

Saatja: <olev.saago@palmpro.ee>

Saadetud: 24.08.2023 23:42

Adressaat: <maantee@transpordiamet.ee>

Koopia: <Herkki.Room@transpordiamet.ee>

Teema: Ed: Tartumaa, Kastre vald, Kaagvere-Vana-Kastre jalgratta- ja jalgte ehitusprojekt
KOOSKÖLASTAMINE

Manused: image004.jpg; image005.jpg; image001.jpg; image002.jpg; image003.jpg

Tere!

Lisan kirjale parandatud Kaagvere-Vana-Kastre JJT projekti.

https://www.dropbox.com/scl/fi/pke492qlyin23s6m73ieb/328_PP_v01_Kaagvere-V-Kastre-JJT_2023-08-24.asice?rlkey=t12hanrdrvxf4ezr3jbg4pz5s&dl=0

Vastused märkustele.

1. Oleme 10.07.2023 esitanud projektile märkused. Projekteeritud tänavavalgustuse kaabli ristumisel riigiteega ei ole meie märkustega arvestatud.
Palume projekteerijal suhelda nendes küsimuste otse Transpordiameti tehnovõrkude peaspetsialisti Peeter Uiboga (tel: 5159766 e-post: peeter.uibo@transpordiamet.ee)

Arvestatud. Valgustuse lahendus on saadetud elektriprojekteeerij poolt Peeter Uibole 23.08.2023

2. IKÕ ? bussipeatuses IKÕ osas hetkel näitamata:

IKÕ-6 on lisatud

3. Projekteeritud on taaskord riigitee nr 22260 ja Vanaparve tee ristmiku piirkonda, riigitee kurvile mahasõit katastriüksusele 29101:001:0850.
Projekteeritud ristumiskoha asukoht ei ole sobilik ning on vastuolus nii projekteerimise nõuete kui ka mahasõitude rajamise juhendiga (ei ole tagatud nõuetele vastavat kaugust olemasolevast ristmikust). Antud mahasõit läheb Teenurga kinnistule, millele on võimalik ühendus tagada munitsipaalomandis olevalt Vanaparve teelt (tee nr 5010059).

Mahasõidu asukoht muudetud

Juhime tähelepanu ? antud mahasõit on näidatud tee-ehituslikus osas, valgustuse projektis ja IKÕ plaanidel seda mahasõitu ei ole näidatud.

IKÕ plaanid on muudetud

4. Olemasoleva bussipeatuse nihutamine projektis näidatud asukohta - kuidas bussi peatus antud asukohas ja projekteeritud viisil peaks toimima?

Peatus viidud ettepoole sirge peale

5. PK 9+75-10+75 on pikiprofiil väga järsk ning meie hinnangul ei ole tagatud liikumispuuetega inimestele nõuded ohutuks ja nõuetekohaseks liikumiseks.
Pikiprofiiliga seotud küsimus on KOV-i otsustada, kuid meie juhime siin antud teema osas tähelepanu. Palume KOV -ga antud lahendust ja selle sobilikust arutada.

Kergliiklustee pikikalle antud lõigus on alla 8%. See on 7,8%. Vallavalitsus on lahenduse üle vaadanud.

6. Oleme juhtinud tähelepanu, et PK 9+75-10+75 on pikiprofiil väga järsk ning meie hinnangul ei ole tagatud liikumispuuetega inimestele nõuded ohutuks ja nõuetekohaseks liikumiseks.
Oleme eelmises kirjas märkinud, et pikiprofiiliga seotud küsimus on KOV-i otsustada, kuid meie juhime siin antud teema osas tähelepanu. Palume KOV -ga antud lahendust ja selle sobilikust arutada.

Olete vastanud, et on arutatud.

Sooviksime teada, mis on KOV-i seisukoht antud küsimuses? Projektis on pikiprofiil sama. Kuidas kergliiklustee kasutaja ohutus tagatakse?

Kergliiklustee projekteerimisel ei tohi kergliiklustee pikikalle ületada 8%.

Kui maapinna reljeef ei võimalda teega otse liikuda, siis tuleb trassi asukohta muuta selliselt, et pikikalle ei oleks üle lubatud piiri (tuua kääniliselt ülevalt alla).

Kergliiklustee pikikalle antud lõigus on alla 8%. See on 7,8%.

Teie kiri 10.07.2023 vastused

Tohvri (katastritunnus 50101:001:0001) kinnistuga seonduvate ettepanekute osas on meie seisukoht järgmine:

Jalgratta- ja jalgteed (JJT) toomine riigitee katte äärde peab olema olulise vajaduse ning põhjendusega, mille otsustamise käigus me saame kaalutusotsusena lubada

JJT rajamise riigitee katte äärde. Olulise põhjustena, mille osas me saame kaalutusotsust langetada on näiteks olemasolev hoonestuse asetus, õhuliini mastide asetus,

looduskaitseliste piirangute olemasolu. Antud juhul on tegemist maatulundusmaaga, kus ei ole ühtegi eelpool nimetatud takistust, mille osas oleks vajalik JJT toomineriigitee äärde. Käesoleva JJT projekteerimisel tuleb arvestada ?Kergliiklusteede kavandamise juhend? nõudeid .

Kõnealuses lõigus saab lubada eraldusriba laiuseks 5,0 m (momendil projekteeritud 7,0 m) . Kitsama eraldusriba (erandliku laiuse) kasutamine ei ole mõeldav, kuna vajalik on lahendada sademevee juhtimine ja kitsamal maa-alal ei ole võimalik kraavi rajamine.

?Kergliiklusteede kavandamise juhend?

Kastre abivallavanema Alar Arukuusk'i seisukoht on, et kõrge- ja madalpinge ning sidekaabli peale ei hakka jalgratta- ja jalgteed projekteerima. Suures ulatuses jääb JJT trass nii nagu varem projekteeritud on.

Pöördumises on viidatud JJT riigitee äärde toomise vajaduse ühe põhjusena olemasolevate puude säilitamise soovi. Olemsaolevid puud ei pea JJT rajamisel kõiki likvideerima.

Projekteerija peab olukorda hindama kohapeal, kuid piisab võibolla 1-2 puu likvideerimisest. JJT ei pea kulgema riigiteega paralleelselt, JJT võib teha ka puude juurest kaare ning

minna nende vahelt läbi sobivas asukohas. Võimalus on minna ka kogu rivist tagant poolt mööda.

JIT plaani on muudetud nii, et 6 puud jääb alles. Puude tagant JIT projekteerimisega ei ole maomanik nõus.

Tohvri kinnistule juurdepääsu osas oleme varasemalt öelnud, et see tuleb lahendada riigiteelt otse pääsuga kinnistule. Tohvri kinnistul paikneb alajaam, millele peale JIT rajamist ei ole võimalik saada juurde selle hooldustöödeks. Oleme varasemalt öelnud, et juurdepääs Tohvri kinnistule ja alajaamale võiks lahendada ühise mahasõidu kaudu.

Projekti eelmises lahenduses oli see mahasõit riigiteelt projekteeritud. Hetkel esitatud asendiplaani on see mahasõit ära kaotatud. Kuidas tagatakse alajaama juurdepääs ja hooldus riigiteelt? Projekteeritud mahasõidu riigiteelt võib viia ka teisele poole olemasolevaid puid, kuid siis tuleb alajaama juurde tee näidata Tohvri kinnistu seest.

Alajaama mahasõit on olemas, Tohvri juurdepääs on Vanaparve teelt.

Projekteeritud on taaskord riigitee nr 22260 ja Vanaparve tee ristmiku piirkonda, riigitee kurvile mahasõit katastriüksusele 29101:001:0850.

Projekteeritud ristumiskoha asukoht ei ole sobilik ning on vastuolus nii projekteerimise nõuete kui ka mahasõitude rajamise juhendiga (ei ole tagatud nõuetele vastavat kaugust olemasolevast ristmikust). Antud mahasõit läheb Teenurga kinnistule, millele on võimalik ühendus tagada munitsipaalomandis olevalt Vanaparve teelt (tee nr 5010059).

Juurdepääs viidud Vanaparve teele

Vastused koostas teede projekteerija Tiit Korn

Lugupidamisega

Olev Saago
Peaprojekteerija

Palmpro OÜ

Tartu

+372 509 7516 | info@palmpro.ee

+372 735 2929

www.palmpro.ee

Saatja: Herkki Rõõm <Herkki.Room@transpordiamet.ee>

Saatmisaeg: esmaspäev, 21. august 2023 13:44

Adressaat: olev.saago@palmpro.ee

Teema: Tartumaa, Kastre vald, Kaagvere-Vana-Kastre jalgratta- ja jalgtee ehitusprojekt

Tere,

Palmpro OÜ on esitanud kooskõlastamiseks töö nr 322 ? Tartumaa, Kastre vald, Kaagvere-Vana-Kastre jalgratta- ja jalgtee ehitusprojekt?

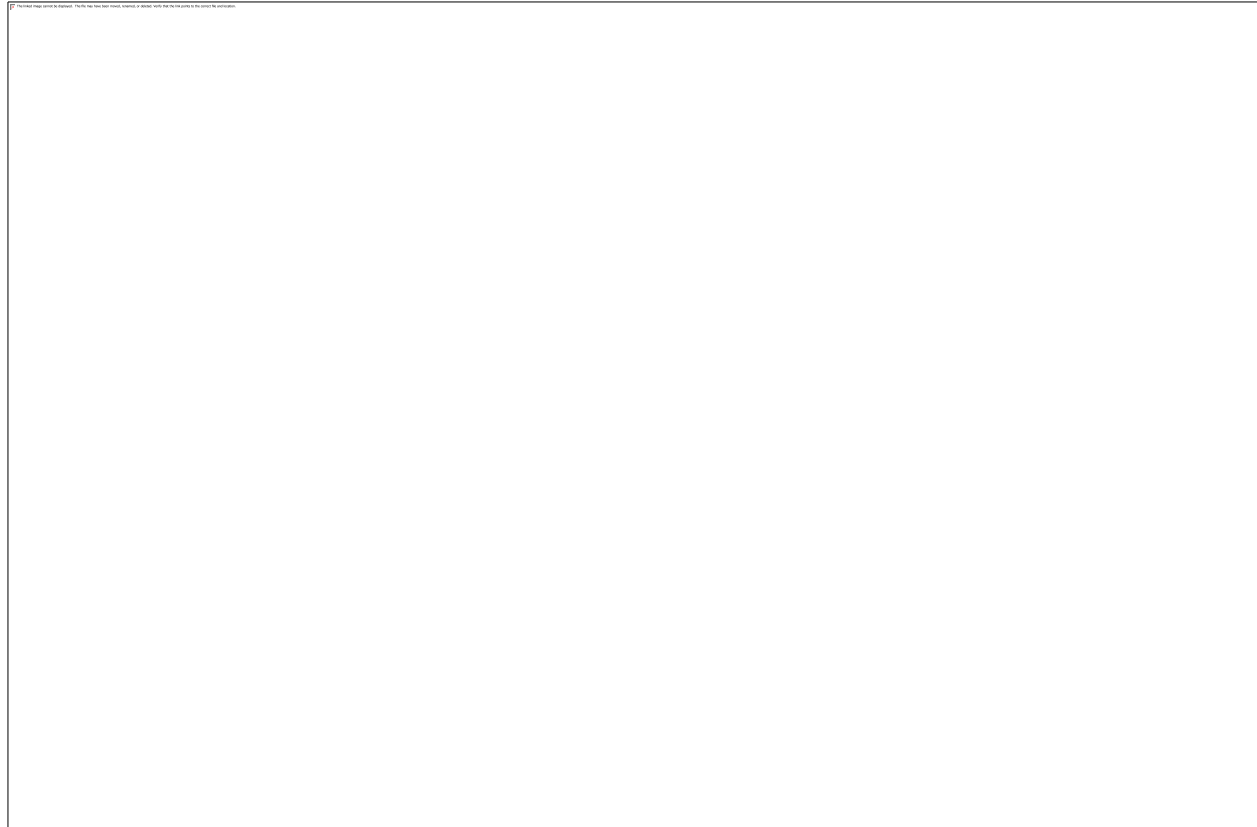
Projekti läbivaatamisel on meil järgmised märkused:

1. Oleme 10.07.2023 esitanud projektile märkused. Projekteeritud tänavavalgustuse kaabli ristumisel riigiteega ei ole meie märkustega arvestatud.
Palume projekteerijal suhelda nendes küsimuste otse Transpordiameti tehnovõrkude peaspetsialisti Peeter Uiboga (tel: 5159766 e-post: peeter.uibo@transpordiamet.ee)

2. IKÕ ? bussipeatuses IKÕ osas hetkel näitamata:



3. Projekteeritud on taaskord riigitee nr 22260 ja Vanaparve tee ristmiku piirkonda, riigitee kurvile mahasõit katastriüksusele 29101:001:0850.
Projekteeritud ristumiskoha asukoht ei ole sobilik ning on vastuolus nii projekteerimise nõuete kui ka mahasõitude rajamise juhendiga (ei ole tagatud nõuetele vastavat kaugust olemasolevast ristmikust). Antud mahasõit läheb Teenurga kinnistule, millele on võimalik ühendus tagada munitsipaalomandis olevalt Vanaparve teelt (tee nr 5010059).



Juhime tähelepanu ? antud mahasõit on näidatud tee-ehituslikus osas, valgustuse projektis ja IKÕ plaanidel seda mahasõitu ei ole näidatud.

4. Olemasoleva bussipeatuse nihutamine projektis näidatud asukohta - kuidas bussi peatus antud asukohas ja projekteeritud viisil peaks toimima?

5. PK 9+75-10+75 on pikiprofiil väga järsk ning meie hinnangul ei ole tagatud liikumispuuetega inimestele nõuded ohutuks ja nõuetekohaseks liikumiseks. Pikiprofiiliga seotud küsimus on KOV-i otsustada, kuid meie juhime siin antud teema osas tähelepanu. Palume KOV -ga antud lahendust ja selle sobilikust arutada.
6. Oleme juhtinud tähelepanu, et PK 9+75-10+75 on pikiprofiil väga järsk ning meie hinnangul ei ole tagatud liikumispuuetega inimestele nõuded ohutuks ja nõuetekohaseks liikumiseks. Oleme eelmises kirjas märkinud, et pikiprofiiliga seotud küsimus on KOV-i otsustada, kuid meie juhime siin antud teema osas tähelepanu. Palume KOV -ga antud lahendust ja selle sobilikust arutada.
- Olete vastanud, et on arutatud.**
- Sooviksime teada, mis on KOV-i seisukoht antud küsimuses? Projektis on pikiprofiil sama. Kuidas kergliiklustee kasutaja ohutus tagatakse?
- Kergliiklustee projekteerimisel ei tohi kergliiklustee pikikalle ületada 8%.
- Kui maapinna reljeef ei võimalda teega otse liikuda, siis tuleb trassi asukohta muuta selliselt, et pikikalle ei oleks üle lubatud piiri (tuua käänuliselt ülevalt alla).

Palume Projekti koostamisel arvestada ka 10.08.2023 saadetud e-kirja /Taotlus_Tartumaal, Kaagvere-Vana-Kastre JJT projekteerimisest sõidutee äärde Tohvri kinnistu piiri ulatuses/ seisukohtade ning märkustega.

Projekti korrigeerimisel palume neid arvestada.

Korrigeeritud projekti palume esitada uuesti kooskõlastamiseks e-posti aadressile maantee@transpordiamet.ee

Lugupidamisega



Herkki Rõõm
peaspetsialist
Planeerimise osakond
kooskõlastuste üksus
+372 521 9446

www.transpordiamet.ee

Valge 4 / 11413 Tallinn / Transpordiamet

