

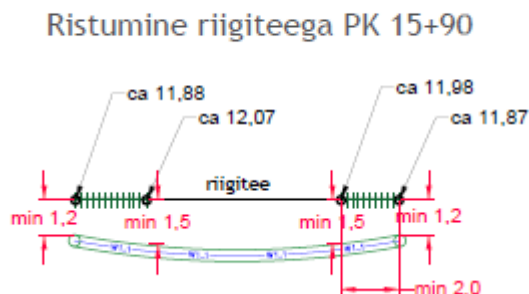
Põhiprojekt:

Transpordiameti poolt esitatud märkused põhiprojektile 11.08.2023.

Tehnovõrkude spetsialist:


1. Ristumine maakaabel riigiteega on ca PK 41+82, ristlõike joonisel aga on (valgustuse joonis EL-4-01 leht 6):

SUUNDPUURIMISE PÕHIMÕTTELINE LAHENDUS



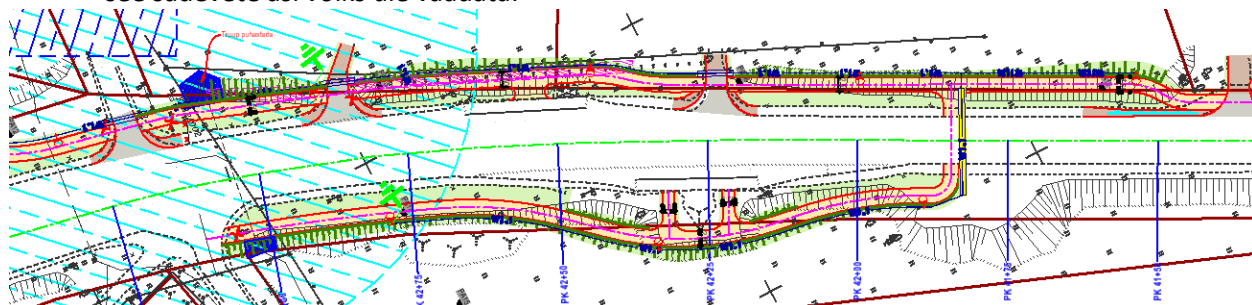
Mõistlik ära parandada ning ristlõikele lisada horisontaalne mõõtahel ja puurkaevikute kaugus riigitee kattest (arvestades, kruuskattega tugipeenar 0,9m)

29.09.2023 Roadplan: Arvestame ning teeme korrektuureid.

2. Arusaamatuks jääb/jäävad numbrilised väärtused ca 11,88 jne, mis või mida nad näitavad samuti tingmärk -  ?

29.09.2023 Roadplan: korrigeerime jooniseid.

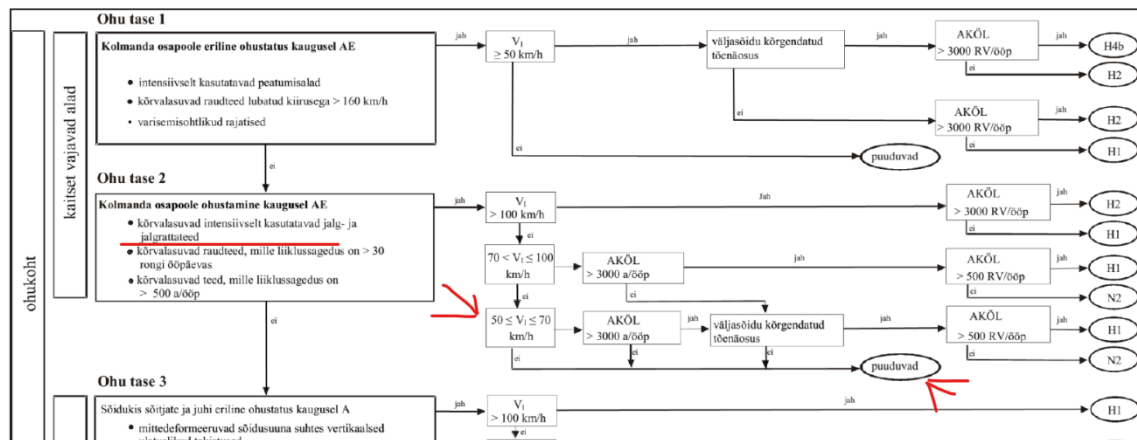
3. Suhteliselt tihti on mahasõite ja haljasriba tee ja JJT vahel kitsas – oht et sadevesi seisma jääb, see sadevete asi võiks üle vaadata:



29.09.2023 Roadplan: Vaatame üle ja võimalusel korrigeerime.

Liikluskorraldus:

1. Piire on lühike, kas projekteerija on uurinud, millise minimaalse katsetatud pikkusega see võib olla? N1 klassiga me nõustuda ei saa, sest minimaalne nõutav on N2. Miks on otsustatud metallpiirdeid paigaldada? Iseenesest juhis seda ei nõua.



Arvan, et saab vabalt selliseid või analoogi (<https://goo.gl/maps/9EnBa1Nzp7dCr1hX8>) paigaldada, sest niikuinii eraldamise eesmärgiga, muud polegi. Kiirus ju 50 km/h.



FlexiRail elastne plastikpiire H900mm

Tootekood: 34216913118

Ühik: tk

Laoseis: Tellimisel

FlexiRail elastne piire sobib paigaldada kohtadesse, kus jalakäijad ja ratturid kipuvad teed ületama vales kohas või kus on suur oht kogemata sõiduteele astuda. FlexiRail piirde abil on liiklejalatel kergem liikluses orienteeruda ja seeläbi vähendada ohtlikke olukordi.

Mooduli mõõdud: 1800x240xH880mm

Kogus: LISA KORVI - või - Päringukorv



06.09.2023 Roadplan OÜ: Piire on tõesti lühike ning sinna oleks tahtnud isegi midagi paremat välja pakkuda. Seega plastikust piire tundub väga hea mõte! Muidugi plastikust piire kindlasti 50 km/h sõitvat sõidukit kinni ei võta, aga see vast polegi hetkel eesmärk, pigem eraldamine. Praktilised näited minimaalse katsetatud pikkusegi piirde kohta on alati teretulnud.

Arvestaksime piirdega, mille välja pakkusite või analoogiga.

15.09.2023 Transpordiamet: Jääme selle juurde, et projekteerida tuleks kummipiirdeid ja eraldamise eesmärgiga. Sellel asjal min. testitud pikkust polegi, panema peab niipalju kui vajalik on, rohkem pole vaja, sest hooldada on keeruline. (Hoole on kummipiirdega päri MJ)

29.09.2023 Raodplan: Arvestame ning projekteerime kummipiirded.

2. Märki on nihutatud teele lähemale, tundub, et liiklusruumis.

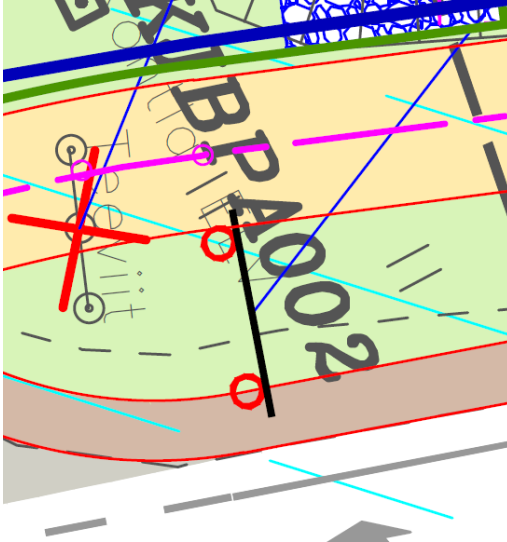


06.09.2023 Roadplan: Märki sõidutee poolne serv on sõiduraja servast (kattemärgistusest) 1,5 meetri kaugusel. Tingmärk võib olla eksitav.

15.09.2023 Transpordiamet: Näidata kaugust katte servast.

29.09.2023 Roadplan: Korrigeerime märki asukohta vastavalt võimalusele (teisel pool peame arvestama jalgteega) ning näitame märki kauguse katte servast.

06.02.2024 Transpordiamet: Liiklusmärk ikkagi ei mahu ja nähtavuskolmnurgas



11.03.2024 Roadplan OÜ: korrigeeritud jalgtee ja liiklusmärgi paiknemist, kus näeme JJT-le ette jõnksu. Samuti on tehtud ST tugipeenart kitsamaks (0,5m), kuna varasem laius oli ebamõistlikult suur arvestades riigiteede ristlõike valimise juhendit. JJT asfaltkatte ja ST tugipeenra servast on viidapost viidud 0,6m kaugusele, kusjuures 0,1m on varu, kuna post ja märgi serv pole päris paralleelselt. Sama loogikat on rakendatud Tamme kinnistu juures oleval LM 641. Tulenevalt täiendavast tugipeenra mahust on ette nähtud tugipeenra korrastamine kogu mnt13126 JJT külgenval lõigul. Kuna tugipeenras muutus kitsamaks ning kohati kadus üldse ära, siis mahumuutus võrreldes varasemaga on tühine (ca 50m²). Samuti väldime olukorda, kus tugipeenras on korrastatud jupiti ning saame ühe tervikliku lahenduse.

3. Viita projekteeritakse nähtavuskolmnurka, kas võib arutada ristmiku sulgemist? Et jääks juurdepääs ainult teelt 13217? Oleks olukord palju ohutum.





06.09.2023 Roadplan: Hetkel oleme jõudnud põhiprojekti lahenduse juurde ning oleksime mahasõitude ära jätmise kommentaare juba eskiislahenduses. Jah, nõustume täielikult, et mahasõitude vähendamine tõstab liiklusohutuse taset ja kõnealustele kinnistutele on tõesti palju mahasõite riigiteedelt.

15.09.2023 Transpordiamet: Projekteeirija peab seda ise hindama, praegu see ei ole kohustus neile, vaid ettepanek, kui on võimalik siis palun arvestada, kui ei ole, jääb ootama rekonstrueerimist.

29.09.2023 Roadplan: Arvestame, et lahendust muudetakse järgmiste projektidega. Hetkel lähme edasi praeguse projektlahendusega.

4. 50 km/h ala tehtud, kas me oleme nõusolekut andnud sellele? Kuidas tagatakse 50 kiirust?



06.09.2023 Roadplan: Ei, kuid selleks teemegi ettepaneku. Kõnealuses lõigus on kaks varianti jalgratta- ja jalgte projekteerimiseks. Esimene on ohutusriba 2,5 meetrit (kergliiklustristu kavandamise juhendi kohaselt peaks olema see arv 3,0 meetrit, kuid 11.04 saadetud meilis oleme kokku leppinud 2,5 meetrit) ning alandada lubatud sõidukiirust 50 km/h. Teine variant on jätta 70 km/h, ohutusriba laiuks kergliiklustristu kavandamise juhendi kohaselt erandjuhul 5,0 meetrit, kuna äärekiviga eraldamine pole 70 km/h puhul lubatud. See tähendab, et me tungiksime projektlahendusega kõikidesse alltoodud joonisel olevatesse kinnistutesse suuremal määral.

15.09.2023 Transpordiamet: Jäälegi, mitu varianti, kas kaitsta jalakäijaid piirdega ja jääb teelõigul kehtima 70 km/h või 50 ilma piirdeta, aga tuleks rakendada teelõigul liiklust

27.10.2023 Transpordiamet: 13217. Saame nõustuda 50 km/h kehtestamisega lõigul km ca 13,18 -13,56, kui rakendatakse kiiruse rahustamise meetmeid (tagada 50 km/h -st kinni

pidamine), vajalik minimaalselt kaks künnist. Künniste asukohad määrata koostöös vallaga (kus rohkem inimesi liigub).



09.01.2024 Roadplan OÜ: Lisatud künnised.

06.02.2024 Transpordiamet: Mõlemad künnised on tähistatud selliselt, et teel on ainult 1 künnis, projektis on neid 2.

06.02.2024 Transpordiamet: Lisada künnise lõige.

11.03.2024 Roadplan OÜ: Lisasime lõike.

06.02.2024 Transpordiamet: Mõlemad künnised on tähistatud selliselt, et teel on ainult 1 künnis, projektis on neid 2.

11.03.2024 Roadplan OÜ: Lisame 821 lisatahvlid, millega määrame künnistega (ja 50 km/h) lõigu pikkuse, et mitte juurde tekitada üksikuid liiklusemärgi.

15.09.2023 Lisamärkus Transpordiametilt: Praegu märkasin, et bussipeatused on näidatud likvideeritavatena, kas on jõutud kokkuleppele ÜTK-ga ja KOV-iga?

29.09.2023 Roadplan: Selleks avaldas soovi KOV, projektlahendus kooskõlastatakse ÜTK-ga.

06.02.2024 Transpordiamet: Jäi arusaamatuks, kas BP likvideerimine on kokku lepitud muudatus? ÜTK vist oli vastu? (06.05.2023 oli Ida-Viru ÜTK seisukohal, et Heina on oluline ja vajalik peatus, mida ei tohi likvideerida, vaid tuleb mõlemad peatused nõuetele vastavaks teha).



11.03.2024 Roadplan OÜ: Toila Vallavalitsus oli seisukoha, et nimetatud bussipeatused võib likvideerida. „Heina“ peatustest ~300 m kaugusel, Jaama tn ja Juurdeveo tn ristmiku lähisel, paiknevad bussipeatused nimega „Kohtla jaam“. Bussipeatuses „Heina“ ja „Kohtla jaam“ peatuvad samad bussiliinid. Projektiga nähakse ette jalgratta- ja jalgteed rajamine Jaama tn äärde, seega on tagatud praeguse „Heina“ peatuste asukoha ja „Kohtla jaam“ peatuste vahel ohutu liikumise võimalus kergliiklejatele.

Plaanilahendus, vertikaal, lõiked, seletuskiri

1. Kujutada joonistel riigitee kaitsevöönd.

06.09.2023 Roadplan: Lisame riigitee kaitsevööndi joonisele.

Transpordiamet: OK

2. Ei selgu, kui lai on 13217 Maidla - Kohtla-Nõmme – Kohtla ääres vahemikus PK 132+00- PK 137+00 ohutusriba (vt meie 11.04.2023 e-kiri, kus nõue. Et laius peab olema vähemalt 2,5m). Ei leia vastavat lõiget.

06.09.2023 Roadplan: Ohutusriba laius on 2,5 meetrit, kuigi kergliiklustristu kavandamise juhendi kohaselt on erandjuhul lubatud minimaalselt 3,0 meetrit, kuid sellest olenemata sai lähtutud 11.04 saadetud meilist. Lisaks on oluline siinkohal mainida, et ohutusriba all mõistame vahekaugust sõidutee kattemärgistusest (mitte asfaltkatte servast) jalgratta- ja jalgtee asfaltkatte servani. Arutasime omavahel pisut, et kuidas keegi mõistab mõistet "ohutusriba" ja millest milleni seda mõõta. Jõudsime selleni, et sõitmiseks on ette nähtud ikkagi sõidurada (kattemärgistuseni) ning kindlustatud ja kindlustamata peenar on ikkagi osa ohutusribast, kuna see pole sõitmiseks ette nähtud, vaid pigem täidab ohutuse eesmärgi. Jällegi tuleb sellised asjad kokku leppida juba eskiisi staadiumis.

14.09.2023 Transpordiamet: Ohutusriba laiuses 2.5m oleme varem kokku leppinud. Soov on, et see mõõt kajastuks ka plaanijoonistel ning oleks esitatud vastav lõige. Kergliiklustee ohutusriba vähimat laiust mõõdetakse sõidutee servast (vt väljavõte, märkus tabel 4 all), saate sellest lähtuda.'

Tabel 4. Kergliiklustee ohutusriba vähim laius.

Sõidutee projektkiirus, km/h	Sõidutee liiklusedus, sõidukit ööpäevas	Kergliiklustee on sõiduteest eraldatud ohutusribaga ¹		Kergliiklustee külgneb vahetult sõiduteega ja on eraldatud äärekiviga ²
		Üldjuhul valitav	Erandjuhul lubatud	
30 - 50	≤ 6000	≥ 5 m	≥ 3 m	≥ 0,50 m
	> 6000		-	
60	< 1500	≥ 7 m	≥ 3 m	≥ 0,75 m
	1500...6000		≥ 5 m	
	> 6000		-	
70	≤ 1500	≥ 7 m	≥ 5 m	≥ 1,00 m
	> 1500		-	
80	≤ 1500	≥ 7 m	≥ 5 m	Ei ole lubatud
	> 1500		-	
90 ja 100	≤ 6000	≥ 9 m	≥ 7 m	
	> 6000		-	
110 ja 120	Ei sõltu	≥ 12 m	-	
			-	

¹Kaugus mõõdetuna sõidutee servast

²Kaugus äärekivi sõiduteepoolsest servast.

29.09.2023 Roadplan: Lisame mõõdu plaanijoonistele.

3. Seletuskirja põhjal 13217 km 14,15-14,59 ohutusriba laius 5,0 meetrit, mis ei ole kooskõlas juhendiga. Kuidas tagatakse jalakäijate ohutus.

06.09.2023 Roadplan: Mainitud lõigul toimub ohutusriba laiuse üleminek 7,0 meetrilt 5,0 meetrile. Riigiteel 13116 (vana 13217) pk 142+00 kuni pk 145+50 kehtib kiiruse piirang 90 km/h, kus tõesti on kergliiklustristu kavandamise juhendi kohaselt erandlikult lubatud minimaalne ohutusriba laius 7,0 meetrit, kuid tuleb arvestada nii kultuurimälestise kaitsevööndis tegutsemist kui ka seda, et realselt enne ristmiku pole sõidukiirused 90 km/h. Samuti on oma roll mahasõitudel/kõrvalteedel, mis dikteerivad JTT kaugust sõiduteest, kuid mahasõitude ümbermängimise märkus (liikluskorralduse märkus 3) võib koha piirkonda oluliselt muuta.

14.09.2023 Transpordiamet: Selgitamist vajab, millised jalakäijate ohutust suurendavaid meetmeid sellele lõigul välja pakute.

27.10.2023 Transpordiamet: 13217 km 14,46 kuni tee lõpuni (ristmikuni) võib olla erandkorras vaheriba laius 5m. Mujal vaheriba 7meetrit.

<https://xgis.maaamet.ee/xgis2/page/link/dCyWkked> Maa-ameti kitsenduste kaardi järgi oleks võimalik tagada 7m laiune vaheriba.



11.03.2024 Roadplan OÜ: Täiendasime projektlahendust, kus JJT ning ST vaheline ohutusriba laius on minimaalselt 5,0m.

4. Plaanijoonistele peab rohkematesse kohtadesse ohutusriba laiuse peale märkima, et saaks ülevaate lahendusest. Praegu ei ole võimalik lahenduse sobivust hinnata.

06.09.2023 Roadplan: Nõus ning täiendame projekti vastavalt, et ohutusriba oleks paremini selge.

14.09.2023 Transpordiamet: OK

5. Ei leia plaanijoonistelt lõigete asukohti, seetõttu ei saa lõigete sobivust hinnata. Lõiked tuleb koostada kõigis iseloomulikes kohtades (sh riigiteele 13217), praegu lõikeid napib. Lõikel 1-1 püstitähis?

06.09.2023 Roadplan: Enne kui lõikeid koostama hakkame, püüaks plaanijoonised paika saada.

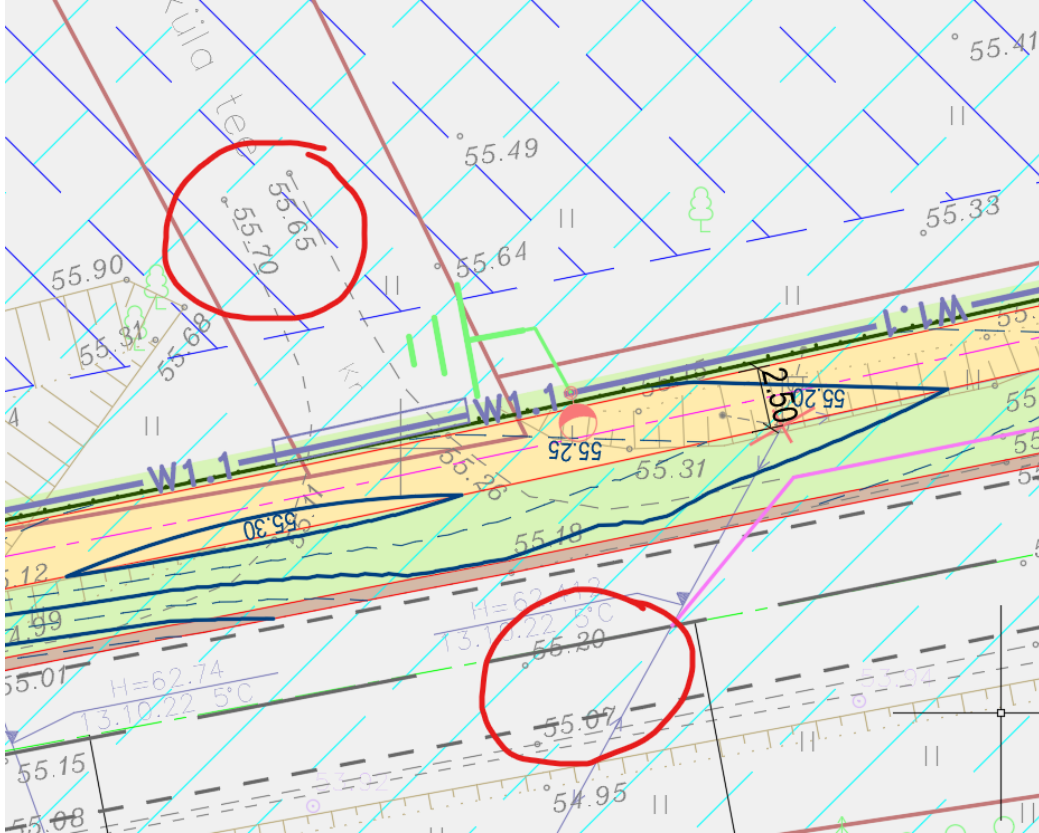
14.09.2023 Transpordiamet: OK

6. Sademevett mitte juhtida riigitee alusele maale. Ohutusribasse tuleks teha nõva või leida muu lahendus, et veed ei valguks riigiteele (näiteks PK 143+00-145+96). Palun kogu projekti vertikaalplaneering selle pilguga üle vaadata.

06.09.2023 Roadplan: Siinkohal võibolla seletaks, miks selline lahendus näitena toodud lõigus on ja miks jalgratta- ja jalgteel on kõrgemal sõiduteel suhtes. Võrreldes olemasoleva olukorraga me midagi ei muuda ehk täna on seal kalded riigitee poole ja kui täna seal probleemi pole, pole suure tõenäosusega ka edaspidi. Muidugi põhimõttest ma saan aru, aga tekitades sõidutee ning jalgratta- ja jalgteel vahele nõva, kuhu hakkaks sademevesi kogunema, siis muudame olukorda pigem halvemaks. Samuti kui tuua jalgratta- ja jalgteel sõiduteega samasse tasapinda, suureneks sademevee valgala pindala tunduvalt, mis tooks riigitee serva veelgi rohkem sademevett. Hetkel lõikame valgala JJT-ga ära.

14.09.2023 Transpordiamet: Erinevalt praegusest olukorrast on vertikaalplaneeringuga vesi suunatud konkreetsele sõiduteele, sealjuures on olemasolev nõva likvideeritud (vt väljavõtte, kõrgusarvud geolusel). Sademevete juhtimine sõiduteele ohustab riigitee korrakohast

toimimist ja kasutamist, mistõttu ei ole lahendus vastuvõetav. Tuleb kavandada nõva ja tagada sademeveete äravool riigiteelt.



29.09.2023 Roadplan: Korrigeerime lahendust ning tekitame nõva, et oleks tagatud sademevee äravool riigiteelt.

7. Lisada isikliku kasutusõiguse joonised JJT ja tehnovõrkude rajamiseks riigitee alusele maale.

06.09.2023 Roadplan: Koostame IKÕ joonised, kui asendiplaan paigas.

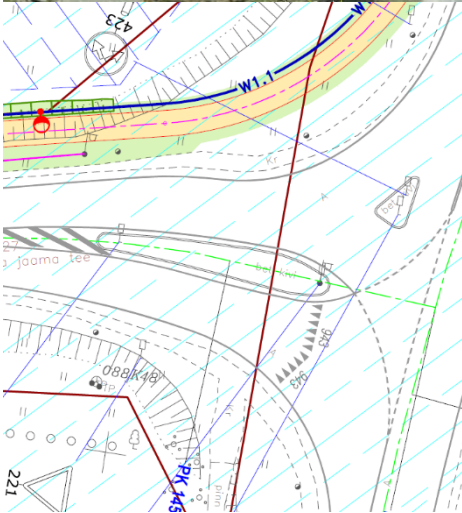
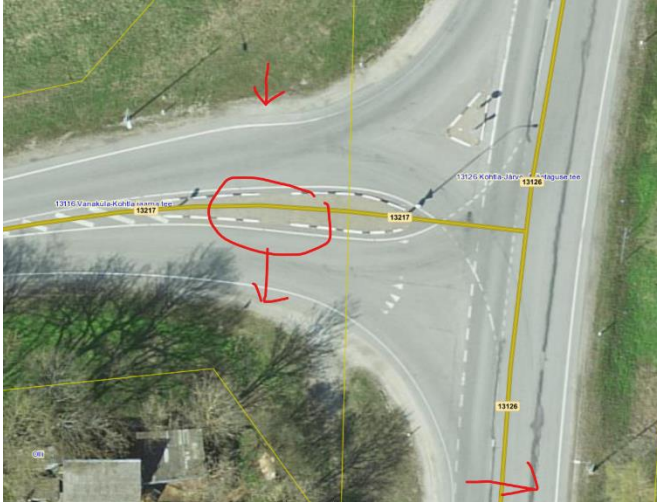
14.09.2023 Transpordiamet: OK

06.02.2024 Transpordiamet: Koostada JJT ja tehnovõrkude IKÕ plaanid.

11.03.2024 Roadplan OÜ: Koostame plaanid kui oleme saanud kinnitust asendiplaanilise lahenduse sobivuse osas.

Uued märkused, mis ühegi varasema teema juurde ei kuulu.

1. 06.02.2024 Transpordiamet: Ristmikul on ületuskoht, projektis seda võimalust enam pole.

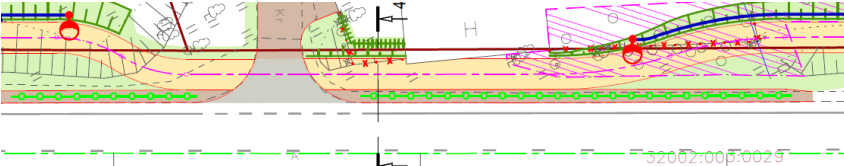


11.03.2024 Roadplan OÜ: Täiendasime projektlahendust, kus lisasime asfalteeritud ühenduse JJT ja ST vahele.

2. 06.02.2024 Transpordiamet: Valgustuse projekti kausta hetkel esitatud ei ole, milliseid valgustusposte kasutatakse?

11.03.2024 Roadplan OÜ: Projektmaterjali on täiendatud valgustuse osa projektiga.

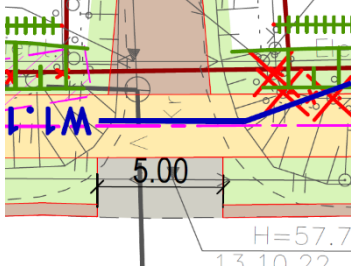
3. 06.02.2024 Transpordiamet: Plastikpiiret ei ole võimalik korralikult kruusmaterjalist peenraste paigaldada, peab olema ikkagi asfalt või muu sarnaste omadustega materjal.



11.03.2024 Roadplan OÜ: Täiendasime projektlahendust, kus tõime plastikpiirde JJT serva (varasemalt ST servas) ning nägime ette asfalteeritud laienduse JJT, kuhu on võimalik plastikpiiret paigaldada. Plastikpiirde tõime JJT serva, kuna ST laienduse projekteerimine pole mõistlik.

4. 06.02.2024 Transpordiamet: Täpsustamist vajab, mis tüüpi piire Tamme kinnistu juurde pannakse (lõikel ja seletuskirjas erinev info).
11.03.2024 Roadplan OÜ: Seletuskirjas korrigeeritud ptk. 3.2.2.
5. 06.02.2024 Transpordiamet: Arvestada, et mahasõitude killustikkatend ei tohi kanduda jalgratta-ja jalgteele (JJT), selleks projekteerida asfaltkate laiemalt.
11.03.2024 Roadplan OÜ: Täiendasime projektlahendust, kus nägime ette asfalteeritud katte mahasõitudele minimaalselt 3,0m JJT servast. Mahasõitudel, kus värav vms on JJT servale lähemal kui 3,0m, asfalteeritakse kuni väravani.

6. 06.02.2024 Transpordiamet: Mahasõitude plaanilahendus ei vasta TRAM nõuetele, kasutada tüüpmahasõit I geomeetriat, sh pöörderaadiusi.



11.03.2024 Roadplan OÜ: Täiendasime projektlahendust, kus on tehtud kõik mahasõidud riigiteelt I tüüpjoonisele vastavaks.

7. 06.02.2024 Transpordiamet: Lisada joonistele nähtavuskolmnurgad (nt JJT lõikumine mahasõitudega, teedega, raudteega), käsitleda teemat seletuskirjas.
11.03.2024 Roadplan OÜ: Täiendasime projektlahendust, kus on lisatud nähtavuskolmnurgad.
8. 06.02.2024 Transpordiamet: Palun esitada kooskõlastamiseks projekti terviklahendus, sh tehnovõrkude projekt, et tehnovõrkude spetsialist ja elektriinsener saaks lahenduse üle vaadata.
11.03.2024 Roadplan OÜ: esitame kooskõlastamiseks kogu projektmaterjali.
9. 06.02.2024 Transpordiamet: Arvestada tehnovõrkude spetsialisti varasemate märkustega (14.09.2023 e-kiri).
11.03.2024 Roadplan OÜ: arvestatud.

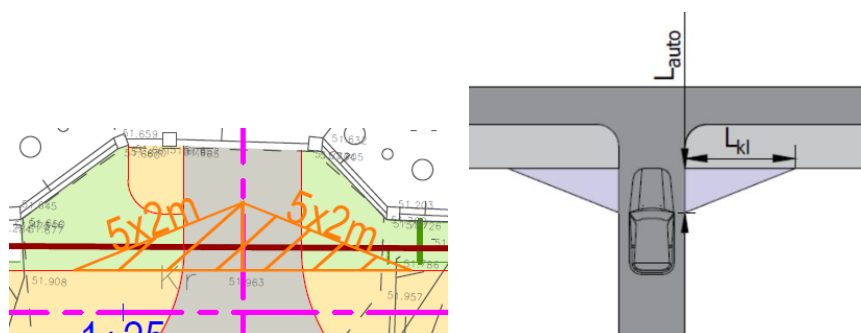
Uued märkused, mis varasema teema juurde ei kuulu.

1. 02.04.2024 Transpordiamet: Iga künnist peab ikkagi eraldi tähistama, EVS-is öeldud, et tegemist on tehiskõrgendiga ja ainsuses. Märk pannakse kõrgendi ette, mitte teelõigule. Tahvlit pole igal juhul vaja, sest K-Nõmme suunas on ristmikul uus „70“, 13126 suunas on lõigu lõpus 376.
26.04.2024 Roadplan OÜ: korrektuurid tehtud.



2. 02.04.2024 Transpordiamet: Nähtavuskolmnurkade konstrueerimisel võtta eeskujuks „Kergliiklustristu kavandamise juhend“ toodud põhimõtted (5m mõõtmise servast, mitte teljelt).

26.04.2024 Roadplan OÜ: korrektuurid tehtud.



3. 02.04.2024 Transpordiamet: Lisada seletuskirja selgitus, kuidas suurendatakse liiklusohutust kohtades, kus ei ole tagatud nõuete kohase laiussega ohutusriba (näiteks PK 13+75 ja 14+25 juures).

26.04.2024 Roadplan OÜ: seletuskiri täiendatud.

4. 12.04.2024 Transpordiamet: Tehnovõrkude spetsialistil märkusi ei ole, kõik sobis.

26.04.2024 Roadplan OÜ: selge, arvestame sellega.