

Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel

1. ARVAMUSED
1.1. Puudutatud asutused ja isikud

Jrk nr	Arvamuse esitaja	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Muinsuskaitseamet 14.01.2026 Kiri nr 5-10/81-1	Muinsuskaitseamet tutvus riigitee 45 Tartu–Räpina– Värskas tee km 3,6-4,7 Lohkva külas asuva lõigu ümberehitamise projekteerimistingimustega. Antud alal puuduvad riiklikud kultuurimälestised ja nende kaitsevööndid ning alale ei jää ka arheoloogiatundlikke piirkondi. Palume siiski lisada projekteerimistingimustesse ja edasisse projektdokumentatsiooni järgnev arheoloogiapärandit puudutav hoiatus: Kaeve- ja pinnasetöödel olla tähelepanelik ja arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega. Muinsuskaitseasutusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja kohustatud tööd katkestama, jätma leiu leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile.	Otsus: 1. Täiendada projekteerimistingimuste eelnõud Muinsuskaitseameti kirjas märgitud arheoloogiapärandit puudutava hoiatusega. Lisada p.5.7.4.
2	MTÜ Tartumaa Ühistranspordikeskus 19.01.2026 Kiri nr 3-7/50-1	Olete pöördunud Tartumaa Ühistranspordikeskuse poole kooskõlastamiseks Riigitee 45 Tartu – Räpina – Värskas tee km 3,6 – 4,7 Lohkva küla projekteerimistingimuste eelnõud. Kooskõlastame projekteerimistingimuste eelnõu antud kujul.	Otsus: Lugeda, et arvamuse andjal puuduvad ettepanekud projekteerimistingimuste eelnõule.
3	Tartu Linnavalitsus 26.01.2026 Kiri nr 21.3-1.2/00608	Transpordiamet algatas projekteerimistingimuste andmise menetluse riigitee 45 Tartu–Räpina–Värskas tee km 3,6-4,7 Lohkva külas asuva lõigu ümberehitamise ehitusprojekti koostamiseks. Ehitusseadustiku § 31 lg 4 alusel esitati Tartu Linnavalitsusele kooskõlastamiseks või arvamuse avaldamiseks projekteerimistingimuste eelnõu. Käesolevaga teavitame, et linnal puuduvad vastuväited nimetatud eelnõu osas.	Otsus: Lugeda, et arvamuse andjal puuduvad ettepanekud projekteerimistingimuste eelnõule.
4	Luunja Vallavalitsus 30.01.2026 Kiri nr 6-4/43-2	Edastasite meile 12.01.2026 kirjaga nr 8-1/24-102/518-1 arvamuse avaldamiseks projekteerimistingimuste eelnõu riigitee 45 Tartu–Räpina– Värskas tee km 3,6-4,7 Lohkva külas asuva lõigu ümberehitamise ehitusprojekti koostamiseks. Käesolevaga esitame projekteerimistingimuste eelnõu osas arvamuse ja ettepanekud: 1. JTT projekteerimisel ja väljaehitamisel arvestada kehtiva Lohkva külas Põltsamaa (43201:001:1161) maaüksuse lõunaosa ja lähiala detailplaneeringuga (kehtestatud Luunja Vallavalitsuse 08.05.2024 korraldusega nr 2-4/165). Kõnealuse detailplaneeringuga on riigitee äärde kavandatud transpordimaa krunt, kuhu ehitatakse valgustatud JTT. Projekteerimistingimuste andmisel tuleb lisada viide kehtivale detailplaneeringule ning projekteerimisel ruumivajadusega, sh taristuga, arvestada; 2. Jalgratta- ja jalgteed projekteerida ja ehitada välja vasakul teepoolel Tuuleaasa teest kuni Tuleviku teeni; 3. Projekteerimistingimustes käsitleda Lohkva ringristmiku juurde kavandada valgustatud ülekäigurada sarnaselt Jaama tänava ringristmiku juures olevale lahendusele; 4. Kaalukoja tee juurde kavandatava foorreguleeritud teeületuskoha asemel projekteerida ning rajada jalgratta-ja jalgteed tunneli tagamaks jalakäijate ja jalgratturite ohutus. Arvestama peab asjaoluga, et piirkond kasvab ja areneb jõudsalt, sinna on viimastel aastatel rajatud mitmeid uusi elamuarendusi ning lähtuvalt Luunja valla kehtivast üldplaneeringust lisandub uusi elamuarendusi veelgi; 5. Kaaluda sõidukite tagasipöörde sooritamise koharajamist Kaalukoja tee ristmiku piirkonda nt. ringristmiku lahendus vms.	Põhjendus: 1. Projekteerimistingimuste eelnõu punkti 5.7.1 kohaselt tuleb projekti koostamisel täpsustada kõik võimalikud piirangud ning nende piirangute tingimustega arvestada. Arvestamise all ei mõelda seda, et detailplaneeringuga planeeritud jalgratta- ja jalgteed tuleb täismahus projekteerida. Arvestamise all mõeldakse seda, et projektlahendus oleks detailplaneeringus kavandatud lahendusega kooskõlas. 2. Jalgratta- ja jalgteed projekteeritakse mahus mis on vajalik projekti eesmärgi saavutamiseks, milleks on tee ületamise ohutuse tõstmine. Teed ületatakse bussipeatustesse liikumiseks ja teisel pool riigiteed asuva kergliiklustee kasutamiseks (näiteks Tartusse liikumiseks). Kaalukoja tee ja Tuleviku tee vaheline jalgratta- ja jalgteed on projekti eesmärgi saavutamiseks vajalik lõik, sest seda kaudu pääseb ümbruskaudsetest elumupiirkondadest teeületuskohtadeni ja bussipeatusteni. Tuuleaasa teest Kaalukoja teeni jalgratta- ja jalgteed rajamine ei ole projekti eesmärgi saavutamiseks vajalik. Ohutu teeületus tagatakse projekteeritavate foorreguleeritud teeületuskohtade kaudu. Lisaks suurendaks nimetatud ca 820m pikkuse jalgratta- ja jalgteed rajamine märkimisväärselt projekti ehitusmaksumust. Arvestades, et kõnealune projekt konkureerib liiklusohutlike kohtade nimekirjas teiste projektidega, võib märkimisväärne maksumuse suurendamine põhjustada selle, et seda objekti üldse ei realiseeritagi või realiseeritakse kavandatust mitu aastat hiljem.

			3. Tulenevalt maaomanike poolt menetluses esitatud ettepanekutest otsustas Transpordiamet muuta projekteerimistingimuste eelnõud ning Lohkva ringristmiku juurde teeületuskoha projekteerimise asemel kavandada foorreguleeritud teeületuskoht Ridaküla tee ristmiku juurde. Detailne projektlahendus töötatakse välja projekteerimise käigus. 4. Transpordiamet kaalus ka teisi võimalusi tee ületamise ohutuse parandamiseks, nagu näiteks jalakäijate tunneli või viadukti rajamine. Need variandid osutusid aga märkimisväärselt kallimaks, sest vajaksid oluliselt suuremamahulisi ümberehitustöid. Samuti kaaluti kergliiklustee rajamist terves ulatuses vasakule poole maanteed koos teeületuskohtade sulgemisega. Kuid sellegi variandi korral osutus maksumus kõrgemaks ning sellise lahenduse korral peaksid Kaalukoja tee ääres elavad bussikasutajad bussilt maha tulles koju pääsemiseks hakkama tegema pikki tiire. On risk, et hakatakse tiiru tegemise vältimiseks ronima üle keskpäirde ning ikkagi teed ületama üle 2+2 maantee – sealjuures ebaseaduslikult ja enda elu ohtu pannes. Eeltoodud kaalutlustel otsustas Transpordiamet realiseerida foorilahenduse ning muuta teelõigu asulasiseseks lõiguks. 5. Sõidukitele on tagasipöördete tegemise võimalus tagatud lõigu otstes asuvatel ringristmikel. Ringristmiku rajamine Kaalukoja tee ristmikule suurendaks märkimisväärselt projekti maksumust ning ei aitaks kaasa projekteerimistingimustega seatud eesmärkide täitmisele, milleks on tee ületamise ohutuse tõstmine. Otsus: 1. Projekti koostamisel arvestada kehtiva Lohkva külas Põltsamaa (43201:001:1161) maaüksuse lõunaosa ja lähiala detailplaneeringuga. 2. Mitte arvestada ettepanekut projekteerida jalgratta- ja jalgteed Tuuleaasa teest Kaalukoja teeni. 3. Projekteerida Lohkva ringristmiku juurde kavandatud teeületuskoha asemel foorreguleeritud teeületuskoht Ridaküla tee ristmiku juurde. 4. Mitte arvestada ettepanekut jalakäijate tunneli projekteerimiseks Kaalukoja tee ristmiku juurde. 5. Mitte arvestada ettepanekut rajada Kaalukoja tee ristmikule ringristmik.
5	Telia Eesti AS 12.01.2026 Kiri nr EC.1-5.1/35-1	Transpordiameti poolt küsitud Riigitee 45 Lohkva külas asuva lõigu ümberehitamise alas paiknevad Teliale kuuluvad siderajatised. Projekteerimiseks võtta siderajatiste kaitsmiseks, säilimiseks või ümberehitamiseks tehnilised tingimused Telia „Ehitajate portaal“ Telias teenused ehitajale, arendajale ja maaomanikule - Telia kaudu. Tegutsemiseks siderajatiste kaitsevööndis, tuleb see kooskõlastada järelevalvega ja võtta selleks vastav tegutsemisluba Telia „Ehitajate portaal“ Telias teenused ehitajale, arendajale ja maaomanikule - Telia kaudu.	Otsus: 1. Siderajatiste kaitsmiseks, säilimiseks või ümberehitamiseks taotleda enne projekteerimist aktsiaseltsilt Telia Eesti tehnilised tingimused. 2. Projekt kooskõlastada aktsiaseltsiga Telia Eesti ning tegutsemiseks siderajatise kaitsevööndis võtta vastav tegutsemisluba.
6	Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutus (edaspidi ELASA) 16.01.2026 Kiri nr 4114-1.17/710	Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutus (ELASA) sidevõrgu haldaja, AS Connecto Eesti, kooskõlastab projekteerimistingimuste eelnõu. Projekti alasse jääb ELASA sidevõrgu objekt ELA080. Projekteerimisel taotleda ELASA sidevõrgu haldajalt projekteerimise tehnilised tingimused ja projekti valmides kooskõlastada see Eesti Lairiba Arenduse SA võrguhalduse infosüsteemi (ELVI) kaudu https://elvi.elasa.ee/.	Otsus: 1. Projekti koostamiseks taotleda enne projekteerimist ELASA-lt tehnilised tingimused. 2. Projekt kooskõlastada ELASA-ga.

7	AS Tartu Veevärk 28.01.2026 Kiri nr INF/260037	Palute AS Tartu Veevärk seisukohta riigitee ümberehitamise projekteerimistingimuste eelnõu kohta. Projekteeritaval alal asuvad olemasolevad ASile Tartu Veevärk kuuluvad vee- ja kanalisatsioonitorustikud ning eraomandis olevad perspektiivis rekonstrueeritavad ja vee-ettevõtjale üle antavad torustikud. MARU geoportaali andmetel on olemasolevatest maanteekraavidest pinnase- ja sademevesi juhitud Lohkva kraavi kaudu Tartu linna ja ASi Tartu Veevärk poolt hallatavatesse sademevee süsteemidesse. Luunja valla tellimusel on koostatud piirkonna ühisveevärgi ja -kanalisatsioonitorustike eelprojekt (Altren Projekt OÜ VK1807, väljavõtted lisatud kirjale), millega on projektalale kavandatud magistraalitorustikud (sh riigiteega ristumised). Torustike rajamise vajadus võib tekkida lähitulevikus. Sama tööga on muuhulgas kaardistatud ka piirkonna sademevee ja maaparandussüsteemide korraldus. Tööst nähtub, et riigiteed teenindavad kraavid on kavandatud juhtida läbi maaparandussüsteemide Kitseoja kaudu Emajõkke. Oleme kirjale lisatud materjalidega tutvunud ning anname eelnõule nõusoleku järgmistel tingimustel: 1. Altren Projekt OÜ töö nr VK1807 määratakse arvestamisele kuuluvaks dokumendiks; 2. Lahenduses kajastatakse ja koostamisel arvestatakse olemasolevate ja kavandatavate tehnovõrkude vajadustega (sh olemasoleva taristu luugid ja kaped peavad saama tasapinnaliselt ning pinnakattega samasse tasapinda ja säilitama töökorra); 3. Pinna- ja sademevee ära juhtimine lahendatakse ja esitatakse projektis mahus, mille järgi on võimalik hinnata, et ASile Tartu Veevärk kuuluvasse taristusse täiendavaid vooluhulkasid ei lisandu.	Otsus: 1. Täiendada projekteerimistingimuste eelnõud ning lisada kohustus arvestada Altren Projekt OÜ tööga nr VK1807, millega on projektalale kavandatud magistraalitorustikud (sh riigiteedega ristumised). Lisada p.5.6.1.1. 2. Täiendada projekteerimistingimuste eelnõud tingimusega, mille kohaselt tuleb lahenduses kajastada ja lahenduste koostamisel arvestada olemasolevate ja kavandatavate tehnovõrkude vajadustega (sh olemasoleva taristu luugid ja kaped peavad saama tasapinnaliselt ning pinnakattega samasse tasapinda ja säilitama töökorra). Lisada p.5.6.1.2. 3. Täiendada projekteerimistingimuste eelnõud tingimusega, et pinna- ja sademevee ära juhtimine tuleb lahendada ja esitada projektis mahus, mille alusel on võimalik hinnata tekkivaid vooluhulkasid. Lisada p.5.6.1.3.
8	Elektrilevi OÜ	<i>Elektrilevi OÜ pole tähtjaks arvamust avaldanud ega taotlenud tähtja pikendamist.</i>	Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
9	Enefit AS	<i>Enefit AS pole tähtjaks arvamust avaldanud ega taotlenud tähtja pikendamist.</i>	Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.

1.2.Piirnevate kinnisasjade omanikud

Jrk nr	Kinnisasja nimi ja katastriüksuse tunnus	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Tuleviku tee 43201:001:1119 12.01.2026 e-kiri	Saadetud plaan ei ole meie huvides: 1. Bussipeatus liigub kaugemale - miks see peaks meile meeldima? 2. Mingit põhjust pole kehtestada 50km/h kiirusepiirang, rääkimata valgusfoorist.	Põhjendus: 1. Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekuid ning otsustas säilitada Lohkva bussipeatused olemasolevas asukohas. Praegusel hetkel asuvad Lohkva bussipeatused nii elanikkonna paiknemise kui naaberbussipeatuste suhtes optimaalse koha peal. - Tee ületamise ohutuse tagamiseks kavandatakse esialgselt planeeritud ühe asemel kaks fooriga teeületuskohta – üks Kaalukoja tee ristmiku juurde ja teine Ridaküla tee ristmiku juurde. Selliselt on välditud jalgsi pikkade ringide tegemine, sõltumata sellest kumma tänava piirkonnas bussikasutaja elab. Ühtlasi võimaldatakse 2+2 ristlõikega tee ohutu ületamine. 2. Kiiruse piiramine ja valgusfoori paigaldamine parandab jalakäijate ja jalgratturite tee ületamise ohutust üle 2+2 ristlõikega tee – seda eelkõige Kaalukoja tee ristmiku piirkonnas kus on sõidukiirused suured ja puuduvad muud alternatiivid tee ületamiseks. Kiiruse piiramine ja jalakäijate foor on teineteisega kokku sobivad ja omavahel seotud lahendused. Kõrgema kiirusega (70km/h) lõikudel pole valgusfoor soovitatav. Viimasel aastakümnel on sellesse piirkonda rajatud hulgaliselt uusi elamuid, mis on kasvatanud tee ületamise vajadust. Samuti on märkimisväärselt

			kasvanud autode liiklussagedus, mis on halvendanud tee ületamise tingimusi, eriti tipptundidel. Lisandunud hoonestus on muutnud selle piirkonna linnalisemaks ning arvestades piirkonna detailplaneeringuid (nt. Põltsamaa 43201:001:1161 maaüksuse lõunaosa ja lähiala DP) see tendents jätkub. Tugimaanteedel ja kõrvalmaanteedel on linna vahetus lähialas kiiruse piiramine ja valgusfooride paigaldamine sobilik ja tavapärane lahendus. Transpordiamet kaalus ka teisi võimalusi tee ületamise ohutuse parandamiseks, mis oleks võimaldanud piirkiiruse säilitamist, nagu näiteks jalakäijate tunneli või viadukti rajamine. Need variandid osutusid aga märkimisväärselt kallimaks, sest vajaksid oluliselt suuremamahulisi ümberehitustöid. Samuti kaaluti kergliiklustee rajamist terves ulatuses vasakule poole maanteed koos teeületuskohtade sulgemisega. Kuid sellegi variandi korral osutus maksumus kõrgemaks ning sellise lahenduse korral peaksid Kaalukoja tee ääres elavad bussikasutajad bussilt maha tulles koju pääsemiseks hakkama tegema pikki tiire. On risk, et hakatakse tiiru tegemise vältimiseks ronima üle keskpäirde ning ikkagi teed ületama üle 2+2 maantee – sealjuures ebaseaduslikult ja enda elu ohtu pannes. Eeltoodud kaalutlustel otsustas Transpordiamet realiseerida foorilahenduse ning muuta teelõigu asulasiseseks lõiguks. Kuna tegemist on magistraalteega, mis on võrgustikulise tähtsusega ja millel on kõrge liiklussagedus, kaalub Transpordiamet projekteerimise käigus kiiruse 60km/h kehtestamist, kui sellega on võimalik tagada soovitud liiklusohutuse tase. <u>Otsus:</u> 1. Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisa 2 „Projektiga kavandatavad tegevused“, näidates Lohkva bussipeatused olemasolevates asukohtades ning olemasolevate teeületuskohtade juurde projekteeritavad foorreguleeritavad teeületuskohad. 2. Muuta projekteerimistingimuste eelnõu punkti 5.2.6 järgmiselt: Projekteerida lisa 2 näidatud asukohta Ridaküla tee ristmiku juures foorreguleeritud teeületuskoht. 3. Muuta projekteerimistingimuste eelnõu punkti 5.3.1 järgmiselt: Säilitada Lohkva bussipeatused olemasolevas asukohas. Vajadusel näha ette bussipeatuses ümberehitustöid kui seda tingib riigiteel sõiduradade ümbermarkeerimine kitsamaks. 4. Muuta projekteerimistingimuste punkti 5.1.3 järgmiselt: Lubatud suurim sõidukiirus: 50kmh/h või 60km/h (selgitada välja sobiv kiirus projekteerimise käigus).
2	Timmi tee L3 43201:001:2846 Timmi tee 14 43201:001:2845 13.01.2026 e-kiri	Lugupeetud Transpordiameti esindajad, Soovime tänada Teid projekteerimise käigus tehtava töö eest ning tunnustada kavandatud lahenduste põhjalikkust ja turvalisuse rõhutamist. Teie kavatsus täiustada teeületuskohti, bussipeatusi, kergliiklusteid ja ristmike ohutust on väga tervitatav. Seoses projekti kavandatuga sooviksime teha kaks ettepanekut:	<u>Põhijendus:</u> 1. Projekteerimistingimuste eelnõu lisa 2 oleval joonisel on näidatud kergliiklustee ühendus kuni Kaalukoja tee 1 kinnistu (katastritunnusega 43201:001:1171) juurdepääsuni, et muuta ohutumaks jalakäijate liikumine Kaalukoja tee ristmiku piirkonnas. Sellega tekib olukord, kus sõidutee kõrvale ehitatakse äärekiviga eraldatud kõnnitee, mis omakorda piirab võimalusi parkimiseks.

		1) Kaalukoja tee sissesõit kortermaja juurest: Praegune parkimine tee ääres kortermaja elanike poolt vähendab nähtavust sissesõidul ja tekitab potentsiaalse ohutusriskikoha. Et suurendada liiklusohutust, oleks võimalik parkimist reguleerida kas parkimiskeeldude, tähistuse või muud sobiva lahendusega, mis tagaks parema nähtavuse ja sujuvama liikluse. 2) Piirde-/müraatõkke täiustamine: Olemasolev piire/müraatõkkeseade võiks projekti käigus saada täiustatud helipidavamaks. Samuti võiks kaaluda aia taguse ala täiendavat istutamist puude või igihaljaste taimede abil. Selline lahendus lisaks visuaalset väärtust ning võib aidata heli summutamisele, parandades elanike elukvaliteeti. Usume, et need ettepanekud aitaksid suurendada nii liiklusohutust kui ka elukeskkonna kvaliteeti. Oleme valmis vajadusel täpsustama ideid ja koostama visuaalse lahenduse ettepanekut. Täname tähelepanu eest ning ootame positiivset arutelu projekti täienduste osas.	Kaugemale pole projekti kavandatud, sest Kaalukoja tee (nr 4320072) on kohalik tee, mille omaniku ülesandeid täidab Luunja Vallavalitsus. 2. Projekteeritavat lõiku on käsitletud Transpordiameti tegevuskavas „Välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava maanteelõikudes, mida kasutab üle kolme miljoni sõiduki aastas 2025-2029“¹. Tegevuskava koostamisel tehtud mürakaartide alusel ei asu teega külgnevad hooned normatiive ületava mürataseme tsoonis, millest tulenevalt puudub alus kavandada projektiga tegevusi müra leevendamiseks. Parandamist vajavad olukorrad on tegevuskavas esitatud prioriteetsuse järjekorras. Vastavalt sellele toimub nende realiseerimine. Müraatõkke vähendamisele aitab kaasa projekteerimistingimustega plaanitav kiirusepiirangu alandamine. Puude ja igihaljaste taimede rajamine ei avaldaks tuntavat mõju liiklusest tekkivale mürale, kuid aitaks tekitada riigiteel asulakeskkonda. Otsus: 1. Kaaluda täiendavate parkimist piiravate meetmete projekteerimist Kaalukoja tee ristmiku alale. 2. Mitte arvestada ettepanekut olemasoleva aia mürapidavamaks muutmiseks. 3. Kaaluda puude ja muu haljastuse projekteerimist, mis aitab muuta keskkonda asulasiseseks.
3	Tuleviku tee L1 43201:001:1120 Tuleviku tee 6 43201:001:1110 19.01.2026 e-kiri maaomanik 1	Olen kirja kätte saanud. Aga maaliini bussijaamad võiks jääda siiski samasse kohta alles kus nad hetkel on. Muutmine viiks nad meist kaugemale ja hetkel on Lohkva bussijaam enamvähem Aiandi tee ja Jalaka peatuste keskel aga uuendus viiks Lohkva peatuse Aiandi tee peatusele ebaproportsionaalselt lähedale. Muret valmistab see mulle just sellepärast, et meie pere kasutab Lohkva peatust igapäevaselt, ja kohe läheb ka meie noorim laps kooli ja hakkab seda kasutama. Kahju kui teekond bussijaama niivõrd palju pikeneb.	Põhjendus: Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekuid ning otsustas säilitada Lohkva bussipeatused olemasolevas asukohas. Praegusel hetkel asuvad Lohkva bussipeatused nii elanikkonna paiknemise kui naaberbussipeatuste suhtes optimaalse koha peal. Tee ületamise ohutuse tagamiseks kavandatakse esialgselt planeeritud ühe asemel kaks fooriga teeületuskohta – üks Kaalukoja tee ristmiku juurde ja teine Ridaküla tee ristmiku juurde. Selliselt on välditud jalgsi pikkade ringide tegemine, sõltumata sellest kumma tänava piirkonnas bussikasutaja elab. Ühtlasi võimaldatakse 2+2 ristlõikega tee ohutu ületamine. Otsus: 1. Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisa 2 „Projektiga kavandatavad tegevused“, näidates Lohkva bussipeatused olemasolevates asukohtades ning olemasolevate teeületuskohtade juurde projekteeritavad foorreguleeritavad teeületuskohad. 2. Muuta projekteerimistingimuste eelnõu punkti 5.2.6 järgmiselt: Projekteerida lisa 2 näidatud asukohta Ridaküla tee ristmiku juures foorreguleeritud teeületuskoht. 3. Muuta projekteerimistingimuste eelnõu punkti 5.3.1 järgmiselt: Säilitada Lohkva bussipeatused olemasolevas asukohas. Vajadusel näha ette bussipeatuses ümberehitustöid kui seda tingib riigiteel sõiduradade ümbermarkeerimine kitsamaks.
4	Tuleviku tee L1 43201:001:1120 Tuleviku tee 6	Olen teie kirja kätte saanud. Teie poolne arutelu ja plaan teha kergliiklustee Tuleviku teest Kaalukoja teeni on väärt mõte.	Põhjendus: Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekuid ning otsustas säilitada Lohkva bussipeatused olemasolevas asukohas. Praegusel hetkel asuvad Lohkva

¹ <https://transpordiamet.ee/ohumura-vahendamise-tegevuskava>

	43201:001:1110 20.01.2026 e-kiri maaomanik 2	Planeeritav bussipeatuse muutus on minu hinnangul halb mõte. Aiandi tee bussipeatus on siis ju kohe Lohkva bussipeatuse kõrval, linna poolt tulles 300m. Jalaka peatuseni jääks praeguse 700m asemel 1km. Olemasolevad arendused Nahksepa teelt ja Sinilinnu teelt on praeguse Lohkva bussipeatusteni umbes 300m lühem maa. Piisav argument, et valida auto liikumise asemel ühistransport? Mõlemas arenduses on majapidamisi planeeritud või valmis saja ringis. Ridaküla tee asum ja bussijaam on eksisteerinud juba üle viiekümne aasta ja seal elab arvukalt eakaid inimesi, kellele ühistransport on ainukene liiklusvahend, ka nendele oleks bussijaama kaugemale paigutamine halb, eriti külmal ajal kui on jää, lumi ja kõndimine raskendatud. Seoses sellega oleks tarvis ilmselt foorreguleeritavat ülekäigurada ka Ridaküla tee tänava algusele. Senise planeeritud Kaalukoja tee foori asemele lihtsalt reguleerimata teeületuskoht, sama nagu hetkel planeeritud Tuleviku tee algusele. Olen meelsasti nõus vastama teiepoolsetele täpsustavatele küsimustele.	bussipeatused nii elanikkonna paiknemise kui naaberbussipeatuste suhtes optimaalse koha peal. Tee ületamise ohutuse tagamiseks kavandatakse esialgselt planeeritud ühe asemel kaks fooriga teeületuskohta – üks Kaalukoja tee ristmiku juurde ja teine Ridaküla tee ristmiku juurde. Selliselt on välditud jalgsi pikkade ringide tegemine, sõltumata sellest kumma tänava piirkonnas bussikasutaja elab. Ühtlasi võimaldatakse 2+2 ristlõikega tee ohutu ületamine. Otsus: 1. Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisa 2 „Projektiga kavandatavad tegevused“, näidates Lohkva bussipeatused olemasolevates asukohtades ning olemasolevate teeületuskohtade juurde projekteeritavad foorreguleeritavad teeületuskohad. 2. Muuta projekteerimistingimuste eelnõu punkti 5.2.6 järgmiselt: Projekteerida lisa 2 näidatud asukohta Ridaküla tee ristmiku juures foorreguleeritud teeületuskoht. 3. Muuta projekteerimistingimuste eelnõu punkti 5.3.1 järgmiselt: Säilitada Lohkva bussipeatused olemasolevas asukohas. Vajadusel näha ette bussipeatuses ümberehitustöid kui seda tingib riigiteel sõiduradade ümbermarkeerimine kitsamaks.
5	Ridaküla tee 2 43201:001:0620 17.01.2026 e-kiri	Mul on hea meel, et olete selle projekti ette võtnud! Tekkis küsimus, mis ajaraami (aastasse) on ümberehitamine plaanitud?	<i>Transpordiamet vastas 20.01.2026 e-kirjaga:</i> <i>2026. aastal on plaanis selle projekteerimine. Eesmärk on projekt valmis saada nii, et seda saaks 2027. aastal ehitada.</i> <i>Projekteerimise alusel täpsustame objekti eelarve ning rahastusotsused aastaks 2027 tehakse aasta teises pooles, siis selgub millised objektid kinnitatakse ehitusse 2027. aastal.</i> <i>Täpsemini kahjuks hetkel ei oska öelda.</i> Otsus: Lugeda, et arvamuse andjal puuduvad ettepanekud projekteerimistingimuste eelnõule.
6	Aiandi tee 11 // 13 43201:001:1193 02.02.2026 e-kiri maaomanik 1	Täna võimaluse eest esitada arvamus Transpordiameti poolt algatatud projekteerimistingimuste andmise menetluses riigitee 45 Tartu–Räpina–Värskas tee km 3,6-4,7 Lohkva külas asuva lõigu ümberehitamise ehitusprojekti koostamiseks. Soovin teha ettepaneku näha kavandatava ümberehituse käigus ette vasakpöörde võimalus Lohkva küla Aiandi tee elanikele. Vasakpöörde võimalus kadus 2012. aastal seoses riigitee nr 45 Lohkva külas asuva lõigu rekonstrueerimisega, mille käigus ehitati tee neljarealiseks, sõidusuunad eraldati metallpiirdega ning kehtestati kiirusepiirang 70 km/h. Kavandatava ümberehituse raames on aga planeeritud kiirusepiirangu alandamine 50 km/h-ni, mis on linnalisele liikluskeskkonnale omane ning muudab senise vasakpöörde keelu liiklusohutuslikult ja proportsionaalselt põhjendatuks. Lähipiirkonnas on mitmeid neljarealisi teelõike – sealhulgas Kalda tee ja Jaama tänav –, kus vasakpöörde on lubatud. Samuti on vasakpöörde võimalus olemas näiteks Tallinn–Tartu maanteel Tartu ja Põltsamaa vahel paiknevatel neljarealistel lõikudel, kus kiirusepiirang on 100 km/h. Arvestades kavandatavat kiirusepiirangu alandamist, ei ole vasakpöörde keeld Aiandi teel enam põhjendatud. Vasakpöörde puudumine häirib oluliselt Aiandi tee elanike igapäevast liikumist. Tegemist on tupiktänavaga, millel puudub alternatiivne ühendus ning kust pääseb vaid riigiteele nr 45. Tartusse suundumiseks on Aiandi	Põhjendus: Vasakpöörde projekteerimine Aiandi tee ristmikule pole projekteerimistingimustega seatud eesmärgi saavutamiseks vajalik, milleks on tee ületamise ohutuse tõstmine. Lisaks oleks sellel märkimisväärne mõju projekti ehitusmaksumusele. Soovitav vasakpöörde pole sobilik ka liiklusohutuse kaalutlustel. Projekteeritav lõik on 2+2 ristlõikega magistraaltee, mille liiklussagedus on enam kui 9000 autot ööpäevas. Vasakpöörde rajamine tekitab juurde uusi konfliktpunkte, mis koosmõjul kõrge liiklussagedusega halvendaksid märkimisväärselt liiklusohutust sellel ristmikul. Praegune lahendus on kooskõlas ka standardiga EVS 843:2016 “Linnatänavad”, mille tabeli 7.1 kohaselt on sobivaimaks põhimagistraali ja kohaliku jaotustänavaga lõikumiseviisiks samatasandiline ristmik, kus on lubatud ainult parempöördega maha- ja pealesõit. Ohutu vasakpöörde sooritamine on võimalik lõigu otstes asuvate ringristmike kaudu. Lõigu muutmine linnaliseks ja kiiruste alandamine ei kohusta tee omanikku rajama uusi ristmikke, kui säilitatakse senised võimalused liikumiseks. Isiklik

		tee elanikel vajalik esmalt sõita ligikaudu 500 meetrit Räpina suunas ning seejärel pöörduda tagasi samasse suunda, mis toob kaasa ebamõistliku ringliikluse. Selline liikluskorraldus suurendab ainuüksi minu igakuist läbisõitu vähemalt 100 kilomeetri võrra, millega kaasneb arvestatav majanduslik mõju nii kütusekulu kui ka sõiduki amortisatsiooni näol. Arvestades, et pärast ümberehitust kehtib riigiteel linnaliiklusele tavapärane kiirusepiirang 50 km/h, ei ole selline Aiandi tee elanike ebavõrdne kohtlemine enam põhjendatud ega proportsionaalne. Eeltoodust tulenevalt palun koostada projekteerimistingimused selliselt, et need võimaldavad rajada ohutu vasakpöörde võimaluse Aiandi teelt riigiteele nr 45.	soov saada mugavam juurdepääs ei kaalu üles avalikku huvi liiklusohutumaks liiklemiseks. Analoogne lahendus on rajatud Tartu idaringteele Tartu vangla ja Võru tn vahelisele lõigule, kus vasakpöörded on lubatud vaid suurematel ristmikel. Muudele teedele juurdepääsud on lahendatud vaid läbi parempöörete ning liiklusohutuse seisukohast on selline lahendus õigustatud. Otsus: Vasakpöörde võimalust Aiandi tee ristmikule mitte projekteerida.
7	Aiandi tee 11 // 13 43201:001:1193 02.02.2026 e-kiri maaomanik 2	Me oleme Aiandi teel paiknev korteriühistu. Meie koosolekul avaldasid elanikud oma huvi Räpina mnt. alguslõigu ümberehitamise projekti kohta ja nad tõid välja aastaid neile olulisi murekohti. Aastaid tagasi Räpina mnt. alguse rekonstrueerimisega lisati 2+2 sõidutee piirkiirusega 70 km/h. Valminud projekti tingimuste tulemusena aga kadus Aiandi tee elanike ja teenindava transpordi jaoks vasakpöörde võimalus Tartu linna suunas ja olid sunnitud tegema Ridaküla teeni edasi-tagasi lissõidu, et Tartu poole sõita. Samasugustes tingimustes on vastupidise suunaga üle maantee Kaalukoja ja Ridaküla teed. Selline hetkel kehtiv olukord hoiab antud teelõigul suurt üle liigset koormust ja müra just kohalike ning teenindava transpordi poolt sõidetavate kilomeetrite arvelt. Kui esitatud ümberehitamise projekt üks muudatusi oleks maantee lõigu määramine asulasiseseks teeks piirkiirusega 50 km/h, siis tekib võimalus vaadata seda teelõiku põhjalikumalt. Arvestades eriti kohaliku keskkonna ja elanike heaoluga, oleks meie poolne ettepanek lisada pöörde võimalused: - Aiandi teelt vasakpöörde linna suunas - Linnast väljuval suunal vasakpöörde Kaalukoja teele - Kaalukoja teelt vasakpöörde linnast väljuvale suunale - Linnast väljuval suunal vasakpöörde Ridaküla teele - Ridaküla teelt vasakpöörde linnast väljuvale suunale Meie näeme, et kui vähendada piirkiirust, lisada fooriga ülekäigurada ja lisa pöörde võimalused, siis kohalikud sõidud selles lõigus oleksid lühemad, mille tulemusena väheneb märgatavalt koormus, õhusaaste ja müra terve lõigu ulatuses. Lisaks on teada, et hetkel on käimas detailplaneeringu algatamine Aiandi tee 20 krundile, kus detailplaneeringu joonise järgi soovitakse luua 32 parkimiskohaga 13 korteriline kinnistu. See potentsiaalselt tähendaks tulevikus tunduvalt suuremat liikluskootust ja müra Aiandi teele ja Räpina maanteele ning teeb ohtlikumaks Aiandi tee sissesõidul oleva jalakäijate ülekäigu koha. Mõistagi meie ettepanekud teeksid projekti tunduvalt suuremaks ja kulukamaks. Samas loodame, et kui minnakse ümberehitamise projektiga edasi, siis tehtavad muudatused annaksid põhjalikuma tulemuse ohutuse osas ja märkimisväärse parenduse heaolus keskkonnale ja elanikele.	Põhjendus: Vasakpöörde projekteerimine Aiandi tee, Kaalukoja tee ja Ridaküla tee ristmikule pole projekteerimistingimustega seatud eesmärgi saavutamiseks vajalik, milleks on tee ületamise ohutuse tõstmine. Lisaks oleks sellel märkimisväärne mõju projekti ehitusmaksumusele. Soovitav vasakpöörde pole sobilik ka liiklusohutuse kaalutlustel. Projekteeritav lõik on 2+2 ristlõikega magistraalteel, mille liiklussagedus on enam kui 9000 autot ööpäevas. Vasakpöörde rajamine tekitab juurde uusi konfliktpunkte, mis koosmõjul kõrge liiklussagedusega halvendaksid märkimisväärselt liiklusohutust neil ristmikel. Praegune lahendus on kooskõlas ka standardiga EVS 843:2016 “Linnatänavad”, mille tabeli 7.1 kohaselt on sobivaimaks põhimagistraali ja kohaliku jaotustänavaga lõikumisviisiks samatasandiline ristmik, kus on lubatud ainult parempööretega maha- ja pealesõit. Ohutu vasakpöörde sooritamise on võimalik lõigu otstes asuvate ringristmike kaudu. Lõigu muutmine linnaliseks ja kiiruste alandamine ei kohusta tee omanikku rajama uusi ristmikke, kui säilitatakse senised võimalused liikumiseks. Isiklik soov saada mugavam juurdepääs ei kaalu üles avalikku huvi liiklusohutumaks liiklemiseks. Analoogne lahendus on rajatud Tartu idaringteele Tartu vangla ja Võru tn vahelisele lõigule, kus vasakpöörded on lubatud vaid suurematel ristmikel. Muudele teedele juurdepääsud on lahendatud vaid läbi parempöörete ning liiklusohutuse seisukohast on selline lahendus õigustatud. Paremate Tartu linna suunaliste ühenduste loomiseks on soovitatav piirkonna detailplaneeringutega rajada kortermajade juurest läbipääs Soojuse teele, mis loob parima, lühima ja ohutuima ühenduse Tartu linnaga. Otsus: Vasakpöörde võimalust Aiandi tee, Kaalukoja tee ja Ridaküla tee ristmikule mitte projekteerida.
8	Aiandi tee 11 // 13 43201:001:1193 02.02.2026 e-kiri 12.02.2026 e-kiri 14.02.2026 e-kiri 23.02.2026 e-kiri maaomanik 3	<u>02.02.2026 e-kiri:</u> Sain Transpordiametilt teate, et väljastatakse projekteerimistingimused Lohkva juudi kalmistu ja Lohkva ringtee vahelise teelõigu liiklustingimuste muutmiseks. Kavatsuse kohaselt muudetakse bussipeatusi, paigaldatakse valgusfoorid ja muudetakse teelõik asulasiseseks (kuni 50 km/h). Bussipeatuse muutmine saab olla ilmselgelt vaid Kaalukoja 1 elanike huvides. Senistes bussipeatustest Aiandi tee ja Lohkva väljub Räpina suunas päeva jooksul 13 bussi, mida kasutavad aeg-ajalt kohalikud elanikud. Aiandi tee bussipeatust on kasutanud Aiandi tee ning ka Salu ja Tuuleaasa tee elanikud, Lohkva bussipeatus teenindab Ridaküla tee kaudu enamust sealsete uusasumite elanikke, samuti Kabina tee kaudu Pillikoori asumi elanikke, Lohkva spordihoonest ja raamatukogust rääkimata.	Põhjendus: Transpordiamet pikendas menetluse käigus kahel korral arvamuse andmise tähtaega (05.02.2026 e-kirjaga 12.veebbruarini 2026 ning 13.02.2026 e-kirjaga 23.veebbruarini 2026) ning esitas menetluse käigus arvamuse andjale järgmist infot: • Kolm varasemat pöördumist Transpordiametile ajavahemikul juuni 2019 – märts 2023 (s.h Luunja valla pöördumine), milles juhiti tähelepanu tee ületamise ohtlikkusele ja sooviti tee ületamise ohutuse parandamist.

	Räpina mnt ületamine Ridaküla tee juures ei ole probleemne. Linna poole suundub selles kohas vaid üks sõidurida ning ringtee juures on sõidukid kiirust ka aeglustanud. Räpina poole suundub samuti vaid üks sõidurida, teiselt toimub parempööre Kabina teele. Huvi korral võib nende kahe sõiduraja vahele ohutuskõrgendiku rajada. Mõistlik ei tundu ka kavandatud kergliiklustee rajamine Räpina mnt ääres Kaalukoja tee ja Ridaküla tee vahel. Seal ei jäta mürabarjäär ja teekraav selleks piisavalt ruumi. Selle asemel võiks kaaluda Timmi tee pikendamist kergliiklusteega Ridaküla tee 2 ja 4 kruntide vahelt, et võimaldada Kaalukoja 1 elanikele ohutumat pääsu Lohkva bussipeatusesse. Olemasolevate bussipeatuste ümbertöstmine ei ole otstarbekas ning lisapeatuse tegemine ei ole bussiliikluse seisukohast mõistlik. Kuivõrd kavast võib nähtuda ebaproportsionaalne Kaalukoja tee elanike huvide arvestamine ja ei ole välistatud mõjuvõimuga kauplemine saavutamaks riigi raha ebamõistlikku kulutamist tulevaste arenduste huvides, <u>esitan teabenõude kõigi pöördumiste saamiseks, mis tingisid kavandatud projekteerimise</u>. Füüsiliste isikute kontaktandmed saab pöördumistest eemaldada (põhjustatud ei ole siiski kortermajade aadressi eemaldamine, kuivõrd huviliste liikumisvajaduste hindamiseks on see oluline). Kui Transpordiamet on siiski seisukohal, et riigil on raha "sitaks palju" ning 2012. aastal rekonstrueeritud teelõik tuleks muuta asulasiseseks teeks valgusfooride, ülekäiguradade ja muu tilu-liluga, esitan nõude, et taastataks ka vasakpööre Aiandi teelt linna sõiduks. Teen 1-2 korda päevas Tartu linna sõiduks 1,5 km ringi, mis teeb kuus üle 50 lisakilomeetri. Aiandi tee vasakpöörde taastamise huvi on paljudel meie piirkonna elanikel. Lisaks soovis Lohkva raamatukogu juhataja raamatukogus toimunud selleteemalisel arutelul, et taastataks sissesõit raamatukogu juures olevale parkimisplatsile Räpina maanteelt, kui teelõigu asutusesiseseks muutmine tõesti päevakorda kerkib. Lisan ka paar pilti. Esimesel pildil nähtub, et aastal 2011 oli Aiandi teelt vasakpööre täiesti võimalik. Teisel pildil nähtub, et Kaalukoja tee 1 kortermaja ehitati poolelioleva eramu asemele aastal 2014 ning arendaja oleks pidanud juba siis liiklemistingimustega arvestama. Kolmandal pildil nähtub, et aastaks 2024 oli keegi omaalgatuslikult eemaldanud sini-valged tõkked võimaldamaks vasakpööret Kaalukoja teele (Google Maps on jäädvustanud isegi rehvi jäljed). Kuivõrd senise praktika kohaselt on Transpordiameti projekteerijad ignoreerinud huvitatud isikute arvamusi ja riigi rahalist seisukorda, siis saadan pöördumise koopia ka ameti direktorile ja riigikontrollile ning teadmiseks ka Luunja vallavalitsusele. Taotlen projekteerimistingimuste eelnõule konkreetsema arvamuse andmiseks (sealhulgas Aiandi tee vasakpöörde tingimuste täpsustamiseks) tähtaja pikendamist 10 päeva võrra pärast minu teabenõude täitmist ja Transpordiameti kinnitust, et esitatud kujul on teeprojekti koostamine jätkuvalt kavas. <i>* Kirjale lisatud ettepaneku esitaja nimi, aadress ja telefoninumber *</i> PS. Minu pöördumine ei sisalda peitmist vajavaid isikuandmeid, mis tingiksid pöördumise tunnistamist asutusesiseseks. Kui Transpordiamet seda arvamust siiski ei jaga, palun lugeda pöördumine esitatuks Haridusselts Longa kui juriidilise isiku poolt. <u>12.02.2026 e-kiri:</u> Täiendav seisukoht. Taotlesin pikemat aega kavandatu analüüsiks, kui saan kinnituse, et kavandatu on jätkuvalt kavas ja saan kätte teabenõude korras küsitu. Paraku sain sellise kinnituse mulle 10.veebruariil saadetud kirjas, mille leidsin postkastist 11. veebruaril. Seega jäi mulle analüüsiks ja oma ettepaneku täiendamiseks vaid üks päev. • Puudutasin telefonivestluses teemat, et Aiandi tee on keskelt tõketega suletud (Soojuse teele avanev osa on erastatud korrusmajade parklateks), mistõttu puudutab kavandatud lähteülesanne väga paljusid Aiandi tee	• Lohkva bussipeatuste kasutuse statistika aastal 2025, mille kohaselt kasutati Lohkva bussipeatust 5210 korral. Bussile mindi peale 2271 korral ning maha tuldi 2939 korral. Statistika suundade lõikes on järgmine:<table><tr><th>Peatus</th><th>peale minemisi</th><th>maha minemisi</th></tr><tr><td>Tartu suuna peatus</td><td>1108</td><td>491</td></tr><tr><td>Räpina suuna peatus</td><td>1163</td><td>2448</td></tr></table> • Transpordiameti poolt tellitud eskiisprojekt, millega võrreldi 6 erinevat võimalikku lahendusvarianti teeületuse ohutumaks muutmiseks koos nende maksumuste hinnanguga: 1. teisele (vasakule) poole riigiteed kergliiklustee rajamine terves lõigus koos teeületuskohtade sulgemisega; 2. tunneli lahendus Kaalukoja tee ristmiku piirkonnas; 3. tunneli lahendus Kaalukoja tee ja Ridaküla tee vahel; 4. jalakäijate viadukt Kaalukoja tee ristmiku piirkonnas; 5. jalakäijate estakaadiga viadukt Kaalukoja tee ristmiku piirkonnas; 6. fooridega teeületuskoha lahendus (selle põhjal koostati projekteerimistingimuste eelnõu). • Eskiisprojekti koosseisus olev liiklusanalüüs ja detailsemad eeldatavad ehitusmaksumuste kalkulatsioonid. Lisaks selgitati arvamuse andjale põhjuseid, miks otsustati minna eskiiside valmimise järgselt edasi fooridega teeületuskoha lahendusega. Selgitus oli alljärgnev: <i>Tulenevalt esitatud pöördumistest on Transpordiametis algatatud arutelud seoses selle lõiguga, mille käigus on arutatud võimalikke tegevusi, et parandada tee ületamise ohutust lõigul. Peetud on selle teemalisi koosolekuid ning lisaks aruteludele on tellitud ka eskiisprojekt, milles kaaluti erinevaid võimalusi selle lõigu ohutuse taseme tõstmiseks koos võimaliku ehitusmaksumuse hinnanguga. Lisaks fooridega tee ületamisele kaaluti ka tunneliga ja viaduktiga lahendusi ning läbiva vasakpoolse jalgratta- ja jalgteed rajamist koos teeületuskohtade sulgemisega. Tunneli ja viaduktiga lahendused osutusid oma mahukate ehitustööde tõttu kordades kallimaks ning teeületuskohtade sulgemisega variandi korral peeti liiga suureks riski, et hakatakse üle piirde ronima enda elu ohtu seades. Fooridega variant osutus kõikidest variantidest soodsaimaks.</i> <i>Bussipeatuse asukoha muutmise vajadus tulenes sellest, et peatused peavad asuma teeületuskohale võimalikult lähedal. Selliselt hakatakse ka teeületuskohta kasutama. Olemasolevasse asukohta jättes võib esineda risk, et bussikasutaja ei kasuta tee ületamiseks selleks ette nähtud kohta, kuna ei soovi käia suurt tiiru.</i> Puudutatud osapoolte kaasamine on läbi viidud korrektselt. Aiandi tee kaugemas otsas olevad elanikud ei ole puudutatud isikud, sest nende isikute sõiduteekondi projektiga ei muudeta (st. säilib olemasolev juurdepääs olemasolevas asukohas). Samal põhjusel ei kaasatud menetlusse kaugemal asuvate kinnistute omanikke Kaalukoja ja Ridaküla teel ning nimetatud teedega ristuvatel teistel tänavatel. Tee omanik võib paigaldada foore ja piirata piirkiirust avalikult kasutataval teel ka liiklejate arvamust küsimata kui see vajalikuks osutub (näiteks liiklusohutuse kaalutlusel). Kaudselt mõjutab selline muudatus tuhandeid inimesi kes seda lõiku igapäevaselt sõidavad.	Peatus	peale minemisi	maha minemisi	Tartu suuna peatus	1108	491	Räpina suuna peatus	1163	2448
Peatus	peale minemisi	maha minemisi									
Tartu suuna peatus	1108	491									
Räpina suuna peatus	1163	2448									

	elanikke, kelle arvamust ei küsita. Sain vastuseks, et seadus sellist kaasamist ei võimalda isegi Konsulteerisin selles osas õiguskantsleri kantsleiga ja sain kiire hinnangu, et see ei ole nii. EhS § 31 lg 3 nimetab projekteerimistingimuste menetluses otsesõnul küll kinnisaja piirinaabrite kaasamist, ent konkreetsel juhul on võimalik riive samasugune piirinaabrite ja teiste sama väljasõitu kasutavate naabrite suhtes, mistõttu HMS § 11 lg 1 p 3 kohaselt tuleks menetlusosalistena kaasata ka viimased. Palun mind informeerida, kui Transpordiamet on valmis oma varasemat seisukohta muuta, et saaksime kaasata ka teised huvitatud isikud, keda kavandatud ei ole algselt informeeritud. Täna mulle saadetud bussiinfomatsiooni eest. Eeldades, et õiged on liinide kaupa saadetud arvud (lisades 4 ja 5), kontrollisin mulle saadetud tabelis olevaid arve. Selles tabelis olevad arvud on siis ilmselgelt valed. Näiteks Tartu suunalises peatuses väidetakse mahaminejate aastarvuks 491. Ent ainuüksi liinil 817 saabub Luunja poolt kell 14:18 aastas 386 sõitjat (tõenäoselt enamuses kooliõpilased). Lisades liinid 824 (101 sõitjat) ning 846 (120 sõitjat) on arv 491 juba kuhjaga ületatud. Ajapuudusel jätan välja toomata teised liinid, kus Luunja poolt saabujate arv väiksem. Märgin ka seda, et liinil 853, mis peatub erinevatel aegadel mõlemapoolsel teeäärel, on Lohkva peatuses mahaminejate aastane koguarv 404. Eelduslikult on vähemalt pooled neist siiski kell 15:08 Luunja poolt saabuvad kooliõpilased. Kuivõrd vastuolu on mulle saadetud arvandmetes, soovin kontrollida ka väidetavat eskiisprojekti koos võimalike ehitusmaksumustega. Palun mulle teabenõude korras saata ka see koos lisadega. Mul on põhjendatud huvi sellega tutvuda isegi juhul, kui see on tunnistatud asutusesiseseks. Saadan ka mõned omapoolsed skeemid. Esimesel pildil on näha olemasolev Ridaküla teeületuskoht, kus eraldusribale jõudmiseks tuleb ületada vaid üks sõidurida. Samasugusena võib tähistada ka vastassuuna parempoolse sõiduraja. Mõistagi võib ohutuse huvides kasutada lisaks teejoontele ka kõrgenduskive. Tähistasin teisel joonisel selle teekitsenduse punaste joontega (vajadusel võib ületuskohta paarkümmend meetrit nihutada, et saada pikem rada parempöördeks Kabina teele). Üleüldse võiks loobuda otseliiklusest parempoolsetel radadel ja kasutada neid vaid vaid parempöörde radadena. Tartusuunalisel teepoolel saaks paremraja äärt kasutada jalakäijate ja kergliiklustena, mis vähendaks teeületamise vajadust. Kuivõrd Lohkva ringist suundub Räpina poole vaid tavamaantee, puudub kavandatud lõigus vajadus nelja sõidurea jaoks. Sarnaselt võiks lahendada ka Kaalukoja ristmiku juures teeületuskoha. Kui peetakse vajalikuks kiiruselangetamist, siis oma skeemil pakun välja ka vasakpöörde võimaluse Kaalukoja teele (liikluse sujuvuse huvides võiks eraldusribale kavandada vasakpöörde tasku). Vasakpöörde Kaalukoja teelt Räpina suunas ei ole otstarbekas, alternatiiviks on sõit Mardi tee ja Ridaküla tee kaudu Lohkva ringteele. Kuivõrd Aiandi tee elanike ülekaalukas huvi on olnud vasakpöörde taastamine, siis joonistasin skeemi ka selle vasakpöörde realiseerimiseks. Kui juudi kalmistu kõrvale rajatakse mingi tõmbekeskus (esialgu näeb DP ette ärikeskuse rajamist Kaalukoja tee äärde), võib tekkida ohutu teeületamise vajadus ka Aiandi tee ristmiku juures. Huvi korral võin oma skemaatilisi jooniseid täiendada. Kordan oma seisukohta, et Lohkva bussipeatuse toomine ca 300 m kaugusele Aiandi tee bussipeatusest ei ole põhjendatud mingite uuringutega. Minu hinnangul näitab võimalike kasutajate arv olemasolevate bussipeatuste sobivust. Väide, et bussipeatus tuleks rajada teeületuskoha juurde, vastasel korral hakatakse ronima üle piirete teepeenral, ei ole tõsiseltvõetav. Esiteks on olemasolev bussipeatus Ridaküla teeületuskoha juures, mis on juba praegu suhteliselt ohutu ja täiendavad ohutust suurendavad kulud ei oleks suured. Teiseks välistavad muude teeületuskohtade otsimise lisaks teepeenra tõketele ka müratõkkeks rajatud piirdeaiad. Käesolev kiri on täienduseks minu 2. veebruaril esitatule. Palun lugeda mind projekteerimistingimuste andmisel menetlusosaliseks. Täiendan oma seisukohti, kui saan oma täiendavas teabenõudes küsitud eskiisprojekti ja selle lisad. <u>14.02.2026 e-kiri:</u>	Menetlusse oli kaasatud Luunja Vallavalitsus, kes esindab kohaliku kogukonna huve. Küll aga kaasati Aiandi tee 11 // 13 (katastritunnusega 43201:001:1193), Aiandi tee 10 (katastritunnusega 43201:001:1153) ja Aiandi tee 12 (katastritunnusega 43201:001:0763) kinnistute omanikud seetõttu, et need kinnistud piirnevad kinnistuga millel kavandatakse tegevusi ning ei ole välistatud, et projektiga kavandatakse tegevusi ka kinnistu piiril (näiteks Aiandi tee ristmiku piirkonnas tulenevalt projekteerimistingimuste eelnõu punktist 5.4.4). 23.02.2026 e-kirja lisas olevat allkirjadega ühispöördumist käsitletakse eraldi käesoleva tabeli lõpuosas. Põhjendused esitatud ettepanekutele: 1. Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekuid ning otsustas säilitada Lohkva bussipeatused olemasolevas asukohas. Praegusel hetkel asuvad Lohkva bussipeatused nii elanikkonna paiknemise kui naaberbussipeatuste suhtes optimaalse koha peal. Tee ületamise ohutuse tagamiseks kavandatakse esialgselt planeeritud ühe asemel kaks fooriga teeületuskohta – üks Kaalukoja tee ristmiku juurde ja teine Ridaküla tee ristmiku juurde. Selliselt on välditud jalgsi pikkade ringide tegemine, sõltumata sellest kumma tänava piirkonnas bussikasutaja elab. Ühtlasi võimaldatakse 2+2 ristlõikega tee ohutu ületamine. 2. Transpordiamet kaalus riigitee muutmist 1+1 ristlõikega teeks ning teise raja jätmist kiirendus- ja aeglustusradadeks. Siis kui koostati Tartu-Põvvatu lõigu projekti (2010-2011), siis oli teeregistri (2009.a) andmetel riigitee aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus kuni Lohkva ringristmikuni 6816 a/ööp ning Lohkva ringristmikust edasi 5400 a/ööp. Tolleaegne liiklusproгноos ennustas 2030. aastaks liiklussagedust enam kui 11 000 a/ööp. 2024.a teeregistri andmetel on riigitee aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus kuni Lohkva ringristmikuni 9459 a/ööp (kasv +2643) ning Lohkva ringristmikust edasi 7104 a/ööp (kasv +1704). Liiklussageduse erinevus on tingitud liiklusest mis tuleb riigiteelt 22252 Lohkva–Kabina–Vanamõisa tee ja lõiguga külgnevatelt kohalikelt teedelt. Liiklussageduste üldine kasv on tingitud peamiselt autostumise suurenemisest. Kahe vaadeldava lõigu kasvu erinevus tuleneb Tartu linna lähiala kiiremast arengust ja linnastumisest. Võttes arvesse varasemaid liiklusprognose, liiklussageduste tegelikku kujunemist viimase 15 aasta jooksul, piirkonna planeeringuid, Tartu lähiala kiiremat kasvu võrreldes muu piirkonnaga ning asjaolu, et projektiga käsitletav lõik on linnastumas, ei pea Transpordiamet õigustatuks tee muutmist 1+1 ristlõikega teeks. Projektiga käsitletav lõik on ristlõike poolest sarnane Tartu kesklinna suunduva teega ning oluliseks ühenduseks muuhulgas ka neile kes soovivad liikuda Tartu idaringteele, et jõuda teisele poole Tartut. Ristlõike muutus 1+1 ristlõikega teeks toimub loogilises asukohas – kohas, kus riigitee nr 45 ristub riigiteega nr 22252 Lohkva–Kabina–Vanamõisa tee ja mille aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus on 2024. a teeregistri andmetel 1711 a/ööp.
--	--	--

	Täna saadeti eest! Diagonaalsel vaatamisel süvenes kahtlus Põltsamaa kinnistu arendaja ning Karin Raidi võimalikust mõjutustegevusest. Põhjalikumaks analüüsiks ja oma kahtluste kontrollimiseks vajan ka projekti lisa 1 (2025.a. liiklusuuringu analüüs), millele viidatakse seletuskirja punktis 2.4 ning faili 8-001 (detailsem ehitusmaksumuste ülevaade), millele on viidatud seletuskirja punktis 3.8.1. Palun mulle teha kättesaadavaks ka nimetatud. <u>23.02.2026 e-kiri:</u> Lähtudes asjaolust, et Transpordiamet ei vaidlustanud mulle õiguskantsleri kantselei poolt poolt selgitatud, toimus Aiandi tee elanike nõupidamine, kus otsustati koostada meie ühispöördumine, milles elanikud nõuavad Aiandi teelt väljasõidul vasakpöörde taastamist ning enda kaasamist HMS § 11 lg 1 p 3 kohaselt menetlusosalistena. Ühispöördumine on lisatud manuses skannituna ja vajadusel võin saata ka originaalallkirjad. Palun pöörduda projekterimistingimuste menetlusse kaasata. Mõned 60-st ühispöördumisele allakirjutanust on oma samasisulisest seisukohast juba varem teada andnud, mistõttu ei vaja täiendavat argumenteerimist tõsiasi, et 2012. aastal neljarealisena väljaehitatud teelõik on ebamõistlik. Lohkva ringteelt edasi kulgeb Räpina mnt kaherealiseks ja Kabina tee ei too ringteele märkimisväärset lisakoormust. Kui eeldada, et vähemalt pooled Räpina maanteele avanel Aiandi umbteel elavatest peredest sõidavad linna igapäevaselt, siis on meie summaarne ringsõit üle 10 000 km aastas ning alates aastast 2012 oleme sõitnud lisakoormusena summaarselt mitu korda ümber maakera. Mulle saadetud eskiisidest ja selle lisadest ei nähtu, et oleks analüüsitud Räpina mnt alguslõigu taasmuutmist kummaski suunas üherealiseks ning kavandada asfalteeritud paremread parempöörde ja kiirendusradadeks. Teen ettepaneku seda varianti analüüsida lähtudes minu varem saadetud kritseldustest. Kui need paremread saavad takistatuks ohutusalaadega olemasolevates ülekäigukohtades (mis minu hinnangul ei tohiks liiklusohutuse huvides muutuda ülekäiguradadeks), siis suureneb liiklusohutus ka Räpina mnt ületamisel. Hinnanguliselt võiks see meede olla kõige odavam lahendus ja parandada seejuures varasema projekti puudujäägid. Vaatlesin Kaalukoja tee lähedal kolmel möödunud nädala hommikul liiklust tippkoormuse ajal. Poole tunni jooksul liikus Tartu suunas 270-280 sõidukit (kõigil kolmel hommikul sain ligilähedase tulemuse), Räpina suunas liikus sõidukeid peaaegu poole vähem (ühel lugemisel 182 pooltunnis). Ent valdavalt liikusid sõidukid 5-10 gruppides, mis jättis gruppide vahele vähemalt 200 m vahed ohutuks teeületamiseks. Vaatluse ajal ületati tee ühel korral koeraga jalutaja poolt, kes ootas teeületust umbes veerand minutit. Parempoolset sõidurida kasutati pööreteks (pooltunnil keeras Kaalukoja teele 4 ja sealt välja 8 sõidukit) ning vahel ka eessõitjast möödumiseks, valdavalt toimus liiklus vasakpoolses sõidureas. Seega ei oleks pideva liikluse katkemine parempoolses reas liiklust häirivaks teguriks. Projekteerimistingimustes tuleks kajastada järgmise stsenaariumi realiseerimist (esitan selle meelevaldses sõnastuses, ent projekterijale loodetavasti arusaadavalt): Idaringteelt Räpina suunas on hetkel Aiandi teeni 3 sõidurada. Vasakpoolne jääks bussipeatuse jaoks ning parempöördeks Aiandi teele. Keskmine sõidurida suunaks Idaringteelt saabuva liikluse vasakrajale. Aiandi tee ristumisel ulataks ohutussaar vasakrajani ning selle kõrvalt saaks oodata vasakpöörde võimalust Aiandi teel. Liikluse sujuvuse huvides võiks kavanda eraldusribal peatumise võimaldamist enne vasakpöörde lõpetamist. Parempööre Aiandi teelt saaks toimuda kohe paremrajale, senine kiirendusrada võiks jääda näiteks veokite tehniliseks ülevaatuseks politsei poolt. Puudub vajadus kavandada ülekäigukohta Aiandi tee ristumisel, samuti vasakpööret Räpina maanteelt Aiandi teele (ringtee on siin lähedal). Samalaadset tuleks suunduda paremrajalt vasakrajale enne Kaalukoja teega ristumist, kus paremraja sulgeks ohutussaar, mis vähendab tee laiust teeületamise kohas. Kaalukoja tee elanike (ja tulevase ärikeskuse) huvides	3. Vasakpöörde projekteerimine Aiandi tee, Kaalukoja tee ja Ridaküla tee ristmikele pole projekteerimistingimustega seatud eesmärgi saavutamiseks vajalik, milleks on tee ületamise ohutuse tõstmine. Lisaks oleks sellel märkimisväärne mõju projekti ehitusmaksumusele. Soovitud vasakpööre pole sobilik ka liiklusohutuse kaalutlustel. Projekteeritav lõik on 2+2 ristlõikega magistraalteel, mille liiklussagedus on enam kui 9000 autot ööpäevas. Vasakpöörde rajamine tekitaks juurde uusi konfliktpunkte, mis koosmõjul kõrge liiklussagedusega halvendaksid märkimisväärselt liiklusohutust sellel ristmikul. Praegune lahendus on kooskõlas ka standardiga EVS 843:2016 “Linnatänavad”, mille tabeli 7.1 kohaselt on sobivaimaks põhimagistraali ja kohaliku jaotustänavalaikumisviisiks samatasandiline ristmik, kus on lubatud ainult parempööretega maha- ja pealesõit. Ohutu vasakpöörde sooritamise on võimalik lõigu otstes asuvate ringristmike kaudu. Lõigu muutmine linnaliseks ja kiiruste alandamine ei kohusta tee omanikku rajama uusi ristmikke, kui säilitatakse senised võimalused liikumiseks. Isiklik soov saada mugavam juurdepääs ei kaalu üles avalikku huvi liiklusohutusemaks liiklemiseks. Analooigne lahendus on rajatud Tartu idaringteele Tartu vangla ja Võru tn vahelisele lõigule, kus vasakpöörded on lubatud vaid suurematel ristmikel. Muudele teedele juurdepääsud on lahendatud vaid läbi parempöörete. Liiklusohutuse seisukohast on selline lahendus õigustatud. 4. Transpordiamet kaalus otsejuurdepääsu tagamist riigiteelt Lohkva raamatukogu ees oleva parkimisplatsi juurde. Sõltumata sellest, kas projektiga käsitletaval lõigul riigiteel nr 45 Tartu–Räpina–Värskas kehtestatakse asula liikluskorraldus või käsitletakse seda maanteena, on tegemist magistraalteega mis loob olulise ühenduse linna serva ja kesklinna vahel. Lisaks jääb see lõik väljapoole Tartu idaringtee perimeetrit ning on oluline lõik ka sellele liiklusele, mis ei sisene Tartu kesklinna. Standardi EVS 843:2016 “Linnatänavad” kohaselt on soovitatav põhimagistraalidel kavandada planeerimislikke, ehituslikke ja liikluskorralduslikke võtteid, et vähendada märkimisväärselt kinnistutele ligipääsu funktsiooni. Olemasolev juurdepääsulahendus Kollu tee 7 kinnisasjale on projekteeritava tee funktsiooni silmas pidades standardikohane lahendus ning autoga juurdepääs on tagatud kohalike teede nr 4320079 Soojuse tee ja 4320077 Kollu tee kaudu. Otsus: 1. Muuta projekteerimistingimuste eelnõu lisa 2 „Projektiga kavandatud tegevused“, näidates Lohkva bussipeatused olemasolevates asukohtades ning olemasolevate teeületuskohtade juurde projekteeritavad foorreguleeritavad teeületuskohad. 2. Muuta projekteerimistingimuste eelnõu punkti 5.2.6 järgmiselt: Projekteerida lisa 2 näidatud asukohta Ridaküla tee ristmiku juures foorreguleeritud teeületuskoht. 3. Muuta projekteerimistingimuste eelnõu punkti 5.3.1 järgmiselt:
--	---	---

		võib olla vasakpöörde Kaalukoja teele, mistõttu võib kaaluda ka vasakpöörde raja tekitamist selles kohas eraldusriba arvel. Sel juhul tuleks nihutada ülekäigukoha asukohta, et vasakpöörde ei häiriks jalakäijat. Edasi võimaldaks paremraja parempöõret Lohkva raamatukogu ees olevale parkimisplatsile (ja sealt tagasi teele pööramist). Vajalik on selleks kavandada kraavi ületamine. Edasi teenindab paremraja bussipeatust ning pärast seda on uus teekitsendus teenindamiseks Ridaküla teelt saabuval jalakäijal ja Lohkva bussipeatust. Pärast teekitsendust võimaldab paremraja pöõret Kabina teele. Analoogiliselt tuleks piirata paremraja kasutamist Tartu suunalisel teepoolel. Valdavalt saaks seal senist paremraja kasutada jalg- ja kergliiklustena. Juudi kalmistu nurga juures tuleks alustada paremraja tekitamisega sõidukitele, mis kalmistu värava juures saab täismõõdu (seal algab olemasolev jalgtee, kuhu ka kergliiklus suunduda saab. Varasemas kirjas eksisin väites Ridaküla tee väljumist Lohkva ringteele, mistõttu võib kaaluda ka vasakpöörde võimaldamist Ridaküla teelt. Bussipeatuste ümbertõstmiseks puudub vajadus (kui mitte arvestada võimalikku vajadust nihutada Tartusse saabuvate busside Lohkva peatust veidi Tartu poole ja teha sama sealse teeületuskohaga, et tagada sujuvam parempöõre Kabina teele). Kui kunagi valmiv ärikeskus tõesti vajab oma bussipeatust, saab selle kavandada tõstes linna suunduva Aiandi tee bussipeatuse Juudi kalmistu ja ärikeskuse vahele (senine bussipeatus on teiselpool ringteed. Mõistagi peaks selliste tööde rahastamine toimuma ärikeskuse osalusel. Mitmed asjaolud eskiisis ja selle lisades on süvendanud minus arvamust, et arendaja on soovinud oma arendust toetavad investeeringud jätta riigi kanda. Kuivõrd ametiasutused peavad oma tegevuses välistama ka näilise korruptsiooni, siis olen valmis huvi korral selgitama oma kahtusi põhjalikumalt Transpordiameti sisekontrollile ja riigikontrollile. Luunja vallavalitsust võib huvitada ka asjaolu, et nii kavandatud ärikeskuse kui ka endise volikogu esinase Pütiveere detailplaneeringu koostajana on figureerinud Raid Invest. Karin Raidiga on mul olnud vahetuid varasemaid mitte kõige meeldivamaid kogemusi planeeringuvaidlustes ning vaid jäämäe veepealne osa on ajakirjanduses avaldatu (https://tartu.postimees.ee/1218358/oa-tanava-majaehitus-heidab-linna-asjaajamisele-varju). Lähimal paaril nädalal olen Eestist ära ja e-kirju ei loe, ent helistamise korral saan vastata.	Säilitada Lohkva bussipeatused olemasolevas asukohas. Vajadusel näha ette bussipeatustes ümberehitustöid kui seda tingib riigiteel sõiduradade ümbermarkeerimine kitsamaks. 4. Mitte arvestada ettepanekut kavandada projekteeritavale lõigule 1+1 sõidurajaga tee, muutes teised rajad aeglustus- ja kiirendusradadeks. 5. Mitte arvestada ettepanekut kavandada Aiandi tee, Kaalukoja tee ja Ridaküla tee ristmikele vasakpöörde võimalus. 6. Mitte arvestada ettepanekut projekteerida riigiteelt 45 otsejuurdepäas Lohkva raamatukogu ees oleva parkla juurde.
9	Aiandi tee 8 43201:001:0559 03.02.2026 e-kiri	Sain hilinemisega teada projekteerimistingimuste eelnõust Räpina mnt liiklustingimuste muutmiseks. Teie poolt teistele Aiandi tee inimestele mitteteatamine riivab kindlasti meie kogukonna õiglustunnet. Liiklustingimuste muutmises peaksid saama kaasa rääkida kõik riigiteele väljuva umbtäna elanikud. Maanteele väljasõit üle kergliiklustee on väga ohtlik. Hoolimata paigaldatud liiklusmärkidest kihutavad üle Aiandi tee väljasõidu jalgratturid ja tõuksijuhid, kes on korduvalt tekitanud liiklusohtlikke olukordi. Oleme pöördunud antud küsimusega valla poole, kuid vald on viidanud, et see on maanteeameti rida. Eelnõu on ilmselgelt arendaja huvides ja on ebaproportsionaalne. Kui projektiga paigaldatakse valgusfoorid Kaalukoja tee ristumisele, tuleks võimaldada vasakpöõret ka Aiandi teelt. Võrdse kohtlemise põhimõttel tuleks sel juhul ette näha ka valgusfoorid Aiandi tee ristumisele.	Põhjendus: 1. Transpordiamet nõustub seisukohaga, et väljasõit Aiandi teelt üle kergliiklustee on ohtlik, sest seal on äärmiselt piiratud nähtavus. Sellest probleemist ajendatuna on projekteerimistingimuste eelnõusse lisatud punkt 5.4.4 <i>Kontrollida kogu projekteeritaval lõigul nähtavusi kergliiklustee lõikumisel ristuvate kohalike teede ja tänavatega ning puudulike nähtavusnõuete korral projekteerida nähtavust parandavaid meetmeid.</i> Projekteerimise käigus vaadatakse üle ka Aiandi tee ristumine kergliiklusteega ja projekteeritakse nähtavust parandavaid tegevusi. 2. Vasakpöörde projekteerimine Aiandi tee ristmikule pole projekteerimistingimustega seatud eesmärgi saavutamiseks vajalik, milleks on tee ületamise ohutuse tõstmine. Lisaks oleks sellel märkimisväärne mõju projekti ehitusmaksumusele. Soovitav vasakpöõre pole sobilik ka liiklusohutuse kaalutlustel. Projekteeritav lõik on 2+2 ristlõikega magistraaltee, mille liiklussagedus on enam kui 9000 autot ööpäevas. Vasakpöörde rajamine tekitab juurde uusi konfliktpunkte, mis koosmõjul kõrge liiklussagedusega halvendaksid märkimisväärselt liiklusohutust sellel ristmikul. Praegune lahendus on kooskõlas ka standardiga EVS 843:2016 “Linna tänavad”, mille tabeli 7.1 kohaselt on sobivaimaks

			põhimagistraali ja kohaliku jaotustänavas lõikumisviisiks samatasandiline ristmik, kus on lubatud ainult parempöördega maha- ja pealesõit. Ohutu vasakpöörde sooritamine on võimalik lõigu otstes asuvate ringristmike kaudu. Lõigu muutmine linnaliseks ja kiiruste alandamine ei kohusta tee omanikku rajama uusi ristmikke, kui säilitatakse senised võimalused liikumiseks. Isiklik soov saada mugavam juurdepääs ei kaalu üles avalikku huvi liiklusohutumaks liiklemiseks. Analoogne lahendus on rajatud Tartu idaringteele Tartu vangla ja Võru tn vahelisele lõigule, kus vasakpöörde on lubatud vaid suurematel ristmikel. Muudele teedele juurdepääsud on lahendatud vaid läbi parempöörde ning liiklusohutuse seisukohast on selline lahendus õigustatud. Kavandatav lahendus on proportsionaalne, sest projekteerimistingimustega ei kavandata foorristmikku ei Kaalukoja teele ega Ridaküla teele. Fooriga plaanitakse reguleerida vaid jalakäijate tee ületamist. Kõik nimetatud ristmikud jäävad endiselt parempöördega ristmikeks. Otsus: 1. Parandada nähtavustingimusi Aiandi tee ja kergliiklustee omavahelisel ristumisel. 2. Vasakpöörde võimalust Aiandi tee ristmikule mitte projekteerida.
10	Kollu tee 7 43201:001:0079 06.02.2026 e-kiri	Kirjutati Lohkva raamatukogust, Kollu tee 7, Lohkva küla. Palun abi - meie lugejad on väga soovinud, et oleks taas võimalik Räpina maanteelt mahasõita meie juurde parklasse (nagu varasemalt oli). Kas seda on mingil moel võimalik teostada? Lugejatel oleks hõlpsam meie juurde pääseda, paljud peavad tülikaks Puukooli kaudu liiklemise ja uutel tulijatel on raske meid leida (et me nii peidus). Samuti saime just Kultuuriministeeriumi kiirendist toetust nutilaenutuskapile (inimesed hakkavad saama 24/7 oma soovitud raamatuid kätte parklas olevast laenutuskapist) ja eeldatavasti saame niimoodi lugejatele veel kasulikumat olla – ning meie juurde mugav ja sõbralik ligipääs oleks seega eriti hea ja inimestele meelepärane.	Põhjendus: Sõltumata sellest, kas projektiga käsitletaval lõigul riigiteel nr 45 Tartu–Räpina–Värskas kehtestatakse asula liikluskorraldus või käsitletakse seda maanteena, on tegemist magistraalteega mis loob olulise ühenduse linna serva ja kesklinna vahel. Lisaks jääb see lõik väljapoole Tartu idaringtee perimeetrit ning on oluline lõik ka sellele liiklusele, mis ei sisene Tartu kesklinna. Standardi EVS 843:2016 “Linnatänavad” kohaselt on soovitatav põhimagistraalidel kavandada planeerimislikke, ehituslikke ja liikluskorralduslikke võtteid, et vähendada märkimisväärselt kinnistutele ligipääsu funktsiooni. Olemasolev juurdepääsulahendus Kollu tee 7 kinnisasjale on projekteeritava tee funktsiooni silmas pidades standardikohane lahendus ning autoga juurdepääs on tagatud kohalike teede nr 4320079 Soojuse tee ja 4320077 Kollu tee kaudu. Otsus: Mitte arvestada ettepanekut projekteerida riigiteelt 45 otsejuurdepääs parklasse Kollu tee 7 juures.
11	Aiandi tee elanike ühisavaldus (60 allkirja) 23.02.2026	Transpordiamet on algatanud menetluse Räpina mnt alguslõigu rekonstrueerimise projekteerimistingimuste andmiseks. 2012. aastal ellu viidud ebamõistliku projektiga halvendati oluliselt Aiandi tee elanike liiklemisolusid ning nüüdne eelnõu halvendab neid veelgi. Seetõttu palume HMS §11 lg 1 p 3 kohaselt lugeda meid projekteerimistingimuste suhtes menetlusosalisteks ning kavandada projekteerimistingimustega muuhulgas ka lahendus Aiandi teelt vasakpöörde tegemiseks väljasõidul Räpina maanteele.	Põhjendus: Vasakpöörde projekteerimine Aiandi tee ristmikule pole projekteerimistingimustega seatud eesmärgi saavutamiseks vajalik, milleks on tee ületamise ohutuse tõstmine. Lisaks oleks sellel märkimisväärne mõju projekti ehitusmaksumusele. Soovitud vasakpöörde pole sobilik ka liiklusohutuse kaalutlustel. Projekteeritav lõik on 2+2 ristlõikega magistraalteel, mille liiklussagedus on enam kui 9000 autot ööpäevas. Vasakpöörde rajamine tekitab juurde uusi konfliktpunkte, mis koosmõjul kõrge liiklussagedusega halvendaksid märkimisväärselt liiklusohutust sellel ristmikul. Praegune lahendus on kooskõlas ka standardiga

			EVS 843:2016 “Linnatänavad”, mille tabeli 7.1 kohaselt on sobivaimaks põhimagistraali ja kohaliku jaotustänavaga lõikumisviisiks samatasandiline ristmik, kus on lubatud ainult parempöördega maha- ja pealesõit. Ohutu vasakpöörde sooritamine on võimalik lõigu otstes asuvate ringristmike kaudu. Lõigu muutmine linnaliseks ja kiiruste alandamine ei kohusta tee omanikku rajama uusi ristmikke, kui säilitatakse senised võimalused liikumiseks. Isiklik soov saada mugavam juurdepääs ei kaalu üles avalikku huvi liiklusohutumaks liiklemiseks. Analoogne lahendus on rajatud Tartu idaringteele Tartu vangla ja Võru tn vahelisele lõigule, kus vasakpöörde on lubatud vaid suurematel ristmikel. Muudele teedele juurdepääsud on lahendatud vaid läbi parempöörde ning liiklusohutuse seisukohast on selline lahendus õigustatud. Otsus: Vasakpöörde võimalust Aiandi tee ristmikule mitte projekteerida.
--	--	--	--

1.3. 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
Lõõtsipilli tee 3	43201:001:0867
Lõõtsipilli tee 1	43201:001:0868
Lõõtsipilli tee	43201:001:0871
Kollu tee 11	43201:001:1145
Kollu tee 3	43201:001:1209

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Miili	43201:001:1151
Sengo	43201:001:0365
Juudi kalmistu	43201:001:0066
Raiduri	43201:001:1155
Põltsamaa	43201:001:1161

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Kaalukoja tee 1	43201:001:1171
Timmi tee 3	43201:001:1173
Timmi tee L2	43201:001:1782
Timmi tee 12	43201:001:1781
Tuleviku tee 2	43201:001:1143

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Tuleviku tee 4	43201:001:1179
45 Tartu-Räpina-Värskas tee T18	43201:001:1180