



**Töö nr 5024**

## *Jürinõmme DP liikluskorralduse projekt*

Jürinõmme, Saustinõmme küla, Saku vald, Harju maakond

### **KOOSTAJA**

ViaVelo Inseneribüroo OÜ  
Valukoja 10, 11415 Tallinn  
Telefon +372 51 72 182  
MTR: EEP003424; ELK000063; EPE001115  
E-post info@viavelo.ee  
Teede projekteerimise vastutav isik: Roland Mäe  
Kutsetunnistus nr 155620  
roland.mae@viavelo.ee

### **TELLIJA**

Visioonprojekt OÜ  
Tellija esindaja: Loona lepp  
E-post: loona@visioonprojekt.eu  
Telefon: +372 5017159

**Tallinn 2024**

## Sisukord

1.	Olemasolev olukord.....	3
2.	Detailplaneering.....	3
3.	Üldplaneering .....	3
4.	Liiklussageduse prognoos.....	4
5.	Kavandatud liikluskorraldus.....	4
6.	Parempöörderada.....	5
7.	Bussipeatuse nihutamine .....	6

# 1. Olemasolev olukord

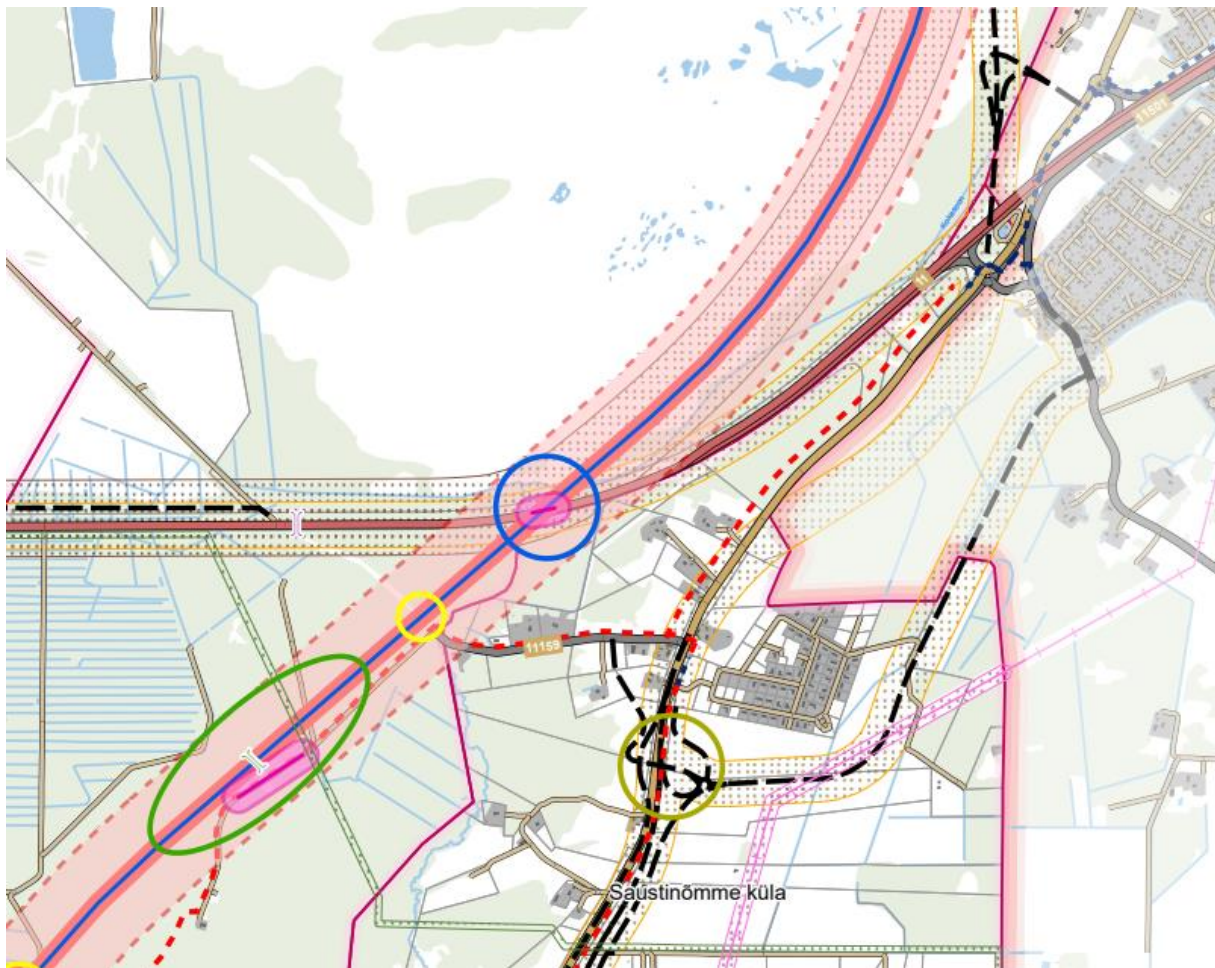
Planeeritav ala külgneb riigiteega nr 15 Tallinn-Rapla-Türi km 10,785–10,915 ja riigitee nr 11159 Kivi tee km 0,000-0,375. Riigitee nr 15 keskmine ööpäevane liiklussagedus on 9561 autot ja riigitee nr 15 keskmine ööpäevane liiklussagedus on 94 autot.

# 2. Detailplaneering

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on Jürinõmme maaüksuse osa (katastritunnus:71801:001:0185, sihtotstarve: maatulundusmaa 100%) jaotada ärimaa, elumaa ja transpordimaa kruntideks ja määrata neile ehitusõigused ärihoone ning üksik- ja kaksikelamute ehitamiseks. Lisaks antakse detailplaneeringuga tehnovõrkude ja rajatiste, heakorrastuse, avaliku ruumi, haljastuse, liikluskorralduse ja parkimise põhimõtteline lahendus.

# 3. Üldplaneering

Alumisel joonisel on toodud üldplaneeringu lahendus, kus on näidatud kaks perspektiivset uut trassikoridori riigiteele nr 15. See tähendab, et olemasolev riigimaantee nr 15 planeeritakse ümber ehitada kas enam-vähem olemasolevas asukohas või siis mõnes lõigus päris uuel trassil.



## LEGEND

### Üldplaneeringuga kavandatud

	Kergliiklussild		Perspektiivne rongipeatus
	Autosild		Perspektiivne kohalik peatus Rail Baltic trassil
	Loomatunnel		Rail Baltic raudtee ehitamisest tingitud kavandatud/ümberehitatav tee (koos puhvriga 50+50 m)
	Likvideeritav juurdepääs		Planeeringuga määratud Rail Baltic raudtee trassi koridor
	Kergliiklustee riste		Eritasandiline ristumine teega/rööbasteega (mootorsõidukitele liiklemiseks, maanteeviadukti lahenduses luuakse tingimused ohutuks liiklemiseks ka kergliiklejale)
	Eritasandiline liiklussõlm		Eritasandiline ristumine vooluveekoguga (silla lahenduse väljatöötamisel eelprojekti etapis tuleb arvestada vajadusega jätta kergliiklejatele ja loomadele piki looduslike vooluveekogude kallast liikumiseks kaldariba)
	Kergliiklustee		Eritasandiline ristumine jalg- ja/või jalgrattateega
	Perspektiivne raudtee		Eritasandiline ristumine perspektiivse teega
	Perspektiivne tee		Müra leevendusvajadusega alad eelprojekti täpsusastmes läbi viidud müra modelleerimise tulemuste alusel
	Planeeringuga määratud erspektiivne põhimõtteline kõrgepingeliini koridor (kavandatud liin või olemasolev liin, millel tõstetakse pinget)		Suurimetajate läbipääsu piirkond
	Planeeringuga määratud perspektiivne või rekonstrueeritav põhimõtteline raudteekoridor		Ökodukti eeldatav asukoht eelprojekti täpsusastme hindamise tulemusel
	Planeeringuga määratud perspektiivne või rekonstrueeritav, sh oluliselt muudetav põhimõtteline maanteekoridor		
	Planeeringuga määratud perspektiivne põhimõtteline raudtee -ja maanteekoridor		

## 4. Liiklussageduse prognoos

Ärihoone kinnistule on kavandatud 28 parkimiskohta ja üksikelamutele on kavandatud 3 kohta krundile ehk 36 kohta. Elamu kruntide genereeritud liiklus on ligikaudu 50 autot ööpäevas; ja tipp tunnil maksimaalselt 24 autot tunnis – eeldusel, et peres on 2 autot ja kõik lahkuvad hommikul samal tunnil. Äripinna (väike pood) genereeritud liiklus on ligikaudu 112 autot tunnis, eeldusel, et tipp tunnil täitub ja tühjeneb parkla 2 korda tunnis. Seega on arendusala poolt genereeritud maksimaalne tipp tunni liiklussagedus ligikaudu 136 autot tunnis.

Arvestades riigimaantee nr 15 liiklussagedust 9561 autot ööpäevas, mis teeb tipp tunni liiklussageduseks ligikaudu 1000 autot tunnis, on arendusalalt riigiteele nr 15 vasakpöörde sooritamine hommikul tipp tunnil F.

## 5. Kavandatud liikluskorraldus

Arvestades kehtivat üldplaneeringut ja riigi teehoiukava, siis on sõltuvalt arendusala välja ehitamise ajast võimalik kolm lahendus stsenaariumit:

- 1) Jätkeb olemasolev olukord; see tähendab, et riigimaanteele nr 15 tuleks rajada kanaliseeritud ristmik ja bussipeatus tuleks nihutada teisele poole ristumisala, kuna muidu ei oleks võimalik Kivi teele rajada vasakpöörderada.
- 2) Realiseerub üldplaneeringus toodud parempoolne trassikoridor; see tähendab, et olemasolev riigimaantee nr 15 jääks kohalikuks kogujateeks ja ristumisala ümber ehitamine kanaliseeritud ristmikule ei oleks enam vajalik.
- 3) Realiseerub vasakpoolne trassikoridor; see tähendab samamoodi, et ristumisala ei oleks vaja ümber ehitada, kuna juurdepääs kinnistule hakkaks toimuma kogujatee kaudu.

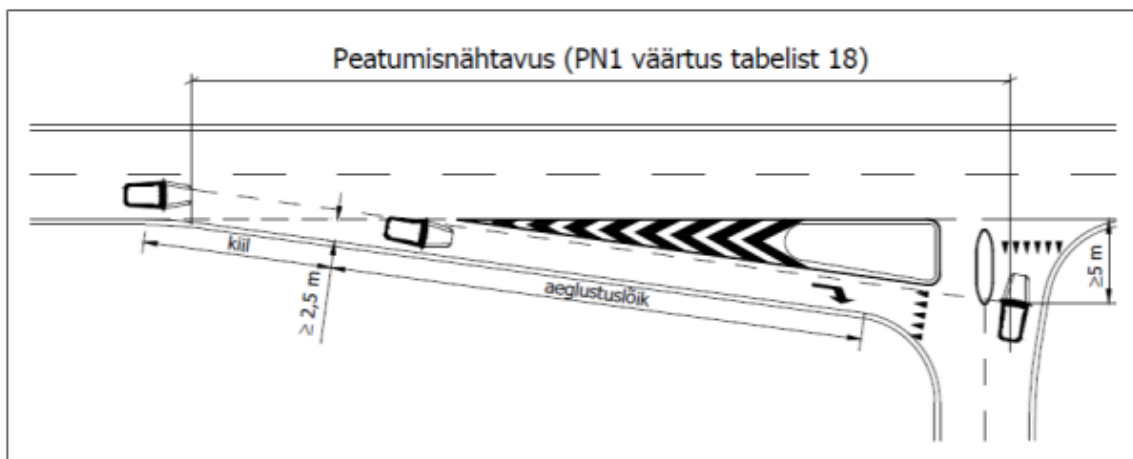


Kui jääb kehtima olemasolev olukord, siis on soovitatav planeeringusse haarata ka põhjapoolsed kinnistud ja ühendada need kogujateega, et saaks riigiteelt nr 15 likvideerida kaks mahasõitu:



## 6. Parempöörderada

Vastavalt Transpordiameti tingimustele tuleb olemasoleva olukorra puhul rajada ristumisalale nihutatud haruga parempöörderada. Tee parempöörderaja parameetrid on valitud vastavalt normide joonisele 16 ja tabelile 18.



**Joonis 16.** Tee parempöörderada

Parempöörderaja ulatus vastavalt peatumisnähtavusele kiirusel 70 km/h.

**Tabel 18.** Ristmiku nähtavusala parameetrite PN1 ja LN1 väärtus meetrites

Peatee projektkiirus km/h	PN1	LN1
30	30	60 / 40 <sup>1</sup>
40	45	80 / 60 <sup>1</sup>
50	60	105 / 80 <sup>1</sup>
60	75	130 / 100 <sup>1</sup>
70	95	160 / 120 <sup>1</sup>
80	120	200 / 150 <sup>1</sup>
90	150	230 / 190 <sup>1</sup>
100	180	270 / 240 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Kehtib liitva tee liiklussagedusel alla 100 sõiduki ööpäevas.

## 7. Bussipeatuse nihutamine

Kivi teele parempöörde rajamiseks tuleks bussipeatus nihutada teisele poole ristmikku. Bussipeatuse parameetrid on valitud vastavalt tabelile 1.

Tüüp II avatud taskuga peatus									
Projektkiirus km/h	A, m			B, m	S*,m	C, m			
	Põhimaantee	Tugimaantee	Kõrvalmaantee			Põhimaantee	Tugimaantee	Kõrvalmaantee	
50	20	20	20	$\geq 3,00$	20	10	10	10	
60	25	20	20	$\geq 3,00$		15	10	10	
70-80	30	25	20	$\geq 3,25$		20	15	10	10
90				$\geq 3,80^1$					

Märkus: <sup>1</sup> põhimaanteeel.

\*Võib vähendada kuni 15 meetrini koostöös ühistranspordikeskusega, kui on teada, et kasutusel on lühikesed bussid või tegemist on kitsaste oludega. Arvestatud on ühe bussi peatumist.

**Tabel 1.** Asulavälisel teel minimaalse bussipeatuse tüübi<sup>1</sup> valik.

Tee funktsioon	Liiklussagedus	Kuni 50 km/h	60-70 km/h	80-90 km/h	üle 90 km/h
Põhimaantee	14500+	II	I	I	I või rambil <sup>2</sup>
	6001-14500	II	II	II	I või rambil <sup>2</sup>
	3001-6000	II	II	II	I või rambil <sup>2</sup>
	kuni 3000	II <sup>3</sup>	II	II	I või rambil <sup>2</sup>
Tugimaantee	14500+	II	II	I	I
	6001-14500	II	II	II	II
	3001-6000	II	II	II	II
	501-3000	III <sup>3</sup>	II <sup>3</sup>	II	II
	alla 500	IV	III <sup>3</sup>	II	II
Kõrvalmaantee	6000+	II	II	II	-
	3001-6000	III <sup>3</sup>	II	II	-
	1001-501-3000	IV	III <sup>3</sup>	II <sup>3</sup>	-
	alla 1000	IV	IV	III <sup>3</sup>	-

<sup>1</sup> Kõrgemat tüüpi peatust on alati lubatud kavandada. Kindlasti tuleb kaaluda kõrgemat tüüpi peatust juhul, kui peatuses on suur väljuvate busside arv (71+ nädalas ehk 15+ päevas).

<sup>2</sup> Eelistatud on peatuse kavandamine rambile (2+2 ja 2+1 teedel, kus on liiklussõlmed).

<sup>3</sup> Tabelis 1 toodud tüübist ühe võrra madalamat tüüpi bussipeatuse rajamist on lubatud kaaluda vaid järgmiste tingimuste täitmisel:

- 1) peatusest väljuvate busside arv on 1-20 nädalas (1-4 päevas) või bussi sisenejate arv on kuni 9 inimest nädalas.
- 2) tagatud on kõikide liiklejate ohutus ja nähtavusnõuded vastavalt peatükk 4 Bussipeatuse nähtavuse nõuded.