1143                  Tuisu                  61601:001:0578                  Tuisumäe                  61601:001:0577                  Lao                  61606:002:0129                  Paju                  61601:001:0458</p>	<p><b>08.04.2024 e-kiri</b>                  Soovin kindlasti teha ettepanekuid kavandatava Kaliküla ristmiku ümberehitamise kohta. Kuna ettepanekud peaksid olema kõigile arusaadavad ja vastama kehtivatele seadustele, nõuetele, kulub selleks veidi rohkem aega, kui meile anti, ehk plaani tutvustamisest Põltsamaa Kultuurikeskuses kuni 8-da aprillini. Saaksin arvestatava ettepaneku teha 10.04.24, tööpäeva jooksul.</p> <p><b>11.04 ja 15.04.2024 e-kirjad</b>                  Maaomanik edastas kahe e-kirjaga (11.04 ja 15.04.2024) kokku kolm eskiisi omapoolsest nägemusest lahendusele ning avaldas soovi täiendavaks suhtluseks.</p> <p>11.04.24 e-kirjas oli täiendav info:                  Kevadel selgus kurb tõsiasi - truu Tallinn-Tartu all kinni! Puiduterminali hoovil tõusis vee tase 70 cm.</p> <p>Eskiis nr 1 (kõrvaltee on viidud üle põhimaantee):</p> 	<p><b>Põhjendus:</b>                  08.04.2024 e-kirja teel pikendatud vastamistähtaega kuni 10.04.2024.                  11.04.2024 e-kirjas toodud info, mis puudutas truupi riigitee nr 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee all ja Puiduterminali hoovi üleujutamist sai edastatud Transpordiameti hooldepartnerile. Hooldepartner käis olukorda kontrollimas, mille tulemusena selgus, et nii truu kui ka düüker, kuhu truu suubub, on puhas.                  Projekti koostamisel on aluseks Järvamaa, Jõgevamaa ja Tartumaa maakonnaplaneeringuid täpsustav teemaplaneering „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0“. Projekteerimistingimustega täpsustatakse teemasid, mida ei olnud võimalik määrata maakonnaplaneeringu täpsustamises.                  Transpordiametile esitatud kirjas on seisukoht: <i>Teie poolt pakutav idee on suurepärane plaan, kümneid kordi suurema liiklusvoo juhtimiseks. Meie piirkonda iseloomustab rohke põllumajandustehnika liiklus (ringteed ebasobivad). Põhiosa liiklusest, liiguks piki Tallinn-Tartu mnt.-d (ringteed ebasobivad).</i> Selgitame, et projekteerimistingimuste eelnõu lisaks olnud eskiisis esitatud liiklussõlme lahenduses on arvestatud erinevate liiklejagruppide ja liikumisvajadustega ning on projekteeritud selliselt, et on võimaldatud pöördeid igas suunas. Ringristmikud rampide otstes koondavad erinevates suundades liikumisvajadused ühte punkti, tagavad liikluse sujuvuse ning mõjuvad liiklust rahustavalt. Ilma ringristmiketa tuleks liikumisvõimaluste tagamiseks sõlme piirkonda erinevatele ühendusteedele rajada mitmeid T-kujulisi ristmikke. Iga ristmik on aga potentsiaalne liiklusohtlik koht ning ristumiskohtade arvule ja vahekaugustele on nõuded reguleeritud erinevates projekteerimisalastes juhendites. Eesmärk on nende hulka võimalikult minimaalsena hoida ning pigem koondada ühte kohta, kust toimub liikluse jagunemine.                  Transpordiamet tutvus esitatud eskiisidega. Oluliste erinevustena võrrelduna projekteerimistingimuste lisaks oleva eskiisiga võib välja tuua, et esitatud lahendustega pole Lao (katastritunnus 61606:002:0129) ja Rehe (katastritunnus 61606:002:0242) kinnistute sihtotstarbeline kasutamine võimalik ning tähendaks nende kinnistute omandamist. Niisamuti seab lahendus kitsendusi põhja pool olevatele Kaliküla kuivati (katastritunnus 61606:002:0055) ja Rehe (katastritunnus 61801:001:0047) kinnistute kasutamisele. Transpordiamet võttis esitatud lahenduste valguses ühendust Kaliküla kuivati ja Rehe (katastritunnus 61801:001:0047) kinnistute omanikuga, kes selgitas, et ei</p>



Eskiis nr 2 (põhimaantee on viidud üle kõrvaltee):



Eskiis nr 3 (kõrvaltee on viidud üle põhimaantee):



Esmaspäevane (15.04.2024) kommentaar oli ehk liialt lühike, nüüd selgitaksin Kaliküla piirkonna inimeste arvamust pikemalt.

1. Teie poolt pakutav idee on suurepärane plaan, kümneid kordi suurema liiklusvoo juhtimiseks. Meie piirkonda iseloomustab rohke põllumajandustehnika liiklus (ringteed ebasobivad). Põhiosa liiklusest, liiguks piki Tallinn-Tartu mnt.-d (ringteed ebasobivad).
2. Teie joonisel on tunnel plaanitud mäe otsa. Projekteeritavast tunnelist Tallinna poole langeb maapind 3m.
3. 2+2 mnt. äärde jääb 2 kinnistut, millede omanikud on nõus nende võõrandamisega, et kogujatee saaks tuua põhimnt. kõrvale ja ristmiku saaks planeerida alale, mis nii ehk nii põllumajandusliku otstarvet enam ei oma.
4. Hea oleks teada olemasoleva lahenduse ehitusmaksumust koos maade võõrandamise kuluga. Meie poolt pakutav lahendus on arvatavasti odavam (vähemalt ei ole kulutatud nii palju toidu tootmiseks vajaliku maad).
5. Pärast ehitise valmimist on vaja seda ka hooldada: talvised lume- ja libedusetõrjed, suvised hooldusniited ca 11 ha. Me peame väga palju tööd tegema ja makse maksma, et see kõik saaks toimuda.

nõustu ühendustega paiknemisega vahetult Kaliküla kuivati kinnistu taga. Tema sõnul on kinnistud soetatud perspektiiviga. Sooviks on tulevikus laiendada arendustegevusega mõlemale kinnistule. Menetluses esitatud eskiisid seda võimalust halvendavad, sest ringristmike vahele projekteeritud ühendustee poolitab perspektiivse arendusala. Teemaplaneeringu täpsusastmes on kogujatee liitumine riigiteega 14173 Kaliküla-Lustivere tee näidatud Rehepõllu (katastritunnus 61801:001:0052) ja Aedniku (katastritunnus 61606:002:0271) kinnistute piirile. Põltsamaa möödasõidu eelprojekti koostamisel sai piirkondlike põllumeestega suhtluse tulemusena nihutatud kogujatee liitumise asukohta lõuna suunas.

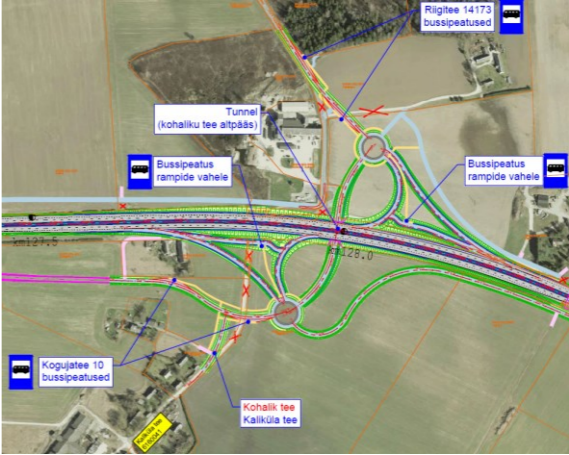
Erinevustena võib veel välja tuua, et võrrelduna teemaplaneeringu lahendusega on esitatud eskiisides nii rambid kui riste nihutatud Tallinna suunale selliselt, et riste paikneks otsesihis kohaliku Kaliküla teega. Teemaplaneeringus on riste kavandatud otsesihis riigiteega 14173 Kaliküla-Lustivere tee ning rambid on kavandatud Paju kinnistule (katastritunnus 61601:001:0458). *Transpordiametile 15.04 esitatud kirjas on seisukoht, et projekteerimistingimuste lisaks oleval eskiisil on tunnel plaanitud mäe otsa. Projekteeritavast tunnelist Tallinna poole langeb maapind 3m.* Selgitame, et see info ei vasta tõele. Topo-geodeetilise uuringu andmetele tuginedes on maapinna kõrguslik erinevus eskiisides (projekteerimistingimuste lisaks olev eskiis ja maaomaniku poolt esitatud eskiis) ligikaudu 1m.

Eskiiside nr 1 ja 2 puhul toome veel välja, et mõlemal pool põhimaanteed ringristmikke ühendavale teele on kavandatud kaks ristmikku, kus kõrguslike lahenduste tõttu võib olla keeruline tagada nõutavaid nähtavusi. Lisaks on iga ristmik potentsiaalne liiklusohhtlik koht nagu eelnevalt selgitatud. Projekteerimistingimuste lisaks olevas eskiisi on suurema liiklusega teed koondatud ringristmikule ning on välditud ringristmikke ühendavale teele täiendavate ristmike rajamist. Kaliküla liiklussõlmest Jõekalda kinnistu suunas projekteeritud kogujatee näol on tulevikus teemaplaneeringu tervikliku lahenduse realiseerumise korral tegemist olulise ühendusega Põltsamaa linna ja olemasoleva Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee vahel, mis jääb kogujateeks (perspektiivne 2+2 ristlõikega põhimaantee peale Suudari silda on kavandatud uuele trassile). Seetõttu on olnud teadlik soov see kogujatee ühendada ringristmikuga, et võimaldada sujuvad manöövrid. Menetluses esitatud eskiiside kohaselt tuleks hetkel Jõekalda kinnistuni, aga tulevikus piki kogujateed Tartu suunal liikumiseks läbida esmalt ringristmik ja seejärel veel T-kujuline ristmik.

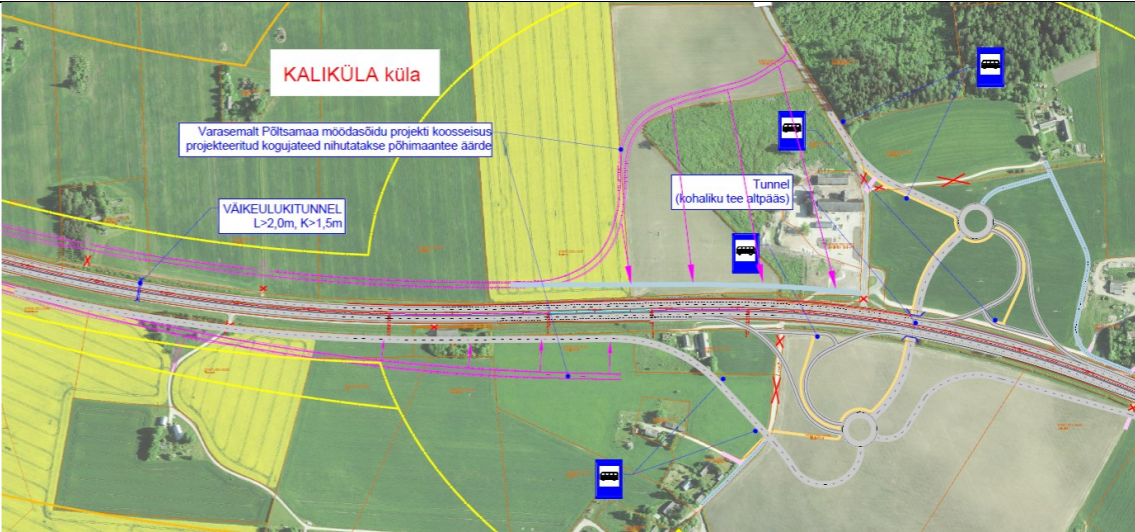
Eskiisis nr 3 on lahendatud riste mitte liiklussõlm. Lahendus erineb põhiolemuselt teemaplaneeringu lahendusest. Riste võimaldab liikumisi Põltsamaa linna, Kaliküla ja Lustivere külade vahel, kuid ei võimalda liitumisi ja hargnemisi põhimaanteelt. Näeme, et selline lahendus piirab liikumisvõimalusi (sh ühistranspordile) ning põhjustaks märkimisväärseid teekondade pikenedusi. Selle lahenduse korral jääks piirkonnas ainsaks liitumisvõimaluseks põhimaanteega perspektiivne Puhu liiklussõlm. Kokkuvõttes, antud asukohas on eesmärgiks liiklussõlme rajamine, mis võimaldab liikumisi erinevates suundades, kuid riste kõiki liikumisvajadusi ei taga. Seega ei ole eskiis nr 3 võrdväärseks alternatiiviks projekteerimistingimuste lisaks olevale eskiisile.

Transpordiametile esitatud kirjas on küsimus lahenduse ehitusmaksumuse ja maade võõrandamise maksumuse kohta. Eskiisi staadium on paraku liialt üldine, et seda oleks võimalik anda. Esmane eeldatav ehitusmaksumus selgub eelprojekti valmimisel ning omandatavate maade maksumus maade omandamise menetluses.

Kokkuvõttes leiti kaalumise tulemusena, et esitatud eskiisid ei ole tervikuna realiseeritavad, kuid samas sisaldavad mitmeid häid ettepanekuid, mis aitavad kaasa maakasutuse optimeerimisele ja põllumaade killustamise vähendamisele. Seda eelkõige Annikvere ja Kaliküla ristmike vahele projekteeritud kogujatee asukoha valikul ning

	<p>Siin on veel palju arutelukohti, aga sinna võiks kaasata ka kohaliku kogukonda, läbi esindaja näiteks.</p>	<p>põhimaanteest põhja poole projekteeritud kogujatee ühendamisel riigiteega 14173 Kaliküla-Lustivere tee. Nende kogujateede toomisel põhimaantee äärde tekib üks trassikoridor, mille tulemusena on maakasutus optimaalsem. Põhimaanteest põhja poole jääva kogujatee asukoha muudatuse küsimuses pöördus Transpordiamet Kaliküla kuivati (katastritunnus 61606:002:0055) ja Rehe (katastritunnus 61801:001:0047) kinnisasjade omaniku poole. Nimetatud kinnisasjade omanik vastas 26.04.2024 e-kirja teel: <i>Mulle sobib see eskiis, kus kogujatee kulgeks Rehe kinnistul oleva aia eest, mille olete edastanud 26.04.2024.</i></p> <p>Väljavõte 26.04.2024 edastatud eskiisist, kus põhjapoolsem kogujatee on toodud põhimaantee äärde:</p>  <p>Kuivõrd lõunapoolse kogujatee toomine põhimaantee äärde tähendaks Lao ja Rehe (katastritunnus 61606:002:0242) kinnistutel asuvate hoonete lammutamist, pöördus Transpordiamet seisukoha saamiseks Rehe kinnistu omaniku poole. Kinnistu omanik vastas 26.04.2024 Transpordiameti pöördumisele järgnevalt:</p> <p><i>Olen küll nõus terve kinnistu võõrandamisega kui sellest tulenevalt tuleb mõistlikum või parem lahendus. Aga kindlasti määrab ka ostuhind asja, sest arusaadav, et poolmuidu ei tahaks maalapist loobuda. Ja kindlasti tahaks teada kui kindel see asi on, sest oli plaan selle aasta suvel püstitada sinna ca 200 ruutmeetrise pinnaga laohoone. Kui kaua võib aega võtta kõige selle selgumine.</i></p> <p>Lõunapoolse kogujatee põhimaantee äärde toomisel oli kaalumise ajendiks ka põhimaantee ääres olemasolevalt Rehe kinnistu müraolukorra leevendamiseks rajatud müratõkkeseina ja -valli kombineeritud lahendus. Nimelt on projekteerimisel selgunud, et rajatud müraseina tuleb ümber ehitada. Juhul kui kogujatee tuua põhimaanteele lähemale ning omandada Rehe kinnistu, siis puudub vajadus müratõkkeseina ümberehitamiseks.</p> <p>Kokkuvõttes võimaldab kogujateede toomine põhimaantee äärde optimeerida maakasutust, vähendada põllumaade killustamist ja äralõigete ulatust erakinnistutest ning kujundada sellega meeldivam elukeskkond. Nimelt teemaplaneeringu järgses lõuna poolses kogujatee asukohas jääksid kaks hoonestatud kinnistut põhimaantee ja kogujatee vahele.</p> <p>Teemaplaneeringu alusel on Põltsamaa möödasõidu projekteerimiseks antud projekteerimistingimused Transpordiameti 07.01.2022 korraldusega nr 1.1-3/22/11 “Projekteerimistingimuste andmine riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa (E263) km 108,1-128,1 Adavere ja Põltsamaa möödasõidu ehitusprojekti koostamiseks”. Kokkuvõttes nõustub Transpordiamet varasemalt Põltsamaa möödasõidu eelprojekti projekteeritud kogujateede nihutamise põhimaantee äärde. Suurusjärk, mille ulatuses nihutamine toimub on näidatud projekteerimistingimuste lisaks oleval eskiisil.</p> <p>Väljavõte eskiisist:</p>
--	---	--



			 <p>Nihutamine on kooskõlas 07.01.2022 antud projekteerimistingimuste korraldusega, milles esitatud tingimuste kohaselt on lubatud lahendusi täpsustada. Lisame, et maade omandamine on võimalik siis kui objekt lisatakse teehoiukavasse koos kindlate ehitusaastatega. Maade omandamise protsess algab üldjuhul 2a enne ehitustööde algust.</p> <p><b>Otsus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Projekteerida liiklussõlme lahendus kompaktsemaks.</li> <li>2. Nihutada varasemalt Annikvere ja Kaliküla ristmike vahele projekteeritud kogujatee ning põhimaanteest põhja suunas olev kogujatee põhimaantee äärde. Täpne lahendus selgitada projekteerimisel.</li> </ol>
5	<p>Lillearu 61606:002:0121</p> <p>U.T 08.04.24 e-kiri</p>	<p>Seoses riigitee 2 (E263) Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 125,9-128,7 Kaliküla planeeritava 2+2 teelõigu projekteerimisega olen saanud teilt ka eskiislahenduse joonised ning on minul kui ühel maaomanikest on tekkinud küsimused, mis vajavad teiepoolseid selgitusi.</p> <p>Küsimused on järgnevad:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Miks ei ole riigitee 2 (E263) Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 125,9-128,7 Kaliküla planeeritava 2+2 teelõigu projekteerimisega seoses Annikvere ristmik TL-4-1, Lisa 1 lisa 2 eskiislahendusel planeeritud ehitada sama tasandiliselt maha sõiduks aeglustus- ja peale sõiduks kiirendusrajaga ning Tartu suunalt Annikvere pöörajatele 2+2 sõiduradasid läbiva aeglustusrajaga ristteega vaid on planeeritud mingi kallimaks kujuneva kogujateede võrguga inimestelt anekteeeritud maade arvelt?</li> <li>2. Miks on riigitee 2 (E263) Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 125,9-128,7 Kaliküla planeeritava 2+2 teelõigu projekteerimisega seoses Kaliküla mitmetasandilisele ristmiku lahendus TL-4-1, Lisa 1 lisa 2 eskiislahendusel planeeritud ligi 10ha suurust anekteeeritavat põllumaad raiskavate ja ehituselt väga kulukate ringristmikuga, kelle jaoks sellist lahendust maal on vaja?</li> <li>3. Miks ei ole riigitee 2 (E263) Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 125,9-128,7 Kaliküla planeeritava 2+2 teelõigu projekteerimisega seoses Umbusi jõe kohale TL-4-1, Lisa 1 lisa 2 eskiislahendusel planeeritud ehitada 2+2 teede lahendusele vastavat teist silda, et ei tekiks teede ahenemist, mida pole seni valmis ehitatud ja kasutatavatel jõgesid ületatavatel sama riigitee 2+2 lõikudel esinenud?</li> <li>4. Miks ei ole riigitee 2 (E263) Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 125,9-128,7 Kaliküla projekteeritav samatasandiline ristmik TL-4-1, Lisa 1 lisa 3 eskiislahendusel planeeritud ehitada aeglustus ja kiirendus radadega ja põhimaantee äärest kulgevate</li> </ol>	<p><b>Selgitus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Annikvere ja Kaliküla ristmike vahele on projekteeritud kogujateed vastavalt Järvamaa, Jõgevamaa ja Tartumaa maakonnaplaneeringuid täpsustavale teemaplaneeringule „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0“. Lisaks teedevõrgustikule on teemaplaneeringus ära näidatud ka liiklussõlmede ja ristete põhimõttelised asukohad. Vastavavalt kliimaministri 17.11.2023 määruse nr 71 „Tee projekteerimise normid“ (edaspidi Normid) § 22 lg 1 p 1 lahendatakse lõikuvad sõidusuunad eritasandilisena juhul kui projektkiirus on 110 km/h ja rohkem. Projekteeritaval lõigul lähtutakse põhimaantee projekteerimisel suurimast lubatud sõidukiirusest 120 km/h. Sama määruse § 23 lg 2 p 2 kohaselt ei tohi suundristmik teel, mille projektkiirus on 110 km/h ja rohkem paikneda teisele suundristmikule või liiklussõlmele lähemal kui kaks kilomeetrit. Suundristmik on füüsilise ohutussaare ning aeglustus- ja kiirendusrajaga ristmik, kus liiklusvooga liitumine ja liiklusvoost lahkumine on võimalik üksnes läbi parempöörde. Ristmike ja liiklussõlmede omavahelist kaugust määratakse ühe ristmiku või liiklussõlme lõpp-punktist järgmise ristmiku või liiklussõlme alguspunktini. Ristmiku ja liiklussõlme lõpp- ja alguspunktiks loetakse kohta, kus lõpeb või algab äärmine geomeetriline element, nagu kiirusmuuterada või kõverik. Käesoleval juhul ei oleks Normides nõutav vahemaa ristumiskoha ja liiklussõlme vahel tagatud. Lisame, et Annikvere ristmiku sulgemine ei ole käesolevate projekteerimistingimuste ese. Ristmiku sulgemine on reguleeritud Transpordiameti 07.01.2022 korralduses nr 1.13/22/11 “Projekteerimistingimuste andmine riigitee 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa (E263) km 108,1-128,1 Adavere ja Põltsamaa moodsasõidu ehitusprojekti koostamiseks”. Korralduse lisaks olevas arvamuste ja kooskõlastuste koondtabelis oleme mh põhjendanud, et Annikvere ristmiku säilitamine</li> </ol>

		<p>liitumisteedega vaid on plaanis kusagilt kaugemalt Tallinna või Tartu kaudu kulgevate kogujateedega?</p> <p>Mulle tundub, et projekteerija pole ise vist kunagi maal elanud ega maad omanud ning ei oska ega tea hinnata selle väärtust nii nagu seda väljaspool pealinna elavad inimesed oskavad. Olen vajadusel valmis arutlema projekteerijaga planeeritavate riigitee 2 (E263) Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa lõikude osas ja andma ka omapoolset nõu, mis aitaks lahendada paljude maaomanike muresid. Aitäh.</p>	<p>pole majanduslikult põhjendatud ega liikluskorralduslikult vajalik. Olemasolev ja projekteeritav teedevõrgustik tagab liikumised kõikides suundades ja kõikidele liiklejagruppidele, mida ka olemasolev Annikvere ristmik võimaldab.</p> <p>2. Kaliküla liiklussõlm on projekteeritud põhimõttel, et liikumine oleks võimalik kõikides suundades. Ringristmikud rampide ning ühenduste liitumisel tagavad liikluse sujuvuse, rahustavad liiklust ning võimaldavad liikluse koondamist ühte punkti. Ilma ringristmiketa tuleks liikluse tagamiseks rajada ühendusteedele mitmeid T-kujulisi ristmikke, mille näol on aga tegemist potentsiaalsete konfliktikohtadega. Lisaks sellele on erinevate projekteerimisalaste juhendamaterjalidega seatud ristumiskohtade arvule ja vahekaugustele nõuded, mis tähendab seda, et nende kavandamisele kehtivad piirangud. Eesmärk on liitumiste arvu vähendada.</p> <p>3. Teemaplaneeringu tervikliku lahenduse kohaselt on kavas 2+2 sõidurajaga maantee ehitamine ka üle Suudari silla, kuid teemaplaneeringut realiseeritakse etapiviisiliselt. Koostatava projekti puhul on lähteülesandeks 2+2 sõidurajaga maantee kokkuviiimine enne Suudari silda.</p> <p>4. Selgitame, et ajutisel samatasandilise ristmiku lahendusel on Kaliküla ristmikul Tallinna-Tartu suunaliselt projekteeritud nii aeglustus- kui ka kiirendusrada. Tartu-Tallinna suunaliselt on ristmikule projekteeritud aeglustusrada. Kiirendusrada Kaliküla suunal Tallinna poole liikumiseks pole projekteeritud vähese liiklejate arvu tõttu. Selgitame ka siin, et kogujateed on projekteeritud vastavalt teemaplaneeringu lahendusele. Nende vajadus ka samatasandilise ristmiku lahenduse korral tuleneb sellest, et Põltsamaa möödasõidu realiseerimisel on liiklusohutuse kaalutlusel vajalik Annikvere ristmiku sulgemine. Nimelt on Põltsamaa möödasõidul suurimateks lubatud sõidukiirusteks 120 km/h. Põltsamaa möödasõidu kokkuviiimine olemasoleva põhimaanteega toimub Annikvere ristmiku piirkonnas, kus sõidukiirused on suured ning manöövrite sooritamine ei ole ohutu. Isegi kui Põltsamaa möödasõidu realiseerimisel ei leita vahendeid olemasoleva Kaliküla 2+1 ristlõikega maantee ümber ehitamiseks 2+2 ristlõikega maanteeks, on kogujateed osa terviklahendusest, mis võimaldab liikumisi kõikides suundades ja kõikidele huvigruppidele.</p> <p>5. Viitate kirjas anekteeerimisele. Selgitame, et teeprojekti realiseerimiseks vajaliku täiendava maa omandamisel ei ole tegemist anekteeerimisega. Maade omandamise menetlus käib kinnisasja avalikes huvides omandamise seaduse alusel. Omandatava maa väärtuse selgitamiseks hangib Transpordiamet sõltumatult hindajalt hinnangud igale kinnisasjale, millest on vajalik äralõige. Hindaja ülesandeks on koguda asjakohast infot kinnisasja väärtust mõjutavate asjaolude kohta (muude hüvitamist vajavate tingimuste nagu rendi/üürilepingud, toetused, metsa raadamine jms info). Kokkuvõttes on hindaja kohustuseks välja selgitada maatüki parim kasutus ja sellest tulenev hüvitis ning Transpordiameti huvi on maksta maaomanikule õiglast hüvitist.</p> <p><b>Otsus:</b>          Lugeda, et kinnisasja omanikul puuduvad ettepanekud projekteerimistingimuste eelnõule.</p>
6	<p>Lillearu 61606:002:0110</p> <p>Ü.A. 08.04.24 e-kiri</p> <p>Lillearu 61606:002:0121</p>	<p>Vastavalt Teie kirjale 19.03.2024 nr 8-1/23-106/4740-1 tuleb oma arvamus või ettepanek avaldada hiljemalt 08.04.2024.</p> <p>Seoses sellega soovin täpsustust ja väikest muudatust.</p> <p>Olen Lillearu kinnistu 61606:002:0110 omanik /.../ ja minu soov on, et minu kinnistule rajatavad Nõmme bussipeatused oleks Lillearu ja Maasingu 61606:002:0189 põllumaade kohal, mitte nii nagu praegu on planeeritud, et lõunapoolne bussipeatus on Lillearu põllumaal ja põhjapoolne õueala kohal.</p> <p>Soov oleks, et põhjapoolne bussipeatus oleks praeguse lõunapoolse bussipeatusega kohakuti ja lõunapoolne Maasingu põllumaa kohal. See kergendaks ka põhjapoolsete</p>	<p><b>Põhjendus:</b>          Bussipeatused Annikvere ja Kaliküla ristmike vahelisele kogujateele on projekteeritud Skepast&amp;Puhkim OÜ töös nr 2020-0042 „Riigitee 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 108,1-128,1 asuva Adavere ja Põltsamaa möödasõidu eelprojekt. Põltsamaa möödasõit“. Bussipeatuste asukoha valikul tehakse koostööd kohaliku omavalitsuse ja ühistranspordikeskusega. Seniste arutelude tulemusena oleme jõudnud lahenduseni, kus 2+2 ristlõikega maantee korral lahendatakse bussipeatused liiklussõlmes ja vahetult selle lähistel. Soovite teada, kuidas saavad trassist põhja poole jäävate kinnistute elanikud üle suure trassi lõunapoolsele kogujateel olevasse bussipeatusesse bussi peale, kui keskelt teepiire kinni ehitatakse? Kaliküla ristmikul asuvad bussipeatused jäävad neist rohkem</p>



		<p>kinnistute elanikel turvaliselt üle Tallinn-Tartu trassi tulekut ja kohe põhjapoolsesse bussipeatusesse jõudmist, et Põltsamaale sõita.</p> <p>Siit ka täiendav küsimus, et kui Tallinn-Tartu trass tulevikus kunagi neljarealiseks ehitatakse, siis kuidas saavad trassist põhja poole jäävate kinnistute elanikud üle suure trassi lõunapoolsele kogujatele olevasse bussipeatusesse bussi peale, kui keskelt teepeire kinni ehitatakse? Kaliküla ristmikul asuvad bussipeatused jäävad neist rohkem kui kilomeetri kaugusele. Milline lahendus neile on?</p> <p>Kui eelmise projektiga, mis hõlmas Põltsamaa möödäidü projekteerimist öeldi, et kõik risted lähevad üle Tallinn-Tartu trassi, siis Kaliküla ristmiku projekteerimisel nüüd viiakse Lustivere-Kaliküla tee hoopis alt tunnelisse. Kas on kaalutud või küsitud eskiisi ka Lustivere-Kaliküla tee trassist üle viimise kohta ja millised oleks sel juhul võimalikud mahasõidu-pealesõidu variandid?</p> <p>Kaliküla ristmikul oleva ettevõtte Puiduterminal 24 omanik /.../ ütles, et kui talle konkreetselt öeldakse, kui suur osa temale kuuluvast kinnistust ära võõrandatakse ja kas talle ka aia ehitus kompenseeritakse, siis pole ta läbirääkimiste pidamise vastu, et põhjapoolne kogujatee asukoht oleks tema ettevõtte ja Tallinn-Tartu trassi vahel. Vähemalt nii ütles ta mulle, kui temaga suhtlesin.</p>	<p><i>kui kilomeetri kaugusele. Milline lahendus neile on?</i> Selgitame, et 2+2 ristlõikega maantee lahenduse korral ei ole kavas rajada bussipeatused kogujatele sellesse asukohta, kus praegu põhimaantee ääres asuvad „Nõmme“ nimelised bussipeatused. Bussipeatusesse on võimalik liikuda piki kogujateid. Põhimaanteest põhja poole jäävale kogujatele ei ole ühistransporti kavandatud. See jääb valdavalt kasutusele põllumajandustehnikale ja kinnistutele juurdepääsuks. Liiklussagedus sellel teel jääb madalaks. Põhimaanteest lõuna poole jäävale kogujatele kaalutakse projekteerimisel jalakäijate liikumise lahendamiseks laiemate teepeenarde kavandamist. Bussipeatusesse jalgsi läbitava vahemaa osas selgitame, et vahemaa pikkus on sõltuvuses elanike arvuga. Mida rohkem on elanikke, seda väiksem on vahemaa bussi peale liikumiseks. Suurusjärgud, mida arvestatakse on järgmised: kuni 500 elanikku – kuni 3 km; kuni 1000 elanikku – kuni 2 km; üle 1000 elaniku – kuni 1 km. Kõnesolevas piirkonnas on asustus hõre, mistõttu oleme leidnud, et bussipeatuste kavandamine on põhjendatud kompaktselt liiklussõlme, kust on võimalik liikuda igas suunas ning bussipeatused saavad omavahel ühendatud kergliiklusteedega.</p> <p>Samatasandilise ristmiku lahenduse korral on praeguse parima teadmise juures olnud sooviks lahendada bussipeatused Kaliküla ristmiku piirkonda kavandatavas busside tagasipöördekohas ning Lillearu kinnistu piirkonda kogujatele bussipeatused mitte kavandada. Ristmiku piirkonda on jalakäijatele loodud turvalisemad teeületamise võimalused, kus põhimaanteed on võimalik ületada sõiduraja kaupa. Ka siin kehtib selgitus, et hajaasustuses rajatakse bussipeatused hõredamalt ning Kaliküla ristmiku piirkonda kavandatavatesse bussipeatusesse on võimalik liikuda piki kogujateid.</p> <p>Kaliküla liiklussõlmes teede asetuse osas on eskiisi staadiumis kaalutud põhimaantee viimist üle väiksema liiklussagedusega kõrvaltee kui ka vastupidiselt kõrvaltee viimist üle põhimaantee. Variantide kaalumisel osutuks valituks põhimaantee viimine üle kõrvaltee. Määravaks said järgmised põhjused. Põhimaantee viimine üle on majanduslikult mõistlikum. Antud asukohas toetab seda lahendust maastik. Nimelt on perspektiivse riste asukohas nõ lohu koht, mida on võimalik ära kasutada kõrvaltee läbiviimiseks põhimaantee alt. Põhimaantee üle viimine on materjalide kasutamise seisukohalt vähem ressursimahukas. Lisaks on sellise lahenduse korral tagatud jalakäijatele mugavamad liikumisvõimalused ning tagab liikumise eriveoste.</p> <p>Põhjapoolse kogujatee asukoha muudatuse osas on Transpordiamet olnud suhtluses Kaliküla kuivati (katastritunnus 61606:002:0055) ja Rehe (katastritunnus 61801:001:0047) kinnisasjade omanikuga. Täpsem selgitus põhjapoolse kogujatee lahenduse osas on toodud puudutatud isikute arvamuse nr 4 juures (lk 10).</p> <p>Kokkuvõttes kaalutakse põhjapoolse kogujatee projekteerimist kogu ulatuses põhimaantee äärde. Kogujateede projekteerimist reguleerivad Transpordiameti 07.01.2022 korraldusega nr 1.1-3/22/11 antud projekteerimistingimused.</p> <p><b><u>Otsus:</u></b> Bussipeatuste asukohad ja lahendused selgitada projekteerimisel.</p>
7	Kingu 61601:001:0575	<p>Elan kahjuks Eestist väljaspool ja pole võimalik kohale vaatama minna.</p> <p>Samas tahaksin teada enda poolse nägemuse, nimelt ehitati praegune maantee mõned aastad tagasi ning siis öeldi et töö on lõpetatud, nüüd aga tahab riik jälle eraisiku maad ära võtta ja uut teed ehitada/laiendada.</p> <p>Arvan et selle peale oleks tulnud mõelda varem ja praegust olukorda arvestades peaks asjaga leppima et on saanud selline tee kui sai ja see uus projekt peaks ära unustatama. Arvestades ka hetkelist finantsilist seisut nii riigis kui inimestel. Raha raisatakse plaanide ja asjade tegemisele et siis jälle uut raha selle peale panna et värskest valmis asja muutma hakata.</p>	<p><b><u>Selgitus:</u></b> Selgitame, et projekti koostamisel on aluseks Järva maavanema 30. novembri 2012 korraldusega nr 423, Jõgeva maavanema 23. novembri 2012 korraldusega nr 1-1/396 ja Tartu maavanema 21. novembri 2012 korraldusega nr 686 kehtestatud teemaplaneering „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0“. Projekteerimistingimustega täpsustatakse teemaplaneeringuga kavandatud teede ja rajatiste asukohti ja lahendusi, kuid põhiolemuselt järgib projekteerimistingimuste lisaks olev eskiis teemaplaneeringu lahendust. Riigiteede arendamisel on aluseks Vabariigi Valitsuse tehoiukava. Hetkel kehtiv tehoiukava on koostatud aastate 2024-</p>

	<p>Teiseks arvan et kui teed tahate laiendada siis peaksite seda tegema teiselt poolt teed maad juurde võttes ja tegelikult ei peaks seda teed üldse ehitama.</p> <p>Minu nägemus on et pensioni eas seal kodu saaks rajada, nüüd on riik maast tüki ära võtnud ja tahab nüüd suuremat tükki ära võtta. Selle tulemusena aga on minu kui isiku tulevik seal ebaselge.</p> <p>Müra-aeda müra vähendamiseks ei ehitatud, juba praegugi tuleb müra hoovile nii et tavalise häälega ei ole võimalik rääkida.</p> <p>Kompensatsioon on minimaalne, kui sedagi sest kaasa lisatud dokumentidest tavaline eestlane miskit konkreetset selle kohta välja pole võimalik lugeda.</p> <p>Unistan tulevikus lammaste kasvatamisest ja viinamarjade kasvatamisest oma maal kuid loomad sellise suure tee kõrval ei tunne ennast hästi, ning see mida kasvatada saab autode ja transpordivahendite väljaheidete mustusega kaetud.</p> <p>Kas pole mitte nii et peaks hoopis autode kasutust piirama „mitte ehitama suuremaid teid et neid rohkem saaks?</p> <p>Kas te oma koduüest annaksite tüki ära uue tee ehitamiseks? Võibolla oleks parem kui teie koduüest tee läbi ehitata?</p> <p>Või ehk oleks variant kui riik annaks kuskil minu valitud kohas sama suure maatüki mis vastaks minu kaliküla maatüki suurusele et saaksin omale kodu luua?</p>	<p>2027 ning sellele ajavahemikule pole Kaliküla lõigu ümberehitamist ette nähtud. Ettevalmistavad tegevused on aga põhjendatud, kuna need on ajamahukad.</p> <p>Praeguse parima teadmise kohaselt (eskiisile tuginedes) on Kingu kinnistust täiendava maa omandamine vajalik põhimaantee äärde kogujateede rajamiseks. Kogujateede tarbeks vajalikust äralõikest on Transpordiamet teavitanud 03.07.2023 kirjaga nr 8-1/21-110/14715-1. Samas kirjas oleme teavitanud, et Kaliküla lõigu eelprojekti hinnatakse üle, kas Põltsamaa möödasõidu projektis projekteeritud kogujatee (mis jääb ka Kingu kinnistule) maavajadust on võimalik optimeerida. Kirjutate, et võõranduste tõttu on tulevik kinnistul ebaselge. Transpordiamet on vastupidisel seisukohal. Nimelt on hetkel teemaplaneeringuga kinnistule määratud oluliselt ulatuslikumad piirangud, mille ulatuses tuleb arendustegevuse soovi korral Transpordiameti nõusolek saada. Kuna eelprojektiga määratakse teede asukohad ja maavajadus, siis on oluliselt lihtsam hetkel kehtivatest ulatuslikest piirangutest loobuda ja arendustegevust võimaldada.</p> <p>Omandatava maa väärtus selgitatakse maade omandamise menetluse käigus, mille käigus hangib Transpordiamet sõltumatult hindajalt hinnangud igale kinnisasjale, millest on vajalik äralõige. Hindaja ülesandeks on koguda asjakohast infot kinnisasja väärtust mõjutavate asjaolude kohta (muude hüvitamist vajavate tingimuste nagu rendi/üürilepingud, toetused, metsa raadamine jms info). Kokkuvõttes on hindaja kohustuseks välja selgitada maatüki parim kasutus ja sellest tulenev hüvitis ning Transpordiameti huvi on maksta maaomanikule õiglast hüvitist. Küsite kirjas ka asendusmaa kohta. Selgitame, et üldjuhul hüvitatakse võõrandatava maa eest rahaliselt, asendusmaa saamine on pigem alternatiiv kui riigil on asendusmaad pakkuda. Selle juures on oluline vahetusmaa väärtus, vahetusmaad peavad olema sama sihtotstarbega ja ühesuguses turupiirkonnas. Kui riigil asendusmaad pakkuda ei ole, siis vahetusmaa otsimise töö jääb omaniku teha.</p> <p>Kirjutate, et teile ei ole müratõkkeseina kavandatud. Selgitame, et projekti koostamisel tehakse mürauuring, mille käigus selgitatakse müraleevendusmeetmete vajadus ja asukohad.</p> <p><b>Otsus:</b>          Lugeda, et kinnisasja omanikul puuduvad ettepanekud projekteerimistingimuste eelnõule.</p>
--	---	---

### 2.3. Piirnevate kinnisasjade omanikud, kes arvamust ei avaldanud

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

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Altmäe	61606:002:0711
Andrese	61605:002:0392
Apri	61606:002:0650
Innu	61601:001:0181
Innupõllu	61601:001:0183
Jüripõllu	61801:001:1123
Kaasiku	61606:002:0900
Kaliküla farm	61606:002:0056
Kaliküla kuivati	61606:002:0055
Kaliküla silohoidla	61606:002:0052
Koroli	61605:002:0492
Kroodo	61601:001:0510
Kuusikmäe	61801:001:1265
Kõrtsi	61801:001:0465

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Kõsta	61605:002:1061
Künka	61601:001:0150
Lageda	61601:001:0453
Lageda	61801:001:0024
Maantee	61606:002:0190
Männi	61606:002:0128
Männiku	61606:002:0209
Nõmmiku	61606:002:0211
Nõmmiku	61601:001:0564
Pahla	61606:002:1280
Pihlaka	61606:002:0740
Pritsi	61606:002:0890
Punga	61605:002:0212
Rehe	61801:001:0047

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Rehe	61606:002:0242
Rehepõllu	61801:001:0052
Roosipõllu	61606:002:0119
Saarevälja	61601:001:0149
Sinkamäe	61601:001:0138
Soo-otsa	61606:002:0097
Soovälja	61606:002:0099
Tamme	61606:002:1200
Tiidu	61606:002:0033
Tiidu	61801:001:0621
Tiigi	61601:001:0547
Tiigipõllu	61601:001:0548
Tolli	61606:002:0004
Tommi	61601:001:0220

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Tuuliku	61801:001:0847
Uue-Lageda	61605:002:0872
Vallimäe	61601:001:0162
Vallipõllu	61601:001:0163
Vanatoa	61606:002:0260
Veskisaare	61606:002:0096
Õuema	61606:002:1120
Üti	61606:002:0290

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