



TRANSPORDIAMET

Helia Puit AS  
enn@heliapuit.ee

Teie e-kiri

Meie 29.10.2024 nr 8-1/21-002/17722-2

**Vastused ettepanekutele Tartu- Nõo lõigu  
rekonstrueerimise ehitusprojekti  
koostamiseks**

Olete esitanud Transpordiametile ettepanekud, millega peaks Transpordiamet arvestama riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga km 138,4-152 asuva Tartu–Nõo lõigu ehitusprojekti koostamisel.

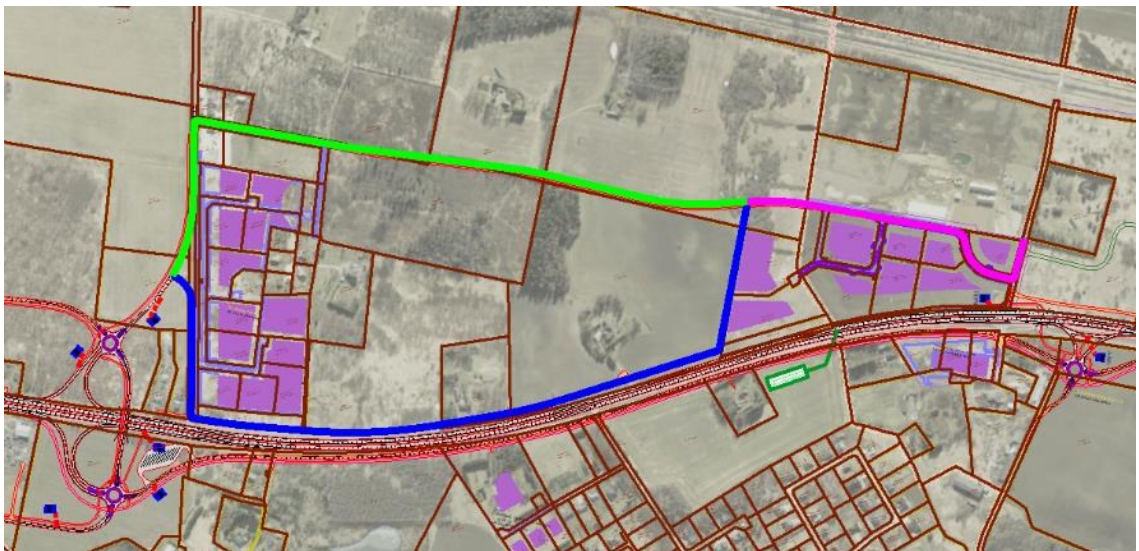
Alljärgnevalt selgitame milliste ettepanekutega ja kuidas me saame arvestada.

1. Esimese ettepanekuna olete toonud välja Linnavere tee ja Näki tee vahelise kogujatee asukoha muutmise vastavalt Teie poolt projekteerimistingimuste menetluses esitatud ettepanekule.
  - 1.1. Ühe põhjusena olete toonud välja, et teie poolt soovitud kogujatee toomine maantee kõrvale oleks vähemalt 400m lühem. Sealjuures pole täpsustatud kuidas on selliste mõõtmistulemusteni jõutud.

Transpordiameti hinnangul on ehitatava kogujatee pikkus mõlemal juhul samas suurusjärgus sõltumata sellest, kas see asuks projekteerimistingimustega määratud asukohas või maantee ääres. Alljärgnevalt on toodud välja Maa-ameti kaart, kust on näha kaks võimalikku kogujatee asukoha varianti. Kaardile on lisatud ka teekondade pikkused, mis illustreerivad vajalikku tee ehitamise pikkust, ühendamaks omavahel Linnavere tee ja Näki tee.



Transpordiamet on projekteerimistingimuste menetluse käigus kahe variandi võrdlemisel pidanud oluliseks aga eestkätt sõiduteekonna pikkust kahe võrreldava variandi korral ning ka sellisel juhul on projekteerimistingimuste kohane lahendus eelistatav, sest see võimaldab lühemaid sõiduteekonna pikkusi. Seda oleme selgitanud ka 14.08.2023 vaideotsuse nr 1.2-2/23/16718-3 punktis 2.6, kus me lähtusime muuhulgas asjaolust, et Kraavi ja Lao kinnistute ning lähiala detailplaneeringuga piirnevas lõigus pole kogujateed võimalik detailplaneeringu tõttu maantee äärde tuua.



Sellisel juhul tagab projekteerimistingimuste kohane lahendus (näidatud rohelse ja violetse joonega) lühema sõiduteekonna pikkuse ligikaudu 230m võrra. Juhul kui aga arvestada, et kogujatee on võimalik viia maantee äärde kogu pikkuses, siis on sõiduteekonnad omavahel võrdses suurusjärgus.

Eeltoodust nähtub, et kahe variandi vahel ei saa tekkida 400m suurust teepikkuste erinevust Teie poolt soovitud lahendusvariandi kasuks.

- 1.2. Teise põhjusena olete toonud välja, et kui viia kogujatee maantee äärde, siis kaoks vajadus ehitada 750m pikkune tee Linnavere tee ja Riia mnt 196 (94901:005:0240) kinnistu majapidamise vahele. Sellega oleks võimalik hoida kokku Eesti riigi raha teede ehitamisele ja hilisemale hooldusele.

Transpordiamet mõistab esitatud argumenti ja nõustub sellega, et kogujatee toomisega maantee äärde täidaks kavandatav kogujatee ka juurdepääsutee rolli Riia mnt 196 kinnistule ning sellisel juhul seda juurdepääsuteed poleks vaja lisaks kogujatele ehitada. Küll aga see pole ainus põhjus, mida tuleb arvesse võtta kogujatee asukoha valikul.

Esmalt peame oluliseks tuua välja, et kogujatee näol on tegemist 7m laiuse püsikattega teega, mis peab teenindama suuremat liikumisvajadust kui mõnele üksikule kinnistule juurdepääs. Juurdepääsutee näol on tegemist 4,5m laiuse siirdekattega teega, mis teenindab üksikuid sõidukeid ja mille ehitamine on märkimisväärselt odavam võrreldes kogujatee ehitamisega. Seega ei ole kohane võrrelda pelgalt nende teede pikkusi.

Teiseks seab piiranguid kehtiv üldplaneering, kus on kogujatee asukoht ligikaudselt määratud ning Kraavi ja Lao kinnistute ning lähiala detailplaneering, milles on üldplaneeringu kohast tee asukohta täpsustatud. Tartu–Nõo lõigu projekteerimistingimuste kohane lahendus on kooskõlas mõlema planeeringuga. Sealjuures olete Te oma põhjendustes toonud välja selle, et kohaliku tee kaugus on Kambja valla üldplaneeringus näidatud talutaval kaugusel – mis annab mõista, et üldplaneeringuga määratud asukohta tee rajamine oleks Teile sobiv variant.

Kolmandaks on Riia mnt 196 kinnistu omanik avaldanud vastuseisu kogujatee rajamiseks maantee äärde läbi temale kuuluva kinnistu ning juhtinud tähelepanu sellele, et kavandatav tee asukoht peaks olema seal, kuhu näeb seda ette üldplaneering.

Neljandaks toetab projekteerimistingimuste ja üldplaneeringu kohane kogujatee asukoht kogu piirkonna arengut, sest see võimaldab kavandada juurdepääsud muuhulgas Metsamaa (94901:005:0109), Tamme (94901:005:0635) ja Kaera (94901:005:0442) kinnistutele, mille omanikud on selles küsimuses juba Transpordiameti poole pöördunud ja huvi tundnud. Maantee äärde kavandatav kogujatee nendele kinnistutele juurdepääse ei võimalda.

Viiendaks ei pruugi Teile poolt esitatud ettepanek pikas perspektiivis vähendada teede ehitamisele ja hooldamisele kuluvaid rahalisi vahendeid, sest on tõenäoline, et üldplaneeringu kohane tee tuleb eespool nimetatud kinnistutele juurdepääsuks tulevikus ikkagi rajada ja sellisel juhul vajaks ehitamist ja hooldamist 2 paralleelset kogujateed – arvestamata seda kes need rahalised kulutused kannab.

- 1.3. Kolmanda põhjusena olete toonud välja, et kehtiva üldplaneeringu kohaselt ei ole kohaliku tee koridor nähtud ette vastu Näki tee 28 kinnistu (94901:005:1492) piiri, vaid see asub kinnistust eemal oluliselt maantee pool. Sellega on kinnistu omanik arvestanud, kui hakkas sinna ratsakeskust rajama. Sporthobused ei talu vahetus läheduses tekkivat liiklusrünnakut. Nende käsitlemine treeningul või võistlusolukorras on võimatu ja ohtlik. Seda selgitasite täpsemalt Transpordiameti esindajale koha peal kohtudes 25. septembril 2024.

**Transpordiamet peab esitatud argumenti asjakohaseks ning on valmis kaaluma Tartu–Nõo lõigu ehitusprojekti muutmist projekti järgmistes etappides projekteerimistingimuste punkti 5.2.2.1 alusel sellisel, et kogujatee asuks üldplaneeringuga määratud tee koridoris.** Juhime siinkohal tähelepanu, et selles asukohas on kehtiv Kraavi ja Lao kinnistute ning lähiala detailplaneering, millest ei saa mööda vaadata. Selles osas on aga kaalutlusruum kohalikul omavalitsusel, kes võib PlanS §140 lg

1 punkti 1 alusel tunnistada detailplaneeringu kehtetuks või algatada uue detailplaneeringu koostamise. Kohalik omavalitsus võib seda aga ka mitte teha, kui selleks on olemas kaalukad põhjendused. Transpordiameti hinnangul on võimalik detailplaneeringut (või selle lahendust) muuta selliselt, et seda läbiv tee asuks täpselt üldplaneeringuga määratud asukohas ning sinna oleks võimalik näha ette kehtiva detailplaneeringuga võrreldes samaväärne maakasutus. Sellisel juhul oleksid kaitstud kõikide kinnistuomanike huvid. See aga sõltub kohaliku omavalitsuse järgmistest sammudest ja soovist leida kompromiss erinevate osapoolte vahel.

2. Teise ettepanekuna soovite, et Jõhvi–Tartu–Valga ja Näki tee ristmik ehitataks välja selliselt, et oleks tagatud ristmikul parem ja vasak pööre.
- 2.1. Ühe põhjusena viitate sellele, et projekteerimistingimustele esitatud vaide arvestama jätmise peamiseks argumendiks oli, et Eesti Raudtee plaanib sulgeda Näki raudtee ülesõidu. Täna on Eesti Raudtee asunud kooskõlas välja antud ehitusloaga ülesõitu rekonstrueerima.

Peame oluliseks tuua välja, et projekteerimistingimuste menetluse käigus esitas AS Eesti Raudtee järgmise selgituse:

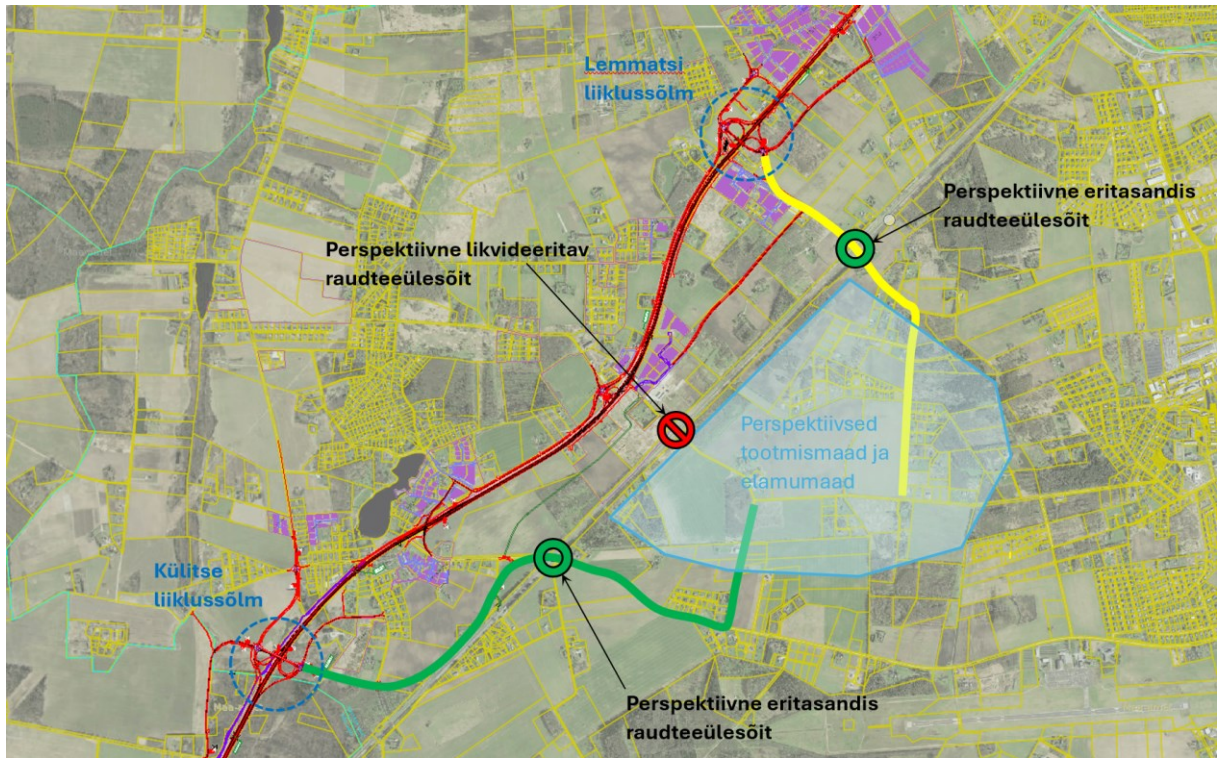
*Riigiteega 3 (E264) Jõhvi–Tartu–Valga piirnevate kõrvalmaanteede teedevõrgu muudatuste kavandamisel tuleb arvestada perspektiiviga, kus rongide piirkiruste tõstmise, sõidukite liiklusintensiivsuse kasvu või raudteeliikluse ohutusnõuete karmistumise tõttu tuleb sulgeda Näki teel 9490103 asuv samatasandiline raudteeülesõidukoht ning riigi seisukohast võib osutada ebaotstarbekaks Tartu ja Ropka raudteejaamade vahel kolmekilomeetrisel raudteelõigul praegu asuva kolme raudteeülesõidukoha asemele rajada kolm viadukti ning 9490103 kohalik Näki tee jääb perspektiivis mõlemal pool raudteed tupikteeks.*

Esitatud seisukoht ei välista seda, et nii kaua kuniks pole perspektiiv realiseerunud (st rajatud eritasandilised ülesõidud, tõstetud raudteel kiirust ja Näki tee ülesõit likvideeritud), ei nähta olemasoleval Näki tee raudteeülesõidukohal raudteeohutuse parandamiseks ette rekonstrueerimistöid. Pigem on olemasoleva raudteeülesõidukoha rekonstrueerimine isegi tõenäoline, olukorras kus perspektiivi ajakava on täpselt teadmata. Raudtee omanikul on mistahes perspektiivi korral õigus parandada olemasolevatel raudteeülesõidukohtadel ohutust.

- 2.2. Teise argumendina olete välja toonud raudteest kagu suunas jääva üldplaneeringu kohase 85ha suuruse tootmismaa ja 22 ha suuruse elamumaa, kes vajavad Jõhvi–Tartu–Valga maanteelt mahasõitu/juurdepääsu mõlemalt suunal.

Transpordiamet on seisukohal, et nimetatud piirkonnale on tagatud head ühendused Jõhvi–Tartu–Valga maanteega mõlemas suunas. Lisaks Näki teele on Laane küla piirkonnas olemas ka teised alternatiivsed teed liikumiseks erinevatesse suundadesse. Nendeks teedeks on Kaselehe tee (kohalik tee nr 9490101), Väikenäki tee (kohalik tee nr 9490099) ja Näki tee (kohalik tee nr 9490103) ida suunaline haru. Kõik nimetatud kohalikud teed on avalikult kasutatavad teed, mis on võimalik vajadusel ümber ehitada kui piirkond edasi areneb. Sellele on Transpordiamet viidanud ka vaideotsuse punktis 2.3. Nimetatud teede kaudu on tagatud juurdepääs teisel pool raudteed asuvale piirkonnale, kust on avalikult kasutatavaid teid pidi võimalik jõuda välja Lemmatsi ja Külitse liiklussõlmedesse. Alljärgnevalt on lisatud joonis selle illustreerimiseks.





2.3. Kolmandaks olete toonud põhjenduseks selle, et projekteerimismäärde punkt 5.1 (2) ei võimalda ehitada I klassi maanteele ristmikke lähemale kui 3 km. Samas Näki teele parempöördega maha- ja pealesõidu rajamine vastab projekteerimismäärdele. Samuti olete avaldanud arvamust, et esimese ettepanekuga arvestamisel vabanevad vahendid teise ettepaneku realiseerimiseks.

Transpordiamet juhib tähelepanu sellele, et ettepaneku kohaselt olete soovinud Näki tee ristmikule nii parem- kui vasakpöördeid – mitte ainult parempöördeid. Lähtudes projekteerimismäärdest on lõikumised 2+2 maanteelega kavandatud eritasandiliselt. Liiklusohutuse kaalutlustel ei ole vasakpöördeid 2+2 maanteele lubatud. Seda toetab ka kehtiv valla üldplaneering, mille lk 47 on öeldud:

*Jõhvi-Tartu-Valga maantee on plaanis endise Ülenurme valla territooriumil laiendada mitmerealiseks, millega kaovad kõik vasakpöörde teostamise võimalused.*

See tähendab, et vasakpöörde võimaldamiseks Näki tee ristmikule oleks ainus võimalus eritasandilise ristmiku ehk liiklussõlme kavandamine. Seda aga ei võimalda tee projekteerimismäärde, ning selliselt on projekteerimistingimuste andmise korralduses ka ettepanekuga mitteametustamist põhjendatud.

Kui aga arvestada ainult parempöördega ristmiku rajamist Näki tee ristmikule, siis selle kavandamine ei ole majanduslikult otstarbekas – see teenindaks perspektiivi silmas pidades vaid 400-900m laiust maariba Jõhvi–Tartu–Valga maantee ja raudtee vahel ning selle rajamine oleks üsna kulukas ettevõtmine. Selleks tuleks:

- kavandada ca 380m pikkune kiirendusrada ja 170m pikkune aeglustusrada koos üleminekute ja kaldosadega – sh arvestades, et nendele tuleb kavandada põhimaantee koormustele vastav teekatend;
- laiendada kiirusmuuteradadega lõigul maanteed mis asub kõrges muldes, sest sellesse piirkonda on kavandatud Näki kergliiklustunnel;

- kiirendusraja laiuse võrra tuleks pikendada Näki kergliiklustunnelit, mis teeb tunneli rajamise kallimaks;
- kavandada täiendavaid teid ühenduste loomiseks ning omandada nende alune maa;
- tõenäoliselt on vajalik rajada täiendav ristmik rampide ja kohalike teede ristumiskohta (analoogselt nagu teisel pool maanteed);
- täiendavad teed ja kiirusmuuterajad tekitavad tulevikus lisakulusid nende hooldamiseks ja korrashoiuks.

Hinnanguliselt on nende tegevuste maksumus mitu korda suurem kui 750m pikkuse juurdepääsutee rajamine üksikutele kinnistutele. Arvestades situatsiooni ja saavutatavat kasu, ei ole parempöõretega ristmiku kavandamine Näki tee ristmikule majanduslikult otstarbekas. Projektiga kavandatud kogujateed on Transpordiameti hinnangul piisavad kogu piirkonna teenindamiseks.

Tulenevalt eeltoodust, ei pea Transpordiamet Teie teise ettepanekuga arvestamist võimalikuks.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Kaie Kruusmaa

juhataja

planeerimise osakonna projekteerimise üksus

Lisaadressaadid: Kambja Vallavalitsus

Tiit Vunk

5918 5199, tiit.vunk@transpordiamet.ee