



Margo Lemetti
Advokaadibüroo WALLESS
margo.lemetti@walless.com

Teie 23.12.2024 nr

Meie 07.01.2025 nr 8-1/21-003/21876-2

Vastuskiri selgitustaotlusele seoses Kardla-Tartu lõigu põhiprojektiga

Olete palunud selgitusi kas Transpordiameti 14.12.2022 vastuses välja toodud tagasipöörde võimalus Tiksoja tööstuspiirkonnast 700m Tallinna poole säilib eelprojekti viidatud kujul ka põhiprojekti lahenduses. Põhiprojekti joonistelt nähtub, et Kardla-Tartu lõigule planeeritakse varasema kahe ringtee asemel vaid ühte ringteed. Kuna eelprojekti lahendusele tuginedes viidati puudutatud isiku 12.12.2022 pöördumisele vastuseks, et sealne liiklussõlme aeglustusrada võimaldab teha soovitud mahapööret, soovib puudutatud isik veenduda, et varasemalt lubatud lahendustest ei ole põhiprojekti koostamisel tema kahjuks kõrvale kaldutud.

Lisaks olete palunud visualiseeritud liikumistrajektoore ja teekondade pikkusi Tallinna, Jõhvi, Tartu ja Võru suundades võrreldes hetkel oleva situatsiooniga.

Vastuseks märgime, et eelprojekti lahendust muudetud. Rähni–Rahinge tee ristmiku piirkonda kavandatud liiklussõlm (Rahinge liiklussõlm) on põhiprojektiga otsustatud ära jätta. See tähendab, et maanteelt maha pööramise koht on ära jäetud. See oli muuhulgas ka üks põhjustest miks korraldati projekti avalik tutvustus – kuna projektilahendus võrreldes varasemaga muutus. Sealjuures peame vajalikuks täpsustada, et Rahinge liiklussõlm asus eelprojekti 1,5km kaugusel Tiksoja tööstuspiirkonnast. 700m on vahemaa taotleja poolt soovitud mahapöörde ja Rahinge liiklussõlme aeglustusraja alguse vahel. Nii on seda 14.12.2022 kirjas nr 8-1/21-003/28779-15 ka kirjeldatud.

Rahinge liiklussõlme ära jätmise oli tingitud peamiselt kolmest põhjusest:

1. Rahinge ja Tiksoja liiklussõlmede piirkonnas ei olnud võimalik leida teeviitadele sellist lahendust, mis oleks liiklejatele selgelt arusaadav ja üheselt mõistetav. Teavitus liiklussõlmest ja hargnevatest suundadest tuleb anda juba liiklussõlmele eelnevalt ning see teavitus peab olema võimalikult selge ja lihtne, et liikleja ei eksiks marsruudi valikul. Antud kohas tulnuks viidata kõikides suundades mõlemat sõlme korraga.
2. Rahinge liiklussõlm asub vahetus läheduses Tiksoja liiklussõlmele. Selline lahendus ei vasta tee projekteerimise normidele – osaliselt ka punktis 1 nimetatud põhjusel – aga ka muudel liiklusohutuslikel kaalutlustel. Varasemates projektides oli selline lahendus kavandatud tõenäoliselt sellepärast, et Tartu põhjapoolse ümbersõidu projekt nägi ette vaid ühe

raudteeviadukti, kust pidi teisele poole raudteed pääsema nii kohalik kui ka transiitliiklus. Muud võimalust liikuda polnud, sest samas tasandis raudteeülesõit nähti ette sulgeda. Sellest tulenevalt kavandati varasemates projektides ka otseühendused põhimaanteele, selline lahendus ei ole liiklusohutuse seisukohast parim lahendus. Tartu põhjapoolse ümbersõidu projekteerimistingimustega kavandati raudtee alla teine eritasandis läbipääs, mis tagab ühenduse kohalikule liiklusele (mh piirkonna ettevõtjad ja Tartu linnaliini bussid). Uue raudteeviadukti rajamise ja liiklussõlme ärajätmise tulemuseks on nõuetele vastav projekt, kus muuhulgas on põhimaanteed läbiv transiitliiklus eraldatud kohalikust liiklusest. Hierarhiline teedevõrk on liiklusohutuse üks põhialuseid – erineva iseloomuga liiklusvood tuleb teineteisest eraldada.

3. Hiljem põhiprojekti käigus vaatasime uuesti projektlahendused üle ning leidsime, et Rahinge liiklussõlm on võimalik ära jätta ilma, et see mõjutaks märkimisväärselt sõiduteekondade pikkusi. Ühtlasi oli selliselt võimalik projektlahendus viia kooskõlla normidest tulenevate nõuetega ning muuta teekeskond liiklejale lihtsamaks ja arusaadavamaks.

Alljärgnevalt on selgitatud, millised on teekondade muutused peamistes liikumissuundades ning millised on kaasnevad teekondade pikkuste muutused. Kirjale on lisatud ka joonised, mis näitavad erinevaid teekondi ja nende teekondade pikkusi. Joonistel on jooned skemaatilised. Pikkused on mõõdetud projekti (*.dwg) joonistelt ning mõõtmise alguspunktiks on Puidugrupi kinnistu (79301:001:1284) juurdepääsu ristumiskoht tugimaanteel 40 Tartu-Tiksoja tee. Kõikidel joonistel on mõõdetud teekondade algus- ja lõpupunktid tähistatud ringidega. Olemasolevaid teekondi pole üldjuhul joonistel kuvatud, sest need on ilmsed otseteed ja muudaksid vaid joonised kirjumaks. Lisaks peame oluliseks märkida, et lisas olevatel joonistel on kujutatud põhiprojekti lahendust. Helesinisega näidatud teekonnad on kõikidel joonistel näidatud läbi Rahinge liiklussõlme, kuid põhiprojekti kohaselt sellised liikumisteekonnad võimalikud pole, sest maanteelt peale ja mahapöörded on ära jäetud.

Tallinna suund

Tallinna suunas on tulevikus võimalik liikuda läbi Kardla liiklussõlme, kuhu pääseb põhimaanteelega paralleelsete kogujateede kaudu. Teekonna pikkuste muutused tekivad peamiselt liiklussõlmede geomeetria tõttu. Liikumistrajektorid on näidatud lisades 1 ja 2. Helesinine teekond on eelprojekti kohane teekond, mida põhiprojektiga pole ette nähtud. Tumesinisega on näidatud teekond läbi Kardla liiklussõlme, mis on põhiprojektiga kavandatud teekond. Joonistel on näidatud ka teekondade pikkuste muutused võrreldes olemasolevaga. Mõõtmise tulemused on toodud välja ka allolevates tabelites.

Tallinna poolt tulles alates kilomeetril 168,779 asuvast „Kardla 1“ ristmikust (lisa 1)		
	Teekonna pikkus	Muutus võrreldes olemasolevaga
Olemasolev	4,60 km	
Ära jäetud liiklussõlme kaudu (helesinine)	5,00 km	+400 m
Kardla liiklussõlme kaudu (tumesinine)	5,28 km	+680 m

Tallinna poole minnes kilomeetril 168,779 asuva „Kardla 1“ ristmikuni (lisa 2)		
	Teekonna pikkus	Muutus võrreldes olemasolevaga
Olemasolev	4,60 km	
Ära jäetud liiklussõlme kaudu (helesinine)	4,74 km	+140 m
Kardla liiklussõlme kaudu (tumesinine)	4,87 km	+270 m

Jõhvi suund

Jõhvi suunda pääseb praegusel hetkel kas läbi Tartu linna või Kärevere–Kärkna ja Kärkna–Kobratu maantee kaudu. Tööstuspiirkonnast tulev raskeliiklus pigem kasutab seda teist varianti. Võrreldes olemasoleva olukorraga on teekondade pikkuste muutused samad Tallinna suunaga, sest suund on projektiga käsitletaval lõigul sama. Suurem teekonnapiikkuste muutus tekib vaid siis kui realiseeritakse terves ulatuses Tartu põhjapoolse ümbersõidu projekt. Siis lüheneb sõiduteekonna pikkus Jõhvi suunas ca 17 km võrra (näidatud lisas 3).

Kardla-Tartu põhiprojekt, mille koosseisus on ka osa Tartu põhjapoolse ümbersõidu projektist, toetab perspektiivset pääsu Jõhvi suunas. Suurimat mõju avaldab seejuures Tartu põhjapoolse ümbersõidu projekteerimistingimuste menetluses tehtud otsus kavandada täiendav raudteeviadukt olemasoleva Tiksoja raudteeülesõidukoha asukohta. Varasemates projektides seda ühendust polnud. Lisades 4 ja 5 on näidatud teekonnad Jõhvi suunas olukorras kus Tartu põhjapoolne ümbersõit on terves ulatuses välja ehitatud (sh. Emajõe sild). Helesinine marsruut näitab teekonda läbi ära jäetud Rahinge liiklussõlme – see teekond oleks lühim võimalik teekond kui täiendavat raudteeviadukti poleks kavandatud. Rohelisega on näidatud teekond Vorbuse liiklussõlme kaudu. Mõõtmistulemused on toodud välja ka allolevates tabelites.

Jõhvi poolt tulles alates perspektiivsest Emajõe sillast (lisa 4)		
	Teekonna pikkus	Erinevus võrreldes põhiprojekti lahendusega
Olemasolev	ühendus puudub	
Ära jäetud liiklussõlme kaudu (helesinine)	5,45 km	+2,65 km
Vorbuse liiklussõlme kaudu (roheline)	2,80 km	0 km

Jõhvi poole minnes kuni perspektiivse Emajõe sillani (lisa 5)		
	Teekonna pikkus	Erinevus võrreldes põhiprojekti lahendusega
Olemasolev	ühendus puudub	
Ära jäetud liiklussõlme kaudu (helesinine)	6,37 km	+3,67 km
Vorbuse liiklussõlme kaudu (roheline)	2,70 km	0 km

Tartu suund (F.R. Kreutzwaldi tn)

Tartu suuna liikumistekondadele avaldab suurimat (positiivset) mõju täiendav raudteeviadukt, mis otsustati kavandada Tartu põhjapoolse ümbersõidu projekteerimistingimustega. Täiendav raudteeviadukt annab võimaluse liikuda võrreldes olemasolevaga sama teed pidi otse Tartu suunas. Ainsa väikese teekonna muudatuse põhjustab raudteeviadukt ja selle vahetus läheduses asuv ringristmik.

Ilma täiendava raudteeviaduktita tuleks Tartu linna sõitmiseks kasutada põhiprojektiga ära jäetud Rahinge liiklussõlme ning seejärel läbida nii Tiksoja liiklussõlm kui ka Vorbuse liiklussõlm. Tartu suuna teekonna muutused on näidatud lisades 6 ja 7 ning toodud välja ka allolevates tabelites.

Tartu poolt tulles alates Vorbuse ristmikust (lisa 6)		
	Teekonna pikkus	Muutus võrreldes olemasolevaga
Olemasolev	1,97 km	
Ära jäetud liiklussõlme kaudu (helesinine)	6,45 km	+4,48 km
Uue raudteeviadukti alt (roheline)	2,09 km	+120 m

Tartu poole minnes kuni Vorbuse ristmikuni (lisa 7)		
	Teekonna pikkus	Muutus võrreldes olemasolevaga
Olemasolev	1,97 km	
Ära jäetud liiklussõlme kaudu (helesinine)	6,75 km	+4,78 km
Uue raudteeviadukti alt (roheline)	2,04 km	+70 m

Võru suund (sh. Valga suund ja Tartu linna suund Ilmatsalu ja Riia tänavate kaudu)

Võru suunas liikumiseks on rohkem kui üks võimalus (näidatud lisades 8,9,10 ja 11). Rahinge liiklussõlme ära jätmise asemele oleme ühe võimalusena kavandanud riigitee 22104 Rähni–Rahinge tee tolmuva katte alla viimise. Nimetatud teekond on lisades 8 ja 10 näidatud tumesinise joonega. Teine võimalus on liikuda läbi Vorbuse liiklussõlme ning kasutada ära kavandatavaid raudteeviadukte (lisades 8 ja 10 näidatud roheline joonega). Võrdlusena on lisades 9 ja 11 helesinise joonega näidatud teekonnad juhul kui Rahinge liiklussõlme poleks põhiprojektiga ära jäetud.

Kolmanda, praegusel hetkel küll teoreetilise, liikumisvõimaluse tekitab perspektiivne Tartu linna Ravila tn pikendus (lisades 9 ja 11 näidatud oranži joonega), mis on lühem kui teised eespool mainitud teekonna variandid. Praegusel hetkel on küll teadmata millal Ravila tn pikendus kogu ulatuses välja ehitatakse, kuid Tartu linn on varasemalt väljendanud huvi vähemalt osaliselt (võimalik et ka terves ulatuses) Ravila tn pikenduse välja ehitamisest koostöös Transpordiametiga samal ajal kui ehitatakse Kardla-Tartu lõiku. Ei ole välistatud ka selline võimalus, et Ravila tn pikendus ehitatakse vähemalt osaliselt välja ajalist varem näiteks piirkonna arendajate ja Tartu linna koostöös. Sõltumata millal, millises ulatuses või kas üldse Ravila tn pikendus välja ehitatakse, annab Kardla-Tartu lõigu põhiprojekt realistlikud võimalused liikumiseks Võru suunas.

Kõik eespool nimetatud liikumismarsruudid ja teekondade pikkused on näidatud lisades 8-11 ning toodud välja ka allolevates tabelites.

Võru poolt tulles alates Ilmatsalu ristmikust (lisa 8 ja 9)		
	Teekonna pikkus	Muutus võrreldes olemasolevaga
Olemasolev	3,86 km	
Vorbuse liiklussõlme kaudu (roheline)	6,65 km	+2,79 km
Rähni–Rahinge riigitee kaudu (tumesinine)	9,07 km	+5,21 km
Ära jäetud liiklussõlme kaudu (helesinine)	6,83 km	+2,97 km
Perspektiivse Ravila tn pikenduse kaudu (oranž)	4,40 km	+0,54 km

Võru poole minnes kuni Ilmatsalu ristmikuni (lisa 10 ja 11)		
	Teekonna pikkus	Muutus võrreldes olemasolevaga
Olemasolev	3,67 km	
Vorbuse liiklussõlme kaudu (roheline)	8,40 km	+4,73 km
Rähni–Rahinge riigitee kaudu (tumesinine)	8,96 km	+5,29 km
Ära jäetud liiklussõlme kaudu (helesinine)	7,49 km	+3,82 km
Perspektiivse Ravila tn pikenduse kaudu (oranž)	4,59 km	+0,92 km

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Tiit Vunk

projektijuht

planeerimise osakonna projekteerimise üksus

Lisad:

1. Tallinna poolt
2. Tallinna poole
3. Jõhvi suund võrreldes olemasolevaga
4. Jõhvi poolt
5. Jõhvi poole
6. Tartu poolt
7. Tartu poole
8. Võru poolt (Rähni-Rahinge tee ja Vorbuse liiklussõlme kaudu)
9. Võru poolt (Ravila tn pikenduse ja ära jäetud liiklussõlme kaudu)
10. Võru poole (Rähni-Rahinge tee ja Vorbuse liiklussõlme kaudu)
11. Võru poole (Ravila tn pikenduse ja ära jäetud liiklussõlme kaudu)

Tiit Vunk

59185199, Tiit.Vunk@transpordiamet.ee