Transpordiameti märkused 20.10.2023

Projekteerija vastused

HMS § 3. Õiguste kaitse (2) Halduse õigusakt ja toiming peab olema kohane, vajalik ning proportsionaalne seatud eesmärgi suhtes. ja § 5. Vormivabadus ja eesmärgipärasus (2) Haldusmenetlus viiakse läbi eesmärgipäraselt ja efektiivselt, samuti võimalikult lihtsalt ja kiirelt, vältides üleliigseid kulutusi ja ebameeldivusi isikutele.

Seega kõik märkused peaksid olema koostatud selgelt (konstruktiivselt), et nende eesmärgist ja mõttest oleks võimalik aru saada üheselt - mida TRAM peab puuduseks ja mida saab teha, et puudus likvideerida. Puudus saab olla vastuolu tingimustega või kehtiva seadusandlusega.

**Palume igale märkusele lisada info, millele märkus tugineb: täpne selgitus (sh parameeter ja viide juhendile, normile vms), mida TRAM soovib koos konkreetse põhjendusega.**

Olete esitanud kooskõlastamiseks töö nr  22053 „  Riigitee 2 Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa ja 15175 Paide-Mündi-Mäeküla tee ristmik km 88,69 ja tankla mahasõit riigiteelt nr 15175 km 11,272“ põhiprojekti.

Projekti läbivaatamisel on meil järgmised märkused:

1. Kas perspektiivse juurdepääsutee ja parkimiskohtade ümberehitamine on TRAM kulu?  Kindlasti ei saa me sellega nõustuda.

A blueprint of a building

Description automatically generated

TRAM oma märkustes 2023.04.05 on kirjutanud : “Ruumiliselt ja kõrguslikult tuleb tõendada, et kavandatava tankla lahenduse realiseerimisel on riigitee ringristmiku väljaehitamine riigitee eelprojekti lahendustele tuginedes tulevikus võimalik.” Projekteerija on koostanud projektlahenduse, mis läheb kokku tänase riigiteega 15175.

A close-up of a sign

Description automatically generated

Samuti on näidatud joonisele perspektiivne Tankla lahendus

A white rectangular sign with black text

Description automatically generated

Kas TRAM soovib välja ehitada Tankla perspektiivse lahenduse või mitte, peab TRAM kokku leppima kinnistu omanikuga.

Teisalt on tõesti arusaamatu, miks eelprojektiga on kavandatud vähemalt mulded ja trassid osaliselt erakinnistule (Nurga 56701:001:1064 ja Kivi 56701:001:1065), lisaks sellele et eelprojekti koostamisel pole arvestatud äsja kehtestatud detailplaneeringuga ja kinnistupiirile on kavandatud mastaapne kõrguste vahe.

Projekteerija jaoks jääb arusaamatuks märkuse eesmärk. Millisel moel soovib TRAM saada vastust märkusele: “Ruumiliselt ja kõrguslikult tuleb tõendada, et kavandatava tankla lahenduse realiseerimisel on riigitee ringristmiku väljaehitamine riigitee eelprojekti lahendustele tuginedes tulevikus võimalik.”?

1. Tankla ehitamisel enne põhimaantee ümberehitamist tuleb anda projektis selline kõrguslik lahendus, mille ümberehitamise vajadus oleks minimaalne. Lisame väljavõtte seletuskirjast lk 15

A close-up of a text

Description automatically generated

Nurga kinnistu, tänase riigitee nr 15175 ja Mäeküla ümbersõidu eelprojekti lahenduse vahel on ca 4,0 m suurune kõrguste vahe, mis on mastaapne. Seda vahet ei saa muuta olematuks, sest see on kavandatud Transpordiameti poolt tellitud eelprojektiga. Tänane maapinna kõrgus ei ole samuti kavandatud projekteerija poolt. Projekteerija jaoks jääb arusaamatuks märkuse eesmärk.

1. Riigiteede projekteeritud muldkeha serva ei tohiks kavandada parkimiskohti vm taristust, kui teeprojekti realiseerimisel on vajalik nende ümberehitamine. Samuti haljastust, kaablid jms.

Käesoleva projekti mahus ei ole kavandatud riigitee vastu taristut. Tegemist on riigiteede nr 15175 ja nr 2 ristmiku projektiga.

Tankla koos sinna juurde kuuluva taristuga on kavandatud kehtivas detailplaneeringus DP-12/2018 (kehtestatud 21.04.2022). Need ei ole käesoleva projekti osad.

A screenshot of a computer

Description automatically generated

1. Projekteeritud gaasimahuti 15 m kaugusel põhimaanteest? Ohuala ulatub riigiteeni liiklussagedusega ca 10 000 a/ ööp? Kergliiklustee ehitamine ohualas? Kindlasti projekteerida mahutid  väljaspoole riigiteede kaitsevööndeid.

Kõnealune tankla koos sinna juurde kuuluva taristuga, sh gaasimahuti on kavandatud kehtivas detailplaneeringus DP-12/2018 (kehtestatud 21.04.2022), hiljem on vastavalt uutele TRAM märkustele korrigeeritud DP kohast tankla projekti, sest muidu ei oleks tankla rajamine võimalik. Need ei ole käesoleva projekti osad.

LPG asub 23 m põhimaanteest, mitte 15 m ning ohutuse täiendavaks tagamiseks muudetud projekti - mahuti projekteeritud maa alla. Vahetu plahvatusohutsoon jääb erakinnistu piiresse.

A screenshot of a computer

Description automatically generated

1. Lipumastid - kui kõrged? Kas kaugus teest on samaväärne masti kõrgusega.

Kõnealune tankla koos sinna juurde kuuluva taristuga, sh lipumastid on kavandatud kehtivas detailplaneeringus DP-12/2018 (kehtestatud 21.04.2022), hiljem on vastavalt uutele TRAM märkustele korrigeeritud DP kohast tankla projekti, sest muidu ei oleks tankala rajamine võimalik. Need ei ole käesoleva projekti osad.

Lipumastid projekteeritud 12 m kõrgused ja asuvad põhimaanteest 17 m kaugusel.

A screenshot of a computer

Description automatically generated

1. Reklaami asukoht ristmiku alas. Kui kaugel põhimaanteest?  Arvestada, et LED ekraanid on liiklejaid häiriva mõjuga.

A blueprint of a building

Description automatically generated

Viit asub 25,0 m kaugusel sõiduteest.

NB! Kõnealune reklaamviit on kavandatud kehtivas detailplaneeringus DP-12/2018 (kehtestatud 21.04.2022). Reklaamviit ei ole käesoleva projekti osa.

1. Projekt peab sisaldama hinnatulba visuaalset kujundust. Hinnatulpadel tohib kuvada ainult kütusehindasid.

Kõnealune tankla koos sinna juurde kuuluva taristuga, sh hinnatulp on kavandatud kehtivas detailplaneeringus DP-12/2018 (kehtestatud 21.04.2022), hiljem on vastavalt uutele TRAM märkustele korrigeeritud DP kohast tankla projekti, sest muidu ei oleks tankla rajamine võimalik. Need ei ole käesoleva projekti osad. Hinnaposti kujundus näidatud tankla projektis.

1. Kanda joonisele ja käsitleda seletuskirjas kehtiva juhendi RISTMIKE VAHEKAUGUSTE JA NÄHTAVUSALADE MÄÄRAMINE kohane peatumis- ja liitumisnähtavus olemasolevas kui ka perspektiivses olukorras.

Teeandmise kohustusega ristmikul tuleb tagada nii peatumisnähtavus (PN) kui ka liitumisnähtavus (LN). Arvestada nähtavuskolmnurkadega projekti koostamisel.

Perspektiivne ringristmik on projekteeritud SKPK OÜ poolt. Projekteerijale ei ole edastatud SKPK OÜ poolt projekteeritud eelprojekti koos nõutavate nähtavusaladega. Seetõttu ei ole olnud võimalik näidata ka nõutavad nähtavusalad joonisel koos perspektiivse lahendusega.

A white rectangular sign with black text

Description automatically generated

1. Arvestada projektalal kehtivate planeeringutega, sh teemaplaneering ja varem koostatud või koostamisel olevate projektidega. Käsitleda seletuskirjas ja kanda joonistele teede ja tehnovõrkude lahendused.

Näiteks projekteeritud on jalgtee ühendus DP-ga kavandavast tanklast kuni Mäeküla kõrtsini, et ühendada jalgtee ära teemaal kuni riigitee teeületuskohani. Projektala ulatub Tartu Terminali tankla mahasõiduni ja tuleb arvestada ka selle projektlahendusega.

Projekteerimisel on arvestatud Mäo-Imavere eelprojektiga (koostaja SKPK OÜ).

Lisaks on projekteeritud jalgtee ühendus DP-ga kavandavast tanklast kuni Mäeküla kõrtsini, vastavalt Transpordiameti kirjas nr 7.1-1/23/3872-3 (05.04.2023) märkustele.

1. 2021 aastal on ERC Konsultatsioonid OÜ poolt koostatud liiklusuuring Riigitee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 87,5-108,1 Mäo-Imavere lõigu I klassi maantee eelprojekti koostamise jaoks, mis ei käsitle olemasolevas olukorras riigiteede ristmiku ümberehitamist. Miks ei ole koostatud liiklusuuringut riigitee ristmiku ümberehitamise eesmärgil? Projekti koostamisel tuleb aluseks võtta uuemad liiklusloenduse andmed, mitte 2021 covidi aegsed või 2019 andmed. Arvestada perspektiivse liiklussagedusega kuna ei ole teada põhimaantee ümberehitamise aeg. Eelprojekti liiklusuuring on kasutatav ainult taustinfoks.

Mäo-Imavere vahelisel teelõigul asub püsiloenduspunkt km 89,5 (Mäeküla PLP), kus on liiklust loendatud alates 2003 aastast, praegu on loenduspunkt 87,9 (Mäeküla PLP). Nendest TRAM lehel avaldatud andmetest ei tule kuidagi välja, et Covid pandeemia on see, mis mõjutab autoliiklust riigiteel enim.

Määravalt mõjutab liiklussagedust nii riigiteel nr 2 kui riigiteel nr 15175 SKPK OÜ projekteeritud Tartu mnt ümbersõit (kui see rajatakse), seega on see info primaarne võrreldes kõige muuga. Muus osas mõjutab liikluse kasvu/kahanemist märkimisväärselt demograafiline ja majanduslik olukord Eestis. Seega on üsna arusaamatu, millist määravat mõju saavad avaldada uued loendusandmed (mis on samuti TRAM lehel avaldatud PLP (PLP = püsiloenduspunkt) osas aastatel 2020-2022).



1. Seletuskirjas on toodud lk 11: „*Vasakpöörderaja projekteerimiseks RT-lt nr a RT-le nr 15175 PTN joonis nr 11 kohaselt puudub konkreetne vajadus, kuid see vajadus jääb piiripealsesse tsooni (peatee tipptunni liiklussagedus ca 500 ja vasakpöörde tipptunni liiklussagedus ca 50).“* Mis dokument on PTN, millele on viidatud? Mille alusel on hinnatud peateel tipptunni liiklussageduseks alla 500 auto? Seletuskirjas tuua välja projekteeritud kiirusemuuteradade

parameetrid koos viitega alusdokumendile.

Alusdokument on TRAM poolt vähemalt osadele projekteerijatele väljastatud Tee projekteerimisnormide eelnõu, siis oli kuupäevaga 17.06.2021 (lühendi tähed on tõepoolest vahetuses, peaks olema TPN). TRAM enda töötajad on kursis kõnealuse eelnõuga ja ehk ka selle erinevate versioonidega (sh kas juhendid eraldiseisvalt või koos jne). See eelnõu on ka loetletud dokumendina, millest on lähtutud. Tänaseks on vastu võetud 17.11.2023 määrus nr 71 vastavalt „Tee projekteerimise normid“.

Kuna TRAM on teinud märkuse: „Ristumine riigiteel nr 2 peab olema lahendatud kanaliseeritud ristmikuna. Ristmiku ümberehitamisel **ja lisaradade rajamisel tuleb arvestada nõudeid II klassi maanteele ning lisaradade pikkuste määramisel tuleb lähtuda prognoositavast liiklussagedusest**.“ Seetõttu ongi seletuskirjas selgitatud lisaradade määramine vastavalt prognoositud liiklussagedustele. Tee Projekteerimisnormide eelnõu kavandist on lähtutud seetõttu, et kehtivas projekteerimisnormis (<https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/1311/2202/1033/MKM_m89_lisa.pdf>) ei ole lisaradade määramine sellisel määral lahti seletatud lähtudes prognoositavast liiklussagedusest.

Seletuskirjas ja joonistel on toodud välja projekteeritud parameetrid.

1. Seletuskirjas ptk 3.2 on toodud: „*Läbivate sõiduradade laius ristmiku piirkonnas on vähendatud laiuseni 3,5 m, võttes arvesse kolmest dokumendis toodud varieeruvaid andmeid ja olemasolevat liikluslahendust:*

*1. Tee projekteerimise eelnõu kavand 17.06.2021, tabel 4*

*2. Riigiteede liikluskorralduse juhis, tabel III-1.2b ja p.1.2.4*

*3. Maantee projekteerimise normid, MTM 5.08.2015.a määrus nr 106 Lisa 1, tabel 2.6*“. Miks ei ole lähtutud alates 27.02.2022 kehtivast riigiteede ristlõike valimise juhendist? Kõik projekteeritud parameetrid tuleb üle kontrollida.

**Projekteerimistingimused ütlevad:** „Projekti koostamisel juhinduda kehtivatest seadustest, normdokumentidest, standarditest ja Transpordiameti juhenditest, sh majandus- ja taristuministri 05.08.2015 määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisast „Maanteede projekteerimisnormid“ (edaspidi normid).“

Seda on projekteerija ka teinud ja lisanud selgitused ka seletuskirja.

Projekteerija ei saa aru märkuse eesmärgist. Projektlahendus on korrigeeritud nüüd vastavalt vastu võetud 17.11.2023 määrus nr 71 vastavalt „Tee projekteerimise normid“.

1. Koormussagedused tuleks arvestada perspektiivse, mitte 2021, liiklussageduste põhjal.

Kuna 20 aasta perspektiivis (aastaks 2043) väheneb koormussagedus ja liiklussagedus riigiteel nr 2 ja nr 15175 ristmikul märkimisväärsele, seoses SKPK OÜ poolt kavandatud projekti välja ehitamisega, siis ei ole projekteerija julgenud arvestada vähema koormusega kui tänane liiklus.

1. Projekteeritud liiklussaare ja sõiduraja serva vahel ei ole arvestatud projektkiirusele vastava kindlustatud peenra laiusega. Kuna veokite osakaal on üsna suur- kavandatud on ka parkla 18 veoautole, siis selline lahendus ei ole aktsepteeritav.

Projekteerija ei suuda tuvastada, kus veoki pöördekoridor satub projekteeritud liiklussaare ja sõiduraja serva vahelisele kindlustatud peenrale.

Kui silmas peetakse graniitkivi sillutisega alasid riigitee nr 2 ja nr 15175 ristmikul, siis need on projekteeritud just sel eesmärgil, et veokite rattad saaksid sellel alal liikuda, vältimaks ristmikul tugipeenra „tühjaks sõitmist“. See ongi graniitkividest peenrakindlustuse eesmärk.

A map of a road

Description automatically generated

1. Perspektiivne teeületus üle 2 sõiduraja! Kas parempöörderaja pikkuse vastavus projektkiirusele on kontrollitud? Kas on võimalik lühendada, et parempöörderada algab peale teeületuskohta?

A map of a city

Description automatically generated

Tänaseks vastus võetud normide kohaselt peab olema aeglustuslõik 80 m ja kiil 70 m kiirusel 70 km/h.

1. Saarel peatee poolne peab olema märk 687TS, mitte kleebis:

A map of a highway

Description automatically generated

Arvestatud.

1. Märki ei ole vaja paigaldada:

A computer screen shot of a blueprint

Description automatically generated

Arvestatud.

1. Kiiruskaamera ei saa ilmselt nii sõiduraja äärde jääda:

A drawing of a road

Description automatically generated

Oleks vaja nihutada kabiini ca 3 meetrit sõidutee äärest eemale. Piiret kabiini vahele paigaldada ei saa, sest siis ei näeks kaamera lähenevaid sõidukeid. Kuna kupits asub maa sees, siis ümber tõstes peab arvestama, et midagi maa sees ette ei jääks.

Sellist ümbertõstmist saab teostada ainult Transpordiameti  kiiruskaamerate lepinguline hooldaja (praegu on Alarmtec). Vastav märkus tuleb lisada projekti kabiini ümbertõstmist käsitlevasse ossa.

Lisame siia näitena ümbertõstmise tingimused mida oleme kasutanud, kui TRAM ise on ümbertõstmist hankinud.

Mõõtekabiini teisaldamine koos vundamendiga.

1.1.        Iga mõõtekabiini paigaldamiseks tuleb koostada projekt. Projekti koostamisel tuleb juhinduda kehtivatest seadustest, standarditest, normdokumentidest ja juhenditest.

1.2.        Tööde teostamisel ja planeerimisel tuleb juhinduda Transpordiameti juhendist „Nõuded tehnovõrkude ja -rajatiste teemaale paigaldamise kavandamisel“, mis on kättesaadav Transpordiameti kodulehel. Samuti peab Töövõtja lähtuma Teetööde tehnilisest kirjeldusest, riigiteede ajutisest liikluskorraldusest ja riigiteede liikluskorralduse juhisest, mis on kättesaadavad Transpordiameti kodulehel <https://transpordiamet.ee/juhendid>.

1.3.        Töövõtja hangib enne ehitustööde tegemist kõik vajalikud kooskõlastused.

1.4.        Töövõtja tagab korrektse nõuetekohase liikluskorralduse ja liiklusohutuse tööde teostamise ajal.

1.5.        Mõõtekabiinide olemasolevates asukohtades, kus mõõtekabiinid koos vundamendiga eemaldatakse, tuleb vundamendist jääv auk pinnasega täita ja tasandada. Auk tuleb pinnasega täita ja tasandada koheselt pärast kiiruskaamera mõõtekabiini ja vundamendi eemaldamist.

1.6.        Iga mõõtekabiini paigaldamiseks tuleb koostada projekt. Projekti koostamisel tuleb juhinduda kehtivatest seadustest, standarditest, normdokumentidest ja juhenditest.

1.7.        Ajutise liikluskorralduse muutmiseks tuleb taotleda vastav luba.

1.8.        Uues asukohas tuleb kabiin korrektselt ühendada häiresüsteemiga. Häiresüsteem peab töötama akutoitel seni, kuni mõõtekabiinid pole ühendatud liitumiskilbiga.

1.9.        Uues asukohas tuleb mõõtekabiinid ühendada liitumiskilbiga ning elektripaigaldise nõuetekohasuse kontroll läbi viia ning korrektselt dokumenteerida

1.10.      Punkti 1.9. kirjeldatud töid tohib teostada isik, kes on läbinud kiiruskaamerate mõõtekabiinide tootja Vitronic või tootja ametlikult volitatud esindaja poolse väljaõppe mõõtekabiinide PoliScan Speed seadmete paigaldamiseks. Enne nimetatud tööde teostamist esitab Töövõtja Tellijale väljaõppe läbimist tõendava dokumendi.

Kiiruskaamera jääb sõidurajast 2,5 m kaugusele nagu valgustimastid, mis on piisav ohutu kaugus. Ristmik on korrigeeritud lahendusega kitsam, sest sõidurajad on projekteeritud kitsamad, vastavalt vastu võetud 17.11.2023 määrus nr 71 vastavalt „Tee projekteerimise normid“.

1. Asendiplaani joonisele märkida

* Valgustite juurde valgustipunkti number
* Masti kõrgus ja konsooli pikkus
* Valgusti täpne tootekood
* T-15175 äärde projekteeritud valgustid on kindlasti teist tüüpi , kui T-2 äärde projekteeritud

Arvestatud

1. Sõiduteel T-15175 enne T-2 ristmiku muuta valgustusmastide asukohti , nii et arvestaks T-2 Mäo-Imavere 2+2 lõigu  valgustuse eelprojektis (MitiProjekt OÜ töö) oleva valgusti asukohaga .

Hetkel jääks kahe valgustusmasti vahekauguseks 17,5m .

Arvestatud

1. Esitada tankla territooriumile projekteeritud valgustite andmed, valgustite kõrgus ja valgustite nurk maapinna suhtes , et ei tekiks valgusreostust ega häiriks riigiteel sõitvaid autojuhte. Samuti esitada parkla  valgusarvutused.

Käesoleva projektiga ei ole lahendatud tankla projektlahendust. Tankla kohta on koostatud eraldiseisev projekt Weidenberg OÜ poolt.

1. Ettepanek projekteerida tankla sissesõiduteele vähemalt üks valgustusmast, kuna tankla ehitus saab valmis varem kui T-2 Mäo-Imavere 2+2 lõigu ehitus koos uue ringristmikuga.

Käesoleva projektiga ei ole projekteeritud riigiteele nr 15175 valgustust.   
Vastavalt Transpordiameti kirjas nr 7.1-1/23/3872-3 (05.04.2023) toodud nõuetele „riigiteele nr 15175 laiendatud sõidutee äärde vähemalt kaks uut valgustusmasti“, on projekteeritud kaks masti.

1. T-2 kiirendus raja lõpus on ühele olemasolevale valgustusmastile „rist peale tõmmatud“  . Lisada mahutabelisse ja seletuskirja et tuleb demonteerida üks valgustuspunkt . Mast ja valgusti anda üle omanikule ehk Transpordiametile.

Arvestatud

1. Valgustuse spetsifikatsiooni ei olnud materjalide hulgas.

Lisame hiljem.

1. Lisaks on erinevused käesolevas projektis esitatud kavandatava tankla asendiplaanilise joonise ja TRAM-ile  EHR-i kaudu kooskõlastamiseks esitatud  Järva maakonna Paide linna Mäeküla Nurga kinnistu ehitusloa eelnõu juurde näidatud asendiplaanilise lahenduse osas. Tegemist on oluliste erinevustega, mis puudutab kinnistule kavandatavat tankla taristut ja liikluskorralduslikku lahendust ja selle põhimõtteid kinnistu siseselt. Juhul kui 2+2 põhimaantee projektiga ei arvestata, ei ole võimalik tanklat enne põhimaantee ümberehitamist välja ehitada.

Käesoleva projektis on aluseks võetud viimane Tankla projektlahendus.