Märkused ning kommentaarid ja vastused nendele.

1. Teemeistri 4 likvideeritava (hoone ukse ees) mahasõidu asukohas on ette nähtud alla lastud äärekivi, kaablikaitse, vertikaalplaneering katkendlik. Vist on ununenud varasemast lahendusest?

Elemendid eemaldatud joonisest ja vertikaal täiendatud.

1. Jalgratta-ja jalgtee ristumisel  tänavatega/nahasõitudega on joonisel kujutatud erineva arvväärtusega nähtavuskolmnurgad (3x6m,  4x8m, 6x12m).  Millest on arvväärtuste määramisel lähtutud? Seletuskirjas on viidatud, et hoovidest väljasõitudele   on kohaldatud nähtavuskolmnurgad parameetritega Lkl vähemalt 5m ja Lauto vähemalt 2m, mis on sobiv (normid joonis 30). Palun joonisel kujutadagi selliste mõõtudega nähtavuskolmnurgad.  Mõõtude 6x12m päritolu jääb hetkel selgusetuks.

Kui dokumendis on kirjas vähemalt, siis järelikult võib ka natuke rohkem näidata nähtavust kui antud kohas on see ruum olemas. Vaatasin dokumenti „Kergliiklustee kavandamise juhend“ nr 1.1-7/22/113.

6x12m tuletasin punktist kus kergliiklustee lõikub ristumiskohale suunduva sõiduteega. 12m on erandjuht kui tee andmise kohustus on sõiduteel liiklejal. Rangelt võttes hoovist väljasõit ei ole tõesti sõidutee. Muutsin nähtavuskolmnurgad kõik 3x6m peale.

1. Joonistel peaks riigi omandis olev maa eristuma Teemeistri 4 kinnistust. Üks võimalus on riigi omandis olevale maaribale näha ette asfaldist eristuv kate.

See nõue on natuke segasevõitu aga muutsin riigtee aluse maariba murukattega. Võtsin äärekivi ära jalgtee servast. See jäi ainult mahasõidu ulatuses 3cm kõrgune ohutuse suurendamise mõttes. Siis veoauto juht saab paremini aru et sõidab üle jalgtee.

1. Pöördekoridori järgi on Teemeistri 4 mahasõidu laius  7.5m veidi üle dimensioneeritud, saaks vähendada.

Vähendada ei saanud. Sadulauto pööre oli isegi pisut üle serva. Jooniselt nähtub et bussi pöördekoridor on täpselt servade vahel ja kui kitsendada, siis läheb väljapööre üle sõidutee vastaspoole haljasalale.

1. Mahasõitude pikikalle peab olema suunatud riigiteest eemale üldjuhul. Teemeistri 4 ja 6 mahasõitude vertikaalplaneering vajab täiendamist (sh pikikalde suund muutub kolm korda?).

Seda pikikalde teemat ei saa nii jäigalt võtta, et peab kindlasti eemale suunatud olema. Kui külgnev tänav või hoov on kõrgemal, siis paratamatult mingi osa mahasõidust on maantee poole kaldu. Teemeistir 4 ja 6 mahasõitude vertikaali juures on mõeldud nii, et vesi saaks valguda piki eraldusriba.

1. Vahemikus PK 1+00 kuni 1+80 vajab ohutusriba vertikaalplaneering täiendamist (kohati katkeb lahendus ära, kohati ebatäpne, kohati puudub nõva, lisada riigitee olemasolev vertikaalplaneering.).

Lisatud tee olemasolev vertikaal, täiendatud projektvertikaali.

1. Miks on PK 1+60-1+80 jalgratta- ja jalgteele projekteeritud äärekivi riigitee poolsesse külge. Äärekivi  asemele kavandada teepeenar. Äärekivi (mahasõidul) takistab sademevete ärajuhtimist riigiteelt, mis ei ole sobiv lahendus.

Pikem äärekivi sai olemasoleva platsi ulatuses pandud, et auto ei sõidaks otse üle jalgtee. Äärekivid võib muidugi ära ka jätta. Sademevee valgumist see ei takista sest seal on korralik pikikalle olemas ning põikkalle on kogu ulatuses riigiteest eemale.

1. Ohutusriba/haljasriba põikkalde suund peab läbivalt olema  riigiteest eemale.

Jah on

1. IKÕ plaanil vajab täpsustamist  asjaolu, et mururestkaev RK-1 jääb KOV omandisse ja hooldamisele. Täiendada IKÕ plaanil tabelis Pos 8 teksti  „sademeveetoru  *ja mururestkaev“.* P.S*.* Kuna maade ekspert hetkel puhkab, saan temalt täienduse sobivusele kinnituse järgmisel nädalal.

Lisatud mururestkaevu tekst tabelisse.

1. Ei leia joonistel liiklusmärke ja katte märgistust – vist kihid kinni.

Oli jah kiht kinni jäänud.