



TRANSPORDIAMET

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve  
Amet  
info@ttja.ee  
Endla tn 10a  
10142, Tallinn, Harju maakond

Teie 13.06.2024

Meie 21.06.2024 nr 7.1-2/24/4535-5

**Jaama tn 2a kinnistu  
projekteerimistingimuste eelnõu  
kooskõlastamata jätmine**

Olete esitanud Transpordiametile korduvaks kooskõlastamiseks Lääne-Viru maakonna Väike-Maarja valla Rakke aleviku Jaama tn 2a kinnistu projekteerimistingimuste eelnõu (menetlus nr 420680).

Kinnistu (katastritunnus 66001:002:2030) ristub riigiteega nr 15124 Kapu-Rakke-Paasvere tee (edaspidi *riigitee*) ning kavandatavad tegevused asuvad riigitee ca km 13,17-13,25 lõigus.

Projekteerimistingimustega soovitakse luua eeldused rööbasteede nr 1 ja 2 (EHR koodid vastavalt 221454283 ja 221454284) ümberehitamiseks seoses uue 180 m pikkuse ooteplatvormi (EHR kood 221454439) ehitamisega, uute raudteeülekäigukohtade (EHR koodid 221454461 ja 221454903) ehitamiseks ning raudteeülesõidukoha (EHR kood 221442661) ja raudteeülekäigukoha (EHR kood 221442725) laiendamiseks (Lisa 1).

Transpordiamet jättis projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastamata 31.03.2024 kirjaga nr 7.1-2/24/4535-2, ning edastas ettepanekud projekteerimistingimuste eelnõuga kavandatava tegevusega kõigile liiklejatele ohutu liikluskeskkonna kavandamiseks. Samuti tegi Transpordiamet ettepaneku kolmepoolse (Transpordiamet, aktsiaselts Eesti Raudtee ning Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (TTJA)) koosoleku korraldamiseks, et jõuda kõigile osapooltele sobiva lahenduseni uue ooteplatvormi ning raudtee ülekäigukoha ja -sõidukoha kavandamisel.

06. mail toimunud koosolekul aktsiaseltsi Eesti Raudtee ning Transpordiameti esindajate vahel oli arutelu teemaks, et kuna TTJA ei väljasta projekteerimistingimusi raudteejaamaga samal teepoolel asuva uue samatasandilise raudteeülekäigukoha rajamiseks (majandus- ja taristuministri 09.11.2020. a määruse nr 71 „Raudtee tehnokasutuseeskiri“, lisa 4, p 9.9), siis tuleb hinnata kergliiklejate ohutu liikumise tagamiseks eritasandilise lahenduse realiseerimise võimalusi. Aktsiaselts Eesti Raudtee esindajad soovisid, et Transpordiamet edastab liikluskeemi illustreerimaks tunneli lahenduse korral kergliiklejate liikumist Rakke raudteeülesõidu ja -käigukoha piirkonnas. Transpordiamet edastas 30.05.2024 e-kirja teel Rakke raudteeülekäigukoha eritasandilise lahenduse skeemi (Lisa 2), millel on aktsiaselts Eesti Raudtee hinnangul olulisi puudusi (Lisa 3).

Kokkuvõttes ei ole käesolevaks hetkeks jõutud mõlemale osapooltele vastuvõetava lahenduseni.

Lähtudes ehitusseadustiku (EhS) § 70 lg 2 p 1, kliimaministri 25.11.2023. a määruse nr 71 „Tee projekteerimise normid“ ning majandus- ja taristuministri 09.11.2020. a määruse nr 71 „Raudtee tehnokasutuseeskiri“ **jätab Transpordiamet projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastamata** ning ei nõustu projekteerimistingimuste eelnõule lisatud eskiisis (Lisa 1) kavandatud lahendusega järgmistel põhjustel.

1. Jalakäijate liikumisel raudteejaamast teisel pool raudteed asuvasse bussijaama ja parklasse (Kamariku tee 2a kinnistu, katastritunnus 66001:002:0116) ning vastupidi on vajalik riigitee ületamine kahel korral (enne ja pärast raudtee ületamist) või liiguvad kergliiklejad (jalakäijad ja jalgratturid) vasakul pool sõidutee servas, kuna nende liikumine raudtee ülesõidukohale ei ole takistatud. Kuna kergliiklejad eelistavad sihtpunktide vahel liikumiseks kasutama lühimat teekonda, siis Transpordiameti hinnangul soosib kavandatud lahendus kergliiklejate liikumist piki riigiteed ja raudtee ületamist riigitee servas põhja pool raudteeülesõidukohta. Samuti tähendab kavandatud lahendus uue tõmbepunkti rajamist teisele poole riigiteed ja kergliiklejate olemasolevat liiklemissuunda, soodustades raudtee (ja raudteeülesõidukohas riigitee) ületamist diagonaalselt, sest tegemist on otseteega kavandatava uue raudtee ooteplatvormi ja bussijaama vahel. Kavandataval laiendatud ülekäigukohal pole takistatud kergliiklejate liikumine raudtee ülekäigukohale ajal, mil ülesõidukoha tõkkepuud on all. Võrreldes olemasoleva olukorraga väheneb kergliiklejate liiklusohutus nii riigiteel kui ka raudteed ületades (vastuolu EhS § 70 lg 2 p 1).
2. Samal tasandil asuvate kergliiklustee ning raudtee lõikumisel pole tagatud kliimaministri 25.11.2023. a määruse nr 71 „Tee projekteerimise normid“ § 50 lg 3 ja lisa 2 joonis 29 ning lisa 1 tabeliga 46 sätestatud nähtavuskolmnurk.
3. Transpordiameti hinnangul on kavandatava raudteerajatiste ümberehituse käigus kergliiklejate raudtee- ja bussijaama vahelise ohutu liikumisvõimaluse lahendamata jätmise vastusolus kehtiva Väike-Maarja valla üldplaneeringuga, mis sätestab, et *Kiltsi ja Rakke raudteepeatusi tuleb käsitleda transpordisõlmedena, mis on ühendatud erinevate transpordiliikide ja liikumisviisidega (nt pargi ja reisi süsteem, elektriautode laadimise taristu, kergliiklus* (Väike-Maarja valla üldplaneeringu seletuskiri p 5.1.3. „Raudtee“, „Tingimused raudteele“).
4. Transpordiameti hinnangul on kavandatav olemasoleva raudteeülekäigukoha (EHR kood221442725) oluline laiendamine ja ümberehitamine (Ehs § 4 lg 3) käsitletav samaväärsena uue ehitamisega, mille kavandamisel tuleb lähtuda kehtivast seadusandlusest (majandus- ja taristuministri 09.11.2020. a määruse nr 71 „Raudtee tehnokasutuseeskiri“, lisa 4, p 9.9).

Juhime tähelepanu, et Transpordiamet on andnud [projekteerimistingimused riigitee 15124 Kapu-Rakke-Paasvere km 12,0-14,4 asuva Rakke aleviku lõigu rekonstrueerimise ehitusprojekti koostamiseks 17.08.2023 korraldusega nr 1.1-3/23/594](#) (edaspidi *riigitee projekt*). Aktsiaselts Eesti Raudtee edastas oma ettepanekud nimetatud projekteerimistingimuste eelnõu korrigeerimiseks 02.06.2023 kirjaga nr 13-8/1571-3, millega on arvestatud. Muuhulgas on korrigeeritud projekteerimistingimuste sõnastust vastavalt aktsiaselts Eesti Raudtee ettepanekule järgmiselt: *Lahendada kergliiklejate liikumine raudtee- ja bussijaama vahelisel teelõigul, põhjendatud vajadusel projekteerida uue raudteeülekäigukoha ehitamine või olemasoleva raudteeülesõidukoha laiendamine.*

Riigitee projekt on koostatud arvestades riigitee ning raudtee olemasolevat olukorda ning liikluskeskkonda ning sellest tulenevalt ei ole ilmnunud põhjendatud vajadust riigitee projekti raames uue ülekäigukoha ehitamise projekteerimiseks.

Transpordiameti hinnangul tekib põhjendatud vajadus uue raudtee ülekäigukoha ehitamise projekteerimiseks (majandus- ja taristuministri 09.11.2020. a määruse nr 71 „Raudtee tehnokasutuseeskiri“, lisa 4, p 9.9) käesoleva projekteerimistingimuste eelnõuga kavandatavate tegevuste realiseerimisel (raudtee piirkiiruse tõstmine kuni 160 km/h Tapa-Tartu raudteeliinil).

Riigitee projekti realiseerimine on Riiklikus Teehoiukavas 2024-2027 ette nähtud 2027. aastal ning selle raames ei ole Transpordiametile eraldatud vahendeid uue eritasandilise raudtee ülekäigukoha ehitamiseks. Transpordiameti hinnangul tuleb nõuetekohased lahendused (eritasandiline raudtee ülekäigukoht) projekteerida ja ehitada huvitatud isikul, kelle arendustegevuse tulemusel realiseerub vastav põhjendatud vajadus.

Transpordiamet on valmis tegema koostööd leidmaks riigiteel liiklejatele ohutu lahenduse.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Tiit Harjak

juhataja

planeerimise osakonna tehnovõrkude üksus

Lisad:

1. Rakke\_persp\_skeem\_14
2. Eritasandilise ülekäigu lahenduse skeem
3. AS Eesti Raudtee seisukoht

Tuuli Tsahkna

58073001, Tuuli.Tsahkna@transpordiamet.ee