

**2025**

**INSENERIBÜROO STRATUM**

**Viimsi vald, Randvere tee 9b kinnistu  
detailplaneeringu ja lähiala liiklusuuring**

Töö nr. 2024-T141



# Sisukord

<b>1. Üldinformatsioon.....</b>	<b>2</b>
<b>2. Olemasoleva olukord .....</b>	<b>3</b>
2.1 Liiklusloendused .....	3
2.2 Olemasoleva liikluse analüüs .....	4
<b>3. Liiklusprognoos.....</b>	<b>6</b>
3.1 Liiklusprognoosi üldised alused.....	6
3.2 Töö ala liiklusprognoos.....	6
3.2 Töö ala DP liiklusprognoosi tulemused ja kokkuvõte.....	7
3.2.1 Planeeringuala sisemised ristmikud.....	8
<b>4. Kokkuvõte ja soovitused .....</b>	<b>11</b>
<b>Lisa 1. Läbilaskvusarvutused ja ristmike teenindustasemed .....</b>	<b>12</b>

Joonis STR1. Liiklus olemasolev, hommikune tipptund, aasta 2024

Joonis STR2. Liiklus olemasolev, õhtune tipptund, aasta 2024

Joonis STR3. Liiklus olemasolev, AKÖL, aasta 2024

Joonis STR4. Liikluse prognoos hommikune tipptund, koos Randvere tee 9b DP-ga, aasta 2025+

Joonis STR5. Liikluse prognoos õhtune tipptund, koos Randvere tee 9b DP-ga, aasta 2025+

Joonis STR6. Liikluse prognoos AKÖL, koos Randvere tee 9b DP-ga, aasta 2025+

## Riigitee ja kohaliku tee nimed:

Tee 11250 Tallinna-Viimsi-Randvere tee

Tee 11251 Viimsi-Rohuneeme tee

Randvere tee

Rohuneeme tee

## Lühendid:

EVS 843- Eesti Vabariigi standard EVS 843:2016 Linnatänavad

TPN - Tee Projekteerimise normid (määrusega kehtivad)

DP – detailplaneering

PP – parempööre

VP - vasakpööre

SA – sõiduauto

VA – veoauto

B – buss

VAAB – veoautod ja bussid

AR – autorong

AKÖL – aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus (a/ööp)

htt – hommikune tipptund

ött – õhtune tipptund

TT - teenindustase

# 1. Üldinformatsioon

Käesolev töö on tehtud Harjumaal, Viimsi vallas, Viimsi alevikus, Randvere tee 9b kinnistu detailplaneeringu (edaspidi lühendatult *töö ala* või *DP ala*) liiklusmõju hinnanguks. Juurdepääs töö alale on hetkel Randvere teelt (otse) ja Rohuneeme teelt (läbi Randvere tee 9 ja 9a kinnistute).

Pilt 1. Randvere tee 9b kinnistu (väljavõte Maa-ameti kaardiserverist 2024. aasta ortofotoga).



Töö aluseks on:

- Randvere tee 9b detailplaneeringu põhijoonise eskiis (K-Projekt AS, 24.10.2023);
- Randvere tee lõigu Rohuneeme-Heki rekonstrueerimise projekt (Teedeprojekt OÜ, asendiplaan, 24.09.2024).

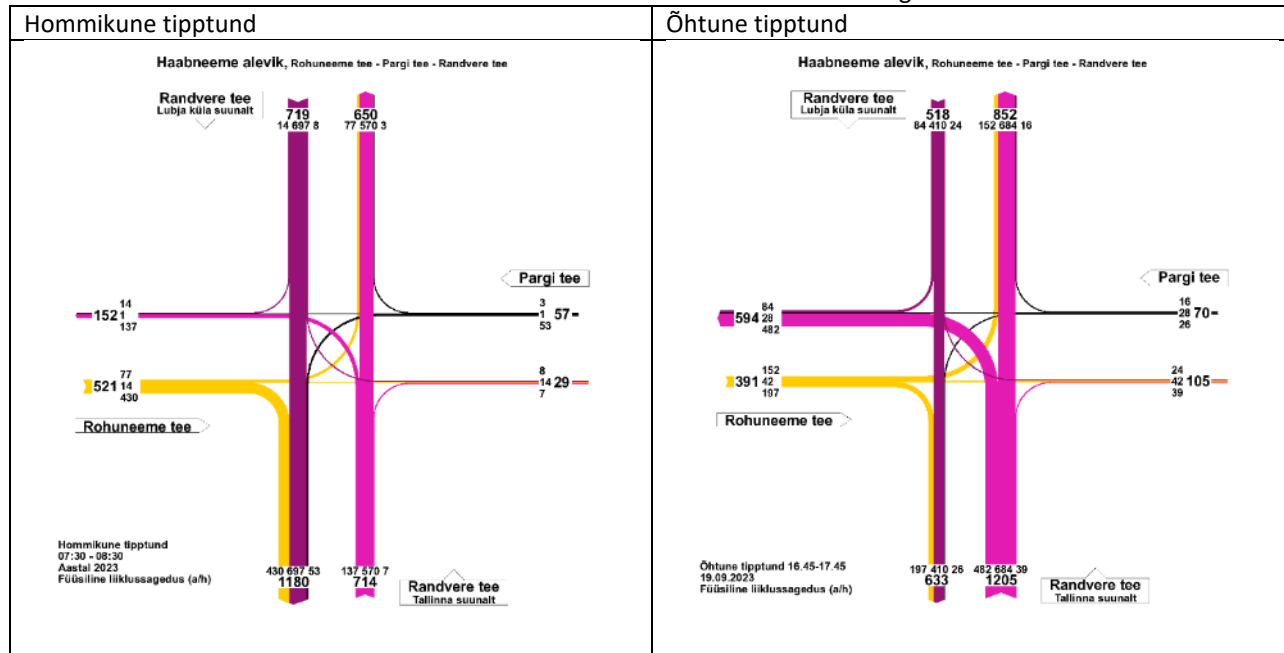
## 2. Olemasoleva olukord

### 2.1 Liiklusloendused

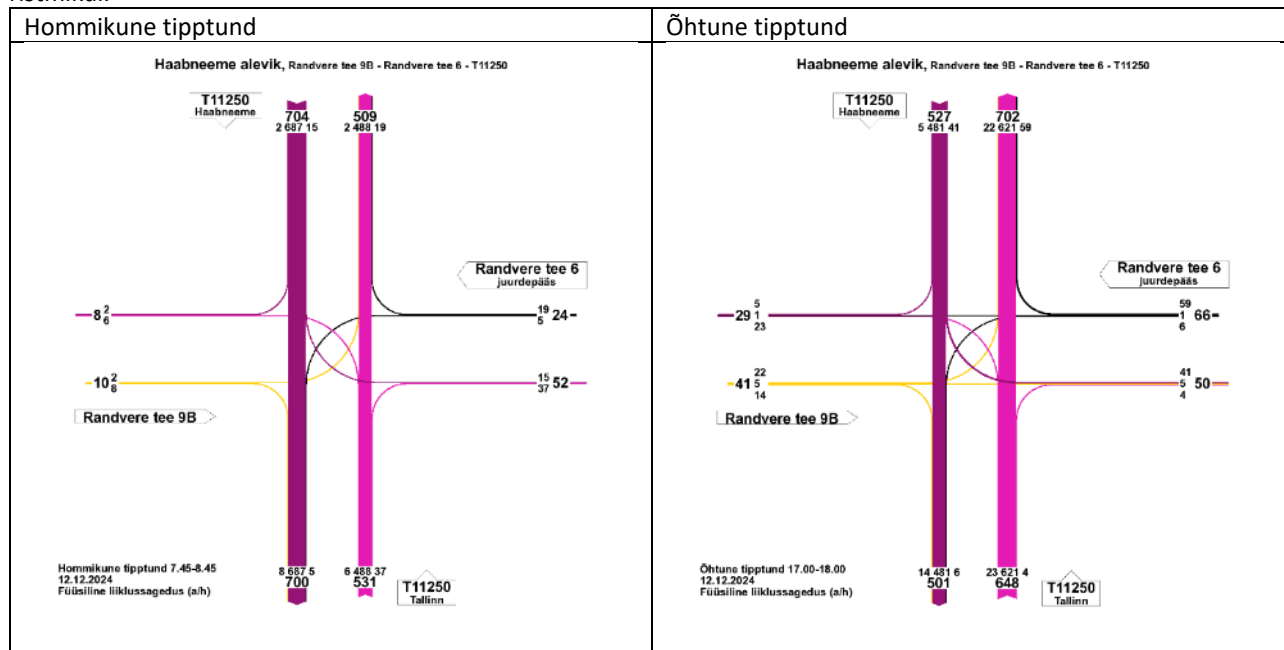
Töös on kasutatud varasema perioodi liiklusloenduseid (Randvere-Rohuneeme-Pargi, 2023 sügisperiood) ja töö ala juurdepääsul Randvere ja Rohuneeme teelt teostati 12.12.2024 (neljapäev) täiendavad tipptunni liiklusloendused.

Liiklusloenduste tulemused hommikuse ja õhtuse tipptunni kohta on piltidel 2, 3 ja 4.

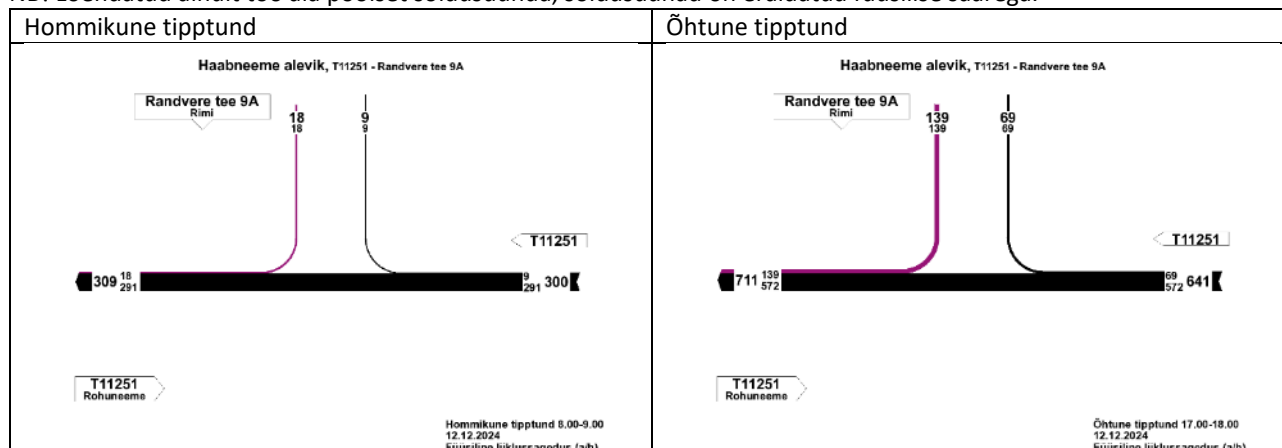
Pilt 2. 2023. aasta liiklusloenduse tulemused Randvere tee – Rohuneeme tee – Pargi tee ristmikul.



Pilt 3. 2024. aasta liiklusloenduse tulemused Randvere tee – Randvere tee 9b juurdepääs – Randvere tee 6 juurdepääs ristmikul.



Pilt 4. 2024. aasta liiklusloenduse tulemused Rohuneeme tee – Randvere tee 9a (tankla juurdepääs) ristmikul. NB! Loendatud ainult töö ala poolset sõidusuunda, sõidusuunad on eraldatud füüsilise saarega.



Vajadusel saab liiklusloenduse andmete liiklussageduste korrigeerimiseks aasta keskmiste väärtuste tasemele kasutada grupp 3 - pendelliiklus nädalategureid (Uurimistö „Liiklusuuringu juhendi ja baaspronoosi koostamine, Tallinna Tehnikaülikool, Tallinn 2020 lisa L3-7).

Tabel 1. Aasta 50. nädala tegurid liiklusloenduse andmete korrigeerimiseks.

Nädal	Grupp 1 - Tavaliiklus			Grupp 2 - Puhkeliiklus			Grupp 3 - Pendelliiklus		
	SAPA	VAAB	AR	SAPA	VAAB	AR	SAPA	VAAB	AR
48	0.932	0.812	0.822	0.859	0.769	0.808	0.962	0.845	0.815
49	0.893	0.809	0.820	0.813	0.768	0.813	0.932	0.846	0.819
50	0.857	0.807	0.821	0.773	0.769	0.821	0.905	0.849	0.826
51	0.825	0.807	0.825	0.737	0.772	0.832	0.879	0.853	0.835
52	0.795	0.809	0.831	0.704	0.777	0.846	0.855	0.858	0.846

## 2.2 Olemasoleva liikluse analüüs

Teeregistri andmetel oli 2023. aastal:

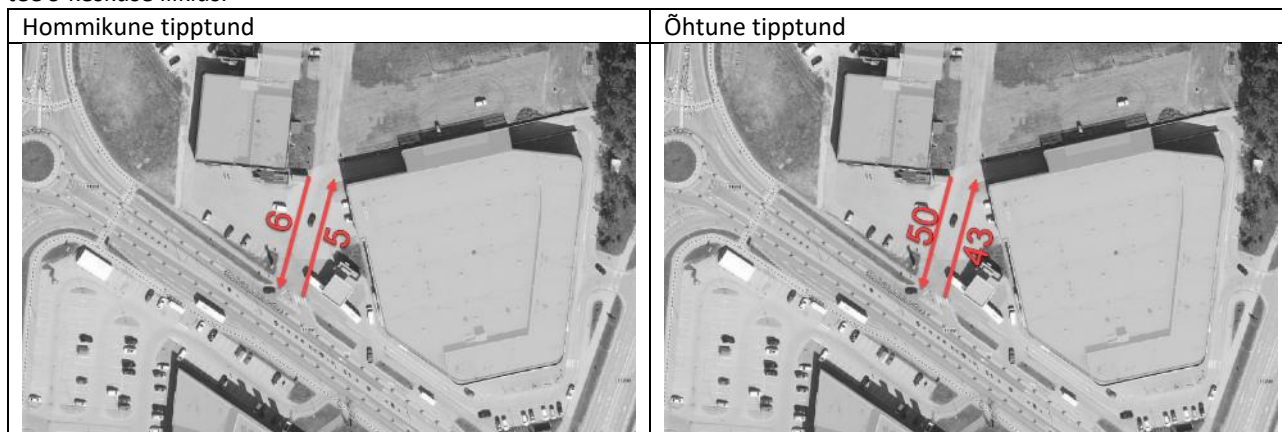
- Randvere teel lõigul km 7,534 – 8,354 (Rohuneeme tee ringist Tallinna poole) AKÖL 19456 a/ööp, raskeliikluse osa oli 1% (VAAB);
- Randvere tee lõigul km 8,354 – 10,275 (Viimsi aleviku läbiv lõik) kohta Teeregistril andmed puuduvad (tegemist on munitsipaalomandis oleva kohaliku tee lõiguga);
- Rohuneeme tee lõigul km 0 – 2,3 AKÖL 8809 a/ööp, raskeliikluse osa 2% (VAAB).

Töoga külgneval alal asuvate Randvere tee ja Rohuneeme tee lõike iseloomustab igapäevane pendelliiklus Viimsi valla ja Tallinna linna vahel. Randvere tee liiklussagedust mõjutab enim Tallinna ristmikute liiklusolukord. Viimsi valla elanikud valivad Tallinnasse sõitmiseks oma äranägemisel ja sihtkohast sõltuvalt kas Randvere tee või Pärnamäe tee. Mõlemal marsruudil on Tallinnas asuvate ristmikute läbilaskevõime ammendunud, seega on ooteaegadega harjutud ja nendega arvestatakse. Kolmas alternatiiv on Muuga tee (riigitee 11254), mille liiklussagedus on juba väiksem ehk seda pikemat marsruuti kasutatakse olemasolevas olukorras vähem.

Liiklusloenduste osas ei ole töö alale juurdepääsul Randvere teelt vaja täiendavaid selgitusi, pildil 3 on toodud loendustulemused, mis on üheselt mõistetavad.

Töö alale juurdepääsul Rohuneeme tee poolt on kogu pöördeliiklusest eraldi loendatud olemasoleva Viimsi Marketi (Randvere tee 9) ja Lavendel SPA (Sõpruse pst 9) liiklus ehk see osa, mis liikub läbi Randvere tee 9a (tankla) kinnistu kuid ei käinud tanklas.

Pilt 5. 2024. aasta liiklusloenduse tulemused Rohuneeme tee – Randvere tee 9a (tankla juurdepääs) ristmikul, Randvere tee 9 keskuse liiklus.



Võrreldes pildil 5 juurdepääsu liiklusloendusandmeid koos pildi 3 andmetega on näha, et ligikaudu 60% liiklusest on seotud Viimsi Market keskusega või Lavendel SPA hotelliga, mitte Alexela tanklaga või Ees-Hotelli kinnistul asuva parklaga. See on info oluline töö ala planeeringuga Viimsi Marketi panduse otsa tekkiva ristmiku võimaliku liiklussageduse hindamiseks.

## 3. Liiklusprognosis

### 3.1 Liiklusprognosisi üldised alused

Tallinna liikluse mudel kasutab Bentley Cube Base transpordiplaneerimise tarkvara. Mudel hõlmab Tallinna linna ja lähiala, sh. Tallinna ringtee (sh. Jüri alevik), Maardu linna ja Keila linna. Töö ala poolt genereeritava liikluse prognoosi aluseks on Stratum OÜ liiklusuuringute andmebaas, kust on valitud sarnaste näitajatega objektide liiklusuuringute andmed. Peamised näitajad andmebaasis on maa sihtotstarve/maakasutus, parklakohtade arv ja täituvus ning tiptunnil liikuvate sõidukite osa.

Liikluse prognoosimisel oleme kasutanud Tallinna ja lähiala 2025+ aasta ehk lähituleviku liikluse mudelit. See annab informatsiooni olukorra kohta, kui DP ala objekt realiseerub lähimatel aastatel.

Liikluse mudelis on arvestatud töö alal ühistranspordi ja kergliikluse (jalgratas ja jalgsi) arendamise tagasihoidliku mahuga. Põhimõtteliselt on Tallinna linna osas arvestatud stsenaariumiga „Tallinna ühistransport +“ (töö „Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035, Tallinn 2019“), kus aastaks 2045 on sõiduautode kasutust igapäevasteks sõitudeks on vähendatud. Kogu liikluse mudeli alal tehakse sõiduautoga ligikaudu 50% kogu liikumiste mahust. Tallinna linna piires (eriti kesklinn) on vähendatud alla 5 km pikkuste sõiduautoga tehtavate reise arvu 30%, mis on alternatiivsete liikumisviiside propageerimise mõju.

### 3.2 Töö ala liiklusprognosis

Parkimiskohtade arvud on võetud planeeringu joonistelt ning sihtotstarve planeeringute maakasutuse tabelitest. Arvestatud on järgmiste näitajatega:

- prioriteet on töökohtadel - arvestatud on, et pooled parkimiskohad (177) on kontorite ja büroode jaoks;
- teenuste ja teeninduse osa parkimiskohtadest on ¼ ehk 89 parklakohta;
- muud funktsioonid on ¼ ehk 88 parkimiskohta.

Parkimiskohad on töö alal tõenäoliselt ristkasutuses kuid liikluse prognoosimisel on vajalik arvestada erinevate funktsioonide poolt erineva liikluse genereerimisega.

Arvestama peab asjaoluga, et teeninduse ja teenuste funktsioonide puhul ei saa olla tegemist olulise täiendava liiklusega Viimsi valla mastaabis. Pigem jaotub liiklus ümber ehk töö alale tuleb osa teistest teenuseid pakkuvatest ettevõtetest. See tähendab liikluse vähenemist osade olemasolevate ettevõtete juures - sellega käesoleva töö juures ei ole informatsiooni puudumise tõttu siiski arvestatud.

Kontorite ja büroode puhul ei saa eeldada, et kõik pinnad oleks kasutuses Viimsi valla elanike või tööandjate poolt. Liikluse prognoosis on arvestatud, et 50% kontorite liiklusest (NB! sõiduauto kasutajad) on seotud Viimsi vallaga ja 50% liiguvad Tallinna poolt/poole.

Oluline on see, et Randvere tee liikluse sagedus Viimsi valla piiril või nõ. kahe ringi (Rohuneeme ja Aiandi) vahel muutub vähem, pigem jaguneb see ümber. Töö alal olevad kontorid peaks vähemalt teoorias vähendama igapäevast pendelliikumist Viimsi ja Tallinna vahel. Marketing pole küll liiklusuuringu ülesanne kuid rajatavad büroopinnad peaks edastama sõnumit „kontorid Viimsi ettevõtetele“.

Töö ala detailplaneeringu eskiisis on peamine juurdepääs Randvere teelt (uus ringristmik) ning alternatiivne juurdepääs Rohuneeme tee poolt. Rohuneeme tee poolne juurdepääs teenindab peamiselt ühte suunda (piltlikult Tallinn -> töö ala -> Rohuneeme), vastupidisel suunal peab kasutama ikkagi Randvere – Rohuneeme – Pargi tee ringristmikku (vasakpöörde või tagasipöörde ainult ringil ümberreastumisega).

**Randvere tee raskeliikluse** osas ei ole muudatusi ette näha. Olemasolev raskeliikluse osa Randvere teel on 1% ning Rohuneeme teel 2%, enamiku raskeliiklusest moodustavad bussid.

Tabel 2. Autoliikluse prognoos Randvere tee 9b DP ette nähtud objektidele.

Jrk	Aadress, sihtotstarve	Parklakohtade arv	Liikluse prognoos (hommikune tiptund, a/h)	
			sisenev	väljuv
1	Randvere tee 9b, kontorid	177	89	35
2	Randvere tee 9b, teenused-teenindus	89	22	9
3	Randvere tee 9b, muud*	88	13	9
4			0	0
Prognoos kokku (suund)			<b>124</b>	<b>53</b>
Prognoos sisse-välja kokku			<b>177</b>	
Jrk	Aadress, sihtotstarve	Parklakohtade arv	Liikluse prognoos (õhtune tiptund, a/h)	
			sisenev	väljuv
1	Randvere tee 9b, kontorid	177	53	80
2	Randvere tee 9b, teenused-teenindus	89	36	36
3	Randvere tee 9b, muud*	88	44	44
4		0	0	0
Prognoos kokku (suund)			<b>133</b>	<b>159</b>
Prognoos sisse-välja kokku			<b>292</b>	

\*) raamatukogu, teenindussaal, eksklusiiвне autosalong vms

**Tabelis 2 toodud täiendava liikluse prognoos töö ala kohta on:**

**- Aasta 2025+ hommikul tiptunnil 124 a/h sisse ja 53 a/h välja suunal ning õhtusel tiptunnil 133 a/h sisse ja 159 a/h välja suunal.**

Läbilaskvusarvutustes perspektiivaastaks 2025+ on kasutatud täiendavatena ainult Randvere tee 9b DP liiklust ning üldist autoliikluse kasvu 2-3%. See prognoos iseloomustab liikluse olukorda, kui DP ala objektid realiseeruvad lähiaastatel (2025 ... 2028).

### 3.2 Töö ala DP liiklusprognoosi tulemused ja kokkuvõte

Töö lähiala ristmikute läbilaskvuse näitajad on toodud lisas 1 ning teenindustasemed järgnevas tabelis 3. Modelleeritud liiklussagedused tiptundide ja ööpäeva kohta on toodud joonistel STR1-STR6.

Arvutused näitavad, et **lähiaastatel** on võimalik teenindada Randvere tee 9b detailplaneeringu maht olemasolevat teedevõrku ja juurdepääse kasutades, sh. kasutades uut ringristmikku Randvere teel (ringristmik realiseerub Randvere tee rekonstrueerimise projekti raames).

Huvitav on modelleerimise käigus välja tulnud muutus Randvere teel, kus olemasolev reguleerimata ristmik (Randvere tee 9b ja 6 juurdepääsud) 2024 liiklusemudelist on asendatud ringristmikuga. Kui reguleerimata ristmiku variandi juures oli peatee (Randvere tee) otsesuunaline liiklus hommikul tiptunnil 1261 a/h, siis ringristmiku puhul on see 1146 a/h. Õhtusel tiptunnil on samuti liiklus ringristmiku puhul väiksem, muutus on 1168 a/h (reguleerimata ristmik) -> 1060 a/h (ringristmik). Liikluse vähenemise põhjus on selles, et ringristmikul ei ole enam peatee eesõigust, kus täiendav ajakulu ristmiku ületamiseks on null. Eeliseks ringristmiku puhul on võimalus kõrvalharudelt ehk juurdepääsudelt ohutumalt Randvere teele sõita.

Tabel 3. Töö lähiala ristmikute teenindustasemed, olemasolev ja 2025+ perspektiiv koos Randvere tee 9b planeeringuga.

Ristmik	Teenindustasemed ristmikutel (vastavalt EVS 843:2016)			
	Hommikune tipptund	Õhtune tipptund	Hommikune tipptund	Õhtune tipptund
Perspektiivaasta	olemasolev (2024)		perspektiivne 2025+ koos DP-ga	
Randvere tee - juurdepääsud Randvere tee 9b ja Randvere tee 6*	B	B	A*	A*
Randvere tee - Rohuneeme tee - Pargi tee	A	C	B	E
Rohuneeme tee - juurdepääs (Randvere tee 9a ehk tankla)	A	A	A	B
Rohuneeme tee - Sõpruse tee	A	A	B	A

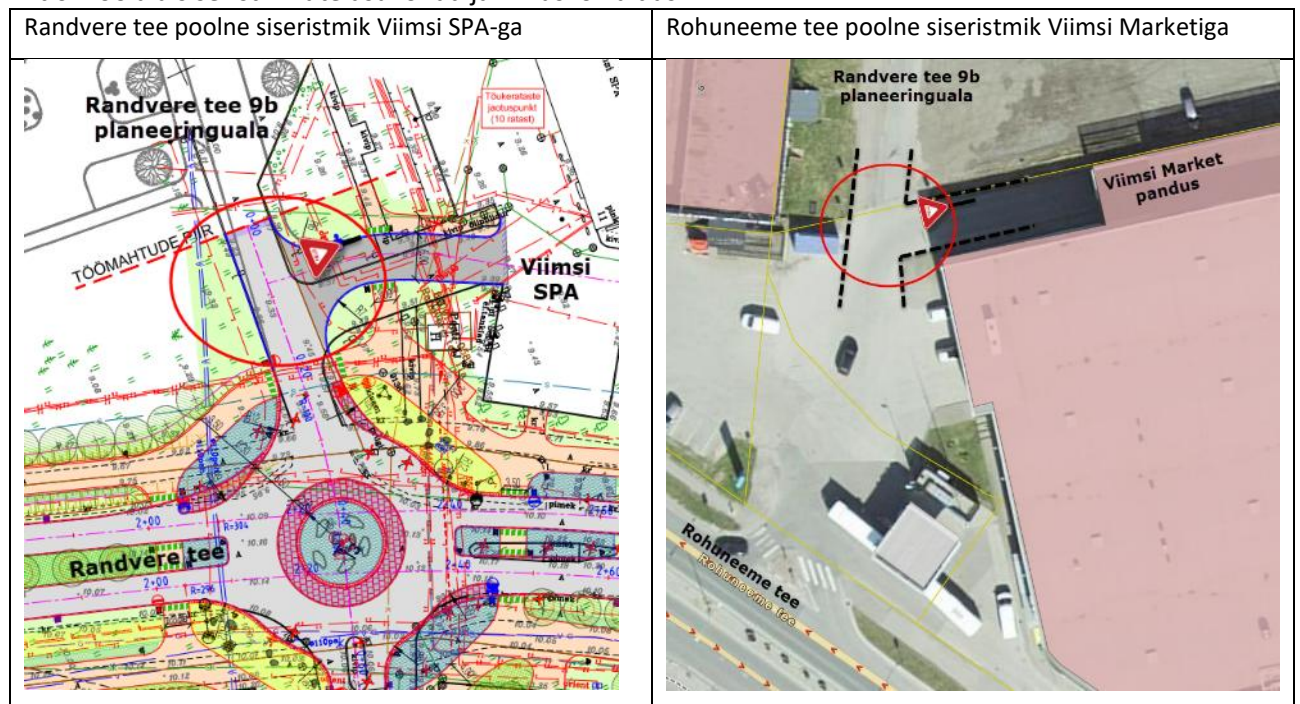
\*) 2025+ liiklusmudelil ringristmik

Kõige olulisem muudatus ristmike teenindustasemetes on Randvere tee – Rohuneeme tee – Pargi tee ristmikul, kus prognoositud teenindustase aastal 2025+ on E. Teenindustaseme E piir on ooteajaga >35,0 sekundit ja modelleeritud ooteaeg on 38,4 sekundit. Teenindustaseme muutus õhtusel tipptunnil on tingitud eelkõige suurenenud vasakpöörde liiklussagedusest Randvere teelt Rohuneeme teele (+76 a/h). Vasakpöörde ringristmikul on ringi üldist läbilaskevõimet vähendav ja ooteaegasid suurendav tegur. Teine asjaolu, millega tuleb arvestada on see, et ringristmiku teenindustase on liiklussageduse järk-järgulisel suurenemisel kaua tasemel A, kuid teatud küllastumise punktist alates (ingl. k. *saturation point*) hakkab teenindustase kiiresti langema ja seda isegi liiklussageduse väikese kasvu korral. Liikluse modelleerimise tulemustest saab järeldada, et Randvere tee – Rohuneeme tee – Pargi tee ringristmik on selle küllastumispunkti piiril, kus isegi väiksem liiklussageduse muutus muudab oluliselt ristmiku teenindustaset.

### 3.2.1 Planeeringuala sisemised ristmikud

Töö alal on planeeringulahendusega kaks T-kujulist nõ. siseristmikku, üks Viimsi SPA juurdepääsuga Randvere tee poolsel juurdepääsul ja teine Viimsi Marketi loodepoolse rambiga Rohuneeme tee poolsel juurdepääsul (põhimõtteliselt olemasolev, kui arvestada Lavendel SPA juurdepääsu). Liikluse modelleerimisel on kasutatud mõlemal reguleerimata ristmikku tüüpi, kus ei ole lisaradasid. Peatee on mööda tee kulgemise otsesuunda ehk mõlemal ristmikul Randvere tee 9b planeeringuala suunas. Nende kahe siseristmiku liiklussagedused ja läbilaskevõime kasutustegurid on toodud piltidel 7 ja 8.

Pilt 6. Töö ala siseristmikute asukohad ja liikluskorraldus.



Liikluse modelleerimise tulemustest on näha, et hommikul tipp tunnil on töö alale sisenev liiklus suurem Rohuneeme tee poolt (80 a/h) ning väiksem Randvere tee poolt (52 a/h). Hommikusel tipp tunnil on summaarne töö alaga seotud liiklus väiksem, kui õhtusel tipp tunnil – kaubanduse/teeninduse liikluskäive on väike seega on ka võimalikke probleeme vähem. Õhtusel tipp tunnil on olukord vastupidine, suurema liikluskoormusega on Randvere tee poolne juurdepääs (Randvere tee poole on 117 a/h ja Rohuneeme tee poole 45 a/h). Sellise erineva jaotuse hommikuse ja õhtuse tipp tunni vahel põhjustab Rohuneeme teel asuv suundristmik. Seda on hea kasutada töö alale jõudmiseks Tallinna ja Viimsi läänesuunal (st. Aiandi tn tagamaa) kuid mida ei ole hea kasutada õhtusel tipp ajal vastupidises suunas sõitmiseks, sest Rohuneeme-Sõpruse ringil peaks tegema vasak- või tagasipöörde.

Liikluse jaotust juurdepääsude vahel on võimalik põhiprojekti koostamise käigus teatud määral muuta, kui näiteks Rohuneeme tee poolt juurdepääs on juba projekteeritud tehniliselt ebamugavam ehk suurema ajakuluga. Käesolevas töös on modelleerimisel siiski arvestatud planeeringuala siseselt võrdsete tingimustega ehk kinnistule sisenemine on nõ. sihtpunkti kohale jõudmine.

Liiklusmudeli andmetel on siseristmikute teenindustasemed A ehk parimad. Seega ei tohiks läbilaskevõime seisukohalt liiklusprobleeme nendel ristmikutel tekkida.

Ristmikute ja teede teenindustasemete (EVS 843) lihtselgitus:

A – hea, sujuv probleemideta liiklusvoog, ooteajad on väikesed või puuduvad, keskmine sõidukiirus on lubatud suurima sõidukiiruse lähedal (ei ole vähenenud)

B – hea, sujuv liiklusvoog üksikute probleemidega, ooteajad on väikesed, keskmine sõidukiirus on 30-40 km/h

C – rahuldav, sujuv/katkev liiklusvoog, ooteajad on aktsepteeritaval tasemel, keskmine sõidukiirus on 20-30 km/h

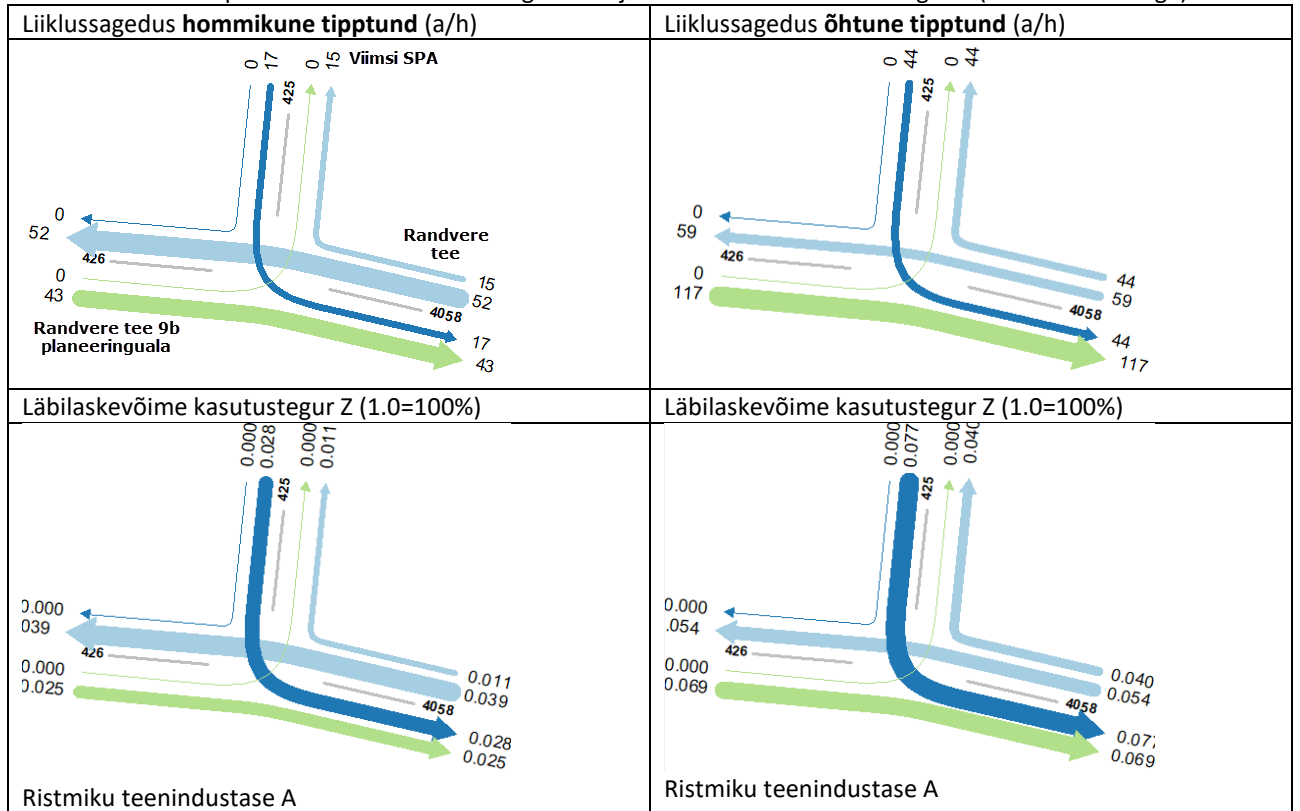
D – rahuldav, katkev liiklusvoog, ooteajad on aktsepteeritaval tasemel, keskmine sõidukiirus 15-20 km/h

E – mittesoovitav, katkev liiklusvoog, sagedased seisakud, keskmine sõidukiirus on 10-15 km/h

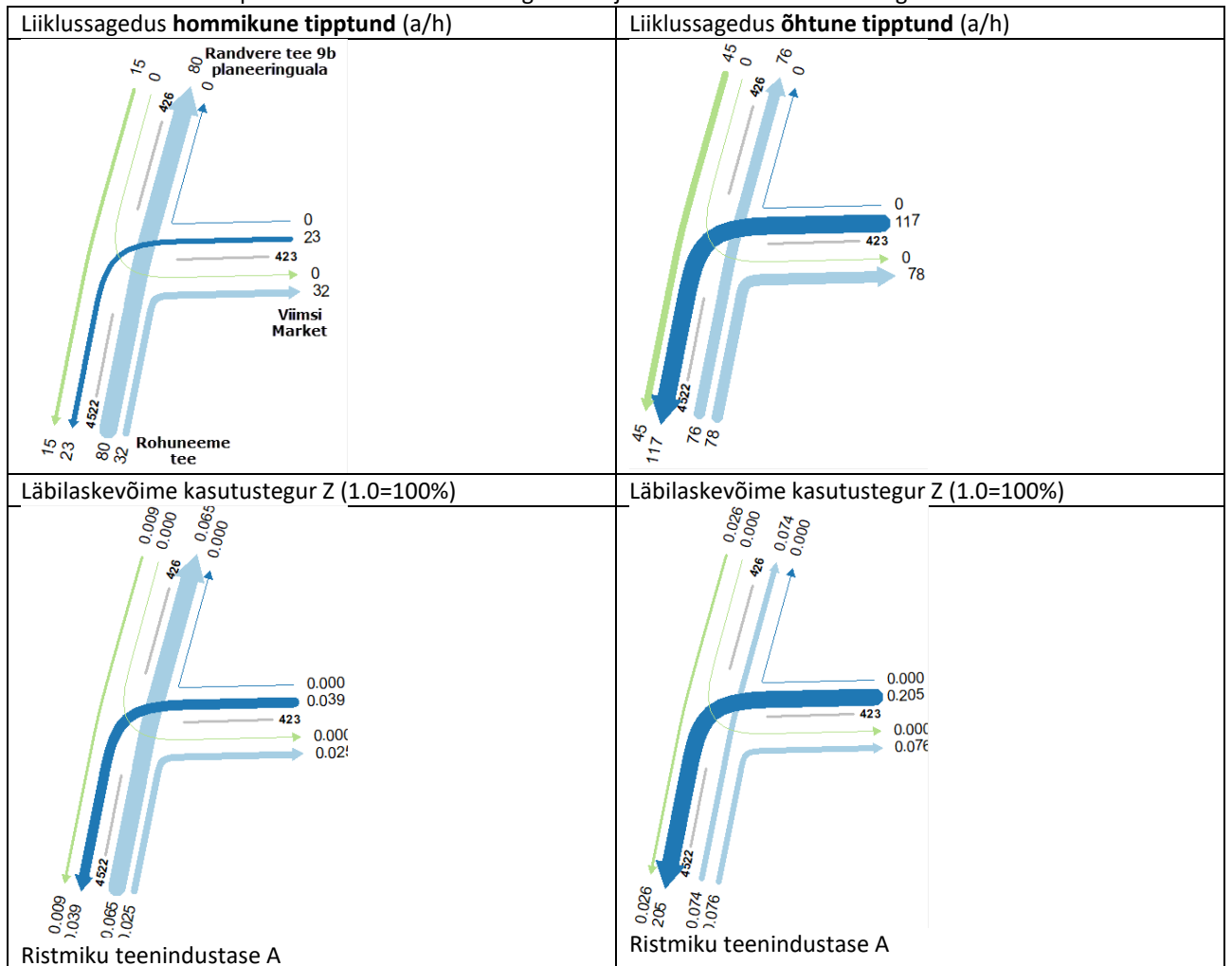
F – mittesoovitav, katkev liiklusvoog, pikad seisakud (ummikud), keskmine sõidukiirus on alla 10 km/h

Üldiselt on aktsepteeritavad teenindustasemed A - D, teenindustaset E peaks üldiselt vältima, ning teenindustaset F on mitte aktsepteeritav.

Pilt 7. Randvere tee poolse siseristmiku liiklussagedused ja läbilaskevõime kasutustegurid (2025+ koos DP-ga).



Pilt 8. Rohuneeme tee poolse siseristmiku liiklussagedused ja läbilaskevõime kasutustegurid.



#### 4. Kokkuvõte ja soovitused

1. Arvutused näitavad, et Randvere tee 9b detailplaneering on võimalik realiseerida kasutades olemasolevat teedevõrku ja detailplaneeringus ette nähtud juurdepääse. Tõenäoliselt realiseerub Randvere tee rekonstrueerimise projekt koos uue ringristmikuga enne, kui hakatakse välja arendama Randvere tee 9b planeeringuala.
2. Oluline oleks detailplaneeringus ja hiljem teede põhiprojektis suunata liiklust rohkem Randvere tee poolsele juurdepääsule. Rohuneeme tee juurdepääs võib olla nõ. tagavaraks ja mille igapäevane kasutatavus peaks olema võimalikult väike.
3. Randvere tee 9b alale planeeritud multifunktsionaalne keskus peaks olema Viimsi elanike jaoks. Planeeringualaste või liiklustehniliste meetmetega ei saa vähendada/väljastada täiendavat liiklusvoogu väljastpoolt Viimsi valda, kuid seda saab teha marketingi ja reklaamiga.

Tarmo Sulger

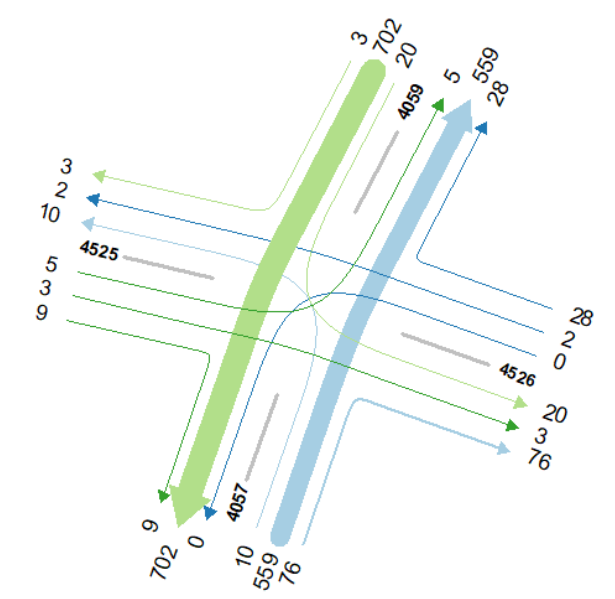
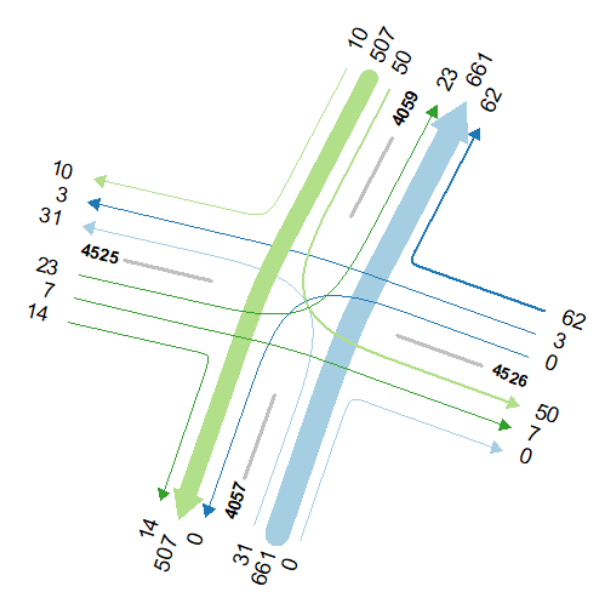
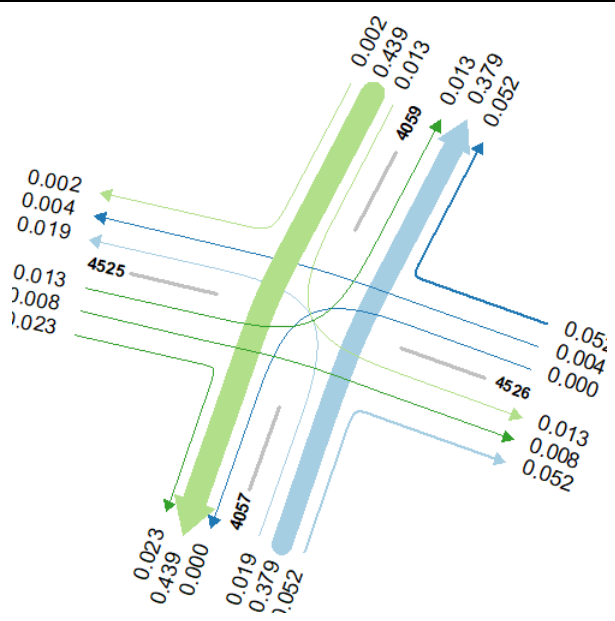
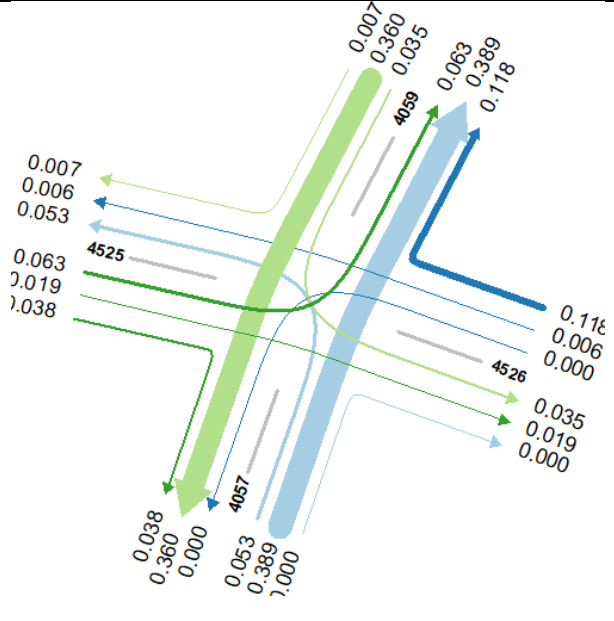

Diplomeeritud teedeinsener, tase 7

Stratum OÜ

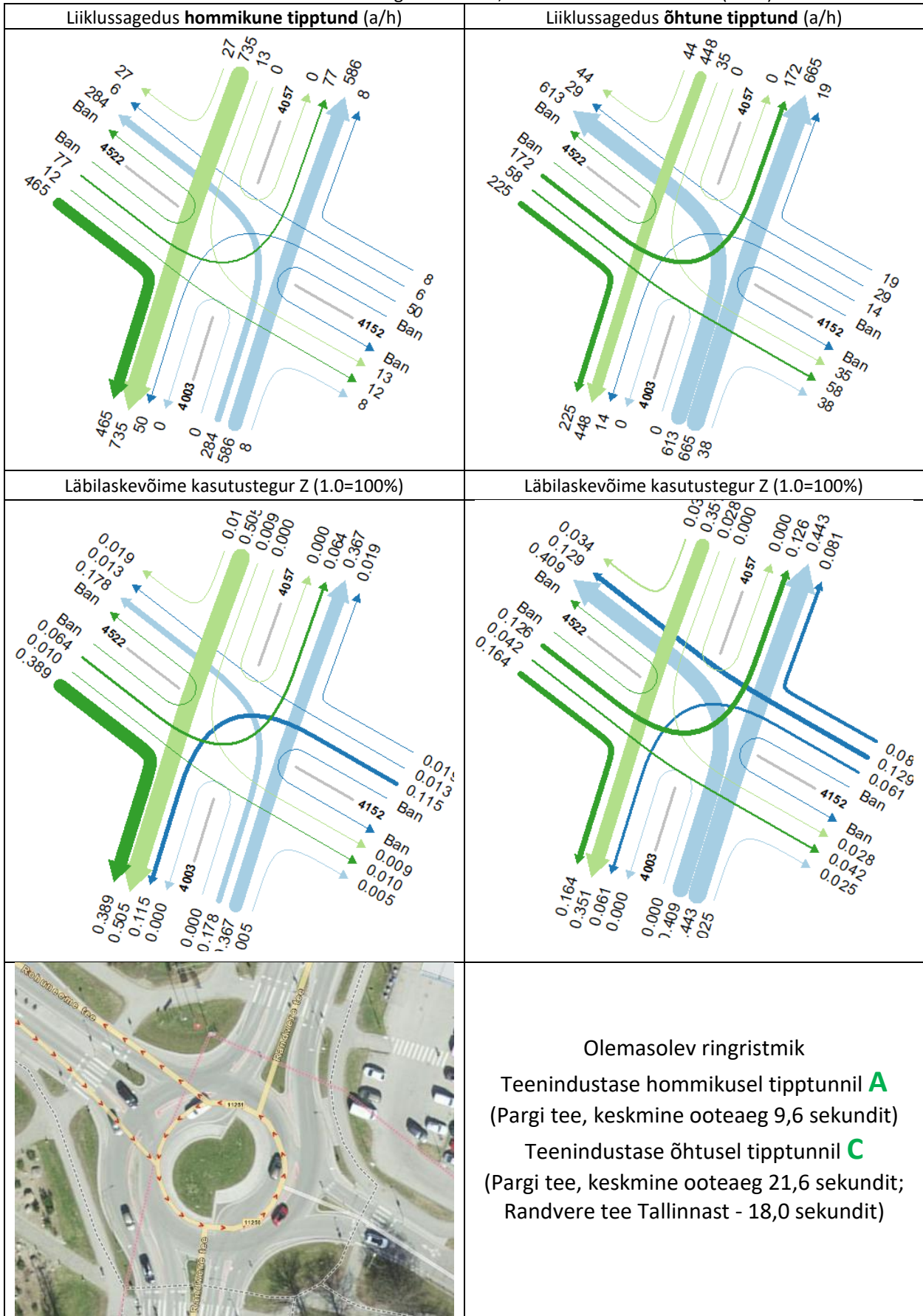
17.01.2025

# Lisa 1. Läbilaskvusarvutused ja ristmike teenindustasemed

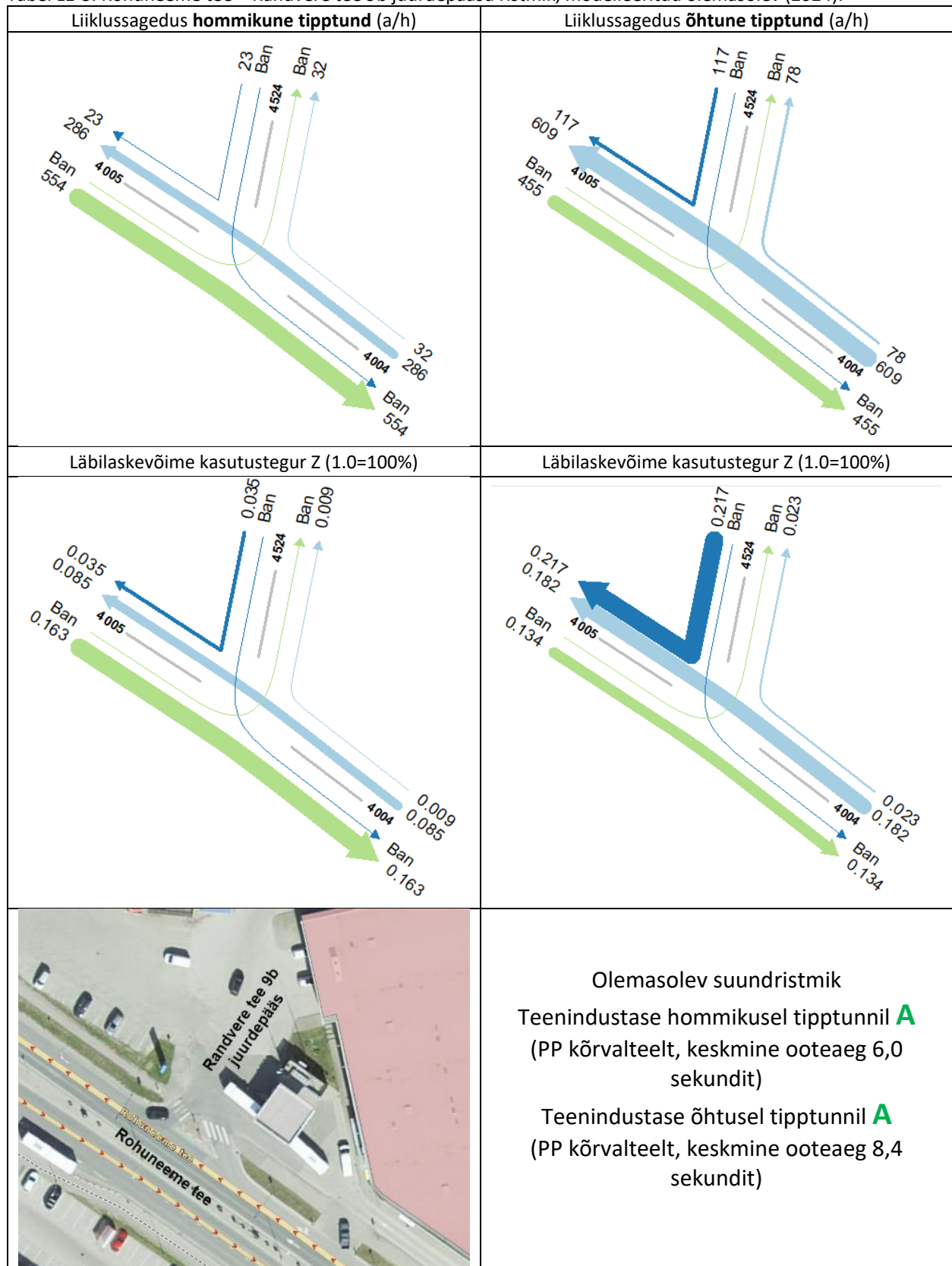
Tabel L1-1. Randvere tee – Randvere tee 9b / 6 juurdepääsu ristmik, modelleeritud olemasolev (2024).

Liiklussagedus hommikune tipptund (a/h)	Liiklussagedus õhtune tipptund (a/h)
 <p>Diagram showing traffic flow for the morning peak hour. Approaches from the top and left are marked with green arrows, and approaches from the bottom and right are marked with blue arrows. Vehicle counts are provided for each approach and movement.</p>	 <p>Diagram showing traffic flow for the evening peak hour. Approaches from the top and left are marked with green arrows, and approaches from the bottom and right are marked with blue arrows. Vehicle counts are provided for each approach and movement.</p>
Läbilaskevõime kasutustegur Z (1.0=100%)	Läbilaskevõime kasutustegur Z (1.0=100%)
 <p>Diagram showing the utilization factor Z for the morning peak hour. Values are provided for each approach and movement, ranging from 0.000 to 0.052.</p>	 <p>Diagram showing the utilization factor Z for the evening peak hour. Values are provided for each approach and movement, ranging from 0.000 to 0.116.</p>
 <p>Aerial photograph of the intersection. Labels include 'Randvere tee 9b juurdepääs', 'Randvere tee 6 juurdepääs', and 'Randvere tee 6'. The intersection is a T-junction where Randvere tee 9b meets Randvere tee 6.</p>	<p>Olemasolev ristmik                  Teenindustase hommikul tipptunnil <b>B</b>                  (Randvere 6 VP, keskmine ooteaeg 13,2 sekundit)                  Teenindustase õhtusel tipptunnil <b>B</b>                  (Randvere 6 VP, keskmine ooteaeg 12,6 sekundit)</p>

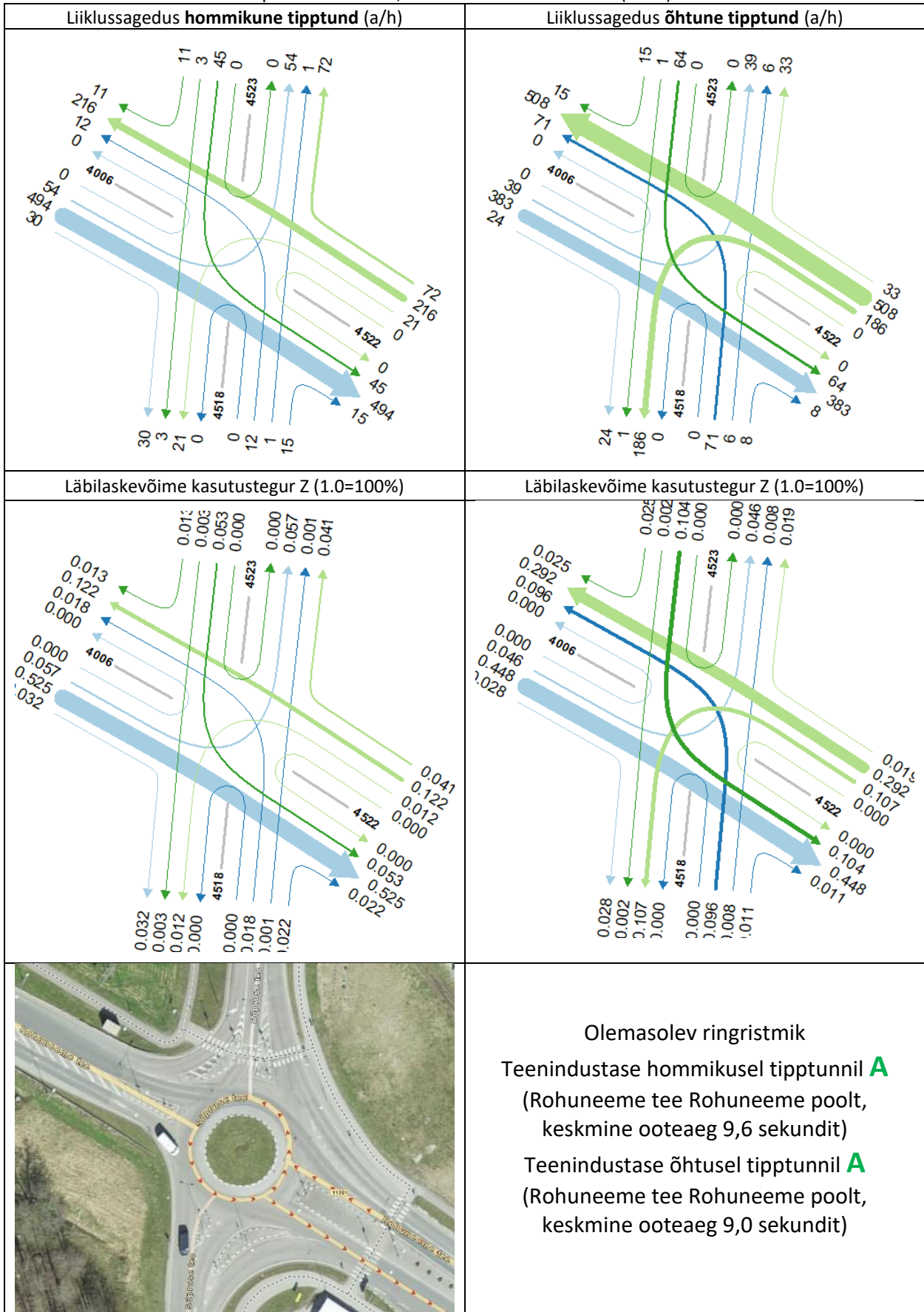
Tabel L1-2. Randvere tee – Rohuneeme tee – Pargi tee ristmik, modelleeritud olemasolev (2024).



Tabel L1-3. Rohuneeme tee – Randvere tee 9b juurdepääsu ristmik, modelleeritud olemasolev (2024).



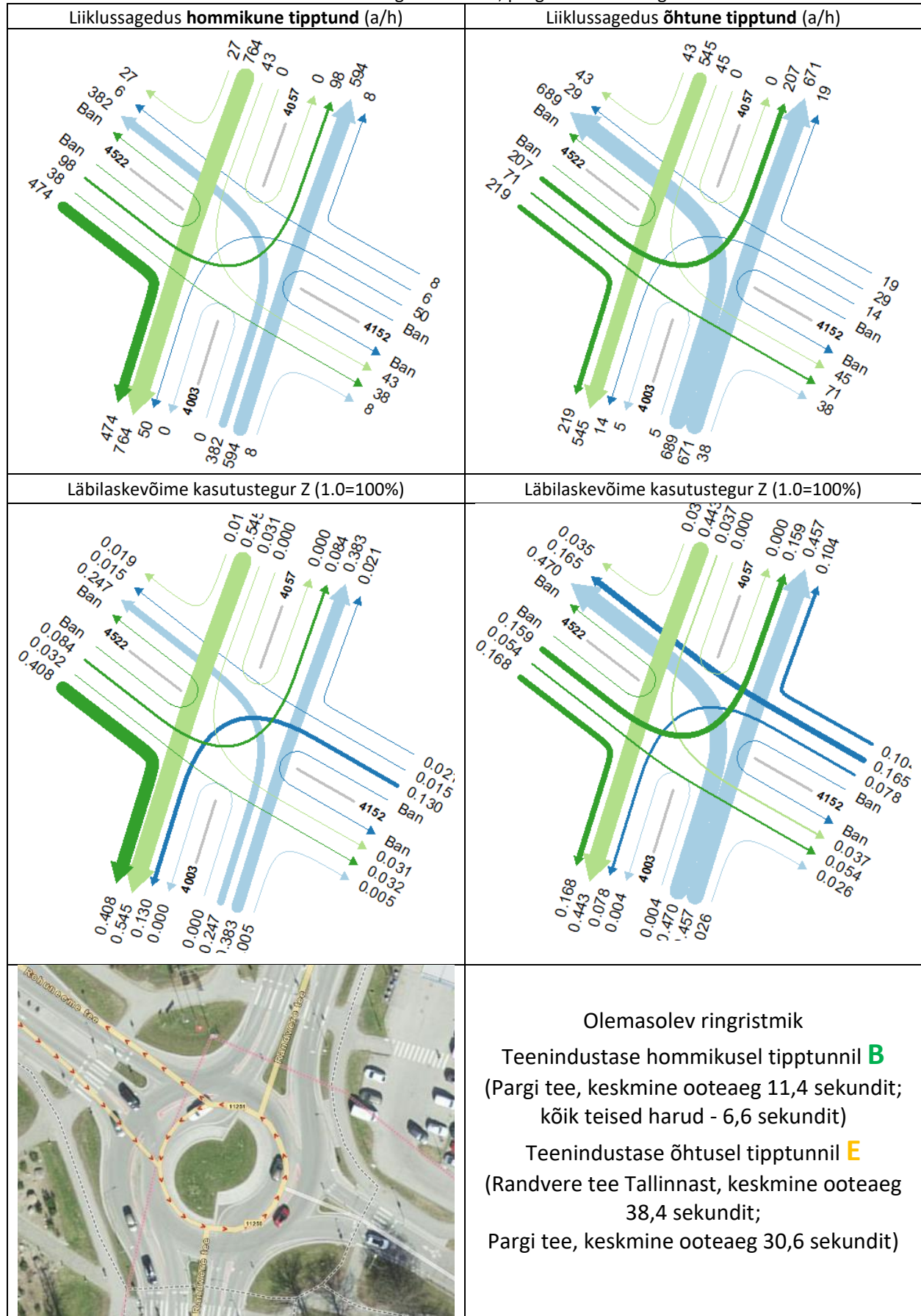
Tabel L1-4. Rohuneeme tee – Sõpruse tee ristmik, modelleeritud olemasolev (2024).



Tabel L1-5. Randvere tee – Randvere tee 9b / 6 juurdepääsu ristmik, prognoos koos DP-ga 2025+.

Liiklussagedus <b>hommikune tiptund</b> (a/h)	Liiklussagedus <b>õhtune tiptund</b> (a/h)
Läbilaskevõime kasutustegur Z (1.0=100%)	Läbilaskevõime kasutustegur Z (1.0=100%)
	<p>Ringristmik (projekteerimisel)</p> <p>Teenindustase hommikusel tiptunnil <b>A</b> (Randvere tee Randvere poolt, keskmine ooteaeg 8,4 sekundit)</p> <p>Teenindustase õhtusel tiptunnil <b>A</b> (Randvere tee 9b haru, keskmine ooteaeg 7,6 sekundit; teised ringi harud 6,0-6,6 sekundit)</p>

Tabel L1-6. Randvere tee – Rohuneeme tee – Pargi tee ristmik, prognoos koos DP-ga 2025+.



Tabel L1-7. Rohuneeme tee – Randvere tee 9b juurdepääsu ristmik, prognoos koos DP-ga 2025+.

Liiklussagedus <b>hommikune tiptund</b> (a/h)	Liiklussagedus <b>õhtune tiptund</b> (a/h)
Läbilaskevõime kasutustegur Z (1.0=100%)	Läbilaskevõime kasutustegur Z (1.0=100%)
	<p>Olemasolev suundristmik</p> <p>Teenindustase hommikusel tiptunnil <b>A</b> (PP kõrvalteelt, keskmine ooteaeg 6,0 sekundit)</p> <p>Teenindustase õhtusel tiptunnil <b>B</b> (PP kõrvalteelt, keskmine ooteaeg 10,2 sekundit)</p>

Tabel L1-8. Rohuneeme tee – Sõpruse tee ristmik, prognoos koos DP-ga 2025+.

