Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel

1. ARVAMUSED

1.1.Puudutatud asutused ja isikud

Jrk nr	Arvamuse esitaja	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Keskkonnaamet 05.06.2026 nr 6-2/26/9512-2	Arvamus riigitee 3 Jõhvi-Tartu-Valga tee km 125,8 ristmiku projekteerimistingimuste eelnõu kohta Esitasite Keskkonnaametile ehitusseadustiku § 31 lg 4 alusel kooskõlastamiseks või arvamuse avaldamiseks projekteerimistingimuste eelnõu, mille kohaselt on kavandatud riigitee 3 JõhviTartu-Valga tee km 125,8 ristmiku ümberehitamine. Eesti looduse infosüsteemi (EELIS, Keskkonnaagentuur) andmetel ei jää tegevusalale kaitstavaid loodusobjekte ega ole registreeritud kaitsealuste liikide elupaiku. Keskkonnaametil puuduvad tähelepanekud projekteerimistingimuste eelnõu kohta.	**<u>Otsus:</u>** Lugeda, et Keskkonnaametil puuduvad ettepanekud projekteerimistingimuste eelnõu täiendamiseks.
2	Tartu Vallavalitsus e-kiri 22.05.2026	Olete pöördunud seoses projekteerimistingimuste menetlusega riigitee 3 Jõhvi-Tartu-Valga tee km 125,8 ristmiku ehitusprojekti koostamiseks. Annate teada, et tee ehitustööd on teehoiukava kohaselt plaanis 2027. aastal. Projekteerimistingimuste eelnõu juurde on lisatud ka ristmiku eskiisjoonis ja tingimustes on kirjeldatud p 5.2.2: Projekteerida riigitee 3 km 125,8 asuva kohaliku tee Kruusa tänava (7940121) ristmiku likvideerimine ja kohaliku tee Kruusisoo tee (7940123) ristmiku ümberehitamine vastavalt lisas 2 toodud eskiisjoonisele. Projektlahendus täpsustub ehitusprojekti koostamise käigus. Anname teada, et ei nõustu Kruusa tänava tupiktänavaks kavandamisega, kuna seeläbi kaob ära oluline ühendustee Kõrveküla aleviku keskusega. Oleme varasemalt laual näinud ka varianti, kus ristmik on lahendatud 4-harulise ringristmikuna. Palume kaaluda võimalust lahendada ristmik ringristmikuna ja jätta Kruusa tänav maanteele avatuks. Nõustume kiiruse piiramisega ristmiku piirkonnas. Lisaks anname teada, et Tartu valla üldplaneering näeb antud ristmiku piirkonda ette ka kergliiklusele mõeldud tunneli perspektiivi. Kui tunneli alternatiiviks projekteeritakse tavaline teeületus, siis mis võtetega tagatakse kergliiklejate turvaline ristmikuületus?	**<u>Põhjendus:</u>** Liiklusohutuse parandamiseks teeb Transpordiamet järjepidevat tööd riigiteede liiklusohtlike lõikude ja ristmike väljaselgitamiseks ning nende ümberehitamiseks. Liiklusohtlike kohtade ümberehitamiseks ette nähtud vahendite kasutamise eesmärgiks on muuta riigimaanteede taristut nii, et liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatute koguarv väheneks kõige enam. Liiklusohtlikud kohad selgitatakse ühe osana välja ka riskianalüüsi alusel, kus arvestatakse mitmete erinevate liiklusohutust mõjutavate teguritega ning tuvastatakse tõenäosusliku arvutuse alusel kõige suurema vigastatuga liiklusõnnetuse toimumise riskiga kohad. Sealjuures analüüsi ning projektlahenduse väljatöötamise puhul ei ole määravaks mitte ainult toimunud liiklusõnnetused, vaid ka võimalikud ära hoitavad ehk n.ö potentsiaalselt toimuda võivad õnnetused. Riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga tee on üleeuroopalise teedevõrgu üldvõrgu maantee ning Eesti teedevõrgus põhimaantee, mis on ette nähtud ühendama pealinna teiste suurte linnadega, neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega. Põhimaanteedel on eesmärgiks sujuv ja kiire läbiv liiklus. Kohalik liiklus peab võimalusel toimuma madalamate liiklussagedustega kõrvalmaanteede ning kohalike teede ja tänavate kaudu. Iga samatasandiline ristumiskoht loob täiendavaid konfliktipunkte riigiteel liiklejatega, mistõttu on liiklusohutuse parandamiseks vajalik vähendada põhimaanteedel samatasandiliste ristumiskohtade arvu. Neljaharuline ristmik on kõige riskiohtlikum ristmiku tüüp. Riskioht õnnetuse tekkeks seisneb eelkõige antud ristmiku tüübi konfliktpunktide rohkuses (võimaldab palju erinevaid pöördeid), võimaluses kõrvalharudelt ristmikust peatumata üle sõita ja ohus erinevateks sõidukite külgkokkupõrgeteks sh väga raskete tagajärgedega õnnetusteks.

			Ristumiskohti riigiteedel likvideeritakse üle Eesti järk-järgult, kusjuures esmalt tegeletakse suurema liiklussagedusega ja ohtlikumate teelõikudega võttes muuhulgas arvesse, et ohutule liikluskeskkonnale vastavad alternatiivsed juurdepääsuteed oleks olemas. Ka Tartu valla üldplaneeringu 2035+ punkti 6.10.1.7. kohaselt on valda läbivatest riigiteedest suurima liiklussagedusega põhimaantee nr 3 Jõhvi–Tartu–Valga, mille funktsiooniks on läbiva liikluse ja kiire regioonide vahelise ühenduse tagamine. Lisaks on üldplaneeringu punktis 6.10.1.7 liikluskorralduse põhimõtetes välja toodud, et põhi- ja tugimaanteedel tuleb vältida kohaliku liikluse segunemist pikamaaliiklusega (transiitliiklusega). Liiklusohutuse kaalutlusel on lubatud olemasolevaid mahasõite põhimaanteele sulgeda, tingimusel et rajatakse uued koguja- ja/või juurdepääsuteed ning juurdepääs kinnistutele tagatakse koostöös Transpordiametiga. Kruusa tänava ristmiku sulgemisel säilivad juurdepääsud põhimaanteele olemasolevate riigitee 3 km 125,077 asuva Pärna tänava ja km 126,532 asuva riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee (Vasula tee) ristmike kaudu. Seega ühendus aleviku keskusega ei kao vaid liigub teistele ristmikele. 2024. aastal teostatud liiklusuuringu alusel kasutas Kruusa tn ristmikku päeva kõige suurema sagedusega tipptunnil (hommikusel tipptunnil) kõikideks erinevateks manöövriteks kokku alla 50 sõiduki, mistõttu ei ole alles jäävatele olemasolevatele ristmikele lisanduv liiklus märkimisväärne. Transpordiamet on lisaks ristmiku sulgemisele kaalunud ka muid liiklusohutusmeetmete rakendamise ja ristmiku ümberehitamise lahendusi, kuid nende maksumused on oluliselt suuremad ning toovad kaasa ka vajaduse täiendavalt maad omandada. Lisaks ei vähenda need konfliktipunktide arvu või ei paranda liikluse sujuvust põhimaanteel. Põhimaantee funktsioon on regioonide ja linnade vahelise liikluse kiire ja ohutu ühenduse tagamine. Seega projekteerimistingimuste alusel kavandatav lahendus parandab liiklusohutust enim ning on majanduslikult märkimisväärselt soodsam. Kruusa tänava ristmiku sulgemisel on juurdepääsud Kõrveküla alevikku tagatud nii valgustatud ja kanaliseeritud riigiteede 3 ja 22210 ristmiku kui Pärna tänava ristmiku kaudu. Eeltoodust tulenevalt ei muudeta projekteerimistingimuste eelnõus kirjeldatud põhimõttelist ristmiku lahendust. Olemasolevas olukorras puudub Kuusisoo tee suunal läbiv kergliiklustee, kuhu kergliiklejad põhimaantee äärde

			kavandatavalt kergliiklusteelt võiksid suunduda, mistõttu pole põhjendatud kergliiklustunneli kavandamine. Samas võimaldab Kuusisoo teele pöördeks vasakpöörderaja kavandamine rajada ohutussaare kergliiklejatele riigitee ületuseks, mis olemasoleva liiklussageduse juures on teede projekteerimise juhendi ja ka liiklusohutuse eksperthinnangute alusel sobiv lahendus ning võimaldab teed ületada ühe sõiduraja kaupa. Kavandatav lahendus ei välista kergliiklustunneli rajamist tulevikus. **Otsus:** 1. Projekteerimistingimusi mitte muuta, näha ette Kruusa tänava ühenduse sulgemine.
3	Telia Eesti AS 19.05.2026 nr EC.1-5.1/710-1	Transpordiamet Riigitee 3 Jõhvi-Tartu-Valga tee km 125,8 ristmiku ehitusprojekti projekteeritavas alas paiknevad Teliale kuuluvad sideehitised. Projekteerimiseks võtta siderajatiste kaitsmiseks, säilimiseks või ümberehitamiseks tehnilised tingimused Telia „Ehitajate portaal“ Telia teenused ehitajale, arendajale ja maaomanikule - Telia kaudu. Tegutsemiseks siderajatiste kaitsevööndis, tuleb see kooskõlastada järelevalvega ja võtta selleks vastav tegutsemisluba Telia „Ehitajate portaal“ Telia teenused ehitajale, arendajale ja maaomanikule - Telia kaudu.	**Otsus:** Taotleda projekteerimisel Telia Eesti AS-lt tehnilised tingimused siderajatiste kaitsmiseks, säilimiseks või ümberehitamiseks.
4	AS Gaasivõrk 03.07.2026 nr 3-7/703-26	Riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga tee km 125,8 ristmikul (79403:002:0126) kinnistul on AS-i Gaasivõrk gaasipaigaldiste kaitsevöönd. Enne projekteerimist on vaja taotleda AS-lt Gaasivõrk projekteerimistingimusi projekteerimise planeerimiseks gaasipaigaldise kaitsevööndis. Projekteerimistingimuste taotlemiseks saata päring e-mail: geoprojekt@gaas.ee . Projekteerimistingimuste väljastamine on tasuline teenus vastavalt kehtivale hinnakirjale millega on võimalik tutvuda meie kodulehel: https://gaasivork.ee/wp-content/uploads/AS_Gaasivork_teenuste_hinnakiri.pdf	**Otsus:** Enne projekteerimist taotleda AS Gaasivõrgu projekteerimistingimused.
5	AS Tartu Veevärk 28.05.2026 INF/26082102	Palute AS Tartu Veevärk seisukohta riigitee ümberehitamise projekteerimistingimuste eelnõule. Projekteeritaval alal ei asu olemasolevat ASile Tartu Veevärk kuuluvat taristut. Tartu vallas paiknevad sademeveesüsteemid kuuluvad kohalikule omavalitsusele. Edastatud projekteerimistingimuste punktis 5.6.2 on muuhulgas hästi käsitletud meile oluline teema vete ära juhtimise kohta. Kui sademe- ja pinnasevee käitlemine on korraldatud väheneb risk, et liigvett hakatakse hiljem reoveekanalisatsiooni abil lahendama. Oleme tingimuste eelnõu üle vaadanud ja ei oma vastuväiteid nende määramiseks.	**Otsus**: Lugeda, et AS Tartu Veevärgil puuduvad ettepanekud projekteerimistingimuste eelnõu täiendamiseks.
6	Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutus 28.05.2026 nr 4112-1.17/152	Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutus (ELASA) sidevõrgu haldaja, AS Connecto Eesti, kooskõlastab projekteerimistingimuste eelnõu. Projekti alasse jääb ELASA sidevõrgu objekt ELA099. Projekteerimisel taotleda ELASA sidevõrgu haldajalt projekteerimise tehnilised tingimused ja projekti valmides kooskõlastada see Eesti Lairiba Arenduse SA võrguhalduse infosüsteemi (ELVI) kaudu https://elvi.elasa.ee/.	**Otsus:** Taotleda ELASA sidevõrgu haldajalt projekteerimise tehnilised tingimused ja projekti valmides kooskõlastada see Eesti Lairiba Arenduse SA võrguhalduse infosüsteemi (ELVI) kaudu.

1.2.Piirnevate kinnisasjade omanikud

Jrk nr	Kinnisasja nimi ja katastriüksuse tunnus	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Samas sõnastuses kirja on saatnud järgnevad isikud: Pärna tn 33 79403:002:0923	Tutvusin Transpordiameti 18.05.2026 kirjaga nr 8-1/26-055/8621-1 ning esitan järgneva arvamuse riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga tee km 125,8 ristmiku ehitusprojekti projekteerimistingimuste eelnõu kohta. Olen vastu kavandatavale lahendusele, mille kohaselt suletakse Kõrveküla alevikus Kruusa tänava ühendus riigiteega nr 3.	**Põhjendus:** Liiklusohutuse parandamiseks teeb Transpordiamet järjepidevat tööd riigiteede liiklusohtlike lõikude ja ristmike väljaselgitamiseks ning nende ümberehitamiseks. Liiklusohtlike kohtade ümberehitamiseks ette nähtud vahendite kasutamise eesmärgiks on muuta riigimaanteede taristut nii, et

	H.M. Kõrveküla elanik M.S Kõrveküla elanik P.T Kõrveküla elanik T.V. Kõrveküla elanik J. J. Kõrveküla elanik K.R. Kõrveküla elanik T.L. Kõrveküla elanik T.S. Kõrveküla elanik M.S. M.S.	Mõistan Transpordiameti eesmärki tõsta liiklusohutuse taset riigiteel, kuid leian, et ristmiku täieliku sulgemise mõju ei ole hinnatud piisavalt laias piirkondlikus vaates ning kavandatav lahendus ei pruugi olla eesmärgi saavutamiseks kõige tasakaalustatum ega proportsionaalsem meede. Liiklusohutust tuleb hinnata kogu liiklussüsteemi vaates Projekteerimistingimuste menetluse eesmärk on liiklusohutuse parandamine. Samas ei saa liiklusohutust hinnata üksnes ühe ristmiku toimimise põhjal. Kruusa tänava ristmiku sulgemise tulemusena suunatakse märkimisväärne osa liiklusest ümber Vasula tee kaudu Kõrveküla keskusesse. See tähendab liikluskoormuse suurenemist piirkonnas, kus liiguvad igapäevaselt kooliõpilased, lasteaialapsed koos saatjatega, jalgratturid ning jalgsi liikuvad elanikud. Seetõttu võib liiklusohutuse paranemine ühes punktis kaasa tuua liiklusohutuse halvenemise teistes kohtades. Liiklusohutuse hindamisel tuleb arvestada kogu liiklusvõrgu toimimist ning kõikide liiklejate ohutust. Liikluskoormus viiakse riigiteelt asula sisse Kruusa tänava ristmik täidab olulist ühendusfunktsiooni Tila küla, Kruusisoo piirkonna ja Kõrveküla keskuse vahel. Praegu hajutab see ühendus liiklust mitme marsruudi vahel. Ristmiku sulgemisel koondub liiklus peamiselt Vasula tee suunale ning suureneb koormus Pärna tee ja Vasula tee ristmikul. Eriti tuntav on mõju hommikustel tipptundidel, mil piirkonnas toimub intensiivne kooli- ja lasteaialiiklus. Ristmiku sulgemine ei pruugi olla proportsionaalne meede Ristmiku täielik sulgemine on kõige ulatuslikum võimalik piirang, sest sellega likvideeritakse olemasolev ühendus täielikult. Avalikkusele ei ole seni selgitatud, miks ei ole liiklusohutuse parandamiseks piisavalt kaalutud järgmisi alternatiive: piirkiiruse alandamist ristmiku piirkonnas, vasakpöörderadade rajamist, kanaliseeritud ristmiku rajamist, ohutussaarte ehitamist, täiendavat valgustust, nähtavuse parandamist ning muid liiklusrahustavaid meetmeid. Kruusa tänav on oluline piirkondlik ühendustee Kruusa tänava näol ei ole tegemist üksnes kohaliku kõrvalteega, vaid piirkondliku ühendusega, mis tagab otseühenduse Tila küla, Kruusisoo piirkonna ja Kõrveküla keskuse vahel. Ühenduse säilitamine hajutab liikluskoormust, parandab liiklusvõrgu töökindlust, vähendab sõltuvust üksikutest ühendusteedest ning toetab piirkonna loogilist liikluskorraldust. Negatiivne mõju kohalikule ettevõtlusele Kavandatav lahendus mõjutab otseselt ka piirkonnas tegutsevaid ettevõtteid. Eelkõige puudutab see riigitee ääres asuvat tanklat, mille nähtavus ja ligipääsetavus halvenevad oluliselt. Ligipääsu keerukamaks muutumine võib vähendada möödasõitjate peatusi, juhukülastusi ning kohalike elanike	liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatute koguarv väheneks kõige enam. Liiklusohtlikud kohad selgitatakse ühe osana välja ka riskianalüüsi alusel, kus arvestatakse mitmete erinevate liiklusohutust mõjutavate teguritega ning tuvastatakse tõenäosusliku arvutuse alusel kõige suurema vigastatuga liiklusõnnetuse toimumise riskiga kohad. Sealjuures analüüsi ning projektlahenduse väljatöötamise puhul ei ole määravaks mitte ainult toimunud liiklusõnnetused, vaid ka võimalikud ära hoitavad ehk n.ö potentsiaalselt toimuda võivad õnnetused. Riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga tee on üleeuroopalise teedevõrgu üldvõrgu maantee ning Eesti teedevõrgus põhimaantee, mis on ette nähtud ühendama pealinna teiste suurte linnadega, neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega. Põhimaanteedel on eesmärgiks sujuv ja kiire läbiv liiklus. Kohalik liiklus peab võimalusel toimuma madalamate liiklussagedustega kõrvalmaanteede ning kohalike teede ja tänavate kaudu. Iga samatasandiline ristumiskoht loob täiendavaid konfliktipunkte riigiteel liiklejatega, mistõttu on liiklusohutuse parandamiseks vajalik vähendada põhimaanteedel samatasandiliste ristumiskohtade arvu. Neljaharuline ristmik on kõige riskiohtlikum ristmiku tüüp. Riskioht õnnetuse tekkeks seisneb eelkõige antud ristmiku tüübi konfliktpunktide rohkuses (võimaldab palju erinevaid pöördeid), võimaluses kõrvalharudelt ristmikust peatumata üle sõita ja ohus erinevateks sõidukite külgkokkupõrgeteks sh väga raskete tagajärgedega õnnetusteks. Ristumiskohti riigiteedel likvideeritakse üle Eesti järk-järgult, kusjuures esmalt tegeletakse suurema liiklussagedusega ja ohtlikumate teelõikudega võttes muuhulgas arvesse, et ohutule liikluskeskkonnale vastavad alternatiivsed juurdepääsuteed oleks olemas. Ka Tartu valla üldplaneeringu 2035+ punkti 6.10.1.7. kohaselt on valda läbivatest riigiteedest suurima liiklussagedusega põhimaantee nr 3 Jõhvi–Tartu–Valga, mille funktsiooniks on läbiva liikluse ja kiire regioonide vahelise ühenduse tagamine. Lisaks on üldplaneeringu punktis 6.10.1.7 liikluskorralduse põhimõtetes välja toodud, et põhi- ja tugimaanteedel tuleb vältida kohaliku liikluse segunemist pikamaaliiklusega (transiitliiklusega). Liiklusohutuse kaalutlusel on lubatud olemasolevaid mahasõite põhimaanteele sulgeda, tingimusel et rajatakse uued koguja- ja/või juurdepääsuteed ning juurdepääs kinnistutele tagatakse koostöös Transpordiametiga. Kruusa tänava ristmiku sulgemisel säilivad juurdepääsud põhimaanteele olemasolevate riigitee 3 km 125,077 asuva Pärna tänava ja km 126,532 asuva riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee (Vasula tee) ristmike kaudu. Seega ühendus aleviku keskusega ei kao vaid liigub teistele ristmikele.

		tankla kasutamist. Kõrveküla piirkonna jaoks on tegemist olulise teenusega ning selle jätkusuutlikkust mõjutavaid asjaolusid tuleb menetluses põhjalikult hinnata. Piirkonna arengut tuleb arvestada Kõrveküla ja Tila piirkond kuuluvad Tartu linnaregiooni kiiremini kasvavate piirkondade hulka. Elanike arv suureneb ning liiklusmahud kasvavad ka tulevikus. Sellises olukorras ei ole põhjendatud olemasolevate ühenduste vähendamine. Vastupidi – piirkonna areng eeldab liikluskoormuse hajutamist ning mitme toimiva ühendustee säilitamist. Kokkuvõte Leian, et Kruusa tänava ristmiku sulgemisega kaasnevad olulised negatiivsed mõjud, sealhulgas liikluskoormuse suurenemine Kõrveküla keskuses, ummikute süvenemine tipptundidel, liiklusohutuse võimalik halvenemine kohalikel tänavatel, piirkonna ühendatuse vähenemine, negatiivne mõju kohalikule ettevõtlusele ning vastuolu piirkonna kasvust tulenevate arenguvajadustega. Palun hinnata ristmiku sulgemise mõjusid kogu Kõrveküla liiklussüsteemi ulatuses ning kaaluda enne ühenduse likvideerimist vähem piiravaid alternatiivseid lahendusi. Leian, et olemasoleva ühenduse säilitamine ning ristmiku ohutumaks ümberehitamine oleks piirkonna elanike, ettevõtjate ja liiklejate huve paremini arvestav lahendus kui ristmiku täielik sulgemine.	Vastupidiselt arvamuses toodule on liikluse ümber suunamine madalama kiiruse ja väiksema liiklussagedusega kõrvalmaanteele ja kohalikule teele kooskõlas üldise teedevõrgu hierarhia põhimõttega, kus nimetatud teed on ette nähtud kohaliku liikluse korraldamiseks. Transpordiamet nõustub, et riigitee ristmiku projekti koostamisel tuleb koostöös Tartu Vallavalitsusega analüüsida Pärna tänava ja riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee seisukorda ja vajadusel kavandada meetmeid lisanduva liikluse vastuvõtmiseks ja/või ohutuse tagamiseks. 2024. aastal teostatud liiklusuuringu alusel kasutas Kruusa tn ristmikku päeva kõige suurema sagedusega tipptunnil (hommikusel tipptunnil) kõikideks erinevateks manöövriteks kokku alla 50 sõiduki, mistõttu ei ole alles jäävatele olemasolevatele ristmikele lisanduv liiklus märkimisväärne. Transpordiamet on lisaks ristmiku sulgemisele kaalunud ka muid liiklusohutusmeetmete rakendamise ja ristmiku ümberehitamise lahendusi, kuid nende maksumused on oluliselt suuremad ning toovad kaasa ka vajaduse täiendavalt maad omandada. Lisaks ei vähenda need konfliktipunktide arvu või ei paranda liikluse sujuvust põhimaanteel. Põhimaantee funktsioon on regioonide ja linnade vahelise liikluse kiire ja ohutu ühenduse tagamine. Seega projekteerimistingimuste alusel kavandatav lahendus parandab liiklusohutust enim ning on majanduslikult märkimisväärselt soodsam. Kruusa tänava ristmiku sulgemisel on juurdepääsud Kõrveküla alevikku tagatud nii valgustatud ja kanaliseeritud riigiteede 3 ja 22210 ristmiku kui Pärna tänava ristmiku kaudu. Eeltoodust tulenevalt ei muudeta projekteerimistingimuste eelnõus kirjeldatud põhimõttelist ristmiku lahendust. Lähtudes asjaolust, et Kuusisoo teel on suur raskeliikluse osakaal (ca 34% ööpäevasest liiklusest), mis vajab pöörete sooritamiseks rohkem aega, peab Transpordiamet põhjendatuks kavandada ristmikule valgustus. Valgustatud ristmik võimaldab riigiteel liiklejatel olukorda paremini hinnata ning suurendab seeläbi ohutust. Lisaks paraneb ohutus ka jalakäijate jaoks, kes antud ristmikku teeületuseks kasutavad. Projekteerimistingimustes korrigeeritakse punkti 5.5.1 ning määratakse ülesandeks kavandada ristmikule valgustus. Projekteerimistingimuste alusel kavandatava lahenduse peamine eesmärk on tagada riigiteel liiklejate ohutus, mis on kaalukas avalik huvi. Maaomanikud peavad arvestama, et elukeskkond ja

			liikluskorraldus nende ümber võivad ajas muutuda. Maaomanikud ei saa eeldada, et ümbritsev keskkond ja infrastruktuur kunagi ajas ei muutu, säilib alati olemasoleval kujul või muutub alati just meelepärase liikluslahenduse realiseerimise näol. Parema ohutuse tagamiseks riigiteedel võivad liikluslahenduse muudatused tuua paratamatult kaasa ka olukordi, kus kellegi huvidest lähtuvalt võib muudatus olla negatiivne või mitte meelepärane. Kuid see ei saa kaaluda üle avalikku huvi ohutumale riigitee lahendusele. Transpordiamet peab võimalikuks kavandada tanklale viitavate liiklusmärkide paigaldamise avatuks jäävate ristmike piirkonda, mis teavitaksid liiklejaid tankla olemasolust ning suunaksid selle juurdepääsuks kasutama teisi ristmikke. **<u>Otsus:</u>** 1. Projekteerimistingimusi mitte muuta, näha ette Kruusa tänava ühenduse sulgemine. 2. Riigitee ristmiku projekti koostamisel tuleb koostöös Tartu Vallavalitsusega analüüsida Pärna tänava ja riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee seisukorda, kiirusrežiimi ja liiklust rahustavate meetmete vajadust. Vajadusel projekteerida kiirusrežiimi muutmine, meetmed lisanduva liikluse vastuvõtmiseks ja/või ohutuse tagamiseks (nt künnised). 3. Korrigeerida projekteerimistingimuste punkt 5.5.1 järgnevalt: „5.5.1. Projekteerida ristmiku valgustamine. Valgustus projekteerida vastavalt Transpordiameti juhendile „Riigiteede valgustuse kavandamine“.“ 4. Näha ette Kõrveküla alevikus asuvale tanklale viitavate liiklusmärkide paigaldamine avatuks jäävate ristmike piirkonda.
2	Kõrveküla elanik A.S.	Arvamus riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga tee km 125,8 ristmiku ehitusprojekti projekteerimistingimuste eelnõu kohta Transpordiametile Tutvusin Transpordiameti 18.05.2026 kirjaga nr 8-1/26-055/8621-1 ning esitan järgneva arvamuse riigitee 3 Jõhvi–T Valga tee km 125,8 ristmiku ehitusprojekti projekteerimistingimuste eelnõu kohta. Olen vastu kavandatavale lahendusele, mille kohaselt suletakse Kõrveküla alevikus Kruusa tänava ühendus riigiteega Mõistan Transpordiameti eesmärki tõsta liiklusohutuse taset riigiteel, kuid leian, et ristmiku täieliku sulgemise mõju hinnatud piisavalt laias piirkondlikus vaates ning kavandatav lahendus ei pruugi olla eesmärgi saavutamiseks kõige tasakaalustatum ega proportsionaalsem meede. Projekteerimistingimuste menetluse eesmärk on liiklusohutuse parandamine. Samas ei saa liiklusohutust hinnata üksi ristmiku toimimise põhjal. Kruusa tänava ristmiku sulgemise tulemusena suunatakse märkimisväärne osa liiklusest ümber Vasula tee kaudu Kõrveküla keskusesse. See tähendab liikluskoormuse suurenemist piirkonnas, kus liiguvad igapäevaselt kooliõpilased, lasteaialapsed koos saatjatega, jalgratturid ning jalgsi liikuvad elanikud.	**<u>Põhjendus:</u>** Liiklusohutuse parandamiseks teeb Transpordiamet järjepidevat tööd riigiteede liiklusohtlike lõikude ja ristmike väljaselgitamiseks ning nende ümberehitamiseks. Liiklusohtlike kohtade ümberehitamiseks ette nähtud vahendite kasutamise eesmärgiks on muuta riigimaanteede taristut nii, et liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatute koguarv väheneks kõige enam. Liiklusohtlikud kohad selgitatakse ühe osana välja ka riskianalüüsi alusel, kus arvestatakse mitmete erinevate liiklusohutust mõjutavate teguritega ning tuvastatakse tõenäosusliku arvutuse alusel kõige suurema vigastatuga liiklusõnnetuse toimumise riskiga kohad. Sealjuures analüüsi ning projektlahenduse väljatöötamise puhul ei ole määravaks mitte ainult toimunud liiklusõnnetused, vaid ka võimalikud ära hoitavad ehk n.ö potentsiaalselt toimuda võivad õnnetused. Riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga tee on üleeuroopalise teedevõrgu üldvõrgu maantee ning Eesti teedevõrgus põhimaantee, mis on ette nähtud ühendama pealinna teiste suurte linnadega, neid linnu

		Seetõttu võib liiklusohutuse paranemine ühes punktis kaasa tuua liiklusohutuse halvenemise teistes kohtades. Liiklusohutuse hindamisel tuleb arvestada kogu liiklusvõrgu toimimist ning kõikide liiklejate ohutust. Kruusa tänava ristmik täidab olulist ühendusfunktsiooni Tila küla, Kruusisoo piirkonna ja Kõrveküla keskuse vahel. hajutab see ühendus liiklust mitme marsruudi vahel. Ristmiku sulgemisel koondub liiklus peamiselt Vasula tee suunale ning suureneb koormus Pärna tee ja Vasula tee ristmikul. Eriti tuntav on mõju hommikustel tipptundidel, mil piirkonnas toimub intensiivne kooli- ja lasteaialiiklus. Ristmiku täielik sulgemine on kõige ulatuslikum võimalik piirang, sest sellega likvideeritakse olemasolev ühendus täielikult. Avalikkusele ei ole seni selgitatud, miks ei ole liiklusohutuse parandamiseks piisavalt kaalutud järgmisi alternatiive: piirkiiruse alandamist ristmiku piirkonnas, vasakpöörderadade rajamist, kanaliseeritud ristmiku rajamist, ohutussaarte ehitamist, täiendavat valgustust, nähtavuse parandamist ning muid liiklusrahustavaid meetmeid. Kruusa tänava näol ei ole tegemist üksnes kohaliku kõrvalteega, vaid piirkondliku ühendusega, mis tagab otseühendu küla, Kruusisoo piirkonna ja Kõrveküla keskuse vahel. Ühenduse säilitamine hajutab liikluskoormust, parandab liiklusvõrgu töökindlust, vähendab sõltuvust üksikutest ühendusteedest ning toetab piirkonna loogilist liikluskorraldust. Kavandatav lahendus mõjutab otseselt ka piirkonnas tegutsevaid ettevõtteid. Eelkõige puudutab see riigitee ääres asuvat tanklat, mille nähtavus ja ligipääsetavus halvenevad oluliselt. Ligipääsu keerukamaks muutumine võib vähendada möödasõitjate peatusi, juhukülastusi ning kohalike elanike tankla kasutami Kõrveküla piirkonna jaoks on tegemist olulise teenusega ning selle jätkusuutlikkust mõjutavaid asjaolusid tuleb men põhjalikult hinnata. Kõrveküla ja Tila piirkond kuuluvad Tartu linnaregiooni kiiremini kasvavate piirkondade hulka. Elanike arv suurenel liiklusmahud kasvavad ka tulevikus. Sellises olukorras ei ole põhjendatud olemasolevate ühenduste vähendamine. Vastupidi – piirkonna areng eeldab liikluskoormuse hajutamist ning mitme toimiva ühendustee säilitamist. Leian, et Kruusa tänava ristmiku sulgemisega kaasnevad olulised negatiivsed mõjud, sealhulgas liikluskoormuse suurenemine Kõrveküla keskuses, ummikute süvenemine tipptundidel, liiklusohutuse võimalik halvenemine kohalike tänavatel, piirkonna ühendatuse vähenemine, negatiivne mõju kohalikule ettevõtlusele ning vastuolu piirkonna kasvu tulenevate arenguvajadustega. Palun hinnata ristmiku sulgemise mõjusid kogu Kõrveküla liiklussüsteemi ulatuses ning kaaluda enne ühenduse likvideerimist vähem piiravaid alternatiivseid lahendusi. Leian, et olemasoleva ühenduse säilitamine ning ristmiku ohutumaks ümberehitamine oleks piirkonna elanike, ettevõtjate ja liiklejate huve paremini arvestav lahendus kui ristm täielik sulgemine.	omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega. Põhimaanteedel on eesmärgiks sujuv ja kiire läbiv liiklus. Kohalik liiklus peab võimalusel toimuma madalamate liiklussagedustega kõrvalmaanteede ning kohalike teede ja tänavate kaudu. Iga samatasandiline ristumiskoht loob täiendavaid konfliktipunkte riigiteel liiklejatega, mistõttu on liiklusohutuse parandamiseks vajalik vähendada põhimaanteedel samatasandiliste ristumiskohtade arvu. Neljaharuline ristmik on kõige riskiohtlikum ristmiku tüüp. Riskioht õnnetuse tekkeks seisneb eelkõige antud ristmiku tüübi konfliktpunktide rohkuses (võimaldab palju erinevaid pöördeid), võimaluses kõrvalharudelt ristmikust peatumata üle sõita ja ohus erinevateks sõidukite külgkokkupõrgeteks sh väga raskete tagajärgedega õnnetusteks. Ristumiskohti riigiteedel likvideeritakse üle Eesti järk-järgult, kusjuures esmalt tegeletakse suurema liiklussagedusega ja ohtlikumate teelõikudega võttes muuhulgas arvesse, et ohutule liikluskeskkonnale vastavad alternatiivsed juurdepääsuteed oleks olemas. Ka Tartu valla üldplaneeringu 2035+ punkti 6.10.1.7. kohaselt on valda läbivatest riigiteedest suurima liiklussagedusega põhimaantee nr 3 Jõhvi–Tartu–Valga, mille funktsiooniks on läbiva liikluse ja kiire regioonide vahelise ühenduse tagamine. Lisaks on üldplaneeringu punktis 6.10.1.7 liikluskorralduse põhimõtetes välja toodud, et põhi- ja tugimaanteedel tuleb vältida kohaliku liikluse segunemist pikamaaliiklusega (transiitliiklusega). Liiklusohutuse kaalutlusel on lubatud olemasolevaid mahasõite põhimaanteele sulgeda, tingimusel et rajatakse uued koguja- ja/või juurdepääsuteed ning juurdepääs kinnistutele tagatakse koostöös Transpordiametiga. Kruusa tänava ristmiku sulgemisel säilivad juurdepääsud põhimaanteele olemasolevate riigitee 3 km 125,077 asuva Pärna tänava ja km 126,532 asuva riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee (Vasula tee) ristmike kaudu. Seega ühendus aleviku keskusega ei kao vaid liigub teistele ristmikele. Vastupidiselt arvamuses toodule on liikluse ümber suunamine madalama kiiruse ja väiksema liiklussagedusega kõrvalmaanteele ja kohalikule teele kooskõlas üldise teedevõrgu hierarhia põhimõttega, kus nimetatud teed on ette nähtud kohaliku liikluse korraldamiseks. Transpordiamet nõustub, et riigitee ristmiku projekti koostamisel tuleb koostöös Tartu Vallavalitsusega analüüsida Pärna tänava ja riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee seisukorda ja vajadusel kavandada meetmeid lisanduva liikluse vastuvõtmiseks ja/või ohutuse tagamiseks.

			2024. aastal teostatud liiklusuuringu alusel kasutas Kruusa tn ristmikku päeva kõige suurema sagedusega tipptunnil (hommikusel tipptunnil) kõikideks erinevateks manöövriteks kokku alla 50 sõiduki, mistõttu ei ole alles jäävatele olemasolevatele ristmikele lisanduv liiklus märkimisväärne. Transpordiamet on lisaks ristmiku sulgemisele kaalunud ka muid liiklusohutusmeetmete rakendamise ja ristmiku ümberehitamise lahendusi, kuid nende maksumused on oluliselt suuremad ning toovad kaasa ka vajaduse täiendavalt maad omandada. Lisaks ei vähenda need konfliktipunktide arvu või ei paranda liikluse sujuvust põhimaanteel. Põhimaantee funktsioon on regioonide ja linnade vahelise liikluse kiire ja ohutu ühenduse tagamine. Seega projekteerimistingimuste alusel kavandatav lahendus parandab liiklusohutust enim ning on majanduslikult märkimisväärselt soodsam. Kruusa tänava ristmiku sulgemisel on juurdepääsud Kõrveküla alevikku tagatud nii valgustatud ja kanaliseeritud riigiteede 3 ja 22210 ristmiku kui Pärna tänava ristmiku kaudu. Eeltoodust tulenevalt ei muudeta projekteerimistingimuste eelnõus kirjeldatud põhimõttelist ristmiku lahendust. Lähtudes asjaolust, et Kuusisoo teel on suur raskeliikluse osakaal (ca 34% ööpäevasest liiklusest), mis vajab pöörete sooritamiseks rohkem aega, peab Transpordiamet põhjendatuks kavandada ristmikule valgustus. Valgustatud ristmik võimaldab riigiteel liiklejatel olukorda paremini hinnata ning suurendab seeläbi ohutust. Lisaks paraneb ohutus ka jalakäijate jaoks, kes antud ristmikku teeületuseks kasutavad. Projekteerimistingimustes korrigeeritakse punkti 5.5.1 ning määratakse ülesandeks kavandada ristmikule valgustus. Projekteerimistingimuste alusel kavandatava lahenduse peamine eesmärk on tagada riigiteel liiklejate ohutus, mis on kaalukas avalik huvi. Maaomanikud peavad arvestama, et elukeskkond ja liikluskorraldus nende ümber võivad ajas muutuda. Maaomanikud ei saa eeldada, et ümbritsev keskkond ja infrastruktuur kunagi ajas ei muutu, säilib alati olemasoleval kujul või muutub alati just meelepärase liikluslahenduse realiseerimise näol. Parema ohutuse tagamiseks riigiteedel võivad liikluslahenduse muudatused tuua paratamatult kaasa ka olukordi, kus kellegi huvidest lähtuvalt võib muudatus olla negatiivne või mitte meelepärane. Kuid see ei saa kaaluda üle avalikku huvi ohutumale riigitee lahendusele. Transpordiamet peab võimalikuks kavandada tanklale viitavate liiklusmärkide paigaldamise avatuks jäävate ristmike piirkonda,

			mis teavitaksid liiklejaid tankla olemasolust ning suunaksid selle juurdepääsuks kasutama teisi ristmikke. **<u>Otsus:</u>** 1. Projekteerimistingimusi mitte muuta, näha ette Kruusa tänava ühenduse sulgemine. 2. Riigitee ristmiku projekti koostamisel tuleb koostöös Tartu Vallavalitsusega analüüsida Pärna tänava ja riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee seisukorda, kiirusrežiimi ja liiklust rahustavate meetmete vajadust. Vajadusel projekteerida kiirusrežiimi muutmine, meetmed lisanduva liikluse vastuvõtmiseks ja/või ohutuse tagamiseks (nt künnised). 3. Korrigeerida projekteerimistingimuste punkt 5.5.1 järgnevalt: „5.5.1. Projekteerida ristmiku valgustamine. Valgustus projekteerida vastavalt Transpordiameti juhendile „Riigiteede valgustuse kavandamine“.“ 4. Näha ette Kõrveküla alevikus asuvale tanklale viitavate liiklusmärkide paigaldamine avatuks jäävate ristmike piirkonda.
3	Pärna tn 33 79403:002:0923	**Täiendav seisukoht Transpordiametile seoses riigitee nr 3 Jõhvi–Tartu–Valga tee km 125,8 projekteerimistingimustega Kõrveküla aleviku Pärnaõie tn 2 ja Pärna tn 33 elanikelt.** Lisandunud uue info põhjal soovime oma vastuseisu Kruusa tn otsa sulgemise osas veel kord põhjendada. Täiendame eelnenud ettepanekuid käesolevaga ja koostame oma praeguse seisukoha peamiselt selleks, et vältida hilisemat võimaliku vaide vajadust. Taotleme riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga tee km 125,8 projekteerimistingimustega planeeritud Kruusa tn otsa sulgemise asemel võtta kasutusele alternatiivseid lahendusi ristmiku ohutaseme parandamiseks. Kruusa tn otsa sulgemine pole võimalik järgmistel põhjustel: **1. Tartu vald kui selleks pädev asutus on projekteerimistingimuste eelnõule esitatud seisukohas selgelt väljendanud vastuseisu Kruusa tänava sulgemisele, põhjendanud selle ning pidanud vajalikuks alternatiivsete lahenduste kaalumist.** Asjaolu on menetluses määrava tähtsusega, sest EhS § 32 p 6 kohaselt peaks projekteerimistingimuste andmisest keelduma, kui EhS § 31 lg 4 p1 kohane pädev asutus ei ole eelnõule kooskõlastust andnud ja sellisel kujul eelnõu muutmine ei ole võimalik. Seega projekteerimistingimused saab meie kui kohalike elanike seisukohast vaadatuna vastu võtta vaid muudetud kujul ja nii nagu pani ette Tartu vald – kaaluda neljaharulise ringristmiku lahendust, Kruusa tn teeotsa sulgemata. Seda, et eelnõud on võimalik meile sobivamaks muuta, toetab ka järgnev. **2. Transpordiameti otsus on esialgne, seega pole see lõplik.** 09.06.2026 on Pärnaõie tn 2 elanik saanud oma teabenõudele vastuse, millest nähtub, et projekteerimistingimuste menetlus, millega Kruusa tn teeots sulgeda soovitakse, on algatatud töögrupi esialgse otsuse alusel. Järeldub, et lõplikku seisukohta ei ole veel kujundatud ning enne lõpliku otsuse tegemist tuleb sisuliselt kaaluda ja võrrelda kõiki asjakohaseid lahendusvariante, esmalt peab kaaluma ka seda, kas Kruusa tn sulgemine on üleüldse võimalik.	**<u>Põhjendus:</u>** Liiklusohutuse parandamiseks teeb Transpordiamet järjepidevat tööd riigiteede liiklusohtlike lõikude ja ristmike väljaselgitamiseks ning nende ümberehitamiseks. Liiklusohtlike kohtade ümberehitamiseks ette nähtud vahendite kasutamise eesmärgiks on muuta riigimaanteede taristut nii, et liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatute koguarv väheneks kõige enam. Liiklusohtlikud kohad selgitatakse ühe osana välja ka riskianalüüsi alusel, kus arvestatakse mitmete erinevate liiklusohutust mõjutavate teguritega ning tuvastatakse tõenäosusliku arvutuse alusel kõige suurema vigastatuga liiklusõnnetuse toimumise riskiga kohad. Sealjuures analüüsi ning projektlahenduse väljatöötamise puhul ei ole määravaks mitte ainult toimunud liiklusõnnetused, vaid ka võimalikud ära hoitavad ehk n.ö potentsiaalselt toimuda võivad õnnetused. Riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga tee on üleeuroopalise teedevõrgu üldvõrgu maantee ning Eesti teedevõrgus põhimaantee, mis on ette nähtud ühendama pealinna teiste suurte linnadega, neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega. Põhimaanteedel on eesmärgiks sujuv ja kiire läbiv liiklus. Kohalik liiklus peab võimalusel toimuma madalamate liiklussagedustega kõrvalmaanteede ning kohalike teede ja tänavate kaudu. Iga samatasandiline ristumiskoht loob täiendavaid konfliktipunkte riigiteel liiklejatega, mistõttu on liiklusohutuse parandamiseks vajalik vähendada põhimaanteedel samatasandiliste ristumiskohtade arvu. Neljaharuline ristmik on kõige riskiohtlikum ristmiku tüüp. Riskioht õnnetuse tekkeks seisneb eelkõige antud ristmiku tüübi konfliktpunktide rohkuses (võimaldab palju erinevaid pöördeid), võimaluses kõrvalharudelt

		Otsuses arvestatakse võimalusega, et see nii ei ole, ja järeldub, et eskiislahendusi, seega eelnõu variante, on siiski mitmeid ning projekteerimistingimuste praegune eelnõu on muudetav. **3. Juhul kui projekteerimistingimused soovitakse anda eelnimetatud põhjustele vaatamata esialgsel kujul (Kruusa tn sulgemisega), on otsust võimalik vaidlustada mitmetel alustel.** Alljärgnevalt toome need välja. 3.1 Projekteerimistingimuste eelnõu ei vasta Tartu valla kehtivale üldplaneeringule ja kui kehtivat planeeringulist lahendust asutakse muutma, pole kavandatavat võimalik teostada projekteerimistingimuste andmise raames. Üldplaneeringuga vastavus on üks projekteerimistingimuste andmiste eeldus (EhS § 32 p 2). Kavandatav esmalahendus muudab sisuliselt asulasisest liikluskorraldust ning riigiteelt juurdepääsude süsteemi piirkonnas, mis paikneb tervikuna detailplaneeringu kohustusega alal. Tartu valla üldplaneeringu seletuskirja (ptk Riigiteed, p 6.10.1.7 p 4) kohaselt võib olemasoleva mahasõidu sulgemist kavandada üksnes juhul, kui asulale tagatakse uus juurdepääsutee. Käesoleval juhul eelnõu kohaselt siiski uut juurdepääsu ei rajata, vaid liiklus keskusesse soovitatakse suunata olemasolevate teede kaudu. Need on tänavad, mis ei ole kavandatud selliseks liikluskoormuse tõusuks, muutudes ohtlikuks kõige muu hulgas ka sealsetele kergliiklejatele. Seetõttu ei ole tegemist üldplaneeringus ette nähtud asenduslahendusega, vaid olemasoleva liikluskorralduse sisulise ümberkujundamisega. Kuna kohalike teede ja asulasisese liiklusvõrgu väljatöötamine kuulub kohaliku omavalitsuse pädevusse, ei saa projekteerimistingimustega sisuliselt muuta üldplaneeringus kavandatud juurdepääsulahendust ilma vastavat planeeringulist (või vähemalt avatud menetluse kaudu) kaalumist läbi viimata. 3.2 EhS § 26 lg 3 kohaselt tuleb projekteerimistingimuste andmisel arvestada väljakujunenud keskkonna, isikute õiguste ja avaliku huviga. Kruusa tänava sulgemine muudab väljakujunenud liikluskorraldust ning suurendab liikluskoormust Pärna tänaval, kuid eelnõust ei nähtu, et selle mõju liiklusohutusele, elukeskkonnale ja puudutatud isikute õigustele ning avalikule huvile oleks hinnatud igakülgselt. Nt tanklasse juurdepääs on kõige lähim, otsem just maanteelt, seega ei ole pakutud lahendusest huvitatud ei ettevõtjad, teenuste kasutajad ega kohalikud elanikud. **3.3 Avalik huvi ja piirkonna elanike seisukoht.** Teema vastu on kujunenud laiem avalik huvi, mida näitab ka piirkonna elanike aktiivne kaasamine ja arutelu. Kruusa tänava sulgemise kavatsust on käsitletud ka avalikus meedias, sealhulgas ajalehes Postimees (K. Kreela, Transpordiameti plaan tõi Kõrvekülas kaasa tugeva vastuseisu), kus kajastatud teema on toonud esile kohalike elanike mure kavandatava muudatuse mõju üle. Lisaks oleme loonud sotsiaalmeedias Facebooki grupi, kus piirkonna elanikud on samuti väljendanud selget vastuseisu Kruusa tänava ühenduse sulgemisele ning toonud välja praktilisi probleeme, mis kavandatava lahendusega kaasneksid. Eeltoodu kinnitab, et tegemist ei ole ainult üksikute elanike isikliku rahulolematusega, vaid piirkonna laiemat huvi puudutava liikluskorraldusliku muudatusega, mille mõju ulatub kohalike elanike, ettevõtjate, teenuste kasutajate ja kogu asustusstruktuurini. Seetõttu peame vajalikuks, et enne lõpliku otsuse tegemist hinnatakse põhjalikult erinevate lahendusvariantide mõju ning kaalutakse lahendust, mis parandab liiklusohutust ilma väljakujunenud ja toimiva ühenduse põhjendamatult sulgemiseta. **Kokkuvõttes peame võimalikuks ristmiku ohutuks muutmisel vaid lahendust, mille puhul liiklusohutust parandatakse ristmiku sellise tehnilise ümberehituse kaudu, mis säilitab Kruusa tänava ühenduse riigimaanteega.** Sellisel juhul langeks ära ka peamine põhjus, mille tõttu oleme käesolevas menetluses vastuväiteid esitanud. **Isiklikku laadi puutekoht ja põhjused, miks oleme Kruusa tänava sulgemise vastu**	ristmikust peatumata üle sõita ja ohus erinevateks sõidukite külgkokkupõrgeteks sh väga raskete tagajärgedega õnnetusteks. Ristumiskohti riigiteedel likvideeritakse üle Eesti järk-järgult, kusjuures esmalt tegeletakse suurema liiklussagedusega ja ohtlikumate teelõikudega võttes muuhulgas arvesse, et ohutule liikluskeskkonnale vastavad alternatiivsed juurdepääsuteed oleks olemas. Ka Tartu valla üldplaneeringu 2035+ punkti 6.10.1.7. kohaselt on valda läbivatest riigiteedest suurima liiklussagedusega põhimaantee nr 3 Jõhvi–Tartu–Valga, mille funktsiooniks on läbiva liikluse ja kiire regioonide vahelise ühenduse tagamine. Lisaks on üldplaneeringu punktis 6.10.1.7 liikluskorralduse põhimõtetes välja toodud, et põhi- ja tugimaanteedel tuleb vältida kohaliku liikluse segunemist pikamaaliiklusega (transiitliiklusega). Liiklusohutuse kaalutlusel on lubatud olemasolevaid mahasõite põhimaanteele sulgeda, tingimusel et rajatakse uued koguja- ja/või juurdepääsuteed ning juurdepääs kinnistutele tagatakse koostöös Transpordiametiga. Kruusa tänava ristmiku sulgemisel säilivad juurdepääsud põhimaanteele olemasolevate riigitee 3 km 125,077 asuva Pärna tänava ja km 126,532 asuva riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee (Vasula tee) ristmike kaudu. Seega ühendus aleviku keskusega ei kao vaid liigub teistele ristmikele. Vastupidiselt arvamuses toodule on liikluse ümber suunamine madalama kiiruse ja väiksema liiklussagedusega kõrvalmaanteele ja kohalikule teele kooskõlas üldise teedevõrgu hierarhia põhimõttega, kus nimetatud teed on ette nähtud kohaliku liikluse korraldamiseks. Transpordiamet nõustub, et riigitee ristmiku projekti koostamisel tuleb koostöös Tartu Vallavalitsusega analüüsida Pärna tänava ja riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee seisukorda ja vajadusel kavandada meetmeid lisanduva liikluse vastuvõtmiseks ja/või ohutuse tagamiseks. 2024. aastal teostatud liiklusuuringu alusel kasutas Kruusa tn ristmikku päeva kõige suurema sagedusega tipptunnil (hommikusel tipptunnil) kõikideks erinevateks manöövriteks kokku alla 50 sõiduki, mistõttu ei ole alles jäävatele olemasolevatele ristmikele lisanduv liiklus märkimisväärne. Transpordiamet on lisaks ristmiku sulgemisele kaalunud ka muid liiklusohutusmeetmete rakendamise ja ristmiku ümberehitamise lahendusi, kuid nende maksumused on oluliselt suuremad ning toovad kaasa ka vajaduse täiendavalt maad omandada. Lisaks ei vähenda need konfliktipunktide arvu või ei paranda liikluse sujuvust põhimaanteel. Põhimaantee funktsioon on regioonide ja

		Meie puutumus kavandatava muudatusega on vahetu ja igapäevane. Kasutame Kruusa tänava ristmikku regulaarselt elukoha ja riigitee vahel liikumiseks ning see on meie jaoks lähim ja loogilisem ühendus Jõhvi–Tartu–Valga maanteele. Ristmiku sulgemine pikendaks meie perede ja piirkonna elanike igapäevaseid liikumisteid ning suunaks liikluse kohalikele tänavatele, mis ei ole kavandatud sellise liikluskoormuse vastuvõtmiseks, halvendaks suurenevast liikluskoormusest tingitult elukeskkonda (liiklusmüra, õhusaaste, ohutus) jne. Seni maanteeliiklusest vähem mõjutatud elamualad võivad sattuda suurema liikluskoormuse alla ilma, et piirkonda oleks kavandatud vajalikud leevendusmeetmed keskkonnatingimuste maksimaalseks säilimiseks. Eelnõust ei nähtu piisavat põhjendust, miks on just Kruusa tänava sulgemine liiklusohutuse parandamiseks parim võimalik lahendus. Samuti ei nähtu, et oleks sisuliselt võrreldud alternatiivseid lahendusi ega hinnatud nende mõju kohalikele elanikele, ettevõtlusele ja kogu piirkonna liikluskorraldusele. Kavandatud lahendus suunaks liikluse osaliselt Vasula tee ja Pärna tänava kaudu riigimaanteele. Pärna tänav on kitsas kohalik tänav, kus puuduvad eraldatud liikumisvõimalused jalakäijatele ja kergliiklejatele ning selle parameetrid ja väljakujunenud elukeskkond ei ole kohandatud veelgi suurenevaks liiklusvooks. Pealegi on Pärna tänav alates Kruusa tn – Hariduse tn ristmikust Jõhvi–Tartu–Valga maanteeni asfalteerimata – tänaval on vaid tolmuvastane kergkate. Liikluskoormuse kasv kahjustaks oluliselt teekatet ja seeläbi pakutavat liikluspinna teenust. Eriti mõjutab see piirkonnas tegutseva tankla kasutajaid ning Tila küla ja ümbruskonna elanike liikumist keskuse, kooli ja lasteaia suunas. Kruusa tänava sulgemise järel ei vähene liiklus siin piirkonnas, vaid osa senisest riigitee liiklusest suunatakse ümber asulasisestele tänavatele, meie majade lähedalt. Näiteks liiguks Jõhvi poolt saabuvad sõidukid ja veokid Pärna tänava kaudu tanklasse ning pärast tankimist väljuks uuesti riigiteele Pärna tn – Vasula tee ristmiku kaudu, mis tundub ebaloogiline ja samas ka ohtlik siinsetele kergliiklejatele. Ka asulas tankla lähistel paikneva ettevõtte raskeveokid ja raskekraanad hakkaksid liikuma nimetatud teekonnal. Praegu väljuvad nimetatud sõidukid peamiselt ohutumalt Kruusa tänava kaudu. Läbi Pärna tänava kulgeb Tartu linnaliini marsruut. On küsitav, kuidas linnaliinibuss ja raskeveok mahuvad jagama ristmikke (eelkõige Pärna tn – Vasula tee ristmik). Hariduse tänavalt Pärna tänavale sõites on nähtavus erakinnistul asuva heki tõttu praktiliselt olematu. Liikluskoormuse kasv suurendaks sellel ristmikul veelgi ohte. Samuti tekibki küsimus, kas kavandatav lahendus parandab tegelikult liiklusohutust või kandub oht lihtsalt teise asukohta. Pärna tänava ja Vasula tee kaudu riigiteele väljumine, sealhulgas vasakpöörded võivad olla liiklusohutuslikult keerukamad kui olemasolev Kruusa tänava ja riigitee ristmik. Eelnõust ei nähtu, et nende lahenduste riske oleks võrreldud. Kruusa tänava ristmik tagab praegu kiireima ja loogilisema juurdepääsu tanklale ning piirkonna elamualadele, sealhulgas Hariduse tänava ja järveäärsete kinnistute piirkonda. Selle sulgemine mõjutab ka operatiivteenistuste liikumisteid ja pikendada reageerimisaegu.	linnade vahelise liikluse kiire ja ohutu ühenduse tagamine. Seega projekteerimistingimuste alusel kavandatav lahendus parandab liiklusohutust enim ning on majanduslikult märkimisväärselt soodsam. Kruusa tänava ristmiku sulgemisel on juurdepääsud Kõrveküla alevikku tagatud nii valgustatud ja kanaliseeritud riigiteede 3 ja 22210 ristmiku kui Pärna tänava ristmiku kaudu. Eeltoodust tulenevalt ei muudeta projekteerimistingimuste eelnõus kirjeldatud põhimõttelist ristmiku lahendust. Projekteerimistingimuste alusel kavandatava lahenduse peamine eesmärk on tagada riigiteel liiklejate ohutus, mis on kaalukas avalik huvi. Maaomanikud peavad arvestama, et elukeskkond ja liikluskorraldus nende ümber võivad ajas muutuda. Maaomanikud ei saa eeldada, et ümbritsev keskkond ja infrastruktuur kunagi ajas ei muutu, säilib alati olemasoleval kujul või muutub alati just meelepärase liikluslahenduse realiseerimise näol. Parema ohutuse tagamiseks riigiteedel võivad liikluslahenduse muudatused tuua paratamatult kaasa ka olukordi, kus kellegi huvidest lähtuvalt võib muudatus olla negatiivne või mitte meelepärane. Kuid see ei saa kaaluda üle avalikku huvi ohutumale riigitee lahendusele. Transpordiamet peab võimalikuks kavandada tanklale viitavate liiklusmärkide paigaldamise avatuks jäävate ristmike piirkonda, mis teavitaksid liiklejaid tankla olemasolust ning suunaksid selle juurdepääsuks kasutama teisi ristmikke. Ehitusseadustikust tulenevalt ei ole riigitee projekteerimistingimuste andmisel avatud menetluse korraldamine kohustuslik. Transpordiameti hinnangul puudub vajadus projekteerimistingimuste menetluse korraldamiseks avatud menetlusena Menetlusse on kaasatud kõik isikud, kelle kaasamine oli õigusaktidest tulenevalt vajalik, ning neile on antud võimalus esitada projekteerimistingimuste eelnõu kohta oma arvamus. Samuti on menetlusse olnud kaasatud Tartu Vallavalitsus, kelle ülesandeks on seista kohalike huvide eest. Lisaks on Transpordiamet võtnud vastu ja sisuliselt käsitlenud ka nende maaomanike seisukohti, kelle kaasamine menetlusse ei olnud nõutav, kuid kes on omal algatusel menetluse käigus arvamuse esitanud. Nimetatud seisukohad ja Transpordiameti vastused neile kajastuvad käesolevas tabelis. Projekteerimisel tuleb välja selgitada Pärna tänava ristmiku nähtavuse tingimused ning vajadusel kavandada nähtavuse parandamine. Transpordiamet võtab informatsiooni Pärna tänava ristmiku talviste olude osas teadmiseks ning edastab asjakohased

			juhised Transpordiameti korrashoiu lepingupartnerile ja Tartu Vallavalitsusele, kes korraldab talihoolet kohalikul tänaval. Avaliku kasutusega tänava ääres elades peavad maaomanikud arvestama, et elukeskkond ja liikluskorraldus nende ümber võivad ajas muutuda. Tänavate müra ja õhusaaste olukord võib muutuda ajas erinevatel põhjustel – näiteks elamuarendustest, ettevõtlusest või ka keskkonnasõbralikemate autode kasutamisest. Kruusa tänava ristmiku sulgemisel ei koondu kogu liiklus ühele tänavale vaid erinevatele tänavatele. Seega, müra ja õhusaaste muutus võib esineda tänavatel kas suurenemise või vähenemise näol. Piirkonda puudutavate tegevuste kavandamisel tuleb tagada, et ei ületaks seadusega etteantud piirmäärasid. Transpordiamet ei näe, et Kruusa tänava ristmiku likvideerimisel muutuks mingi tänava tänane olukord selliselt, et piirmäärad võiksid saada ületatuks. Tartu Vallavalitsus on projekteerimistingimuste menetlusse kaasatud arvamuse andjana (EhS § 31 lg 4 p 2, vt tabel 1.1), mitte kooskõlastajana EhS § 31 lg 4 p 1 tähenduses. EhS § 32 p 6 keeldumise alus on seotud kooskõlastaja kooskõlastuse puudumisega. Kui projekteerimistingimuste eelnõu kohta esitatakse kooskõlastamise või arvamuste avaldamise käigus märkusi, võtab pädev asutus neid asjakohaselt arvesse või põhjendab arvestamata jätmist. Tartu Vallavalitsuse ettepanekud on kaalutud ning põhjendused on esitatud tabeli 1.1 punktis 2. Samuti puudub alus EhS § 32 p 2 alusel projekteerimistingimuste andmisest keeldumiseks. Projekteerimistingimuste eesmärk on olemasoleva riigitee ja selle ristumiskohtade ümberehitamine olemasoleval transpordimaal. Kavandatav tegevus on kooskõlas Tartu valla üldplaneeringuga 2035+. Üldplaneeringu punkti 6.10.1.7 kohaselt on liiklusohutuse kaalutlusel lubatud olemasolevaid mahasõite põhimaanteele sulgeda, kui juurdepääs kinnistutele on tagatud. Kruusa tänaval asuvatele kinnistutele ja Kõrveküla alevikule säilib juurdepääs olemasolevate Pärna tänava ja Vasula tee ristmike kaudu. Projekteerimistingimuste menetluse algatamine ei tähenda, et lahendus oleks lõplikult otsustatud. Menetluse eesmärk on koguda puudutatud isikute ja asutuste arvamused ning neid sisuliselt kaaluda. Transpordiamet on kõik esitatud arvamused läbi vaadanud ja kaalunud ning jõudnud järeldusele, et liiklusohutuse tagamiseks põhimaanteel ei muudeta projekteerimistingimuste eelnõus kirjeldatud põhimõttelist ristmiku lahendust.

			Tanklale ja teistele piirkonna ettevõtetele, samuti päästeameti ja kiirabi operatiivsõidukitele säilib juurdepääs Pärna tänava ja Vasula tee kaudu. Raskeveokid liiklevad Pärna tänava ja Vasula tee kaudu juba täna. Riigitee ristmiku projekti koostamisel vaadatakse koostöös Tartu Vallavalitsusega üle Pärna tänava ja riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee (Vasula tee) ristmikud ning vajadusel kavandatakse meetmeid lisanduva liiklusevastuvõtmiseks ja/või ohutuse tagamiseks. Transpordiamet ei tuvastanud Kruusa tänava ristmikku kasutavat bussiliini. **Otsus:** 1. Projekteerimistingimusi mitte muuta, näha ette Kruusa tänava ühenduse sulgemine. 2. Riigitee ristmiku projekti koostamisel tuleb koostöös Tartu Vallavalitsusega analüüsida Pärna tänava ja riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee seisukorda, kiirusrežiimi ja liiklust rahustavate meetmete vajadust. Vajadusel projekteerida kiirusrežiimi muutmine, meetmed lisanduva liikluse vastuvõtmiseks ja/või ohutuse tagamiseks (nt künnised). 3. Näha ette Kõrveküla alevikus asuvale tanklale viitavate liiklusmärkide paigaldamine avatuks jäävate ristmike piirkonda. 4. Projekteerimisel tuleb välja selgitada Pärna tänava ristmiku nähtavuse tingimused ning vajadusel kavandada nähtavuse parandamine.
4	Kõrveküla elanik M.V.	KASUTAN IGAPÄEVASELT SEDA RISTMIKU koos PEREGA. Olen kategooriliselt vastu Kõrveküla Kruusa tänava ja Jõhvi–Tartu–Valga maantee (riigitee nr 3) ristmiku sulgemisele. Mõistan Transpordiameti eesmärki parandada liiklusohutust, kuid leian, et kavandatava lahenduse mõju ei ole hinnatud piisavalt laias piirkondlikus vaates ning ristmiku täielik sulgemine ei ole kõige tasakaalustatum ega proportsionaalsem lahendus. - Kohalike elanike juurdepääs keskusesse halveneb Kruusa tänav on oluline ühendustee Tila küla, Kruusisoo piirkonna ja Kõrveküla keskuse vahel. Selle sulgemine sunnib paljusid elanikke kasutama pikemaid ja ebamugavamaid marsruute ning vähendab piirkonna ühendatust. - Liiklusoht Kõrveküla keskuses suureneb Ristmiku sulgemisel suunatakse märkimisväärne osa liiklusest ümber Vasula tee kaudu. See tähendab suuremat liikluskoormust piirkonnas, kus liiguvad igapäevaselt kooliõpilased, lasteaialapsed, jalgratturid ja jalakäijad. Liiklusohutust ei saa hinnata ainult ühe ristmiku põhjal. Ohutuse paranemine ühes kohas ei tohi toimuda teiste liiklejate turvalisuse arvelt asula sees. - Liikluskoormus kasvab Pärna tee ja Vasula tee ristmikul Praegu aitab Kruusa tänava ühendus liiklust hajutada. Selle sulgemisel koondub liiklus peamiselt Vasula tee suunale, kus mõju on eriti tuntav hommikustel tipptundidel kooli ja lasteaia piirkonnas. - Kõrvekülast võib kaduda tankla Kavandatav lahendus mõjutab otseselt riigitee ääres tegutsevat tanklat. Ligipääsu halvenemine vähendab nii kohalike elanike kui ka möödasõitjate võimalusi tanklat kasutada. Tegemist on piirkonna jaoks olulise teenusega, mille tulevikku ei tohi tähelepanuta jätta.	**Põhjendus:** Liiklusohutuse parandamiseks teeb Transpordiamet järjepidevat tööd riigiteede liiklusohtlike lõikude ja ristmike väljaselgitamiseks ning nende ümberehitamiseks. Liiklusohtlike kohtade ümberehitamiseks ette nähtud vahendite kasutamise eesmärgiks on muuta riigimaanteede taristut nii, et liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatute koguarv väheneks kõige enam. Liiklusohtlikud kohad selgitatakse ühe osana välja ka riskianalüüsi alusel, kus arvestatakse mitmete erinevate liiklusohutust mõjutavate teguritega ning tuvastatakse tõenäosusliku arvutuse alusel kõige suurema vigastatuga liiklusõnnetuse toimumise riskiga kohad. Sealjuures analüüsi ning projektlahenduse väljatöötamise puhul ei ole määravaks mitte ainult toimunud liiklusõnnetused, vaid ka võimalikud ära hoitavad ehk n.ö potentsiaalselt toimuda võivad õnnetused. Riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga tee on üleeuroopalise teedevõrgu üldvõrgu maantee ning Eesti teedevõrgus põhimaantee, mis on ette nähtud ühendama pealinna teiste suurte linnadega, neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega. Põhimaanteedel on eesmärgiks sujuv ja kiire läbiv liiklus. Kohalik liiklus peab võimalusel toimuma madalamate liiklussagedustega

		- Piirkonna areng vajab ühendusi, mitte nende sulgemist Kõrveküla ja Tila piirkond on kiiresti kasvavad elukeskkonnad. Elanike arv suureneb ning liiklusmahud kasvavad ka tulevikus. Sellises olukorras ei ole mõistlik olemasolevaid ühendusi vähendada, vaid säilitada toimiv liiklusvõrk, mis hajutab koormust mitme tee vahel.- Alternatiive ei ole piisavalt kaalutud Avalikkusele ei ole selgitatud, miks ei ole põhjalikumalt kaalutud muid liiklusohutust parandavaid lahendusi, näiteks: • piirkiiruse alandamist ristmiku piirkonnas; • vasakpöörderadade rajamist; • kanaliseeritud ristmiku ehitamist; • ohutussaarte rajamist; • täiendavat valgustust; • nähtavuse parandamist ja muid liiklusrahustavaid meetmeid. -Leian, et olemasoleva ühenduse säilitamine ning ristmiku ohutumaks ümberehitamine arvestaks paremini piirkonna elanike, ettevõtjate ja liiklejate huve kui ristmiku täielik sulgemine.	kõrvalmaanteede ning kohalike teede ja tänavate kaudu. Iga samatasandiline ristumiskoht loob täiendavaid konfliktipunkte riigiteel liiklejatega, mistõttu on liiklusohutuse parandamiseks vajalik vähendada põhimaanteedel samatasandiliste ristumiskohtade arvu. Neljaharuline ristmik on kõige riskiohtlikum ristmiku tüüp. Riskioht õnnetuse tekkeks seisneb eelkõige antud ristmiku tüübi konfliktpunktide rohkuses (võimaldab palju erinevaid pöördeid), võimaluses kõrvalharudelt ristmikust peatumata üle sõita ja ohus erinevateks sõidukite külgkokkupõrgeteks sh väga raskete tagajärgedega õnnetusteks. Ristumiskohti riigiteedel likvideeritakse üle Eesti järk-järgult, kusjuures esmalt tegeletakse suurema liiklussagedusega ja ohtlikumate teelõikudega võttes muuhulgas arvesse, et ohutule liikluskeskkonnale vastavad alternatiivsed juurdepääsuteed oleks olemas. Ka Tartu valla üldplaneeringu 2035+ punkti 6.10.1.7. kohaselt on valda läbivatest riigiteedest suurima liiklussagedusega põhimaantee nr 3 Jõhvi–Tartu–Valga, mille funktsiooniks on läbiva liikluse ja kiire regioonide vahelise ühenduse tagamine. Lisaks on üldplaneeringu punktis 6.10.1.7 liikluskorralduse põhimõtetes välja toodud, et põhi- ja tugimaanteedel tuleb vältida kohaliku liikluse segunemist pikamaaliiklusega (transiitliiklusega). Liiklusohutuse kaalutlusel on lubatud olemasolevaid mahasõite põhimaanteele sulgeda, tingimusel et rajatakse uued koguja- ja/või juurdepääsuteed ning juurdepääs kinnistutele tagatakse koostöös Transpordiametiga. Kruusa tänava ristmiku sulgemisel säilivad juurdepääsud põhimaanteele olemasolevate riigitee 3 km 125,077 asuva Pärna tänava ja km 126,532 asuva riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee (Vasula tee) ristmike kaudu. Seega ühendus aleviku keskusega ei kao vaid liigub teistele ristmikele. Vastupidiselt arvamuses toodule on liikluse ümber suunamine madalama kiiruse ja väiksema liiklussagedusega kõrvalmaanteele ja kohalikule teele kooskõlas üldise teedevõrgu hierarhia põhimõttega, kus nimetatud teed on ette nähtud kohaliku liikluse korraldamiseks. Transpordiamet nõustub, et riigitee ristmiku projekti koostamisel tuleb koostöös Tartu Vallavalitsusega analüüsida Pärna tänava ja riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee seisukorda ja vajadusel kavandada meetmeid lisanduva liikluse vastuvõtmiseks ja/või ohutuse tagamiseks. 2024. aastal teostatud liiklusuuringu alusel kasutas Kruusa tn ristmikku päeva kõige suurema sagedusega tipptunnil (hommikusel tipptunnil) kõikideks erinevateks manöövriteks

			kokku alla 50 sõiduki, mistõttu ei ole alles jäävatele olemasolevatele ristmikele lisanduv liiklus märkimisväärne. Transpordiamet on lisaks ristmiku sulgemisele kaalunud ka muid liiklusohutusmeetmete rakendamise ja ristmiku ümberehitamise lahendusi, kuid nende maksumused on oluliselt suuremad ning toovad kaasa ka vajaduse täiendavalt maad omandada. Lisaks ei vähenda need konfliktipunktide arvu või ei paranda liikluse sujuvust põhimaanteel. Põhimaantee funktsioon on regioonide ja linnade vahelise liikluse kiire ja ohutu ühenduse tagamine. Seega projekteerimistingimuste alusel kavandatav lahendus parandab liiklusohutust enim ning on majanduslikult märkimisväärselt soodsam. Kruusa tänava ristmiku sulgemisel on juurdepääsud Kõrveküla alevikku tagatud nii valgustatud ja kanaliseeritud riigiteede 3 ja 22210 ristmiku kui Pärna tänava ristmiku kaudu. Eeltoodust tulenevalt ei muudeta projekteerimistingimuste eelnõus kirjeldatud põhimõttelist ristmiku lahendust. Lähtudes asjaolust, et Kuusisoo teel on suur raskeliikluse osakaal (ca 34% ööpäevasest liiklusest), mis vajab pöörete sooritamiseks rohkem aega, peab Transpordiamet põhjendatuks kavandada ristmikule valgustus. Valgustatud ristmik võimaldab riigiteel liiklejatel olukorda paremini hinnata ning suurendab seeläbi ohutust. Lisaks paraneb ohutus ka jalakäijate jaoks, kes antud ristmikku teeületuseks kasutavad. Projekteerimistingimustes korrigeeritakse punkti 5.5.1 ning määratakse ülesandeks kavandada ristmikule valgustus. Projekteerimistingimuste alusel kavandatava lahenduse peamine eesmärk on tagada riigiteel liiklejate ohutus, mis on kaalukas avalik huvi. Maaomanikud peavad arvestama, et elukeskkond ja liikluskorraldus nende ümber võivad ajas muutuda. Maaomanikud ei saa eeldada, et ümbritsev keskkond ja infrastruktuur kunagi ajas ei muutu, säilib alati olemasoleval kujul või muutub alati just meelepärase liikluslahenduse realiseerimise näol. Parema ohutuse tagamiseks riigiteedel võivad liikluslahenduse muudatused tuua paratamatult kaasa ka olukordi, kus kellegi huvidest lähtuvalt võib muudatus olla negatiivne või mitte meelepärane. Kuid see ei saa kaaluda üle avalikku huvi ohutumale riigitee lahendusele. Transpordiamet peab võimalikuks kavandada tanklale viitavate liiklusmärkide paigaldamise avatuks jäävate ristmike piirkonda, mis teavitaksid liiklejaid tankla olemasolust ning suunaksid selle juurdepääsuks kasutama teisi ristmikke. **<u>Otsus:</u>**

			1. Projekteerimistingimusi mitte muuta, näha ette Kruusa tänava ühenduse sulgemine. 2. Riigitee ristmiku projekti koostamisel tuleb koostöös Tartu Vallavalitsusega analüüsida Pärna tänava ja riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee seisukorda, kiirusrežiimi ja liiklust rahustavate meetmete vajadust. Vajadusel projekteerida kiirusrežiimi muutmine, meetmed lisanduva liikluse vastuvõtmiseks ja/või ohutuse tagamiseks (nt künnised). 3. Korrigeerida projekteerimistingimuste punkt 5.5.1 järgnevalt: „5.5.1. Projekteerida ristmiku valgustamine. Valgustus projekteerida vastavalt Transpordiameti juhendile „Riigiteede valgustuse kavandamine“.“ 4. Näha ette Kõrveküla alevikus asuvale tanklale viitavate liiklusmärkide paigaldamine avatuks jäävate ristmike piirkonda.
5	Kõrveküla elanik A.M.	**Seisukoht Riigitee 3 Jõhvi-Tartu-Valga tee km 125,8 ristmiku ehitusprojekti projekteerimistingimuste menetluse ja avalikkuse kaasamise vajaduse kohta.** Olen saanud juhuslikult teada (02.06kpv-l) kavandatavast, olemasoleva liiklusühenduse sulgemisest riigimaanteelt kohaliku tänava (Kruusa tn) suunas. Menetluse kohta saadetud teavitus on edastatud üksnes teega piirneva kinnistu omanikule ja Tartu vallale, mis viitab sellele, et menetlust käsitletakse haldusorgani poolt tavapärase väikese mõjuulatusega projekteerimistingimuste väljastamisena, kus puudutatud isikute ring on määratletud kitsalt. Kasutan kõnealust teed igapäevaselt ning minu tähelepanekute kohaselt teenindab see märkimisväärset hulka liiklejaid, mistõttu ei saa seda pidada vähese kasutusega või üksikute isikute huve puudutavaks ühenduseks. Tähelepanuväärne on asjaolu, et eelnimetatud menetlusosaline, kinnistu omanik on pidanud vajalikuks teavitada omal algatusel teisi huvitatud isikuid, sealhulgas piirkonna elanikke ja ettevõtjaid, keda kavandatav oluline muudatus tegelikult mõjutab. Sisuliselt on pidanud menetlusosaline ise asuma täitma haldusorgani eest avalikkuse kaasamise funktsiooni, sest kavandatava tegevuse mõju on märkimisväärselt ulatuslikum ja see ei puuduta vaid tee piirinaabreid. Mida suurem on kavandatava otsuse mõju avalikkusele ja olemasolevale liikluskorraldusele, seda suurem on ka vajadus avalikkuse kaasamiseks. Käesoleval juhul on juba menetluse algfaasis ilmnenud märkimisväärne avalik huvi, mida kinnitabki asjaolu, et teavituse saanud kinnistu omanik on pidanud vajalikuks informatsiooni iseseisvalt levitada ning kaasata teisi puudutatud isikuid. Kogukond on üles näidanud elavat huvi ning juba ka koondunud. Kavandatav muudatus puudutab pikaajalises kasutuses olnud liiklusühendust, mille kaudu toimub igapäevane liikumine piirkonna elanike ja ettevõtjate poolt, liikluskoormuse asulasisene hajutamine, mille toimivus on end ajaga tõestanud. Tegemist ei ole üksnes tehnilise projekteerimisküsimusega, vaid olemasoleva liiklusskeemi muutmisega, millel on negatiivne mõju oluliselt suuremale hulgale isikutele ning kogu suure piirkonna liikuvusele, kogu asulasisesele liikuvusele. Tartu valla üldplaneeringus on kõnealune tänav märgitud jaotus - tänavaks, mis on tähtsuselt ehk olulisuselt teine teede-tänavate kasutuse hirearhias. Kruusa tn sulgemine tupiktänavaks ei ole kooskõlas meie üldplaneeringuga, mistõttu ei ole võimalik vastavalt ehitusseadustiku §32 p 2 le projekteerimistingimusi sel kujul vastu võtta.	**<u>Põhjendus:</u>** Liiklusohutuse parandamiseks teeb Transpordiamet järjepidevat tööd riigiteede liiklusohtlike lõikude ja ristmike väljaselgitamiseks ning nende ümberehitamiseks. Liiklusohtlike kohtade ümberehitamiseks ette nähtud vahendite kasutamise eesmärgiks on muuta riigimaanteede taristut nii, et liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatute koguarv väheneks kõige enam. Liiklusohtlikud kohad selgitatakse ühe osana välja ka riskianalüüsi alusel, kus arvestatakse mitmete erinevate liiklusohutust mõjutavate teguritega ning tuvastatakse tõenäosusliku arvutuse alusel kõige suurema vigastatuga liiklusõnnetuse toimumise riskiga kohad. Sealjuures analüüsi ning projektlahenduse väljatöötamise puhul ei ole määravaks mitte ainult toimunud liiklusõnnetused, vaid ka võimalikud ära hoitavad ehk n.ö potentsiaalselt toimuda võivad õnnetused. Riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga tee on üleeuroopalise teedevõrgu üldvõrgu maantee ning Eesti teedevõrgus põhimaantee, mis on ette nähtud ühendama pealinna teiste suurte linnadega, neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega. Põhimaanteedel on eesmärgiks sujuv ja kiire läbiv liiklus. Kohalik liiklus peab võimalusel toimuma madalamate liiklussagedustega kõrvalmaanteede ning kohalike teede ja tänavate kaudu. Iga samatasandiline ristumiskoht loob täiendavaid konfliktipunkte riigiteel liiklejatega, mistõttu on liiklusohutuse parandamiseks vajalik vähendada põhimaanteedel samatasandiliste ristumiskohtade arvu. Neljaharuline ristmik on kõige riskiohtlikum ristmiku tüüp. Riskioht õnnetuse tekkeks seisneb eelkõige antud ristmiku tüübi konfliktpunktide rohkuses (võimaldab palju erinevaid pöördeid), võimaluses kõrvalharudelt ristmikust peatumata üle sõita ja ohus erinevateks sõidukite külgkokkupõrgeteks sh väga raskete tagajärgedega õnnetusteks. Ristumiskohti riigiteedel likvideeritakse üle Eesti järk-järgult, kusjuures esmalt tegeletakse suurema liiklussagedusega ja

		Üldplaneeringuga vastuolus olev projekteerimistingimuste väljastamine oleks õigusvastane ning tooks kaasa üldplaneeringus kavandatud ruumilise lahenduse sisulise muutmise ilma selleks ettenähtud planeerimismenetlust läbi viimata. Seetõttu leiangi, et olemasoleva ühenduse sulgemise küsimuse menetlemine üksnes projekteerimistingimuste tavamenetluse korras ei ole kavandatava otsuse mõju arvestades piisav. Avalikkuse huvi asja vastu on ilmne ning piirkonna elanikud ja ettevõtjad soovivad menetluses kaasa rääkida ja oma seisukohti esitada. Veel üks märkimist vääriv asjaolu. Liiklusohutuse parandamise eesmärki tuleb hinnata terviklikult. Kui ühe ristmiku sulgemine suurendab liikluskoormust teistel ristmikel või suunab liikluse läbi tihedamalt asustatud piirkonna, võib **ohutusrisk üksnes asukohta vahetada, mitte väheneda**. Projekteerimistingimustest ei selgu kas seda on analüüsitud. Samuti juhin tähelepanu asjaolule, et kõnealune liiklusühendus paikneb üldplaneeringu kohaselt ühtlasi detailplaneeringu kohustusega alal ning tee sulgemine mõjutab otseselt kogu suurema asulapiirkonna liikluskorraldust ning ilmselt ka sealseid planeeringuid ja ehitusõiguseid. Pole aru saada kas seda on eelnõu koostamisel arvesse võetud. Lisaks on meile teada, et Tartu vald on kavandatava lahenduse suhtes väljendanud samuti põhjendatud vastuseisu. **Arvestades kavandatava otsuse ulatust ja mõju, oleks põhjendatud menetluse läbiviimine avatud menetlusena haldusmenetluse seaduse tähenduses.** See võimaldaks kõigil huvitatud isikutel tutvuda menetlusmaterjalidega, esitada arvamusi ja vastuväiteid ning tagaks olulise avaliku huvi piisava kaalumise enne lõpliku otsuse tegemist. Eeltoodust tulenevalt palun kokkuvõtvalt: 1. hinnata menetluse läbiviimise vajadust **avatud menetlusena** , millega on tagatud laiemalt kõikide huvitatud isikute ja ettevõtjate kaasamine otsustusprotsessi. 2. lugeda mind huvitatud ja puudutatud isikuks ning kaasata menetlusse; 3. avalikustada menetluse alusdokumendid, sealhulgas tee sulgemise sisulised kaalutlused ja põhjendused, otsused, liiklusanalüüsid ja muud otsuse aluseks olevad materjalid; 4. selgitada, kuidas on hinnatud kavandatava lahenduse kooskõla kehtiva Tartu valla üldplaneeringuga ning milliste lahenduste vahel on ristmiku uue lahenduse kaalumine toimunud.	ohtlikumate teelõikudega võttes muuhulgas arvesse, et ohutule liikluskeskkonnale vastavad alternatiivsed juurdepääsuteed oleks olemas. Ka Tartu valla üldplaneeringu 2035+ punkti 6.10.1.7. kohaselt on valda läbivatest riigiteedest suurima liiklussagedusega põhimaantee nr 3 Jõhvi–Tartu–Valga, mille funktsiooniks on läbiva liikluse ja kiire regioonide vahelise ühenduse tagamine. Lisaks on üldplaneeringu punktis 6.10.1.7 liikluskorralduse põhimõtetes välja toodud, et põhi- ja tugimaanteedel tuleb vältida kohaliku liikluse segunemist pikamaaliiklusega (transiitliiklusega). Liiklusohutuse kaalutlusel on lubatud olemasolevaid mahasõite põhimaanteele sulgeda, tingimusel et rajatakse uued koguja- ja/või juurdepääsuteed ning juurdepääs kinnistutele tagatakse koostöös Transpordiametiga. Kruusa tänava ristmiku sulgemisel säilivad juurdepääsud põhimaanteele olemasolevate riigitee 3 km 125,077 asuva Pärna tänava ja km 126,532 asuva riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee (Vasula tee) ristmike kaudu. Seega ühendus aleviku keskusega ei kao vaid liigub teistele ristmikele. Vastupidiselt arvamuses toodule on liikluse ümber suunamine madalama kiiruse ja väiksema liiklussagedusega kõrvalmaanteele ja kohalikule teele kooskõlas üldise teedevõrgu hierarhia põhimõttega, kus nimetatud teed on ette nähtud kohaliku liikluse korraldamiseks. Transpordiamet nõustub, et riigitee ristmiku projekti koostamisel tuleb koostöös Tartu Vallavalitsusega analüüsida Pärna tänava ja riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee seisukorda ja vajadusel kavandada meetmeid lisanduva liikluse vastuvõtmiseks ja/või ohutuse tagamiseks. 2024. aastal teostatud liiklusuuringu alusel kasutas Kruusa tn ristmikku päeva kõige suurema sagedusega tipptunnil (hommikusel tipptunnil) kõikideks erinevateks manöövriteks kokku alla 50 sõiduki, mistõttu ei ole alles jäävatele olemasolevatele ristmikele lisanduv liiklus märkimisväärne. Transpordiamet on lisaks ristmiku sulgemisele kaalunud ka muid liiklusohutusmeetmete rakendamise ja ristmiku ümberehitamise lahendusi, kuid nende maksumused on oluliselt suuremad ning toovad kaasa ka vajaduse täiendavalt maad omandada. Lisaks ei vähenda need konfliktipunktide arvu või ei paranda liikluse sujuvust põhimaanteel. Põhimaantee funktsioon on regioonide ja linnade vahelise liikluse kiire ja ohutu ühenduse tagamine. Seega projekteerimistingimuste alusel kavandatav lahendus parandab liiklusohutust enim ning on majanduslikult märkimisväärselt soodsam.

			Kruusa tänava ristmiku sulgemisel on juurdepääsud Kõrveküla alevikku tagatud nii valgustatud ja kanaliseeritud riigiteede 3 ja 22210 ristmiku kui Pärna tänava ristmiku kaudu. Eeltoodust tulenevalt ei muudeta projekteerimistingimuste eelnõus kirjeldatud põhimõttelist ristmiku lahendust. Ehitusseadustikust tulenevalt ei ole riigitee projekteerimistingimuste andmisel avatud menetluse korraldamine kohustuslik. Transpordiameti hinnangul puudub vajadus projekteerimistingimuste menetluse korraldamiseks avatud menetlusena Menetlusse on kaasatud kõik isikud, kelle kaasamine oli õigusaktidest tulenevalt vajalik, ning neile on antud võimalus esitada projekteerimistingimuste eelnõu kohta oma arvamus. Samuti on menetlusse olnud kaasatud Tartu Vallavalitsus, kelle ülesandeks on seista kohalike huvide eest. Lisaks on Transpordiamet võtnud vastu ja sisuliselt käsitlenud ka nende maaomanike seisukohti, kelle kaasamine menetlusse ei olnud nõutav, kuid kes on omal algatusel menetluse käigus arvamuse esitanud. Nimetatud seisukohad ja Transpordiameti vastused neile kajastuvad käesolevas tabelis. Isik on loetud menetluses puudutatud isikuks ning tema arvamus on käesolevas koondtabelis läbi vaadatud ja kaalutud. Projekteerimistingimuste eelnõu koos lisadega ning käesolev arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel on korralduse osad ja avalikud. Projekteerimistingimuste eesmärk on olemasoleva riigitee ja selle ristumiskohtade ümberehitamine olemasoleval transpordimaal. Kavandatav tegevus on kooskõlas Tartu valla üldplaneeringuga 2035+, mille seletuskirja punkti 6.10.1.7 kohaselt on liiklusohutuse kaalutlusel lubatud olemasolevaid mahasõite põhimaanteele sulgeda, kui juurdepääs kinnistutele on tagatud. Kruusa tänaval asuvatele kinnistutele ja Kõrveküla alevikule säilib juurdepääs olemasolevate Pärna tänava ja Vasula tee ristmike kaudu. Puudub alus EhS § 32 p 2 alusel projekteerimistingimuste andmisest keeldumiseks. **<u>Otsus:</u>** 1. Projekteerimistingimusi mitte muuta, näha ette Kruusa tänava ühenduse sulgemine. 2. Riigitee ristmiku projekti koostamisel tuleb koostöös Tartu Vallavalitsusega analüüsida Pärna tänava ja riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee seisukorda, kiirusrežiimi ja liiklust rahustavate meetmete vajadust. Vajadusel projekteerida kiirusrežiimi muutmine, meetmed lisanduva liikluse vastuvõtmiseks ja/või ohutuse tagamiseks (nt künnised).

6	Kõrveküla elanik A.R.	Tutvusin Transpordiameti 18.05.2026 kirjaga nr 8-1/26-055/8621-1 ning esitan kohaliku elanikuna oma arvamuse projekteerimistingimuste eelnõu kohta, millega kavandatakse sulgeda Kruusa tänava ühendus riigiteega nr 3. 1. ÄÄRMISELT halb ja kohalikku elu halvav mõte. Suureneb liiklusoht ja koormus tänavatel kus on niigi ülekoormus ja oht. 2. Kruusa tänava ristmik on väga hea nähtavausega, ka pimedas. Pärna tänava mõlemad ristid mida kruusa tänava sulgemisel tuleks kasutada on väga palju palju piiratuma nähtavusega. Pärna tänava ja vasula tee ristmik on juba praegu liiga tiheda liikluskoormusega. Sealt ei ole võimalik ohutult mingitel kellaaegadel vasakpööret teha. 3. Kõrveküla sissesõit Tartu poolt tulles. Põrna tänava Jõhvi maantee poolses otsas on maantee kitsas ja tuleb teha järsk terava nurga all mahapööre Pärna tänavale. Maantee on kitsas ja oht et keegi tagant (Tartu poolt) selga sõidab on väga suur. Kruusa tänava ja jõhvi maantee rist on Tartu poolt tulles praegu oluliselt ohutum ja laiem. 4. Nagu ennegei mainitud siis Kõrveküla keskus on niigi üle koormatud liiklusest ja sealtkaudu Kõrveküla sisenemine on ohtlik. 5. Talvised tingimused. Kruusa ja Jõhvi maantee rist on isegi lumevallide korral piisava nähtavusega. Pärna ja Jõhvi maantee rist on tihti suurte lumevallidega ja sealt välja keeramine maanteele on väga ohtlik. 6. Ristmiku sulgemine halvab kohaliku elu. Kaob tankla. Liiklusohtlikus tõuseb. Niigi ülekoormatud ristmikud muutuvad veelgi ülekoormatumaks. Mingi õnnetuse või teeremondi vms korral ei pääseks päästemasinad võibolla kohalegi. Äärmiselt lühinägelik ja rumal idee. Milleks riigi raha ning kohalike elanikke närve kulutatakse selliste asjade peale?	**<u>Põhjendus:</u>** Liiklusohutuse parandamiseks teeb Transpordiamet järjepidevat tööd riigiteede liiklusohtlike lõikude ja ristmike väljaselgitamiseks ning nende ümberehitamiseks. Liiklusohtlike kohtade ümberehitamiseks ette nähtud vahendite kasutamise eesmärgiks on muuta riigimaanteede taristut nii, et liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatute koguarv väheneks kõige enam. Liiklusohtlikud kohad selgitatakse ühe osana välja ka riskianalüüsi alusel, kus arvestatakse mitmete erinevate liiklusohutust mõjutavate teguritega ning tuvastatakse tõenäosusliku arvutuse alusel kõige suurema vigastatuga liiklusõnnetuse toimumise riskiga kohad. Sealjuures analüüsi ning projektlahenduse väljatöötamise puhul ei ole määravaks mitte ainult toimunud liiklusõnnetused, vaid ka võimalikud ära hoitavad ehk n.ö potentsiaalselt toimuda võivad õnnetused. Riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga tee on üleeuroopalise teedevõrgu üldvõrgu maantee ning Eesti teedevõrgus põhimaantee, mis on ette nähtud ühendama pealinna teiste suurte linnadega, neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega. Põhimaanteedel on eesmärgiks sujuv ja kiire läbiv liiklus. Kohalik liiklus peab võimalusel toimuma madalamate liiklussagedustega kõrvalmaanteede ning kohalike teede ja tänavate kaudu. Iga samatasandiline ristumiskoht loob täiendavaid konfliktipunkte riigiteel liiklejatega, mistõttu on liiklusohutuse parandamiseks vajalik vähendada põhimaanteedel samatasandiliste ristumiskohtade arvu. Neljaharuline ristmik on kõige riskiohtlikum ristmiku tüüp. Riskioht õnnetuse tekkeks seisneb eelkõige antud ristmiku tüübi konfliktpunktide rohkuses (võimaldab palju erinevaid pöördeid), võimaluses kõrvalharudelt ristmikust peatumata üle sõita ja ohus erinevateks sõidukite külgkokkupõrgeteks sh väga raskete tagajärgedega õnnetusteks. Ristumiskohti riigiteedel likvideeritakse üle Eesti järk-järgult, kusjuures esmalt tegeletakse suurema liiklussagedusega ja ohtlikumate teelõikudega võttes muuhulgas arvesse, et ohutule liikluskeskkonnale vastavad alternatiivsed juurdepääsuteed oleks olemas. Ka Tartu valla üldplaneeringu 2035+ punkti 6.10.1.7. kohaselt on valda läbivatest riigiteedest suurima liiklussagedusega põhimaantee nr 3 Jõhvi–Tartu–Valga, mille funktsiooniks on läbiva liikluse ja kiire regioonide vahelise ühenduse tagamine. Lisaks on üldplaneeringu punktis 6.10.1.7 liikluskorralduse põhimõtetes välja toodud, et põhi- ja tugimaanteedel tuleb vältida kohaliku liikluse segunemist pikamaaliiklusega (transiitliiklusega). Liiklusohutuse kaalutlusel on lubatud olemasolevaid mahasõite põhimaanteele sulgeda, tingimusel et rajatakse uued koguja- ja/või juurdepääsuteed ning juurdepääs kinnistutele tagatakse koostöös Transpordiametiga.

			Kruusa tänava ristmiku sulgemisel säilivad juurdepääsud põhimaanteele olemasolevate riigitee 3 km 125,077 asuva Pärna tänava ja km 126,532 asuva riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee (Vasula tee) ristmike kaudu. Seega ühendus aleviku keskusega ei kao vaid liigub teistele ristmikele. Vastupidiselt arvamuses toodule on liikluse ümber suunamine madalama kiiruse ja väiksema liiklussagedusega kõrvalmaanteele ja kohalikule teele kooskõlas üldise teedevõrgu hierarhia põhimõttega, kus nimetatud teed on ette nähtud kohaliku liikluse korraldamiseks. Transpordiamet nõustub, et riigitee ristmiku projekti koostamisel tuleb koostöös Tartu Vallavalitsusega analüüsida Pärna tänava ja riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee seisukorda ja vajadusel kavandada meetmeid lisanduva liikluse vastuvõtmiseks ja/või ohutuse tagamiseks. Projekteerimistingimuste alusel kavandatava lahenduse peamine eesmärk on tagada riigiteel liiklejate ohutus, mis on kaalukas avalik huvi. Maaomanikud peavad arvestama, et elukeskkond ja liikluskorraldus nende ümber võivad ajas muutuda. Maaomanikud ei saa eeldada, et ümbritsev keskkond ja infrastruktuur kunagi ajas ei muutu, säilib alati olemasoleval kujul või muutub alati just meelepärase liikluslahenduse realiseerimise näol. Parema ohutuse tagamiseks riigiteedel võivad liikluslahenduse muudatused tuua paratamatult kaasa ka olukordi, kus kellegi huvidest lähtuvalt võib muudatus olla negatiivne või mitte meelepärane. Kuid see ei saa kaaluda üle avalikku huvi ohutumale riigitee lahendusele. Transpordiamet peab võimalikuks kavandada tanklale viitavate liiklusmärkide paigaldamise avatuks jäävate ristmike piirkonda, mis teavitaksid liiklejaid tankla olemasolust ning suunaksid selle juurdepääsuks kasutama teisi ristmikke. Projekteerimisel tuleb välja selgitada Pärna tänava ristmiku nähtavuse tingimused ning vajadusel kavandada nähtavuse parandamine. Transpordiamet võtab informatsiooni Pärna tänava ristmiku talviste olude osas teadmiseks ning edastab asjakohased juhised Transpordiameti korrashoiu lepingupartnerile ja Tartu Vallavalitsusele, kes korraldab talihoolet kohalikul tänaval. Tanklale ja teistele piirkonna ettevõtetele, samuti päästeameti ja kiirabi operatiivsõidukitele säilib juurdepääs Pärna tänava ja Vasula tee kaudu. Riigitee ristmiku projekti koostamisel vaadatakse koostöös Tartu Vallavalitsusega üle riigitee 3 km 125,077 asuv Pärna tänava

			ristmik ning vajadusel kavandatakse meetmeid lisanduva liikluse vastuvõtmiseks ja/või ohutuse tagamiseks. **<u>Otsus:</u>** 1. Projekteerimistingimusi mitte muuta, näha ette Kruusa tänava ühenduse sulgemine. 2. Riigitee ristmiku projekti koostamisel tuleb koostöös Tartu Vallavalitsusega analüüsida Pärna tänava ja riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee seisukorda, kiirusrežiimi ja liiklust rahustavate meetmete vajadust. Vajadusel projekteerida kiirusrežiimi muutmine, meetmed lisanduva liikluse vastuvõtmiseks ja/või ohutuse tagamiseks (nt künnised). 3. Näha ette Kõrveküla alevikus asuvale tanklale viitavate liiklusmärkide paigaldamine avatuks jäävate ristmike piirkonda. 4. Projekteerimisel tuleb välja selgitada Pärna tänava ristmiku nähtavuse tingimused ning vajadusel kavandada nähtavuse parandamine.
7	Liiva tn 1 79403:002:1134	Seoses MNT kavaga ümberehitus riigitee 3 Jõhvi-Tartu-Valga tee km 125,8 neljaharulise ristmiku muutmine kolmeharuliseks, mis toob kaasa Kruusa tn. (7940121)likvideerimise, siis seoses selle eelnõuga on tekkinud küsimused projekteerijatele, Kaie Kruusimaa-le, Kaarel Kaine-le. Sooviks vastuseid kogu-konda puudutavatel teemadel. Milleks vajadus likvideerida sissesõit Kruusa tn-le? Kuidas aitab selline lahendus kaasa liiklusturvalisusele? Miks on eelnõus mindud liiklusuuringutest, prognoosist mööda, miks ei kohaldata? Miks pole ettenähtud teevalgustust liiklusohtlikule teelõigule? Miks on antud teelõigus suurim kiirus 90 km/h ?Tegelikkus on veelgi jubedam, sellel lõigul sõidetakse oluliselt kiiremini, kui piirkiirus lubab !!! Kas sellepärast soovitaksegi ümberehituse käigus piirata 70 km/h? See ei lahenda probleemi. Seoses Kruusa tn. likvideerimise kavale halveneb sadade leibkondade elu Kõrvekülas, paljud noored soetasidki endale kodu tänu heale transpordiühendusele Tartu ja Kõrveküla vahel. Kuid nüüd muutub kõik, tänu ühele mõtetule eelnõule. Transpordiameti eelnõu kohaselt jääks kohalikel elanikel kojupääs alles kahest teeotsast 125,1 ja 126,5 km. Mis muutub kohalike elus? Pikenevad hommikuti järjekorrad Tartusse minekul ,asulasiseselt on teed niigi kitsad uusarendustes ,ja ka eelnevalt projekteeritud kohtades, sest maa on kallis. Inimesed soovivad minna tööle, kooli, lasteaeda jne., kuid nüüd ei osutu see enam väga võimalikuks normaalse ajaga. Arvestades Eesti elu ja geopoliitilist olukorda, siis sellel taustal teede sulgemine ei ole kindlasti õige otsus. Tee sulgemine toob kaasa samuti töökohtade kadumise tanklas, puiduettevõttes jne. Pole teed, siis ei lähe sinna, keegi ei hakka vabatahtlikult sõitma ümber ,eriti ,kui see toob kaasa lisakulud. Toon välja enda kulud arvuliselt. Kui tee lahti, siis on ristmikust majani 200 m, tundub igati viisakas. Tänasest tee suletud, see tooks mulle ühes päevas lisakilomeetreid 13-17,kui ma käiks linna ja kodu vahet ,30 päeva-510 km ,12 kuud-6120 km , 5 aastat-30600 km!!!! Kes selle kõik inimestele hüvitaks, see on otsene tekkiv rahaline kulu, lisaks ajakulu. Selline kilometraaz tuleks ainult minu perel, kuid Kõrvekülas ei ela üks pere !Lisaks on tegu ju müra ,vibratsiooni ,ning saastega, mis kõik kahe tänava vahel jaotub, pole kõige normaalsem lahendus. Mina elan antud ristmikust 200 m kaugusel, näen seda liiklusolukorda päevast-päeva. Elan tankla kõrval LIIVA 1,eramajas. Näen eramaja aknast alati seda ristmikku, kui on järjekordne teelt väljasõit, ettesõit peateele jne., teeoludele mittevastav sõidukiirus, politsei ja kiirabi, päästeamet askeldamas, vahetevahel on ka surmaga juhtunud õnnetused. Ausalt öeldes olen seda ristmikku kasutanud nüüdseks juba 47 aastat!!	**<u>Põhjendus:</u>** Liiklusohutuse parandamiseks teeb Transpordiamet järjepidevat tööd riigiteede liiklusohtlike lõikude ja ristmike väljaselgitamiseks ning nende ümberehitamiseks. Liiklusohtlike kohtade ümberehitamiseks ette nähtud vahendite kasutamise eesmärgiks on muuta riigimaanteede taristut nii, et liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatute koguarv väheneks kõige enam. Liiklusohtlikud kohad selgitatakse ühe osana välja ka riskianalüüsi alusel, kus arvestatakse mitmete erinevate liiklusohutust mõjutavate teguritega ning tuvastatakse tõenäosusliku arvutuse alusel kõige suurema vigastatuga liiklusõnnetuse toimumise riskiga kohad. Sealjuures analüüsi ning projektlahenduse väljatöötamise puhul ei ole määravaks mitte ainult toimunud liiklusõnnetused, vaid ka võimalikud ära hoitavad ehk n.ö potentsiaalselt toimuda võivad õnnetused. Riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga tee on üleeuroopalise teedevõrgu üldvõrgu maantee ning Eesti teedevõrgus põhimaantee, mis on ette nähtud ühendama pealinna teiste suurte linnadega, neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega. Põhimaanteedel on eesmärgiks sujuv ja kiire läbiv liiklus. Kohalik liiklus peab võimalusel toimuma madalamate liiklussagedustega kõrvalmaanteede ning kohalike teede ja tänavate kaudu. Iga samatasandiline ristumiskoht loob täiendavaid konfliktipunkte riigiteel liiklejatega, mistõttu on liiklusohutuse parandamiseks vajalik vähendada põhimaanteedel samatasandiliste ristumiskohtade arvu. Neljaharuline ristmik on kõige riskiohtlikum ristmiku tüüp. Riskioht õnnetuse tekkeks seisneb eelkõige antud ristmiku tüübi konfliktpunktide rohkuses (võimaldab palju erinevaid pöördeid), võimaluses kõrvalharudelt ristmikust peatumata üle sõita ja ohus erinevateks sõidukite

		Samuti koolipoisina, käisin iga päev seda teed, hetkel töötan enda autokoolis, ja koolitan noori juhte, et liiklus oleks turvalisem ja ohutum, olen õpetanud 26 aasta jooksul tuhandeid juhte ,lisaks osalenud koolitustel jne.mis puudutab liiklusohutusküsimusi. Liigume vaikselt edasi, olgem ausad, ristmik pole klassikaline, sest riigitee3 Jõhvi-Tartu-Valga tee 125,8 selles kohas on looga-kujuline, mitte klassikaline sirge. Sellepärast on ka toimunud ristmikult väljasõidud, suur kiirus, ebapiisav nähtavus, nähtavuse vähenemine, enne vasakpööret vastutuleva sõiduki kiiruse vale hindamine, samuti vähene nähtavus Kõrvekülast vasak- ja parempööret tehes. Täpselt sama Kuusisoo teelt eriti ohtlik vasakpööre, sest juhist vasakule paigaldatud märkide küljes painutatud plekid, mis teevad sellise efekti, et juht ei näe vasakult tulevat sõidukit, samuti jookseb sõiduki uksepiit ette, jälle ei näe. Tgajärjeks jälle avarii !!! MIDA TEHA ,ET ANTUD RISTMIK MUUTUKS TURVALISEKS ? 1.Ristmikule tuleks rajada kindlasti TEEVALGUSTUS!! Projektis-ei kavandata. Polevat vaja? Autojuhina igapäevaselt probleem, kui kaugel sõiduk sel hetkel on? Juhid hindavad liikuva sõiduki kiirust valesti, saan aru, et kehtib sekundi -reegel. Vähe abi, kui ikka ristmikul avariid, mis lõppevad sõidukijuhi surmaga, peab midagi kapitaalselt muutma!!Teevalgustus peab olema kogu ristmikul, neljal suunal. Vastasel juhul ei toimi see lahendus. Pimedus toob ikkagi avariid sinna ristmikule. Tänu valgustusele oleks nähtav peateel sõitev sõiduk mõlemas suunas, samuti Kruusa tn ja Kuusisoo tee valgustatud, see muudab ka jalakäijad nähtavamaks, lisaks võiks tee keskel olla mingi eraldussaar. 2.Piirkiiruse piiramine juba 200 m enne ristmikuni jõudmist 90/ 70/50!! Teades, et osa sõidukijuhte vilistab nagunii piirkiirusele, mis on kehtestatud, siis tuleb teha järgmine samm. 3.Tuleks rajada ohutussaared SIK-SAK kujuga, või looklevad, mis sunnivad kiirust vähendama(Kambjasse sissesõit)-Toimiv lahendus, lisaks võimalik teekitsend ehitada, kuid selline ,mis võimaldaks veokil, või bussil ikkagi ohutult ära manööverdada. 4.Tuleks rajada riigiteele vähemalt 2 künnist kogu sõidutee laiuses, välistaks (lõikamise)! On ju olemas erineva laiuse, kõrguse ja suurusega toimivaid künniseid! 5.Künnised peaks paigaldama kuskil 42 m kaugusele enne ristmikku, kui soovitakse teha vasakpööret! Miks? Sõiduk liigub 50 kmh,läbib keskmiselt 14 m/s!See tähendaks, et jääks 3-sekundiline ajaaken nendele sõidukijuhtidele, kes soovivad sooritada vasakpööret Kuusisoo teele või Kruusa tn.-le.Eluline tähelepanek näitab,et mootorsõidukil kulub 4-6 sekundit sellise manöövri puhul sõiduki sõidujoone jaoks. KUI NEID ASJU SILMAS PIDADA JA RAKENDADA,SIIS ME SAAME LIIKLUSOHUTUSE TÕSTMISE ANTUD RISTMIKUL,VASTASEL JUHUL JÄTKUVAD AVARIID KA EDASPIDI ANTUD TEELÕIGUL! Suhtlesime 04.06.2026 Kaarel Kaine-ga antud teemal, kus seletasin talle samuti need probleemid ära, lubas tegeleda ja ühendust võtta, ehk hoida kursis mind jooksvate küsimustega. Teeme koos ristmiku ohutumaks, nii sõidukijuhile ,kui jalakäijale, ilma segadust tekitamata kohalikele Kõrveküla elanikele, ilma KRUUSA tn. sulgemiseta, likvideerimiseta. Loodan, et tänu selle projekteerimistingimuste eelnõu läbivaatamisele, tekkis TRAM-il UUS VISIOON antud ristmikust.	külgkokkupõrgeteks sh väga raskete tagajärgedega õnnetusteks. Ristumiskohti riigiteedel likvideeritakse üle Eesti järk-järgult, kusjuures esmalt tegeletakse suurema liiklussagedusega ja ohtlikumate teelõikudega võttes muuhulgas arvesse, et ohutule liikluskeskkonnale vastavad alternatiivsed juurdepääsuteed oleks olemas. Ka Tartu valla üldplaneeringu 2035+ punkti 6.10.1.7. kohaselt on valda läbivatest riigiteedest suurima liiklussagedusega põhimaantee nr 3 Jõhvi–Tartu–Valga, mille funktsiooniks on läbiva liikluse ja kiire regioonide vahelise ühenduse tagamine. Lisaks on üldplaneeringu punktis 6.10.1.7 liikluskorralduse põhimõtetes välja toodud, et põhi- ja tugimaanteedel tuleb vältida kohaliku liikluse segunemist pikamaaliiklusega (transiitliiklusega). Liiklusohutuse kaalutlusel on lubatud olemasolevaid mahasõite põhimaanteele sulgeda, tingimusel et rajatakse uued koguja- ja/või juurdepääsuteed ning juurdepääs kinnistutele tagatakse koostöös Transpordiametiga. Kruusa tänava ristmiku sulgemisel säilivad juurdepääsud põhimaanteele olemasolevate riigitee 3 km 125,077 asuva Pärna tänava ja km 126,532 asuva riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee (Vasula tee) ristmike kaudu. Seega ühendus aleviku keskusega ei kao vaid liigub teistele ristmikele. Vastupidiselt arvamuses toodule on liikluse ümber suunamine madalama kiiruse ja väiksema liiklussagedusega kõrvalmaanteele ja kohalikule teele kooskõlas üldise teedevõrgu hierarhia põhimõttega, kus nimetatud teed on ette nähtud kohaliku liikluse korraldamiseks. Transpordiamet nõustub, et riigitee ristmiku projekti koostamisel tuleb koostöös Tartu Vallavalitsusega analüüsida Pärna tänava ja riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee seisukorda ja vajadusel kavandada meetmeid lisanduva liikluse vastuvõtmiseks ja/või ohutuse tagamiseks. 2024. aastal teostatud liiklusuuringu alusel kasutas Kruusa tn ristmikku päeva kõige suurema sagedusega tipptunnil (hommikusel tipptunnil) kõikideks erinevateks manöövriteks kokku alla 50 sõiduki, mistõttu ei ole alles jäävatele olemasolevatele ristmikele lisanduv liiklus märkimisväärne. Transpordiamet on lisaks ristmiku sulgemisele kaalunud ka muid liiklusohutusmeetmete rakendamise ja ristmiku ümberehitamise lahendusi, kuid nende maksumused on oluliselt suuremad ning toovad kaasa ka vajaduse täiendavalt maad omandada. Lisaks ei vähenda needd konfliktipunktide arvu või ei paranda liikluse sujuvust põhimaanteel. Põhimaantee funktsioon on regioonide ja linnade vahelise liikluse kiire ja ohutu ühenduse tagamine. Seega

			projekteerimistingimuste alusel kavandatav lahendus parandab liiklusohutust enim ning on majanduslikult märkimisväärselt soodsam. Kruusa tänava ristmiku sulgemisel on juurdepääsud Kõrveküla alevikku tagatud nii valgustatud ja kanaliseeritud riigiteede 3 ja 22210 ristmiku kui Pärna tänava ristmiku kaudu. Eeltoodust tulenevalt ei muudeta projekteerimistingimuste eelnõus kirjeldatud põhimõttelist ristmiku lahendust. Lähtudes asjaolust, et Kuusisoo teel on suur raskeliikluse osakaal (ca 34% ööpäevasest liiklusest), mis vajab pöörete sooritamiseks rohkem aega, peab Transpordiamet põhjendatuks kavandada ristmikule valgustus. Valgustatud ristmik võimaldab riigiteel liiklejatel olukorda paremini hinnata ning suurendab seeläbi ohutust. Lisaks paraneb ohutus ka jalakäijate jaoks, kes antud ristmikku teeületuseks kasutavad. Projekteerimistingimustes korrigeeritakse punkti 5.5.1 ning määratakse ülesandeks kavandada ristmikule valgustus. Projekteerimistingimuste alusel kavandatava lahenduse peamine eesmärk on tagada riigiteel liiklejate ohutus, mis on kaalukas avalik huvi. Maaomanikud peavad arvestama, et elukeskkond ja liikluskorraldus nende ümber võivad ajas muutuda. Maaomanikud ei saa eeldada, et ümbritsev keskkond ja infrastruktuur kunagi ajas ei muutu, säilib alati olemasoleval kujul või muutub alati just meelepärase liikluslahenduse realiseerimise näol. Parema ohutuse tagamiseks riigiteedel võivad liikluslahenduse muudatused tuua paratamatult kaasa ka olukordi, kus kellegi huvidest lähtuvalt võib muudatus olla negatiivne või mitte meelepärane. Kuid see ei saa kaaluda üle avalikku huvi ohutumale riigitee lahendusele. Transpordiamet peab võimalikuks kavandada tanklale viitavate liiklusmärkide paigaldamise avatuks jäävate ristmike piirkonda, mis teavitaksid liiklejaid tankla olemasolust ning suunaksid selle juurdepääsuks kasutama teisi ristmikke. Projekteerimisel tuleb välja selgitada Kuusisoo tee ristmiku nähtavuse tingimused (liiklusmärkide asukoht ja paigutus raskeliikluse vaatest) ning vajadusel kavandada liiklusmärkide ümber paigutamine nähtavuse parandamiseks. Põhimaantee funktsioon on regioonide ja linnade vahelise liikluse kiire ja ohutu ühenduse tagamine. Transpordiamet ei pea põhjendatuks kavandada asulavälisel põhimaanteel kiiruse alandamist 50 km/h kiiruseni ning künniste, šikaanide või teekitsenduste rajamist. Liiklusohutus tagatakse

			konfliktipunktide vähendamise ja ristumiskohtade koondamise läbi. Avaliku kasutusega tänava ääres elades peavad maaomanikud arvestama, et elukeskkond ja liikluskorraldus nende ümber võivad ajas muutuda. Tänavate müra ja õhusaaste olukord võib muutuda ajas erinevatel põhjustel – näiteks elamuarendustest, ettevõtlusest või ka keskkonnasõbralikemate autode kasutamisest. Kruusa tänava ristmiku sulgemisel ei koondu kogu liiklus ühele tänavale vaid erinevatele tänavatele. Seega, müra ja õhusaaste muutus võib esineda tänavatel kas suurenemise või vähenemise näol. Piirkonda puudutavate tegevuste kavandamisel tuleb tagada, et ei ületaks seadusega etteantud piirmäärasid. Transpordiamet ei näe, et Kruusa tänava ristmiku likvideerimisel muutuks mingi tänava tänane olukord selliselt, et piirmäärad võiksid saada ületatuks. **<u>Otsus:</u>** 1. Projekteerimistingimusi mitte muuta, näha ette Kruusa tänava ühenduse sulgemine. 2. Riigitee ristmiku projekti koostamisel tuleb koostöös Tartu Vallavalitsusega analüüsida Pärna tänava ja riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee seisukorda, kiirusrežiimi ja liiklust rahustavate meetmete vajadust. Vajadusel projekteerida kiirusrežiimi muutmine, meetmed lisanduva liikluse vastuvõtmiseks ja/või ohutuse tagamiseks (nt künnised). 3. Korrigeerida projekteerimistingimuste punkt 5.5.1 järgnevalt: „5.5.1. Projekteerida ristmiku valgustamine. Valgustus projekteerida vastavalt Transpordiameti juhendile „Riigiteede valgustuse kavandamine“.“ 4. Näha ette Kõrveküla alevikus asuvale tanklale viitavate liiklusmärkide paigaldamine avatuks jäävate ristmike piirkonda. 5. Projekteerimisel tuleb välja selgitada Kuusisoo tee ristmiku nähtavuse tingimused (liiklusmärkide asukoht ja paigutus raskeliikluse vaatest) ning vajadusel kavandada liiklusmärkide ümber paigutamine nähtavuse parandamiseks. 6. Projekteerida piirkiirus ristmiku piirkonnas 70 km/h.
8	Kõrveküla elanik A.S.	Tutvusime Transpordiameti 18.05.2026 kirjaga nr 8-1/26-055/8621-1 ning esitame kohalike elanike ja Tila küla perena oma arvamuse projekteerimistingimuste eelnõu kohta, millega kavandatakse sulgeda Kruusa tänava ühendus riigiteega nr 3. **Oleme kavandatava lahenduse suhtes selgelt vastu, kuna see halvendab piirkonna liiklusohutust, igapäevast elukorraldust ja kohalike elanike liikumisvõimalusi.** **1. Liiklusohutust ei ole hinnatud terviklikult**	**<u>Põhjendus:</u>** Liiklusohutuse parandamiseks teeb Transpordiamet järjepidevat tööd riigiteede liiklusohtlike lõikude ja ristmike väljaselgitamiseks ning nende ümberehitamiseks. Liiklusohtlike kohtade ümberehitamiseks ette nähtud vahendite kasutamise eesmärgiks on muuta riigimaanteede taristut nii, et liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatute koguarv väheneks kõige enam. Liiklusohtlikud kohad selgitatakse ühe osana välja ka riskianalüüsi alusel, kus arvestatakse mitmete erinevate liiklusohutust mõjutavate teguritega ning tuvastatakse

		Ristmiku sulgemine suunab liikluskoormuse Kõrveküla keskusesse, kus liiguvad igapäevaselt lapsed, jalakäijad ja jalgratturid. See suurendab ohtu just neile liiklejatele, kelle kaitsmine peaks olema prioriteet. **2. Tegelik riskikoht on Kuusisoo teelt väljasõit , mitte Kruusa tänav** Kohaliku kogemuse põhjal: • enamik liiklusest tuleb Kuusisoo teelt, • varasemad õnnetused on toimunud enamasti seal, • probleemiks on ettesõidud ja nähtavus. **Kruusa tänava sulgemine ei vähenda tegelikku ohtu ega lahenda probleemi juurpõhjust.** **3. Tila tööstuspargi planeerimatu kasv on loonud lisakoormuse** Tööstuspargi laienemine toimus ilma vajalike liikluslahendusteta. Nüüd püütakse selle tagajärgi lahendada kohalike elanike ühenduste arvelt, mis ei ole proportsionaalne ega õiglane. **4. Sulgemine sunnib Tila elanikke tegema kaks ohtlikku vasakpööret** Kruusa tänava sulgemisel peab Tila elanik Kõrveküla liikudes: • sõitma põhimaanteele vasakpöördega, • tagasiteel tegema vasakpöörde Vasula teelt. Mõlemad manöövrid on oluliselt ohtlikumad kui praegune lahendus. **5. Jalgratturite ohutus halveneb** Praegu pääseb Kõrveküla kaudu ohutult kergliiklusteele. Põhimaanteel puudub jalgrattatee ning suured kiirused tekitavad ohtlikke õhuvoolusid. Sulgemine tõstab jalgratturite riskitaset ja vähendab ohutuid liikumisvõimalusi. **6. Ristmikul on tegelikult hea nähtavus** Oht tuleneb liikluskultuurist (kiirustamine, närvilisus), mitte ristmiku geomeetriast. **Tee sulgemine ei paranda liikluskäitumist ega vähenda kiirustamist.** **7. Kruusa tänav on oluline piirkondlik ühendustee** Kruusa tänav: • hajutab liikluskoormust, • tagab otseühenduse Tila küla ja Kõrveküla keskuse vahel, • vähendab sõltuvust üksikutest ühendusteedest. **Ühenduse kaotamine halvendab piirkonna liikuvust ja suurendab ummikuid.** **8. Sulgemine halvendab oluliselt kohalike elanike igapäevaelu** Meie pere kasutab Kruusa tänava ühendust mitmeid kordi päevas: • pakiautomaadi, kaupluse, raamatukogu külastamiseks, • kohalike teenuste kasutamiseks, • traktorite ja autode tankimiseks,	tõenäosusliku arvutuse alusel kõige suurema vigastatuga liiklusõnnetuse toimumise riskiga kohad. Sealjuures analüüsi ning projektlahenduse väljatöötamise puhul ei ole määravaks mitte ainult toimunud liiklusõnnetused, vaid ka võimalikud ära hoitavad ehk n.ö potentsiaalselt toimuda võivad õnnetused. Riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga tee on üleeuroopalise teedevõrgu üldvõrgu maantee ning Eesti teedevõrgus põhimaantee, mis on ette nähtud ühendama pealinna teiste suurte linnadega, neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega. Põhimaanteedel on eesmärgiks sujuv ja kiire läbiv liiklus. Kohalik liiklus peab võimalusel toimuma madalamate liiklussagedustega kõrvalmaanteede ning kohalike teede ja tänavate kaudu. Iga samatasandiline ristumiskoht loob täiendavaid konfliktipunkte riigiteel liiklejatega, mistõttu on liiklusohutuse parandamiseks vajalik vähendada põhimaanteedel samatasandiliste ristumiskohtade arvu. Neljaharuline ristmik on kõige riskiohtlikum ristmiku tüüp. Riskioht õnnetuse tekkeks seisneb eelkõige antud ristmiku tüübi konfliktpunktide rohkuses (võimaldab palju erinevaid pöördeid), võimaluses kõrvalharudelt ristmikust peatumata üle sõita ja ohus erinevateks sõidukite külgkokkupõrgeteks sh väga raskete tagajärgedega õnnetusteks. Ristumiskohti riigiteedel likvideeritakse üle Eesti järk-järgult, kusjuures esmalt tegeletakse suurema liiklussagedusega ja ohtlikumate teelõikudega võttes muuhulgas arvesse, et ohutule liikluskeskkonnale vastavad alternatiivsed juurdepääsuteed oleks olemas. Ka Tartu valla üldplaneeringu 2035+ punkti 6.10.1.7. kohaselt on valda läbivatest riigiteedest suurima liiklussagedusega põhimaantee nr 3 Jõhvi–Tartu–Valga, mille funktsiooniks on läbiva liikluse ja kiire regioonide vahelise ühenduse tagamine. Lisaks on üldplaneeringu punktis 6.10.1.7 liikluskorralduse põhimõtetes välja toodud, et põhi- ja tugimaanteedel tuleb vältida kohaliku liikluse segunemist pikamaaliiklusega (transiitliiklusega). Liiklusohutuse kaalutlusel on lubatud olemasolevaid mahasõite põhimaanteele sulgeda, tingimusel et rajatakse uued koguja- ja/või juurdepääsuteed ning juurdepääs kinnistutele tagatakse koostöös Transpordiametiga. Kruusa tänava ristmiku sulgemisel säilivad juurdepääsud põhimaanteele olemasolevate riigitee 3 km 125,077 asuva Pärna tänava ja km 126,532 asuva riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee (Vasula tee) ristmike kaudu. Seega ühendus aleviku keskusega ei kao vaid liigub teistele ristmikele. Vastupidiselt arvamuses toodule on liikluse ümber suunamine madalama kiiruse ja väiksema liiklussagedusega kõrvalmaanteele ja kohalikule teele kooskõlas üldise teedevõrgu hierarhia

		• laste liikumiseks. **Sulgemine pikendab kõiki sõite, suurendab kütusekulu ja halvendab teenuste kättesaadavust.** **9. Kohalik tankla on kogukonna oluline teenuspunkt** Tankla on: • kohalike elanike kohtumispaik, • oluline teenuspunkt, • tööstuspargi töötajate igapäevane peatuskoht. **Ligipääsu halvenemine mõjutab negatiivselt nii ettevõtlust kui kogukonda.** **10. Olemas on vähem piiravad ja tõhusamad alternatiivid** Ohutuse parandamiseks saab rakendada: • aeglustus- ja kiirendusrajad, • kiirusepiirangud, • valgustuse ja märgistuse parandamise, • kanaliseeritud ristmiku lahenduse. Need meetmed parandavad ohutust ilma ühendust likvideerimata. **Kokkuvõte** **Kruusa tänava ühenduse sulgemine:** • **ei lahenda tegelikku ohutusprobleemi,** • **halvendab liiklusohutust Kõrveküla keskuses,** • **suurendab Tila elanike riskitaset,** • **halvendab jalgratturite ohutust,** • **kahjustab igapäevast elukorraldust,** • **mõjutab negatiivselt ettevõtlust ja kogukonda.** **Leiame, et tegemist ei ole proportsionaalse ega põhjendatud meetmega.** **Taotlus** **Taotleme:** 1. **Kruusa tänava ühenduse säilitamist riigiteega nr 3.** 2. **Projekti ümbervaatamist ja vähempiiravate alternatiivide kaalumist.** 3. **Täiendava liiklusohutuse analüüsi koostamist kogu piirkonna ulatuses.**	põhimõttega, kus nimetatud teed on ette nähtud kohaliku liikluse korraldamiseks. Transpordiamet nõustub, et riigitee ristmiku projekti koostamisel tuleb koostöös Tartu Vallavalitsusega analüüsida Pärna tänava ja riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee seisukorda ja vajadusel kavandada meetmeid lisanduva liikluse vastuvõtmiseks ja/või ohutuse tagamiseks. 2024. aastal teostatud liiklusuuringu alusel kasutas Kruusa tn ristmikku päeva kõige suurema sagedusega tipptunnil (hommikusel tipptunnil) kõikideks erinevateks manöövriteks kokku alla 50 sõiduki, mistõttu ei ole alles jäävatele olemasolevatele ristmikele lisanduv liiklus märkimisväärne. Transpordiamet on lisaks ristmiku sulgemisele kaalunud ka muid liiklusohutusmeetmete rakendamise ja ristmiku ümberehitamise lahendusi, kuid nende maksumused on oluliselt suuremad ning toovad kaasa ka vajaduse täiendavalt maad omandada. Lisaks ei vähenda need konfliktipunktide arvu või ei paranda liikluse sujuvust põhimaanteel. Põhimaantee funktsioon on regioonide ja linnade vahelise liikluse kiire ja ohutu ühenduse tagamine. Seega projekteerimistingimuste alusel kavandatav lahendus parandab liiklusohutust enim ning on majanduslikult märkimisväärselt soodsam. Kruusa tänava ristmiku sulgemisel on juurdepääsud Kõrveküla alevikku tagatud nii valgustatud ja kanaliseeritud riigiteede 3 ja 22210 ristmiku kui Pärna tänava ristmiku kaudu. Eeltoodust tulenevalt ei muudeta projekteerimistingimuste eelnõus kirjeldatud põhimõttelist ristmiku lahendust. Lähtudes asjaolust, et Kuusisoo teel on suur raskeliikluse osakaal (ca 34% ööpäevasest liiklusest), mis vajab pöörete sooritamiseks rohkem aega, peab Transpordiamet põhjendatuks kavandada ristmikule valgustus. Valgustatud ristmik võimaldab riigiteel liiklejatel olukorda paremini hinnata ning suurendab seeläbi ohutust. Lisaks paraneb ohutus ka jalakäijate jaoks, kes antud ristmikku teeületuseks kasutavad. Projekteerimistingimustes korrigeeritakse punkti 5.5.1 ning määratakse ülesandeks kavandada ristmikule valgustus. Projekteerimistingimuste alusel kavandatava lahenduse peamine eesmärk on tagada riigiteel liiklejate ohutus, mis on kaalukas avalik huvi. Maaomanikud peavad arvestama, et elukeskkond ja liikluskorraldus nende ümber võivad ajas muutuda. Maaomanikud ei saa eeldada, et ümbritsev keskkond ja infrastruktuur kunagi ajas ei muutu, säilib alati olemasoleval kujul või muutub alati just meelepärase liikluslahenduse

			realiseerimise näol. Parema ohutuse tagamiseks riigiteedel võivad liikluslahenduse muudatused tuua paratamatult kaasa ka olukordi, kus kellegi huvidest lähtuvalt võib muudatus olla negatiivne või mitte meelepärane. Kuid see ei saa kaaluda üle avalikku huvi ohutumale riigitee lahendusele. Transpordiamet peab võimalikuks kavandada tanklale viitavate liiklusmärkide paigaldamise avatuks jäävate ristmike piirkonda, mis teavitaksid liiklejaid tankla olemasolust ning suunaksid selle juurdepääsuks kasutama teisi ristmikke. Projekteerimisel tuleb välja selgitada Kuusisoo tee ristmiku nähtavuse tingimused (liiklusmärkide asukoht ja paigutus raskeliikluse vaatest) ning vajadusel kavandada liiklusmärkide ümber paigutamine nähtavuse parandamiseks. Kuusisoo teele kavandatav vasakpöörderada ja ristmik valgustatakse ning seeläbi paraneb ohutus.Jalgratturite ja jalakäijate ohutuse tagamiseks projekteeritakse riigiteele 3 ohutussaarega teeületuskoht, mis võimaldab teed ületada ühe sõiduraja kaupa. Lisaks on kavas rajada riigitee 3 äärde Aovere–Kõrveküla lõigule kergliiklustee koostöös Tartu Vallavalitsusega. Kruusa tänava ühenduse sulgemine ei ole seotud tööstusala liikluse suurenemisega, vaid on vajalik neljaharulise ristmiku otsesuunas ületamise ohu kõrvaldamiseks. Pärast Kruusa tänava ühenduse sulgemist jääb Kuusisoo tee ristmik kolmeharuliseks, mis parandab muuhulgas ka tööstusala liikluse ohutust. **<u>Otsus:</u>** 1. Projekteerimistingimusi mitte muuta, näha ette Kruusa tänava ühenduse sulgemine. 2. Riigitee ristmiku projekti koostamisel tuleb koostöös Tartu Vallavalitsusega analüüsida Pärna tänava ja riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee seisukorda, kiirusrežiimi ja liiklust rahustavate meetmete vajadust. Vajadusel projekteerida kiirusrežiimi muutmine, meetmed lisanduva liikluse vastuvõtmiseks ja/või ohutuse tagamiseks (nt künnised). 3. Korrigeerida projekteerimistingimuste punkt 5.5.1 järgnevalt: „5.5.1. Projekteerida ristmiku valgustamine. Valgustus projekteerida vastavalt Transpordiameti juhendile „Riigiteede valgustuse kavandamine“.“ 4. Näha ette Kõrveküla alevikus asuvale tanklale viitavate liiklusmärkide paigaldamine avatuks jäävate ristmike piirkonda. 5. Projekteerimisel tuleb välja selgitada Kuusisoo tee ristmiku nähtavuse tingimused (liiklusmärkide asukoht ja paigutus raskeliikluse vaatest) ning vajadusel kavandada liiklusmärkide ümber paigutamine nähtavuse parandamiseks.

9	R.K. SevenOil Est OÜ	Seisukoht riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga tee km 125,8 ristmiku ehitusprojekti projekteerimistingimuste eelnõu kohta SevenOil Est OÜ-le sai kavandatavast Kruusa tänava ristmiku likvideerimisest teatavaks eelkõige tankla rendileanja kaudu. Kuivõrd kavandatav lahendus mõjutab otseselt SevenOil Est OÜ kasutuses oleva tankla toimimist, ligipääsetavust ning investeeringu väärtust, peame vajalikuks esitada käesoleva seisukoha. SevenOil Est OÜ on investeerinud tankla rajamisse, arendamisse ja käigushoidmisse arvestusega, et olemasolev liiklusskeem ning väljakujunenud juurdepääsud riigiteele säilivad. Kruusa tänava ühendus ei ole juhuslik või kõrvalise tähtsusega juurdepääs, vaid aastakümneid kasutusel olnud ühendus, mille kaudu jõuab oluline osa klientidest tanklasse. Kavandatav ristmiku sulgemine mõjutab otseselt tankla nähtavust, ligipääsetavust ja konkurentsivõimet. Tanklat kasutavad nii kohalikud elanikud, piirkonna ettevõtted kui ka siseriiklikku ja rahvusvahelist kaubavedu teostavad raskeveokid. Oluline osa nimetatud liiklusest jõuab tanklasse just Kruusa tänava ühenduse kaudu. Menetlusmaterjalidest ei nähtu, et Transpordiamet oleks hinnanud kavandatava lahenduse mõju olemasolevatele ettevõtetele, kinnisvara väärtusele, investeeringutele ega piirkonna teenuste kättesaadavusele. Samuti ei ole hinnatud mõju tankla külastatavusele, käibele ega objekti pikaajalisele majanduslikule jätkusuutlikkusele. SevenOil Est OÜ hinnangul võib ristmiku sulgemine vähendada tankla kasutatavust sellisel määral, et selle edasine opereerimine muutub majanduslikult küsitavaks. Sellisel juhul väheneb oluliselt ettevõtte vara väärtus ning ohtu satuvad investeeringud, mis on tehtud arvestusega, et tanklal säilib olemasolev ühendus riigiteega. Tähelepanu väärib ka asjaolu, et menetlusmaterjalidest ei nähtu liiklusuuringut, liiklusprognoosi ega mõjuanalüüsi. Vastupidi, projekteerimistingimustes on märgitud, et liiklusuuringuid ja liiklusprognoose ei kavandata. Samal ajal on projekti peamiseks eesmärgiks nimetatud liiklusohutuse parandamine. SevenOil Est OÜ hinnangul ei ole võimalik teha põhjendatud otsust nii olulise liikluskorraldusliku muudatuse kohta ilma liiklusvoogude ümberjaotumise mõju hindamata. Samuti ei nähtu menetlusmaterjalidest, et oleks hinnatud raskeveokite liikluse ümber suunamise mõju Kõrveküla asulale. Kavandatava lahenduse tulemusel liigub osa senisest liiklusest läbi asula siseste teede, mille ääres paiknevad laste mängu- ja puhkealad, palliplatsid ning jalakäijate liikumisteed. Seetõttu tekib põhjendatud küsimus, kas ühe võimaliku liiklusohutusprobleemi lahendamise käigus ei looda uusi liiklusohte teistes asukohtades. Meile teadaolevalt ei ole kõnealust ristmikku kantud liiklusohtlike kohtade nimekirja ega ole seda varasematel aastatel sellisena käsitletud. Samuti nähtub avalikult kättesaadavatest andmetest, et ristmikul on küll aastate jooksul toimunud üksikuid liiklusõnnetusi, kuid tegemist ei ole piirkonna kontekstis erandliku õnnetuskoormusega asukohaga. Seetõttu jääb arusaamatuks, milliste konkreetsete uuringute ja riskihinnangute alusel on jõutud järeldusele, et ristmiku täielik sulgemine on vajalik ning proportsionaalne meede. Juhul kui projekteerimistingimused kinnitatakse ilma mõjuanalüüside, liiklusuuringute ning alternatiivsete lahenduste sisulise kaalumiseta, jätab SevenOil Est OÜ endale õiguse kasutada kõiki seadusest tulenevaid õiguskaitsevahendeid, sealhulgas vaidlustada vastavad haldusaktid ning pöörduda oma õiguste kaitseks kohtusse. Palume käesolevat seisukohta käsitleda SevenOil Est OÜ ametliku vastuväitena projekteerimistingimuste eelnõule.	**<u>Põhjendus:</u>** Liiklusohutuse parandamiseks teeb Transpordiamet järjepidevat tööd riigiteede liiklusohtlike lõikude ja ristmike väljaselgitamiseks ning nende ümberehitamiseks. Liiklusohtlike kohtade ümberehitamiseks ette nähtud vahendite kasutamise eesmärgiks on muuta riigimaanteede taristut nii, et liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatute koguarv väheneks kõige enam. Liiklusohtlikud kohad selgitatakse ühe osana välja ka riskianalüüsi alusel, kus arvestatakse mitmete erinevate liiklusohutust mõjutavate teguritega ning tuvastatakse tõenäosusliku arvutuse alusel kõige suurema vigastatuga liiklusõnnetuse toimumise riskiga kohad. Sealjuures analüüsi ning projektlahenduse väljatöötamise puhul ei ole määravaks mitte ainult toimunud liiklusõnnetused, vaid ka võimalikud ära hoitavad ehk n.ö potentsiaalselt toimuda võivad õnnetused. Riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga tee on üleeuroopalise teedevõrgu üldvõrgu maantee ning Eesti teedevõrgus põhimaantee, mis on ette nähtud ühendama pealinna teiste suurte linnadega, neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega. Põhimaanteedel on eesmärgiks sujuv ja kiire läbiv liiklus. Kohalik liiklus peab võimalusel toimuma madalamate liiklussagedustega kõrvalmaanteede ning kohalike teede ja tänavate kaudu. Iga samatasandiline ristumiskoht loob täiendavaid konfliktipunkte riigiteel liiklejatega, mistõttu on liiklusohutuse parandamiseks vajalik vähendada põhimaanteedel samatasandiliste ristumiskohtade arvu. Neljaharuline ristmik on kõige riskiohtlikum ristmiku tüüp. Riskioht õnnetuse tekkeks seisneb eelkõige antud ristmiku tüübi konfliktpunktide rohkuses (võimaldab palju erinevaid pöördeid), võimaluses kõrvalharudelt ristmikust peatumata üle sõita ja ohus erinevateks sõidukite külgkokkupõrgeteks sh väga raskete tagajärgedega õnnetusteks. Ristumiskohti riigiteedel likvideeritakse üle Eesti järk-järgult, kusjuures esmalt tegeletakse suurema liiklussagedusega ja ohtlikumate teelõikudega võttes muuhulgas arvesse, et ohutule liikluskeskkonnale vastavad alternatiivsed juurdepääsuteed oleks olemas. Ka Tartu valla üldplaneeringu 2035+ punkti 6.10.1.7. kohaselt on valda läbivatest riigiteedest suurima liiklussagedusega põhimaantee nr 3 Jõhvi–Tartu–Valga, mille funktsiooniks on läbiva liikluse ja kiire regioonide vahelise ühenduse tagamine. Lisaks on üldplaneeringu punktis 6.10.1.7 liikluskorralduse põhimõtetes välja toodud, et põhi- ja tugimaanteedel tuleb vältida kohaliku liikluse segunemist pikamaaliiklusega (transiitliiklusega). Liiklusohutuse kaalutlusel on lubatud olemasolevaid mahasõite põhimaanteele sulgeda, tingimusel et rajatakse uued koguja- ja/või juurdepääsuteed ning juurdepääs kinnistutele tagatakse koostöös Transpordiametiga.

			Kruusa tänava ristmiku sulgemisel säilivad juurdepääsud põhimaanteele olemasolevate riigitee 3 km 125,077 asuva Pärna tänava ja km 126,532 asuva riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee (Vasula tee) ristmike kaudu. Seega ühendus aleviku keskusega ei kao vaid liigub teistele ristmikele. Vastupidiselt arvamuses toodule on liikluse ümber suunamine madalama kiiruse ja väiksema liiklussagedusega kõrvalmaanteele ja kohalikule teele kooskõlas üldise teedevõrgu hierarhia põhimõttega, kus nimetatud teed on ette nähtud kohaliku liikluse korraldamiseks. Transpordiamet nõustub, et riigitee ristmiku projekti koostamisel tuleb koostöös Tartu Vallavalitsusega analüüsida Pärna tänava ja riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee seisukorda ja vajadusel kavandada meetmeid lisanduva liikluse vastuvõtmiseks ja/või ohutuse tagamiseks. 2024. aastal teostatud liiklusuuringu alusel kasutas Kruusa tn ristmikku päeva kõige suurema sagedusega tipptunnil (hommikusel tipptunnil) kõikideks erinevateks manöövriteks kokku alla 50 sõiduki, mistõttu ei ole alles jäävatele olemasolevatele ristmikele lisanduv liiklus märkimisväärne. Transpordiamet on lisaks ristmiku sulgemisele kaalunud ka muid liiklusohutusmeetmete rakendamise ja ristmiku ümberehitamise lahendusi, kuid nende maksumused on oluliselt suuremad ning toovad kaasa ka vajaduse täiendavalt maad omandada. Lisaks ei vähenda need konfliktipunktide arvu või ei paranda liikluse sujuvust põhimaanteel. Põhimaantee funktsioon on regioonide ja linnade vahelise liikluse kiire ja ohutu ühenduse tagamine. Seega projekteerimistingimuste alusel kavandatav lahendus parandab liiklusohutust enim ning on majanduslikult märkimisväärselt soodsam. Kruusa tänava ristmiku sulgemisel on juurdepääsud Kõrveküla alevikku tagatud nii valgustatud ja kanaliseeritud riigiteede 3 ja 22210 ristmiku kui Pärna tänava ristmiku kaudu. Eeltoodust tulenevalt ei muudeta projekteerimistingimuste eelnõus kirjeldatud põhimõttelist ristmiku lahendust. Projekteerimistingimuste alusel kavandatava lahenduse peamine eesmärk on tagada riigiteel liiklejate ohutus, mis on kaalukas avalik huvi. Maaomanikud peavad arvestama, et elukeskkond ja liikluskorraldus nende ümber võivad ajas muutuda. Maaomanikud ei saa eeldada, et ümbritsev keskkond ja infrastruktuur kunagi ajas ei muutu, säilib alati olemasoleval kujul või muutub alati just meelepärase liikluslahenduse

			realiseerimise näol. Parema ohutuse tagamiseks riigiteedel võivad liikluslahenduse muudatused tuua paratamatult kaasa ka olukordi, kus kellegi huvidest lähtuvalt võib muudatus olla negatiivne või mitte meelepärane. Kuid see ei saa kaaluda üle avalikku huvi ohutumale riigitee lahendusele. Transpordiamet peab võimalikuks kavandada tanklale viitavate liiklusmärkide paigaldamise avatuks jäävate ristmike piirkonda, mis teavitaksid liiklejaid tankla olemasolust ning suunaksid selle juurdepääsuks kasutama teisi ristmikke. **<u>Otsus:</u>** 1. Projekteerimistingimusi mitte muuta, näha ette Kruusa tänava ühenduse sulgemine. 2. Riigitee ristmiku projekti koostamisel tuleb koostöös Tartu Vallavalitsusega analüüsida Pärna tänava ja riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee seisukorda, kiirusrežiimi ja liiklust rahustavate meetmete vajadust. Vajadusel projekteerida kiirusrežiimi muutmine, meetmed lisanduva liikluse vastuvõtmiseks ja/või ohutuse tagamiseks (nt künnised). 3. Näha ette Kõrveküla alevikus asuvale tanklale viitavate liiklusmärkide paigaldamine avatuks jäävate ristmike piirkonda.
10	D.R. ALV Kinnisvara OÜ Liiva tn.3, Kõrveküla omanik	Tutvusime Transpordiameti poolt saadetud projekteerimistingimuste eelnõuga, mille kohaselt kavandatakse riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga tee km 125,8 asuva Kruusa tänava ristmiku likvideerimist ning Kruusisoo tee ristmiku ümberehitamist. Peame vajalikuks esitada oma seisukoha ning väljendada vastuseisu ristmiku sulgemisele. Kõnealune ühendus ei ole ajutine ega hiljuti rajatud juurdepääsutee. Kruusa tänava ühendus riigiteega on olnud piirkonna liiklussüsteemi oluline osa aastakümneid. Seda kasutavad igapäevaselt kohalikud elanikud, piirkonnas tegutsevad ettevõtted, nende kliendid ning raskeveokid. Seetõttu peab nii olulise liikluskorraldusliku muudatuse tegemine põhinema põhjalikel uuringutel, mõjuanalüüsidel ning erinevate lahendusvariantide võrdlusel. Projekteerimistingimuste eelnõu kohaselt on projekti eesmärgiks liiklusohutuse parandamine. Samas ei nähtu menetlusmaterjalidest liiklusuuringut, liiklusprognoosi ega mõjuanalüüsi, mis võimaldaks hinnata kavandatava lahenduse tegelikku mõju kogu piirkonna liiklussüsteemile. Vastupidi, projekteerimistingimustes on märgitud, et liiklusuuringuid ja liiklusprognoose ei kavandata. Leiame, et sellise ulatusega liikluskorralduse muudatuse puhul ei ole võimalik teha põhjendatud otsust ilma liiklusvoogude ümberjaotumise mõju hindamata. Samuti ei ole menetlusmaterjalides esitatud liiklusõnnetuste analüüsi, millele tuginedes on jõutud järeldusele, et ristmiku likvideerimine on kõige sobivam lahendus. Dokumendis on küll märgitud, et ristmikul on toimunud mitmeid liiklusõnnetusi, kuid puudub teave nende arvu, raskusastme, põhjuste ja asjaolude kohta. Seetõttu ei ole võimalik hinnata, kas kavandatav lahendus on tegelikult proportsionaalne ega seda, kas liiklusohutust oleks võimalik parandada ka vähem piiravate meetmetega.	**<u>Põhjendus:</u>** Liiklusohutuse parandamiseks teeb Transpordiamet järjepidevat tööd riigiteede liiklusohtlike lõikude ja ristmike väljaselgitamiseks ning nende ümberehitamiseks. Liiklusohtlike kohtade ümberehitamiseks ette nähtud vahendite kasutamise eesmärgiks on muuta riigimaanteede taristut nii, et liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatute koguarv väheneks kõige enam. Liiklusohtlikud kohad selgitatakse ühe osana välja ka riskianalüüsi alusel, kus arvestatakse mitmete erinevate liiklusohutust mõjutavate teguritega ning tuvastatakse tõenäosusliku arvutuse alusel kõige suurema vigastatuga liiklusõnnetuse toimumise riskiga kohad. Sealjuures analüüsi ning projektlahenduse väljatöötamise puhul ei ole määravaks mitte ainult toimunud liiklusõnnetused, vaid ka võimalikud ära hoitavad ehk n.ö potentsiaalselt toimuda võivad õnnetused. Riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga tee on üleeuroopalise teedevõrgu üldvõrgu maantee ning Eesti teedevõrgus põhimaantee, mis on ette nähtud ühendama pealinna teiste suurte linnadega, neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega. Põhimaanteedel on eesmärgiks sujuv ja kiire läbiv liiklus. Kohalik liiklus peab võimalusel toimuma madalamate liiklussagedustega kõrvalmaanteede ning kohalike teede ja tänavate kaudu. Iga samatasandiline ristumiskoht loob täiendavaid konfliktipunkte

		Rõhutame siinkohal ka seda, et ristmikku ei ole kantud liiklusohtlike kohtade nimekirja ning ristmiku ei ole varasematel aastatel liiklusohtlikuks objektiks tunnistatud. Lisaks juhime tähelepanu asjaolule, et Transpordiameti enda avaldatud põhimõtete kohaselt hinnatakse liiklusohtlikke kohti riskianalüüside, prognoositavate liiklusõnnetuste arvu ning liiklusohtlike kohtade pingeridade alusel. Meile teadaolevalt ei ole kõnealust ristmikku kantud liiklusohtlike kohtade nimekirja ega ole seda varasematel aastatel sellisena käsitletud. Samuti nähtub Eesti Liikluskindlustuse Fondi avalikult kättesaadavatest andmetest, et ristmikul on küll aastate jooksul toimunud üksikuid liiklusõnnetusi, kuid tegemist ei ole piirkonna kontekstis erandliku õnnetuskoormusega asukohaga. Sarnaseid ning kohati suurema õnnetuste arvuga ristmikke esineb piirkonnas mitmeid. Seetõttu jääb arusaamatuks, milliste konkreetsete riskianalüüside, uuringute või võrdlevate hinnangute alusel on jõutud järeldusele, et just selle ristmiku täielik sulgemine on vajalik ja proportsionaalne meede. Ebaselgeks jääb ka see, millistel alustel eelistatakse liiklusohutuse kaalumisel ühte ristmiku haru teisele. Kavandatav lahendus säilitab ühenduse Kruusisoo tee kaudu, kuid likvideerib Kruusa tänava ühenduse. Menetlusmaterjalidest ei nähtu analüüsi, mis põhjendaks sellise valiku tegemist ega selgitaks, miks ei ole võimalik säilitada olemasolevat ühendust liiklusohutust parandavate meetmete rakendamise kõrval. Kõnealust ühendust kasutavad igapäevaselt ka piirkonnas tegutseva tankla kliendid. Tanklat kasutavad nii siseriiklikku kui ka rahvusvahelist kaubavedu teostavad raskeveokid ning oluline osa nimetatud liiklusest jõuab tanklasse just Kruusa tänava ühenduse kaudu. Kavandatav ristmiku sulgemine mõjutab otseselt tankla ligipääsetavust ning võib kaasa tuua olulise klientide arvu vähenemise. Raskeveokite liiklus ei kao ristmiku sulgemisega kuhugi, vaid suunatakse ümber läbi Kõrveküla asula siseste teede. Need teed läbivad piirkondi, mille ääres paiknevad laste mängu- ja puhkealad, palliplatsid, jalakäijate liikumisteed ning muud avalikus kasutuses olevad alad. Seetõttu tekib põhjendatud küsimus, kas ühe liiklusohutusprobleemi lahendamise käigus ei looda uusi liiklusohte asula sees. Käesoleval ajal puudub igasugune analüüs, mis hindaks raskeveokite liikluse suurenemise mõju Kõrveküla keskuses ning selle mõju jalakäijate, jalgratturite ja laste ohutusele. Me ei vaidle vastu liiklusohutuse parandamise eesmärgile. Küll aga leiame, et ristmiku sulgemine ei ole ainus võimalik lahendus ning enne sellise otsuse tegemist tuleb põhjalikult hinnata alternatiivseid meetmeid. Liiklusohutust on võimalik parandada ka muude lahendustega, sealhulgas ristmiku ümberkujundamise, kanaliseerimise, vasakpöörderadade rajamise, kiiruspiirangu muutmise, nähtavuse parandamise või muude liikluskorralduslike meetmete abil. Menetlusmaterjalidest ei nähtu, et selliseid alternatiive oleks sisuliselt hinnatud või omavahel võrreldud. Palume Transpordiametil koostada ja edastada meile tutvumiseks kõik uuringud, analüüsid, liiklusloendused, liiklusohutuse hinnangud, õnnetusstatistika, riskianalüüsid ning muud dokumendid, millele tuginedes on jõutud järeldusele, et Kruusa tänava ristmiku likvideerimine on vajalik ja põhjendatud lahendus. Samuti palume edastada kõik materjalid, mille alusel on hinnatud kavandatava lahenduse mõju piirkonna liikluskorraldusele, ettevõtlusele ja kohalikele elanikele. Palume pärast kõigi asjakohaste dokumentide väljastamist võimaldada meile täiendava seisukoha esitamiseks vähemalt 14 kalendripäeva alates dokumentide kättesaamisest. Juhul kui projekteerimistingimused kinnitatakse ilma eelpool nimetatud uuringute, mõjuanalüüside ja alternatiivsete lahenduste sisulise kaalumiseta, jätame endale õiguse kasutada kõiki seadusest tulenevaid õiguskaitsevahendeid, sealhulgas vaidlustada vastavad haldusaktid ning pöörduda oma õiguste kaitseks kohtusse.	riigiteel liiklejatega, mistõttu on liiklusohutuse parandamiseks vajalik vähendada põhimaanteedel samatasandiliste ristumiskohtade arvu. Neljaharuline ristmik on kõige riskiohtlikum ristmiku tüüp. Riskioht õnnetuse tekkeks seisneb eelkõige antud ristmiku tüübi konfliktpunktide rohkuses (võimaldab palju erinevaid pöördeid), võimaluses kõrvalharudelt ristmikust peatumata üle sõita ja ohus erinevateks sõidukite külgkokkupõrgeteks sh väga raskete tagajärgedega õnnetusteks. Ristumiskohti riigiteedel likvideeritakse üle Eesti järk-järgult, kusjuures esmalt tegeletakse suurema liiklussagedusega ja ohtlikumate teelõikudega võttes muuhulgas arvesse, et ohutule liikluskeskkonnale vastavad alternatiivsed juurdepääsuteed oleks olemas. Ka Tartu valla üldplaneeringu 2035+ punkti 6.10.1.7. kohaselt on valda läbivatest riigiteedest suurima liiklussagedusega põhimaantee nr 3 Jõhvi–Tartu–Valga, mille funktsiooniks on läbiva liikluse ja kiire regioonide vahelise ühenduse tagamine. Lisaks on üldplaneeringu punktis 6.10.1.7 liikluskorralduse põhimõtetes välja toodud, et põhi- ja tugimaanteedel tuleb vältida kohaliku liikluse segunemist pikamaaliiklusega (transiitliiklusega). Liiklusohutuse kaalutlusel on lubatud olemasolevaid mahasõite põhimaanteele sulgeda, tingimusel et rajatakse uued koguja- ja/või juurdepääsuteed ning juurdepääs kinnistutele tagatakse koostöös Transpordiametiga. Kruusa tänava ristmiku sulgemisel säilivad juurdepääsud põhimaanteele olemasolevate riigitee 3 km 125,077 asuva Pärna tänava ja km 126,532 asuva riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee (Vasula tee) ristmike kaudu. Seega ühendus aleviku keskusega ei kao vaid liigub teistele ristmikele. Vastupidiselt arvamuses toodule on liikluse ümber suunamine madalama kiiruse ja väiksema liiklussagedusega kõrvalmaanteele ja kohalikule teele kooskõlas üldise teedevõrgu hierarhia põhimõttega, kus nimetatud teed on ette nähtud kohaliku liikluse korraldamiseks. Transpordiamet nõustub, et riigitee ristmiku projekti koostamisel tuleb koostöös Tartu Vallavalitsusega analüüsida Pärna tänava ja riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee seisukorda ja vajadusel kavandada meetmeid lisanduva liikluse vastuvõtmiseks ja/või ohutuse tagamiseks. 2024. aastal teostatud liiklusuuringu alusel kasutas Kruusa tn ristmikku päeva kõige suurema sagedusega tipptunnil (hommikusel tipptunnil) kõikideks erinevateks manöövriteks kokku alla 50 sõiduki, mistõttu ei ole alles jäävatele olemasolevatele ristmikele lisanduv liiklus märkimisväärne.

			Transpordiamet on lisaks ristmiku sulgemisele kaalunud ka muid liiklusohutusmeetmete rakendamise ja ristmiku ümberehitamise lahendusi, kuid nende maksumused on oluliselt suuremad ning toovad kaasa ka vajaduse täiendavalt maad omandada. Lisaks ei vähenda need konfliktipunktide arvu või ei paranda liikluse sujuvust põhimaanteel. Põhimaantee funktsioon on regioonide ja linnade vahelise liikluse kiire ja ohutu ühenduse tagamine. Seega projekteerimistingimuste alusel kavandatav lahendus parandab liiklusohutust enim ning on majanduslikult märkimisväärselt soodsam. Kruusa tänava ristmiku sulgemisel on juurdepääsud Kõrveküla alevikku tagatud nii valgustatud ja kanaliseeritud riigiteede 3 ja 22210 ristmiku kui Pärna tänava ristmiku kaudu. Eeltoodust tulenevalt ei muudeta projekteerimistingimuste eelnõus kirjeldatud põhimõttelist ristmiku lahendust. Projekteerimistingimuste alusel kavandatava lahenduse peamine eesmärk on tagada riigiteel liiklejate ohutus, mis on kaalukas avalik huvi. Maaomanikud peavad arvestama, et elukeskkond ja liikluskorraldus nende ümber võivad ajas muutuda. Maaomanikud ei saa eeldada, et ümbritsev keskkond ja infrastruktuur kunagi ajas ei muutu, säilib alati olemasoleval kujul või muutub alati just meelepärase liikluslahenduse realiseerimise näol. Parema ohutuse tagamiseks riigiteedel võivad liikluslahenduse muudatused tuua paratamatult kaasa ka olukordi, kus kellegi huvidest lähtuvalt võib muudatus olla negatiivne või mitte meelepärane. Kuid see ei saa kaaluda üle avalikku huvi ohutumale riigitee lahendusele. Transpordiamet peab võimalikuks kavandada tanklale viitavate liiklusmärkide paigaldamise avatuks jäävate ristmike piirkonda, mis teavitaksid liiklejaid tankla olemasolust ning suunaksid selle juurdepääsuks kasutama teisi ristmikke. Liiklusohutuse parandamise vajadust ei hinnata üksnes liiklusohtlike kohtade nimekirja ega toimunud õnnetuste arvu alusel – arvesse võetakse ka ristmiku tüübist tulenevat potentsiaalset riski. Kruusa tänava ristmikul on liiklusõnnetusi registreeritud regulaarselt, keskmiselt üks juhtum aastas. Kuigi seni on tegemist olnud varalise kahjuga õnnetustega, näitab õnnetuste püsiv esinemine, et ristmikul on korduv riskiallikas. Arvestades põhimaantee nr 3 liiklussagedust ja -kiirust, võib iga järgnev õnnetus lõppeda raskemate tagajärgedega, mistõttu on konfliktipunkti kõrvaldamine põhjendatud ennetava meetmena. Kruusa tänava ristmiku avatuks jätmisel ületaks Tila küla elanik riigiteed 3 risti suunas, mis on kõige ohtlikum manööver. Pärast Kruusa tänava ühenduse sulgemist jääb Kuusisoo tee ristmik

			kolmeharuliseks, mis välistab üle põhimaantee otsesuunas liikumise. Kuusisoo teele kavandatav vasakpöörderada ja ristmik valgustatakse ning seeläbi paraneb ohutus. **<u>Otsus:</u>** 1. Projekteerimistingimusi mitte muuta, näha ette Kruusa tänava ühenduse sulgemine. 2. Riigitee ristmiku projekti koostamisel tuleb koostöös Tartu Vallavalitsusega analüüsida Pärna tänava ja riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee seisukorda, kiirusrežiimi ja liiklust rahustavate meetmete vajadust. Vajadusel projekteerida kiirusrežiimi muutmine, meetmed lisanduva liikluse vastuvõtmiseks ja/või ohutuse tagamiseks (nt künnised). 3. Näha ette Kõrveküla alevikus asuvale tanklale viitavate liiklusmärkide paigaldamine avatuks jäävate ristmike piirkonda.
11	Kõrveküla elanik A.K.	Tutvusime Transpordiameti 18.05.2026 kirjaga nr 8-1/26-055/8621-1 ning esitame kohalike elanike ja Kõrveküla aleviku perena oma arvamuse projekteerimistingimuste eelnõu kohta, millega kavandatakse sulgeda Kruusa tänava ühendus riigiteega nr 3. Oleme kavandatava lahenduse suhtes selgelt vastu, kuna see halvendab piirkonna liiklusohutust, igapäevast elukorraldust ja kohalike elanike liikumisvõimalusi. 1. Liiklusohutust ei ole hinnatud terviklikult Ristmiku sulgemine suunab liikluskoormuse Kõrveküla keskusesse, kus liiguvad igapäevaselt lapsed, jalakäijad ja jalgratturid. See suurendab ohtu just neile liiklejatele, kelle kaitsmine peaks olema prioriteet. 2. Tegelik riskikoht on Kuusisoo teelt väljasõit , mitte Kruusa tänav Kohaliku kogemuse põhjal: • enamik liiklusest tuleb Kuusisoo teelt, • varasemad õnnetused on toimunud enamasti seal, probleemiks on ettesõidud ja nähtavus. Kruusa tänava sulgemine ei vähenda tegelikku ohtu ega lahenda probleemi juurpõhjust. 3. Kuusisoo tööstusala planeerimatu kasv on loonud lisakoormuse Tööstuspargi laienemine toimus ilma vajalike liikluslahendusteta. Nüüd püütakse selle tagajärgi lahendada kohalike elanike ühenduste arvelt, mis ei ole proportsionaalne ega õiglane. 4. Sulgemine sunnib Tila elanikke tegema kaks ohtlikku vasakpööret Kruusa tänava sulgemisel peab Tila elanik Kõrveküla liikudes: • sõitma põhimaanteele vasakpöördega, • tagasiteel tegema vasakpöörde Vasula teelt. Mõlemad manöövrid on oluliselt ohtlikumad kui praegune lahendus.	**<u>Põhjendus:</u>** Liiklusohutuse parandamiseks teeb Transpordiamet järjepidevat tööd riigiteede liiklusohtlike lõikude ja ristmike väljaselgitamiseks ning nende ümberehitamiseks. Liiklusohtlike kohtade ümberehitamiseks ette nähtud vahendite kasutamise eesmärgiks on muuta riigimaanteede taristut nii, et liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatute koguarv väheneks kõige enam. Liiklusohtlikud kohad selgitatakse ühe osana välja ka riskianalüüsi alusel, kus arvestatakse mitmete erinevate liiklusohutust mõjutavate teguritega ning tuvastatakse tõenäosusliku arvutuse alusel kõige suurema vigastatuga liiklusõnnetuse toimumise riskiga kohad. Sealjuures analüüsi ning projektlahenduse väljatöötamise puhul ei ole määravaks mitte ainult toimunud liiklusõnnetused, vaid ka võimalikud ära hoitavad ehk n.ö potentsiaalselt toimuda võivad õnnetused. Riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga tee on üleeuroopalise teedevõrgu üldvõrgu maantee ning Eesti teedevõrgus põhimaantee, mis on ette nähtud ühendama pealinna teiste suurte linnadega, neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega. Põhimaanteedel on eesmärgiks sujuv ja kiire läbiv liiklus. Kohalik liiklus peab võimalusel toimuma madalamate liiklussagedustega kõrvalmaanteede ning kohalike teede ja tänavate kaudu. Iga samatasandiline ristumiskoht loob täiendavaid konfliktipunkte riigiteel liiklejatega, mistõttu on liiklusohutuse parandamiseks vajalik vähendada põhimaanteedel samatasandiliste ristumiskohtade arvu. Neljaharuline ristmik on kõige riskiohtlikum ristmiku tüüp. Riskioht õnnetuse tekkeks seisneb eelkõige antud ristmiku tüübi konfliktpunktide rohkuses (võimaldab palju erinevaid pöördeid), võimaluses kõrvalharudelt ristmikust peatumata üle sõita ja ohus erinevateks sõidukite külgkokkupõrgeteks sh väga raskete tagajärgedega õnnetusteks. Ristumiskohti riigiteedel likvideeritakse üle Eesti järk-järgult,

		5. Jalgratturite ohutus halveneb Praegu pääseb Kõrveküla kaudu ohutult kergliiklusteele. Põhimaanteel puudub jalgrattatee ning suured kiirused tekitavad ohtlikke õhuvoolusid. Sulgemine tõstab jalgratturite riskitaset ja vähendab ohutuid liikumisvõimalusi. 6. Ristmikul on tegelikult väga hea nähtavus Oht tuleneb liikluskultuurist (kiirustamine, närvilisus), mitte ristmiku geomeetriast. Tee sulgemine ei paranda liikluskäitumist ega vähenda kiirustamist. 7. Kruusa tänav on oluline piirkondlik ühendustee Kruusa tänav: • hajutab liikluskoormust, • tagab otseühenduse Tila küla ja Kõrveküla keskuse vahel, □ vähendab sõltuvust üksikutest ühendusteedest. Ühenduse kaotamine halvendab piirkonna liikuvust ja suurendab ummikuid. 8. Sulgemine halvendab oluliselt kohalike elanike igapäevaelu Meie pere kasutab Kruusa tänava ühendust mitmeid kordi päevas: • laste kooli viimiseks • jalgrattaga Kõrvekülast Kuusisoo teele tööle sõitmiseks • kohalike teenuste kasutamiseks, • autode tankimiseks, Sulgemine pikendab kõiki sõite, suurendab kütusekulu ja halvendab teenuste kättesaadavust. 9. Kohalik tankla on kogukonna oluline teenuspunkt Tankla on: • kohalike elanike kohtumispaik, • oluline teenuspunkt, • tööstuspargi töötajate igapäevane peatuskoht. Ligipääsu halvenemine mõjutab negatiivselt nii ettevõtlust kui kogukonda. 10. Olemas on vähem piiravad ja tõhusamad alternatiivid Ohutuse parandamiseks saab rakendada: • aeglustus- ja kiirendusrajad, • kiirusepiirangud, • valgustuse ja märgistuse parandamise, • kanaliseeritud ristmiku lahendus. Need meetmed parandavad ohutust ilma ühendust likvideerimata.	kusjuures esmalt tegeletakse suurema liiklussagedusega ja ohtlikumate teelõikudega võttes muuhulgas arvesse, et ohutule liikluskeskkonnale vastavad alternatiivsed juurdepääsuteed oleks olemas. Ka Tartu valla üldplaneeringu 2035+ punkti 6.10.1.7. kohaselt on valda läbivatest riigiteedest suurima liiklussagedusega põhimaantee nr 3 Jõhvi–Tartu–Valga, mille funktsiooniks on läbiva liikluse ja kiire regioonide vahelise ühenduse tagamine. Lisaks on üldplaneeringu punktis 6.10.1.7 liikluskorralduse põhimõtetes välja toodud, et põhi- ja tugimaanteedel tuleb vältida kohaliku liikluse segunemist pikamaaliiklusega (transiitliiklusega). Liiklusohutuse kaalutlusel on lubatud olemasolevaid mahasõite põhimaanteele sulgeda, tingimusel et rajatakse uued koguja- ja/või juurdepääsuteed ning juurdepääs kinnistutele tagatakse koostöös Transpordiametiga. Kruusa tänava ristmiku sulgemisel säilivad juurdepääsud põhimaanteele olemasolevate riigitee 3 km 125,077 asuva Pärna tänava ja km 126,532 asuva riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee (Vasula tee) ristmike kaudu. Seega ühendus aleviku keskusega ei kao vaid liigub teistele ristmikele. Vastupidiselt arvamuses toodule on liikluse ümber suunamine madalama kiiruse ja väiksema liiklussagedusega kõrvalmaanteele ja kohalikule teele kooskõlas üldise teedevõrgu hierarhia põhimõttega, kus nimetatud teed on ette nähtud kohaliku liikluse korraldamiseks. Transpordiamet nõustub, et riigitee ristmiku projekti koostamisel tuleb koostöös Tartu Vallavalitsusega analüüsida Pärna tänava ja riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee seisukorda ja vajadusel kavandada meetmeid lisanduva liikluse vastuvõtmiseks ja/või ohutuse tagamiseks. 2024. aastal teostatud liiklusuuringu alusel kasutas Kruusa tn ristmikku päeva kõige suurema sagedusega tipptunnil (hommikusel tipptunnil) kõikideks erinevateks manöövriteks kokku alla 50 sõiduki, mistõttu ei ole alles jäävatele olemasolevatele ristmikele lisanduv liiklus märkimisväärne. Transpordiamet on lisaks ristmiku sulgemisele kaalunud ka muid liiklusohutusmeetmete rakendamise ja ristmiku ümberehitamise lahendusi, kuid nende maksumused on oluliselt suuremad ning toovad kaasa ka vajaduse täiendavalt maad omandada. Lisaks ei vähenda need konfliktipunktide arvu või ei paranda liikluse sujuvust põhimaanteel. Põhimaantee funktsioon on regioonide ja linnade vahelise liikluse kiire ja ohutu ühenduse tagamine. Seega projekteerimistingimuste alusel kavandatav lahendus parandab

		Kokkuvõte Kruusa tänava ühenduse sulgemine: • ei lahenda tegelikku ohutusprobleemi, • halvendab liiklusohutust Kõrveküla keskuses, • suurendab Tila elanike riskitaset, • halvendab jalgratturite ohutust, • kahjustab igapäevast elukorraldust, • mõjutab negatiivselt ettevõtlust ja kogukonda. Leiame, et tegemist ei ole proportsionaalse ega põhjendatud meetmega. Taotlus Taotleme: 1. Kruusa tänava ühenduse säilitamist riigiteega nr 3. 2. Projekti ümbervaatamist ja vähem piiravate alternatiivide kaalumist. 3. Täiendava liiklusohutuse analüüsi koostamist kogu piirkonna ulatuses.	liiklusohutust enim ning on majanduslikult märkimisväärselt soodsam. Kruusa tänava ristmiku sulgemisel on juurdepääsud Kõrveküla alevikku tagatud nii valgustatud ja kanaliseeritud riigiteede 3 ja 22210 ristmiku kui Pärna tänava ristmiku kaudu. Eeltoodust tulenevalt ei muudeta projekteerimistingimuste eelnõus kirjeldatud põhimõttelist ristmiku lahendust. Lähtudes asjaolust, et Kuusisoo teel on suur raskeliikluse osakaal (ca 34% ööpäevasest liiklusest), mis vajab pöörete sooritamiseks rohkem aega, peab Transpordiamet põhjendatuks kavandada ristmikule valgustus. Valgustatud ristmik võimaldab riigiteel liiklejatel olukorda paremini hinnata ning suurendab seeläbi ohutust. Lisaks paraneb ohutus ka jalakäijate jaoks, kes antud ristmikku teeületuseks kasutavad. Projekteerimistingimustes korrigeeritakse punkti 5.5.1 ning määratakse ülesandeks kavandada ristmikule valgustus. Projekteerimistingimuste alusel kavandatava lahenduse peamine eesmärk on tagada riigiteel liiklejate ohutus, mis on kaalukas avalik huvi. Maaomanikud peavad arvestama, et elukeskkond ja liikluskorraldus nende ümber võivad ajas muutuda. Maaomanikud ei saa eeldada, et ümbritsev keskkond ja infrastruktuur kunagi ajas ei muutu, säilib alati olemasoleval kujul või muutub alati just meelepärase liikluslahenduse realiseerimise näol. Parema ohutuse tagamiseks riigiteedel võivad liikluslahenduse muudatused tuua paratamatult kaasa ka olukordi, kus kellegi huvidest lähtuvalt võib muudatus olla negatiivne või mitte meelepärane. Kuid see ei saa kaaluda üle avalikku huvi ohutumale riigitee lahendusele. Transpordiamet peab võimalikuks kavandada tanklale viitavate liiklusmärkide paigaldamise avatuks jäävate ristmike piirkonda, mis teavitaksid liiklejaid tankla olemasolust ning suunaksid selle juurdepääsuks kasutama teisi ristmikke. Projekteerimisel tuleb välja selgitada Kuusisoo tee ristmiku nähtavuse tingimused (liiklusmärkide asukoht ja paigutus raskeliikluse vaatest) ning vajadusel kavandada liiklusmärkide ümber paigutamine nähtavuse parandamiseks. Kruusa tänava ristmiku avatuks jätmisel ületaks Tila küla elanik riigiteed 3 risti suunas, mis on kõige ohtlikum manööver. Pärast Kruusa tänava ühenduse sulgemist jääb Kuusisoo tee ristmik kolmeharuliseks, mis välistab üle põhimaantee otsesuunas liikumise. Kuusisoo teele kavandatav vasakpöörderada ja ristmik valgustatakse ning seeläbi paraneb ohutus.

			Jalgratturite ja jalakäijate ohutuse tagamiseks projekteeritakse riigiteele 3 ohutussaarega teeületuskoht, mis võimaldab teed ületada ühe sõiduraja kaupa. Lisaks on kavas rajada riigitee 3 äärde Aovere–Kõrveküla lõigule kergliiklustee koostöös Tartu Vallavalitsusega. Kruusa tänava ühenduse sulgemine ei ole seotud tööstusala liikluse suurenemisega, vaid on vajalik neljaharulise ristmiku otsesuunas ületamise ohu kõrvaldamiseks. Pärast Kruusa tänava ühenduse sulgemist jääb Kuusisoo tee ristmik kolmeharuliseks, mis parandab muuhulgas ka tööstusala liikluse ohutust. **<u>Otsus:</u>** 1. Projekteerimistingimusi mitte muuta, näha ette Kruusa tänava ühenduse sulgemine. 2. Riigitee ristmiku projekti koostamisel tuleb koostöös Tartu Vallavalitsusega analüüsida Pärna tänava ja riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee seisukorda, kiirusrežiimi ja liiklust rahustavate meetmete vajadust. Vajadusel projekteerida kiirusrežiimi muutmine, meetmed lisanduva liikluse vastuvõtmiseks ja/või ohutuse tagamiseks (nt künnised). 3. Korrigeerida projekteerimistingimuste punkt 5.5.1 järgnevalt: „5.5.1. Projekteerida ristmiku valgustamine. Valgustus projekteerida vastavalt Transpordiameti juhendile „Riigiteede valgustuse kavandamine“.“ 4. Näha ette Kõrveküla alevikus asuvale tanklale viitavate liiklusmärkide paigaldamine avatuks jäävate ristmike piirkonda. 5. Projekteerimisel tuleb välja selgitada Kuusisoo tee ristmiku nähtavuse tingimused (liiklusmärkide asukoht ja paigutus raskeliikluse vaatest) ning vajadusel kavandada liiklusmärkide ümber paigutamine nähtavuse parandamiseks.
12	T.L. Rending OÜ	Transpordiamet on kaasanud piirneva kinnisasja omaniku Rending OÜ projekteerimistingimuste väljastamise menetlusse Riigitee 3 Jõhvi-Tartu-Valga tee km 125,8 asuva ristmiku ehitusprojekti koostamiseks. Meie seisukoht on järgmine: Rending OÜ ei võta endale tulevikus teemürast tekkivate häiringute vähendamisel rahalisi kohustusi.	**Otsus:** Projekteerimistingimustega ei panda Rending OÜ-le kohustusi liiklusmüra leevendusmeetmete rahastamiseks.
13	Kõrveküla elanik R.A.	Tutvusin Transpordiameti 18.05.2026 kirjaga nr 8-1/26-055/8621-1 ning esitan käesolevaga oma arvamuse riigitee nr 3 Jõhvi–Tartu–Valga tee km 125,8 ristmiku ehitusprojekti projekteerimistingimuste eelnõu kohta. Olen vastu kavandatavale lahendusele, mille kohaselt suletakse Kõrveküla alevikus Kruusa tänava ühendus riigiteega nr 3. Mõistan Transpordiameti eesmärki parandada liiklusohutust riigiteel, kuid leian, et ristmiku täieliku sulgemise mõju ei ole hinnatud piisavalt laias piirkondlikus vaates. Minu hinnangul ei pruugi kavandatav lahendus olla eesmärgi saavutamiseks kõige tasakaalustatum ega proportsionaalsem meede. **Liiklusohutust tuleb hinnata kogu liiklussüsteemi vaates**	**<u>Põhjendus:</u>** Liiklusohutuse parandamiseks teeb Transpordiamet järjepidevat tööd riigiteede liiklusohtlike lõikude ja ristmike väljaselgitamiseks ning nende ümberehitamiseks. Liiklusohtlike kohtade ümberehitamiseks ette nähtud vahendite kasutamise eesmärgiks on muuta riigimaanteede taristut nii, et liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatute koguarv väheneks kõige enam. Liiklusohtlikud kohad selgitatakse ühe osana välja ka riskianalüüsi alusel, kus arvestatakse mitmete erinevate liiklusohutust mõjutavate teguritega ning tuvastatakse tõenäosusliku arvutuse alusel kõige suurema vigastatuga

		Projekteerimistingimuste menetluse eesmärk on liiklusohutuse parandamine. Samas ei saa liiklusohutust hinnata üksnes ühe ristmiku toimimise põhjal, vaid arvestada tuleb kogu piirkonna liiklussüsteemi toimimist. Kasutan kõnealust ristmikku igapäevaselt tööle sõitmiseks Tila küla tööstuspiirkonda. Ristmiku sulgemise korral peaksin kasutama Vasula tee ja Jõhvi maantee ristmikku, kus vasakpöörde sooritamine on juba praegu hommikustel tipptundidel keeruline. Linnast suunaga Kõrveküla poole liigub sel ajal väga tihe liiklus, sealhulgas lapsevanemad, kes viivad lapsi kooli ja lasteaeda. Seetõttu võivad ooteajad ristmikul märkimisväärselt pikeneda ning liikluskoormus suureneda. Minu hinnangul on Vasula tee ristmikul vasakpöörde sooritamine liiklusohutuse seisukohalt keerulisem kui olemasoleval Kruusa tänava ristmikul otseülesõidu tegemine. Leian, et enne ristmiku sulgemist tuleks kaaluda alternatiivseid meetmeid, näiteks piirkiiruse alandamist ristmiku piirkonnas 70 km/h-ni, STOP-märgi paigaldamist ning olemasoleva metallpiirde asendamist trosspiirdega. Sellised meetmed võimaldaksid suurendada liiklusohutust ilma ühendust täielikult sulgemata. Kruusa tänava ristmiku sulgemise tulemusena suunatakse märkimisväärne osa liiklusest ümber Vasula tee kaudu Kõrveküla keskusesse. See tähendab liikluskoormuse suurenemist piirkonnas, kus liiguvad igapäevaselt kooliõpilased, lasteaialapsed koos saatjatega, jalgratturid ning jalgsi liikuvad elanikud. Seetõttu võib liiklusohutuse paranemine ühes punktis kaasa tuua liiklusohutuse halvenemise teistes kohtades. Liiklusohutuse hindamisel tuleb arvestada kogu liiklusvõrgu toimimist ning kõikide liiklejate ohutust. **Liikluskoormus suunatakse asula sisestele teedele** Kruusa tänava ristmik täidab olulist ühendusfunktsiooni Tila küla, Kruusisoo piirkonna ja Kõrveküla keskuse vahel. Praegu hajutab see ühendus liiklust mitme marsruudi vahel. Ristmiku sulgemisel koondub liiklus peamiselt Vasula tee suunale ning suureneb koormus Vasula tee ja Pärna tee ristmikul. Eriti tuntav on mõju hommikustel tipptundidel, mil piirkonnas toimub intensiivne kooli- ja lasteaialiiklus. **Ristmiku sulgemine ei pruugi olla proportsionaalne meede** Ristmiku täielik sulgemine on kõige ulatuslikum võimalik piirang, kuna sellega likvideeritakse olemasolev ühendus täielikult. Avalikkusele ei ole seni piisavalt selgitatud, miks ei ole liiklusohutuse parandamiseks kaalutud või eelistatud järgmisi alternatiivseid lahendusi: • piirkiiruse alandamine ristmiku piirkonnas; • vasakpöörderadade rajamine; • ohutussaarte ehitamine; • täiendava valgustuse rajamine; • STOP-märgi paigaldamine; • nähtavuse parandamine; • muud liiklusrahustavad meetmed. **Kruusa tänav on oluline piirkondlik ühendustee**	liiklusõnnetuse toimumise riskiga kohad. Sealjuures analüüsi ning projektlahenduse väljatöötamise puhul ei ole määravaks mitte ainult toimunud liiklusõnnetused, vaid ka võimalikud ära hoitavad ehk n.ö potentsiaalselt toimuda võivad õnnetused. Riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga tee on üleeuroopalise teedevõrgu üldvõrgu maantee ning Eesti teedevõrgus põhimaantee, mis on ette nähtud ühendama pealinna teiste suurte linnadega, neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega. Põhimaanteedel on eesmärgiks sujuv ja kiire läbiv liiklus. Kohalik liiklus peab võimalusel toimuma madalamate liiklussagedustega kõrvalmaanteede ning kohalike teede ja tänavate kaudu. Iga samatasandiline ristumiskoht loob täiendavaid konfliktipunkte riigiteel liiklejatega, mistõttu on liiklusohutuse parandamiseks vajalik vähendada põhimaanteedel samatasandiliste ristumiskohtade arvu. Neljaharuline ristmik on kõige riskiohtlikum ristmiku tüüp. Riskioht õnnetuse tekkeks seisneb eelkõige antud ristmiku tüübi konfliktpunktide rohkuses (võimaldab palju erinevaid pöördeid), võimaluses kõrvalharudelt ristmikust peatumata üle sõita ja ohus erinevateks sõidukite külgkokkupõrgeteks sh väga raskete tagajärgedega õnnetusteks. Ristumiskohti riigiteedel likvideeritakse üle Eesti järk-järgult, kusjuures esmalt tegeletakse suurema liiklussagedusega ja ohtlikumate teelõikudega võttes muuhulgas arvesse, et ohutule liikluskeskkonnale vastavad alternatiivsed juurdepääsuteed oleks olemas. Ka Tartu valla üldplaneeringu 2035+ punkti 6.10.1.7. kohaselt on valda läbivatest riigiteedest suurima liiklussagedusega põhimaantee nr 3 Jõhvi–Tartu–Valga, mille funktsiooniks on läbiva liikluse ja kiire regioonide vahelise ühenduse tagamine. Lisaks on üldplaneeringu punktis 6.10.1.7 liikluskorralduse põhimõtetes välja toodud, et põhi- ja tugimaanteedel tuleb vältida kohaliku liikluse segunemist pikamaaliiklusega (transiitliiklusega). Liiklusohutuse kaalutlusel on lubatud olemasolevaid mahasõite põhimaanteele sulgeda, tingimusel et rajatakse uued koguja- ja/või juurdepääsuteed ning juurdepääs kinnistutele tagatakse koostöös Transpordiametiga. Kruusa tänava ristmiku sulgemisel säilivad juurdepääsud põhimaanteele olemasolevate riigitee 3 km 125,077 asuva Pärna tänava ja km 126,532 asuva riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee (Vasula tee) ristmike kaudu. Seega ühendus aleviku keskusega ei kao vaid liigub teistele ristmikele. Vastupidiselt arvamuses toodule on liikluse ümber suunamine madalama kiiruse ja väiksema liiklussagedusega kõrvalmaanteele ja kohalikule teele kooskõlas üldise teedevõrgu hierarhia

		Kruusa tänava näol ei ole tegemist üksnes kohaliku kõrvalteega, vaid olulise piirkondliku ühendusega, mis tagab otseühenduse Tila küla, Kruusisoo piirkonna ja Kõrveküla keskuse vahel. Ühenduse säilitamine aitab hajutada liikluskoormust, parandab liiklusvõrgu töökindlust, vähendab sõltuvust üksikutest ühendusteedest ning toetab piirkonna loogilist liikluskorraldust. **Negatiivne mõju kohalikule ettevõtlusele** Kavandatav lahendus mõjutab otseselt ka piirkonnas tegutsevaid ettevõtteid. Eelkõige puudutab see riigitee ääres asuvat tanklat, mille nähtavus ja ligipääsetavus võivad ristmiku sulgemise tulemusena oluliselt halveneda. Seetõttu tuleks projekteerimistingimuste menetluses hinnata ka kavandatava lahenduse majanduslikku mõju piirkonna ettevõtluskeskkonnale. **Kokkuvõte** Leian, et Kruusa tänava ristmiku sulgemisega kaasnevad olulised negatiivsed mõjud, sealhulgas liikluskoormuse suurenemine Kõrveküla keskuses, ummikute süvenemine tipptundidel, liiklusohutuse võimalik halvenemine kohalikel tänavatel, piirkonna ühendatuse vähenemine, negatiivne mõju kohalikule ettevõtlusele ning vastuolu piirkonna kasvust tulenevate arenguvajadustega. Palun hinnata ristmiku sulgemise mõjusid kogu Kõrveküla liiklussüsteemi ulatuses ning kaaluda enne olemasoleva ühenduse likvideerimist vähem piiravaid alternatiivseid lahendusi, mis võimaldaksid parandada liiklusohutust ja samal ajal säilitada piirkonna toimiva ühendusvõrgu.	põhimõttega, kus nimetatud teed on ette nähtud kohaliku liikluse korraldamiseks. Transpordiamet nõustub, et riigitee ristmiku projekti koostamisel tuleb koostöös Tartu Vallavalitsusega analüüsida Pärna tänava ja riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee seisukorda ja vajadusel kavandada meetmeid lisanduva liikluse vastuvõtmiseks ja/või ohutuse tagamiseks. 2024. aastal teostatud liiklusuuringu alusel kasutas Kruusa tn ristmikku päeva kõige suurema sagedusega tipptunnil (hommikusel tipptunnil) kõikideks erinevateks manöövriteks kokku alla 50 sõiduki, mistõttu ei ole alles jäävatele olemasolevatele ristmikele lisanduv liiklus märkimisväärne. Transpordiamet on lisaks ristmiku sulgemisele kaalunud ka muid liiklusohutusmeetmete rakendamise ja ristmiku ümberehitamise lahendusi, kuid nende maksumused on oluliselt suuremad ning toovad kaasa ka vajaduse täiendavalt maad omandada. Lisaks ei vähenda need konfliktipunktide arvu või ei paranda liikluse sujuvust põhimaanteel. Põhimaantee funktsioon on regioonide ja linnade vahelise liikluse kiire ja ohutu ühenduse tagamine. Seega projekteerimistingimuste alusel kavandatav lahendus parandab liiklusohutust enim ning on majanduslikult märkimisväärselt soodsam. Kruusa tänava ristmiku sulgemisel on juurdepääsud Kõrveküla alevikku tagatud nii valgustatud ja kanaliseeritud riigiteede 3 ja 22210 ristmiku kui Pärna tänava ristmiku kaudu. Eeltoodust tulenevalt ei muudeta projekteerimistingimuste eelnõus kirjeldatud põhimõttelist ristmiku lahendust. Lähtudes asjaolust, et Kuusisoo teel on suur raskeliikluse osakaal (ca 34% ööpäevasest liiklusest), mis vajab pöörete sooritamiseks rohkem aega, peab Transpordiamet põhjendatuks kavandada ristmikule valgustus. Valgustatud ristmik võimaldab riigiteel liiklejatel olukorda paremini hinnata ning suurendab seeläbi ohutust. Lisaks paraneb ohutus ka jalakäijate jaoks, kes antud ristmikku teeületuseks kasutavad. Projekteerimistingimustes korrigeeritakse punkti 5.5.1 ning määratakse ülesandeks kavandada ristmikule valgustus. Projekteerimistingimuste alusel kavandatava lahenduse peamine eesmärk on tagada riigiteel liiklejate ohutus, mis on kaalukas avalik huvi. Maaomanikud peavad arvestama, et elukeskkond ja liikluskorraldus nende ümber võivad ajas muutuda. Maaomanikud ei saa eeldada, et ümbritsev keskkond ja infrastruktuur kunagi ajas ei muutu, säilib alati olemasoleval kujul või muutub alati just meelepärase liikluslahenduse

			realiseerimise näol. Parema ohutuse tagamiseks riigiteedel võivad liikluslahenduse muudatused tuua paratamatult kaasa ka olukordi, kus kellegi huvidest lähtuvalt võib muudatus olla negatiivne või mitte meelepärane. Kuid see ei saa kaaluda üle avalikku huvi ohutumale riigitee lahendusele. Transpordiamet peab võimalikuks kavandada tanklale viitavate liiklusmärkide paigaldamise avatuks jäävate ristmike piirkonda, mis teavitaksid liiklejaid tankla olemasolust ning suunaksid selle juurdepääsuks kasutama teisi ristmikke. Kõrvekülast Tila küla tööstuspiirkonda liikudes on võimalik kasutada Vasula tee või Pärna tänava ristmikku ning seejärel Kuusisoo tee ristmikku, mis ehitatakse ümber ning millele kavandatakse vasakpöörderada ja valgustus. STOP-märgi paigaldamine ja muud arvamuses viidatud meetmed ei kõrvalda neljaharulise ristmiku põhiohtu – põhimaantee otsesuunas ületamist ja sellega kaasnevat raskete tagajärgedega külgkokkupõrgete ohtu. Projekteerimistingimuste eelnõu punkti 5.1.3 kohaselt kavandatakse ristmiku piirkonda kiirus 70 km/h. **<u>Otsus:</u>** 1. Projekteerimistingimusi mitte muuta, näha ette Kruusa tänava ühenduse sulgemine. 2. Riigitee ristmiku projekti koostamisel tuleb koostöös Tartu Vallavalitsusega analüüsida Pärna tänava ja riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee seisukorda, kiirusrežiimi ja liiklust rahustavate meetmete vajadust. Vajadusel projekteerida kiirusrežiimi muutmine, meetmed lisanduva liikluse vastuvõtmiseks ja/või ohutuse tagamiseks (nt künnised). 3. Korrigeerida projekteerimistingimuste punkt 5.5.1 järgnevalt: „5.5.1. Projekteerida ristmiku valgustamine. Valgustus projekteerida vastavalt Transpordiameti juhendile „Riigiteede valgustuse kavandamine“.“ 4. Näha ette Kõrveküla alevikus asuvale tanklale viitavate liiklusmärkide paigaldamine avatuks jäävate ristmike piirkonda.
14	79403:002:0434 H.E.	Esitasite mulle kui puudutatud kinnisasja omanikule teadmiseks ja soovi korral arvamuse avaldamiseks 18.05.2026 kirjaga nr 8-1/26-055/8621-1 projekteerimistingimuste eelnõu riigitee 3 Jõhvi – Tartu – Valga tee km 125,8 ristmiku ehitusprojekti projekteerimistingimuste kohta. Seisukohta ootasite hiljemalt 05.05.2026 aadressile maantee@transpordiamet.ee Projekti eesmärk on liiklusohutuse taseme tõstmine ja tehniliselt vajaliku teemaa määramine. Mainitud on, et ristmikul on võimalik üle peatee risti ülesõitmine, sõidurajad on väga laiad ning ristmikul on toimunud mitmed liiklusõnnetused. Projektiga soovitakse alandada lubatud suurimat sõidukiirust kiirusele 70 km/h ning sulgeda Kõrveküla alevikku (Kruusa tänavale) suunduv ristmiku haru, kuna Kõrveküla alevikku on võimalik ligipääs km 125,1 ja 126,5 ristmike kaudu.	**<u>Põhjendus:</u>** Liiklusohutuse parandamiseks teeb Transpordiamet järjepidevat tööd riigiteede liiklusohtlike lõikude ja ristmike väljaselgitamiseks ning nende ümberehitamiseks. Liiklusohtlike kohtade ümberehitamiseks ette nähtud vahendite kasutamise eesmärgiks on muuta riigimaanteede taristut nii, et liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatute koguarv väheneks kõige enam. Liiklusohtlikud kohad selgitatakse ühe osana välja ka riskianalüüsi alusel, kus arvestatakse mitmete erinevate liiklusohutust mõjutavate teguritega ning tuvastatakse tõenäosusliku arvutuse alusel kõige suurema vigastatuga

		Märgin, et minule kui maaomanikule tundub joonisega tutvudes, et minu kinnisasjadest äralõigete tegemine antud projekti teostamiseks vajalik ei ole. Kui tegelik situatsioon on teistsugune, palun parandage. Tartu valla ning Kõrveküla aleviku ruumilist arengut silmas pidades on antud ristmiku ümberehitus probleemne. On mõistetav, et ristmiku liiklusohutust soovitakse suurendada, ent samas tuleb kaaluda ka muid aspekte. Liikluskindlustusfondi andmetel on viimase kahe aasta jooksul antud ristmikul toimunud 2 kokkupõrget ristuval teel liiklejaga, aastal 2023 oli kolm sellist liiklusõnnetust, ent enne seda oli viimati üks liiklusõnnetus 2019. aastal ja üks 2017. aastal. Seega ei tundu ristmik väga liiklusohtlik mõne teise ristmikuga võrreldes. Näiteks kirjas viidatud km 126,5 ristmikul on toimunud alates 2017. a juunist 4 ristuval teel liiklejaga kokkupõrget, lisaks kaks vastassuunda kaldumist ning üks reastumisel toimunud kokkupõrge ehk kokkuvõttes sama palju, kuigi üle peatee risti ülesõitmine seal võimalik ei ole. Tartu valla kehtiva üldplaneeringu kohaselt on riigitee nr 3 ning Kõrveküla aleviku vahelisele alale ette nähtud segahoonestusala ning juba on välja mõõdetud tootmis- ja ärimaa sihtostarvetega katastriüksused. Määratud sihtotstarbed viitavad perspektiivsele aktiivsele majandustegevusele, mis toob endaga suure tõenäosusega kaasa raskeveokite liikluse. Juba praegu on käsitletav ristmik juurdepääsuks puidutööstusele. Antud ristmiku sulgemisel toimuks piirkonna juurdepääs läbi Kõrveküla aleviku ehk raskeveokid suunatakse ristmiku ümberehituse tagajärjel kitsastele teedele eluhoonete vahele. Lisaks puuduvad Kõrveküla alevikus suuresti kõnniteed, mistõttu võib selline olukord kujuneda väga ohtlikuks kergliiklejatele, nt kooli minevatele lastele. Soov ühes kohas liiklusohutust tõsta, võib kaasa tuua üldise liiklusohutuse vähenemise. Samuti kaoks suure tõenäosusega aleviku ainukene tankla, kuna maanteelt otsejuurdepääsu kadumisega halveneb tanklale juurdepääs oluliselt ning ei ole usutav, et praegused kliendid hakkavad tanklasse läbi aleviku sõitma. See tähendab kriitilise hulga kliendibaasi vähenemist. Seega halveneb oluliselt aleviku elanike juurdepääs mootorikütustele. Lähimad tanklad paiknevad Aoveres või Tartu linna piiril, kuhu on mitmeid kilomeetreid. Minu hinnangul võiks kaaluda ümberehituse vajalikkust projekti eelnõus kavandatud viisil ning piirduda vaid piirkiiruse alandamisega ning füüsilise keskkonna kujundamisega vastavalt madalamale piirkiirusele (kitsamad sõidurajad). Selliselt säiliks ristmiku kaudu juurdepääs maanteele ning ei väheneks aleviku sõiduteedel liikuvate jalakäijate ohutus.	liiklusõnnetuse toimumise riskiga kohad. Sealjuures analüüsi ning projektlahenduse väljatöötamise puhul ei ole määravaks mitte ainult toimunud liiklusõnnetused, vaid ka võimalikud ära hoitavad ehk n.ö potentsiaalselt toimuda võivad õnnetused. Riigitee 3 Jõhvi–Tartu–Valga tee on üleeuroopalise teedevõrgu üldvõrgu maantee ning Eesti teedevõrgus põhimaantee, mis on ette nähtud ühendama pealinna teiste suurte linnadega, neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega. Põhimaanteedel on eesmärgiks sujuv ja kiire läbiv liiklus. Kohalik liiklus peab võimalusel toimuma madalamate liiklussagedustega kõrvalmaanteede ning kohalike teede ja tänavate kaudu. Iga samatasandiline ristumiskoht loob täiendavaid konfliktipunkte riigiteel liiklejatega, mistõttu on liiklusohutuse parandamiseks vajalik vähendada põhimaanteedel samatasandiliste ristumiskohtade arvu. Neljaharuline ristmik on kõige riskiohtlikum ristmiku tüüp. Riskioht õnnetuse tekkeks seisneb eelkõige antud ristmiku tüübi konfliktpunktide rohkuses (võimaldab palju erinevaid pöördeid), võimaluses kõrvalharudelt ristmikust peatumata üle sõita ja ohus erinevateks sõidukite külgkokkupõrgeteks sh väga raskete tagajärgedega õnnetusteks. Ristumiskohti riigiteedel likvideeritakse üle Eesti järk-järgult, kusjuures esmalt tegeletakse suurema liiklussagedusega ja ohtlikumate teelõikudega võttes muuhulgas arvesse, et ohutule liikluskeskkonnale vastavad alternatiivsed juurdepääsuteed oleks olemas. Ka Tartu valla üldplaneeringu 2035+ punkti 6.10.1.7. kohaselt on valda läbivatest riigiteedest suurima liiklussagedusega põhimaantee nr 3 Jõhvi–Tartu–Valga, mille funktsiooniks on läbiva liikluse ja kiire regioonide vahelise ühenduse tagamine. Lisaks on üldplaneeringu punktis 6.10.1.7 liikluskorralduse põhimõtetes välja toodud, et põhi- ja tugimaanteedel tuleb vältida kohaliku liikluse segunemist pikamaaliiklusega (transiitliiklusega). Liiklusohutuse kaalutlusel on lubatud olemasolevaid mahasõite põhimaanteele sulgeda, tingimusel et rajatakse uued koguja- ja/või juurdepääsuteed ning juurdepääs kinnistutele tagatakse koostöös Transpordiametiga. Kruusa tänava ristmiku sulgemisel säilivad juurdepääsud põhimaanteele olemasolevate riigitee 3 km 125,077 asuva Pärna tänava ja km 126,532 asuva riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee (Vasula tee) ristmike kaudu. Seega ühendus aleviku keskusega ei kao vaid liigub teistele ristmikele. Vastupidiselt arvamuses toodule on liikluse ümber suunamine madalama kiiruse ja väiksema liiklussagedusega kõrvalmaanteele ja kohalikule teele kooskõlas üldise teedevõrgu hierarhia

			põhimõttega, kus nimetatud teed on ette nähtud kohaliku liikluse korraldamiseks. Transpordiamet nõustub, et riigitee ristmiku projekti koostamisel tuleb koostöös Tartu Vallavalitsusega analüüsida Pärna tänava ja riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee seisukorda ja vajadusel kavandada meetmeid lisanduva liikluse vastuvõtmiseks ja/või ohutuse tagamiseks. 2024. aastal teostatud liiklusuuringu alusel kasutas Kruusa tn ristmikku päeva kõige suurema sagedusega tipptunnil (hommikusel tipptunnil) kõikideks erinevateks manöövriteks kokku alla 50 sõiduki, mistõttu ei ole alles jäävatele olemasolevatele ristmikele lisanduv liiklus märkimisväärne. Transpordiamet on lisaks ristmiku sulgemisele kaalunud ka muid liiklusohutusmeetmete rakendamise ja ristmiku ümberehitamise lahendusi, kuid nende maksumused on oluliselt suuremad ning toovad kaasa ka vajaduse täiendavalt maad omandada. Lisaks ei vähenda need konfliktipunktide arvu või ei paranda liikluse sujuvust põhimaanteel. Põhimaantee funktsioon on regioonide ja linnade vahelise liikluse kiire ja ohutu ühenduse tagamine. Seega projekteerimistingimuste alusel kavandatav lahendus parandab liiklusohutust enim ning on majanduslikult märkimisväärselt soodsam. Kruusa tänava ristmiku sulgemisel on juurdepääsud Kõrveküla alevikku tagatud nii valgustatud ja kanaliseeritud riigiteede 3 ja 22210 ristmiku kui Pärna tänava ristmiku kaudu. Eeltoodust tulenevalt ei muudeta projekteerimistingimuste eelnõus kirjeldatud põhimõttelist ristmiku lahendust. Projekteerimistingimuste alusel kavandatava lahenduse peamine eesmärk on tagada riigiteel liiklejate ohutus, mis on kaalukas avalik huvi. Maaomanikud peavad arvestama, et elukeskkond ja liikluskorraldus nende ümber võivad ajas muutuda. Maaomanikud ei saa eeldada, et ümbritsev keskkond ja infrastruktuur kunagi ajas ei muutu, säilib alati olemasoleval kujul või muutub alati just meelepärase liikluslahenduse realiseerimise näol. Parema ohutuse tagamiseks riigiteedel võivad liikluslahenduse muudatused tuua paratamatult kaasa ka olukordi, kus kellegi huvidest lähtuvalt võib muudatus olla negatiivne või mitte meelepärane. Kuid see ei saa kaaluda üle avalikku huvi ohutumale riigitee lahendusele. Transpordiamet peab võimalikuks kavandada tanklale viitavate liiklusmärkide paigaldamise avatuks jäävate ristmike piirkonda, mis teavitaksid liiklejaid tankla olemasolust ning suunaksid selle juurdepääsuks kasutama teisi ristmikke.

			Täpne teemaa vajadus ja võimalikud äralõiked piirnevatest kinnisasjadest selguvad järgmises projekti staadiumis krundijaotuskava koostamise käigus. Juhul kui projektlahendus eeldab kinnisasjast äralõike tegemist, võetakse maaomanikega eraldi ühendust. Liiklusohutuse parandamise vajadust ei hinnata üksnes toimunud liiklusõnnetuste arvu alusel ega võrdluses teiste ristmikega – arvesse võetakse ka ristmiku tüübist tulenevat potentsiaalset riski. Kruusa tänava ristmik võimaldab põhimaantee otsesuunas ületamist, mis on raskete tagajärgedega külgkokkupõrgete riski tõttu kõige ohtlikum manööver. Riigitee 22210 (Vasula tee) ristmikul selline manööver võimalik ei ole. Raskeveokid liiklevad Pärna tänava ja Vasula tee kaudu juba täna. Riigitee ristmiku projekti koostamisel vaadatakse koostöös Tartu Vallavalitsusega üle Pärna tänava ja riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee (Vasula tee) ristmikud ning vajadusel kavandatakse meetmeid lisanduva liikluse vastuvõtmiseks ja/või ohutuse tagamiseks. **<u>Otsus:</u>** 1. Projekteerimistingimusi mitte muuta, näha ette Kruusa tänava ühenduse sulgemine. 2. Riigitee ristmiku projekti koostamisel tuleb koostöös Tartu Vallavalitsusega analüüsida Pärna tänava ja riigitee 22210 Kõrveküla-Lähte tee seisukorda, kiirusrežiimi ja liiklust rahustavate meetmete vajadust. Vajadusel projekteerida kiirusrežiimi muutmine, meetmed lisanduva liikluse vastuvõtmiseks ja/või ohutuse tagamiseks (nt künnised). 3. Näha ette Kõrveküla alevikus asuvale tanklale viitavate liiklusmärkide paigaldamine avatuks jäävate ristmike piirkonda.

1.3.Piirnevate kinnisasjade omanikud, kes arvamust ei avaldanud

Järgnevas tabelis toodud kinnisasjade osas projekteerimistingimuste menetluse käigus arvamust ei avaldatud. Kui arvamuse andja ei ole kümne päeva jooksul projekteerimistingimuste eelnõu saamisest arvates arvamust avaldanud ega ole taotlenud tähtaja pikendamist, eeldatakse, et arvamuse andja ei soovi projekteerimistingimuste eelnõu kohta arvamust avaldada (EhS § 31 lg 6).

Kinnisasja nimi	**Katastriüksuse tunnus**
Künni	79403:002:0440
Kruusa tn 2a	79601:001:0501
Ehituse tn 2	79403:002:1031
Ehituse tn 1	79403:002:1030
Ehituse tn 3	79403:002:1141
Ehituse tn 4	79403:002:1032
Ehituse tn 6	79403:002:1033
Ehituse tn 8	79403:002:1140
Kruusa tn 1	79403:002:1135
Liiva tn 5	79601:001:2060
Pärna tn 27a	79601:001:2622
Pärna tn 27	79601:001:2621
Pärna tn 25	79403:002:1291
Kruusa tn 2c	79601:001:2958
Kruusa tn 2	79601:001:2959
Pärna tn 35	79403:002:0922
Kruusa tn 2b	79601:001:0502
Pärna tn 23	79403:002:0602
Kulu	79403:002:0492
Pärna tn 17	79403:002:0671
Liiva tn 7	79601:001:1185
Pärna tn 19	79403:002:0305
Pärna tn 21	79401:001:0490
Martini	79403:002:0502
Kuusisoo tee 2	79403:002:1149
Kuusisoo tee 4	79403:002:1154
Danieli	79403:002:1152
Pihlapuu	79601:001:1689
Kuusisoo tee 6	79403:002:0846
Kuusisoo tee 14	79403:002:0326
Kuusisoo tee 16	79403:002:0663
Tehnoringi tee 1	79403:002:1391
Tehnoringi tee 37	79403:002:1419
Veski	79403:002:0367
Tea	79403:002:0021

* Kui kooskõlastaja või arvamuse andja ei ole kümne päeva jooksul projekteerimistingimuste eelnõu saamisest arvates kooskõlastamisest keeldunud või arvamust avaldanud ega ole taotlenud tähtaja pikendamist, loetakse projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastaja poolt vaikimisi kooskõlastatuks või eeldatakse, et arvamuse andja ei soovi projekteerimistingimuste eelnõu kohta arvamust avaldada (EhS § 31 lg 6).