

## Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel

### 1. KOOSKÕLASTUSED

Jrk nr	Kaasatud kooskõlastaja	Kooskõlastuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud kooskõlastuse osas
1	Keskkonnaamet  01.09.2021 kiri nr 6-2/21/17166-2  Alus: projektiga hõlmatud ala lähistele jäävad vääriselupaigad ning trass ületab Räsna oja ja Põltsamaa jõge. Projekti koosseisus viiakse läbi keskkonnamõju hindamine	<u>Väljavõte Keskkonnaameti kirjast:</u> Antud alale on koostamisel keskkonnamõju hindamine (KMH) eelprojektile, mille tõttu Keskkonnaameti pädevusse jäävatel teemadel selguvad mõjud ja vajalikud meetmed eeldatavalt KMH käigus (hetkel on alles nõuetele vastavaks tunnistatud KMH programm). Projekteeritavate möödasõitude alale ja lähedale ei jää Natura 2000 võrgustikku kuuluvaid alasid ning kaitstavaid loodusobjekte (kaitseala, hoiuala, püsielupaik, kaitstava looduse üksikobjekti kaitsevöönd), ka ei ole registreeritud kaitstavate liikide kasvukohti ja elupaiku. Adavere ümbersõidu trassi piirkonnas on registreeritud kaks vääriselupaika: VEP nr 206266 ja VEP nr 204418. Trassid ei jää vääriselupaikade alale. Trass ületab Räsna oja (keskkonnaregistri kood VEE1132000) ja Põltsamaa jõge (VEE1030000). Kalda ehituskeeluvööndis on üldjuhul keelatud uute rajatiste ehitamine (looduskaitseadus (LKS) § 38 lg 3), ehituskeeld ei laiene kehtestatud üld- või detailplaneeringuga kavandatud avalikult kasutatavale teele (LKS § 38 lg 5 p 10). Eskiisis kavandatud trass on kantud koostatavasse Põltsamaa valla üldplaneeringusse (eeldatavalt jõutakse see kehtestada enne käesolevat projekteeritavat ehitust). Põltsamaa jõgi kuulub lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistusse (kinnitatud keskkonnaministri 15.06.2004 määrusega nr 73), keelatud on veekogu loodusliku sängi ja veerežiimi muutmine (LKS § 51 lg 1). KMH ja projekteerimise käigus palume selgitada, kas keskkonnaregistrisse kantud puurkaevude asukohad on õiged. Samuti võivad keskkonnaregistris olla ebaõiged sanitaarkaitsealade ulatused. Kui õnnestub selgitada projekteerimisel kaevude asukohad ja sanitaarkaitsealade õiged ulatused, siis tuleks koostöös Keskkonnaagentuuriga korrastada andmed Keskkonnaregistris. Samale teemale oleme viidanud ka KMH programmile ettepanekuid esitades. Projekteerimisel soovitame lähtuda ringmajanduse põhimõtetest - projekteeritava möödasõidu jätkusuutlik kavandamine ja maapõueressursside säästlik kasutamine ning jäätmetekke vähendamine ja möödasõidu ehitusest ülejääva pinnasetööde materjalide kohapeal kasutamine. Eeldatavalt annab selleks asjakohase sisendi koostatav KMH. Juhime tähelepanu, et Transpordiameti projekteerimistingimuste eelnõus (samuti Põltsamaa ja Järva vallavalituse eelnõudes) p 5.1.1 viidatud teemaplaneeringu link ei tööta. Enne projekteerimistingimuste väljaandmist palume korrastada asjakohane viide. Kokkuvõtvalt Keskkonnaametil projekteerimistingimuste eelnõudele täiendavaid ettepanekuid ei ole ning vajalikud keskkonnameetmed selguvad KMH koostamise käigus, mille menetlusse on Keskkonnaamet kaasatud asjaomase asutuseksena.	<b><u>Põhjendus:</u></b> Täname, et juhtisite tähelepanu, et projekteerimistingimuste eelnõudes viidatud teemaplaneeringu link ei tööta. Korralduse andmise hetkeks on link korrigeeritud.  <b><u>Otsus:</u></b> 1. KMH ja projekteerimise käigus selgitada võimaluste piires, kas tee-ehitusega konfliktis olevate puurkaevude asukohad on keskkonnaregistris õiged. Juhul, kui projekteerimisel õnnestub selgitada kaevude asukohad ja sanitaarkaitsealade õiged ulatused, korrastada koostöös Keskkonnaagentuuriga andmed Keskkonnaregistris. 2. Projekteerimisel arvestada, et on keelatud Põltsamaa jõe loodusliku sängi ja veerežiimi muutmine. 3. Projekteerimisel ja ehitustööde planeerimisel lähtuda nii palju kui võimalik ringmajanduse põhimõtetest - projekteeritava möödasõidu jätkusuutlik kavandamine ja maapõueressursside säästlik kasutamine ning jäätmetekke vähendamine ja möödasõidu ehitusest ülejääva pinnasetööde materjalide kohapeal kasutamine. 4. Lugeda projekteerimistingimuste eelnõu Keskkonnaameti poolt koostatatuks.
2	Põllumajandus- ja Toiduamet  02.09.2021 kiri nr 6.2-1/7606-1 13.09.2021 kiri nr 6.2-2/39687  Alus: projektiga hõlmatud tegevused jäävad maaparandussüsteemide maa-alale	02.09.2021 kirjaga sooviti vastamistähtaega pikendada kuni 13.09.2021. <u>Väljavõte Põllumajandus- ja Toiduameti 13.09.2021 kirjast:</u> Projekteerimistingimustega seotud dokumentide alusel toimuvad planeeritavad tööd Põltsamaa vallas Põltsamaa linnas, Pilu, Kalme, Möhküla, Mällikvere, Pauastvere, Annikvere ja Kaliküla külades ning Järva vallas Imavere külas Aida (maaparandussüsteemi, edaspidi MS/ehitise kood 6113200021010/001), Raja 1 (MS/ehitiste koodid 6113200020170/001 ja 6113200020110/002), Karuallika/TTP646 (MS/ehitise kood 2103000010240/001), Lassi (MS/ehitise kood 2103480020080/002), Mällikvere II (MS/ehitise kood 2103000010920/001), Mällikvere I (MS/ehitiste koodid 2103000010950/001, 2103000010940/001, 2103000010940/002, 2103000010940/003 ja 2103420020070/001), Pardi (MS/ehitise kood 2103420020060/001), Anikvere (MS/ehitise kood 2102960010020/005) ja Kaliküla II (MS/ehitiste koodid 2102960020080/003, 2102960020090/003 ja 2102960020100/001) ning riigi poolt korras hoitavate ühiseesvoolude Räsna oja (MS/ehitise kood 6113200020000/001) ja Alastvere pkr (MS/ehitise kood 2103420020000/001) maaparandussüsteemide maa-alal.	<b><u>Põhjendus:</u></b> Juhime tähelepanu, et teede ehitust reguleerivad õigusaktid võimaldavad anda tee ehitusloa eelprojekti staadiumis ehitusprojektile ja seada ehitusloale kõrvaltingimused täiendavate uuringute ja projektide koostamiseks enne ehitustööde algust. Seetõttu ei pea põhjendatuks märkust, et maaparandussüsteemide ehitusloa tuleb siduda tee ehitusloaga. Enne ehitustöödega alustamist tuleb teha vajalikud toimingud, mis tagavad piirkonnas maaparandussüsteemide toimimise.  <b><u>Otsus:</u></b> 1. Käsitleda projekti seletuskirjas projektiga hõlmatud alale jäävaid maaparandussüsteeme.

		<p>Maaparandussüsteemidega hõlmatud maa-alal tuleb arvestada maaparandusseadusest tulenevalt maaparandussüsteemide toimimist tagavate meetmetega ning looduskaitse- ja veeseadusest tulenevate piirangutega. Planeeritud tegevuste mõjualasse jäävad maaparandusehitiste rajatised tuleb rekonstrueerida või ümber ehitada vastavalt uurimistööde tulemustele, et tegevusest mõjutatud alale jäävad maaparandussüsteemid jääks toimima (arvestades vajadusel ka liig- ja sademevee ärajuhtimisega maaparandussüsteemi, selle eesvoolu või riigi poolt korras hoitavasse ühiseesvoolu).</p> <p>PTA käsitleb Adavere ja Põltsamaa möödasõidu ehitust kui maaparandussüsteemi maa-alale muu ehitise ehitamist. Maaparandussüsteemide rekonstrueerimise või ümber ehitamise võib lahendada riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa (E263) km 108,1-128,1 Adavere ja Põltsamaa möödasõidu ehitusprojektiga, aga sellisel juhul peab maaparanduse uurimistööde teostamisel, projekteerimisel, ehitamisel ja omanikujärelevalve teostamisel kaasama maaparandusalal tegutsevate ettevõtjate registris (MATER) registreeritud vastava valdkonna spetsialiste. Maaparandussüsteemide rekonstrueerimise või ümber ehitamise lahendamiseks riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa (E263) km 108,1-128,1 Adavere ja Põltsamaa möödasõidu ehitusprojektiga tuleb enne ehitusprojekti koostamist taotleda PTA-lt tehnilised tingimused. Kui riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa (E263) km 108,1-128,1 Adavere ja Põltsamaa möödasõidu ehitusprojektiga ei tagata ehitamisest mõjutatud maaparandussüsteemide eesmärgipärast toimimist, tuleb taotleda PTA-lt maaparandusseaduse kohased maaparanduse projekteerimistingimused ning koostada maaparandussüsteemide rekonstrueerimiseks ja ümber ehitamiseks maaparanduse ehitusprojekt ning taotleda maaparandussüsteemi ehitusluba enne riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa (E263) km 108,1-128,1 Adavere ja Põltsamaa möödasõidu ehitusloa väljastamist.</p> <p>Adavere ja Põltsamaa möödasõidu ehituse eelprojekti koostamiseks esitati 17.03.2021 SKEPAST&amp;PUHKIM OÜ poolt PTA-le taotlus tehniliste tingimuste väljastamiseks (registreeritud PTA dokumendihaldussüsteemis nr 6.2-2/17213). 20.04.2021 väljastati PTA poolt tehnilised tingimused Adavere ja Põltsamaa möödasõidu ehituse eelprojekti koostamiseks (registreeritud PTA dokumendihaldussüsteemis nr 6.2-2/18449). Riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa (E263) km 108,1-128,1 Adavere ja Põltsamaa möödasõidu ehitusprojekti koostamiseks väljastatavates projekteerimistingimustes tuleb arvestada ka 20.04.2021 PTA poolt eelprojekti koostamiseks väljastatud tehniliste tingimustega nr 6.2-2/18449.</p>	<p>2. Maaparandussüsteemidega hõlmatud maa-alal tuleb arvestada maaparandusseadusest tulenevalt maaparandussüsteemide toimimist tagavate meetmetega ning looduskaitse- ja veeseadusest tulenevate piirangutega. Planeeritud tegevuste mõjualasse jäävad maaparandusehitiste rajatised tuleb rekonstrueerida või ümber ehitada vastavalt uurimistööde tulemustele, et tegevusest mõjutatud alale jäävad maaparandussüsteemid jääks toimima.</p> <p>3. Juhul, kui maaparandussüsteemide rekonstrueerimine või ümberehitamine lahendatakse teeprojekti koosseisus, tuleb maaparanduse uurimistööde teostamisel, projekteerimisel, ehitamisel ja omanikujärelevalve teostamisel kaasata maaparandusalal tegutsevate ettevõtjate registris (MATER) registreeritud vastava valdkonna spetsialiste.</p> <p>4. Projekti koostamisel ja uurimistööde teostamisel arvestada 20.04.2021 kirjas nr 6.2-2/18449 toodud tingimustega. Enne põhiprojekti koostamist võtta täiendavalt Põllumajandus- ja Toidumetiga (edaspidi PTA) ühendust ning täpsustada, kas esineb vajadust uute tehniliste tingimuste taotlemiseks.</p> <p>5. Riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa (E263) km 108,1-128,1 Adavere ja Põltsamaa möödasõidu ehitusprojektiga tagada ehitamisest mõjutatud maaparandussüsteemide eesmärgipärane toimimine. Vajadusel taotleda PTA-lt maaparandusseaduse kohased maaparanduse projekteerimistingimused ning koostada maaparandussüsteemide rekonstrueerimiseks ja ümber ehitamiseks maaparanduse ehitusprojekt ning taotleda maaparandussüsteemi ehitusluba enne riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa (E263) km 108,1-128,1 Adavere ja Põltsamaa möödasõidu ehitustööde algust.</p> <p>6. Projekteerimise erinevates etappides ning ehitusloa andmisel teha koostööd PTA-ga, et tagada muu ehitise ehitamise käigus tööde mõjualasse jäävate olemasolevate maaparandussüsteemide, nende eesvoolude ja riigi poolt korras hoitavate ühiseesvoolude eesmärgipärane toimimine.</p>
3	<p>Terviseamet</p> <p>27.08.2021 kiri nr 9.3-4/21/6827-3</p> <p>Alus: projektlahendus muudab külgnevate alade müraolukorda</p>	<p><u>Väljavõte Terviseameti kirjast:</u></p> <p>Eelnõu lisas 1 välja toodud lingil asuvatel planeeringu kaartidel (Imavere vald ja Põltsamaa vald) on välja toodud järgnev: „<i>Trassikoridori ehitamisel tuleb arvestada teemaplaneeringuga määratud maanteega seotud rajatiste asukohti ja tagada müra ning õhusaaste normtasemed (prognoositava liikluskasvu alusel) vastava objekti arendaja poolt</i>“. Eelnõu lisas 1 on välja toodud, et projekti koosseisus teostatakse mürauuring kogu lõigu ulatuses mahus, mis võimaldab määrata müratõkete rajamise vajaduse ning esitada leevendavad meetmed. Müraleevendusmeetmed projekteeritakse lähtudes mürauuringu tulemustest.</p> <p>Teemaplaneeringu seletuskirjas on toodud järgnev:</p> <p>1. Liiklusemüra mõjude leevendamiseks kogu lõigu osas tuleb teha tee-ehitusprojekti koostamise staadiumis mürataseme modelleerimine. Modelleerimise tulemustest lähtuvalt, kui on ületatud piirtasemeid, tuleb tee-ehitusprojekti näha ette meetmed liiklusemüra taotlustasemetega tagamiseks põhimaanteega külgnevatel aladel. Müraolukordade parandamisel lähtutakse taotlustasemetest olemasolevatel aladel (SoM 04.03.2002.a määrus nr 42).</p> <p>2. Maanteedkoridor läbib Pandivere nitraaditundliku ala, seetõttu on soovituslik vältida tee rajamist süvendisse lubjakivis nitraaditundlikul alal ja survealise põhjaveega alal. Lõhkamised ja puurtööd võivad tekitada</p>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <p>Olete esitanud ettepaneku arvestada mürauuringu koostamisel keskkonnaministri (edaspidi KeM) 03.10.2016 määrusega nr 32 „Välisõhus leviva müra piiramise eesmärgil planeeringu koostamise kohta esitatavad nõuded“. Transpordiamet juhib tähelepanu, et määrust kohaldatakse planeeringu koostamisele, kuid praegusel juhul oleme jõudnud projekti staadiumisse, mistõttu ei ole esitatud ettepanek asjakohane.</p> <p>Transpordiamet on vastutav üksnes välisõhus leviva müra normidele vastavuse osas, mistõttu tee ehitusprojektiga siseruumide müraolukorda ei hinnata.</p> <p>Lisame, et Transpordiamet lähtub müraolukordade hindamisel keskkonnaministri 16.12.2016 määrusest nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja</p>

		<p>ettearvamatut mõju piirkonna põhjaveerežiimile. Igasugune uurimis-, maakorraldus- ja ehitustegevus kaitsealal, hoiualal, püsielupaigas ja kaitstava looduse üksikobjekti kaitsevööndis tuleb kooskõlastada vastava loodusobjekti valitsejaga.</p> <p>Amet nõustub, et mürauuringu koostamine tee-ehitusprojekti koostamise staadiumis on vajalik ning müra normtasemete ületamise korral tuleb kavandada müraleevendavaid meetmeid, amet nõustub ka väitega, et lõhkamised ja puurtööd tee ehitusel võivad tekitada ettearvamatut mõju piirkonna põhjaveerežiimile ning juhib tähelepanu asjaolule:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Täna sel päeval reguleerib välisõhus (sh teedelt lähtuvat mürataset müratundlike hoonetega aladel) levivat müra atmosfääriõhu kaitse seadus ja müra normtasemeid sama seaduse § 56 lõike 4 alusel kehtestatud keskkonnaministri 16.12.2016 määrus nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ (edaspidi KeM määrus nr 71), mis jõustus 01.02.2017.</li> <li>Liikluse müra maksimaalne helirõhutase müratundlike hoonetega aladel ei tohi ületada vastavalt KeM määruse nr 71 § 6 lõike 3 alusel päeval 85 dB ja öösel 75 dB.</li> <li>Ehituse müra tasemed ei tohi lähedusse jäävatel elamualadel ajavahemikus 21.00-07.00 ületada KeM määrus nr 71 lisas 1 toodud normtasest. Impulssmüra piirväärtusena rakendatakse asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtasest. Impulssmüra põhjustavat tööd võib teha tööpäevadel kella 07.00-19.00. Soovitame elanikke teavitada mürarikaste tööde teostamisest.</li> <li>Siseruumide müratasemed ei tohi ületada sotsiaalministri 04.03.2002 määruses nr 42 „Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid“ kehtestatud normtasemeid.</li> <li>Mürauuringu koostamisel arvestada keskkonnaministri 03.10.2016 määrusega nr 32 „Välisõhus leviva müra piiramise eesmärgil planeeringu koostamise kohta esitatavad nõuded“.</li> <li>Jälgida, et nii teede kasutusaegsed kui ka ehitusaegsed vibratsioonitasemed ei ületaks sotsiaalministri 17.05.2002 määruses nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“ § 3 toodud piirväärtuseid.</li> <li>Kavandatava tegevuse poolt keskkonna mõjuna välja tuua vaadeldava maanteelõigu 100 m tsooni jäävad puurkaevud koos sanitaarkaitsealadega, arvestamaks ehitustöödel sanitaarkaitsealade olemasoluga, tagamaks joogivee kvaliteedi mitte halvenemist.</li> <li>Valgustuse paigutamisel arvestada läheduses paiknevate elamualadega ning vältida nende ülemäärast valgustamist. Vajadusel kavandada leevendavaid meetmeid.</li> </ul>	<p>hindamise meetodid“ ja põhimõttest, et leevendada tuleb müraolukordi, mis ei vasta piirväärtusele (müratundliku hoone teepoolse küljel ehk fassaadil) ning eesmärgiks seatakse piirväärtusele vastavus perspektiivses (20 a) olukorras.</p> <p><b>Otsus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Projekti ja mürauuringu koostamisel arvestada, et liikluse müra maksimaalne helirõhutase müratundlike hoonetega aladel ei tohi ületada vastavalt KeM määruse nr 71 § 6 lõike 3 alusel päeval 85 dB ja öösel 75 dB.</li> <li>Mitte arvestada ettepanekuga siseruumidele kehtivate müratasemete osas, sest Transpordiamet on vastutav üksnes välisõhus leviva müra normidele vastavuse osas.</li> <li>Projekti koostamisel ja ehitustööde planeerimisel jälgida, et nii teede kasutusaegsed kui ka ehitusaegsed vibratsioonitasemed ei ületaks sotsiaalministri 17.05.2002 määruses nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“ § 3 toodud piirväärtuseid.</li> <li>Projekti seletuskirjas sõnastada, et ehituse müra tasemed ei tohi lähedusse jäävatel elamualadel ajavahemikus 21.00-07.00 ületada KeM määrus nr 71 lisas 1 toodud normtasest. Impulssmüra piirväärtusena rakendatakse asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtasest. Impulssmüra põhjustavat tööd võib teha tööpäevadel kella 07.00-19.00. Soovitame elanikke teavitada mürarikaste tööde teostamisest.</li> <li>Projekti koostamisel arvestada mõjualale jäävate puurkaevudega, millele avalduvat mõju hinnatakse keskkonnamõju hindamise protsessis.</li> <li>Valgustusprojekti koostamisel arvestada valgustatavate alade läheduses paiknevate elamualadega ning lahendusega vältida nende ülemäärast valgustamist. Vajadusel kavandada leevendavaid meetmeid.</li> <li>Mürauuringu koostamisel KeM 03.10.2016 määrusega nr 32 „Välisõhus leviva müra piiramise eesmärgil planeeringu koostamise kohta esitatavad nõuded“ mitte arvestada.</li> <li>Lugeda projekteerimistingimuste eelnõu Terviseameti poolt kooskõlastatuks.</li> </ol>
4	<p>Maa-amet</p> <p>31.08.2021 kiri nr 6-3/21/9957-4</p> <p>Alus: projektiga hõlmatud alale jääb geodeetilisi märke</p>	<p><u>Väljavõte Maa-ameti kirjast:</u></p> <p>Projektiga on hõlmatud järgmised kinnisasjad, mille riigivara valitseja on Keskkonnaministeerium ja volitatud asutus on Maa-amet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Laudmetsa (katastritunnus 23401:001:0369);</li> <li>Tommi (katastritunnus 61601:001:0220);</li> <li>Linnu (katastritunnus 61601:001:1152);</li> <li>Rebase (katastritunnus 61601:001:0085).</li> </ul> <p>Tulenevalt asjaolust, et Rebase katastriüksusele on seatud kasutusvaldus AS-i Adavere Agro kasuks, tuleb teeprojekt kooskõlastada ka kasutusvaldajaga.</p> <p>Lisaks on projektiga hõlmatud Nigula (katastritunnus 61801:001:0382) katastriüksus, mille osas ei ole maareformi toimingud lõpule viidud. Maa-ametile ei ole teada, kas tegemist on maareformi seaduse § 31 lõikes 2 sätestatud</p>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <p>Annate teada, et kuna Rebase katastriüksusele (katastritunnus 61601:001:0085) on seatud kasutusvaldus AS-i Adavere Agro kasuks, tuleb teeprojekt kooskõlastada kasutusvaldajaga. Transpordiamet selgitab, et eraldiseisvat projekti kooskõlastamist kinnistu omanike või puudutatud isikutega ei tehta. Kooskõlastame üksnes krundijaotuskavad nende maaomanikega, kelle maaüksustest on vajalikud ärälõiked teeprojekti realiseerimiseks. Küll aga on võimalik projektiga tutvuda ehitusloa menetluses ning soovi korral arvamust avaldada.</p>

		<p>maaga. Palume Põltsamaa Vallavalitsusel edastada allkirjastatud õiend teiste isikute taotluste puudumise kohta. Juhime tähelepanu, et enne ehitustegevuse algust peab olema maaüksuse osas maareform läbi viidud.</p> <p>Projekti tööpiirkonna lähiümbrusse jääb 3 riikliku geodeetilise võrgu märki: Pällussaare (nr 64-4-2036, GPA ID 58336), Põltsamaa (nr 64-12-158, GPA ID 54776), Annikvere (nr 64-12-224, GPA ID 54781). Samuti jääb projekti tööpiirkonda mitmeid kohaliku geodeetilise võrgu märke. Geodeetiliste märkide kaitsevöönd on 3 meetrit märgi tsentrist.</p> <p>Ruumiandmete seaduse (edaspidi RAS) § 25 sätestab, et geodeetilise märgi kaitsevöönd on geodeetilist märki ümbritsev ala, kus geodeetilise märgi kaitse ja kasutamise vajadusest tulenevalt kitsendatakse inimtegevust. RAS § 26 lõige 1 sätestab üheselt, et geodeetilise märgi kaitsevööndis on ilma geodeetilise märgi omaniku loata keelatud igasugune tegevus, mis võib kahjustada geodeetilist märki ja selle tähistust, mh löökmehhanismidega töötamine, pinnase tihendamine või tasandamine, transpordivahenditele ja mehhanismidele läbisõidukohtade rajamine ning künni- või mullatööde tegemine.</p> <p>Kui tööd (mh läbisõiduteede rajamine, pinnase ladustamine, mehhanismide parkimine) toimuvad geodeetilise märgi kaitsevööndis, tuleb tagada geodeetilise märgi säilimine. Kui tööde käigus saab rikutud märgi tähistus, tuleb see taastada vastavalt õigusaktides kehtestatud nõuetele. Igasuguse ehitustegevuse toimumisel geodeetilise märgi kaitsetsoonis tuleb peale tööde lõpetamist teostada geodeetilise märgi kontrollmõõtmised. Geodeetiliste tööde tegemisel tuleb juhendada keskkonnaministri 28.06.2013 määrusest nr 50 „Geodeetiliste tööde tegemise ja geodeetilise märgi tähistamise kord, geodeetilise märgi kaitsevööndi ulatus ning kaitsevööndis tegutsemiseks loa taotlemise kord“ (edaspidi „geodeetiliste tööde kord“). Ruumiandmete seaduse § 35 lõike 1 kohaselt võib geodeetilise märgi kontrollmõõtmisi teostada isik, kellel on geodeedi kutse, mis vastab vähemalt kutseseadusega sätestatud kvalifikatsiooniraamistiku 7. tasemele kõrgema geodeesia valdkonnas.</p> <p>Peale tööde teostamist tuleb geodeetiliste tööde korra § 10 lõike 6 kohaselt esitada geodeetilise töö aruanne geodeetilise märgi omanikule kinnitamiseks. Aruande palume esitada Maa-ametile viie tööpäeva jooksul peale geodeetiliste tööde lõpetamist.</p> <p>Projekti töötsooni jääb mitmeid kohaliku geodeetilise võrgu märke Põltsamaa linnas ja Imavere külas. Kohaliku geodeetilise võrgu märkide kaitsevöönd on üldjuhul 3 m märgi tsentrist. Kohaliku geodeetilise võrgu märkide kaitsmise, kontrollmõõtmiste, teisaldamise või kõrvaldamise tingimuste osas annab kooskõlastuse kohalik omavalitsus.</p> <p>Projekteeritav ala kattub osaliselt keskkonnaregistri maardlate nimistus arvel oleva Vitsjärve-Jalametsa (Vistjärve-Jalametsa) turbamaardlaga (keskkonnaregistri kood 562).</p> <p>Maapõueseaduse (edaspidi MaaPS) § 15 lõike 8 kohaselt, kui § 15 lõikes 1 nimetatud tegevus on planeeringu kaudu Keskkonnaministeeriumi või valdkonna eest vastutava ministri volitatud asutusega kooskõlastatud, ei ole käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud luba selleks tegevuseks vajalik. Järvamaa, Jõgevamaa ja Tartumaa maakonnaplaneeringuid täpsustav teemaplaneering „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0 – 183,0“ on maardlate osas kooskõlastatud Maa-ameti 10.05.2011 kirjaga nr 6.2-3/4652. Eeltoodust tulenevalt ei ole MaaPS § 15 lõikes 1 nimetatud tegevusi vajalik maardlate osas täiendavalt kooskõlastada.</p> <p>Palume projekti koostamisel arvestada eeltooduga. Projekti käigus tehtavad äralõike lahendused Maa-ameti volitusalas olevatest kinnisasjadest või reformimata maadest, edastada Maa-ametile kooskõlastamiseks enne ehitusloa menetlust.</p>	<p>Ehitusloa menetlusse kaasamine on reguleeritud ehitusseadustikus.</p> <p><b><u>Otsus:</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Projekti koostamise käigus pöörduda Põltsamaa Vallavalitsuse poole palvega, et nende esindaja edastaks Maa-ametile allkirjastatud õiendi teiste isikute taotluste puudumise kohta Nigula katastriüksusel (katastritunnus 61801:001:0382).</li> <li>2. Seletuskirjas käsitleda tingimusi ehitustööde teostamiseks geodeetilise märgi kaitsevööndis.</li> <li>3. Tegevuse korral kohaliku geodeetilise võrgu märkide kaitsevööndis taotleda Järva Vallavalitsuselt ja Põltsamaa Vallavalitsuselt tingimused märkide kaitsmiseks, kontrollmõõtmisteks, teisaldamiseks või kõrvaldamiseks.</li> <li>4. Projekti käigus tehtavad äralõike lahendused Maa-ameti volitusalas olevatest kinnisasjadest või reformimata maadest, edastada Maa-ametile kooskõlastamiseks enne ehitusloa menetlust.</li> <li>5. Kinnisasjade osas, millele on seatud kasutusvaldus kolmanda isiku kasuks, kaasata ehitusloa menetlusse arvamuse avaldajana.</li> <li>6. Lugeda projekteerimistingimuste eelnõu Maa-ameti poolt kooskõlastatuks.</li> </ol>
5	<p>Muinsuskaitseamet</p> <p>05.09.2021 e-kiri</p> <p>17.09.2021 kiri nr 5.1-17.6/480-6</p> <p>Alus: projektiga hõlmatud alale jäävad arheoloogiamälestised</p>	<p>05.09.2021 kirjaga soovis Muinsuskaitseamet pikendada vastamistähtaega kuni 27.09.2021.</p> <p><u>Muinsuskaitseameti 17.09.2021 kiri:</u></p> <p>Projekteeritav ala asub aadressidel Jõgeva maakond, Põltsamaa vald, Pilu, Kalme, Mõhkküla, Mällikvere, Pauastvere, Võhmanõmme, Annikvere, Kaliküla küla ja Järva maakond, Järva vald, Järvare, Kiigevere, Imavere küla. Projekteeritavale alale jäävad mälestised Kalmistu reg-nr 9341 ja Kivikalme „Kirikuase“ reg-nr 9342 kaitsevöönd.</p> <p>Transpordiamet kaasas Muinsuskaitseameti riigitee 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa (E263) km 108,1–128,1 Adavere ja Põltsamaa möödasõidu projekteerimistingimuste menetlusse.</p> <p>Muinsuskaitseadus (edaspidi MuKS) näeb ette, et kui kinnismälestise või selle kaitsevööndi alal rajatakse ehitus kas detailplaneeringu või detailplaneeringu koostamise kohustuse puudumisel projekteerimistingimuste alusel,</p>	<p><b><u>Põhjendus:</u></b></p> <p>Muinsuskaitseamet soovis 05.09.2021 kirjaga pikendada vastamistähtaega. Transpordiamet pikendas vastamistähtaega kuni 19.09.2021.</p> <p><b><u>Otsus:</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kuvada projekti asendiplaanil mälestiste alad ja nende kaitsevööndid.</li> </ol>

	<p>koostatakse detailplaneeringu muinsuskaitse eritingimused (MuKS§ 61 lg 3, 4). Tuginedes muinsuskaitseadusele ning üldplaneeringu ja detailplaneeringu muinsuskaitse eritingimuste koostamise korrale, otsustab Muinsuskaitseamet MuKS § 61 alusel loobuda eritingimuste koostamise nõudest, kuna kavandata tegevus ei muuda oluliselt väljakujunenud ruumilist olukorda, ning annab käeolevaga omapoolsed tingimused, mis tuleb kanda projekti seletuskirja, soovitatavalt eraldiseisva alapeatükina.</p> <p>Projektialale jäävad järgnevad arheoloogiamälestised:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kalmistu reg-nr 9341;</li> <li>• Kivikalme „Kirikuase“ reg-nr 9342 kaitsevöönd.</li> </ul> <p>Enne tee-ehitustöid tuleb arvestada arheoloogilise uuringu vajadusega mälestiste reg-nr 9341 ja 9342 ja nende kaitsevööndite alal. Arvestades seda, et kalmetega seotud kultuurkihti (matuseid) ei pruugi mälestiste ja kaitsevööndite alal ühtlaselt esineda, tuleb ka siin esmalt teostada arheoloogiline eeluuring, et prooviaukude kaevamisega oleks võimalik kultuurkihi esinemine ja ulatus kindlaks teha ning tulemuste põhjal otsustada, kas ja milline uuringuliik on vajalik. Matuste esinemisel tee alal tuleb need enne tee-ehitustöid arheoloogiliselt läbi kaevata. Kaevamisel tuleb arvestada seisakutega, et arheoloogile oleks tagatud pinnases leiduva arheoloogilise materjali tuvastamine ja dokumenteerimine. Kaevetöödel peab olema ekskavaatori varustuses ka hammasteta kopp.</p> <p>Arheoloogilisi uuringuid peab läbi viima vastava pädevusega isik või ettevõtja (MuKS §-d 46-47, § 68 lg 2 p 3 §-d 69–70). Arheoloogilise uuringu tegijad on leitavad kultuurimälestiste registrist „Mälestised“ → „Majandustegevustead ja pädevustunnistused“ → „Filtreerimine, arheoloogiamälestised“ <a href="https://register.muinas.ee/public.php?menuID=activitylicence">https://register.muinas.ee/public.php?menuID=activitylicence</a>.</p> <p>Muinsuskaitseameti määratud arheoloogilise uuringu osas on juriidilisel isikul võimalik taotleda uuringukulude hüvitamist töödele kulunud maksumusest poole ulatuses (maksimumsummas 1500 eurot). Täpsem info hüvitise taotlemisest Muinsuskaitseameti kodulehel (<a href="https://www.muinsuskaitseamet.ee/et/uuringute-huvitamine">https://www.muinsuskaitseamet.ee/et/uuringute-huvitamine</a>).</p> <p>Enne tööde teostamise algust peab Muinsuskaitseametist taotlema tööde tegemise loa (MuKS § 52 lg 3; <a href="https://www.muinsuskaitseamet.ee/et/load">https://www.muinsuskaitseamet.ee/et/load</a> - Tööde tegemise loa taotluse vorm). Loataotlus tuleb esitada ka siis kui tööd toimuvad samaaegselt nii mälestisel kui kaitsevööndis. Tööde tegemise luba väljastatakse pärast arheoloogiliste uuringute uuringukava heakskiitu ja uuringuteatise esitamist.</p> <p>2021. aasta mais ja juulis teostati Adavere ja Põltsamaa eelprojekti raames läbi viidava keskkonnamõju hindamise (KMH) käigus arheoloogiliste uuringute I etapp ehk arheoloogiline kaugseire (Vedru, G., 2021, Aruanne arheoloogilisest kaugseirest Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa tee (riigitee 2) 108,1–128,1 km Adavere–Põltsamaa lõigul kavandatava möödasõidu piirkonnas 2021. a; <a href="http://register.muinas.ee/ftp/Arheoloogiliste%20uuringute%20aruanded/2021_Akaugseire_VedruG_Tln-Trtmnt-Adavere-Poltsamaa.pdf">http://register.muinas.ee/ftp/Arheoloogiliste%20uuringute%20aruanded/2021_Akaugseire_VedruG_Tln-Trtmnt-Adavere-Poltsamaa.pdf</a>). Kaugseire käigus tuvastati 28 kohta, mis võiksid olla muistised, neist 15 jäävad kavandatava teetrassi alla.</p> <p>Muinsuskaitseamet on seisukohal, et projekti järgmistes etappides tuleb arvestada eeluuringute I etapi tulemustega, st avastatud võimalike muististega, mis jäävad kavandatava teetrassi alla. Projekteerimise käigus tuleb eeluuringute aruandes välja toodud ning teetrassi alla jäävatel kohtadel teostada arheoloogiliste uuringute II etapp ehk maastikuleire (prooviaugud, detektoriga otsimine), mille käigus täpsustub see, kas ja millistel osades on ehituse käigus arheoloogiline uuring (kaevetööde arheoloogiline jälgimine või arheoloogiline kaevamine) vajalik.</p> <p>Kogu projektialal tuleb kaevetöödel arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurkihi ilmsikstuleku võimalusega. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja sellisel juhul kohustatud tööd katkestama, jätma leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile.</p> <p>Kuvada projekti asendiplaanidel lisaks mälestiste aladele ka nende kaitsevööndid.</p> <p>Projekti dokumentatsioon esitada Muinsuskaitseametile kooskõlastamiseks.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Projekti seletuskirjas käsitleda mälestiste olemasolu projekteeritavas lõigus ning Muinsuskaitseameti tingimusi ehitustööde teostamisele.</li> <li>Projekteerimise käigus tuleb eeluuringute aruandes (arheoloogiliste uuringute I etapp ehk kaugseire) välja toodud ning teetrassi alla jäävatel kohtadel teostada arheoloogiliste uuringute II etapp ehk maastikuleire (prooviaugud, detektoriga otsimine), mille käigus täpsustada, kas ja millistes osades on ehituse käigus arheoloogiline uuring (kaevetööde arheoloogiline jälgimine või arheoloogiline kaevamine) vajalik.</li> <li>Enne ehitustööde teostamist tuleb arvestada mälestiste nr 9341 ja 9342 kaitsevööndite alal arheoloogilise uuringu vajadusega. Enne arheoloogilise uuringu teostamist tuleb teostada arheoloogiline eeluuring.</li> <li>Projekt esitada Muinsuskaitseametile kooskõlastamiseks.</li> <li>Lugeda projekteerimistingimuste eelnõu Muinsuskaitseameti poolt kooskõlastatuks.</li> </ol>
--	---	--

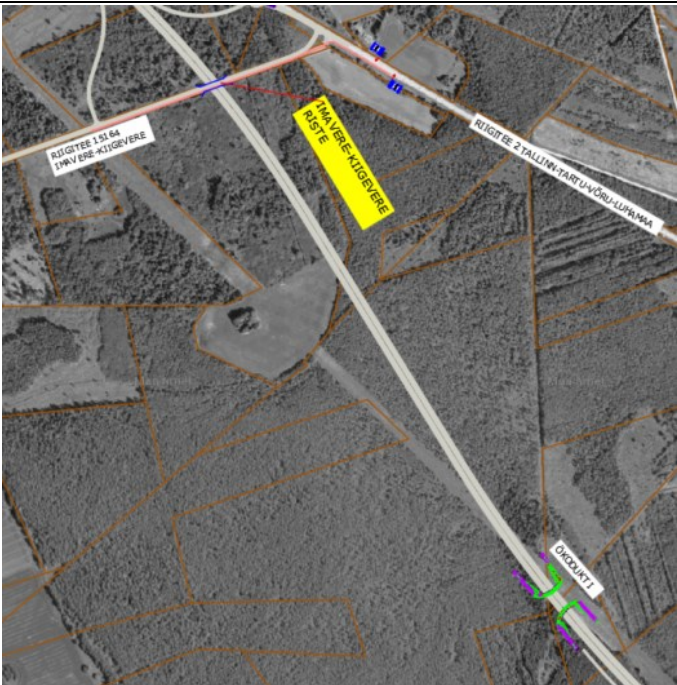
## 2. ARVAMUSED

### 2.1. Puudutatud asutused ja isikud

Jrk nr	Arvamuse esitaja	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Põltsamaa Vallavalitsus 06.09.21 e-kiri	Viibisin Põltsamaal ümbersõidu tutvustusel ja jäi silma probleem millega peaks tegelema. Tegemist kogujateega, mis algab Lustivere-Kaliküla teelt ja peaks lõppema Kopli teega 6160071. Kopli tee on eratee, mis on antud lepinguga avalikuks kasutuseks. Leping sõlmitud 2008 aastal ja üks leping 2013 a. lepingu sisuks on põhimõtteliselt ainult lumelükkamine ja teeäärte niitmine. Kui see kogujatee liiklus hakkab läbi inimeste õuede sõitma tekivad probleemid. Tegemist on pinnasteega ja igal juhul vaja see tee terves pikkuses korda teha. Vast oleks mõeldav kogujatee ehitamist kuni Põltsamaa-Lustivere-Pudivere teeni siis oleks kogujatee kahest otsast kasutatav ja igaüks saaks endale parema valiku.	<b><u>Põhjendus:</u></b> Riigiteega 14173 Kaliküla–Lustivere (edaspidi riigitee 14173) ühendatud kogujatee on joonisele kantud vastavalt teemaplaneeringule „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0“. 02.09.2021 toimunud projekteerimistingimuste menetluse avalikul arutelul tõusetus piirkondlikele põllumajandusettevõtetele paremate liikumisteedkondade tagamise küsimus projekteeritava lõigu ulatuses ning ühe võimaliku variandina käis läbi riigiteest 14173 alguse saava kogujatee pikendamine kohaliku Kopli teeni (tee nr 6160071) ning Kopli tee korrastamine, et tagada ühendus riigiteega 14172 Põltsamaa–Lustivere–Pudivere. Avaliku arutelu järgselt kohtus Transpordiamet täiendavalt piirkondlike põllumajandusettevõtete esindajatega, mille käigus kaardistasime liikumisteedkonnad kogu projekteeritava lõigu ulatuses. Arvestades asjaolu, et Kopli tee paikneb erakinnistutel ning möödub väga lähedalt õuealadest, leiti arutelu käigus, et mõistlikum lahendus liikumisvõimaluste parandamiseks oleks perspektiivse põhimaanteega paralleelse kogujatee rajamine.  <b><u>Otsus:</u></b> 1. Pikendada riigiteest 14173 alguse saavat kogujateed ning ühendada kohaliku Töökoja teega (tee nr 6160006), mis on omakorda ühenduses riigiteega 37 Jõgeva–Põltsamaa (vt põhimõttelist paiknemist projekteerimistingimuste lisa 2 toodud eskiisilt). 2. Kohalikku Kopli teed (tee nr 6160071) projekti koosseisus mitte korrastada.
2	Järva Vallavalitsus	-	<b><u>Põhjendus:</u></b> *Vt märkus.  <b><u>Otsus:</u></b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada. <b><u>Otsus:</u></b>
3	MTÜ Jõgevamaa Ühistranspordikeskus	-	<b><u>Põhjendus:</u></b> *Vt märkus.  <b><u>Otsus:</u></b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
4	Järvamaa Ühistranspordi Keskus MTÜ	-	<b><u>Põhjendus:</u></b> *Vt märkus.

			<b><u>Otsus:</u></b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
5	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium kooskõlastab märkusteta riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa (E263) km 108,1–128,1 Adavere ja Põltsamaa möödasõidu projekteerimistingimused.	<b><u>Otsus:</u></b> Lugeda, et arvamuse avaldaja nõustub projekteerimistingimuste eelnõuga.
6	Rahandusministeerium	-	<b><u>Põhjendus:</u></b> *Vt märkus.  <b><u>Otsus:</u></b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
7	Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet 13.08.21 kiri nr 16-12/21-0083-003	TTJA-l puuduvad vastuväited projekteerimistingimustele riigitee 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa (E263) km 108,1-128,1 Adavere ja Põltsamaa möödasõidu ehitusprojekti koostamiseks.	<b><u>Otsus:</u></b> Lugeda, et arvamuse avaldaja nõustub projekteerimistingimuste eelnõuga.
8	Jõgevamaa Põllumeeste Liit MTÜ	-	<b><u>Põhjendus:</u></b> *Vt märkus.  <b><u>Otsus:</u></b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
9	Riigimetsa Majandamise Keskus  17.08.21 kiri nr 3-1.1/3596	Projekteeritava teelõigu Viruvere tee ristelt Tallinna suunas kuni ÕKODUKT 1-ni kulgev kogujatee konstruktsioon palun lahendada selliselt, et oleks võimalik liigelda metsaveoautodega. Kuna kogujatee on suhteliselt pikk, siis palun kaaluda möödasõiduala(de) ehitamist; - Projekteeritav tee poolitab RMK maaüksuse “Põltsamaa metskond 20” 61601:002:0117, kusjuures teest ida poole jääv maa-alale ei saa olema ühtki ligipääsu transpordivahendiga.	<b><u>Põhjendus:</u></b> Selgitav kiri edastatud 17.08.21 e-kirja teel. Muuhulgas andsime teada, et kohalikult Viruvere teelt joonisel tähistatud ökodukt 1-ni projekteeritud kogujatee laiuseks on 5 m. Selgitame, et sellel teel saab olema väga madal liiklussagedus. Projekteeritava lõigu algus võimaldab juurdepääsu ühele majapidamisele, kuid muus osas võimaldab kogujatee juurdepääsu põllu- ja metsamassiividele. Täiendavalt peame vajalikuks selgitada, et kogujatee või hooldusala kavandatakse ökoduktini mitte ökodukti alt läbi nagu projekteerimistingimuste lisaks olevalt eskiisilt võib tunduda (vt lisatud skeemi). Põltsamaa metskond 124 kinnistule on kohaliku Viruvere tee riste suunalt võimalik liikuda projekteeritavalt kogujateelt/hooldusalalt ökoduktini ning sealt edasi on võimalik läbi naaberkinnistu liikuda Põltsamaa metskond 124 kinnistule. Kinnistule on võimalik liikuda ka Imavere–Kiigevere riste suunalt põhimaantee hooldamiseks vajaliku hooldeala või kõrgepingeliinide aluse maa kaudu. Täpsemad lahendused selguvad projekteerimisel.



			
			<p>Juhite ka tähelepanu, et Põltsamaa metskond 20 kinnistule (kt 61601:002:0117) ei saa perspektiivsest põhimaanteest ida poole jäävale maa-alale (Adavere aleviku poolne osa) ühtegi ligipääsu transpordivahendiga olema. Transpordiamet selgitab, et kinnistutele, millele on ligipääsu tarvis väga harva (näiteks metsa teenindamiseks), on juurdepääsuks võimalik kasutada põhimaantee hooldamiseks projekteeritavat hooldusteed/ala. Käesoleval juhul on täiendavaks juurdepääsu alternatiiviks kõrgepingeliinide aluse maa kasutamine, mis kulgeb piki Põltsamaa metskond 20 kinnistu Adavere aleviku poolset serva.</p> <p><b>Otsus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Kaaluda projekteerimisel Viruvere teest alguse saavale kogujateele möödasõidualade rajamist.</li><li>2. Juurdepääs Põltsamaa metskond 20 kinnistu Adavere aleviku poolsele osale lahendada hooldustee/ala või kõrgepingeliinide aluse maa kaudu.</li></ol>
10	Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutus ( ELA SA) 10.08.21 e-kiri	Projekti alasse jääb ELA SA sidevõrk. Projekteerimisel taotleda ELA SA halduselt tehnilised tingimused ja projekt kooskõlastada ELA SA haldusega. Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutuse (ELA SA) sidevõrgu haldaja, AS Connecto Eesti, kooskõlastab projekteerimistingimuste eelnõu.	<p><b>Otsus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Projekti koostamiseks taotleda ELA SA halduselt tehnilised tingimused.</li><li>2. Projekt kooskõlastada ELA SA haldusega.</li></ol>
11	Elektrilevi OÜ 16.08.21 e-kiri	<p>Vastuseks Teie kirjale anname teada, et detailplaneeringu või projekti koostamiseks on vajalik:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• taotleda tehnilised tingimused, milles on planeeritava ehitise (rajatise) projekteerimiseks või territooriumi planeeringuks esitatavad nõuded. Tehnilisi tingimusi saate tellida meie veebilehel <a href="http://www.elektrilevi.ee/tehnilised-tingimused">www.elektrilevi.ee/tehnilised-tingimused</a>.</li><li>• peale planeeringu või projekti koostamist see meiega kooskõlastada. Seda saate teha veebilehel <a href="http://www.elektrilevi.ee/et/teenused/projektide-kooskolastamine">www.elektrilevi.ee/et/teenused/projektide-kooskolastamine</a>.</li></ul> <p>Kui tehnilised tingimused on täidetud ja planeering või projekt kooskõlastatud, siis täiendavalt meid teavitada ei ole vaja. Esialgse planeeringu või projekti muutmisel on vaja taotleda uued tehnilised tingimused ning planeering või projekt meiega kooskõlastada.</p>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <p>Elektrilevi OÜ on projekti koostamiseks 28.04.2021 väljastanud tehnilised tingimused nr 375191 (lisatud Elektrilevi OÜ projekteerimistingimuste menetluses esitatud arvamuse juurde). Tehnilistes tingimustes on viidatud, et projekteerimiseks ja ehitamiseks tuleb sõlmida kliendi, kliendi valitud töövõtja ning Elektrilevi OÜ vahel kolmepoolsed koostöölepingud. Selgitame, et vastavalt Maanteeameti (Transpordiameti õiguseallane) ja Elektrilevi OÜ vahel sõlmitud koostöölepingule ei ole kohustust</p>



		<p><u>28.04.2021 väljastatud tehnilised tingimused:</u></p> <p>Tehnovõrkude ja -rajatiste ümberpaigutamisega seonduvat reguleerib asjaõigusseaduse §158 lg 5. Eelnimetatud seaduse sätte kohaselt saab kinnisasja omanik taotleda tehnoarajatise ümberpaigutamist, kusjuures ümberpaigutamise kulud kannab kinnisasja omanik.</p> <p>Võrgu ümberehituseks tuleb sõlmida Elektrilevi OÜ-ga võrgu lisateenuse leping. Teenustasu sisaldab kõigi vajalike tööde maksumust. Pärast võrgu lisateenuse lepingu sõlmimist ja teenustasu esimese osamakse tasumist, Elektrilevi OÜ projekteerib ja ehitab nõutud ümberehitused, Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 111,5-131,5 projekteeritava Adavere ja Põltsamaa möödasõidu ristmehväljad ning rööpkulgemised 10, 15 ja 0,4 kV liinidega. Kliendi soovil võib võrgu ümberehituse projekteerimis- ja ehitustööd korraldada kinnisasja omanik või valdaja ise. Selleks tuleb Elektrilevi OÜ-le esitada vabas vormis kirjalik avaldus. Projekteerimiseks ja ehitamiseks sõlmitakse kliendi, kliendi valitud töövõtja ning Elektrilevi OÜ vahel vastavad eraldiseisvad kolmepoolsed koostöölepingud.</p> <p>Kliendi valitud töövõtja peab vastama Elektrilevi OÜ nõuetele: töövõtjal peab olema vastav märke Majandustegevuse registris, ta peab olema Enefit Connect OÜ Partnerite Portaali kasutaja ning tal puuduvad maksuvõlad.</p> <p>Kolmepoolse koostöölepingu sõlmimisel projekteerimiseks esitab klient Elektrilevi OÜ-le oma töövõtja hinnapakkumise. Projekt peab vastama Elektrilevi OÜ nõuetele ning selle vastuvõtmine toimub läbi Enefit Connect OÜ Partnerite Portaali. Projekti vastuvõtmise eelduseks on Elektrilevi OÜ kasuks sõlmitud isiklike maakasutuslepingute olemasolu, mille sõlmimise saab klient tellida Eesti Energia Maateenuse osakonnast. Kui klient soovib ise ka ehitustööd korraldada, tuleb ehitustööde kolmepoolne leping kliendi, kliendi valitud töövõtja ja Elektrilevi OÜ vahel sõlmida 1 aasta jooksul pärast projekti vastuvõtmist Elektrilevi OÜ poolt. Ka kolmepoolse koostöölepingu sõlmimisel ehitamiseks on Elektrilevile vaja esitada kliendi valitud töövõtja hinnapakkumine.</p> <p>Ehitustööde kureerimine, omanikujärelevalve ja vastuvõtt toimub läbi Enefit Connect OÜ Partnerite Portaali. Ümberehitatud elektrivõrk kuulub Elektrilevi OÜ-le.</p>	<p>projekteerimisel kolmepoolse koostöölepingu sõlmimiseks. Vastavalt kokkuleppele sõlmitakse kolmepoolne koostööleping Transpordiameti, töövõtja ja Elektrilevi OÜ vahel ehitustööde teostamiseks.</p> <p>Selgitame, et projektis lahendatakse üksnes tee-ehitusele ette jäävate tehnovõrkude ümberehitamine. Elektrilevi OÜ rajatiste parendustöid käesoleva projekti raames ei lahendata.</p> <p>Mitmed Elektrilevi OÜ kirjas esitatud tingimused tulenevad koostöökokkuleppe muutmise arutelust. Tingimusi, mille osas osapooled praeguseks kokku ei ole leppinud, Transpordiamet ei arvesta.</p> <p><b><u>Otsus:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Enne ehitustööde teostamist sõlmida Elektrileviga koostööleping ehitustööde teostamiseks.</li> <li>• Isiklik kasutusõigus ümber tõstatavate tehnovõrkude osas, mis jäävad tulevasele teemaale, võib sõlmida peale ehitustööde lõppu.</li> <li>• 28.04.2021 tehniliste tingimuste kehtetuks muutumisel, taotleda tehnovõrgu valdajalt uued tehnilised tingimused.</li> </ul>
12	<p>Elering AS</p> <p>17.08.21 tehnilised tingimused nr 12-9/2021/415</p>	<p>1.Adavere ja Põltsamaa ümbersõidu 2+2 sõidurajaga uue maanteetrassi ehituse ehitusalas ristuvad maanteega järgnevad Elering AS 110kV õhuliinid:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. L132C Imavere-Põltsamaa visangus M19-M20 ristumine põhimaanteega T2</li> <li>b. L132C Imavere-Põltsamaa visangus M23-m24 ristumine teega 15164 Imavere-Kiigevere tee.</li> <li>c. L132C Imavere-Põltsamaa visangutes M28-M29-M30 ristumine põhimaanteega T2</li> <li>d. L132C Imavere-Põltsamaa visangus M37-M38 ristumine põhimaanteega T2, Viruvere riste</li> <li>e. L132C Imavere-Põltsamaa visangus M45-M46 ristumine põhimaanteega T2</li> <li>f. L131B Põdra-Põltsamaa visangus M58-M59 ristumine põhimaanteega T2</li> </ol> <p>Eleringi liinide asukohti saab vaadata: <a href="http://gis.elering.ee/">http://gis.elering.ee/</a>.</p> <p>2.Projekti koostamisel lähtuda lubatud kaugustest ja liinirajatiste kaitsevööndis tegutsemise korrast. 110kV õhuliini kaitsevöönd ulatub 25 m liini teljest mõlemale poole. Valdaja peab kinni pidama Ehitusseadustiku §70. (Ehitise kaitsevöönd), Ehitusseadustiku §77. (Elektripaigaldise kaitsevöönd) ja määrusest "Ehitise kaitsevööndi ulatus, kaitsevööndis tegutsemise kord ja kaitsevööndi tähistusele esitatavad nõuded" (Elektripaigaldise kaitsevööndis on keelatud tõkestada juurdepääsu elektripaigaldisele, põhjustada oma tegevusega elektripaigaldise saastamist ja korrosiooni ning tekitada muul viisil olukorda, mis võib ohustada inimest, vara või keskkonda).</p> <p>3.Seoses uue planeeritava riigimaantee maanteetrassiga tuleb olemasolevate 110kV õhuliinide ristumised nõutud vahekauguste (gabariitide) tagamiseks ümber ehitada maanteega ristumiste nõuetele vastavaks. Ristumiste projekteerimisel tuleb lähtuda kehtivatest standarditest ja Eleringi ettevõtte dokumendiseeria (700) projekteerimise erinõuetest. 700 seeria dokumentides toodud nõuded ja kord on projekteerimisel ja töö korraldamisel kohustuslik. Ülekandeliinide ehitus-nõuetes käsitlemata tööde tegemise kord tuleb eraldi kokku leppida.</p> <p>4.Elektripaigaldise ümberehituseks tuleb kinnisasja/rajatise/kommunikatsioonide omanikul (Maanteeamet), Elering AS-ile, esitada elektripaigaldise ümberehituse taotlus vähemalt 36 kuud enne teehitustööde algust</p>	<p><b><u>Põhjendus:</u></b></p> <p>Olete enda kirjas välja toonud Elering AS 110 kV õhuliinide ristumised projektalale jäävate riigiteede ja kohaliku teega. 17.08.2021 kirja nr 12-9/2021/415 punkt nr 3 kohaselt tuleb uue planeeritava riigimaantee maanteetrassiga seoses olemasolevate 110kV õhuliinide ristumised nõutud vahekauguste (gabariitide) tagamiseks ümber ehitada maanteega ristumiste nõuetele vastavaks. Selgitame, et Transpordiameti hinnangul ei ole lauseline ümberehitamine põhjendatud ning on valmis ümber ehitama üksnes sellised ristumised, kus nõutavad gabariidid (masti kaugus teest ning tee pinna ja 110 kV õhuliini alumise juhtme vahe) ei ole tagatud.</p> <p><b><u>Otsus:</u></b></p> <p>Üldjuhul arvestada Elering AS tingimustega. Põhjendatud juhul erilahenduste vajaduse ilmnemisel teha projekteerimisel Elering AS-ga koostööd ning kooskõlastada erilahendus.</p>

		<p>ristumiste väljaehitamiseks 110kV õhuliinide kaitsevööndis. Portaalil <a href="https://egle.ee/#">https://egle.ee/#</a> saab esitada taotluse liini ümberehitamiseks ning korraldada kogu asjaajamise ja infovahetuse Eleringiga.</p> <p>5.Kinnisasja/rajatise/kommunikatsioonide omanik, kelle tegevusega kaasneb Elering AS-le kuuluvate elektripaigaldiste ümberehitamine/asukoha muutmine, tasub kõik taolise tegevusega seotud kulutused Elering AS-ile.</p> <p>6.Ümberehitusele eelnevalt tuleb ümberehituse taotlejal koostada ning esitada Eleringile kooskõlastamiseks tööprojekt ja tööohutusplaan. Tööprojekti koostamise nõuded tuleb enne tööprojekti koostamist taotleda Eleringilt. Elering annab omapoolse heakskiidu või motiveeritud vastuväited 30 päeva jooksul kogu dokumentatsiooni esitamisest. Elering esitab omapoolse heakskiidu või vastuväited kirjalikult.</p> <p>7.Täiendav informatsioon ümberehituse nõuete ning koostatava tööprojekti nõuete osas asub Eleringi kodulehel <a href="https://elering.ee/vorgu-umberehitus">https://elering.ee/vorgu-umberehitus</a>.</p> <p>8.Sõidutee ning parkla rajamisel ning rekonstrueerimisel arvestada, et tee ning parkla ristumisel 110 kV õhuliiniga peab olema tagatud 8,5 meetrine gabariit tee ning parkla pinna ja 110 kV õhuliini alumise juhtme vahel juhtme temperatuuril +60° C. Tööprojekti esitada õhuliini pikiprofiil visangutest, mis ristuvad planeeritavate või rekonstrueeritavate teede ja parklatega. Pikiprofiilil peab olema juhtme ripe arvutatud temperatuuril +60° C. Kaevetööd õhuliini masti mistahes lähimale elemendile lähemal kui 5m ei ole lubatud.</p> <p>9.Tagada tee peenra ja masti lähima elemendi vahed kaugus vahemikuga masti kõrgus + 5 m.</p> <p>10. Parkla rajamine liinijuhtmete alla toimub omal vastutusel. Elering AS ei vastuta liinist tulenevate ohtude eest (nt. jäite kukkumine). Võimalusel kaaluda parkla rajamist selliselt, et juhtmete alla parkimiskohti ei jääks.</p> <p>11. Tagada 5 m puhasvahe parkla ja 110kV liini elemendist (mastist), takistada mastile pealesõidu võimalus äärekivi või pörkepiirdega.</p> <p>12. Pinnase kõrguste planeerimisel tuleb arvestada metallmastide läheduses mastide vundamentide kõrgustega, ehk vundamendi betoonosa peab olema 0,3 m ulatuses maast väljas.</p> <p>13. Välisvalgustuse ehitamisel tuleb tagada minimaalselt 10 m vahe valgusti tipu ja õhuliini juhtme (juhtme temperatuuri +60° juures) vahel (sama vahe peab olema tagatud ka masti kukkumisel liini suunas).</p> <p>14. Liini kaitsevööndis kõrghaljastus on lubatud max kasvukõrgusega 3,0m.</p> <p>15. Projekti kooskõlastamiseks esitada projekti tehnoõrkude graafiline osa (asendiplaan koos lõigete ja ristumise lahendusega) ning seletuskiri vastava osaga digitaalsel kujul (pdf ja dwg). Failid saata aadressile <a href="mailto:vho.kooskolastused@elering.ee">vho.kooskolastused@elering.ee</a>.</p> <p>16. Õhuliini kaitsevööndis töötamisel tehnikaga, mille kõrgus on üle 4,5m, peab taotlema kaitsevööndis tegutsemise loa. Taotlusvorm on leitav Eleringi kodulehel, aadressil <a href="https://elering.ee/taotlusvormid-ja-kooskolastused">https://elering.ee/taotlusvormid-ja-kooskolastused</a>.</p>	
13	Adven Eesti AS	-	<p><b>Põhjendus:</b> Adven Eesti AS on tehnilised tingimused projekti koostamiseks väljastanud 16.03.2021.</p> <p><b>Otsus:</b> 1. Projekti koostamisel arvestada Adven Eesti AS tingimustega. 2. Projekti seletuskirjas käsitleda Adven Eesti AS 16.03.2021 kirjas toodud ehitustööde teostamisega seotud tingimusi.</p>
14	Telia Eesti AS	-	<p><b>Põhjendus:</b> *Vt märkus.</p> <p><b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
15	Põltsamaa Vesi OÜ 23.08.21 e-kiri	Saadetud materjalidest ei selgu kinnistul 61701:004:0004 asuva puurkaevu staatus. Olen osalenud veebikoosolekul kus antud teemat arutatati, kui lahendust toona paika ei saanud. Küsimus oleks kuidas on käesolevas lahenduses planeeritud tagada piirkonnas joogiveega varustatus?	<p><b>Põhjendus:</b> Põltsamaa Vesi OÜ esindajale vastatud 02.09.2021 e-kirja teel. Kokkuvõtlikult öelduna on kavas Jõgeva mnt 33 kinnistul</p>

			(61701:004:0004) asuva puurkaevu PRK0008597 säilitamine eeldusel on võimalik muuta selle sanitaarkaitseala hooldusalaks.
16	OÜ Arilix	-	<p><b>Põhjendus:</b> *Vt märkus.</p> <p><b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
17	Taisto Express OÜ	-	<p><b>Põhjendus:</b> *Vt märkus.</p> <p><b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
18	Abuss OÜ	-	<p><b>Põhjendus:</b> *Vt märkus.</p> <p><b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
19	Aksiaselts MK Autobuss	-	<p><b>Põhjendus:</b> *Vt märkus.</p> <p><b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
20	AS Lux Express Estonia 03.09.21 kiri nr TRA-030921	Vastuseks Transpordiameti 09.08.2021 kirjale, millega kaasasite Lux Express Estonia AS menetlusosalisena riigitee nr 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa Adavere ja Põltsamaa möödasõidu projekteerimistingimuste menetlusse teatame, et meie hinnangul on eskiisprojektis linnadevaheliste kaugbussiliinide teenindamiseks vajaminevad peatused lahendatud mõistlikul viisil. Antud teelõiku läbivad linnadevahelised kaugbussiliinid peatuvad hetkel Puhu risti ja Adavere peatustes. Uuel 2+2 teelõigul on mõlema peatuse alternatiiviks kavandatud peatustele (Viruvere tee ristes ja Puhu liikussõlmes) ligipääs põhitrassilt lahendatud optimaalsel viisil, kus bussid ei pea peatuse läbimisel sooritama tagasipöördeid ega sõitma pikki distantse mööda kogujateed. Samuti on positiivne, et mõlema peatuse juurde on kavandatud pargi- ja reisi parkla ning juurdepääsuks vajalikud kergliiklusteed.	<p><b>Otsus:</b> AS Lux Express Estonia seisukoht on teadmiseks võetud.</p>
21	Päästeamet	-	<p><b>Põhjendus:</b> *Vt märkus.</p> <p><b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
22	AS Adavere Agro, teiste kohalike põllumajandustootjate, Adavere aleviku elanike ühispöördumine 03.09.21 e-kiri	<p>Põltsamaa kultuurikeskuses 2. septembri 2021.a. projekti tutvustaval arutelul Adavere ja Põltsamaa möödasõidu ehitusprojekti koostamiseks selgusid teatud nüansid, mida on vaja kaasatud omanike ja kohalike inimestega põhjalikult arutada. Sellega seoses palume aja pikendust ettepanekute saatmiseks järgmise nädala lõpuni, s.o. 10. septembrini. Paljud huvigrupid ei olnud informeeritud arutelust, aga meie jaoks on see olulise tähtsusega teema.</p> <p>Mõned meie ettepanekud, arvamused ja küsimused praeguse seisuga on järgmised:</p>	<p><b>Põhjendus:</b> Selgitame, et lisaks 02.09.2021 toimunud avalikule arutelule toimus piirkondlike põllumeestega täiendav kohtumine 09.09.2021, mille käigus vaadati üksikasjalikult üle liikumistekonnad.</p> <p>Toote kirjas välja, et mitmed huvigrupid ei olnud avalikust arutelust informeeritud. Selgitame, et kaasatute hulk oli</p>

	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Imavere-Kiigevere riste: Adaverest sõidab põllumajandustehnika Kiigevere põldudele olemasolevat riigimaanteed nr 2, Mõisa teed ei saa kasutada, kuna 10T on märk ees. Seega ettepanek Mõisa tee rekonstrueerida põllumajandusmasinatele sõidetavaks sama ehitusprojektiga.</li> <li>2. Head lahendused kohalikele Viruvere tee riste kohta praegu puuduvad, vajab põhjalikku süvenemist. Väga suur arutelu koht nii kohalikele kui põllu- ja metsamajandustootjatele, mida on kavas järgmine nädal teha.</li> <li>3. Seoses Mõhküla-Eistvere tee sulgemisega Tallinn-Tartu maanteele tuleb tihedamasse kasutusse Lassi Vihmutuse tee, mis ei ole praegu põllumajandustehnika jaoks nõutavas olukorras. Probleemiks mitmete firmade põllumajandusmasinate ligipääs Mõhküla põldudele, mis asuvad Mõhküla-Eistvere tee ääres.</li> <li>4. Trassi lõpp Kalikülas sulgeb ligipääsu Adaverest Umbusi põldudele (300 ha põlde). Praegu toimub ligipääs mööda olemasolevat Tallinn-Tartu maanteed Neaurme tee risti kaudu. Võimaluse korral kaaluda kogujatee pikendamist Kalikülast Neaurmeni.</li> <li>5. Seoses uue maantee ehitusega katkevad paljud kohalikud ühendusteel, teistel jälle koormus tõuseb, siin kaaluda võimalust võtta projekti ka kohalike teede õgvendused, ühendamised ja vastavatele nõuetele rekonstrueerimine teatud lõikudes, et tagada ehituse ja korrashoiu tehnoloogia ning teedevõrgu terviklikkus avalikes huvides. Täpsemad ettepanekud selguvad järgmine nädal.</li> <li>6. Küsimus on ka selles, kui palju ettepanekuid saab edaspidi teha projektitööde käigus? Ja kuidas kaasatakse projektiga seotud huvigruppe? Selgus, et paljud ei teadnud arutelu võimalusest.</li> <li>7. Adavere piirkonnas on loodud ja tegutseb Viruvere-Räsna Maaparandusühistu, kelle eesmärk on maaparandussüsteemide nõuetekohane toimimine. Seega arvestame väga, et oleks tagatud projekteerimistingimuste punkt 5.7.1.</li> <li>8. Külade elanikud on huvitatud müratõkete seadmisest, kuidas oleks mõistlik ja mis ajal saab neid ettepanekuid teha?</li> </ol>	<p>tegelikkuses suur. Edastasime kirjad erinevatele ametkondadele ja puudutatud isikutele. Puudutatud isikute ringi kaardistasime eskiisi alusel ning kaasasime kõik isikud, keda lahendus otseselt või ka veidi kaudsemalt (näiteks muutub igapäevane liikumistekond) mõjutab. Lisaks avaldasime teavitused ajalehtedes Vooremaa ja Järva Teataja, kohaliku omavalitsuse veebilehtedel ja sotsiaalmeediakanalites.</p> <p>Soovite infot, kui palju ettepanekuid saab edaspidi projekteerimistööde käigus teha. Selgitame, et projekteerimistingimuste menetluse eesmärk oligi koguda erinevate ametkondade, asutuste ja puudutatud isikute ettepanekuid ja arvamusi, mida projekti koostamisel silmas pidada. Järgmine võimalus projektiga tutvuda on keskkonnamõju hindamise aruande avalikustamise raames ning lõpetuseks ehitusloa menetluses, mille ajaks on projekt lõplikult valmis. Seega edaspidiselt on võimalik arvestada üksnes nende ettepanekutega, mille osas jõutakse seisukohale, et projektlahendusega on rikutud huvitatud isiku õigusi enda kinnisasja kasutamisel. Soovi korral projekti kohta jooksvalt infot saada, palume pöörduda Transpordiameti esindaja poole.</p> <p>Aruteludel selgus kitsaskoht projekti alguslõigus, sest projektiga ei ole ette nähtud sõidukitele otseühendust kohalike Võrevere tee ja Mõisa tee vahel. Liikumine Adavere ja Kiigevere ning Imavere külade vahel on lahendatud projekteeritava Imavere–Kiigevere riste abil. Riigiteel 15164 Imavere–Kiigevere on km 2,5-4,2 kehtestatud massipiirang 10 t, sest tee on kitsas ning paari järsu kurviga. Massipiirang on paigaldatud riigiteele ajal, mil Imaveresse rajati saeveski ning metsaveokid hakkasid lõikama riigitee 15164 kaudu. Riigitee lõigus, millele on kehtestatud massipiirang kavandab Transpordiamet möödasõidutaskute rajamist, et võimaldada ka laiemate sõidukitega riigiteel liigelda. Vastavalt Järva Vallavalitsuse projekteerimistingimustele on kavas Mõisa teele tolmuvaba katte rajamine, aga põhjalikke rekonstrueerimistööid sellele teele ilmselt ei kavandata, sest eeltoodud selgitustest nähtub, et projektiga on kavas lahendada põllumajandusmasinate liikumisvõimalusi riigiteel 15164.</p> <p>Transpordiamet kaalus vastavalt 09.09.2021 kohtumisel esitatud ettepanekule kohalikul Kensi teel (tee nr 6160010) kahe kurvi õgvendamist, kuid ei pea seda põhjendatuks, sest põllumajandustehnika liigub Kensi teel ka täna ning bussipeatuse lisamine Viruvere tee ristesse ei too kaasa märkimisväärset liiklussageduse kasvu. Küll aga on Transpordiamet projekteerimisel valmis kaaluma kurvides ristmike laiendamist, et võimaldada sõidukitel teineteisest sujuvamalt mööduda.</p> <p>Teete ettepaneku kaaluda kogujatee pikendamist Kalikülast Neaurmeni. Selgitame, et koostamisel olevas projektis lõppeb tööde maa-ala Kaliküla ristmikuga ning Neaurme suunas on võimalik liikuda piki põhimaanteed. Tulevikus, kui põhimaanteed Tartu suunas edasi arendatakse, on vastavalt teemaplaneeringule „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn – Tartu –</p>
--	--	---

			<p>Võru – Luhamaa trassi asukohta täpsustamine km 92,0 – 183,0” kavas pikendada kogujateid Neanurme suunal.</p> <p>Müraseinte rajamise vajadus selgub mürauuringust ning nähakse projektiga ette asukohtadesse, kus müra piirväärtused on ületatud. Müra piirväärtused on reguleeritud keskkonnaministri 16.12.2016 määruses nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“.</p> <p>Punktis nr 5 ja 7 esitatud info on teadmiseks võetud.</p> <p><b>Otsus:</b> Koostatava projekti koosseisus kogujateid Kalikülalt Neanurmeni mitte pikendada.</p> <p>Punktis 1 esitatud ettepaneku osas on pädev asutus Järva Vallavalitsus. Vastavalt Järva Vallavalitsuse projekteerimistingimustele on kavas Imavere tee ja Mõisa tee tolmuvaabakatte alla viimine.</p>
23	AS Adavere Agro, AS Risti Agro, Viraito OÜ, Adavere aleviku ühispöördumine 08.09.21 e-kiri	<p>Põllumajandustransport liigub praegu Adaverest kolme põhiteed pidi - olemasolevat Tallinn-Tartu maanteed, Viruvere teed ( nimetame ka Kensi teeks) ja Eistvere-Mõhküla teed mööda. Neist 2 teed suletakse (Kiigeverest minev tee ja Eistvere-Mõhküla tee. Eistvere suund pikeneb oluliselt.</p> <p>Adavere aleviku elanikud kasutavad kohalikke teid ( Viruvere ja Tõrvandi teed) terviseradadena kepikõnniks, jooksmiseks, rattaga sõitmiseks ja jalutamiseks.</p> <p><b>Kiigevere rist</b> (rahvakeeli Kiima rist): Riigitee 15164 Imavere-Kiigevere teel on koormuspiirang 10 T. Selle tee olukord ei võimalda põllumajandustehnikaga aastaringselt sõita.</p> <p><u>Ettepanek 1:</u> Tee koormustaluvust tuleb tõsta ja teed laiendada nii, et 4,5 m laiusega põllumajanduse suurtehnika mahuks liikuma.</p> <p><b>Viruvere tee riste:</b> Kuna teised teed suletakse, siis Viruvere teed mööda liikluskoormus suureneb. Viruvere tee on ligipääs paljudele põldudele Pilu ja Räsna külas, mida aktiivselt kasutatakse. Adavere farm on Tallinn-Tartu maanteest parema pool ja suur osa põldudest teisel pool, mida kasutatakse sööda tootmiseks. Seega pidev vedu neil teedel Adavere Agro poolt, aga ka mitmed teised põllumajandusettevõtted kasutavad igapäevaseks söödatranspordiks.</p> <p><u>Ettepanek 2:</u> Viruvere tee terves ulatuses rekonstrueerida kuni riigiteeni.</p> <p>Viruvere teel on kaks ohtlikku kurvi, mida tuleks õgvendada sujuvaks liiklemiseks- Kensi kurv ning Tõrvandi tee ja Kensi tee rist.</p> <p><u>Ettepanek 3:</u> Tõrvandi tee on avalikus kasutuses, ettepanek rekonstrueerida tee ohutuks liiklemiseks jalakäijatele ja jalgratturitele ning valgustada. Samuti tagada koormustaluvus sõiduautodele.</p> <p><u>Ettepanek 4</u> bussijaamade teemal: Viruvere teel parempoolne kergliiklustee ühendada Tõrvani teega (et vältida jalakäijate poolt Viruvere tee ületamist kurves ).</p> <p><u>Ettepanek 5:</u> Kogujatee Viruvere teelt ehitada põllumajandustehnika ja metsamasinate liikluseks vastavaks.</p> <p><b>Mõhküla sõlm:</b> <u>Ettepanek 6:</u> Mõhküla sõlmes olemasolevat Tallinn-Tartu teed pikendada põldudele ligipääsuks (erinevad maakasutajad).</p> <p><u>Ettepanek 7:</u> Lassi-Vihmutuse tee rekonstrueerida vastavaks suurele põllumajandustehnikale.</p> <p>Jääb lahtiseks küsimus, kuidas on võimalik liikuda Adaverest Neanurme põllumajandustehnikaga?</p>	<p><b>Põhjendus:</b> Toote enda kirjas välja, et põllumajandustransport liigub praegu Adaverest kolme põhiteed pidi – olemasolevat Tallinn–Tartu maanteed, Viruvere teed ja Eistvere–Mõhküla teed mööda. Viitatakse, et kaks eespool nimetatud teedest suletakse ning lahendusega pikeneb Eistvere suund oluliselt. Ettepanekud on kirja pandud ristete kaupa.</p> <p>Kiigevere riste osas olete seisukohal, et tuleb tõsta tee kandevõimet ning laiendada teed nii, et sellel mahuks liikleva 4,5 m laiuse põllumajandustehnikaga. Selgitame, et riigiteele 15164 Imavere–Kiigevere on km 2,5-4,2 kehtestatud massipiirang 10 t, sest tee on kitsas ning paari järsu kurviga. Massipiirang on paigaldatud riigiteele ajal, mil Imaveresse rajati saeveski ning metsaveokid hakkasid lõikama riigitee 15164 kaudu. Transpordiamet näeb lahendusena riigiteele möödasõidutaskute rajamist, et laiade veoste korral oleks teel tagatud kahesuunaline liiklus. Lisaks tuleb ettevõtjatel, kellel esineb vajadus liigelda riigiteel raskemate kui 10 t veostega, taotleda Transpordiametist koormuspiiranguga seotud sõiduluba.</p> <p>Viruvere tee riste osas asute seisukohale, et kuna teised teed suletakse, siis Viruvere teel liikluskoormus kasvab. Selgitame, et Viruvere teed kasutatakse ligipääsuna paljudele põldudele Pilu ja Räsna külas.</p> <p>Teete ettepaneku Viruvere tee täies ulatuses rekonstrueerida kuni riigiteeni. Nagu eeltoodust selgus, siis Transpordiamet kavandab riigiteele 15164 meetmed, mis võimaldab sellel põllumajandustehnikaga liigelda. Riigiteel 14166 Mõhküla–Eistvere katkeb küll otseühendus olemasoleva riigiteega 2, kuid ühendus on loodud Mõhküla liiklussõlme ning teekond pikeneb ligikaudu 2,5 km. Selgitame, et kuna Viruvere teed ka täna põllumajandusmasinatega liikumiseks kasutatakse ning sisuliselt säilivad liikumisvõimalused ka Imavere–Kiigevere ja Mõhküla–</p>

			<p>Eistvere tee kaudu, siis ei ole põhjendatud koostatava projekti koosseisus Viruvere tee rekonstrueerimine kogu pikkuses. Eelnevatele põhjendustele tuginedes ei pea Transpordiamet põhjendatuks ka Kensi teel kahe kurvi õgvendamist. Küll oleme valmis kaaluma kõnesolevates kurvides ristmikuala laiendamist, et sõidukitel oleks võimalik samaaegselt manöövrir sooritades teineteisest mööduda.</p> <p>Tõrvandi tee osas (tee nr 6160031) teete ettepaneku rekonstrueerida tee ohutuks liiklemiseks jalakäijatele ja jalgratturitele ning rajada valgustus. Samuti peate vajalikuks Tõrvandi teel sõiduautodega liikumiseks kandevõime tõstmist. Teie kirja alguses on kirjeldatud, et Adavere aleviku elanikud kasutavad kohalikke teid (Viruvere ja Tõrvandi teed) terviseradadena kepikõnniks, jooksmiseks, rattaga sõitmiseks ja jalutamiseks. Selgitame, et Transpordiameti ülesanne ei ole parandada tervisespordi võimalusi kohalike teede ääres ning leiab, et kavandatud projektlahendus ei mõjuta Tõrvandi teel liiklusharjumusi. Transpordiamet on Tõrvandi tee äärde kergliiklustee rajamise küsimuses pöördunud Põltsamaa Vallavalitsuse poole, kes on andnud teada, et Adavere möödasõidu realiseerumisel rajatakse Tõrvandi tee äärde kas kergliiklustee või korrastatakse tee segaliiklusega teeks. Viruvere tee äärde bussipeatuste vahelisel alal liikumiseks on projekteeritud kergliiklustee, mis menetluses esitatud eskiisil oli ühendatud Kensi teega. Teete ettepaneku ühendada kergliiklustee Tõrvandi teega, et ei peaks ületama sõiduteed kurvi piirkonnas. Transpordiamet on esitatud ettepanekut kaalunud ning projekteerib Adavere aleviku poolsest pargi ja reisi parklast alates kergliiklustee lõigu tee vasakule poole ning loob ühenduse Tõrvandi teega (lahendus on esitatud projekteerimistingimuste lisas 2 toodud eskiisil).</p> <p>Mõhküla liiklussõlme osas teete ettepaneku pikendada olemasolevat riigiteed 2 põldudele ligipääsuks. Selgitame, et projekteerimisel arvestatakse vajadusega säilitada olemasolev riigitee 2 Mõhküla liiklussõlmes võimalikult pikas ulatuses, et sellelt oleks võimalik liikuda külgnevatele põldudele. Täiendavalt kaalutakse projekteerimisel kogujatee pikendamist Jõeluha kinnistuni (katastritunnus 61601:002:2430) kui sellele ei ole alternatiivselt võimalik juurdepääsu tagada (näiteks kasutada põhimaantee hooldusteed/ala).</p> <p>Soovite selgitusi ka selles osas, kuidas on võimalik põllumajandustehnikaga liikuda Adaverest Neanurme. Kirjeldame järgnevalt teekonda. Piki olemasolevat riigiteed 2 on võimalik Adavere alevikust liikuda Mõhküla liiklussõlmeni ning liiklussõlmest üle riste sõites jõuab kogujateeni, mis on ühendatud olemasoleva riigiteega 2. Piki olemasolevat riigiteed 2 tuleb liikuda Annikvere küla suunal ning enne olemasoleva ja perspektiivse põhimaantee ristumist on võimalik keerata põhimaanteega paralleelsele kogujateele, mis võimaldab välja</p>
--	--	--	--

			<p>sõita Kaliküla ristmikuni. Sealt alates on piki riigiteed 2 võimalik jätkata teekonda Neanurme suunas.</p> <p><b>Otsus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Tagada riigiteel 15164 liikumisvõimalused põllumajandustehnikaga liikumiseks.</li><li>2. Viruvere tee ning projekteeritava ökodukti vahelisele kogujateele projekteerida lahendus, mis võimaldab sellel põllumajandustehnikaga ja metsaveokitega liigelda.</li><li>3. Kaaluda Mõhküla liiklussõlmega ühendatud kogujatee pikendamist Jõeluha kinnistuni (katastritunnus 61601:002:2430) kui sellele ei ole alternatiivselt võimalik juurdepääsu tagada (näiteks kasutada põhimaantee hooldusteed/ala).</li></ol> <p>Ettepanekute 2-4 osas on pädev asutus Põltsamaa Vallavalitsus. Otsus on Põltsamaa Vallavalitsuse korralduse lisas 2.</p>
--	--	--	--


2.2.Piirnevate kinnisasjade omanikud

Jrk nr	Kinnisasja nimi ja katastriüksuse tunnus	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Männi 61606:002:0128	<p><u>Väljavõte kirjast:</u></p> <p>Vastavalt uuele lahendusele vt joonis Projekteerimistingimuste menetluse jaotusskeem, joonise nr. TL-4-02 leht 4, hakkab minu kinnistule juurdesõit toimuma senise ühe erakinnistu läbimise asemel läbi nelja erakinnistu.</p> <p>Projekteerimine on sellises algstaadiumis, et joonistelt võib välja lugeda, et minu krundi piirkonnas toimub Tallinn-Tartu mnt ümberehitus ja antud tee kõrvale ehitatakse uus tee, mis hakkab paiknema erinevatel erakinnistutel ja see muutub vastavalt projekteerimistingimustele avalikult ligipääsetavaks erateeks.</p> <p>Sooviks tulevikus informatsiooni projekti järgmisest staadiumist, kui projekti tekkivad nende kinnistute omanike kooskõlastused, kelle kinnistutele tuleb avalikult ligipääsetav eratee ja nende võimalikud tingimused tee talumise kohta enda kinnistutel. Samuti sooviks väljavõtet projekti staadiumist, millel hakkavad kajastuma teed koos mõõtudega ja sõiduridade arvud ja suunad. Väljavõtet sooviks Männi kinnistust (kü 61606:002:0128) kuni Lustivere teeni.</p> <p>Kinnistu omanikuna sooviks teada, kes antud kohaliku eratee ehitab ja hiljem korrastama ja hooldama hakkab?</p> <p>Esitatud dokumentidest ei selgu ka see, kuidas hakkab toimuma kinnistule juurdepääs teede ehitus- tööde käigus?</p> <p>Parema selguse huvides oleks mõttekas kohalikule avalikult ligipääsetavale teele määrata teemaa-ala ja see võõrandada, et tagada kõigile tee ääres paiknevatele kinnistutele selge ja üheselt arusaadav juurdepääs.</p> <p>Kuna projekteerimistingimuste menetluse jaotusskeemi jooniselt ei selgu kohaliku tee radade arv ja suund, teen ettepaneku kohalik eratee ette näha kahe rajaline ja kahesuunaline vähemalt alates kü.-st 61601:001:0664 suunaga Lustivere tee poole, et oleks võimalik sõidukite möödasõit eriti, kui arvestada, et põldudega seoses hakkab teel sõitma ka põllumajandustehnika.</p> <p>Arvestades, et projekteerimine on alles algstaadiumis ja paljudes asjades selgus puudub, võtan saadetud dokumendi nr 8-1/21-110/19366-1 ja sellega kaasnevad lisad teadmiseks.</p>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <p>Olete eskiisilt õigesti mõistnud, et projekti realiseerudes Männi kinnistule (katastritunnus 61606:002:0128) otsejuurdepääs riigiteelt 2 kaob. Juurdepääs lahendatakse riigiteelt 14173 Kaliküla–Lustivere alguse saavalt kogujateelt. Kogujatee projekteerimise ning väljaehitamise kulud on Transpordiameti kanda, kuid hilisem hooldus ja korrastamine ei ole veel täpselt kokku lepitud. Arvestades, et kogujateel saab olema kinnistutele juurdepääsu funktsioon, siis Transpordiamet näeb, et tee peaks kuuluma kohalikule omavalitsusele, kuid need läbirääkimised on veel ees. Tee alune maa on plaanis võõrandada. Teete ettepaneku, et kogujatee peaks olema kahesuunalina vähemalt alates kinnisasjast katastritunnusega 61601:001:0664. Juhime tähelepanu, et tõenäoliselt olete katastritunnusega eksinud, sest see jääb olemasolevast põhimaanteest lõuna suunas Võhmanõmme küla territooriumile. Kavandatava kogujatee projekteerimisel arvestatakse, et see peab võimaldama kahesuunalist liiklust.</p> <p>Lõpliku projektiga, milles on lahendatud ka liikluskorraldus, on võimalik tutvuda ehitusloa menetluses. Soovi korral projekti kohta jooksvalt infot saada, palume ühendust võtta Transpordiameti esindajaga.</p> <p>Ehitusaegne liikluskorraldus pannakse paika vahetult enne ehitustööde algust, mistõttu käesolevalt pole selle kohta võimalik infot anda.</p> <p><b>Otsus:</b></p> <p>Projekteerida riigiteest 14173 alguse saav kogujatee kahesuunalisena.</p>




2	<p>Raukase 23401:003:0561; 23401:003:0562 Kardla 23401:003:0570</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Miks osutus valituks kolmest variandist just see projekt?</li> <li>2. Saan aru, et pean oma maast ühe osa riigile loovutama kokkuleppe hinnaga,tingimused lugesin läbi. Aga ei leidnud kui suur osa maast tuleb müüa või loovutada? Sellega seoses,kas oleks riigil vastu anda hoopis ligiduses asendusmaad?</li> <li>3. Kas see praegune paikapandud uue tee eskiis on lõplik,või võib veel muutuda minu majapidamise suhtes?</li> <li>4. Samuti lugesin projekteerimistingimustest välja,et praegune teelõik minu maja juurest suletakse ja oma koju saan hakata käima majapidamise tagant. Hetkel majapidamisel teine juurdepääs puudub. Lugesin,et üldine tee küla tagant ehitatakse tolmuwabaks teeks.Kas ehitatakse minu koduni välja uus juurdepääs?</li> <li>5. Oskate vastata,mis järjekorras uue tee ehitust alustatakse.Kas Minu kodu juurest Adavere poole või vastupidi,sealtpoolt siia poole.Ja kas enne suure uue tee ehitamise alustamist,ehitatakse küla tagused tolmuwabad teed valmis.</li> <li>6. Kuna minu maa on antud hetkel rendile,kus uut teed ehitama hakatakse.Millal umbes peaksin rentnikule sellest ette teatama,see on ikkagi põllumaa.</li> <li>7. Saan aru, et minu majapidamisele ehitatakse ka müratõke,kui suur see saab olema kõrgus,pikkus laius.Kas minu krundil olevad puud säilivad,teeääres vaba mururida um 4m.</li> <li>8. Kuidas mõjutab selline suur teehitus minu majapidamises põhjavett? Praegune puurkaevu sügavus on um 8 või 9 m. Kas tuleks uus puurkaev teha?</li> </ol>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Soovite infot, miks osutus kolmest erinevast trassialternatiivist valituks just projekteerimistingimuste menetluses esitatud variant. Selgitame, et trassialternatiive on põhjalikult analüüsitud ja kaalutud teemaplaneeringu menetluses. Täpselt on erinevate variantide kohta võimalik lugeda (sh positiivsetest ja negatiivsetest mõjudest) teemaplaneeringu <a href="#">keskkonnamõju strateegilise hindamise aruandest</a>. Teemaplaneeringuga kehtestati algsest kolmest variandist 2, mille vahel valides tegi Transpordiamet enne projekti tellimist lõpliku valiku. Trassi valiku määras perspektiivse Paia ristmiku lahendus. Paia ristmiku asukohas olid kaalumisel ida- ja läänepoolne õgvendus. Läänepoolse õgvenduse kasuks otsustati põhjustel, et see võimaldab suures ulatuses ära kasutada olemasolevat liikluskeskkonda ning tagab Paia ristmiku piirkonda rajatud ettevõtetele (sh vähemalt üks suunatud läbiva liikluse teenindamiseks) parema juurdepääsu.</li> <li>2. Maavajadust ei ole tänaseks projektiga veel määratud, mistõttu ei saa anda täpsemat infot selle kohta kui suures osas maad Teile kuuluvast kinnistust võõrandada soovime. Üldjuhul kompenseeritakse võõrandatav maatükk rahas, asendusmaa pakkumine on alternatiiv ning võimalik üksnes juhul, kui riigil on läheduses sobilik maatükk olemas.</li> <li>3. Trassi asukoht on määratud teemaplaneeringuga „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0“ ning seda ei ole kavas Teile kuuluvate kinnistute suhtes muuta.</li> <li>4. Kavandatavalt 2+2 ristlõikega põhimaanteelt otsejuurdepääse erakinnistutele olema ei saa. Kõik juurdepääsud tuleb lahendada liiklussõlmedega ühendatud kogujateede ja kohalikku liiklust teenindavate teede abil. Raukase kinnistule juurdepääs lahendatakse kohalikult Imavere teelt (tee nr 2340024) ning seda ulatuses, mis võimaldab ligipääsu tänasele õuealale.</li> <li>5. Ehitustööde teostamisest ning projekti realiseerimise järjekorrast on täna veel vara rääkida.</li> <li>6. Seda, millal peaksite rentnikku tööde teostamisest teavitama, on keeruline öelda. Hetkel kehtivas teehoiukavas on Adavere möödasõidu indikatiivseteks ehitusaastateks määratud 2026-2029 ning Põltsamaa möödasõidu 2026-2028 ning hetkel tuleks sellest infost lähtuda. Küll aga aeg-ajalt teehoiukava uuendatakse, mistõttu võivad ehitusaastad muutuda.</li> <li>7. Vaatamata sellele, et praeguseks ei ole mürauuringut veel koostatud, millest selgub täpne vajadus müraleevendusmeetmete rajamiseks, võib kogemuslikult öelda, et Raukase kinnistuga külgnevale alale riigitee äärde mürasein rajatakse, sest Teile majapidamine on juba täna väga lähedal suure liiklussagedusega riigiteele. Müraseina parameetrid selguvad projekti koostamise käigus. Samuti selgub projekti koostamisel likvideeritava haljastuse ulatus. Arvestades, kui lähedal puud teele kasvavad ning müraseina rajamiseks vajamineva maa ulatust, on siiski tõenäoline, et haljastuse säilitamine ei ole võimalik.</li> <li>8. Projektiga samaaegselt viiakse läbi keskkonnamõju hindamine, mille käigus hinnatakse muuhulgas kavandatava tegevuse mõju puurkaevude veetasemele. Maa-ameti kitsenduste kaardirakendusest ei nähtu, et Teile kuuluvatel kinnistutel puurkaev asuks, mistõttu oleme tänulikud, kui</li> </ol>
---	---	---	--

			<p>tähistate puurkaevu asukoha mõnel kaardirakenduse väljavõttel või eskiisil ning edastate info e-posti aadressile <a href="mailto:anni.luht@transpordiamet.ee">anni.luht@transpordiamet.ee</a>.</p> <p><b>Otsus:</b> Punktis 4 esitatud küsimuse osas on pädev asutus Järva Vallavalitsus. Otsus on Järva Vallavalitsuse korralduse lisas 2.</p>
3	<p>Lillearu 61606:002:0121; 61606:002:0110 Kaasiku 61606:002:0900 Üti 61606:002:0290 Lao 61606:002:0129 Rehe 61606:002:0242 Kaliküla kuivati 61606:002:0055 Paju 61601:001:0458 Kroodo 61601:001:0510 Jõeluha 61601:002:2430 Männiku 61606:002:0209 Jalaka 61606:002:1340 Raja talu 61606:001:0063</p>	<p>Pöördume Teie poole murega seoses uue Tallinn-Tartu 2+2 riigimaantee ehitamisega. Kaliküla küla 128,1 kuni 131 kilomeetritel pole Teie pakutava eskiislahendusega nõus. Kui ülejäänud 2+1 maantee liiklusskeem ei muutu, siis miks peab meil muutuma. Pole nende aastate jooksul keegi trassile ette sõitnud, eriti arvestades, et Tartu suunal on kaks sõidurada, miks siis hiljem peaks seda juhtuma. Hetkel oleva eskiisi järgi hakkab Kaliküla küla läbima suur hulk autosid Annikvere kogu tee kaudu, mis muudab külakeskkonna kohalike elanike jaoks ohtlikuks, mürarikkaks ning ka külas elavatel lastel on palju ohtlikum liikumine bussi peale Kaliküla risti. Üheskoos kõikide kinnistu omanikega arutasime antud eskiislahenduse läbi, mis meie küla puudutab ja teeme Teile järgmised ettepanekud.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Liita Annikvere külast tulev vana Tartu mnt olemasoleva 2+1 või 2+2 maanteega läbi aeglustus-ja kiirendusraja ehitamise, nagu on Tallinnast Tartu poole olevatel 2+2 maanteedel.</li> <li>2. Võimaldada Lillearu talu kinnistult väljapaas olemasolevale 2+1 maanteele, nagu on praegu või siis juurdepääs Kaasiku ja Üti talu teele, mis viib Kaliküla külla sisse. Selleks sobib hetkel ehitatav kergliiklustee kohendamine, kuna liikluskoormus sellel lõigul oleks 2-3 autot päevas.</li> <li>3. Kaasiku talu tee juurdepääsu 2+1 trassile ei tohiks sulgeda, sest kui juhtub liikluskõnnetus, mis paneb liikluse Tallinn-Tartu trassil Tartu suunal mitmeks tunniks seisma, (Meenutame 14. märts 2020, kui ümber paiskunud Coop'i auto blokeeris mõlemad sõiduread 7 tunniks) siis oli Kaasiku talu tee päästerõngaks, mille kaudu kogu liiklus läbi Kaliküla küla suunati.</li> <li>4. Riigistada olemasolev Kaasiku ja Üti talu tee Kaliküla küllasse ja teha see korda ning viia asfaldkatte alla, mitte ehitada üle põldude uus tee, samadele taludele liikumiseks Kaliküla risti.</li> <li>5. Kuna uue 2+2 riigimaantee ehitamisega tõuseb Kalikülas asuva Lustivere risti liikluskasutus, siis oleks ettepanek lisada olemasolevale Tallinn-Tartu maanteele Lustivere teele mahapööramiseks aeglustusrada, et mitte ülejäänud liiklusvoogu manöövri sooritamisel takistada. Ka liitumiseks liiklusvooga oleks mõistlik kiirendusrada. Sellega tõuseks oluliselt liiklusturvalisus antud risti.</li> <li>6. Kaliküla bussipeatus peab olema teisel pool risti, sest lapsed peavad saama liikuda Kaliküla ristikust Lustiverre kooli. Nõmmele planeeritav uued bussipeatused ei ole vajalikud, kui kogujateed ei tule ning kui olemasolevad bussipeatused säilivad.</li> <li>7. Võimaldada Männi ja Männiku taludel pääs olemasolevale Sinkamäe teele, mis viib Lustivere teele. Ka nendele taludele sobiks hetkel ehitatav kergliiklustee kohendamine, sest liikluskoormus on 2-3 autot päevas.</li> <li>8. Riigistada ära ja viia asfaldkatte alla Sinkamäe tee, mitte rajada uut teed üle põldude Männi ja Männiku taludele jõudmiseks Lustivere teele.</li> </ol> <p>Väljavõtte ettepanekutele lisatud skeemist:</p>	<p><b>Põhjendus:</b> Transpordiamet esindajad kohtusid Kaliküla elanike esindajatega 22.10.21 Lustivere kultuurimajas ning esitame selgitused kavandatava lahenduse kohta ka järgnevalt.</p> <p>Selgitame, et perspektiivis on kavas olemasolev 2+1 ristlõikega maantee ehitada Tartu suunal ümber 2+2 ristlõikega maanteeks vastavalt kehtivale teemaplaneeringule „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0“. Projekteeritav kogujateede lahendus Annikvere ja Kaliküla külade territooriumil järgib teemaplaneeringu lahendust, sealhulgas põhimõtet, et Annikvere küla suunalt tulev liiklus suunatakse Kaliküla tee risti või alternatiivselt on võimalik põhimaanteele jõuda läbi Puhu liiklussõlme ning üldiselt kokkuvõttes on projektiga kavas luua terviklahendus, mis arvestab, et tulevikus on 2+1 ristlõikega maantee ümber ehitatud 2+2 ristlõikega maanteeks, see tähendab, et senised otsejuurdepääsud riigiteele tuleb likvideerida (sh kirjas viidatud Kaasiku ja Lillearu kinnistute juurdepääsud riigiteele) ning juurdepääsud lahendada kogujateede abil. Projekteeritud kogujateede lahendus järgib teemaplaneeringu lahendust. Selgitame, et põhimaanteest lõuna suunas jääv kogujatee on tulevikus sisuliselt riigitee 14174 pikenduseks, mis võimaldab liikumist nii Annikvere küla suunal kui ka vastupidi Tartu suunal. Seega Teiepoolne ettepanek liita Annikvere küla suunast tulev tee olemasoleva 2+1 või tulevikus 2+2 maanteega ei ole liikluskorralduslikult vajalik ega majanduslikult põhjendatud.</p> <p>Lisaks eeltoodud selgitustele põhimaanteest lõuna suunas jääva kogujatee (riigitee 14174 pikendus) vajalikkuse kohta on taoline kogujatee lahendus vajalik ka busside liikumiseks, sest tänase Annikvere ristmiku likvideerimisel tuleb nendele liikumine tagada Kaliküla ristmiku kaudu. Hetkel liigub läbi Annikvere ristmiku neli erinevat bussiliini. Kaalusime ka kogujatee projekteerimist skeemil tähistatud asukohta, kuid arvestades kitsaid olusid hoonete vahel ning tee geomeetriat, leidsime, et selle tee kasutuselevõtmine avalikult kasutatava teena, ei ole põhjendatud. Projekteeritaval kogujateel tuleb muuhulgas tagada liikumisvõimalused kohalikele elanikele, ühistranspordile ning põllumajandustehnikale.</p> <p>Viitate vajadusele Kaliküla ristmik ümber ehitada. Selgitame, et Transpordiamet peab esitatud ettepanekut põhjendatuks, kuid käesoleva projekti mahtudesse selle ristmiku ümberehitamist ei ole võimalik liita, mistõttu lahendatakse see eraldiseisva projektina. 22.10.21 toimunud kohtumisel leiti, et tõenäoliselt tellitakse Kaliküla ristmikule kaks eraldiseisvat lahendust, samatasandilise ja eritasandilise ristmiku projekteerimiseks. Lahenduse valik ja elluviimine sõltub rahastuse olemasolust.</p> <p>Annate teada, et Kaliküla bussipeatus peab olema teisel pool risti, sest lapsed peavad saama liikuda Kaliküla ristikust Lustiverre kooli. Nõmmele planeeritavad uued bussipeatused ei ole vajalikud kui kogujateed ei tule ning</p>

			<p>kui olemasolevad bussipeatused säilivad. Selgitame, et bussipeatuste asukohtade kaardistamisse on kaasatud piirkondlike ühistranspordikeskuste esindajad. Käesoleva projektiga ei ole kavas muuta Kaliküla bussipeatuste lahendust. Nõmme bussipeatuste dubleerimine kogujatee äärde on vajalik tulenevalt asjaolust, et projektiga Annikvere ristmik suletakse.</p> <p>Transpordiamet on kaalunud Teie ettepanekut korrastada ja määrata avalikuks kasutamiseks olemasolev Sinkamäe tee selle asemel, et rajada uus kogujatee algusega riigiteelt 14173. Selgitame, et eskiisis esitatud kogujatee järgib teemaplaneeringu lahendust võimaldades juurdepääsu piirkonna põllumassiividele ning majapidamistele. Selgitame järgnevalt asjaolusid, miks Transpordiamet on otsustanud uue kogujatee rajamise kasuks. Uus kogujatee võimaldab juurdepääsu põhimaantee äärsetele kinnisasjadele, millele tulevikus näiteks omaniku vahetuse korral juurdepääs komplitseerituks muutub. Olemasolev Sinkamäe tee läbib erakinnistuid ning mõned majapidamised asuvad vahetult tee ääres, mille omanikud ei pruugi olla nõus, et tänasega võrreldes teel liiklussagedus tõuseb. Tegemist on valdavas enamuses erateega. Arvestades olemasoleva Sinkamäe tee seisukorda, leidsime, et selle korrastamine tähendaks sisuliselt uue tee ehitamist, mille ehitusmaksumus kujuneks mõnevõrra kõrgemaks kui riigitee 14173 ja Sinkamäe tee vahelise kogujatee lõigu rajamine. Transpordiamet kohtus 09.09.2021 piirkondlike põllumeestega eesmärgiga kaardistada nende liikumisteede ning muuhulgas arutasime liikumisvõimaluste üle kogujatee ja Sinkamäe tee piirkonnas. Arvestades, et Sinkamäe teed kasutades muutuks nende igapäevane liikumisteed pikemaks, oli nende eelistus uue kogujatee projekteerimine vastavalt eskiisile.</p> <p>Transpordiamet peab otsuste tegemisel lähtuma erinevate huvigruppide vajadustest, lahendused peavad olema ohutud ning majanduslikult otstarbekad.</p> <p><b>Otsus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Näha projektiga ette Annikvere ristmiku sulgemine.</li><li>2. Kavandada Lillearu ja Kaasiku kinnistute mahasõitude sulgemine ning lahendada nende liikumine riigiteele 2 Annikvere ristmiku ja Kaliküla ristmiku vahelisele lõigule projekteeritavalt kogujateelt.</li><li>3. Tellida projekt Kaliküla ristmiku korrastamiseks. Ristmiku korrastamist ei lahendata koostatavas projektis.</li><li>4. Kaasiku ja Üti kinnistuid läbivat teed (skeemil tähistatud rohelisega) projekti koosseisus mitte korrastada ning avalikku kasutusse määrata.</li><li>5. Kaliküla bussipeatuste (riigitee 2 km 129,972 ja km 130,116) lahendust käesoleva projekti koosseisus mitte muuta.</li><li>6. Võimaldada Männiku ja Männi kinnistute juurdepääs projekteeritava kogujatee abil Sinkamäe teele.</li><li>7. Käesoleva projekti koosseisus Sinkamäe teed mitte korrastada ja avalikku kasutusse määrata.</li></ol>
4	Rehe 61602:002:0510	<p><u>17.08.21 e-kiri:</u> Kas on võimalik, et maja küljel olev praegune vana maantee jääks alles, sest sealt kaudu on mul ligipääs küüni ustele. Praeguste jooniste järgi see tee ei jää.</p>	<p><b>Põhjendus:</b> 17.08.2021 pöördumisele vastatud 18.08.2021 e-kirja teel.</p>

		<p><u>23.08.21 e-kiri:</u> Üks ettepanek on veel nimelt Lassi vihmuti tee asfalteerimine siis saaksid:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kolgajaani ja Võhma poolt tulevad sõidukid üle 3 km lühema tee.</li> <li>2. Põltsamaa linn vähem sõidukeid mis teeb tuhandete linnakodanikele puhtamat ja turvalisemat keskkonda.</li> </ol> <p><u>02.09.21 e-kiri:</u> Kolgajaani ja Võhma poolt tulevad autod läbivad Põltsamaa linna siis uue kavandava maanteele oleks mõistlikum:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rajada Võisiku ristist uus tee mis viiks Mõhkülla rajatavasse liiklussõlme või.</li> <li>2. Asfalteerida Lassi vihmuti tee mille tulemusel väheneks Võhma ja Kolgajaani poolt tulevate autode, kes tahavad Tallinna või Tartu poole minna, 3kilomeetri võrra. Samuti väheneb Põltsamaa linna läbivate autode hulk, mis muudab linna puhtamaks ja turvalisemaks.</li> </ol>	<p>Projekti koosseisus on Lassi vihmutuse tee abil kavas riigitee 14166 Mõhküla–Eistvere ühendada Mõhküla liiklussõlme. Ühendava teelõigu katendi tüüp selgub projekti koostamisel. Täiendavate teelõikude projekteerimine ning Lassi vihmutuse teele kogu pikkuses asfaltkatte rajamine ei ole projekti eesmärkide saavutamiseks vajalik ning pole seeläbi põhjendatud.</p> <p><b><u>Otsus:</u></b> 1. Säilitada projektiga võimalus lahendada olemasolevalt riigiteelt nr 38 juurdepääs Rehe kinnistul asuva küüni juurde. 2. Projekti koosseisus korrastada kohalik Lassi vihmutuse tee (tee nr 6160013) ulatuses, mis ühendab riigitee 14166 Mõhküla liiklussõlmega.</p>
5	Lepiku 23401:004:0290 Vahessaare 23401:004:0320 Kangro 23401:004:0300 Käänu 23401:004:0612	<p>Palun tagada vee liikumine Imavere-Kiigevere riste lähedale praegusele maanteele (tulevikus kogujateele) planeeritud ringristmiku alla jäävas kraavis, mis on eesvooluks minule kuuluvate Lepiku 23401:004:0290 ja Vahessaare 23401:004:0320 kinnistute kraavitusele; - kas ja kuidas saab lahendatud Kiigevere küla elanike liikumine Tartu suunas ja Tartu suunast, Imavere- Kiigevere riste seda võimalust ei anna? Tallinna suund on lahendatud, Tartu suund mitte. Esmases planeeringus oli ka Tartu suund lahendatud.</p>	<p><b><u>Põhjendus:</u></b> Selgitav vastuskiri liikumisteedkondade kohta on edastatud 18.08.2021 e-kirja teel.</p> <p><b><u>Otsus:</u></b> Projekti koostamisel arvestada, et lahendus ei halvendaks Lepiku ja Vahessaare kinnistutelt vete ärajuhtimist.</p>
6	Pihlaku 61605:001:1540	<p>Kinnistu 61605:001:1540, Pihlaku Mällikvere küla Põltsamaa vald jääb planeeritava tee ja olemasoleva maantee vahelisele alale. Kinnistul on oma elektrialajaam ja kaev joogivee tarbimiseks. Tee projekteerimise käigus tuleb arvesse võtta Pihlaku kinnistu kasutamise võimaluse jätkuvust ega halvendada selle kinnistu olukorda nii elamu kui ettevõtluse seisukohast.</p> <p>Kinnistul asub (hetkel mittetöötav) remonditöökoda. Kinnistule on alustatud detailplaneering 2004.aastal, mille lõpetamist ei ole toimunud sama tee projekteerimisest tingitud ebaselguse tõttu. Transpordiamet ei ole seni leidnud võimalust rehvitööde ettevõttele sobiva riigiteelt maha – ja pealesõidutee ehitamiseks.</p> <p>Loodetavasti saab peale uue tee projekteerimist võimalikuks olemasolevat teel ettevõtluseks sobiva mahasõidu lahendus ning ettevõtlust on võimalik jätkata.</p>	<p><b><u>Põhjendus:</u></b> Selgitame, et projektiga ei ole kavandatud tegevusi Pihlaku kinnistule ning ei muudeta senist maakasutust.</p> <p>Pöördumises annate teada, et Transpordiamet ei ole seni leidnud lahendust rehvitööde ettevõttele sobiva juurdepääsu ehitamiseks. Pihlaku kinnistu olemasolev juurdepääs asub riigitee 2 km 123,216. Teie kirjast ei selgu üheselt, kuid ilmselt olete soovinud riigiteele 2 täiendavat mahasõitu rajada. Kuna tegemist on riigi põhimaanteeaga, kus liiklussagedused on suured ning ristumiskohtade rajamine rangelt reguleeritud, siis ühele kinnistule mitme juurdepääsu lubamine ei ole põhjendatud. Tulevikus, kui möödasõidud on rajatud ning olemasolevale põhimaanteele jääb kogujatee funktsioon, siis on võimalik Transpordiameti varasem seisukoht üle vaadata, kuid ka siis tuleb arvestada liiklusohutuse tagamise põhimõtetega ning täiendava mahasõidu rajamine peab olema põhjendatud, sest iga uus ristumiskoht on võimalik liiklusohutlik koht.</p>
7	Tiku 61601:001:0401 Meistri 61605:001:2360	<p>Sooviks teada, kui kõrgena on planeeritud Adavere-Põltsamaa lõigu projektlahendusel Meistri kinnistule otse juurdepääsu tee muldkeha (tammi) kõrgus?</p> <p>Juhul kui ei realiseeru Meistri kinnistule otse juurdepääsu tee variant, siis soovime, et tagataks Meistri kinnistule juurdepääs ka praegu kasutusel oleva tee kaudu (skeemil kollane joon).</p>	<p><b><u>Põhjendus:</u></b> Põhjendused, miks ei ole võimalik Meistri kinnistule rambilt otsejuurdepääsu võimaldada, on kinnistu omanikule edastatud 04.08.2021 e-kirja teel. Soovite teada ka rambi kõrgust. Infoks, et ramp projekteeritakse ligikaudu 4 m kõrgusesse muldesse.</p> <p>Annate teada, et juhul, kui ei ole võimalik Puhu liiklussõlme rambilt Meistri kinnistule otsejuurdepääsu tagada, siis soovite, et tagatakse juurdepääs praeguse kasutusel oleva tee kaudu (skeemil tähistatud kollase joonega). Selgitame, et eskiisi koostamisel ei tuvastatud, et kollase joonega tähistatud teed kasutatakse, sest sellele on teatavas lõigus ladustatud materjali. Vastavalt Teie ettepanekule oleme projekti koostamisel valmis kaaluma skeemil tähistatud tee korrastamist. Lõplik lahendus selgub projektis, kui kõik lahendust mõjutavad asjaolud on väljaselgitatud. Juurdepääsu lahendust võib muuhulgas mõjutada, kui kaugemale hoonest jääb rambi muldkeha alumine serv</p>




			<p>ning seega, kas hoone ja muldkeha vahele jääb piisav ruum manööverdamiseks.</p> <p><b>Otsus:</b> Punktis 1 esitatud ettepaneku osas on pädev asutus Põltsamaa Vallavalitsus. Otsus on Põltsamaa Vallavalitsuse korralduse lisas 2.</p>
8	Kibremäe 61601:001:0482	<p>1. Palume oma kinnistu piiriga paiknevat müratõket põhimaantee äärde. Kinnistu katastri tunnusega 61601:001:0482, uus põhimaantee asub majast 265m. kaugusel.</p> <p>2. Lassi-Vihmutuse tee 6160013 peab kindlasti jääma asfaldi või must kate.</p> <p>3. Lassi-Vihmutuse tee 6160013 võiks olla liikluspiiranguga 50 km/h – kuna mitu talu kõrvuti ja hoovides väiksed lapsed.</p> <p>Kolisime pea 100 aastasesse tallu 5 aastat tagasi ja selle ajaga oleme seda korralikult taastanud. Soovisime linnakärast vaikust ja rahu (enne oli maja linnas). Täna Tallinna – Tartu liiklus on praegugi selgelt kuuldav, kuid oleme harjunud, nüüd tuleb aga maantee meile nii lähedale (majast u. 265m kaugusele), et isegi öötundidel on müra palju suurem, kui linnas oli.</p>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <p>1. Müraleevendusmeetmete paigaldamise vajadus selgub projekti koosseisus läbi viidavast mürauuringust. Täna pole mürauuringut veel tehtud. Müraseinte rajamise vajadus nähakse ette asukohtadesse, kus müra piirväärtused on ületatud. Müra piirväärtused on reguleeritud keskkonnaministri 16.12.2016 määruses nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“.</p> <p>2. Kohaliku Lassi-Vihmutuse tee katend ning kiirusrežiim selguvad projekti koostamise käigus.</p> <p><b>Otsus:</b></p> <p>1. Projekti koostamisel selgitada välja, kas Kibremäe kinnistule on müraleevendusmeetme kavandamine põhjendatud.</p> <p>2. Projekti koostamisel kaaluda Lassi-Vihmutuse teele tolmuva kate rajamist ning 50 km/h kiiruspiirangu kehtestamist.</p>
9	Männiku 61606:002:0209	<p>Küsimused puudutavad Männiku kinnistut 61606:002:0209 läbivat kogumisteed.</p> <p>1. Kas on plaanis ehitada müratõkkesein? 2017 aastal kui antud kinnistuga piirnev lõik Tallinn-Tartu maanteest ehitati kolmerealiseks sai müra teemal suheldud Maanteeametiga. Maanteeametist tuli vastus, et neil müra mõõtmine simuleeritud arvutis ja antud kinnistul kõik normide piires. Päril elus see paraku nii ei ole ja hoone teepoolse küljele müra tugevalt üle normide.</p> <p>2. Kui suure osa Männiku kinnistust võtab enda alla projekteeritud kogumistee ja kas peale kogumistee ehitust on võimalik antud kinnistasja enam otstarbekalt kasutada?</p>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <p>1. Müraleevendusmeetmete paigaldamise vajadus selgub projekti koosseisus läbi viidavast mürauuringust. Täna pole mürauuringut veel tehtud. Müraseinte rajamise vajadus nähakse ette asukohtadesse, kus müra piirväärtused on ületatud. Müra piirväärtused on reguleeritud keskkonnaministri 16.12.2016 määruses nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“.</p> <p>2. Praeguseks ei ole täpne maavajadus veel määratud, aga kogujate asukoht on suures plaanis paigas ning see on tuvastatav eskiisilt. Kinnistut on tulevikus kindlasti võimalik kasutada. Muutub üksnes selle suurus ning juurdepääsu põhimõte.</p>

10	Lilleoru 61601:002:0800	<p>1. Kas projekteerimisprotsessis on arvestatud müratõkke paigaldamise vajadusega Adavere möödasõidul Viruvere tee ristest suunaga Põltsamaa poole? Eeltoodu puudutab vähemalt üheksat kinnistut, mis jäävad planeeritavast teest umbes 400 meetri kaugusele ja vahetult järgnevat Adavere asulat. Praegu käigusoleva Tallinn-Tartu maantee müra kostub sõltuvalt ilmastikuoludest vähemalt 1 kilomeetri kaugusele, seda ka hoonetesse ja suletud akende korral.</p> <p>2. Teadaolevalt on riigimaanteede teekaitsevöönd 50 meetrit, mida mõõdetakse äärmise sõiduraja teljest kummalegi poole teed. Sinna sisse kuulub ka teemaa, mille riik ära ostab ja mis on reeglina umbes 1/3 teekaitsevööndist. Kui laiaks on planeeritud teemaa Adavere möödasõidul?</p> <p>3. Kuidas on planeeritud liiklus Adavere asulast Viruvere tee ristesse rajatavatesse bussipeatustesse? Kohalik Tõrvandi tee selleks kindlasti ei sobi, sest see on rajatud eesmärgiga pääseda tee ääres olevatele kinnistutele ja ei ole mõeldud transiitteena kasutamiseks. Tee laius on 3,5 meetrit, vahetult tee ääres on elektriõhuliinid ja elamud. Lisaks on Vaarika ja Pihlaka kinnistute vahel täisnurkne kurv, kust tänasel päeval reaalselt mahub läbi sõitma ainult A ja B kategooria sõidukitega. Mainitud põhjustel selle tee kasutamine ja/või ümberehitamine autoliikluse suurendamiseks ilma kohalike elanike elukvaliteeti halvendamata on välistatud ja ei ole ka majanduslikult mõttekas. Ettepanek on, et Adaverest väljuv Metsa tänav ja Tõrvandi tee oleksid kasutatavad tee ääres olevatele kinnistutele pääsemiseks ja vajadusel kergliiklustena. Läbiv autoliiklus tuleks suunata Viruvere tee ristest Adavere asulasse Kensi tee kaudu.</p>	<p><b><u>Põhjendus:</u></b></p> <p>1. Müraleevendusmeetmete paigaldamise vajadus selgub projekti koosseisus läbi viidavast mürauuringust. Täna pole mürauuringut veel tehtud. Müraseinte rajamise vajadus nähakse ette asukohtadesse, kus müra piirväärtused on ületatud. Müra piirväärtused on reguleeritud keskkonnaministri 16.12.2016 määruses nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“.</p> <p>2. Teemaa vajadus määratakse projekti lõppjärgus ning sõltub asukohast. Näiteks, kas põhimaanteea külgnevale alale on vajalik kogujatee rajamine või mitte. Seega hetkel on konkreetsetest väärtustest vara rääkida. Kõikide kinnisasjade osas, millest selgub äralõike vajadus, koostatakse krundijaotuskavad ning kinnistu omanikega võetakse eraldiseisvalt ühendust.</p> <p>3. Teie ettepanek Adavere alevikust Viruvere tee ristesse kavandatavasse bussipeatusesse liikumiseks ühtib Transpordiameti ja Põltsamaa Vallavalitsuse nägemusega. Jalakäijate liiklus lahendatakse kohalike Metsa ja Tõrvandi tee kaudu ning sõidukite liiklus Kensi tee kaudu. Käesoleva projekti koosseisust eraldiseisvalt kaalutakse tulevikus eraldiseisva projekti koostamist Metsa tee ja Tõrvandi tee äärde kergliiklustee rajamiseks või jagatud liiklusega teeks muutmist.</p>
11	Nurga 61601:002:1880	<p>Algatatud projekteerimistingimuste menetlus riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru– Luhamaa (E263) km 108,1-128,1 Adavere ja Põltsamaa möödasõidu ehitusprojekti koostamiseks puudutab minule kuuluvat Nurga (61601:002:1880) kinnistut.</p> <p>Nimetatud riigitee trassi asukoha täpsustamiseks ja teemaa vajaduse määramiseks teen ettepaneku nihutada teetrassi natukene põhja- kirde suunas, et Nurga kinnistu ei jääks trassi alla. Sel moel uuenenud trassikoridor ei kahjustaks mingilgi moel naaberkinnistute omanike huve.</p>	<p><b><u>Põhjendus:</u></b></p> <p>Selgitame, et trassi asukoht on määratud teemaplaneeringus „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0“, mis on kehtiv alates 2012. aastast. Projekteerimisel arvestatakse kiirusrežiimiga 120 km/h, mis tähendab, et plaanilahendus peab olema väga sujuv ilma järskude kurvideta. Plaanilahenduse muutmisega ühe kinnistu omaniku huvidest lähtuvalt ei ole võimalik, sest sellega muutub koheselt tee asukoht pikemas ulatuses.</p> <p><b><u>Otsus:</u></b></p> <p>1. Trassi asukohta Nurga kinnistu piirkonnas mitte muuta.</p>
12	Vahtra 23401:004:0007	<p>Riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru– Luhamaa (E263) km 108,1-128,1 Adavere ja Põltsamaa möödasõidu eelprojekt puudutab minule kuuluvat Vahtra (23401:004:0007) kinnistut. Seetõttu teen ettepaneku nihutada maanteetrassi kirde- ja idasuunas, et Vahtra kinnistu jääks trassist kõrvale. Trassi nihutamisega ei suureneks oluliselt selle kaetus naaberkinnistute Pendi (23401:004:0025) ja Käänu (23401:004:0611) suhtes. Uus trass lõikab Pendi ja Käänu katastriüksust peaaegu keskelt.</p>	<p><b><u>Põhjendus:</u></b></p> <p>Selgitame, et trassi asukoht on määratud teemaplaneeringus „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0“, mis on kehtiv alates 2012. aastast. Projekteerimisel arvestatakse kiirusrežiimiga 120 km/h, mis tähendab, et plaanilahendus peab olema väga sujuv ilma järskude kurvideta. Plaanilahenduse muutmisega ühe kinnistu omaniku huvidest lähtuvalt ei ole võimalik, sest sellega muutub koheselt tee asukoht pikemas ulatuses.</p> <p><b><u>Otsus:</u></b></p> <p>1. Trassi asukohta Vahtra kinnistu piirkonnas mitte muuta.</p>
13	Karli 61605:001:1220	<p>Osalesin 02.09.2021 Põltsamaal toimunud riigitee möödasõidu eskiislahenduse tutvustusel. Seoses sellega tekkisid mul mõned küsimused ja ettepanekud.</p> <p>1. Millisel viisil kompenseeritakse maad, mis jääb antud riigitee ehituse alla?</p> <p>1.1. Kas maa kompensatsioon on rahaline?</p> <p>1.2. Kas on võimalus saada asendusmaad omaniku katastriüksust (61605:001:1220) läbiva riigitee ehitusalasse jääva maa suurusel alas.</p> <p><u>Ettepanek 1.</u></p>	<p><b><u>Põhjendus:</u></b></p> <p>Soovite infot, kas võõrandatava maa eest makstakse kompensatsiooni rahas või on võimalik saada asendusmaad. Selgitame, et eelistatud on rahaline hüvitamine, asendusmaa saamine on pigem alternatiiv ning võimalik vaid juhul, kui riigil on läheduses sobivat maatükki pakkuda. Täpsed kokkulepped selguvad siis, kui maavajadus on teada ning alustatakse maade võõrandamise protsessiga.</p>



	<p>Riigiteel 2 Tallinn..... Luhamaa Põltsamaa möödasõidu Puhu Risti liiklussõlme lahendus. Uue 2+2 tee äärde planeeritavad ühissõidukite peatuskohad. Tallinna suunal asuv bussipeatus tuleks nihutada samale kohale(teisele poole teed) Tartu suunale viiva bussipeatusega. Lisada teevaru bussipeatuse juurde (analoogne Tartu suunal liikumisega). 2+2 tee alt tuleks rajada kergliiklustunnel, läbi mille saavad inimesed liikuda Tallinna suunalisele bussipeatusse.</p> <p>Kergliikluse tunnel on vajalik ka kergliikluse suunamiseks Kalana suunale. Bussipeatuste üksteise lähedikkude toomise eesmärk on see, et inimesel oleks mugavam liigelda bussile ja sealt tagasi(Näieks: Tallinnasse minekuks inimene sõidab oma autoga parklasse, mis asub Tartu suuna peatuse juures ja jätab oma auto sinna. Läbib jalgsi tunneli, mis on kõige lähem(ka ohutum) tee Tallinna suunalise peatuse juurde. Tallinnast naastes inimene väljub Tartu suuna peatuses ja saab kohe istuda parklas olevasse autosse ja jätkata oma teed).</p> <p>Rajatavad bussipeatused asuvad kiiresti areneva ja laieneva ettevõtte Palmako lähedal(juures). Bussipeatuste lähedus ettevõttele võimaldaks ka Palmako töötajatel mugavamalt tööle ja koju käia. Ettepanekule 1 on ka lisatud manuses olev eskiis.</p> 	<p>Teete ettepaneku Puhu liiklussõlmes Tartu–Tallinn suunalise bussipeatuse lahenduse muutmiseks ning Tallinn–Tartu ja Tartu–Tallinn suunaliste bussipeatuste vahel liikumiseks põhimaantee alla kergliiklusteetunneli projekteerimiseks. Teie lahenduseettepanek eeldaks Puhu liiklussõlme lahendamist kolmes tasandis. Selgitame, et Põltsamaa möödasõit läbib Pandivere nitraaditundlikku ala, mistõttu on vältitud süvendisse minemist ning Puhu liiklussõlm jääb kaitsmata põhjaveega alale, mis seab omad tingimused sademeveete ärajuhtimisele. Kuna projektiga on vältitud süvendisse minemist, siis Teie poolt pakutud lahendus tõstaks sõlmes kogu lahendust oluliselt kõrgemale ning hakkaks mõjutama riste pikikallet, sest ruumipuuduse tõttu ei ole võimalik ringristmikke viaduktist kaugemale projekteerida. Mõistliku pikikalde tagamine on aga antud kohas väga oluline, sest lisaks sõiduautodele on riigitee 38 Jõgeva–Põltsamaa näol tegemist eriveoste marsruudiga ning piirkondlike põllumajandusettevõtete liikumisteedkonnaks.</p> <p>Lahendus peab olema ka majanduslikus mõttes optimaalne. Teie lahendus muudab sõlme oluliselt kallimaks, sest eeldab pikema viadukti ning täiendava kergliiklusteetunneli rajamist. Praegune lahendus võimaldab sõlmes bussidele kiire ja sujuva liikumise (lahenduse on sobivaks hinnatud ka AS Lux Express Estonia esindaja), võimaldab inimestel mõlemas suunas enda sõiduk parklasse jätta ja teekonda jätkata ning jalgsitee pikkus pargi ja reisi parklate ning bussipeatuste vahel on mõistlik.</p> <p>Olete skeemil Tallinn–Tartu suunalise pargi ja reisi parkla joonistanud skeemile eskiislahendusega võrrelduna oluliselt suuremana. Selgitame, et Jõgeva mnt 33 kinnistul (katastritunnus 61701:004:0004) asub puurkaev PRK0008597, millest saavad vee olemasolevas Puhu risti asuvad ettevõtted. Tänapäevaks oleme välja selgitanud, et arvestades vee kogust, mida puurkaevust võetakse, on puurkaevu säilitamine olemasolevas asukohas võimalik ning parkla asukoht on määratud selliselt, et see jääks väljapoole puurkaevu hooldusala.</p> <p>Lisainfona võib välja tuua, et Põltsamaa Vallavalitsusel on Põltsamaal kavas arendada rattaringlust ning soovivad nii Tallinn–Tartu kui ka Tartu–Tallinn suunalisse pargi ja reisi parklasse elektrirataste parkla projekteerimist, et veelgi suurendada inimeste mugavust parklate vahel liikumiseks.</p> <p>Teete ettepaneku olemasolevast Annikvere tee ristmikust veidi Tallinna poole rajada tunnel või riste, et hõlbustada põllumajandusmasinate liikumist, lühendada teekonda Jõgeva poolsete majapidamiste juurde ning vähendada 2+1 lõigul liiklust, sest tunnelisse saaks suunata Lustiveresse suunduva liikluse. Leiate, et tunnel on vajalik ka selleks, et säilitada Tartu suunalt tulijatele mahapöörde võimalus Annikvere ja Umbusi suunda liikumiseks ning Põltsamaa linna sissesõiduks.</p> <p>Selgitame, et projekti koostamise aluseks on teemaplaneering „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0“, kus on muuhulgas määratud ristete ja sõlmede asukohad. Teie poolt pakutud asukohta ei ole tunneli ega riste rajamist teemaplaneeringuga ette nähtud. Kõnealuses piirkonnas on põhimaanteed võimalik ületada Puhu liiklussõlme ja Lustivere tee riste abil, mis on ühenduses olemasoleva ja projekteeritava teedevõrgustikuga. Infoks lisame, et Transpordiamet kohtus projekteerimistingimuste menetluse avaliku arutelu järel täiendavalt piirkondlike põllumeestega ning kaardistasime liikumisteedkonnad, sealhulgas</p>
--	---	---



		<p>Ettepanekule 2 on lisatud ka eskiis manuses.</p> 	<p>lõigud, kus võib esineda probleeme põllumajandusmasinatega liikumisel. Transpordiamet kaalus kohtumisel esitatud ettepanekuid ning on nõustunud projekteeritava lõigu lõpus (Tartu poolses otsas) täiendavate kogujateede projekteerimisega (vt põhimõttelist paiknemist projekteerimistingimuste lisa 2 toodud eskiisilt).</p> <p>Selgitame, et perspektiivis on Tartu suunalt tulles ning Annikvere ja Põltsamaa linna poole sõitmiseks võimalik kasutada Kaliküla tee ristmikku, sest riigiteed 14174 on kavas pikendada ning ühendada kohaliku Kaliküla teega (tee nr 6160041), mis omakorda liitub riigiteega 2. Tulevikus on tõenäoline, et Kaliküla ristmik ehitatakse eritasandiliseks. On paratamatu, et 2+2 sõidurajaga maantee arenduste korral senised juurdepääsude põhimõtted muutuvad ning mõnevõrra ka pikenevad, kuid praegune eritasandiliste ristumiste ja kogujateede lahendus loob piisavad võimalused piirkonnas liikumiseks ning Transpordiamet ei pea täiendava rajatise projekteerimist põhjendatuks.</p> <p>Leiate, et Annikverest Tartu suunale väljuv tee tuleks kiirendusrajaga liita olemasoleva 2+1 teega, sest paljud inimesed kasutavad Tartu suunale liikumiseks just seda väljasõitu ning selline lahendus lühendaks teekonda. Selgitame, et Annikvere tee ristmik on olemasolevas asukohas plaanis sulgeda ning pikendada riigiteed 14174 Kaliküla tee ristmikuni. Kokkuvõttes on teekonna pikkus sama ning Teie ettepanek ei ole majandusliku mõttes otstarbekas ega liikluskorralduslikult vajalik. Küll aga on Transpordiamet menetluse käigus esitatud seisukohtade alusel mõistnud Kaliküla ristmiku ümberehitamise vajadust kui sinna täiendavat liiklust suunatakse. Ristmiku ümberehitamiseks tellitakse eraldiseisev projekt.</p> <p><b>Otsus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Puhu liiklussõlme põhimõttelist lahendust mitte muuta.</li><li>2. Skeemil tähistatud asukohta Annikvere külas tunnelit või ristet mitte kavandada.</li><li>3. Annikvere ristmikule pealesõitu riigiteele 2 mitte projekteerida.</li></ol>
14	Laiapõllu 61801:001:0966 Laiatee 61801:001:0965	Kinnistu omanik soovib joonist ning esitab küsimuse kui palju maad läheb tee arendamiseks tarvis.	<p><b>Põhjendus:</b></p> <p>Selgitav vastus ning joonis edastatud 11.08.2021 e-kirja teel.</p>
15	Mäe 61605:001:0783	Ma ei leidnud kirjaga saadud plaanilt, et kavandatav maantee läbiks minule kuuluvaid katastriüksusi. Kas ma olen valesti aru saanud?	<p><b>Põhjendus:</b></p> <p>Selgitav vastus edastatud 11.08.2021 e-kirja teel.</p>
16	Küti 61605:001:0237	A&P Mets AS oleks huvitatud enda kinnistule mahasõidu projekteerimisest uue lahendusega. Hetkel kinnistule mahasõit puudub. Kas see oleks võimalik?	<p><b>Põhjendus:</b></p> <p>Selgitav vastus edastatud 16.11.21 e-kirja teel, milles andsime teada, et Küti kinnistule projekti koosseisus mahasõitu ei rajata, sest kinnistule puudub hetkel riigiteelt juurdepääs.</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
Aedniku	61606:002:0271
Aida	23401:004:0052
Aida	61605:001:2310
Aida	23401:004:0051
Alajaama	23401:001:0350
Alberti	61605:001:0277
Alberti-Risti	61605:001:1770
Allika	61601:002:0110
Altmäe	61606:002:0711
Ametimehe	61601:001:1131
Andrese	61605:002:0392
Antsupõllu	61605:001:0305
Aru	61605:001:0520
Aruküla	61601:001:0521
Bio	61601:001:1151
Biotiigi	61605:001:0064
Erma	61605:002:0016
Evardi	61605:001:0480
Gaasijaama	61605:001:0248
Haava	23401:004:0590
Hämariku	61605:002:0003
Härma	61605:002:0023
Härma	61605:002:0024
Imavere mõis	23401:004:0541
Imavere tee	23401:003:0099
Imavere tee	23401:003:0100
Indreku	61606:002:0780
Indrekumäe	61606:002:0117
Ivo	61605:001:0238
Jalaka	61601:001:0533
Jalaka	61605:001:1122
Jalaka	61605:001:1123
Jesse	61601:001:0686
Juudi	61605:001:1452
Juudi	61605:001:0247
Jõe	61601:002:0140
Jõe	61605:001:0235
Jõe	61601:002:0151
Jõe	61601:002:0152
Jõe	61602:002:0221
Erma	61605:002:0017
Kartulihoidla	61605:001:0124
Jõgeva mnt 23	61701:004:0022
Jõgeva mnt 23a	61701:004:0023
Jõgeva mnt 25	61701:004:0130
Jõgeva mnt 27	61701:004:1050

Jõgeva mnt 28	61701:002:0500
Jõgeva mnt 29	61701:004:0110
Jõgeva mnt 29a	61701:004:1090
Jõgeva mnt 29b	61701:004:1100
Jõgeva mnt 29c	61701:004:1110
Jõgeva mnt 29d	61701:001:0072
Jõgeva mnt 31	61701:004:1060
Jõgeva mnt 31a	61701:001:0073
Jõgeva mnt 33	61701:004:0004
Jänese	25501:001:1038
Jäätmejaama	61605:001:0143
Kaalumaja	61605:001:0045
Kaare	61605:001:0083
Kaasikmäe	61605:002:1090
Kadaka	23401:003:0211
Kadaka	61602:002:1280
Kadaka	61605:002:0700
Kasaka	61605:001:0270
Kase	61605:001:0123
Kase	23401:003:0550
Kassi	61601:001:0504
Kastani	61605:001:0972
Katku	61601:002:0752
Katupõllu	61601:001:0326
Keldremäe	61601:002:0451
Keldremäe	61602:002:0430
Kelleri	61605:001:0276
Keskküla	23401:004:0057
Keskküla	23401:004:0057
Kesk-Lohu	61801:001:0251
Keskuse	61605:001:0241
Keskvälja	23401:003:0800
Keskõue	61605:001:0084
Kibremetsa	61601:001:0483
Kibrepõllu	61602:002:0872
Kiima	23401:004:0035
Kiima	23401:004:0036
Kiima	61605:001:1214
Kiima	23401:004:0035
Kiima	23401:004:0036
Kiima pumbamaja	23401:004:0063
Kingu	61601:001:0575
Kingu	61801:001:0248
Kingu	23401:003:0311
Kingu	23401:004:0392
Kinguvälja	61801:001:0249
Kivi	61605:001:1383
Koidula	23401:003:0076

Koka	61601:001:0002
Koka	61601:001:0059
Kolleri	61605:002:0532
Kooli	61605:001:1200
Kooliaia	61605:002:0710
Kooliõue	61605:002:0740
Koovita	23401:003:0900
Kopli	23401:004:0048
Kopli	23401:004:0230
Koplipõllu	61605:001:0301
Koplihahe	23401:004:0088
Koroli	61605:002:0492
Kraavi	61605:001:0234
Kraavi	61605:001:0117
Kruusaaugu	61605:001:1360
Kuigo	61605:001:0361
Kuigo	61605:001:0362
Kuivati	61605:001:2300
Kuke	61605:002:0601
Kuke	61605:002:0602
Kuppari	61605:002:0061
Kuppari	61605:002:0062
Kurre	61605:002:1343
Kuuse	23401:003:0631
Kuuse	61601:002:0490
Kuusiku	23401:004:0026
Kuusiku	23401:004:0027
Kuusiku	61605:001:2440
Kuusiku	23401:004:0058
Kökka	61601:001:0010
Kõrgemäe	25501:001:0311
Kõrgepõllu	25501:001:0312
Käänu	23401:004:0611
Kääri	61601:001:1000
Kösta	61605:002:1061
Laane	61602:002:0451
Laanemetsa	61601:001:0015
Laanemetsa	61602:002:0452
Lageda	61801:001:0024
Lassi	61602:002:1360
Laudpõllu	23401:001:0368
Lauri	23401:003:0056
Leisu	23401:003:0070
Lendre tee	23401:003:0120
Lepatriinu	61605:001:0116
Liivasaare	23401:003:0032
Lillaka	23401:004:0041
Lillaka	23401:004:0042

Lillaka	23401:004:0043
Lillearu	61606:002:0121
Lillearu	61606:002:0110
Lillemetsa	61601:001:0511
Linnamäe	61605:001:0742
Linnamäe	61605:001:0299
Lohu	23401:003:0540
Lohu	61801:001:0250
Lohu	23401:004:0120
Loigo	23401:003:0046
Loimu	61606:002:0221
Lombi	61601:002:1020
Luha	61603:001:0570
Lustivere tee 1	61605:001:0275
Lustivere tee 11	61605:001:0101
Lustivere tee 12	61605:001:0050
Lustivere tee 1a	61801:001:1001
Lustivere tee 2	61605:001:1270
Lustivere tee 3	61605:001:2290
Lustivere tee 4	61605:001:1260
Lustivere tee 5	61605:001:0104
Lustivere tee 5a	61801:001:1002
Lustivere tee 6	61605:001:1290
Lustivere tee 7	61605:001:0103
Lustivere tee 8	61601:001:0135
Lustivere tee 9	61605:001:0102
Lätipõllu	61601:001:0033
Lätte	61601:002:0078
Maantee	61606:002:0190
Maasika	61602:002:1302
Maasika	61602:002:0141
Maasingu	61606:002:0189
Magasiaida	61605:002:0060
Magasipõllu	61605:002:0071
Magnuse	61605:001:0323
Maisi	61601:001:0121
Majamöldri	61605:001:0071
Malmi	61601:001:0555
Mardi	61601:002:1082
Mardi	61605:001:2410
Marguse	61605:001:0289
Marssali	61602:002:0007
Martini	61601:001:0119
Masti	61605:001:0066
Metsanuka	61605:001:0236
Metsaveere	61601:002:1061
Mihkli	23401:003:0106
Muda	61601:002:0069

Mõisa tee	23401:004:0067
Mäesepa	61601:002:0052
Mällikvere farm	61605:001:0065
Möldri	61605:001:0070
Möldri	61605:001:0142
Möldri	61801:001:0186
Naela	61605:001:0004
Nigula	61605:001:1214
Nigula	61605:001:0209
Nigula	61605:001:0211
Nigula	61605:001:1215
Nikkeri	61605:002:0950
Nisu	61605:001:0272
Nurme	61605:001:0239
Nurmeka	61605:001:0311
Nõlva	61605:001:0219
Nõlvaku	61605:001:0218
Nõmmiku	61601:001:0564
Odra	61605:001:0273
Odrasaare	61605:001:1990
Ojaperve	61601:002:0119
Olevi	61605:001:0244
Oru	61605:001:0291
Oru	61605:001:0292
Otsa	23401:004:0510
Otsa	61605:001:0327
Otsapõllu	61605:001:0328
Pae	23401:004:0004
Pajusi mnt 24	61701:001:0120
Pajusi mnt 26	61701:001:0340
Pajusi mnt 28	61701:001:0108
Palgimäe	61605:001:0380
Pardiaugu	61602:002:1442
Pargi	61605:001:0233
Peetri	23401:004:0091
Peetri	61605:002:0572
Peetri	61605:002:0573
Pendi	23401:004:0024
Pendi	23401:004:0025
Pihlaka	61605:001:1500
Pihlaka	61601:002:1160
Pihlapuu	23401:004:0061
Pihlapuu	23401:004:0062
Pihlapuu	61601:002:2451
Piiri	61605:001:0262
Piirita	23401:003:0581

Pikavälja	61605:001:0133
Prügila tee	23401:004:0072
Puhtaoru	61605:001:0110
Puhu	61605:001:1370
Pulli	61605:001:0861
Pumpla	61605:001:0063
Punga	61605:002:0211
Punga	61605:002:0212
Puude	61601:002:0142
Põllu	23401:004:0006
Põllu	61605:001:0810
Põllu	61605:001:0228
Pääsu	23401:004:0570
Pääsukese	23401:004:0580
Pääsukopli	23401:004:0560
Rajataguse	61601:002:0114
Rapsi	61605:001:0324
Rehe	61605:001:0471
Rehe	61605:001:0472
Rehe	61605:001:0473
Rehepõllu	61801:001:0052
Reinu-Põllu	61605:002:0033
Reinu-Põllu	61605:001:0015
Risti	61603:001:0560
Rootsi	61605:001:0560
Ruubeli	23401:004:0095
Ruudi	61605:002:1291
Ruudi	61605:002:1292
Rõõmu	61605:001:0090
Rõõmuste	61605:001:1110
Saare	61605:001:2370
Saarela	61601:002:1100
Saarenurga	61801:001:0199
Salu	61605:001:0031
Salu	61605:001:0032
Salujõe	61605:001:0034
Sarapuu	23401:004:0400
Sepa	61601:001:0881
Seppa	23401:004:0130
Siili	61605:001:0242
Sinkamäe	61601:001:0138
Sireli	61605:001:1880
Soomuse	23401:003:0064
Sule	61602:002:1451
Sussi	61602:002:0020
Sussi	61602:002:0021

Sürgavere	61601:002:0149
Tamme	23401:003:0360
Tamme	61605:001:0281
Tamme	61605:001:0282
Tamme	61701:002:0010
Tamme	61601:002:1292
Tamme	61605:001:0082
Tamme	25501:001:1037
Tehase tee 1	61701:001:0570
Tehase tee 11	61701:001:0035
Tehase tee 13	61701:001:0036
Tehase tee 15	61701:001:0047
Tehase tee 5	61701:001:0590
Tehase tee 7	61701:001:0046
Tehase tee 9	61701:001:0037
Teppo	61605:002:1301
Teppo	61605:002:1302
Tiigipõllu	61601:001:0548
Tralli	61601:001:0364
Trallimetsa	61601:001:0366
Trallipõllu	61601:001:0365
Turu	61605:001:0430
Turu	61605:002:0012
Turu	61605:001:0003
Tuti	61605:001:0720
Tuuleveski	23401:003:0161
Tõnise tee	61801:001:0352
Tõnise tee 2	61801:001:0351
Tõnisepõllu	61801:001:0353
Töökoja	61605:001:2150
Töökoja tee 11	61605:001:0312
Töökoja tee 13	61605:001:0321
Töökoja tee 15	61605:001:0322
Töökoja tee 18	61605:001:0174
Töökoja tee 28	61605:001:1410
Töökoja tee 4	61605:001:0087
Töökoja tee 6	61605:001:2080
Töökoja tee 9	61605:001:0308
Tööstuse	61605:001:1140
Töötoa	61605:001:1970
Ussisoo	61601:002:0021
Uuejuustu	23401:004:0094
Uue-Katku	61801:001:0176
Uue-Kiima	23401:004:0046
Uue-Kiima	23401:004:0047
Uue-Kõrgemäe	23401:003:0180

Uue-Lageda	61605:002:0872
Uue-Lassi	23401:004:0650
Uue-Lohu	23401:003:0071
Uue-Lohu	61605:001:0261
Uuemaasika	61602:002:0142
Uuerehe tee	61601:001:0343
Uuerehe tee 1	61601:001:0334
Uuerehe tee 2	61601:001:0335
Uuerehe tee 3	61601:001:0336
Uuerehe tee 4	61601:001:0337
Uuerehe tee 5	61601:001:0338
Uuerehe tee 6	61601:001:0339
Uuerehe tee 7	61601:001:0340
Uuerehe tee 4	61601:001:0337
Uue-Riiosaare	61601:002:0129
Vaarika	61601:001:0251
Vahesaare	61601:002:0790
Vahtra	61605:001:0450
Vahtra	61601:002:1840
Vahtramäe	61603:001:0500
Vahtramäe	61603:001:0500
Valli	23401:004:0021
Valli	23401:004:0022
Vallipõllu	61601:001:0163
Vana-Kooli	61605:001:0020
Vana-Kõrtsi	23401:001:0259
Vana-Mihkli	23401:003:0460
Vanatoa	61606:002:0260
Varjualuse	61605:001:0109
Veevõtu	23401:001:0315
Veski	23401:004:0034
Veskinurme	23401:004:0087
Veskipõllu	23401:001:0314
Veskisaare	61601:001:0842
Viiburi	61605:001:0651
Viinaköögi	23401:004:0450
Viljapõllu	61801:001:0087
Villa	61605:001:0580
Vindla	23401:003:0051
Voki	61605:002:1031
Voki	61605:002:1032
Vompa	61605:001:0183
Võhma-Kooli	61605:001:0410
Välja	61601:002:0084
Väljavahi	61605:001:0800
Ööbiku	61605:001:0029

Transpordiameti korralduse „Projekteerimistingimuste andmine riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa (E263) km 108,1-128,1 Adavere ja Põltsamaa möödasõidu ehitusprojekti koostamiseks“ lisa 2  
**ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS, ALUS AvTS § 35 lg 2 p 2**

\* 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).