



Tellijad: Järva Maavalitsus, 72713 Paide Rütli 25, jmv@jarvamv.ee
Jõgeva Maavalitsus, 48306 Jõgeva Suur 3, info@jogevamv.ee
Tartu Maavalitsus, 51010 Tartu Riia 15, mv@tartumaa.ee

Rahastaja: Maanteeamet, 10916 Tallinn Pärnu mnt 463a, info@mnt.ee

Konsultandid: AS K&H, 50106 Tartu Turu 45d, kh@askh.ee
AS EA Reng, 10621 Tallinn Mustamäe tee 46, eareng@eareng.ee

Töö nr: 1876DP09

Arhiivi nr: A – 1876

Järvamaa, Jõgevamaa ja Tartumaa
maakonnaplaneeringuid täpsustav
teemaplaneering

"Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn- Tartu-
Võru- Luhamaa trassi asukoha
täpsustamine km 92,0 -183,0"

Köide 1, taustteave ja planeering

Sisukord

1. PLANEERINGU TAUSTTEAVE.....	2
1.1. PLANEERINGU EESMÄRK	2
1.2. PLANEERINGU KOOSTAMISE ALUS	2
1.3. PLANEERINGU KOOSTAMISEKS TEOSTATUD UURINGUTE JA ANALÜÜSIDE KOKKUVÕTE..	3
1.4. LIIKLUSUURINGUD	5
1.5. GEODEETILISED UURINGUD.....	6
1.6. GEOLOOGILISED JA HÜDROGEOLOOGILISED UURINGUD	6
1.7. TULEMUSLIKKUSE ANALÜÜS, TASUVUSARVUTUS JA FINANTSANALÜÜS.....	6
1.8. PLANEERINGU KESKKONNAMÕJU STRATEEGILINE HINDAMINE.....	7
1.9. MÕISTED	7
2. PLANEERING.....	10
2.1. ÜLDISED NÕUDED	10
2.2. MÄEKÜLA MÖÖDASÕIT, 92.-102. KILOMEETER	18
2.3. KÄSUKONNA MÖÖDASÕIT, 102.-106. KILOMEETER	23
2.4. IMAVERE (PAIA RISTMIKU) ÕGVENDUS, 106.-116. KILOMEETER.....	25
2.5. ADAVERE MÖÖDASÕIT, 116.-126. KILOMEETER.....	30
2.6. PÕLTSAMAA (PUHU RISTMIKU) MÖÖDASÕIT, 126.-132. KILOMEETER	34
2.7. KALIKÜLA LÕIK, 132.-135. KILOMEETER	38
2.8. NEANURME-TÖRENURME ÕGVENDUS, 135.-141. KILOMEETER	40
2.9. PIKKNURME ÕGVENDUS, 141.-147. KILOMEETER	43
2.10. PUURMANI (ALTNURGA) ÕGVENDUS, 147.-153. KILOMEETER	45
2.11. ALTNURGA-KÄREVERE LÕIK, 153.-167. KILOMEETER.....	49
2.12. KÄREVERE MÖÖDASÕIT, 167.-172. KILOMEETER	52
2.13. TÄHTVERE VALLA LÕIK, 172.-183. KILOMEETER	56
2.14. JOONISED	65

1. Planeeringu taustteave

1.1. Planeeringu eesmärk

Planeeringu eesmärgiks on riigi põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn – Tartu – Võru - Luhamaa olemasoleva trassi vastavusse viimine I klassi maanteele esitatavatele nõuetele Järva, Jõgeva ja Tartu maakondades km 92,0 – 183,0 sh Neanurme ja Pikknurme õgvenduste, Mäeküla, Adavere, tugimaantee nr 49 Imavere – Viljandi – Karksi-Nuia Imavere ümbersõitude ning tugimaantee nr 38 Põltsamaa – Võhma ja tugimaantee nr 37 Jõgeva – Põltsamaa ühendus (Põltsamaa ümbersõit) trasside valik.

Planeeringu koostamisel on eesmärgiks üleriigilise ja kohaliku ruumilise arengu vajaduste arvestamine ja tasakaalustamine, lähtuvalt planeeringuala majandusliku, sotsiaalse, kultuurilise keskkonna ja looduskeskkonna pikaajalistest suundumustest ja vajadustest.

Teemaplaneeringuga käsitletav teelõik on osa riigi põhimaanteest nr 2 Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa. Maantee kuulub Euroopa E-teede võrku, numbriga E263 ja üle-Euroopalisse transpordivõrgustikku TEN-T. Samas on tegemist ka siseriiklikult tähtsa maanteega, mis ühendab üheksat maakonda pealinnaga ning Luhamaa piiripunktiga.

1.2. Planeeringu koostamise alus

Teemaplaneering on algatatud järgmiste korraldustega:

- Järva maavanema 27. aprilli 2009. a korraldus nr 275 – Järva maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine;
- Jõgeva maavanema 29. aprilli 2009. a korraldus nr 219 – Jõgeva maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine;
- Tartu maavanema 27. aprilli 2009. a korraldus nr 304 – Tartu maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine.

Teemaplaneeringuga soovitakse tagada planeerimisseaduse § 7 lg 3 p 10; § 7 lg 6 ja § 29¹ ning teeseaduse § 17 lg 1 kohase aluse loomine maantee projektide koostamiseks.

Teemaplaneeringu koostamisel rakendatakse planeerimisseaduse §-i 29¹ „Mitut kohalikku omavalitsust läbiva joonehitise trassi asukohavaliku planeeringu koostamise erisused“.

Planeering koostatakse kolme maavalitsuste vahelises koostöös, vastavas maakonnas kehtestab planeeringu vastav maavanem.

1.3. Planeeringu koostamiseks teostatud uuringute ja analüüside kokkuvõte

1.3.1. Kehtivad mõjutegurid

Planeeringu koostamisel on arvestatud kohalike omavalitsuste üld- ja detailplaneeringutega. Eesmärgiks on olnud võimalikult suurel määral arvestada kehtivate planeeringutega. Töö käigus on selgunud vajadus kohati üldplaneeringuid muuta ning uuendada detailplaneeringuid.

Planeeringu koostamisel on arvestatud loodus- ja muinsuskaitsealuste objektidega, vajadusel tehtud ettepanekud kaitsealuste objektide kaitsevööndis tegutsemiseks.

Planeeringu koostamisel on arvestatud oluliste tehnovõrguliinide ja nendest tulenevate piirangutega.

Planeeringus ei ole esitatud kõiki seadusest tulenevaid piiranguid – planeeringu tasand ei vaja ning mõõtkava ei võimalda kõigi piirangute esitamist.

1.3.2. Maantee ja sellel olevate rajatiste hinnang

Teemaplaneeringu koosseisus on tehtud olemasolevate rajatiste hinnang, mis on esitatud lisamaterjalides tulemuslikkuse analüüsi koosseisus.

1.3.3. Liiklusohutuse analüüs¹

Üldised liiklusohutuslikud märkused Tallinn- Tartu- Võru- Luhamaa maanteel nr 2 (E263) Mäeküla- Tartu (km 92-182) teelõigul:

- olemasoleval teel vahelduvad sirged teelõigud küllaltki järskude piiratud nähtavusega kurvidega ning suur raskeliikluse osakaal tekitab sõiduautojuhtidel psühholoogilise surve eesliikuvast aeglasemast veokist mööda sõita. Möödasõidusoov vähese

¹ Vt köide 3. PÕHIMAANTEE NR 2 (E263) TALLINN– TARTU– VÕRU– LUHAMAA MAANTEE km 92,0 - 183,0 TEETRASSI ASUKOHTA TÄPSUSTAV TEEMAPLANEERING, LIIKLUSOHUTUSE ANALÜÜS. Inseneribüroo Stratum, Tallinn 2010

möödasõidunähtavusega alal on üks suurimaid ohuprobleeme vaadeldaval teel;

- sarnaselt kurvidele piiravad pikinähtavust mõningates kohtades ka künkad ja orud;
- olemasoleval teel on palju erinevaid juurdepääse ja ristmikke, mis sageli paiknevad üksteisele väga lähedal. Kogujateede ühendamine võimaldab oluliselt vähendada liiklusohutlikkuse riski;
- olemasoleval teel on väga palju 4-harulisi ristmikke, mis on oluliselt ohtlikumad kui kaks 3-harulist T-kujulist ristmikku kuna tekkida võiv peateega ristuv teekoridor võib takistada märkamast peateed;
- ristmike harud lõikuvad sageli väikese nurga all. Esineb isegi 30-kraadiseid lõikumisnurki, mis halvendavad oluliselt nähtavust kõrvalteelt väljasõidul ja võimaldavad osasid manöövreid sooritada väga suurel kiirusel (nt km 124 ristmik);
- mitmetes kohtades on kurvide raadius ebasobivalt (alanormatiivne) väike, mis kajastub ka liiklusõnnetuste arvus ja paiknemises;
- teeäärased parkimis- ja puhkealad ei ole tavaliselt selge ja üheselt mõistetava liikluskorraldusega, võimalik on juurdepääs laialt avatud alalt, mis muudab parkimis- ja puhkekohad liiklusõnnetuste koondumiskohtadeks;
- jalakäijate ohutuks teeületusvõimaluseks mõeldud füüsilised rajatised puuduvad kogu teelõigul;
- bussipeatused on peamiselt lahendatud eraldi bussitaskuga ning suurema käibega peatustes on ka ootekojad. Puuduvad jalakäijate edasist ohutut liiklemist toetav taristu;
- suurim oht uue tee rajamisel on nõ endise teetrassi jätmise olemasolevasse olukorda. Kindlaks tuleb määrata endise trassi "uus" funktsioon ja selle vastavalt ka muuta tee põhiparameetreid. Oluline on, et sõidukijuht peaks ka ilma liiklusmärkideta aru saama, millist liiki tee peal ta sõidab.

1.4. Liiklusuuringud²

Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa maantee lõigu km 92 kuni 183 aasta keskmine liiklussagedus kasvas perioodil 2000 - 2007 keskmiselt aastas ligi 6% võrra ja 2008 - 2009 kokku vähenes see ligi 10% võrra.

Tartu maanteele on iseloomulik selline liikluse jagunemine nädalase tsükli vältel, kus nädalalõpu liiklus on oluliselt suurem liiklussagedusest tavatööpäevadel. Reedene liiklussagedus võib erineda tavatööpäeva keskmisest 1,3 kuni 1,6 korda. Tipptundide liiklussageduste erinevus võib olla isegi suurem kui kaks korda ja lisaks reedele esinevad sellised tipptunnid ka pühapäeviti.

Kui 2009. aastal keskmine ööpäevane liiklussagedus vaadeldaval maanteelõigul muutus vahemikus 7500 – 4600 a/ööp ja kõige madalam oli see lõigul Tiksoja - Kandiküla, siis 2040. aastal jäävad liiklussagedused vahemikku 14 400 kuni 9 300 a/ööp seda eeldusel, et Tartu põhjapoolset möödasiitu ja silda ei ole rajatud. Kui aga arvestada, et põhjapoolne ühendus on rajatud, siis kasvab lõigu Tiksoja – Kandiküla liiklussagedus kõige enam ja saavutab taseme, mis küünib pea tasemeni 14 000 a/ööp. Kui aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus annaks alust mõtiskleda selle üle, et suures osas võiks kavandatav maanteelõik olla kavandatud kolmerajalisena, siis tänu liiklussageduse nädalase muutuse ebatüüpilisele iseloomule selgub, et eeldatavad 30. tipptunni liiklussagedused erinevatel maanteelõikudel jäävad vahemikku 1960 kuni 2600 a/h, mis vaieldamatult nõuab I klassi maantee kavandamist.

Oluliselt teistsuguseks ei kujune olukord ka Põltsamaa möödasiidu kavandamise korral. Kui Tallinn – Tartu suunaline möödasiit kavandatakse, langeks sellele umbes 60 – 65% liiklusvoost, ülejäänu jääks olemasolevale maanteelõigule. Teisisõnu jaguneks möödasiidule 8000 kuni 8800 a/ööp ja olemasolevale trassile jääks 3500 kuni 4300 a/ööp. Tipptunni liikluse puhul kujuneb liiklussageduse jaotus tõenäoliselt veelgi ebaühtlasemalt ehk 70%/30%, mis liiklussagedustena oleks vastavalt 1565 a/h ja 670 a/h. Kuna ka siin on sõidusuundade ebaühtlus tipptundidel väga suur, siis teenindustaseme tagamiseks tuleb ka möödasiit kavandada I klassi maantee nõuete kohaselt.

² Vt köide 3. LIIKLUSUURINGUD JA LIIKLUSE PROGNOOS PÕHIMAANTEE NR. 2 (E263) TALLINN- TARTU- VÕRU- LUHAMAA MAANTEE LÕIGU km 92,0 kuni 183,0 TEETRASSI ASUKOHTA TÄPSUSTAVA TEEMAPLANEERINGU KOOSTAMISEKS. Tallinna Tehnikaülikool, Teedeinstituut, Tallinn 2010

Põltsamaa läänepoolsele möödasõidule võiks tänase teabe põhjal väite, et 2040. aasta liiklussageduse tasemel kandub sinna liiklust erinevatele lõikudele vahemikus 450 – 640 a/ööp ja tiptundidel jääks see tasemele alla 100 a/h.

1.5. Geodeetilised uuringud

Planeeringu koostamisel on kasutatud:

- Maaameti ortofotot;
- kohalike omavalitsuste üldplaneeringu kaarte;
- kohalike omavalitsuste detailplaneeringute geodeetilisi alusplaane.

Täiendavaid geodeetilisi mõõdistustöid läbi viidud ei ole.

1.6. Geoloogilised ja hüdrogeoloogilised uuringud

Ehitusgeoloogilisi väliuuringuid teemaplaneeringu koostamise käigus läbi ei viidud. Geoloogia andmed saadi maaameti geoloogia rakendustest ja järgmistest töödest:

- "Ülevaade rekonstrueeritava Tallinn-Tartu maantee Võõbu- Mäo-Põltsamaa teelõigu trassivariantide geoloogilisest ehitusest";
- "Ülevaade rekonstrueeritava Tallinn- Tartu- Luhamaa maantee Aruvalla- Kolu- Türi- Põltsamaa teelõigu trassivariantide geoloogilisest ehitusest";
- "Ülevaade paekivi uuritusest Tallinn- Tartu maantee Anna- Laeva teelõigu ümbruses";
- "Tallinn- Tartu maantee Anna- Laeva teelõigu ümbruses paiknevate paekivialade andmestiku täiendamisest".

Kaartidele kanti kõik maavarade maardlad.

1.7. Tulemuslikkuse analüüs, tasuvusarvutus ja finantsanalüüs³

Teemaplaneeringu koosseisus on tehtud tulemuslikkuse analüüs, mis sisaldab endas ka tasuvusarvutust ja finantsanalüüsi.

³ Vt köide 3. Järvamaa, Jõgevamaa ja Tartumaa maakonnaplaneeringuid täpsustava teemaplaneeringu "Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn- Tartu- Võru- Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0 -183,0" Tulemuslikkuse aruanne ja -analüüs, tasuvusarvutus ja finantsanalüüs. AS EA Reng, Tallinn 2010.

1.8. Planeeringu keskkonnamõju strateegiline hindamine⁴

Planeeringu koostamise käigus on läbi viidud keskkonnamõju strateegiline hindamine. Keskkonnamõju strateegiline hindamine on lisadokumendina teemaplaneeringu koosseisus. Keskkonnamõju strateegilise hindamise käigus on analüüsitud võimalikke erinevaid asukohaalternatiive (variante) ning esitatud otsustamiseks erinevad kvantitatiivsed ja kvalitatiivsed mõjud võimalikele erinevatel variantidel.

Keskkonnamõju strateegilise hindamise käigus on valitud välja sobiv trassi koridor, millel põhineb planeeringulahendus, ning määratud sellele projekteerimiseks vajalikud leevendavad meetmed.

1.9. Mõisted

Käesolevas peatükis on selgitatud teemaplaneeringus kasutatavad mõisted.

I klassi maantee – teemaplaneeringuga kavandatud mõlemas liiklussuunas kahe sõidurajaga tee, mis ristub teise teega eri tasandil. Teele sõidetakse kiirendusraja kaudu ja teelt ära aeglustusraja kaudu. Põhijoonisel esitatud roheline topeltjoonena. I klassi maantee kiirendus- ja aeglustusrada on tekstis nimetatud ka peale- ja mahasõitudeks. I klassi maantee vajadus võib tekkida, kui liiklussagedus kasvab, kehtivate normide järgi, üle 6000 auto ööpäevas.

Kogujatee – I klassi maantee toimimiseks vajalik rekonstrueerimist vajav olemasolev tee või uusehitisena ehitatav I klassi maantee kasutamist toetav tee, mis ühendab olemasolevaid erineva liiklussagedusega teesid ja katastriüksuseid. Mõnes kohas on esitatud kogujatee jaoks ka alternatiivne lahendus – projekteerides tuleb otsustada, kumb variant valitakse.

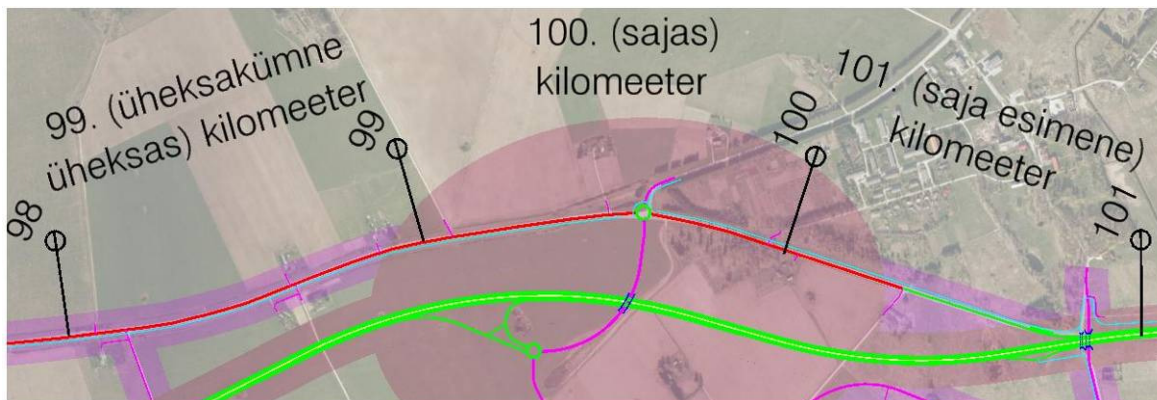
Olemasolev maantee – maantee nr 2 (E263) Tallinn- Tartu- Võru- Luhamaa planeeringu koostamise ajal (aastatel 2010-2011).

Jalgratta- ja jalgte – on jalgrattaga, tasakaaluliikuri ja jalakäija liiklemiseks ettenähtud eraldi tee või teeosa, mis on asjakohaste liiklusmärkidega tähistatud.

Kilomeeter – olemasoleva maantee nr 2 teeregistri järgne 2010. a jaanuaris kehtiv kilomeeter. Tekstis esitatud kirjeldus on olemasoleva maantee kilomeetrite

⁴ Vt köide 3. Järvamaa, Jõgevamaa ja Tartumaa maakonnaplaneeringuid täpsustava teemaplaneeringu "Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn- Tartu- Võru- Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0 -183,0" keskkonnamõju strateegiline hindamine. OÜ Alkranel, AS K&H, Tartu 2011.

alusel ning objektide täpne asukoht tuleb määrata põhijooniselt. Kilomeetreid ei määratud kavandatud tee järgi, kuna kavandatud teel on mõnes kohas kaks erineva pikkusega lahendust. Joonisel on esitatud kilomeetri tähistus, punkt, kus vastav kilomeeter täis saab: nt tekstis kirjeldatud sajas kilomeeter asub joonisel esitatud kilomeetrite 99 ja 100 vahel.



Joonis 1. Selgitav skeem

Eritasandiline ristmik – I klassi maantee ning teise tee eritasandiline lõikumine nii, et ühelt teelt on võimalik siirduda teisele teele. I klassi maantee ja lõikuva tee tasandeid (kumb on all ja kumb peal) maakonnaplaneering ei määra, vastav otsus tehakse tee-ehitusprojekti koostamise käigus lähtuvalt tehnilistest ja keskkonkakaitse vajadustest.

Riste – I klassi maantee ning teise tee eritasandiline lõikumine nii, et ühelt teelt ei ole võimalik siirduda teisele teele. I klassi maantee ja lõikuva tee tasandeid (kumb on all ja kumb peal) maakonnaplaneering ei määra, vastav otsus tehakse tee-ehitusprojekti koostamise käigus lähtuvalt tehnilistest ja keskkonkakaitse vajadustest. Riste võib olla koos jalgratta- ja/või jalgteega, võib olla ainult jalgratta- ja jalgteena või ainult sõiduteena.

Suletav ristmik – toimiv ristmik olemasoleva maanteega või tee, mis jääb kavandatud I klassi maantee asukohale. Suletava ristmiku asukohas suletakse juurdepääs I klassi teele, suletud tee teenindamine toimub kogujateede või muude teede kaudu.

Variantlahendus – planeeringu koostamise käigus leiti I klassi maantee jaoks võimalikud asukohavariandid (esitatud situatsiooniskeemil). Keskkonnamõju strateegilise hindamise ja tasuvusanalüüsi põhjal valiti välja variant või variandid, mis kehtestatakse teemaplaneeringuga trassi koridorina.

Alternatiivne lahendus – kogujatee asukoha jaoks on esitatud mitu lahendust. Edasisel üld- ja/või detailplaneeringu koostamisel või krundi piiride muutmisel või



projekteerimistingimuste määramisel peab kohalik omavalitsus otsustama, missugune pakutud variantidest jääb kogujateeks ning hoidma vastavat trassi koridori ja tee ning teekaitsevööndi ala vastavalt esitatud tingimustele.

Kallasrada – loomade liikumiseks mõeldud vähemalt kahe meetri laiune kaldariba veekogu ääres. Ei ole mõeldud veeseaduse järgset kallasrada.

Tee ja tee kaitsevööndi ala – maantee ja selle teenindamiseks vajalike rajatiste ehitamise maa-ala, vt ka ptk 2.1.

Trassi koridor – maantee ja selle teenindamiseks vajalike rajatiste ehitamise ning võimalike negatiivsete (loodus)keskkonnamõjude leevendamise maa-ala, vt ka ptk 2.1.

2. Planeering

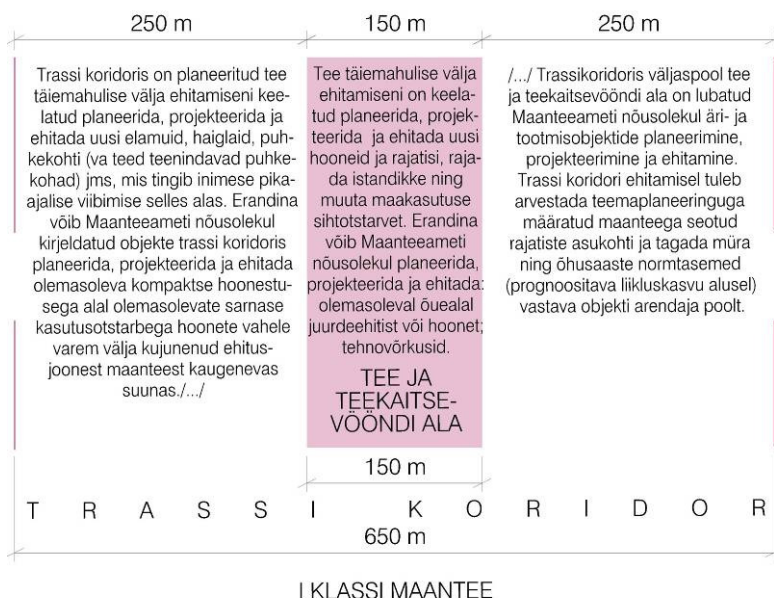
2.1. Üldised nõuded

2.1.1. Tee ja teekaitsevööndi ala

Planeeringuga kavandatav maantee koos kõigi tee ehitamiseks vajalike rajatistega (tee mulle, katend, kraavid, müratõkked, valgustus, jalgratta- ja jalgteed jne) tuleb üldjuhul ehitada planeeringu põhijoonisel tee ja teekaitsevööndi alana esitatud maa-alale. Tee täpne asukoht, tehnilised näitajad ja sellest tulenevad piirangud (kaitsevööndi ulatus, sanitaarkaitsevööndi ulatus, omandatava maa ulatus) tuleb täpsustada tee-ehitusprojekti koostamise käigus. Tee ja teekaitsevööndi alas on planeeritud tee täiemahulise välja ehitamiseni keelatud planeerida, projekteerida ja ehitada uusi hooneid ja rajatisi, rajada istandikke ning muuta maakasutuse sihtotstarvet. Erandina võib tee ja teekaitsevööndi alas Maanteeameti nõusolekul planeerida, projekteerida ja ehitada:

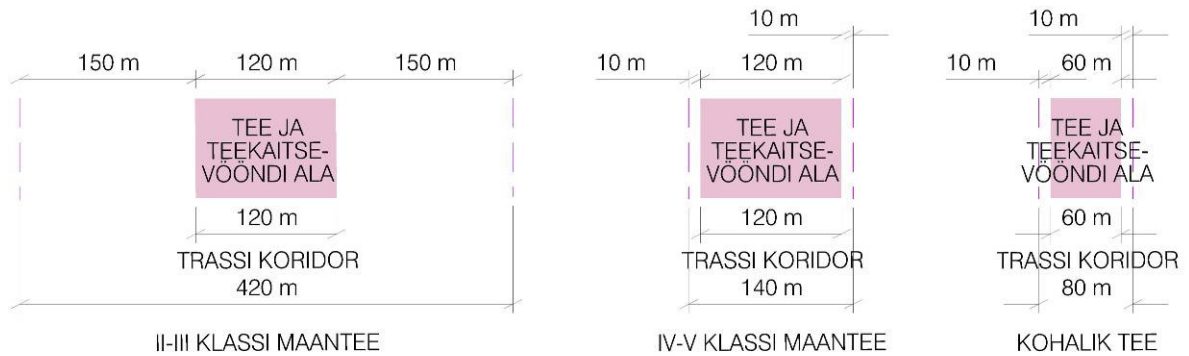
- olemasoleval õuealal juurdeehitist või uut hoonet;
- tehnovõrkusid.

Maanteeameti nõusolekut nõudvate objektide kavandamisel tuleb Maanteeametilt



lähtetingimused küsida enne planeeringu algatamist või projekteerimistingimuste väljastamist. Peale teemaplaneeringuga kavandatud tee täiemahulist välja ehitamist kehtivad tee ja teekaitsevööndi alal seadustikust tulenevad piirangud.

Joonis 2. Tee ja teekaitsevööndi ala ning trassi koridori selgitav skeem I klassi maanteel



Joonis 3. Tee ja teekaitsevööndi ala ning trassi koridori selgitav skeem kogujateel

Tee ja tee kaitsevööndi ala laius sõltub tee klassist: I klassi maanteel – 150 m; II-V klassi maanteel – 120 m; kohalikul teel – 60 m.

2.1.2. Trassi koridor

Planeeringuga kavandatud maantee koos kõigi tee ehitamiseks vajalike rajatistega ning ehitamisest ja kasutamisest tulenevate võimalike negatiivsete keskkonnamõjudega ja neid leevendavate vajalike rajatistega tuleb ehitada planeeringu põhijoonisel trassi koridoriks määratud maa-alale. Trassi koridoris on autoliiklusega kaasneva keskkonnamõju tõttu inimese elamine ja puhkamine ohtlik, seetõttu ei ole lubatud müra- ja saastetundlike objektide rajamine.

Trassi koridoris on planeeritud tee täiemahulise välja ehitamiseni keelatud planeerida, projekteerida ja ehitada uusi elamuid, haiglaid, puhkekohti (va teed teenindavad puhkekohad) jms, mis tingib inimese pikaajalise viibimise selles alas. Erandina võib Maanteeameti nõusolekul kirjeldatud objekte trassi koridoris planeerida, projekteerida ja ehitada olemasoleva kompaktse hoonestusega alal olemasolevate sarnase kasutusotstarbega hoonete vahele varem välja kujunenud ehitusjoonest maanteest kaugenevas suunas. Trassikoridoris väljaspool tee ja teekaitsevööndi ala on lubatud Maanteeameti nõusolekul äri- ja tootmisobjektide planeerimine, projekteerimine ja ehitamine. Trassi koridori ehitamisel tuleb arvestada teemaplaneeringuga määratud maanteega seotud rajatiste asukohti ja tagada müra ning õhusaaste normtasemed (prognoositava liikluskasvu alusel) vastava objekti arendaja poolt. Maanteeameti nõusolekut nõudvate objektide kavandamisel tuleb Maanteeametilt lähtetingimused küsida enne planeeringu algatamist või projekteerimistingimuste väljastamist.

Trassi koridori laius sõltub tee klassist: I klassi maanteel – 650 m; II-III klassi maanteel – 420 m; IV-V klassi maanteel 140 m; kohalikul teel – 80 m.

Trassi koridorist väljuv I klassi maantee või sellega vahetult seonduva rajatise ehitamise vajadus loetakse maakonnaplaneeringuga mitte kooskõlas olevaks.

Kohtades, kus teemaplaneeringu kehtestamise ajaks on kehtestatud detailplaneering, mille sisu nõuab kahjulike mõjude leevendamist (nt trassi koridoris asub elamu) tuleb mõjude leevendamine korraldada I klassi tee valdajal, kui Maanteeametiga kooskõlastatud kehtestatud detailplaneering ei näe ette teist korraldajat.

Juhul, kui tee ja teekaitsevööndi alas või trassi koridoris on Natura või muud kaitsealuste objektide piirangud, tuleb arvestada kaitsealuse objekti piiranguid. Kohtades, kus on teemaplaneeringuga määratud maantee rajamise tingimused, tuleb kaitsealade korraldamist ja majandamist korraldada selliselt, et planeeritud teekoridoris on tulevikus võimalik tee välja ehitamine.

Peale teemaplaneeringuga kavandatud tee täiemahulise välja ehitamist kehtivad trassi koridoris seadustikust tulenevad piirangud.

2.1.3. Tee-ehituslikud üldnõuded

Kõik olemasolevad ristumised maanteega tuleb sulgeda või ümber ehitada risteteks või eritasandilisteks ristmikeks. Suletavad teeotsad, risted ja eritasandilised ristmikud on esitatud põhijoonisel.

I klassi maanteelt mahasõit ristmikule või ristmikult pealesõit I klassi maanteele toimub vaid parempöörtega. Kogujateede ristumine I klassi maanteega koos ühelt teelt teisele saamise võimalusega toimub kas ainult parempöördega või eritasandilise ristmikuna. Kogujateede ristumine I klassi maanteega ilma ühelt teelt teisele saamise võimaluseta toimub eritasandilise ristega. Planeeritud I klassi maanteelt ei ole võimalik saada juurdepääsu katastriüksusele – senised juurdepääsud tuleb sulgeda ning ehitada juurdepääsuks uued ristmikuga ühendatud kogujateed.

2.1.4. Ühissõiduki peatus

Teemaplaneeringuga ei määrata ühissõiduki peatusi ega marsruute, esitatud on võimalikud ligikaudsed peatuste asukohad, peatuste täpsed asukohad tuleb määrata tee-ehitusprojektiga lähtudes kohaliku omavalitsuse vajadustest. Ühissõiduki peatused tuleb I klassi maantee ääres teha suletud taskuna või eritasandilise ristmiku rambil või kogujateel. Tee-ehitusprojektis tuleb tagada ka

nõuetele vastav jalgratturite ja jalakäijate liikumine ning teeületus, I klassi maanteel eritasandiline, ühissõiduki peatuse lähialal.

2.1.5. Tanklad ja teenindusjaamad

Teemaplaneeringus on esitatud lisaks olemasolevatele tanklatele kolm võimalikku tankla-teenindusjaama asukohta:

- 110. kilomeetril olemasoleva maantee ja tugimaantee nr 49 ristmiku piirkonnas;
- 161. kilomeetril Tallinna suunas;
- 178. kilomeetril Tallinna suunas.

Lisaks neljale planeeritud tankla kohale on lubatud tankla-teenindusjaamade ehitamine eritasandiliste ristmike piirkonnas või kogujateedel.

2.1.6. Puhkekohad

Teemaplaneeringus on esitatud mõlemal suunal neli võimalikku puhkekohta:

- 103.-104. kilomeetrile mõlemas suunas;
- 120.-121. kilomeetrile mõlemas suunas;
- 139.-140. kilomeetrile mõlemas suunas;
- 157.-158. kilomeetrile Tallinna suunas;
- 164.-165. kilomeetrile Tartu suunas.

Enamus pakutud puhkekohtasid on samal alal loomade liikumise koridoriga. Seetõttu tuleb puhkekohtade vajadus ja täpne asukoht määrata tee-ehitusprojekti mahus koos loomastiku seire andmetega kogu planeeringuala kohta tervikuna – konkreetset lõiku projekteerides ei või ära jätta teemaplaneeringus esitatud puhkekohta põhjendusega, et järgmine puhkekoht annab ka vajaliku vahekauguse välja, võib juhtuda, et ka järgmist puhkekohta ei ole võimalik loomade liikumistee tõttu rajada.

Soovitavalt tuleb puhkekohad rajada üksteisest eemale, kohakuti rajades tuleb tagada jalgratta- ja jalgte e eritasandiline ühendus puhkekohtade vahel.

Täiendava eraettevõtlusega seotud puhkekohana on 172. kilomeetril kehtestatud detailplaneeringuga planeeritud Kärevere hotell, millele on võimalik juurdepääs teha planeeritud peale ja mahasõitude kaudu. I klassi maantee nõuetest tulenevalt ei ole nimetatud puhkekoha välja ehitamine ilmtingimata vajalik – puhkekohad nõutaval vahekaugusel on tagatud ka ilma nimetatud puhkekohata.

2.1.7. Tähelepanu juhtimine kohalikele vaatamisväärtustele

Tee-ehitusprojekti koostamisel tuleb tähelepanu juhtida (vaadete tagamine, liiklusmärkidega objektile suunamine) piirkondlikele vaatamisväärtustele. Üksikobjektide külastamise kohtadesse tuleb võimalusel välja ehitada kohaliku omavalitsuse või objekti valdava isikuga koostöös ka vastav taristu.

2.1.8. Loomastiku seire

Kuna vaadeldav lõik on küllaltki pikk läbides mitmeid olulisi alasid, soovitab planeeringu KSH koostaja loomapääsude planeerimisel koostada eraldi vastav seirekava. Eelkõige on oluline, et loomapääsused ei planeeritaks ja seiret ei teostataks käesolevas töös toodud üksikute lõikude kaupa. KSH koostajate hinnangul saaks seire saaks jagada 4 etapiks: lõik kilomeetritel 92 – 95 (kilomeetripostist 92 kuni kilomeetripostini 95); lõik kilomeetritel 107 – 122; lõik kilomeetritel 138 – 158; lõik kilomeetritel 169 – 178.

Enne projekteerimist tuleb koostada seirekava, mis näeb ette üldisemal tasemel seire läbi viimise kogu planeeringuala osas tervikuna. Kavast lähtuvalt läbi viia seire ning vajadusel täpsustada teemaplaneeringus esitatud nõudeid loomapääsude tegemiseks. Seire teostamise periood peab olema vähemalt kaks aastat pikk. Loomastiku seire käigus tuleb määrata ka puhkekohtade rajamise võimalikkus (mitmed pakutud puhkekohad on loomastiku liikumise konfliktalal) ning vajadusel meetmed eraldamiseks loomade liikumist puhkealast.

2.1.9. Tehnovõrgud

Teemaplaneeringuga kavandatud teede tee-ehitusprojekti koostamisel tuleb arvestada olemasolevatest tehnovõrkudest tulenevaid kaitsevööndeid ja selles tegutsemise nõudeid. Maantee ja tehnovõrgu kaitsevööndid tuleb võimalusel koostöös võrguvaldajaga ühildada võimalikult suures osas kattuvaks.

Uute tehnovõrkude kavandamisel tuleb arvestada teemaplaneeringuga. Trassi koridori kavandatava tehnovõrgu projekt tuleb kooskõlastada Maanteeametiga.

2.1.10. Tuulikute ehitamise nõuded

Elektrit tootvaid tuulikuid võimsusega üle 0,2 MW ja masti kõrgusega üle 30 m ei tohi kavandada ilma Maanteeameti nõusolekuta I klassi maanteele ligemale kui kaks kilomeetrit. Lubatud on tuulikute ehitamine ühe majapidamise tarbeks.

2.1.11. Maaparandussüsteem

Kogu planeeringuala ulatuses tuleb tee-ehitusprojektide koostamisel tagada olemasolevate maaparandussüsteemide toimimine ning olemasolev veerežiim.

Olemasoleva maaparandussüsteemi rekonstrueerimisel tuleb arvestada võimalikult suures mahus teemaplaneeringuga ette nähtud lahendust. Uue maaparandussüsteemi rajamisel tuleb arvestada teemaplaneeringuga ette nähtud lahendust.

Trassi koridoris maaparandussüsteemi ehitusprojekti koostades tuleb teha koostööd Maanteeametiga.

2.1.12. Keskkonnamõju hindamise vajadus

Keskkonnamõju hindamise vajadust tuleb kaaluda enne vastava lõigu tee-ehitusprojekti koostamist.

Keskkonnamõju hindamise käigus saab täpsustada looduskaitsealuste objektide kaitsetingimusi.

2.1.13. Maakasutus ja maade omandamine

Kuni teemaplaneeringu elluviimiseni konkreetsel teelõigul võib jätkuda olemasolev katastri sihtotstarbe järgne ja/või kehtestatud detailplaneeringuga ette nähtud maakasutus va tee ja teekaitsevööndi ala, kus Maanteeameti nõusolekuta ei tohi teha uusi ehitisi või muuta maakasutuse sihtotstarvet.

Trassi koridoris olevaid kehtivaid detailplaneeringuid võib realiseerida või koostöös kohaliku omavalitsuse, maaomaniku ja Maanteeametiga osaliselt kehtetuks tunnistada. Enne planeeringu realiseerimist tuleks maaomanikul kaaluda, lähtuvalt varasemast Maanteeameti kooskõlastuse tingimustest ja liiklusprognoosist ning teemaplaneeringu lahendusest lähtuvalt, kas kehtestatud lahenduse ellu viimine planeeringualal on ikkagi otstarbekas – võimalikke negatiivseid mõjusid leevendavate ehitiste ehitamine võib olla väga kulukas.

Kehtivad detailplaneeringud, mis jäävad trassi koridori, ning nende võimalik osaliselt kehtetuks tunnistamise vajadus on esitatud vastava lõigu peatükis kohalikult omavalitsustelt saadud info alusel. Juhul, kui tee-ehitusprojekti koostamise ajaks on mõni detailplaneering kehtetuks tunnistatud, siis tuleb projekteerimise tingimusi asja sisust lähtuvalt täpsustada (võimalik, et on vähenenud leevendavate meetmete vajalikkus).



Juhul, kui trassi koridoris on kehtestatud detailplaneeringuga, mis on varasemalt kooskõlastatud Maanteeametiga, ette nähtud sinna teemaplaneeringu nõuete järgi mittesobiv maakasutus (nt elamumaa), siis tuleb võimalike negatiivsele mõjude leevendamise ette näha tee-ehitusprojektiga, juhul, kui Maanteeamet ei ole oma kooskõlastuses määratlenud teisiti.

Kohtades, kus üldplaneeringust tulenevalt on trassi koridoris teemaplaneeringu nõuete järgi mittesobiv maakasutus (nt elamumaa), kuid puudub kehtestatud detailplaneering, tuleb üldplaneeringus vastav maakasutus ära muuta teemaplaneeringu nõuetele vastavaks.

Tee ehitamiseks omandatava teemaa ulatus määratakse tee-ehitusprojektiga või detailplaneeringuga.

Trassi koridori jäävate maaüksuste omanikel (kõiki on planeeringust vastavalt seadusele teavitatud) tuleb maa võõrandamisel, rentimisel, pantimisel ja muude kinnisturegistri toimingute teostamisel anda teisele poolele teada vastu võetud ja/või kehtestatud teemaplaneeringust.

2.1.14. Teede kuuluvus

Teemaplaneeringuga ei määrata kogujatee juriidilist omandivormi (riigimaantee või kohalik tee). Teemaplaneeringus esitatud kogujateede rajamine on I klassi maantee omaniku kohustus.

2.1.15. Maavaravarud

Enne üldgeoloogilise uurimistöo loa ja uuringuloa ning enne maavara kaevandamise loa andmist või selle muutmise menetluse algatamist trassi koridoris on loa väljastajal kohustus teavitada vastavat maavalitsust ja Maanteeametit menetluse algatamisest ning küsida nimetatud asutuste kirjalik kinnitus, et vastava loa väljastamine või selle muutmine ei ole vastuolus riigi huviga, lähtudes teemaplaneeringu eesmärgist.

2.1.16. Planeeringu realiseerimine

2.1.16.1 Üldpõhimõte

Teemaplaneeringuga on määratud maantee klassi maksimumtase, maantee rajamist võidakse ellu viia lõikude kaupa. Konkreetse lõigu võib projekteerida ja välja ehitada ka maksimumtasemest madalama klassi teena, säilitades võimaluse hiljem tee klassi tõsta. Tee ehitamisel madalama klassi teena tuleb tagada ohutu



liiklemine, sh ka jalgratturitel ja jalkäijatel, teemaplaneeringus esitatud liikumisteede vajadusest lähtuvalt.

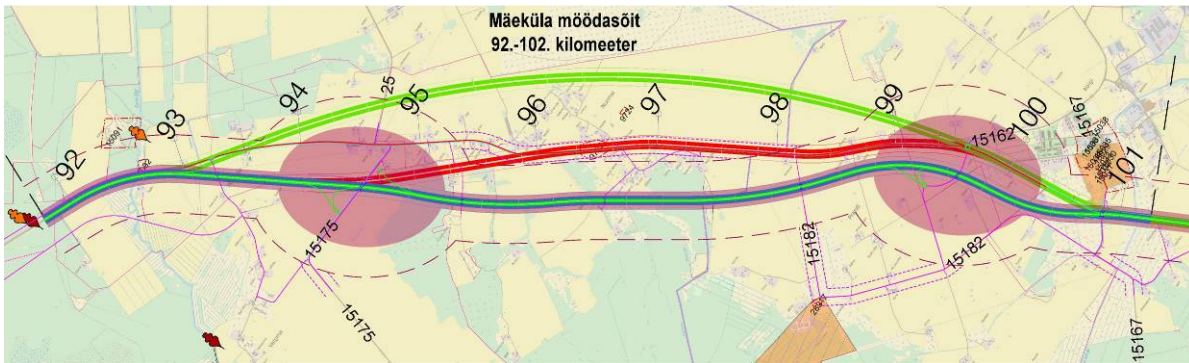
2.1.16.2 Võimalikud ehitamise etapid

Vastavalt eeldatavale liiklussageduse kasvule saab eristada ja prioriteetsuse järgi järjestada alljärgnevat maantee elluviimise etappe, mida võib veel jagada alametappideks:

- I etapp, Mäeküla möödasõit 92.-102. km;
- II etapp:
 - a. Paia ristmiku piirkond Imavere (Paia ristmik) õgvenduse lõigul koos eritasandilise sõlmega 109.-112. km või kogu Imavere (Paia ristmik) õgvendus (idapoolne õgvendus);
 - b. Käsukonna möödasõit 102.-106. km, Käsukonna möödasõidu ja Paia ristmiku vaheline maantee 106.-109. km ning Paia ristmiku ja Adavere möödasõidu vaheline maantee 112.-116. km;
- III etapp, mille kavandamisel on eeldatud, et etapi alguseks on välja ehitatud Tartu põhjapoolne übersõit 178.-183. km (juhul, kui Tartu põhjapoolne übersõit ei ole välja ehitatud, tuleb see teha enne III etapis esitatud lõikude tegemist):
 - a. Põltsamaa (Puhu ristmiku) möödasõit 126.-132. km;
 - b. Adavere möödasõit 116.-126. km;
 - c. Kaliküla lõik 132.-135. km ja Neanurme-Tõrenurme õgvendus 135.-141. km;
 - d. Pikknurme õgvendus 141.-147. km;
- IV etapp:
 - a. Kärevere möödasõit 167.-172. km;
 - b. Puurmani (Altnurga) õgvendus 147.-153. km;
- V etapp – Laeva eritasandilise ristmiku väljaehitamine 160-162 km;
- VI etapp:
 - a. Altnurga-Kärevere lõik 153.-167. km;
 - b. Tähtvere valla lõik 172.-178. km.

2.2. Mäeküla möödasõit, 92.-102. kilomeeter

2.2.1. Üldkirjeldus



Joonis 4. Mäeküla möödasõit, 92.-102. kilomeeter

Mäeküla möödasõit asub Paide ja Koigi vallas. Mäeküla möödasõidu trassi koridori planeerimisel oli kolm alternatiivset lahendust. Keskkonnamõju strateegilise hindamise kvalitatiivsete ja kvantitatiivsete hinnangute ning Paide Vallavolikogu ja Koigi Vallavolikogu otsuste tulemusena valiti variant 3, sinine, lääne- või lõunapoolsem variant.

Eeldatav liiklussagedus (a/ööp) aastal 2040 on:

Tabel 1. Mäeküla möödasõidu liiklussagedus

Kilomeeter	Aeglane kasvustsenaarium	Keskmine kasvustsenaarium	Kiire kasvustsenaarium
92. kilomeeter (algus)	9644	14426	18442
96. kilomeeter (Mäeküla, Tartu)	9023	13496	17259
101. kilomeeter (Koigi)	9109	13625	17423
Tee nr 25 ristmikul	1478	2210	2823

Mäeküla möödasõidu lõik on valdavalt uues trassi koridoris, möödudes Mäeküla küla ja Nurmsi küla tihedamalt koos olevast asustusest. Olemasolev maantee jääb kohalikuks liikluseks koos jalgratta- ja jalgteega, mille vajadus määratakse teehitusprojekti koostamise käigus.

2.2.2. Liikluskorralduslikud nõuded

92. kilomeetrist Tallinna suunas jäävad kogujateed tuleb siduda olemasoleva teedevõrguga.

94. kilomeetrile tuleb teha Tallinna suunas pealesõit.

94. kilomeetrile Mäeküla külas tuleb teha riste.

95. kilomeetrile tuleb teha eritasandiline ristmik koos jalgratta- ja jalgteega.

96. kilomeetrile Nurmsi külas tuleb teha riste.

97. kilomeetrile Nurmsi külas tuleb teha riste.

98. kilomeetrile Prandi külas tuleb teha riste.

100. kilomeetrile tuleb teha eritasandiline ristmik.

101. kilomeetrile Koigi külas tuleb teha riste koos jalgratta- ja jalgteega.

94.- 102. kilomeetri ulatuses tuleb teha jalgratta- ja jalgteede olemasoleva maantee koridori. Jalgratta- ja jalgteede ehitamise vajadus tuleb otsustada Maanteeameti poolt tee-ehitusprojekti koostamise käigus lähtudes autode, jalgrataste ja jalakäijate eeldatavast liiklussagedusest ning autoliikluse piirkiirusest.

Suletavad ristmikud on esitatud põhijoonisel. Suletavate ristmike teenindamiseks on ette nähtud kogujateed vastavalt põhijoonisel esitatule.

2.2.3. Müra mõjude leevendamine

Kogu lõigu osas tuleb teha tee-ehitusprojekti koostamise staadiumis mürataseme modelleerimine ning selle tulemustest lähtuvalt tuleb projekteerida leevendavad meetmed mürataseme alandamiseks kehtestatud piirnormideni.

2.2.4. Loomastik ja loomapääsud

93. kilomeetril tuleb seirega välja selgitada loomaläbipääsu vajadus ja seire tulemuste põhjal tuleb teha vastavad rajatised.

93. kilomeetril tuleb teha sild üle Esna jõe selliselt, et silla all oleks tagatud vajalik ruum kallasrajale ja mööda jõekaldaid oleks võimaldatud silla alt läbipääs väiksematele loomadele.

2.2.5. Looduskaitse

98. kilomeetril asuvad trassi koridoris väärtuslikud niidualad nr 8203. Tee-ehitusprojekti koostamisel rakendada meetmeid, mis tagaksid maksimaalses ulatuses niidualade säilimise (oluline on tagada veerežiimi säilimine ja võimalikult minimaalselt vähendada niiduala pindala).

101. kilomeetril jääb Koigi mõisa park jääb olemasoleva maantee vahetusse naabrusesse. Olemasoleva maantee tee-ehitusprojekti koostamisel kogujateeks ning selle juurde jalgratta- ja jalgteede tee-ehitusprojekti koostamisel tagada mõisapargi säilimine sh kõrghaljastuse säilimine.

Trassi koridor läbib Pandivere nitraaditundliku ala, seetõttu on soovituslik vältida tee rajamist süvendisse lubjakivis nitraaditundlikul alal ja survealase põhjaveega alal. Lõhkamised ja puurtööd võivad omada ettearvamatut mõju piirkonna põhjaveerežiimile.

Igasugune uurimis-, maakorraldus ja ehitustegevus kaitsealal, hoiualal, püsielupaigas ja kaitstava looduse üksikobjekti kaitsevööndis tuleb kooskõlastada vastava loodusobjekti valitsejaga.

2.2.6. Muinsuskaitse

Trassi koridoris asuvad järgnevad mälestised:

- 93. kilomeetril on Põhjaka mõisa peahoone (15091) – peahoone kaitsevööndisse ei ole ehitustegevust planeeritud. Avada vaated peahoonele ning tagada peahoone eksponeerimine (sh ka müratõkete vastavad lahendused, osutavad liiklusmärgid I klassi teel sobivas asukohas jms) koostöös maaomanikuga (Maanteeamet ei ava vaateid väljaspool teemaad, koostöös maaomanikuga lepitakse tee-ehitusprojekti koostamise käigus kokku avatud vaatekoridor);
- 93. kilomeetril on Põhjaka mõisa vesiveski (15092) – vesiveski kaitsevööndisse on planeeritud kogujatee. Tee ehitusprojekt kooskõlastada Muinsuskaitseametiga. Soovituslik on kogujatee lahendamisel vesiveski läheduses kasutada miljöösse sobivaid materjale (teel tuleb tagada vajalik liikumiskiirus, ohutus ja hooldusest tulenev) ning tagada vesiveski eksponeerimine (sh ka müratõkete vastavad lahendused, osutavad liiklusmärgid I klassi teel sobivas asukohas jms) koostöös maaomanikuga (Maanteeamet ei ava vaateid väljaspool teemaad, koostöös maaomanikuga lepitakse tee-ehitusprojekti koostamise käigus kokku avatud vaatekoridor);
- 97. kilomeetril on asulakoht (9723) – üle asulakoha läheb olemasolev maantee, mis on planeeritud muuta kogujateeks, mille koosseisus on ka jalgratta- ja jalgteed. Tee-ehitusprojekti koostades tuleb teha, juhul kui kavandatakse tee tammi laiendada, arheoloogilised eeluuringud, millega määratakse arheoloogiliste uuringute vajadus;
- 99. kilomeetril on asulakoht (28917) – asulakoha vahetus naabruses on planeeritud kõrvalmaantee nr 15182 korrastamine. Tee-ehitusprojekti koostamisel tuleb määrata võimalik täpne tee laienemisala – juhul kui teed laiendatakse ja sellega minnakse asulakoha maa-alale, tuleb teha arheoloogilised eeluuringud, millega määratakse arheoloogiliste uuringute vajadus;

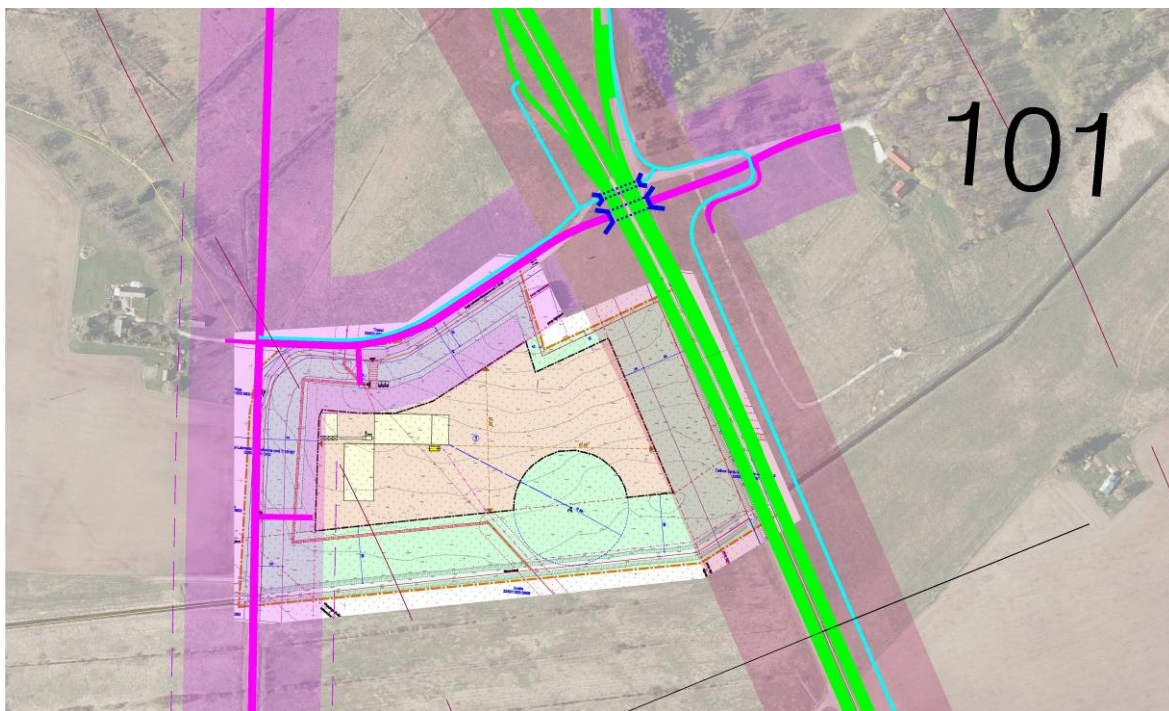
- 101. kilomeetril on Koigi mõisa park (15030) – jääb tee ehitamiseks vajalikust alast väljapoole. Tee ja sellega seonduvate rajatiste tee-ehitusprojekti koostamisel tuleb tagada mõisapargi säilimine olemasolevas mahus. Tagada pargi eksponeerimine (sh ka müratõkete vastavad lahendused, osutavad liiklusemärgid I klassi teel sobivas asukohas jms) nii I klassi teelt kui olemasolevalt maanteelt;
- 101. kilomeetril on Koigi mõisa allee (15031) – jääb tee ehitamiseks vajalikust alast väljapoole. Tee ja sellega seonduvate rajatiste tee-ehitusprojekti koostamisel tuleb tagada allee säilimine olemasolevas mahus.

Igasugune mälestise kaitsevööndis kavandatav uurimis- või ehitustegevus tuleb kooskõlastada Muinsuskaitseametiga.

2.2.7. Kehtivad detailplaneeringud

2.2.7.1 Luha kinnistu detailplaneering

101.-102. kilomeetril on trassi koridoris ning tee ja teekaitsevööndi alas kehtiv Luha kinnistu detailplaneering, millega on kavandatud kaubandus-teenindushoone ja/või tootmishoone krunt.



Joonis 5. Luha kinnistu detailplaneering

Tee-ehitusprojekt tuleb koostada selliselt, et säilivad detailplaneeringuga kavandatud hoonestusalad. I klassi maantee ja kogujatee ehitamiseks vajalik



Järvamaa, Jõgevamaa ja Tartumaa maakonnaplaneeringuid täpsustav
teemaplaneering "Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn- Tartu- Võru- Luhamaa
trassi asukoha täpsustamine km 92,0 -183,0"

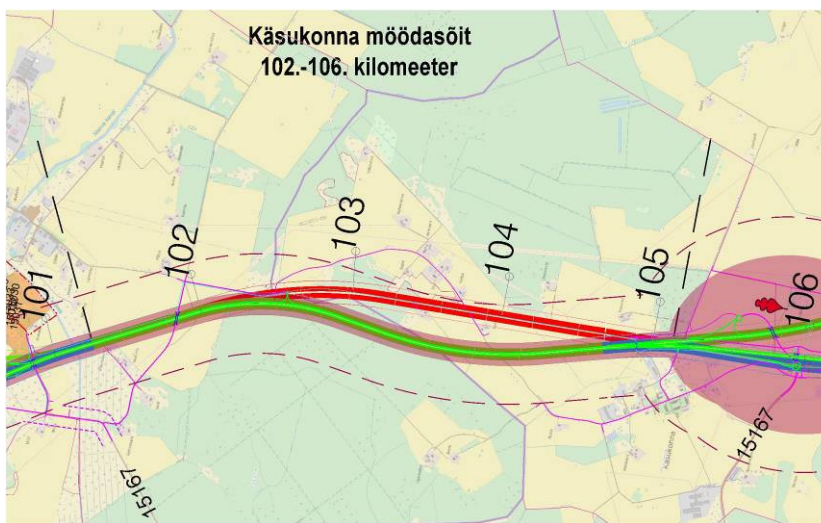
osas (võimalik, et vajadus puudub, täpsustub projekti koostamise käigus) tuleb detailplaneering kehtetuks tunnistada, nimetatud osas pole vajalik uue detailplaneeringu koostamine, krundi piirid tuleb määrata kehtetuks tunnistatud osas tee-ehitusprojekti alusel.

2.3. Käsukonna möödasõit, 102.-106. kilomeeter

2.3.1. Üldkirjeldus

Käsukonna möödasõit asub peamiselt Imavere vallas, osaliselt ka Koigi vallas. Käsukonna möödasõidu trassi koridori planeerimisel oli kaks alternatiivset lahendust. Keskkonnamõju strateegilise hindamise kvalitatiivsete ja kvantitatiivsete hinnangute ning Imavere Vallavolikogu otsuste tulemusena valiti variant 2, roheline, läänepoolsem variant.

Eeldatav liiklussagedus nimetatud lõigus eraldi määratud ei ole, kuid aastal 2040



on keskmise kasvust-senaariumi korral eeldatav liiklussagedus Mäeküla ristmikul (95. kilomeeter) Tartu suunal 13496 a/ööp ja Paia ristmikul (111. kilomeeter) Tallinna suunal 13625 a/ööp.

Joonis 6. Käsukonna möödasõit, 102.-106. kilomeeter

Käsukonna möödasõidu lõik on valdavalt uues trassi koridoris, möödudes osaliselt Käsukonna külast ja jättes selle osa olemasolevast külastruktuurist lõhkumata. Olemasolev maantee jääb kohalikuks liikluseks koos jalgratta- ja jalgteega, mille vajadus määratakse tee-ehitusprojekti koostamise käigus.

2.3.2. Liikluskorralduslikud nõuded

102. kilomeetril tuleb teha uus kogujatee ühendamiseks maanteed nr 15167 ja ida pool I klassi maanteed olevat kogujateed.

102. kilomeetrile tuleb teha riste.

103. kilomeetrile tuleb teha maha- ja pealesõit I klassi maanteele Tallinna suunal.

105. kilomeetrile tuleb teha riste kergliiklustee jaoks.

Kogu lõigu ulatuses tuleb teha jalgratta- ja jalgteede vastavalt põhijoonisel esitatule. Jalgratta- ja jalgteede ehitamise vajadus tuleb otsustada Maanteeameti poolt tee-ehitusprojekti koostamise käigus lähtudes autode, jalgrataste ja jalakäijate eeldatavast liiklussagedusest ning autoliikluse piirkiirusest.

Suletavad ristmikud on esitatud põhijoonisel. Suletavate ristmike teenindamiseks on ette nähtud kogujateed vastavalt põhijoonisel esitatule.

2.3.3. Puhkekohad

103.-104. kilomeetrile Tallinna suunal tuleb teha puhekoht koos parkla, puhkeala ja sanitaaralaga. Puhkekoha asukohta täpsustada arvestades ka loomade liikumise seire tulemusi.

2.3.4. Müra mõjude leevendamine

Kogu lõigu osas tuleb teha tee-ehitusprojekti koostamise staadiumis mürataseme modelleerimine ning selle tulemustest lähtuvalt tuleb projekteerida leevendavad meetmed mürataseme alandamiseks kehtestatud piirnormideni.

2.3.5. Loomastik ja loomapääsud

102.-104. kilomeetril tuleb seirega välja selgitada loomaläbipääsu vajadus ja seire tulemuste põhjal tuleb teha vastavad rajatised.

102. kilomeetril tuleb teha sild üle Neeva kanali selliselt, et silla all oleks tagatud vajalik ruum kallasrajale ja mööda jõekaldaid oleks võimaldatud silla alt läbipääs väiksematele loomadele.

2.3.6. Looduskaitse

104. kilomeetril asub kogujatee trassi koridoris väärtuslik niiduala nr 8109. Tee-ehitusprojekti koostamisel rakendada meetmeid, mis tagaksid maksimaalses ulatuses niiduala säilimise (oluline on tagada veerežiimi säilimine ja võimalikult minimaalselt vähendada niiduala pindala).

Maanteekoridor läbib Pandivere nitraaditundliku ala, seetõttu on soovituslik vältida tee rajamist süvendisse lubjakivis nitraaditundlikul alal ja survealal põhjaveega alal. Lõhkamised ja puurtööd võivad omada ettearvamatut mõju piirkonna põhjaveerežiimile.

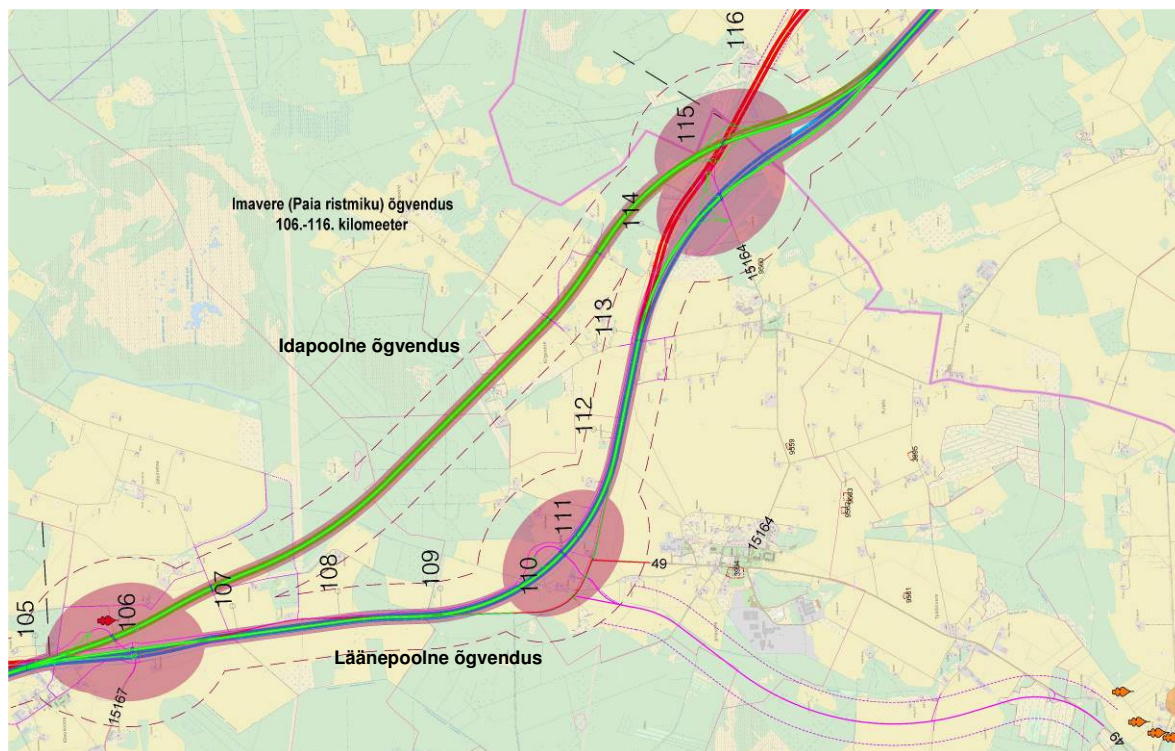
Igasugune uurimis-, maakorraldus ja ehitustegevus kaitsealal, hoiualal, püsielupaigas ja kaitstava looduse üksikobjekti kaitsevööndis tuleb kooskõlastada vastava loodusobjekti valitsejaga.

2.3.7. Muinsuskaitse

Kavandatud trassi koridoris ei asu mälestisi.

2.4. Imavere (Paia ristmiku) õgvendus, 106.-116. kilomeeter

2.4.1. Üldkirjeldus



Joonis 7. Imavere (Paia ristmiku) õgvendus, 106.-116. kilomeeter

Imavere (Paia ristmiku) õgvendus asub peamiselt Imavere vallas, Tartu poolne ots jääb osaliselt Põltsamaa valda.

Eeldatav liiklussagedus (a/ööp) aastal 2040 on:

Tabel 2. Imavere (Paia ristmiku) õgvenduse liiklussagedus

Kilomeeter	Aeglane kasvustsenaarium	Keskmine kasvustsenaarium	Kiire kasvustsenaarium
110. kilomeeter (Paia, Tallinn)	9109	13625	17423
112. kilomeeter (Paia, Tartu)	7393	11059	14142
116. kilomeeter (Jõgeva mk piir)	7393	11059	14142
Tee nr 49 ristmikul	3665	5481	7015

Imavere õgvenduse trassi koridori planeerimisel oli kolm variantlahendust, millest variant 1, punane, ja variant 3, sinine, kattuvad suures osas. Imavere (Paia ristmiku) õgvendusel on esitatud kaks variantlahendust. Idapoolne õgvendus, KSH-s variant 2, on kogu lõigu osas ligikaudu kilomeeter lühem, kui läänepoolne õgvendus, KSH-s variant 1 ja 3. Idapoolne õgvendus annab väga olulise (aastal 2040 ca 9600 km (ca 9600 autot võidab 1 km) ööpäevas liiklussageduse keskmise kasvustsenaariumi korral) lühenemise tee pikkuses ning selle mõjupiirkond on valla üldplaneeringu järgi kavandatud peamiselt metsa- ja põllumajandusliku otstarbega, mis tähendab, et teekoridori reserveerimisega ei toimu olemasoleva

maakasutuse piiramist. Läänepoolne õgvendus nõuab suuremamahulist investeeringut kogu õgvenduse välja ehitamiseks. Olemasolev Paia ristmik tuleb lähiajal rekonstrueerida, kuna liiklussagedus on juba kriitilisel piiril, läänepoolse õgvenduse tegemisel on võimalik väiksema investeeringuga asendada praegune mitterahuldav liiklussõlm. Imavere Vallavolikogu on toetanud läänepoolse õgvenduse tegemist. Keskkonnamõju strateegilise hindamise sisukohast on esitatud variandid suhteliselt ligilähedase mõjuga, tulemuslikkuse aruande kohaselt on mõlemad variandid tasuvad. Võimalik on ka jagada kogu õgvenduse välja ehitamist etappidesse: nt ehitatakse lähiaastatel läänepoolsel õgvendusel Paia ristmik nõuetele vastavaks ning idapoolsele õgvendusele ehitatakse II või III klassi maantee nõuetele vastav tee, mida on kaugemas tulevikus liikluskoormuste kasvamise korral võimalik täiendava teeosa lisamisega ümber ehitada I klassi maanteeks.

Idapoolne õgvendus on uues teekoridoris, läänepoolne õgvendus on suuremas osas sama teekoridoris. Olemasolev maantee tuleb idapoolse õgvenduse korral ümber ehitada tugimaantee nr 49 liiklusele ja kohalikule liiklusele vastavaks teeks, koos jalgratta- ja jalgteega, mille vajadus määratakse tee-ehitusprojekti koostamise käigus.

Teemaplaneeringus on esitatud üldplaneeringule vastav tugimaantee nr 49 võimalik trassi koridor Imavere külast möödaskõigu tegemiseks. Teemaplaneeringuga reserveeritakse trassi koridor.

2.4.2. Liikluskorralduslikud nõuded

2.4.2.1 Idapoolne õgvendus

106. kilomeetrile tuleb teha eritasandiline ristmik.

107. kilomeetrile Jalametsa külas tuleb teha riste. Alternatiivse lahendusena on esitatud ka võimalus teha sama riste 108. kilomeetrile, tee-ehitusprojekti koostamisel valida üks kahest.

113. kilomeetrile Kiigevere külas tuleb teha riste.

114. kilomeetrile Kiigevere külas tuleb teha riste.

116. kilomeetrile tuleb teha eritasandiline ristmik.

Olemasolev maantee tuleb teha tugimaantee nr 49 liiklusele ja kohalikule liiklusele vastavaks teeks.

Eraldi jalgratta- ja jalgteede rajamise vajadust määratud ei ole. Olemasoleva maantee rekonstrueerimisel tagada liiklemisruum ka jalgratturitele ja jalakäijatele, vajadusel teha eraldi jalgratta- ja jalgteed. Jalgratta- ja jalgteede ehitamise vajadus tuleb otsustada Maanteeameti poolt tee-ehitusprojekti koostamise käigus lähtudes autode, jalgrataste ja jalakäijate eeldatavast liiklussagedusest ning autoliikluse piirkiirusest.

Suletavad ristmikud on esitatud põhijoonisel. Suletavate ristmike teenindamiseks on ette nähtud kogujateed vastavalt põhijoonisel esitatule.

2.4.2.2 Läänepoolne õgvendus

106. kilomeetrile tuleb teha eritasandiline ristmik.

110. kilomeetrile Imavere külas tuleb teha karjatunnel (eeldusel, et vahetus naabruses jätkub karjapidamine, selles osas teha tee-ehitusprojekti koostamisel koostööd kohaliku omavalitsusega), mis võimaldab ka üldisele gabariidile vastavate põllutöömasinade liikumist. Karjatunneli ehitamine peab olema korraldatud selliselt, et ka ehitamise ajal on tagatud põllumajandusettevõtja poolt soovitud suunas liikumine.

111. kilomeetrile tuleb teha eritasandiline ristmik. Sõltuvalt ristmiku ehitamise ajast ning tugimaantee nr 49 Imavere külast mööda viimise plaanidest ühendada ristmik kas plaanitava möödasõiduga või olemasoleva tugimaanteega nr 49. Eritasandilise ristmiku koosseisus tuleb teha eraldi kergliiklusriste ühendamaks kavandatud kogujateed ja Imavere küla.

113. kilomeetrile Kiigevere ja Imavere külas tuleb teha riste.

116. kilomeetrile tuleb teha eritasandiline ristmik.

Kogu lõigu osas tagada jalgratturite ja jalakäijate ohutu liikumine, vastavalt põhijoonisel esitatule tuleb teha jalgratta- ja jalgteede rajamine. Jalgratta- ja jalgteede ehitamise vajadus tuleb otsustada Maanteeameti poolt tee-ehitusprojekti koostamise käigus lähtudes autode, jalgrataste ja jalakäijate eeldatavast liiklussagedusest ning autoliikluse piirkiirusest.

Suletavad ristmikud on esitatud põhijoonisel. Suletavate ristmike teenindamiseks on ette nähtud kogujateed vastavalt põhijoonisel esitatule.

2.4.3. Müra mõjude leevendamine

Kogu lõigu osas, va olemasoleva maantee 109.-110. kilomeeter mõlema valikuvariandi korral, tuleb teha tee-ehitusprojekti koostamise staadiumis

mürataseme modelleerimine ning selle tulemustest lähtuvalt tuleb projekteerida leevendavad meetmed mürataseme alandamiseks kehtestatud piirnormideni.

2.4.4. Loomastik ja loomapääsud

108.-111. kilomeetril ja 115.-122. kilomeetril tuleb seirega välja selgitada loomade ülepääsu (ökodukti või maastikuühenduse, võib olla kahe koha peale üks ülepääs, täpselt määrata seire tulemuste põhjal) ning täiendava loomaläbipääsu vajadus ja seire tulemuste põhjal tuleb teha vastavad rajatised.

111. kilomeetril tuleb teha sild üle Navesti jõe selliselt, et silla all oleks tagatud vajalik ruum kallasrajale ja mööda jõekaldaid oleks võimaldatud silla alt läbipääs väiksematele loomadele.

2.4.5. Looduskaitse

106. kilomeetril asub looduskaitsealune rändrahn, mille säilimine tuleb tagada, võimalusel tagada ka selle eksponeerimine maanteelt.

112. kilomeetril asuvad trassi koridoris väärtuslikud niidualad nr 8356, nr 10173 ja nr 10174, mis on ka poollooduslikud kooslused. 114. kilomeetril on trassi koridoris väärtuslik niiduala nr 6420. Tee-ehitusprojekti koostamisel rakendada meetmeid, mis tagaksid maksimaalses ulatuses niiduala säilimise (oluline on tagada veerežiimi säilimine ja võimalikult minimaalselt vähendada niiduala pindala).

Maanteekoridor läbib Pandivere nitraaditundliku ala, seetõttu on soovituslik vältida tee rajamist süvendisse lubjakivis nitraaditundlikul alal ja survealal põhjaveega alal. Lõhkamised ja puurtööd võivad omada ettearvamatut mõju piirkonna põhjaveerežiimile.

Igasugune uurimis-, maakorraldus ja ehitustegevus kaitsealal, hoiualal, püsielupaigas ja kaitstava looduse üksikobjekti kaitsevööndis tuleb kooskõlastada vastava loodusobjekti valitsejaga.

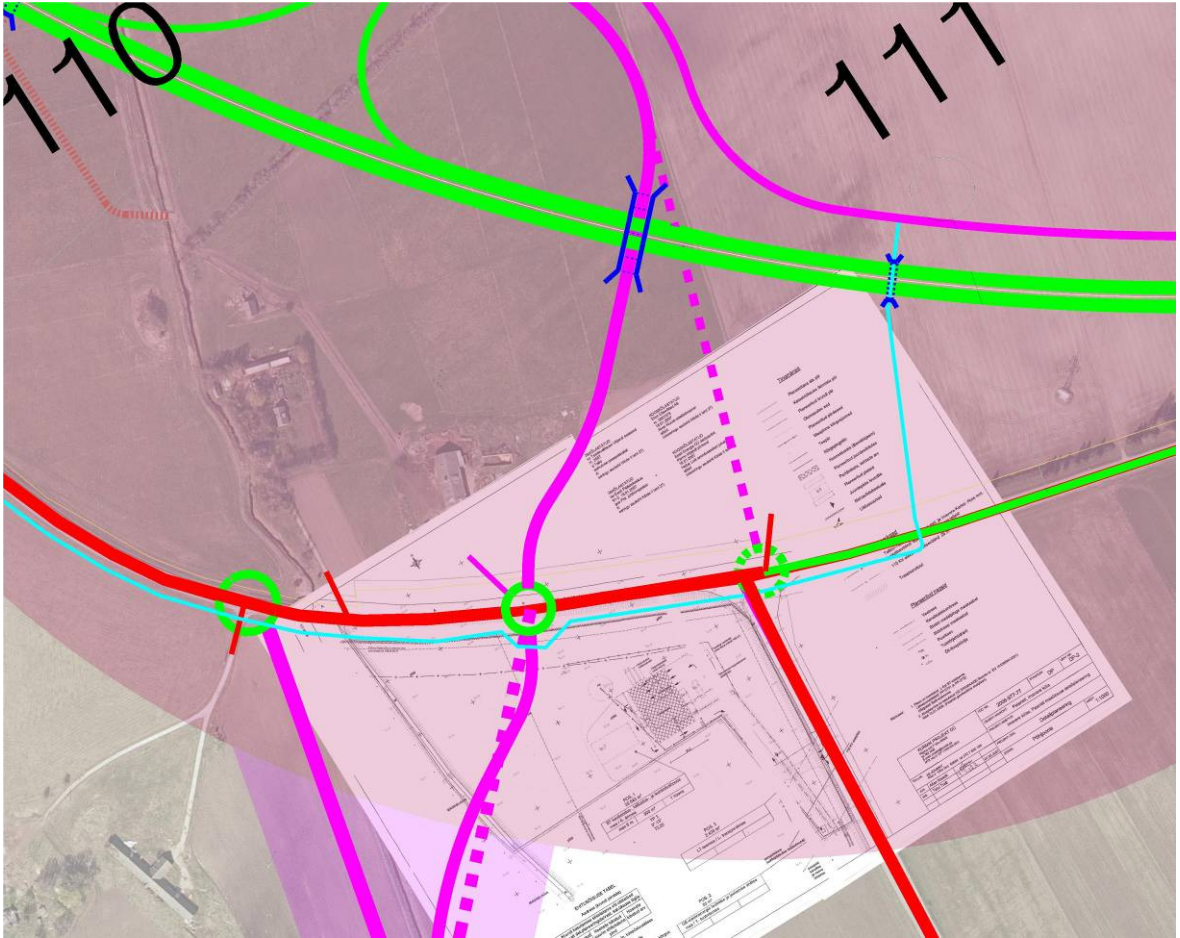
2.4.6. Muinsuskaitse

Kavandatud trassi koridoris ei asu mälestisi.

2.4.7. Kehtivad detailplaneeringud

2.4.7.1 Paaristi maaüksuse detailplaneering

111. kilomeetril on trassi koridoris ning tee ja teekaitsevööndi alas kehtiv Paaristi maaüksuse detailplaneering, millega on kavandatud ärimaa sihtotstarbega krunt tankla ehitamiseks.

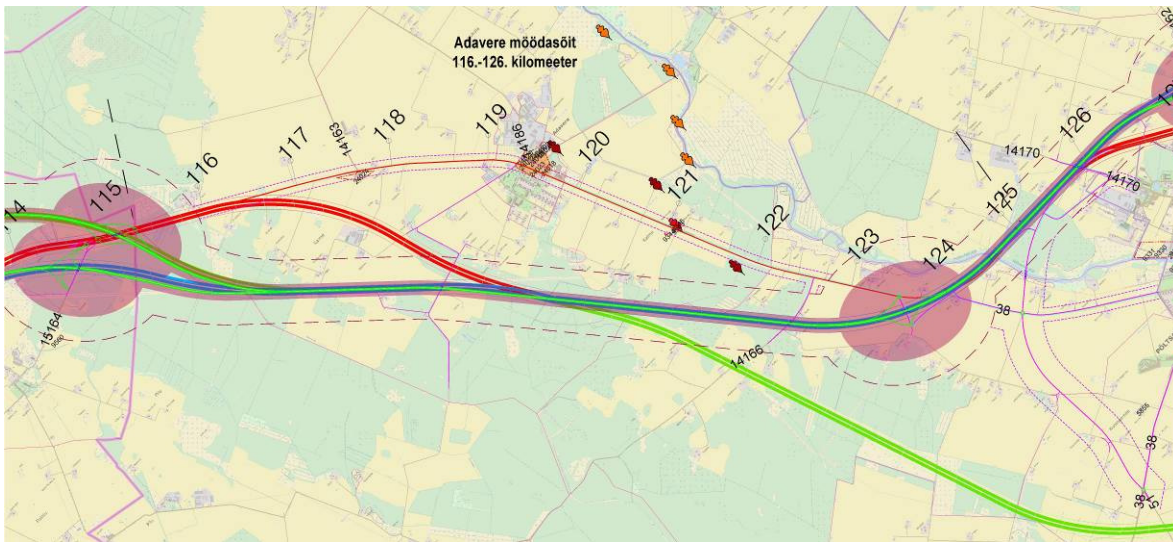


Joonis 8. Paaristi maaüksuse detailplaneering

Tee-ehitusprojekt tuleb koostada selliselt, et säilivad detailplaneeringuga kavandatud hoonestusalad. Kogujatee ehitamiseks vajalikus osas (võimalik, et vajadus puudub, täpsustub projekti koostamise käigus) tuleb detailplaneering kehtetuks tunnistada, nimetatud osas pole vajalik uue detailplaneeringu koostamine, krundi piirid tuleb määrata kehtetuks tunnistatud osas tee-ehitusprojekti alusel.

2.5. Adavere möödasõit, 116.-126. kilomeeter

2.5.1. Üldkirjeldus



Joonis 9. Adavere möödasõit, 116.-126. kilomeeter

Adavere möödasõit asub peamiselt Põltsamaa vallas, Tallinna poolne ots jääb osaliselt Imavere valda. Esialgse variantide valikul vaadeldi seda lõiku koos Põltsamaa läänepoolse möödasõiduga (kilomeetrid 116-142), kõnealuse lõigu osas oli kolm varianti. Põltsamaa Vallavolikogu eelistas varianti 5, roheline, läänepoolne. Keskkonnamõju strateegilise hindamise kvalitatiivsete ja kvantitatiivsete hinnangute ning tasuvusanalüüsi ja Põltsamaa Linnavolikogu otsuste tulemusena valiti variant 2*, sinine.

Eeldatav liiklussagedus (a/ööp) aastal 2040 on:

Tabel 3. Adavere möödasõidu liiklussagedus

Kilomeeter	Aeglane kasvustsenaarium	Keskmine kasvustsenaarium	Kiire kasvustsenaarium
116. kilomeeter (Jõgeva mk piir)	7393	11059	14142
120. kilomeeter (Adavere)	8047	11936	15404
124. kilomeeter (Mõhküla)	8227	12309	15746
Tee nr 38 ristmikul	1327	1985	2544

125. kilomeeter on liiklusprognosis välja toodud kui eriti liiklusohklik lõik.

Adavere möödasõit on valdavalt uues trassi koridoris. Olemasolev maantee jääb kohalikuks liikluseks koos jalgratta- ja jalgteega, mille vajadus määratakse tee-ehitusprojekti koostamise käigus.

2.5.2. Liikluskorralduslikud nõuded

116. kilomeetrile tuleb teha eritasandiline ristmik.

119. kilomeetrile Kalme külas tuleb teha riste.

123. kilomeetrile Mõhküla külas tuleb teha riste.

124. kilomeetrile tuleb teha eritasandiline ristmik.

Olemasolev maantee tuleb teha kohalikule liiklusele vastavaks teeks.

Olemasoleva maantee rekonstrueerimisel tuleb teha Adavere alevikust kuni Põltsamaa linnani, nii mööda teed nr 38 kui ka mööda olemasolevat maanteed, jalgratta- ja jalgteed. Teistel teedel tagada liiklemisruum ka jalgratturitele ja jalakäijatele. Jalgratta- ja jalgteede ehitamise vajadus tuleb otsustada Maanteeameti poolt tee-ehitusprojekti koostamise käigus lähtudes autode, jalgrataste ja jalakäijate eeldatavast liiklussagedusest ning autoliikluse piirkiirusest. Suletavad ristmikud on esitatud põhijoonisel. Suletavate ristmike teenindamiseks on ette nähtud kogujateed vastavalt põhijoonisel esitatule.

Teemaplaneeringus on esitatud ka võimalik trassi koridor tee nr 38 mööda viimiseks Põltsamaalt ja ühendamiseks kavandatud I klassi maanteega. Põltsamaa jõe ületamiseks on pakutud välja kaks erinevat variantlahendust, tee-ehitusprojekti koostades tuleb valida sobiv variant. Teemaplaneeringuga reserveeritakse trassi koridor.

2.5.3. Puhkekohad

120.-121. kilomeetrile mõlemal suunal tuleb teha puhkekoht koos parkla, puhkeala ja sanitaarialaga. Puhkekoha asukohta täpsustada arvestades ka loomade liikumise seire tulemusi arvestades.

2.5.4. Müra mõjude leevendamine

Kogu lõigu osas tuleb teha tee-ehitusprojekti koostamise staadiumis mürataseme modelleerimine ning selle tulemustest lähtuvalt tuleb projekteerida leevendavad meetmed mürataseme alandamiseks kehtestatud piirnormideni.

2.5.5. Loomastik ja loomapääsud

108.-111. kilomeetril ja 115.-122. kilomeetril tuleb seirega välja selgitada loomade ülepääsu (ökodukti või maastikuühenduse, võib olla kahe koha peale üks ülepääs, täpselt määrata seire tulemuste põhjal) ning täiendava loomaläbipääsu vajadus ja seire tulemuste põhjal tuleb teha vastavad rajatised.

125. kilomeetril tuleb teha sild üle Põltsamaa jõe selliselt, et silla all oleks tagatud vajalik ruum kallasrajale ja mööda jõekaldaid oleks võimaldatud silla alt läbipääs väiksematele loomadele.

2.5.6. Looduskaitse

124. kilomeetril asub trassi koridoris väärtuslik niiduala nr 5679. Tee-ehitusprojekti koostamisel rakendada meetmeid, mis tagaksid maksimaalses ulatuses niiduala säilimise (oluline on tagada veerežiimi säilimine ja võimalikult minimaalselt vähendada niiduala pindala).

Trassi koridor läbib Pandivere nitraaditundliku ala, seetõttu on soovituslik vältida tee rajamist süvendisse lubjakivis nitraaditundlikul alal ja survealal põhjaveega alal. Lõhkamised ja puurtööd võivad omada ettearvamatut mõju piirkonna põhjaveerežiimile.

Igasugune uurimis-, maakorraldus ja ehitustegevus kaitsealal, hoiualal, püsielupaigas ja kaitstava looduse üksikobjekti kaitsevööndis tuleb kooskõlastada vastava loodusobjekti valitsejaga.

2.5.7. Muinsuskaitse

Trassi koridoris asuvad järgnevad mälestised:

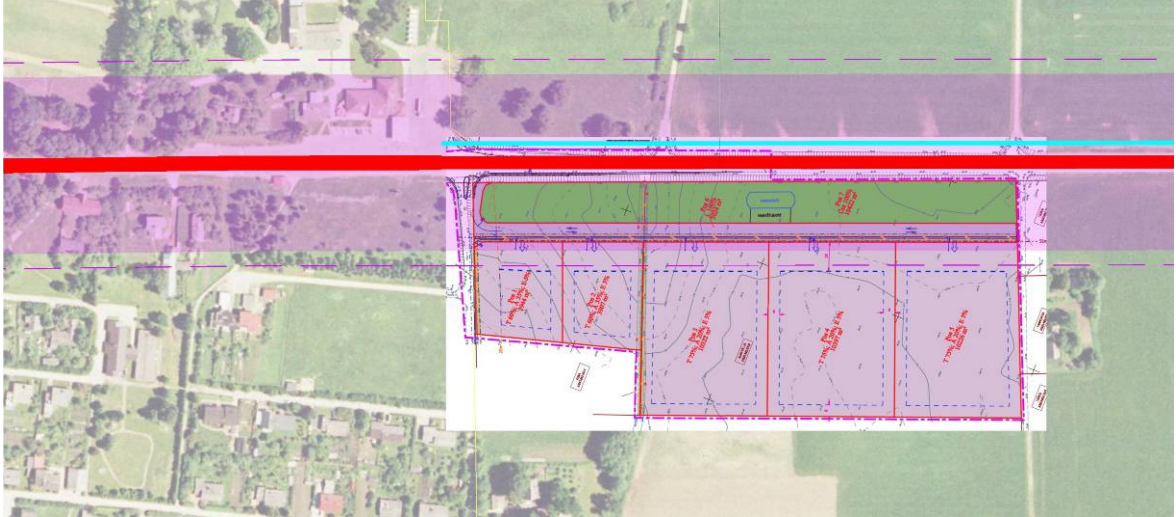
- 118. kilomeetril on Adavere mõisa tuuleveski (24024) – tuuleveski kaitsevööndis on kavandatud olemasolev maantee ümber ehitada kohalikule liiklusele vastavaks teeks. Tagada veski eksponeerimine (sh ka müratõkete vastavad lahendused, osutavad liiklusmärgid I klassi teel sobivas asukohas jms) nii I klassi teelt kui olemasolevalt maanteelt;
- 120. kilomeetril on Adavere mõisa park (24017), mille koosseisus asuvad olemasoleva maantee trassi koridoris veel Adavere mõisa aitkuivati (24020), Adavere mõisa kelder (24023) ja Adavere mõisa piirdeaed (24018) – mõisa parki läbib olemasolev maantee, mis on kavandatud ümber ehitada kohalikule liiklusele vastavaks teeks. Tee ümber ehitamisel kaaluda koostöös kohaliku omavalitsuse ja Muinsuskaitseametiga endise mõisapargi taastamist – see tähendab kohaliku liikluse viimist Pargi tänavale. Võimalusel tagada kogu mõisapargi eksponeerimine (sh osutavad liiklusmärgid I klassi teel sobivas asukohas jms) nii I klassi teelt kui olemasolevalt maanteelt.

Igasugune mälestise kaitsevööndis kavandatav uurimis- või ehitustegevus tuleb kooskõlastada Muinsuskaitseametiga.

2.5.8. Kehtestatud detailplaneeringud

2.5.8.1 Aunavälja kinnistu detailplaneering

120.-121. kilomeetril on kogujatee trassi koridoris kehtiv Aunavälja kinnistu detailplaneering, millega on kavandatud tootmis-, äri- ja elumumaa (vastavalt krundi sihtotstarbest 75%, 20%, 5%) ning transpordimaa ja üldmaa krundid.

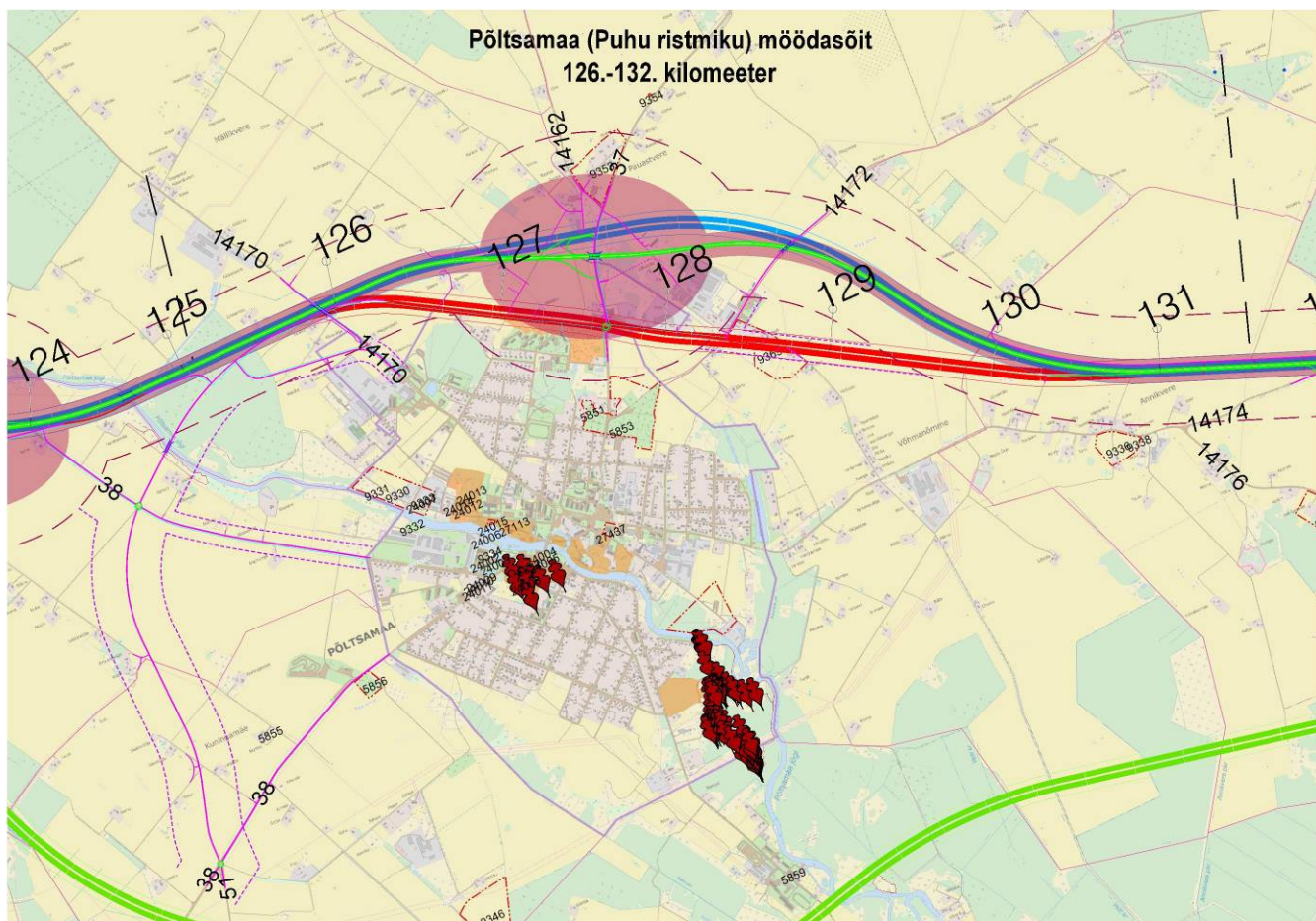


Joonis 10. Aunavälja kinnistu detailplaneering

Tee-ehitusprojekti koostamine ei mõjuta otseselt planeeringulahendust.

2.6. Põltsamaa (Puhu ristmiku) möödasõit, 126.-132. kilomeeter

2.6.1. Üldkirjeldus



Joonis 11. Põltsamaa (Puhu ristmiku) möödasõit, 126.-132. kilomeeter

Põltsamaa (Puhu ristmiku) möödasõit asub Põltsamaa vallas ja Põltsamaa linnas. Esialgasel variantide valikul vaadeldi seda lõiku koos Põltsamaa läänepoolse möödasõiduga (kilomeetrid 116-142), kõnealuse lõigu osas oli kolm varianti. Põltsamaa Vallavolikogu eelistas varianti 5, roheline, läänepoolne. Keskkonnamõju strateegilise hindamise kvalitatiivsete ja kvantitatiivsete hinnangute ning tasuvusanalüüsi ja Põltsamaa Linnavolikogu otsuste tulemusena valiti variant 2*, sinine.

Eeldatav liiklussagedus (a/ööp) aastal 2040 on:

Tabel 4. Põltsamaa (Puhu ristmiku) möödasõidu liiklussagedus

Kilomeeter	Aeglane kasvustsenaarium	Keskmine kasvustsenaarium	Kiire kasvustsenaarium
126. kilomeeter (Pajusi)	7688	11499	14732
128. kilomeeter (Puhu)	7933	11869	15180
132. kilomeeter (Annikvere)	8270	12373	15822
Tee nr 14174 ristmikul	337	504	642

Kogu lõik on liiklusprognosis välja toodud kui liiklusohklik lõik sisaldades enne ristumist teega nr 37 nii Tartu kui Tallinna suunal eriti liiklusohklikke lõike.

Põltsamaa möödasõit on valdavalt uues teekoridoris. Olemasolev maantee jääb kohalikuks liikluseks koos jalgratta- ja jalgteega, mille vajadus määratakse tee-ehitusprojekti koostamise käigus.

2.6.2. Liikluskorralduslikud nõuded

126. kilomeetrile tuleb teha jalgratta- ja jalgteega riste.

128. kilomeetrile tuleb teha eritasandiline ristmik, ristmiku lahendus siduda olemasoleva maanteega.

129. kilomeetrile tuleb teha riste.

Tuleb teha jalgratta- ja jalgteed Põltsamaa linna piires pikki teed nr 37.

Tuleb teha jalgratta- ja jalgteed teest nr 14172 Põltsamaa linna suunas ja Adavere suunas.

Tuleb teha jalgratta- ja jalgteed teest nr 14170 Põltsamaa linna suunas.

Jalgratta- ja jalgteede ehitamise vajadus tuleb otsustada Maanteeameti poolt tee-ehitusprojekti koostamise käigus lähtudes autode, jalgrataste ja jalakäijate eeldatavast liiklussagedusest ning autoliikluse piirkiirusest.

Olemasolev maantee tuleb teha kohalikuks liiklusele vastavaks teeks.

Olemasolevad ristmikud sulgeda ja kogujateed tuleb teha põhijoonisel esitatud mahus.

2.6.3. Müra mõjude leevendamine

Kogu lõigu osas tuleb teha tee-ehitusprojekti koostamise staadiumis mürataseme modelleerimine ning selle tulemustest lähtuvalt tuleb projekteerida leevendavad meetmed mürataseme alandamiseks kehtestatud piirnormideni.

2.6.4. Looduskaitse

128. kilomeetril arvestada Põltsamaa pargi kaitsealaga ja tagada selle säilimine.

Maanteekoridor läbib Pandivere nitraaditundliku ala, seetõttu on soovituslik vältida tee rajamist süvendisse lubjakivis nitraaditundlikul alal ja survealal põhjaveega alal. Lõhkamised ja puurtööd võivad omada ettearvamatut mõju piirkonna põhjaveerežiimile.

Igasugune uurimis-, maakorraldus ja ehitustegevus kaitsealal, hoiualal, püsielupaigas ja kaitstava looduse üksikobjekti kaitsevööndis tuleb kooskõlastada vastava loodusobjekti valitsejaga.

2.6.5. Muinsuskaitse

Trassi koridoris asuvad järgnevad mälestised:

- 128. kilomeetril on asulakoht (9353) – kivikalme vahetus naabruses on kavandatud korrastada kogujateesid. Tee-ehitusprojekti koostamisel tuleb määrata võimalik täpne tee laienemisala – juhul kui teed laiendatakse ja sellega minnakse kivikalme maa-alale, tuleb teha arheoloogilised eeluuringud, millega määratakse arheoloogiliste uuringute vajadus;
- 129. kilomeetril on asulakoht (9369) – olemasolev maantee läbib asulakohta. Olemasolev maantee on ette nähtud ehitada kohalikule liiklusele vastavaks teeks. Tee-ehitusprojekti koostamisel tuleb määrata võimalik täpne tee laienemisala ja teha arheoloogilised eeluuringud, millega määratakse arheoloogiliste uuringute vajadus.

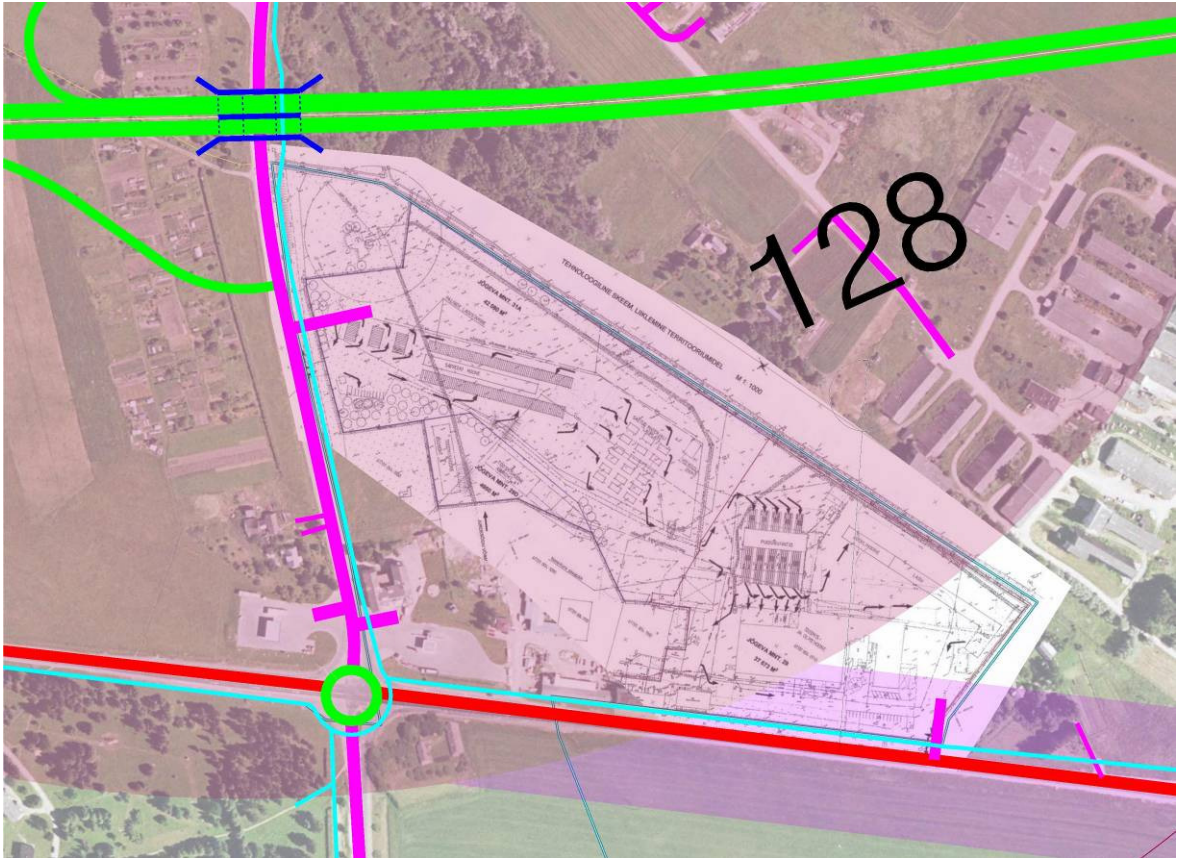
Igasugune mälestise kaitsevööndis kavandatav uurimis- või ehitustegevus tuleb kooskõlastada Muinsuskaitseametiga.

2.6.6. Kehtestatud detailplaneeringud

2.6.6.1 Jõgeva mnt 29 kinnistu ja Jõgeva mnt 29a, 29b, 31, 33 kinnistutega ning Põltsamaa valla territooriumiga piirneva ala detailplaneering

128.-129. kilomeetril on I klassi maantee ning kogujatee trassi koridoris ning tee ja teekaitsevööndi alas kehtiv Jõgeva mnt 29 kinnistu ja Jõgeva mnt 29a, 29b, 31, 33 kinnistutega ning Põltsamaa valla territooriumiga piirneva ala detailplaneering. Detailplaneeringuga on kavandatud tootmismaa sihtotstarbega krundid.

Tee-ehitusprojekt tuleb koostada selliselt, et säilivad detailplaneeringuga kavandatud hoonestusalad. Kogujatee ja I klassi maantee ehitamiseks vajalikus osas (võimalik, et vajadus puudub, täpsustub projekti koostamise käigus) tuleb detailplaneering kehtetuks tunnistada, nimetatud osas pole vajalik uue detailplaneeringu koostamine, krundi piirid tuleb määrata kehtetuks tunnistatud osas tee-ehitusprojekti alusel.

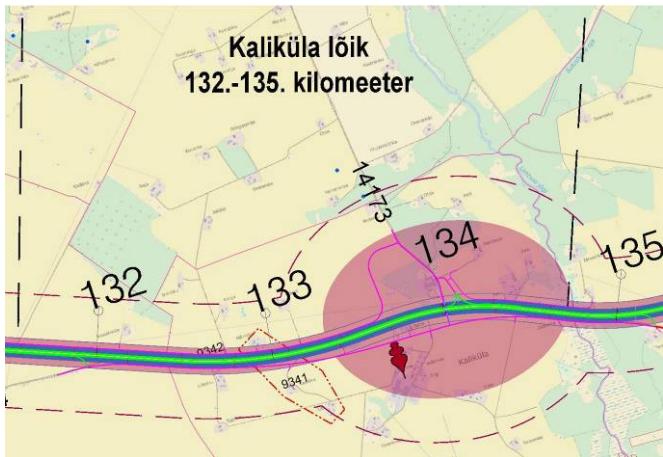


Joonis 12. Jõgeva mnt 29 kinnistu ja Jõgeva mnt 29a, 29b, 31, 33 kinnistutega ning Põltsamaa valla territooriumiga piirneva ala detailplaneering

2.7. Kaliküla lõik, 132.-135. kilomeeter

2.7.1. Üldkirjeldus

Kaliküla lõik asub Põltsamaa vallas. Esialgse variantide valikul vaadeldi seda lõiku koos Põltsamaa läänepoolse möödasõiduga (kilomeetrid 116-142), kõnealuse



lõigu osas oli kaks varianti. Põltsamaa Vallavolikogu eelistas varianti 5, roheline, läänepoolne. Keskkonnamõju strateegilise hindamise kvalitatiivsete ja kvantitatiivsete hinnangute ning tasuvusanalüüsi ja Põltsamaa Linnavolikogu otsuste tulemusena valiti variant 2*, sinine.

Joonis 13. Kaliküla lõik, 132.-135. kilomeeter

Eeldatavat liiklussagedust Kaliküla lõigul eraldi määratud ei ole, kuid eeldatav liiklussagedus (a/ööp) aastal 2040 on lähipiirkonnas:

Tabel 5. Kaliküla lõigu liiklussagedus

Kilomeeter	Aeglane kasvustsenaarium	Keskmine kasvustsenaarium	Kiire kasvustsenaarium
132. kilomeeter (Annikvere)	8270	12373	15822
149. kilomeeter (Puurmani)	8003	11972	15327

Kaliküla lõik asub valdavalt olemasolevas teekoridoris, mida tuleb laiendada. Kohaliku liikluse jaoks tuleb ehitada mõlemale poole I klassi maanteed kogujateed.

2.7.2. Liikluskorralduslikud nõuded

132. kilomeetril tuleb teha mahasõit teele nr 14174.

134.-135. kilomeetrile tuleb teha riste ning Tallinna suunal peale- ja mahasõit kogujateele.

Olemasolevad ristmikud sulgeda ja kogujateed tuleb teha põhijoonisel esitatud mahus.

2.7.3. Müra mõjude leevendamine

Kogu lõigu osas tuleb teha tee-ehitusprojekti koostamise staadiumis mürataseme modelleerimine ning selle tulemustest lähtuvalt tuleb projekteerida leevendavad meetmed mürataseme alandamiseks kehtestatud piirnormideni.

2.7.4. Looduskaitse

Maanteekoridor läbib Pandivere nitraaditundliku ala, seetõttu on soovituslik vältida tee rajamist süvendisse lubjakivis nitraaditundlikul alal ja survealal põhjaveega alal. Lõhkamised ja puurtööd võivad omada ettearvamatut mõju piirkonna põhjaveerežiimile.

Igasugune uurimis-, maakorraldus ja ehitustegevus kaitsealal, hoiualal, püsielupaigas ja kaitstava looduse üksikobjekti kaitsevööndis tuleb kooskõlastada vastava loodusobjekti valitsejaga.

2.7.5. Muinsuskaitse

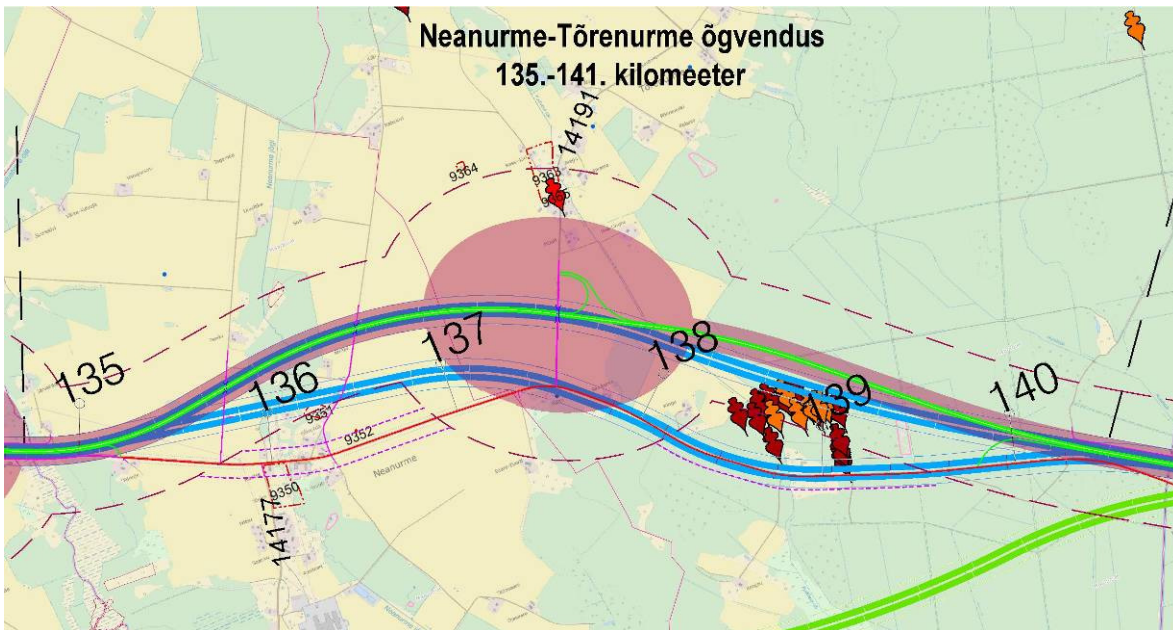
Trassi koridoris asuvad järgnevad mälestised:

- 133. kilomeetril on kivikalme „Kirikuase“ (9350) – kivikalme vahetus naabruses on kavandatud laiendada I klassi maanteed ja ehitada täiendav kogujatee. Tee-ehitusprojekti koostamisel tuleb määrata võimalik täpne tee laienemisala – juhul kui teed laiendatakse ja sellega minnakse kivikalme maa-alale, tuleb teha arheoloogilised eeluuringud, millega määratakse arheoloogiliste uuringute vajadus;
- 133.-134. kilomeetril on kalmistu (9341) – kalmistu alast läheb läbi laienev I klassi maantee. Tee-ehitusprojekti koostamisel tuleb määrata võimalik täpne tee laienemisala ja teha arheoloogilised eeluuringud, millega määratakse arheoloogiliste uuringute vajadus.

Igasugune mälestise kaitsevööndis kavandatav uurimis- või ehitustegevus tuleb kooskõlastada Muinsuskaitseametiga.

2.8. Neanurme-Tõrenurme õgvendus, 135.-141. kilomeeter

2.8.1. Üldkirjeldus



Joonis 14. Neanurme-Tõrenurme õgvendus, 135.-141. kilomeeter

Neanurme-Tõrenurme õgvendus asub Põltsamaa vallas. Esialgsel variantide valikul vaadeldi seda lõiku koos Põltsamaa läänepoolse möödasõiduga (kilomeetrid 116-142), kõnealuse lõigu osas oli kolm varianti. Põltsamaa Vallavolikogu eelistas varianti 5, roheline, läänepoolne. Keskkonnamõju strateegilise hindamise kvalitatiivsete ja kvantitatiivsete hinnangute ning tasuvusanalüüsi ja Põltsamaa Linnavolikogu otsuste tulemusena valiti variant 2*, sinine.

Eeldatavat liiklussagedust Neanurme-Tõrenurme õgvendusel eraldi määratud ei ole, kuid eeldatav liiklussagedus (a/ööp) aastal 2040 on lähipiirkonnas:

Tabel 6. Neanurme-Tõrenurme õgvenduse liiklussagedus

Kilomeeter	Aeglane kasvustsenaarium	Keskmine kasvustsenaarium	Kiire kasvustsenaarium
132. kilomeeter (Annikvere)	8270	12373	15822
149. kilomeeter (Puurmani)	8003	11972	15327

137.-138. kilomeeter on liiklusprognoosis välja toodud kui ohtlik lõik.

Neanurme-Tõrenurme õgvendust on võimalik välja ehitada iseseisvana (ühendudes olemasoleva maanteega 141. kilomeetril) või koos Pikknurme õgvendusega.

Kogu lõik on valdavalt uues teekoridoris. Olemasolev maantee jääb kohalikuks liikluseks koos jalgratta- ja jalgteega, mille vajadus määratakse tee-ehitusprojekti koostamise käigus.

2.8.2. Liikluskorralduslikud nõuded

136. kilomeetrile tuleb teha riste.

137. kilomeetrile tuleb teha riste.

138. kilomeetrile tuleb teha eritasandiline ristmik, ristmiku lahendus siduda olemasoleva maanteega.

Olemasolevad ristmikud sulgeda ja kogujateed tuleb teha põhijoonisel esitatud mahus.

2.8.3. Puhkekohad

139.-140. kilomeetrile mõlemal suunal tuleb teha puhkekoht koos parkla, puhkeala ja sanitaarialaga. Puhkekoha asukohta täpsustada arvestades ka loomade liikumise seire tulemusi arvestades.

2.8.4. Müra mõjude leevendamine

Kogu lõigu osas tuleb teha tee-ehitusprojekti koostamise staadiumis mürataseme modelleerimine ning selle tulemustest lähtuvalt tuleb projekteerida leevendavad meetmed mürataseme alandamiseks kehtestatud piirnormideni.

2.8.5. Loomastik ja loomapääsud

135. kilomeetril tuleb teha sild üle Umbusi jõe selliselt, et silla all oleks tagatud vajalik ruum kallasrajale ja mööda jõekaldaid oleks võimaldatud silla alt läbipääs väiksematele loomadele.

137. kilomeetril tuleb teha sild üle Neanurme jõe selliselt, et silla all oleks tagatud vajalik ruum kallasrajale ja mööda jõekaldaid oleks võimaldatud silla alt läbipääs väiksematele loomadele.

139.-148. kilomeetril tuleb seirega välja selgitada täiendavate loomaläbipääsude vajadus ja seire tulemuste põhjal tuleb teha vastavad rajatised.

2.8.6. Looduskaitse

137. kilomeetril on trassi koridoris karstiala, vältida ehitusoid karstialal.

140. kilomeetril on trassi koridoris väärtuslik elupaik nr 135003, võimalusel tagada selle maksimaalne säilimine olemasolevate keskkonnatingimustega.

Maanteekoridor läbib Pandivere nitraaditundliku ala, seetõttu on soovituslik vältida tee rajamist süvendisse lubjakivis nitraaditundlikul alal ja survealal põhjaveega alal. Lõhkamised ja puurtööd võivad omada ettearvamatut mõju piirkonna põhjaveerežiimile.

Igasugune uurimis-, maakorraldus ja ehitustegevus kaitsealal, hoiualal, püsielupaigas ja kaitstava looduse üksikobjekti kaitsevööndis tuleb kooskõlastada vastava loodusobjekti valitsejaga.

2.8.7. Muinsuskaitse

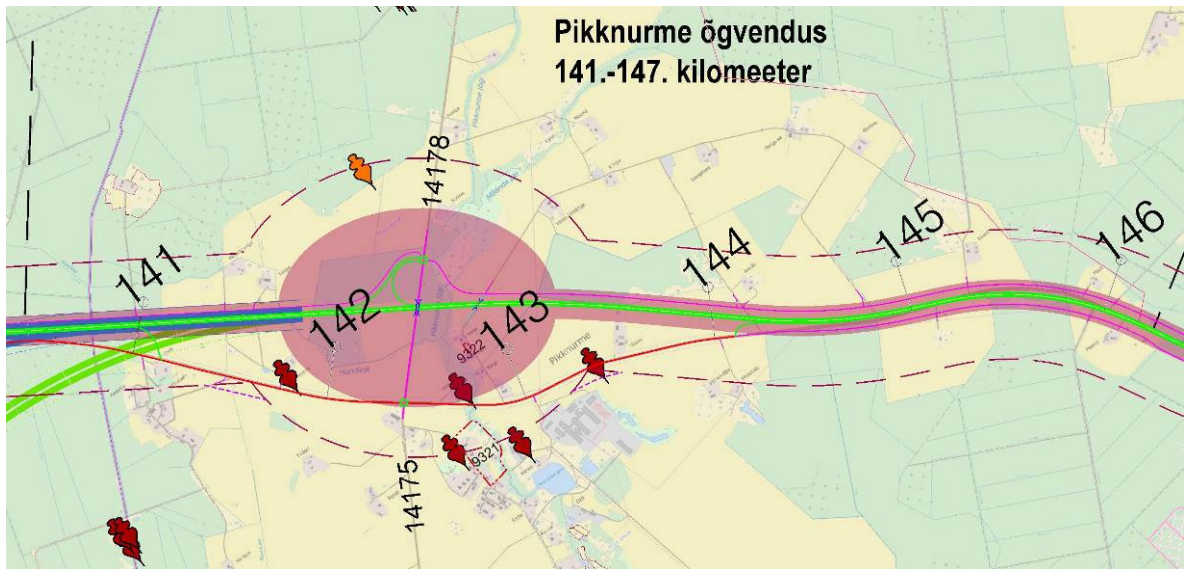
Trassi koridoris asuvad järgnevad mälestised:

- 136. kilomeetril on asulakoht (9350) – asulakoha vahetus naabruses on olemasolev maantee planeeritud jätta kohaliku liiklusega kogujateeks. Tee-ehitusprojekti koostamisel tuleb määrata võimalik täpne tee laienemisala – juhul kui teed laiendatakse ja sellega minnakse asulakoha maa-alale, tuleb teha arheoloogilised eeluuringud, millega määratakse arheoloogiliste uuringute vajadus;
- 137. kilomeetril on kalmistu (9351) – kalmistu naabruses on olemasolev tee kavandatud jätta kohaliku liiklusega teeks. Tee-ehitusprojekti koostamisel tuleb määrata võimalik täpne tee laienemisala – juhul kui teed laiendatakse ja sellega minnakse kalmistu alale või kaitsevööndisse, tuleb teha arheoloogilised eeluuringud, millega määratakse arheoloogiliste uuringute vajadus;
- 137. kilomeetril asub kultusekivi (9352) – mälestise vahetusse naabrusesse ei ole ehitustegevust kavandatud. Võimalusel tagada mälestise eksponeerimine (sh ka müratõkete vastavad lahendused, osutavad liiklusmärgid I klassi teel sobivas asukohas jms) nii I klassi teelt kui olemasolevalt maanteelt ja võimaldada sellele juurdepääs.

Igasugune mälestise kaitsevööndis kavandatav uurimis- või ehitustegevus tuleb kooskõlastada Muinsuskaitseametiga.

2.9. Pikknurme õgvendus, 141.-147. kilomeeter

2.9.1. Üldkirjeldus



Joonis 15. Pikknurme õgvendus, 141.-147. kilomeeter

Pikknurme õgvendus asub Põltsamaa vallas. Kõnealuse lõigu kohta puudusid alternatiivsed variandid.

Eeldatavat liiklussagedust Pikknurme õgvendusel eraldi määratud ei ole, kuid eeldatav liiklussagedus (a/ööp) aastal 2040 on lähipiirkonnas:

Tabel 7. Pikknurme õgvenduse liiklussagedus

Kilomeeter	Aeglane kasvustsenaarium	Keskmine kasvustsenaarium	Kiire kasvustsenaarium
132. kilomeeter (Annikvere)	8270	12373	15822
149. kilomeeter (Puurmani)	8003	11972	15327

Pikknurme õgvendust on võimalik välja ehitada iseseisvana (ühendudes olemasoleva maanteega 141. kilomeetril) või koos Neanurme-Tõrenurme õgvendusega.

Pikknurme õgvendus on lõigu algusosas uue koridoris, lõpuosas olemasoleva maantee koridoris, kus on vajalik kordori laiendamine. Uue teekoridoriga piirkonnas on võimalik olemasolev maantee ehitada ümber kohaliku liiklusega teeks, olemasoleva koridori laiendamise piirkonnas tuleb teha kohaliku liikluse jaoks kogujateed.

2.9.2. Liikluskorralduslikud nõuded

143. kilomeetrile tuleb teha eritasandiline ristmik, ristmiku lahendus siduda olemasoleva maanteega.

Olemasolevad ristmikud sulgeda ja kogujateed tuleb teha põhijoonisel esitatud mahus.

2.9.3. Müra mõjude leevendamine

Kogu lõigu osas tuleb teha tee-ehitusprojekti koostamise staadiumis mürataseme modelleerimine ning selle tulemustest lähtuvalt tuleb projekteerida leevendavad meetmed mürataseme alandamiseks kehtestatud piirnormideni.

2.9.4. Loomastik ja loomapääsud

139.-148. kilomeetril tuleb seirega välja selgitada täiendavate loomaläbipääsude vajadus ja seire tulemuste põhjal tuleb teha vastavad rajatised.

143. kilomeetril tuleb teha sild üle Pikknurme jõe selliselt, et silla all oleks tagatud vajalik ruum kallasrajale ja mööda jõekaldaid oleks võimaldatud silla alt läbipääs väiksematele loomadele.

2.9.5. Looduskaitse

143. kilomeetrile rajatava eritasandilise ristmiku mõjuvööndisse jäävad kaitsealuse valge-toonekure pesapaigad. Tee-ehitusprojekti koostamisel tuleb võimalusel vältida valge-toonekure pesapaikade hävitamist, vajadusel tuleb üles panna olemasoleva pesa lähedusse asenduspesasid.

Maanteekoridor läbib Pandivere nitraaditundliku ala, seetõttu on soovituslik vältida tee rajamist süvendisse lubjakivis nitraaditundlikul alal ja survealuse põhjaveega alal. Lõhkamised ja puurtööd võivad omada ettearvamatut mõju piirkonna põhjaveerežiimile.

Igasugune uurimis-, maakorraldus ja ehitustegevus kaitsealal, hoiualal, püsielupaigas ja kaitstava looduse üksikobjekti kaitsevööndis tuleb kooskõlastada vastava loodusobjekti valitsejaga.

2.9.6. Muinsuskaitse

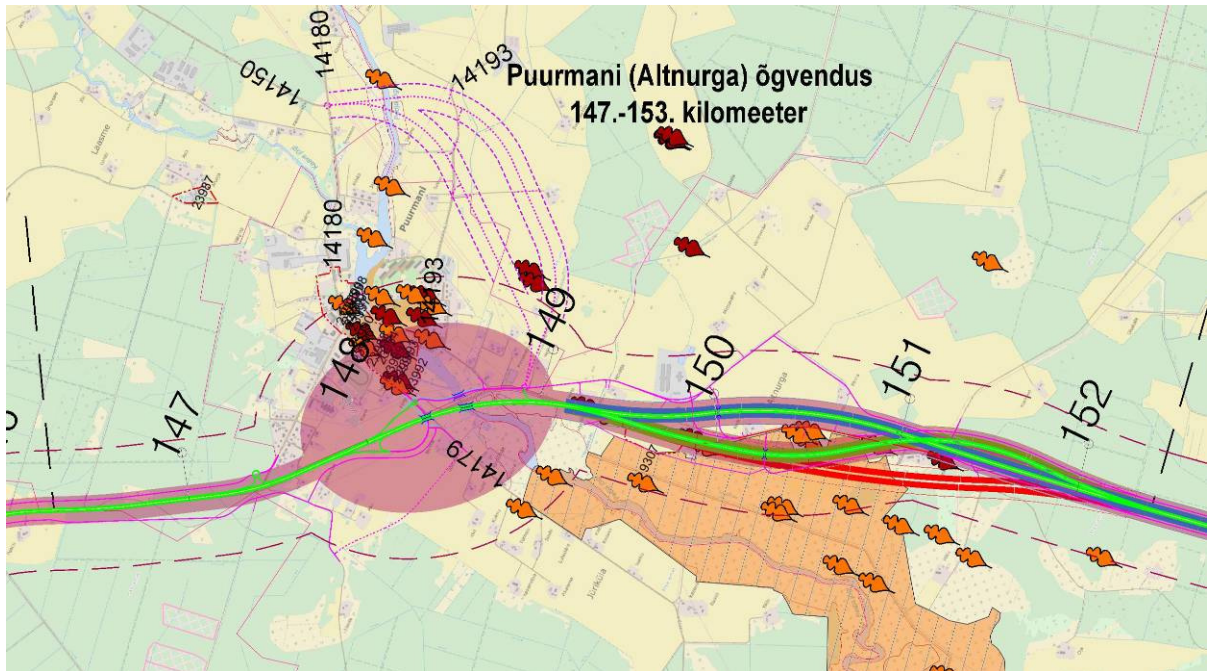
Trassi koridoris asuvad järgnevad mälestised:

- 143. kilomeetril on asulakoht (9321) – asulakoha vahetus naabruses ei ole tee-ehitust kavandatud. Läheduses olev olemasolev maantee on planeeritud jätta kohaliku liiklusega kogujateeks. Tee-ehitusprojekti koostamisel tuleb määrata võimalik täpne tee laienemisala – juhul kui teed laiendatakse ja sellega minnakse asulakoha maa-alale, tuleb teha arheoloogilised eeluuringud, millega määratakse arheoloogiliste uuringute vajadus.

Igasugune mälestise kaitsevööndis kavandatav uurimis- või ehitustegevus tuleb kooskõlastada Muinsuskaitseametiga.

2.10. Puurmani (Altnurga) õgvendus, 147.-153. kilomeeter

2.10.1. Üldkirjeldus



Joonis 16. Puurmani (Altnurga) õgvendus, 147.-153. kilomeeter

Puurmani (Altnurga) õgvendus asub Puurmani vallas.

Eeldatav liiklussagedus (a/ööp) aastal 2040 on:

Tabel 8. Puurmani (Altnurga) õgvenduse liiklussagedus

Kilomeeter	Aeglane kasvustsenaarium	Keskmine kasvustsenaarium	Kiire kasvustsenaarium
149. kilomeeter (Puurmani)	8003	11972	15327

150.-151. kilomeeter on liiklusprognosis välja toodud, kui eriti liiklusohklik lõik.

Lõigu osas oli kolm alternatiivset variantlahendust. Puurmani Vallavolikogu eelistas varianti 1, punane, kuid tulenevalt Natura alast ei ole seal ehitamine reaalne. Keskkonnamõju strateegilise hindamise kvalitatiivsete ja kvantitatiivsete hinnangute ning tasuvusanalüüsi ja Puurmani Vallavolikogu otsuste tulemusena valiti variant 2, sinine ja variant 1, punane koos lisatingimustega. Puurmani (Altnurga) õgvenduse lõigus on teemaplaneeringus esitatud kaks alternatiivset variantlahendust. Läänepoolne (151. kilomeetril) õgvendus on varem (1999. a kinnitatud trass) kavandatud ja ka valla kehtivas üldplaneeringus esitatud ning idapoolne (151. kilomeetril) käesoleva maakonnaplaneeringuga määratud. Läänepoolse õgvenduse alal on Natura-ala ning seal on üks esinduslikumaid rohunepi mängualasid kogu Eestis ja Baltikumis tervikuna (Andres Kuresoo ja Leho Luigujõe, Eksperthinnang, Tallinn - Tartu maantee (E263) asukoha-

alternatiivid Altnurga külas seoses rohunepi pesitsusalaga Alam-Pedja LKA, Pedja jõe vaskkalda luhas Puurmanni sillast allavoolu, 2010). Kui ehitamise ajal on alal jätkuvalt rohunepi mänguala ei ole võimalik läänepoolset alternatiivi rakendada. 2011. a seisuga on reaalselt ehitatav idapoolne õgvendus, kuid kuna läänepoolne õgvendus ei too endaga kaasa naabruses olevatel maaüksustel majandustegevusele kitsendusi ja teadmata on õgvenduse välja ehitamise aeg, siis on teemaplaneeringus esitatud mõlemad alternatiivsed lahendused. Teeehitusprojekti koostamise ajal on võimalik läbi viia keskkonnamõju hindamine ja otsustada, kumb variant valitakse.

Puurmani (Altnurga) õgvendus on lõigu algusosas olemasolevas teekoridoris, lõigu lõpuosas uues teekoridoris.

Teemaplaneeringus on esitatud ka kaks võimalikku koridori Puurmani alevikust mööda sõitmiseks ühendades maanteed nr 2 ja nr 14193 maanteedega nr 14150 ja nr 14180. Teemaplaneeringuga reserveeritakse trassi koridor, möödasõidu välja ehitamine sõltub kohaliku omavalitsuse ja Maanteeameti soovidest ja kokkuleppest.

2.10.2. Liikluskorralduslikud nõuded

148. kilomeetrile tuleb teha Tallina suunalisele liiklusele parempöõretega peale- ja mahasõit teele 14180 (aleviku Tallinna maantee tänav).

149. kilomeetril on liiklussõlm, mis jääb sama liiklusskeemiga.

151. kilomeetril tuleb teha riste mõlema alternatiivse variantlahenduse korral.

Jalgratta- ja jalgteede ehitamise vajadus tuleb otsustada Maanteeameti poolt teeehitusprojekti koostamise käigus lähtudes autode, jalgrataste ja jalakäijate eeldatavast liiklussagedusest ning autoliikluse piirkirusest.

Olemasolevad ristmikud sulgeda ja kogujateed tuleb teha põhijoonisel esitatud mahus.

2.10.3. Müra mõjude leevendamine

Kogu lõigu osas, va olemasoleva maantee 152.-154. kilomeeter, tuleb teha teeehitusprojekti koostamise staadiumis mürataseme modelleerimine ning selle tulemustest lähtuvalt tuleb projekteerida leevendavad meetmed mürataseme alandamiseks kehtestatud piirnormideni.

2.10.4. Loomastik ja loomapääsud

139.-148. kilomeetril tuleb seirega välja selgitada täiendavate loomaläbipääsude vajadus ja seire tulemuste põhjal tuleb teha vastavad rajatised.

149. kilomeetril tuleb teha sild üle Pedja jõe selliselt, et silla all oleks tagatud vajalik ruum kallasrajale ja mööda jõekaldaid oleks võimaldatud silla alt läbipääs väiksematele loomadele.

150.-158. kilomeetril tuleb seirega välja selgitada loomade ülepääsu (ökodukti või maastikuühenduse) vajadus ja seire tulemuste põhjal tuleb teha vastavad rajatised.

2.10.5. Looduskaitse

149.-153. kilomeetril on trassi koridoris väärtuslikud niidualad nr 12025 ja 12026. Tee-ehitusprojekti koostamisel rakendada meetmeid, et tagada niidualade võimalikult suures mahus säilimine, sh olemasoleva maaparandussüsteemi toimimine sama niiskusrežiimiga.

150. kilomeetril on trassi koridoris kaitsealuse valge-toonekure pesapaigad. Tee-ehitusprojekti koostamisel tuleb võimalusel vältida valge-toonekure pesapaikade hävitamist, vajadusel tuleb üles panna olemasoleva pesa lähedusse asenduspesasid.

Mürarikkamaid ehitustöid (tööd, millega kaasneb võrreldes igapäevase liiklusrumaga suurem müratase nt võimalikud tampimis-, rammimis- või lõhkamistööd) tuleb vältida lindude pesitsusperioodil olemasoleva maantee järgi järgmistel kilomeetritel:

- 149,0 – 151,5 (maist – juulini);
- 151,5 – 153,0 (aprillist – augustini).

Maanteekoridor läbib Pandivere nitraaditundliku ala, seetõttu on soovituslik vältida tee rajamist süvendisse lubjakivis nitraaditundlikul alal ja survealuse põhjaveega alal. Lõhkamised ja puurtööd võivad omada ettearvamatut mõju piirkonna põhjaveerežiimile.

Igasugune uurimis-, maakorraldus ja ehitustegevus kaitsealal, hoiualal, püsielupaigas ja kaitstava looduse üksikobjekti kaitsevööndis tuleb kooskõlastada vastava loodusobjekti valitsejaga.

2.10.6. Muinsuskaitse

Trassi koridoris asuvad järgnevad mälestised:

- 149. kilomeetril on Puurmani mõisa park (23989) koos kaitsevööndiga ning pargis olevate üksikute objektidega – pargi naabrusesse, park ise jääb tee ehitamiseks vajalikust alast väljapoole, on planeeritud kogujatee ja jalgratta- ja jalgteed. Tee ja sellega seonduvate rajatiste tee-ehitusprojekti koostamisel tuleb tagada mõisapargi säilimine olemasolevas mahus. Võimalusel tagada pargi eksponeerimine (sh ka müratõkete vastavad lahendused, osutavad liiklusmärgid I klassi teel sobivas asukohas jms) nii I klassi teelt kui olemasolevalt maanteelt;
- 150. kilomeetril on asulakoht (9307) – asulakoha vahetus naabruses on planeeritud läänepoolse õgvenduse korral uue I klassi maantee ehitamine, idapoolse õgvenduse korral jätta olemasolev maantee kohaliku liiklusega kogujateeks. Tee-ehitusprojekti koostamisel tuleb määrata võimalik täpne tee laienemisala – juhul kui teed laiendatakse ja sellega minnakse asulakoha maa-alale, tuleb teha arheoloogilised eeluuringud, millega määratakse arheoloogiliste uuringute vajadus.

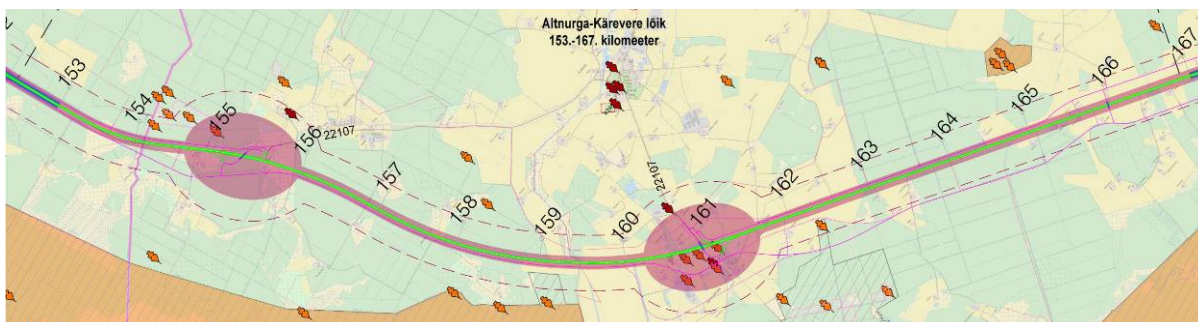
Igasugune mälestise kaitsevööndis kavandatav uurimis- või ehitustegevus tuleb kooskõlastada Muinsuskaitseametiga.

2.10.7. Kehtestatud detailplaneeringud

Kavandatud teede trassi koridoris ei asu ühtegi kehtestatud detailplaneeringut.

2.11. Altnurga-Kärevere lõik, 153.-167. kilomeeter

2.11.1. Üldkirjeldus



Joonis 17. Altnurga-Kärevere lõik, 153.-167. kilomeeter

Altnurga-Kärevere lõik on Puurmani ja Laeva vallas. Alternatiivseid variantlahendusi antud lõigu kohta ei olnud.

Eeldatav liiklussagedus (a/ööp) aastal 2040 on:

Tabel 9. Altnurga-Kärevere lõigu liiklussagedus

Kilomeeter	Aeglane kasvustsenaarium	Keskmine kasvustsenaarium	Kiire kasvustsenaarium
155. kilomeeter (Tartu mk piir)	8003	11972	15327
156. kilomeeter (Siniküla)	7895	11810	15108
168. kilomeeter (Rootsi)	8219	12293	15723

Altnurga-Kärevere lõik on valdavalt olemasolevas teekoridoris, vajalik on koridori laiendamine. 154. kilomeetril on trajektoori korrigeeriv õgvendus. I klassi maantee läänepoolsel küljel on vajadus kogujatee tegemiseks kohaliku liikluse ning jalgratturite ja jalakäijate jaoks.

2.11.2. Liikluskorralduslikud nõuded

156. kilomeetrile tuleb teha eritasandiline ristmik ning see siduda teega nr 22107 ja planeeritud kogujateega.

161. kilomeetrile tuleb teha eritasandiline ristmik ning see siduda teega nr 22107 ja planeeritud kogujateega.

166. kilomeetrile tuleb teha riste.

Olemasolevad ristmikud sulgeda ja kogujateed tuleb teha põhijoonisel esitatud mahus. 161.-163. kilomeetril Valmaotsa külas on esitatud ka võimalik alternatiivne lahendus kogujateede ehitamiseks, tee-ehitusprojekti koostamisel tuleb määrata täpne lahendus koostöös kohaliku omavalitsuse ja looduskaitsealuse objekti valitsejaga.

2.11.3. Puhkekohad

157.-158. kilomeetrile Tallinna suunal tuleb teha puhekoht koos parkla, puhkeala ja sanitaaralaga. Puhkekoha asukohta täpsustada arvestades ka loomade liikumise seire tulemusi arvestades.

164.-165. kilomeetrile Tartu suunal tuleb teha puhekoht koos parkla, puhkeala ja sanitaaralaga.

2.11.4. Müra mõjude leevendamine

Kogu lõigu osas, va olemasoleva maantee 152.-154. kilomeeter ja 159.-160. kilomeeter, tuleb teha tee-ehitusprojekti koostamise staadiumis mürataseme modelleerimine ning selle tulemustest lähtuvalt tuleb projekteerida leevendavad meetmed mürataseme alandamiseks kehtestatud piirnormideni.

2.11.5. Loomastik ja loomapääsud

150.-158. kilomeetril tuleb seirega välja selgitada loomade ülepääsu (ökodukti või maastikuühenduse) vajadus ja seire tulemuste põhjal tuleb teha vastavad rajatised.

160. kilomeetril tuleb teha sild üle Laeva jõe selliselt, et silla all oleks tagatud vajalik ruum kallasrajale ja mööda jõekaldaid oleks võimaldatud silla alt läbipääs väiksematele loomadele.

2.11.6. Looduskaitse

160. kilomeetril on trassi koridoris väärtuslik niiduala nr 4082. Tee-ehitusprojekti koostamisel rakendada meetmeid, et tagada niiduala võimalikult suures mahus säilimine.

Mürarikkamaid ehitustöid (tööd, millega kaasneb võrreldes igapäevase liiklusrumaga suurem müratase nt võimalikud tampimis-, rammimis- või lõhkamistöid) tuleb vältida lindude rände- ja pesitsusperioodil olemasoleva maantee järgi järgmistel kilomeetritel:

- 154,0 – 155,0 ja 158,5 – 160,0 (aprillist – augustini);
- 160,0 – 162,0 (aprilli teine pool kuni mai keskpaik; vältida tuleb kõiki maantee laiendamisega seotud ehitustöid);
- 162,0 – 163,0 (aprillist – juulini).

Igasugune uurimis-, maakorraldus ja ehitustegevus kaitsealal, hoiualal, püsielupaigas ja kaitstava looduse üksikobjekti kaitsevööndis tuleb kooskõlastada vastava loodusobjekti valitsejaga.

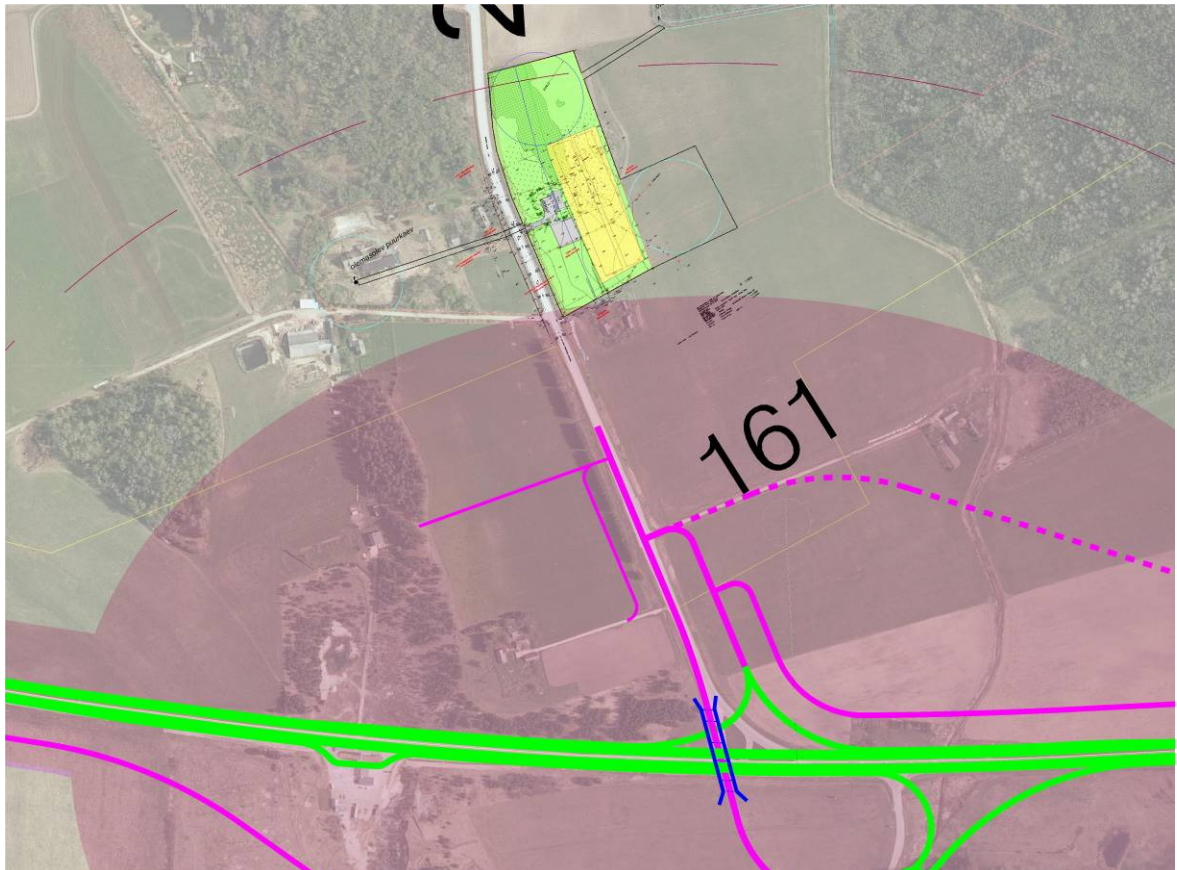
2.11.7. Muinsuskaitse

Kavandatud trassi koridoris ei asu mälestisi.

2.11.8. Kehtestatud detailplaneeringud

2.11.8.1 Laeva Savi kinnistu ja lähiala detailplaneering

161. kilomeetril on trassi koridoris kehtiv Laeva Savi kinnistu ja lähiala detailplaneering. Detailplaneeringuga on kavandatud üks tootmismaa krunt.

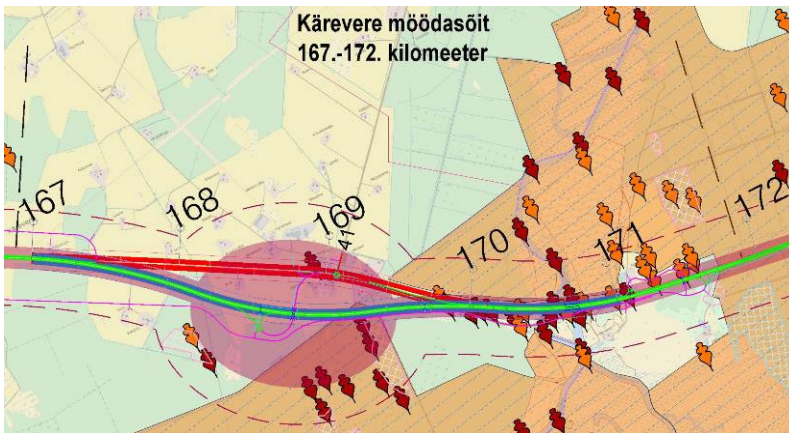


Joonis 18. Laeva Savi kinnistu ja lähiala detailplaneering

Tee-ehitusprojekti koostamine ei mõjuta otseselt planeeringulahendust.

2.12. Kärevere möödasõit, 167.-172. kilomeeter

2.12.1. Üldkirjeldus



Joonis 19. Kärevere möödasõit, 167.-172. kilomeeter

Kärevere möödasõit asub Laeva vallas. Lõigu osas oli kaks variantlahendust. Keskkonnamõju strateegilise hindamise kvalitatiivsete ja kvantitatiivsete hinnangute ja Laeva Vallavolikogu otsuste tulemusena valiti variant 2, sinine, läänepoolne.

Eeldatav liiklussagedus (a/ööp) aastal 2040 on:

Tabel 10. Kärevere möödasõidu liiklussagedus

Kilomeeter	Aeglane kasvustsenaarium	Keskmine kasvustsenaarium	Kiire kasvustsenaarium
168. kilomeeter (Rootsi)	8219	12293	15723
170. kilomeeter (Kärevere)	8480	12684	16229
Tee nr 41 ristmikul	494	738	942
*170. kilomeeter (Kärevere)	8163	12209	15612
*Tee nr 41 ristmikul	811	1213	1559

* - Tartu põhjapoolset möödasõitu ei ole rajatud.

Kärevere möödasõit on 168.-170. kilomeetril uues koridoris, 171.-172. kilomeetril olemasolevas tee-koridoris. Olemasolev maantee jääb Kärevere külas kohalikuks liikluseks ning ühendusteks maanteega nr 41. Kuni 1999. aastani kasutusel olnud maantee koos selle juurde kuuluva sillaga jääb kasutusse kohalikuks liikluseks, jalgratta- ja jalgteeks ning juurdepääsuks Leetsi maaüksuse detailplaneeringu alale. Endine, kuni 1999. aastani kasutusel olnud, Kärevere sild tuleb remontida.

2.12.2. Liikluskorralduslikud nõuded

169.-170. kilomeetrile tuleb teha eritasandiline ristmik ning see siduda teega nr 41. 171. kilomeetril tuleb teha kuni 1999. aastani kasutusel olnud olemasolev maantee koos sillaga korrastamine kohalikuks liikluseks ning jalgratta- ja jalgteeks.

Jalgratta- ja jalgteede ehitamise vajadus tuleb otsustada Maanteeameti poolt tee-ehitusprojekti koostamise käigus lähtudes autode, jalgrataste ja jalakäijate eeldatavast liiklussagedusest ning autoliikluse piirkirusest.

Olemasolevad ristmikud tuleb sulgeda ja kogujateed teha põhijoonisel esitatud mahus.

2.12.3. Müra mõjude leevendamine

Kogu lõigu osas tuleb teha tee-ehitusprojekti koostamise staadiumis mürataseme modelleerimine ning selle tulemustest lähtuvalt tuleb projekteerida leevendavad meetmed mürataseme alandamiseks kehtestatud piirnormideni.

2.12.4. Loomastik ja loomapääsud

170.-177. kilomeetril tuleb seirega välja selgitada loomade ülepääsu (ökodukti või maastikuühenduse) vajadus ja seire tulemuste põhjal tuleb teha vastavad rajatised.

170. kilomeetril tuleb teha sild üle Laeva jõe selliselt, et silla all oleks tagatud vajalik ruum kallasrajale ja mööda jõekaldaid oleks võimaldatud silla alt läbipääs väiksematele loomadele.

171. kilomeetril tuleb teha sild üle Suur-Emajõe selliselt, et silla all oleks tagatud vajalik ruum kallasrajale ja mööda jõekaldaid oleks võimaldatud silla alt läbipääs väiksematele loomadele.

2.12.5. Looduskaitse

171. kilomeetril on trassi koridoris väärtuslikud niidualad nr 14679 ja nr 15109. Tee-ehitusprojekti koostamisel rakendada meetmeid, et tagada niiduala võimalikult suures mahus säilimine.

171. kilomeetril oleva suur rabakiili elupaiga säilimiseks tuleb maantee ehitustööde käigus vältida võimaliku pinnase ladestamist varialale jäävasse tiiki ja selle kallastele.

171. kilomeetril Käreveres Suur-Emajõe maanteesilla läheduses olemasoleva maantee ja eelmise, kuni 1999. aastani kasutusel olnud, maantee vahelisel alal paikneva suure rabakiili, harivesiliku, lai tõmmuujuri ja vareskaera-aasasilmiku elupaiga säilimiseks on maantee laiendamisel oluline maksimaalses ulatuses säilitada antud alal väljakujunenud kooslus ning maanteed laiendada olemasolevast maanteest põhjapoole.

171.-174. kilomeetril tuleb maksimaalses ulatuses kasutada ära olemasolevat maanteed ning vältida maakasutuse muutust kogu reserveeritud maanteekoridori ulatuses. Oluline on, et Natura elupaikasid ei kahjustataks üle 1% kogu pindalast.



Maantee laiendamisega tuleb tagada laiendavale alale ja selle lähialale jäävate maaparandussüsteemide toimimine.

Silla ehitamisel üle Suur-Emajõe tuleb vältida vee keskkonda mõjutavaid ehitustöid kalade kudemisperioodil aprilli ja mai kuus.

Mürarikkamaid ehitustöid (tööd, millega kaasneb võrreldes igapäevase liiklusmüraga suurem müratase nt võimalikud tampimis-, rammimis- või lõhkamistööd) tuleb vältida lindude pesitsusperioodil olemasoleva maantee järgi järgmistel kilomeetritel:

- 167,5 – 169,0 (aprillist – augustini);
- 170,5 – 172,0 (maist – juulini).

Igasugune uurimis-, maakorraldus ja ehitustegevus kaitsealal, hoiualal, püsielupaigas ja kaitstava looduse üksikobjekti kaitsevööndis tuleb kooskõlastada vastava loodusobjekti valitsejaga.

2.12.6. Muinsuskaitse

Kavandatud trassi koridoris ei asu mälestisi.

2.12.7. Kehtestatud detailplaneeringud

2.12.7.1 Uue-Kastani kinnistu ja lähiala detailplaneering

169. kilomeetril on trassi koridoris kehtiv Uue-Kastani kinnistu ja lähiala detailplaneering. Detailplaneeringuga on kavandatud kuus elamukrunti.

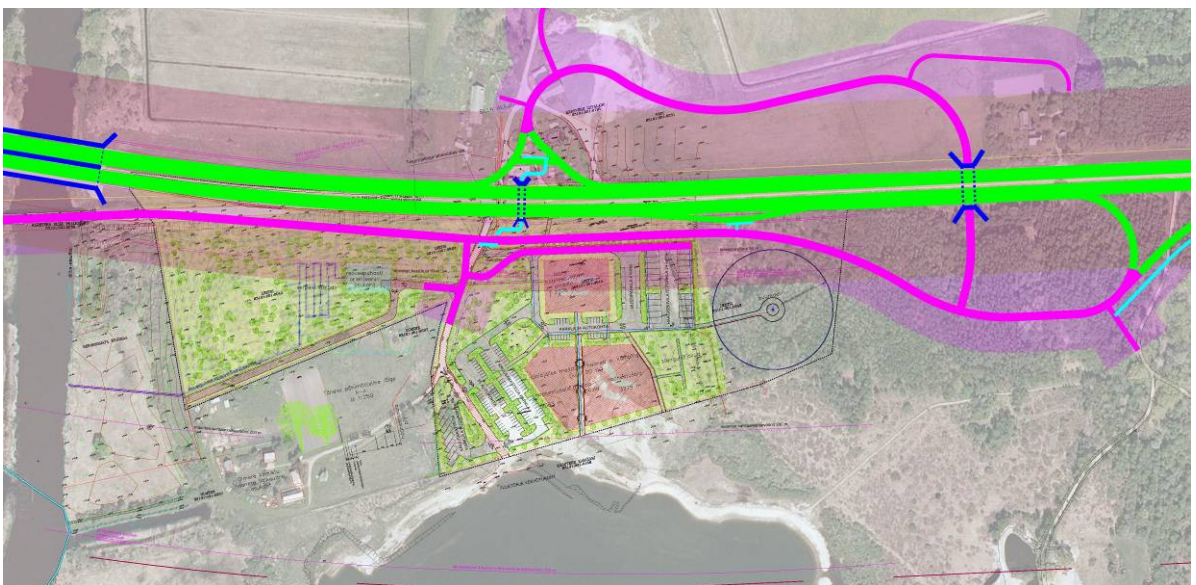
Tee-ehitusprojekti koostamine ei mõjuta otseselt planeeringulahendust. Elamualal tuleb maaomanikul (nimetatud detailplaneering asub juba olemasoleva maantee sanitaarkaitsevööndis ning ei ole Maanteeametiga kooskõlastatud) tagada nõuetekohane müratase.



Joonis 20. Uue-Kastani kinnistu ja lähiala detailplaneering

2.12.7.2 Leetsi maaüksuse detailplaneering

171.-172. kilomeetril on trassi koridoris ning tee ja tee kaitsevööndi alas kehtiv Leetsi maaüksuse detailplaneering. Detailplaneeringuga on kavandatud motell ja lühiajalise majutuse hooned.

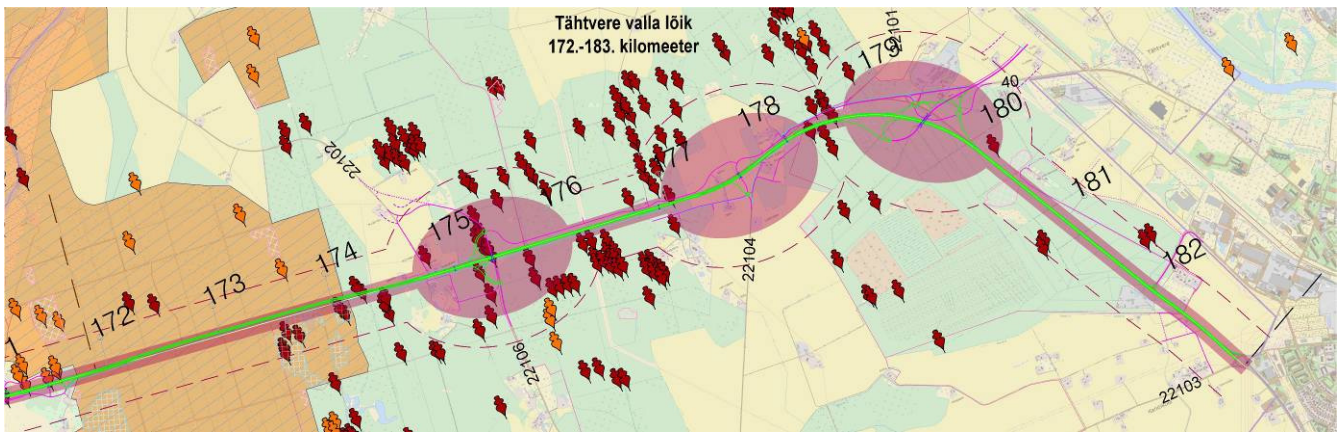


Joonis 21. Leetsi maaüksuse detailplaneering

Tee-ehitusprojekt tuleb koostada selliselt, et säilib detailplaneeringuga kavandatud krundi teenindav tee, parkla ja hoonestusala. Puhkealal tuleb tagada nõuetekohane müratase. Kogujatee ja I klassi maantee ehitamiseks vajalik osas tuleb detailplaneering kehtetuks tunnistada, nimetatud osas pole vajalik uue detailplaneeringu koostamine, krundi piirid tuleb määrata kehtetuks tunnistatud osas tee-ehitusprojekti alusel.

2.13. Tähtvere valla lõik, 172.-183. kilomeeter

2.13.1. Üldkirjeldus



Joonis 22. Tähtvere valla lõik, 172.-183. kilomeeter

Tähtvere valla lõik asub Tähtvere vallas. Alternatiivseid variantlahendusi antud lõigu kohta ei olnud.

Eeldatav liiklussagedus (a/ööp) aastal 2040 on:

Tabel 11. Tähtvere valla liiklussagedus

Kilomeeter	Aeglane kasvustsenaarium	Keskmine kasvustsenaarium	Kiire kasvustsenaarium
170. kilomeeter (Kärevere)	8480	12684	16229
175. kilomeeter (Kardla)	8870	13263	16968
179. kilomeeter (Tiksoja)	9271	13861	17754
*170. kilomeeter (Kärevere)	8129	12156	15543
* 175. kilomeeter (Kardla)	8517	12736	16282
* 179. kilomeeter (Tiksoja)	6240	9329	11938

* - Tartu põhjapoolset möödasõitu ei ole rajatud.

Tähtvere valla lõik on valdavalt endises maanteekoridoris, vajalik on koridori laiendamine. Lõigu algusosas, 172.-175. kilomeetril, tuleb korrigeerida tee trajektoori, kuna teest lõunas asuvad esmatähtsad elupaigad, mida ei tohi laiendatav tee mõjutada. 179.-180. kilomeetritele on ette nähtud eritasandiline ristmik, millelt suundub tee ka kavandatavale Tartu linna põhjapoolsele ümbersõidule. Olemasolevatele elamualadele ja kohaliku liiklusega teedele juurdepääsuks tuleb ehitada kogujateesid, samuti tagada jalgratta- ja jalgteede ühendus Tartu linnast Tallinna poole suunduval suunal.

2.13.2. Liikluskorralduslikud nõuded

176. kilomeetrile tuleb teha jalg- ja jalgrattatee riste.

176. kilomeetrile tuleb teha eritasandiline ristmik, mis ühendab I klassi maanteed teedega 22102 ja 22106.

177. kilomeetrile tuleb teha jalg- ja jalgrattatee riste.

178.-179. kilomeetrile tuleb teha riste ja põhijoonisel esitatud peale- ning mahasõidud.

179. kilomeetrile tuleb teha jalg- ja jalgrattatee riste.

180. kilomeetrile tuleb teha eritasandiline ristmik ning see siduda ka perspektiivse Tartu põhjapoolse ümbersõidu lahendusega.

182. kilomeetrile tuleb teha parempöõretega Tallinna suuna sidumine Tartu linna Ravila tänavaga.

172.-180. kilomeetri ulatuses tuleb teha jalgratta- ja jalgteede ühendus Tartu linna suunduva teega 40. Jalgratta- ja jalgteede lahendus võib olla ka kogujatee koosseisus, kuid vastav liiklusruum tuleb tagada. Tähele panna, et teised lähimad Tartust väljuvad ning Emajõe ületavad suunad on Tartu- Jõgeva- Aravete ning Tartu- Viljandi- Kilingi-Nõmme maanteel. Jalgratta- ja jalgteede ehitamise vajadus tuleb otsustada Maanteeameti poolt tee-ehitusprojekti koostamise käigus lähtudes autode, jalgrataste ja jalakäijate eeldatavast liiklussagedusest ning autoliikluse piirkiirusest.

Olemasolevad ristmikud sulgeda ja kogujateed tuleb teha põhijoonisel esitatud mahus.

2.13.3. Müra mõjude leevendamine

Kogu lõigu osas, va olemasoleva maantee kilomeetritel 172-174,5, tuleb teha tee-ehitusprojekti koostamise staadiumis mürataseme modelleerimine ning selle tulemustest lähtuvalt tuleb projekteerida leevendavad meetmed mürataseme alandamiseks kehtestatud piirnormideni. Modelleerimisel arvestada ka Tähtvere valla üldplaneeringus ette nähtud puhke- ja virgestusmaad 171.-172. kilomeetril.

2.13.4. Loomastik ja loomapääsud

170.-177. kilomeetril tuleb seirega välja selgitada loomade ülepääsu (ökodukti või maastikuühenduse) vajadus ja seire tulemuste põhjal tuleb teha vastavad rajatised. Kärevere looduskaitseala läbiv lõik tuleb tarastada ning loomade liikumine tagada kavandatava(te) loomapääsu(de) kaudu. Seejuures tuleb



võimalik(ud) loomapääs(ud) üle maantee soovituslikult rajada Natura elupaigatüüpide piiridest välja poole.

2.13.5. Looduskaitse

171.-174. kilomeetril tuleb maksimaalses ulatuses kasutada ära olemasolevat maanteed ning vältida maakasutuse muutust kogu reserveeritud maanteekoridori ulatuses. Oluline on, et Natura elupaikasid ei kahjustataks üle 1% kogu pindalast.

172.-175. kilomeetril paiknevad trassi koridoris esmatähtsad elupaigatüübid (9010*, 9080*), mille säilimise huvides ei tohi laieneda maanteega seonduv ehitus lõuna poole.

172. kilomeetril on trassi koridoris väärtuslik niiduala nr 11895. Tee-ehitusprojekti koostamisel rakendada meetmeid, et tagada niiduala võimalikult suures mahus säilimine.

172. kilomeetril on trassi koridoris väärtuslik elupaik nr 141070, võimalusel tagada selle maksimaalne säilimine olemasolevate keskkonnatingimustega.

181. kilomeetril on trassi koridoris väärtuslikud elupaigad nr 141057 ja nr 141056, võimalusel tagada selle maksimaalne säilimine olemasolevate keskkonnatingimustega.

Vältida kaitsealuste objektide – sulgjas õhik (km 173,5), pruunikas pesajuur (km 174,3, 176, 177, 178,5), valge-valge toonekurg (km 171,1, km 174,5), laialeheline neiuvaip (175-176), vööthuul-sõrmkäpp (km 178,5) kasvukohta, Tüki kanakulli püsielupaiga (175,5), rohunepi (km 171-171,6) leiukohtade – kahjustamist. Tee-ehitusprojekti koostamisel tagada leiukohtade maksimaalne säilitamine.

Maantee laiendamisega tuleb tagada laiendavale alale ja selle lähialale jäävate maaparandussüsteemide toimimine.

Mürarikkamaid ehitustöid (tööd, millega kaasneb võrreldes igapäevase liiklusrumüraga suurem müratase nt võimalikud tampimis-, rammimis- või lõhkamistöid) tuleb vältida lindude pesitsusperioodil olemasoleva maantee järgi järgmistel kilomeetritel:

- 170,5 – 172,0 (maist – juulini);
- 173,0 – 174,0 (aprillist – augustini).

Igasugune uurimis-, maakorraldus ja ehitustegevus kaitsealal, hoiualal, püsielupaigas ja kaitstava looduse üksikobjekti kaitsevööndis tuleb kooskõlastada vastava loodusobjekti valitsejaga.

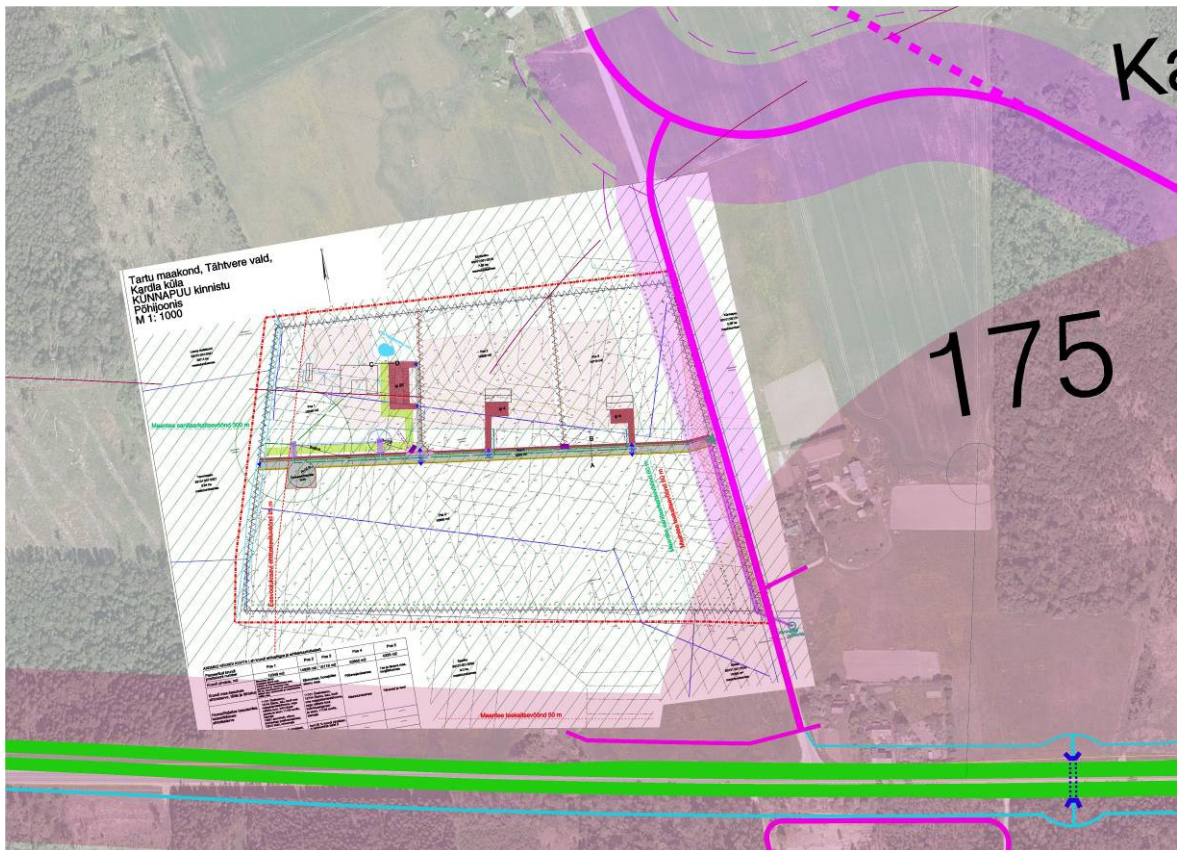
2.13.6. Muinsuskaitse

Kavandatud trassi koridoris ei asu mälestisi.

2.13.7. Kehtestatud detailplaneeringud

2.13.7.1 Künnapuu kinnistu detailplaneering

175. kilomeetril on trassi koridoris ning osaliselt tee ja tee kaitsevööndi alas kehtiv Künnapuu kinnistu detailplaneering. Detailplaneeringuga on kavandatud elamuhooned ja (spordi)klubi- või rahvamajahoone.



Joonis 23. Künnapuu kinnistu detailplaneering

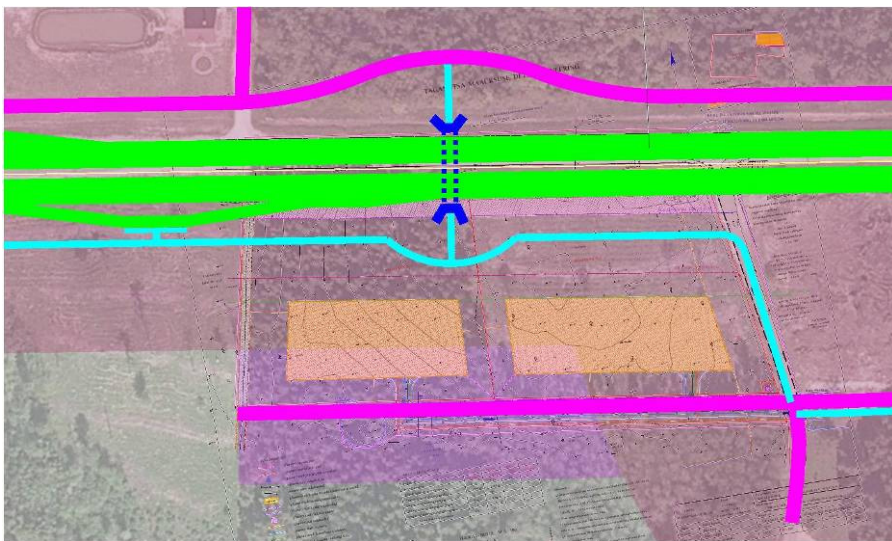
Tee-ehitusprojekti koostamine ei mõjuta otseselt planeeringulahendust. Elamualal tuleb tagada nõuetekohane müratase.

2.13.7.2 Tagametsa maaüksuse detailplaneering

177.-178. kilomeetril on trassi koridoris ning tee ja tee kaitsevööndi alas kehtiv Tagametsa maaüksuse detailplaneering, millega on kavandatud äri- ja/või tootmismaa sihtotstarbega krundid.

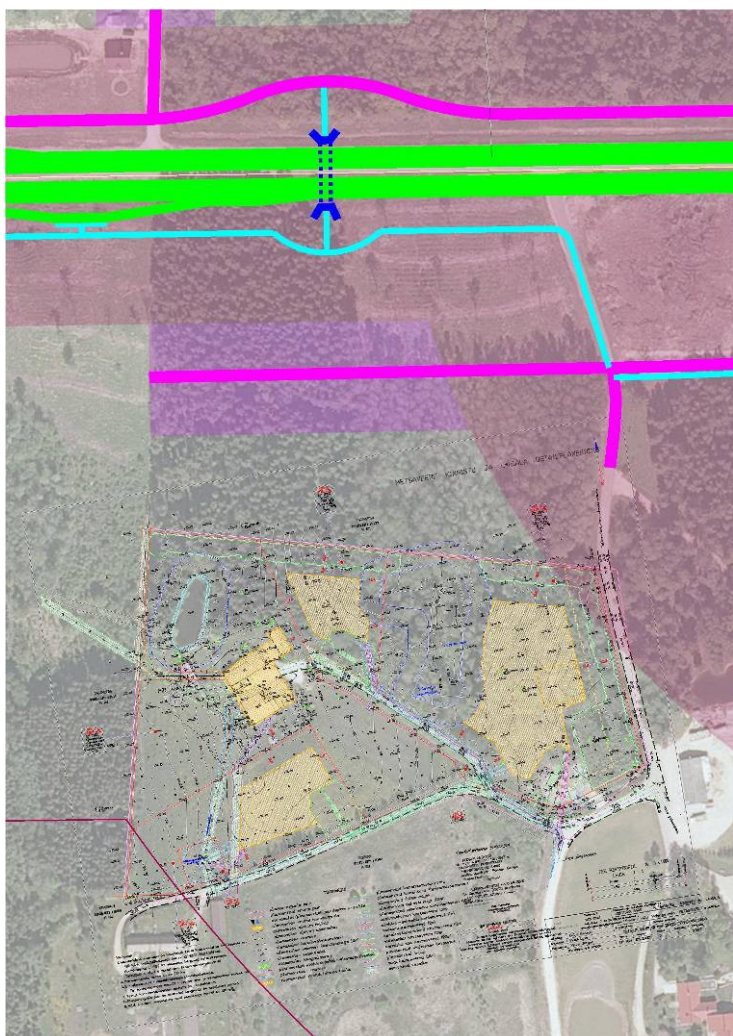
Tee-ehitusprojekt tuleb koostada selliselt, et säilib detailplaneeringuga kavandatud krunte teenindav tee ja hoonestusalad. Jalgratta- ja jalgteed ning I klassi maantee ehitamiseks vajalik osas tuleb detailplaneering kehtetuks tunnistada, nimetatud

osas pole vajalik uue detailplaneeringu koostamine, krundi piirid tuleb määrata kehtetuks tunnistatud osas tee-ehitusprojekti alusel.



Joonis 24. Tagametsa maaüksuse detailplaneering

2.13.7.3 Metsaveere maaüksuse detailplaneering



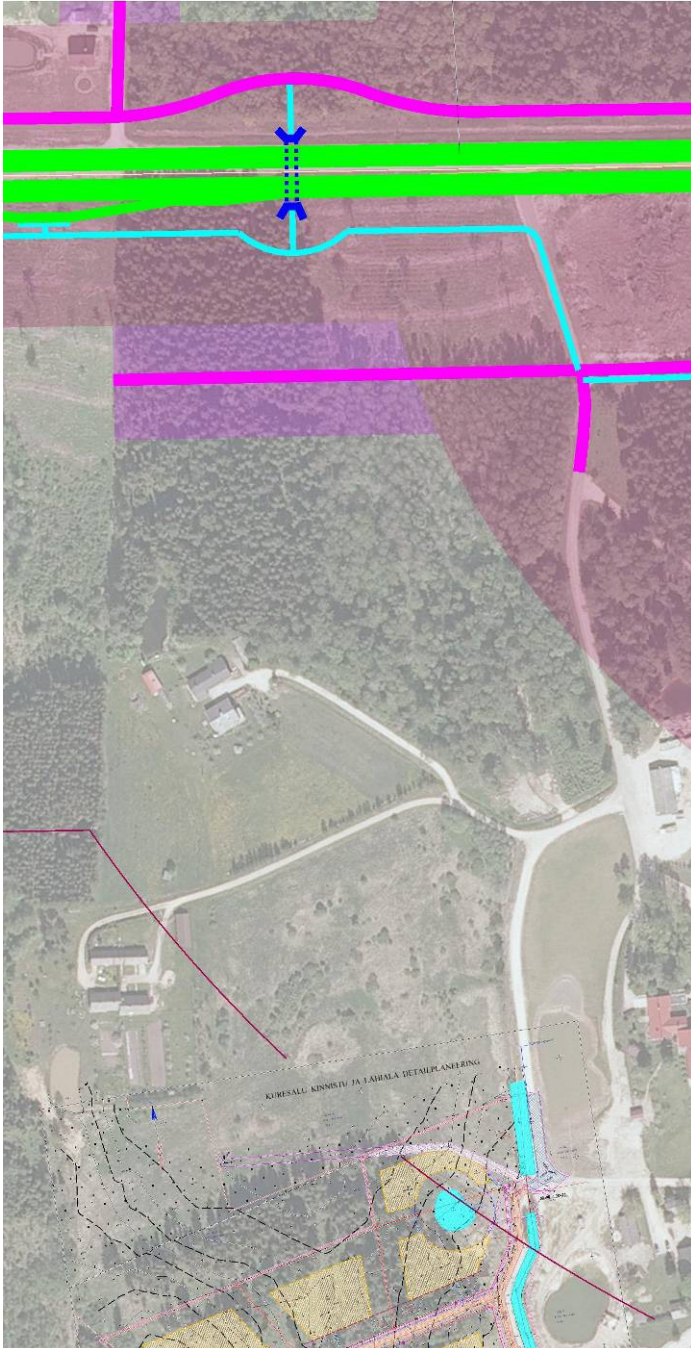
177.-178. kilomeetril on trassi koridoris ning osaliselt tee ja tee kaitsevööndi alas kehtiv Metsaveere maaüksuse detailplaneering, millega on kavandatud elamumaa sihtotstarbega krundid.

Tee-ehitusprojekti koostamine ei mõjuta otseselt planeeringulahendust. Elamualal tuleb tagada nõuetekohane müratase.

Joonis 25. Metsaveere maaüksuse detailplaneering

2.13.7.4 Kuresalu kinnistu ja lähiala detailplaneering

177.-178. kilomeetril on osaliselt trassi koridoris kehtiv Metsaveere maaüksuse detailplaneering, millega on kavandatud elamumaa sihtotstarbega krundid.



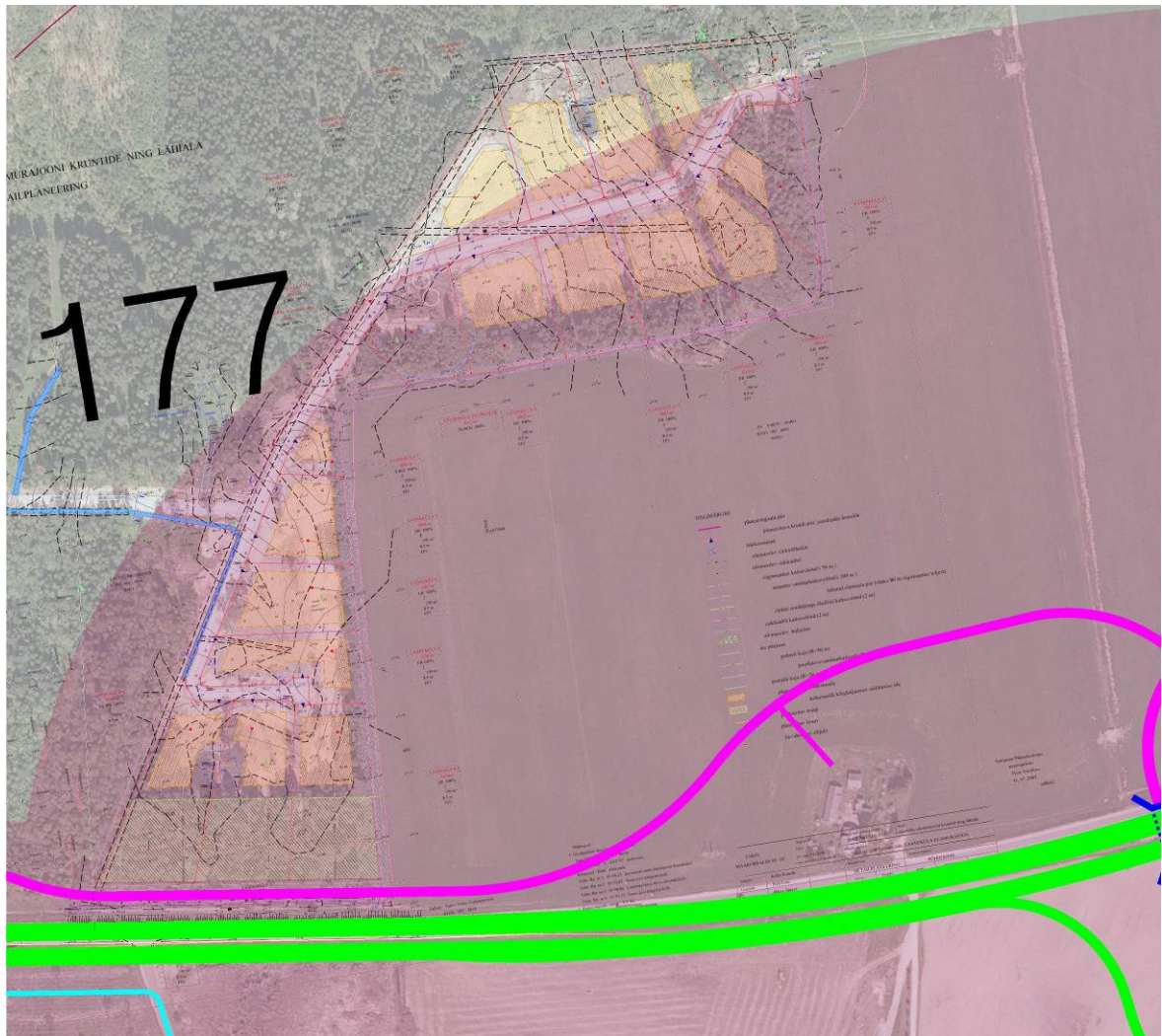
Joonis 26. Kuresalu kinnistu ja lähiala detailplaneering

Tee-ehitusprojekti koostamine ei mõjuta otseselt planeeringulahendust. Elamualal tuleb tagada nõuetekohane müratase.

detailplaneeringu koostamine, krundi piirid tuleb määrata kehtetuks tunnistatud osas tee-ehitusprojekti alusel.

2.13.7.6 Laaneküla elamuala kruntide ning lähiala detailplaneering

178. kilomeetril on trassi koridoris ning tee ja tee kaitsevööndi alas kehtiv Laaneküla elamuala kruntide ning lähiala detailplaneering. Detailplaneeringuga on kavandatud elamumaa krundid.

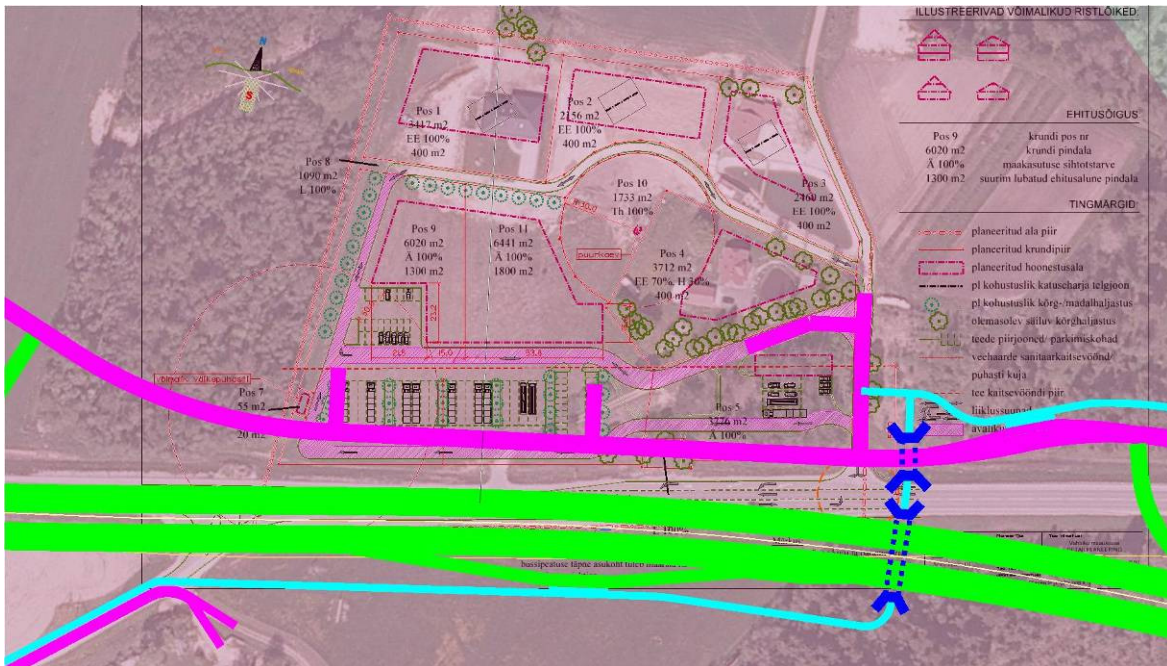


Joonis 28. Laaneküla elamuala kruntide ning lähiala detailplaneering

Tee-ehitusprojekti koostamine ei mõjuta otseselt planeeringulahendust. Elamualal tuleb tagada nõuetekohane müratase. Kogujatee ja I klassi maantee ehitamiseks vajalikus osas (võimalik, et vajadus puudub, täpsustub projekti koostamise käigus) tuleb detailplaneering kehtetuks tunnistada, nimetatud osas pole vajalik uue detailplaneeringu koostamine, krundi piirid tuleb määrata kehtetuks tunnistatud osas tee-ehitusprojekti alusel.

2.13.7.7 Vahtriku maaüksuse detailplaneering

178.-179. kilomeetril on trassi koridoris ning tee ja tee kaitsevööndi alas kehtiv Vahtriku maaüksuse detailplaneering. Detailplaneeringuga on kavandatud maanteeäärsesse külge ärimaa krundid ning alates ca 60 m maanteest elamumaa krundid.



Joonis 29. Vahtriku maaüksuse detailplaneering

Tee-ehitusprojekt tuleb koostada selliselt, et säilib detailplaneeringuga kavandatud krunte teenindav tee ja hoonestusalad. Elamualal tuleb tagada nõuetekohane müratase. Kogujatee ja I klassi maantee ehitamiseks vajalik osas tuleb detailplaneering kehtetuks tunnistada, nimetatud osas pole vajalik uue detailplaneeringu koostamine, krundi piirid tuleb määrata kehtetuks tunnistatud osas tee-ehitusprojekti alusel.



2.14. Joonised

Situatsiooniskeem

Planeeringu põhijoonis 1: Mäeküla möödasõit, Käsukonna möödasõit

Planeeringu põhijoonis 2: Imavere (Paia ristmiku) õgvendus, Adavere möödasõit

Planeeringu põhijoonis 3: Põltsamaa (Puhu ristmiku) möödasõit, Kaliküla lõik, Neanurme-Tõrenurme õgvendus

Planeeringu põhijoonis 4: Pikknurme õgvendus, Puurmani (Altnurga) õgvendus, Altnurga-Kärevere lõik (osaliselt)

Planeeringu põhijoonis 5: Altnurga-Kärevere lõik (osaliselt), Kärevere möödasõit, Tähtvere valla lõik

Planeeringu põhijoonis 6: Imavere (Paia ristmiku) õgvendus (osaliselt), võimalik Imavere möödasõit teel nr 49