



## LÄÄNE-HARJU VALLAVALITSUS

Transpordiamet  
info@transpordiamet.ee

Meie: 19.11.2024 nr 4-5/2447

### **Sisend Transpordiametile seoses riigitee liikluskorralduse muutmise ettepanekuga**

Täname Transpordiametit kohaliku omavalitsuse ning Politsei- ja Piirivalveameti kaasamise eest Lääne-Harju vallas kõrvalmaantee Tallinna-Rannamõisa-Kloogaranna tee Kloogaranna - Keila-Joa vahelise lõigu kiiruspiirangute muutmise protsessi. Transpordiamet edastas esialgse kavandi koos mõõdetud valdavate tegelike sõidukite kiiruste andmetega ning korraldas 15.11.2024 nõupidamise.

Transpordiameti ettepanekud ja põhjendused:

- 1) Kaotada ära asula tähistus lõigu Kloogaranna poolses otsas, kuna keskkond ei tekita asula tunnet, asula tähistus võimaldab parkida sõiduteel.
- 2) Tõsta sõidukiirust 60km/h, kuna autojuhtide valdav keskmine sõidukiirus on lõigul 60-68km/h.
- 3) Langetada kiiruspiirangut Kloogaranna noortelaagri ja Laulasmaa kooli vahelisel lõigul 80km/h, kuna on laekunud ettepanekuid piirkiiruse alandamiseks kohalike elanikele.
- 4) Laulasmaa asulat läbival lõigul jätta kiiruspiirangud samaks
- 5) Laulasmaa asula ja Meremõisa asula vahel, kus juhtus hiljuti raske liiklusõnnetus, alandada piirkiirust 80m/h
- 6) Pikendada Meremõisa ja Keila-Joa vahelisel lõigul kiiruspiirangu ala kuni Meremõisa bussipeatuseni, kuna on toimunud intensiivne arendustegevus.

Kohaliku omavalitsuse seisukohad Transpordiameti ettepanekule:

- 1) Ei nõustu asula liikluskorraldus ekaotamisega. Asula liikluskorraldus on selle lõigul vajalik seetõttu, et Treppoja poe ja bussipeatuste juurde oleks võimalik rajada ülekäigu koha asemel ülekäigurada. Ülekäiguraja vajadus tuleneb sellest, et tipptundide ajal võib Paldiski maanteele vasakööret tegevate autode ooteaeg kujuneda sedavõrd pikaks, et kalakäijad on sunnitud ülekäigukohast teed ületada järjekorras seisvate autode vahelt, mis ei ole aktsepteeritav. Parkimisprobleeme sellel lõigul ei esine ja see on lahendatav parkimist keelavate märkide paigaldamisega.
- 2) Ei nõustu Transpordiameti lähenemisega, kus liiklusmärkide ja piirkiiruste paigaldamisel võetakse aluseks sõidukijuhtide liikluseeskirja eiramised ja sisuliselt seadustatakse need. Erinevate põhjuste tulemusena on Eesti sõidukijuhtide seas levinud käitumismuster, kus kiiruskaamerate ja liiklusjärelvalve puudumisel sõidetakse lubatud sõidukiirusest 10-20km/h kiiremini. 60km/h kiiruspiirangu rakendamisel tõusevad seetõttu kiirused lõigul veelgi, kuigi liiklusolukord sellist arengut ei luba. Kohalik omavalitsus soovib vaadata üle kiiruspiirangu rakendamise lõigu pikkus, selle põhjendatus ning lisada sõidukijuhtidele märkide kaudu teave kiiruspiirangu põhjustest ja vajadusel mõjuala ulatusest.
- 3) Nõustume lõigul valdava kiiruspiirangu 80km/h rakendamisega. Küll aga tuleb lõigule kavandada uus 50km/h kiiruspiiranguala (täpsemalt ettepanekute osas).

- 4) Põhimõtteliselt nõus, kuid soovitame piiranguala ulatus viia vastavusse vajadusega ning lisada vajadusel täiendavat teavet kiiruspiirangu põhjenduste kohta.
- 5) Nõustume.
- 6) Nõustume.

Kohaliku omavalitsuse ettepanekud liikluskorraldusele kõneall oleval teelõigul:

Piiratud kiirusega alade määramine teel peab olema liiklejatele lihtsasti mõistetav ja põhjendatud. See tähendab, et piirangute alad ei tohi olla põhjendamatult pikad, liiklejatele peab olema kättesaadav teave, mis põhjusel kiirust teelõigul piiratakse ja vajaduse korral ka teave selle kohta, kui pikalt piiranguala kehtib. Uue kiiruspiirangu ala määramisel tuleb läbi mõelda, kuidas tagada uuest korraldusest kinni pidamine, et ei tekiks üldist liikluse märkide tõsiseltvõetavuse devalveerumist. Kiiruspiirangute seadmisel tuleb esimese asjana lähtuda Transpordiameti põhiülesandest, **milleks on tingimuste loomine ohutuks, ligipääsetavaks ja säästlikuks liiklemiseks ning inimeste ja sõidukite liikuvuse kavandamine** (TraM põhimäärus). Kindlasti on oluline ka kõikide liiklejagruppide, sh sõidukijuhtide sujuv liikumine, mistõttu tuleb kiiruspiirangu alad disainida nii lühikesed, kui vajalik.

Ülaltoodud põhimõtetest lähtuvalt palub Lääne-Harju Vallavalitsus disainida kiiruspiirangu alad antud teelõigule neljas lõigus:

1. Alates Paldiski maantee ristmikust 1,0km lõigul (lühendamine).

Kiiruspiiranguala vajaduse põhjendus: lõigul on 3 intensiivselt kasutatavat teeületuskohta. Suviti intensiivsus tõuseb oluliselt. Teeületuskohti kasutavad kõik ühistranspordi kasutajad. Treppoja poe ees olev teeületuskoht on juurdepääsuks kohalike elanike jaoks Treppoja poe külastamiseks. Pimedal ajal intensiivsemad teeületuskohad on valgustatud. Täiendavat valgustust lisada ei ole vaja. Küll aga on vajalik selle koha peale lisada meeldetuletavaid “50km/h suurima kiiruse” märke ja kiiruse piiramist põhjendavaid märke “Jalakäijad”

Olemasolevat asula ala ja 50km/h piiranguala lühendada Laulasmaa poolt, kuna sellel puudub põhjendus ja vajadus. Kahe järjestikuse järsu kurvi tähistamiseks kasutada “Ohtliku kurvi” tähistust ning “sobivat sõidukiirust 30km/h”. Asula liikluskorraldus on selle lõigul vajalik seetõttu, et Treppoja poe ja bussipeatuste juurde oleks võimalik rajada ülekäigu koha asemel ülekäigurada. Ülekäiguraja vajadus tuleneb sellest, et tipptundide ajal võib Paldiski maanteele vasakööret tegevate autode ooteaeg kujuneda sedavõrd pikaks, et kalakäijad on sunnitud ülekäigukohast teed ületada järjekorras seisvate autode vahelt, mis ei ole aktsepteeritav.

2. Kõltu mõisa bussipeatuse ja teeületuskohal 500m lõigul (uus).

Kiiruspiiranguala vajaduse põhjendus: Tegemist on uue kiiruspiirangu alaga, mille vajadus tuleneb sellest, et oma arendusfaasi lõpul on ulatuslik Kõltu I ja Kõltu II arendusalad. Samuti on kohalik omavalitsus välja ehitanud kogu Laulasmaa suvilapiirkonda ÜVK süsteemi, mille tulemusena asub piirkonda üha enam inimesi elama aastaringsest. Laulasmaa elanike arv on viimse 3 aasta jooksul kasvanud üle 20% ja kasv jätkub. Kõltu mõisa bussipeatust kasutavad arendusalale elama asunud inimesed, sh koolilapsed. Teeületajate arv on oluliselt kasvanud, mistõttu on kiiruse piiramine vajalik.

Lisaks “Suurima kiiruse 50km/h” märkidele on otstarbekas lisada kiiruspiirangu vajalikkust põhjendavad märgid “Jalakäijad” ja mõjuala ulatus. Jalakäijate märkamiseks pimedal ajal on vajalik teeületuskoht ja bussipeatused valgustada. Tagamaks selle, et sõidukijuhid peaksid kiiruspiirangust kinni, on vajalik paigaldada kahepoolne kiiruskaamera.

3. Kiiruspiiranguala Laulasmaa kooli ja Laulasmaa keskust läbival 1,5km pikkusel lõigul (lühendamine).

Kiiruspiiranguala vajaduse põhjendus: lõigul on 5 olemasolevat teeületuskohta ja 1 olemasolev ülekäigurada. Lõik läbib Laulasmaa keskust ja tee ääres asuvad Laulasmaa kool/lasteaed, Laulasmaa spordiväljak, 2 kauplust, Lääne-Harju valla kogukonnamaja, toitlustusasutused, Laulasmaa SPA, 3 bussipeatust. Teeületuskohti kasutatakse nii nimetatud asutuste juurde liikumiseks kui ka suvisel ajal intensiivselt Lohusalu poolsaare ja Laulasmaa randadesse jõudmiseks.

Kõik vajalikud kohad on valgustatud. Kiiruspiiranguala on mõistlik lühendada ebavajalike lõikude osas nii Kloogaranna kui Keila-Joa poolt. Laulasmaa kooli juures olevatel kiiruspiirangumärkidel on vajalik lisada kiiruspiirangut põhjendavad märgid “Lapsed”. Keila-Joa poolsele kiiruspiirangu märgile on vajalik lisada kiiruspiirangut põhjendav märk “Jalakäijad” ja kiiruspiirangu mõjuala ulatus.

4. Meremõisa kiiruspiirangu lõik Keila-Joa-Valkse ristmikust 1,3km ulatuses (pikendamine).

Kiiruspiiranguala vajaduse põhjendus: Olemasoleva kiiruspiiranguala on vajalik pikendada, kuna lisaks olemasolevale puhkepiirkonnale maanteest põhjapool on välja arendamisel ja kavandamisel ulatuslik arendusala maanteest lõunapool. Lisaks asub piirkonnas intensiivses kasutuses RMK Meremõisa telkimisala.

Lõigul asub 2 bussipeatust ja ülekäigukohad. Lisaks "Suurima kiiruse 50km/h" märkidele on otstarbekas lisada kiiruspiirangu vajalikkust põhjendavad märgid "Jalakäijad".

Palume kirjeldatud ettepanekutega arvestada kõikide liiklejate ohutuse tõstmise nimel arvestades riigiteega külgnevatel aladel asustuse suunamisest tulenevate muutustega. Mõistame, et kõiki lisanduvaid taristuosi ei ole võimalik korraga välja ehitada, kuna ka Transpordiameti investeeringuvahendid on piiratud. Oleme valmis tegema koostööd.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Erki Ruben

abivallavanem

Lisad: 1) Algandmete kaart

2) Liikluskorralduse analüüs

3) KOVi lahenduse ettepaneku kaart

4) TraMi esialgne ettepanek