



Hadley Barrett
Oxford Sustainable
Hadley.Barrett@oxfordsustainable.c
om, Astrid.Vaiksaar@harjuelu.ee

Teie 11.07.2024 e-kiri */

Meie 05.09.2024 nr 7.1-2/24/3702-4

Vastus ristmiku läbilaskvuse korrigeeritud hinnangule

Austatud hr Barrett
Austatud pr Vaiksaar

Saatsite meile korrigeeritud uuringu „Hinnang Kose-Purila tee (tugitee 14) ja Miku tee ristmiku läbilaskvusele“ (edaspidi *uuring*) ning vastused meie poolt uuringu koostajale, Inseneribüroo Stratum OÜ-le, e-kirjaga 31. jaanuaril 2024 saadetud küsimustele. Uuring on koostatud „Atla külas Sepa ja Uue-Jaagu kinnistute detailplaneeringu“ (kehtestatud Juuru Vallavolikogu 23.04.2009 otsusega nr 181, edaspidi *detailplaneering*) elluviimise käigus. Oleme korrigeeritud uuringuga tutvunud ning järgnevatel seisukohtadel.

1. Uuringus on antud seisukoht riigi tugimaantee nr 14 Kose-Purila tee km 27,526 asuva kohaliku tee nr 2400387 Miku tee ristmiku läbilaskvusele. Teeregistri andmetel oli riigitee liiklussagedus 2023. aasta andmetel 801 a/ööp, neist autorongid 4%. Teelõigul kehtib kiiruspiirang 90 km/h.
2. Uuringus on viidatud 2023. aasta oktoobri algul läbi viidud täiendavale uuringule, mille kohaselt oli liiklussagedus riigiteel 807 autot (ajavahemikus kell 8.00-20.00), neist autorongid 56 tk ehk 7%. Täiendavas uuringus tuletatud keskmine ööpäevane liiklussagedus on 876 a/ööp.
3. Uuringus on jõutud järeldustele, et:
 - 3.1. juhul kui kõrvaltee (Miku tee) perspektiivne liiklussagedus ei ületa 800 a/ööp, võib riigiteega ristumine olla lahendatud lihtristmikuna;
 - 3.2. kõrvaltee suuremal liiklussagedusel tuleb ristmik lahendada ohutussaarega ristmikuna.
4. Uuringus on otsitud vastust küsimusele *Kui suurt arendust oleks otstarbekas kavandada?*. Uuringus on viimase *Eesti leibkonnauuringu* (viidet uuringu teostamise aastale ei ole) järgi võetud leibkonna keskmiseks suuruseks 2,35 inimest. Lähtudes viimases *Eesti liikuvusuuringus (2020/2021)* toodud maapiirkondade liikumisviiside modaalkaotusest on eeldatud, et 40% leibkondade liikmetest ehk 0,94 inimest leibkonna kohta liigub jalgsi, jalgrattaga või kasutab ühistransporti – 220 leibkonna kohta teeb see kergliiklejate arvuks 206 inimest. Lähtudes kliimaministri 17.11.2023 määruse nr 71 „Tee projekteerimise normid“ (edaspidi *normid*) tabelist 39 on hinnatud, millisel juhul on vajalik kergliiklustee või laia kindlustatud peenra vajadus eri funktsiooniga teel. Uuringus on jõutud järeldustele, et:

- 4.1. jalgteed rajamine on vajalik juhul kui jalakäijate ja jalgratturite liiklussagedus on vähemalt 200 kergliiklejat ööpäevas ja sõidutee liiklussagedus ületab 1000 a/ööp;
- 4.2. kui jalakäijate ja jalgratturite liiklussagedus jääb vahemikku 100-200 liiklejat tunnis, siis on kergliiklustee rajamine vajalik liiklussagedusel üle 2000 a/ööp, liiklussagedusel 1001-2000 a/ööp tuleb rajada kindlustatud peenar mõlemale poole teed laiusega vähemalt 0,75 m või kergliiklustee ning liiklussagedusel alla 1000 a/ööp piisab kindlustatud peenrast.

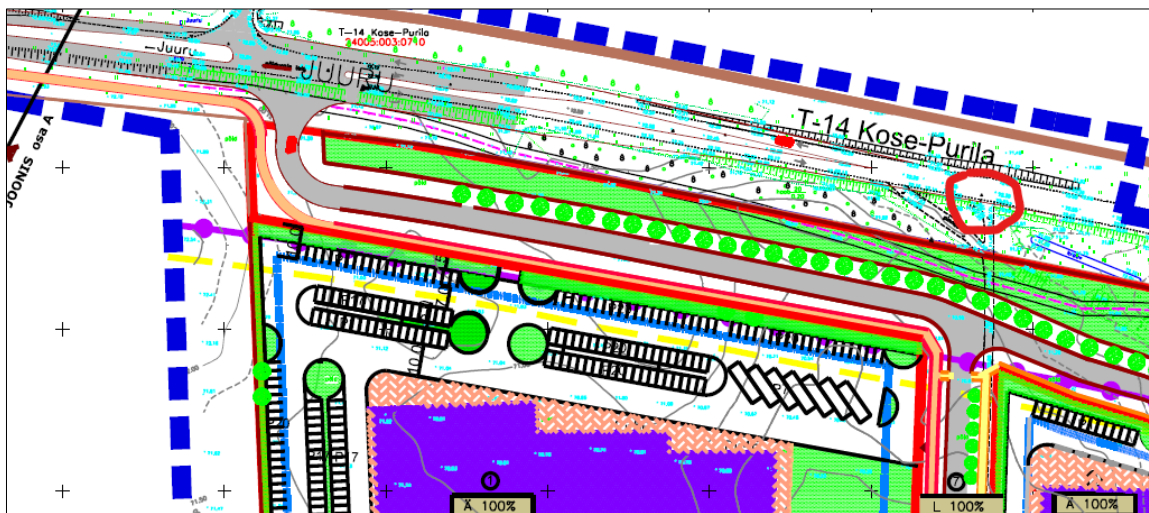
Juhime teie tähelepanu sellele, et eelnevates järeldustes on lähtutud kõrvalmaanteele kohaldatavast kergliiklejate hulgast, kuid riigitee nr 14 Kose-Purila on tugimaantee. Normide kohaselt tugimaantee:

- a) on jalgteed rajamine vajalik juhul kui jalakäijate ja jalgratturite liiklussagedus on vähemalt 150 kergliiklejat ööpäevas ja sõidutee liiklussagedus ületab 1000 a/ööp;
 - b) kui jalakäijate ja jalgratturite liiklussagedus on vähemalt 150 kergliiklejat ööpäevas ja tugimaantee liiklussagedus kuni 1000 a/ööp, on vajalik kindlustatud peenar mõlemale poole teed laiusega vähemalt 0,75 m või kergliiklustee;
 - c) kui jalakäijate ja jalgratturite liiklussagedus jääb vahemikku 50-150 liiklejat tunnis, siis on kergliiklustee rajamine vajalik liiklussagedusel üle 2000 a/ööp, liiklussagedusel 1001-2000 a/ööp tuleb rajada kindlustatud peenar mõlemale poole teed laiusega vähemalt 0,75 m või kergliiklustee ning liiklussagedusel alla 1000 a/ööp piisab kindlustatud peenrast lausega vähemalt 0,75 m mõlemale poole sõiduteed.
5. Uuringus on arendusala leibkondade arvuks võetud 220 ning sellest lähtuvalt saadud, et teoreetiline maksimaalne autode arv on 248. Uuringus on jõutud järeldusele, et „*järelikult ei ole vaja ehitada täiendavaid teid ega ristmikke (st võib kasutada olemasolevat teed) kuni kõigi elumajade ehitamiseni, vaid kaaluda tuleks täiendava teeristmiku rajamist, kui äripinda on ehitatud üle 2000 m²*“. Lähtudes standardist EVS843:2016 Linnatänavad on hinnatud äripindade liiklusmahtu ning jõutud järeldusele, et 2000 m² kontoripinna poolt tekitatud autoliikluse koormus ei ületa 100 a/ööp kahes liikumissuunas kokku. Juhime teie tähelepanu sellele, et kehtivas detailplaneeringus on kavandatud väike- ja ridaelamutesse kokku 278 leibkonda (630-850 inimest). Kuigi uuringu koostaja on vastanud, et „*meie analüüs sisaldab nüüd ka teoreetilist võimalust, et ehitatakse kuni 278 maja*“, siis uuringus endas see number ei kajastu.
- Lähtudes kehtivast detailplaneeringust ja leibkonna suurusest 2,35 inimest on prognoositav autode arv elamukruntidel 314 autot (liikluskoormus ristumiskohale 628 a/ööp) ning kergliiklejate arv 261 inimest. Arvestades riigiteele arendusalalt lisanduva liikluskoormusega, on riigitee äärde kergliiklustee rajamine vajalik juba ca 170 elamispinna lisandumisel. Detailplaneeringus nähakse lisaks elamukruntidele ette neli ärimaa krunti, kus maksimaalne suletud brutopind kokku on 55300 m² ning ühiskondlike ehitiste maa (suletud brutopind 2500 m²). Kui lähtuda hinnanguga samast arvutuskäigust võimaliku liikluse mahu hindamiseks, on äri- ja ühiskondlike ehitiste kruntidest lähtuv autode arv ca 1380 autot (liikluskoormus ristumiskohale 2760 a/ööp).
6. Uuringu koostaja on küsimustele vastates viidanud, et kasutab võimalikku jalakäijate ja jalgratturite arvu, mis on 32% leibkonna elanikest. Tegelikult on – toetudes liikumisuuringule – kasutatud 40%.
 7. Uuringust ei selgu, kas riigitee äärde jalgteed vajaduse hindamisel on arvestatud ainult arendusalalt lähtuva perspektiivse kergliiklusega või on arvestatud ka olemasoleva kergliiklusega riigiteel.
 8. Uuringus ei ole riigitee liiklussageduse määramisel arvesse võetud arendusalalt lisanduvat liikluskoormust.
 9. 31.01.2024 saadetud e-kirjas palusime uuringu koostajal anda hinnangu, kas pakutud lahendus – 1. etapis juurdepääs planeeringualale olemasoleva Miku tee kaudu – on detailplaneeringuga

kooskõlas. Teie poolt saadetud hinnangus olete seisukohal, et:

- 9.1. olemasolevat teed (Miku teed) kasutatakse esimeses planeeringu elluviimise faasis, „*mis on ka ainus ja ilmne võimalus, kuna antud tee on juba olemas ja seda kasutatakse*“, teises etapis tehakse antud teele täiendusi;
- 9.2. „*infrastruktuur ehitatakse välja vaid siis ja täies mahus, nagu on iga ehitise puhul nõutud ning on valmis ajaks, kui see ehitis ise on valmis (mitte enne ja mitte pärast) – ehk et kõik töötab*“;
- 9.3. „*Kuni 66 majani kasutatakse olemasolevat teed ilma lisanduste ja muudatusteta. Pärast 66 maja valmimist lisatakse riigiteele 0,75 m laiune kõvakattega teeriba. Pärast 200 maja valmimist rajatakse jalgrattatee riigitee kõrvale. Samal ajal ehitab arendaja valmis uue sisetee, mis viib välja riigiteele ja olemasolev (senini kasutatud) tee likvideeritakse, vastavalt detailplaneeringule. Antud plaan on kooskõlas kehtiva detailplaneeringuga ning normide ja seadustega*“.

Detailplaneeringu seletuskirja koostamisel on arvestatud Põhja Regionaalse Maanteeameti poolt väljastatud tehniliste tingimustega nr 71055 (välja antud 08.01.2008) ning juurdepääs planeeringualale on vastavalt tehnilistele tingimustele kavandatud „*aeglustus- ja kiirendusrajaga kanaliseeritud liiklussõlme kaudu, mis jääb nimetatud maantee 27.48 km piirkonda*“. Juhime teie tähelepanu sellele, et riigitee kilometraaž on võrreldes detailplaneeringu kehtestamise ajaga muutunud, praegu asuks planeeringuala teenindav ristmik riigitee km ca 27,78 km. Väljavõtte detailplaneeringu joonisest allpool, olemasolev Miku tee ristmik on näidatud punase ringiga. Detailplaneeringu kohaselt planeeritavale alale olemasoleva Miku tee ja riigitee ristumiskoha (asub riigitee km 27,526, ette nähtud põllu- ja metsamajanduse teenindamiseks) kaudu juurdepääsu ette ei nähta, Miku teed ei säilitata ning seetõttu ei nõustu me käesoleva kirja punktis 8.1. viidatud väitega. Planeeringu elluviimisel tuleb lähtuda – nagu me ka korduvalt varasemas kirjavahetuses oleme viidanud – kehtivast planeeringulahendusest. Küll aga oleme valmis kaaluma kanaliseeritud ristmiku asemele ohutussaarega ja möödumislaiendiga ristmiku projekteerimist. Selle eelduseks on projekteerimistingimuste andmine ehitusseadustiku (EhS) § 27 alusel liikluskorralduse põhimõtete täpsustamiseks. Kaalutlusotsus detailplaneeringu täpsustamiseks on kohalikul omavalitsusel, Transpordiamet annab seisukoha projekteerimistingimuste menetluse käigus.



10. Detailplaneeringu realiseerimise etapid on kirjeldatud planeeringu seletuskirja 4. osas. Planeeringuga määratletakse esimeses etapis vajalikud tegevused. Esimeses etapis arendatakse välja vee-, kanalisatsiooni- ning kergliikluse ühendus planeeringuala ning Juuru aleviku vahel koos vajalike rajatistega (planeeringualal peamine reoveepumpla, Juuru alevikus vajalikud puhastusseadmed, mahasõit maanteelt ettenähtud asukohas ning planeeringuala tänavavõrgust teelõik maantee ning pumpla vahel), väike osa kavandatavast elamuhoonestusest (etapi raames

rajatava pumpla teenindusalal) ning osalises mahus ka tervisekeskus. Detailplaneeringu kohaselt järgnevate etappide käigus igal etapil „*rajatakse antud etapiga rajatava hoonestuse kasutamiseks vajalik tehniline infrastruktuur*“. Me ei nõustu käesoleva kirja punktides 8.2. ja 8.3. viidatud väidetega, need ei ole kohaldatavad detailplaneeringu realiseerimise esimesele etapile.

Palume detailplaneeringu elluviimisel lähtuda kehtivast planeeringust või kaaluda vajadust projekteerimistingimuste andmiseks planeeringus toodud põhimõtete täpsustamiseks.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Marje-Ly Rebas

peaspetsialist

planeerimise osakonna kooskõlastuste üksus

Lisa: 1. T14-Miku tee hinnang 8.07.2024.pdf

Lisaadressaadid: Rapla Vallavalitsus

58581095, Marje-Ly.Rebas@transpordiamet.ee