

Saatja: Tarmo Jõe <tarmo@selektor.ee>

Saadetud: 09.12.2022 12:21

Adressaat: Merike Joonsaar <Merike.Joonsaar@transpordiamet.ee>; Maanteeameti klienditugi <maantee@mnt.ee>

Teema: RE: Sillamäe-Vaivara jalgtee ehitusprojekti esitamine kooskõlastamiseks

Manused: image001.png; image003.jpg; image004.png; image015.png; image016.png; image017.png; image018.png; image019.png; image020.png; image021.png; image022.png; image002.png; image006.png; image007.jpg; image009.jpg

Tere

Esitame kooskõlastamiseks korrigeeritud töö „Sillamäe-Vaivara raudteejaama jalg- ja jalgrattatee ehitusprojekt“.

Võimalusel ootame tagasisidet esimesel võimalusel, kuna fondi rahastusperiood lõppeb juba 29.12.2022!

Link: <https://www.dropbox.com/sh/yoodeqf4ht26o64/AADvVe2LRu2yU2BbJkABB48a?dl=0>

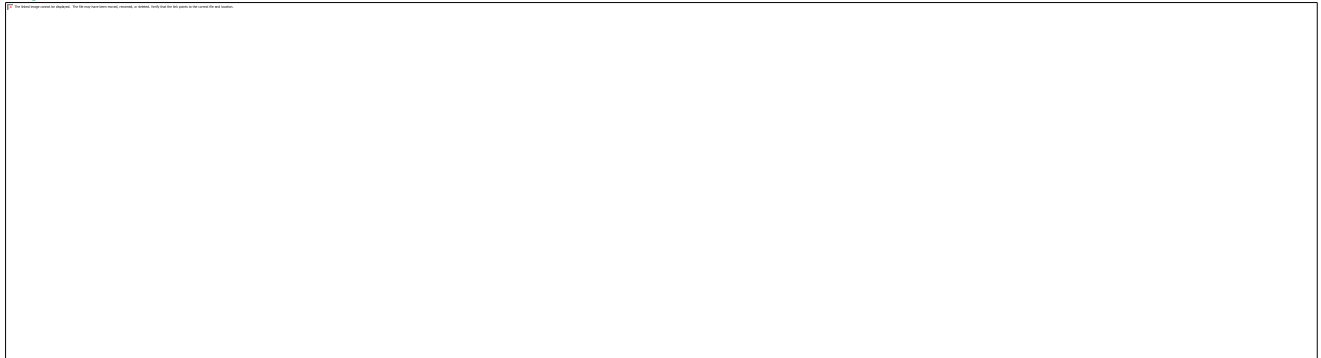
Selgitused märkustele rohelisega:

1. Ainus teema, mis vajab kohati täpsustamist on sõidutee ja JJT vahelise eraldusriba kõrguslik lahendus. Selleks, et saaks veenduda vete ärajuhtimises palun lisage vahele (JJT nõlva alla) rohkem kõrgusarvusi (näiteks lõigul PK 19+00-19+70).

SP: lisasime kõrgusarvusi ja vertikaalid. Vahemikus PK 19+00..19+60 ei ole me teemaal kavandanud haljasala kõrgusi muuta. Jalgtee on kuni 6 m kaugusel, valdavalt naaberkinnistul ja haljasala piisavalt suur, et immutada poole sõidutee sademeveed. Jalgtee põikkalle on kavandatud riigiteest eemale.

Samuti vajab täpsustamist mahasõitude PK 4+65 (Vana tee) ja 5+35 alla truupide vajadus - kas ilma truupideta lahendus on toimiv? Ehk oleks otstarbekas teha näiteks Vana tee alla truup ja profileerida kütet veidi pikemalt, so kuni oleva kraavini PK 4+30, saaks veed ära juhtida.

SP: lisasime kõrgusarvusi ja vertikaalid. Täna ei ole seal truupe ja sademeveed on immutatud haljasalale. Teemaal ei olnud meil kavandanud haljasala kõrgusi muuta aga lisasime täiendava nõva. Jalgtee on 10 m kaugusel ja haljasala on piisavalt suur sademevee immutamiseks. Riigiteel on seal raadius ja viraaži põikkalle teisele poole. Projekteerija hinnangul mahasõitude alla truupe vaja ei ole.



2. Silma jäi, et sellel mahasõidul on JJT põikkalle liiga suur. Palun teised mahasõidud selle pilguga üle vaadata.

SP: PK 26+55 on mahasõidu pikikalle kuni jalgteeni 3%, jalgtee osas 2% ja edasi tuleb viia kokku oleva tee kõrgustega, max pikikaldega kuni 8%.



3. IKÕ-de teema:

TRAM saab kooskõlastada jalgratta- ja jalgtee projekti lõpliku variandi, mille mahus on ka IKÕ joonised. See tähendab, et jalgratta- ja jalgtee projekti kooskõlastuskirjale lisame IKÕ joonised, mis on maade osakonna maaeksperti poolt (projekti koostamise käigus) üle kontrollitud ning tunnustatud notaries minekuks sobivaks.

SP: Koostasime IKÕ joonised.

Jalgratta- ja jalgtee ehitusloa saab KOV väljastada peale isikliku **kasutusõiguse lepingute sõlmimist** (jalgratta- ja jalgtee puhul TRAM ja KOV vahel, tehnovõrkude puhul TRAM ja trassi valdajate vahel). Soovime ehitusloa kooskõlastamisel olla kindlad, et hiljem ei teki segadusi kasutusõiguse andmisega.

SP: Koostasime IKÕ joonised. Notariaalsete lepingute sõlmimine ei ole ehitusprojekti koostamise osa ja võimalikud vaidlused osapoolte vahel tingimuste üle ei ole projekteerija pädevuses. Varem ei ole lepingute sõlmimist kooskõlastamise eeldusena keegi nõudnud ja seda ei ole võimalik teha kooskõlastamiseks kavandatud 30 pv jooksul mh TRAM projektides. Näiteks, tehnovõrguvaldajad annavad kooskõlastuse ja vajadusel tingimusega, et ehitustööde teostamiseks kaitsevööndis tuleb täiendavalt hankida tööloa ja selle saab mh peale servituudi seadmist. Nii on ka tellijal aega peale ehitusloa saamist kuni ehitamisega alustamiseni sõlmida vajalikke lepinguid.

Lugupidamisega,
Tarmo Jõe



From: Merike Joonsaar <Merike.Joonsaar@transpordiamet.ee>
Sent: esmaspäev, 28. november 2022 17:04
To: Tarmo Jõe <tarmo@selektor.ee>
Subject: FW: Sillamäe-Vaivara jalgtee ehitusprojekti esitamine kooskõlastamiseks

Tere.

Täna täienduste ja selgituste eest.

1. Ainus teema, mis vajab kohati täpsustamist on sõidutee ja JJT vahelise eraldusriba kõrguslik lahendus. Selleks, et saaks veenduda vete ärajuhtimises palun lisage vahele (JJT nõlva alla) rohkem kõrgusarvusi (näiteks lõigul PK 19+00-19+70).
Samuti vajab täpsustamist mahasõitude PK 4+65 (Vana tee) ja 5+35 alla truupide vajadus - kas ilma truupideta lahendus on toimiv? Ehk oleks otstarbekas teha näiteks Vana tee alla truup ja profileerida küvett veidi pikemalt, so kuni oleva kraavini PK 4+30, saaks veed ära juhtida.
2. Silma jäi, et sellel mahasõidul on JJT põikkalle liiga suur. Palun teised mahasõidud selle pilguga üle vaadata.



3. IKÕ-de teema:

TRAM saab kooskõlastada jalgratta- ja jalgtee projekti lõpliku variandi, mille mahus on ka IKÕ joonised. See tähendab, et jalgratta- ja jalgtee projekti kooskõlastuskirjale lisame IKÕ joonised, mis on maade osakonna maaeksperti poolt (projekti koostamise käigus) üle kontrollitud ning tunnistatud notariselt minekuks sobivaks.

Jalgratta- ja jalgtee ehitusloa saab KOV väljastada peale isikliku kasutusõiguse lepingute sõlmimist (jalgratta- ja jalgtee puhul TRAM ja KOV vahel, tehnovõrkude puhul TRAM ja trassi valdajate vahel). Soovime ehitusloa kooskõlastamisel olla kindlad, et hiljem ei teki segadusi kasutusõiguse andmisega.

P.S. Samad tähelepanekud panen EHR-i.

Lugupidamisega



Merike Joonsaar
Peaspetsialist
Projekteerimise osakonna
taristu kooskõlastuste üksus
5862 7078

From: Tarmo Jõe <tarmo@selektor.ee>
Sent: Friday, November 18, 2022 11:07 AM
To: Merike Joonsaar <Merike.Joonsaar@transpordiamet.ee>; MNT Teed <maantee@transpordiamet.ee>
Subject: RE: Sillamäe-Vaivara jalgtee ehitusprojekti esitamine kooskõlastamiseks

Tere

Esitame uuesti kooskõlastamiseks Sillamäe-Vaivara raudteejaama jalg- ja jalgrattatee ehitusprojekti sh teeprojekt, silla projekt ja elektriprojekt.

Palume anda tagasisidet esimesel võimalusel!

Projekti link: <https://www.dropbox.com/sh/yuodeqf4ht26o64/AADvVe2LRu2yU2BbJikABB48a?dl=0>

Alljärgnevalt selgitused esitatud märkustele:

1. Tagasiside viadukti projekteerijalt: „Selektor OÜ kavandatud Sillamäe-Vaivara jalgtee ehitusprojekti otsad lähevad kokku meie projektiga. Kergliiklustee projektis ei ole kasutatud meie viimast alusplaani“. Palun pange viimane asendiplaan joonisele, sh valgustus jms.
SP: 01.11 esitas viadukti reki projekteerija oma projektlahenduse viimase dwg versiooni, mille lisasime xrefina oma projektile. Viimane esitatud dwg ei sisaldanud vertikaale ja teevalgustust, seega neid ei ole kuvatud.
2. Projekteeritud JJT truubi läbimõõt Ø400 ei ole olevate truupidega kooskõlas (kohaliku tee truup Ø800, 13106 km 0,91 truup Ø750). Tekib paisutus.
SP: Korrigeerisime, õige läbimõõt on 800 mm.
3. 13106 km 1,31. Siin vajab olukord täpsustamist. Geoaluse järgi suunatakse veed truupidest maantee äärde kokku, kuhu jääb seisma. Kas riigitee aluse truubi voolusuund on õige? Siis saab vajadusel suhelda meie teehoiu spetsialistidega riigitee truubi asjus.
SP: korrigeeritud sai topo alusel voolusuund, nool oli tagurpidi.
4. Riigitee kraavide ja truupide puhastamise peale ehitamist peaks seletuskirja sisse kirjutama.
SP: lisasime nõude seletuskirja: ptk 3.7.1 „Jalgtee ehituse mahus tuleb töövõtjal omal kulul puhastada piirnevad riigitee kraavid ja truubid, kui sinna on sattunud ehitustööde käigus materjale vms või on nende rajatiste seisukord tööde käigus halvenenud (traktori ratas nõlvale roopa teinud jms)“.

5. Seletuskirjas ei ole käsitletud perspektiivsete bussipeatuste teemat. Selgitamist vajab, millise projekti mahus (kelle tellimisel) ja millal on kavas projekteerida riigitee äärde (11306 ja Suvila tn ristmiku piirkonda) perspektiivsed bussipeatused.
SP: koostatava ehitusprojekti ülesanne ei näinud ette neid bussipeatusi ümber projekteerida. Oleme persp BP näidanud, et arvestada persp asukohaga ja vajaliku ruumiga. Ptk.3.2 lisatud „PK 10+35 on KOV soovil kantud projekti joonisele perspektiivse vasakpoolse bussipeatuse asukoht, et veenduda selle ehitamiseks vajaliku ruumi olemasolus. Sõidutee ja jalgteede vahele on jäetud vajalik ruum persp platvormi ja paviljoni kavandamiseks. Bussipeatus projekteeritakse ja ehitatakse vajaduse tekkides, eraldiseisvalt koostatava ehitusprojekti alusel.“
6. Perspektiivne bussipeatus on kavandatud olemasoleva teekraavi peale, mis ei ole toimiv lahendus. Kraav on ka edaspidi vajalik. Selleks, et perspektiivne bussipeatus oleks edaspidi realiseeritav (sh oleks piisavalt ruumi kõikide tee-elementide jaoks), tuleks lahendus praegu veidi põhjalikumalt läbi joonistada. Muuhulgas tuleb arvestada ümbertõstetava kraavi ruumivajadusega. Samuti peab olema võimalik (bussipeatuse ja JJT) lahendused kõrguslikult siduda. Ilmselt on vaja projekteerida JJT sellel lõigul riigiteest kaugemale, ruumi on.
SP: Jalgteede paikneb 10 m kaugusel riigiteest, mis on piisav bussipeatuse mahutamiseks. Bussipeatuse asukoht lahendatakse persp bussipeatuse ehitamiseks koostatava ehitusprojekti. Bussipeatuse projekteerimine ei ole käesoleva töö ülesanne.
7. JJT vertikaalplaneering tuleb kokku viia riigitee olevate kõrgusarvudega. Samuti tuleb arvestada üldise põhimõttega, et mahasõitude pikikalle oleks suunatud ristumiskohal riigiteest eemale (riigitee alusele maale vett ei juhitata). Sõidutee ja JJT vahelisele haljasalale lisada vertikaalplaneering, kujundada madalam koht/nõva haljasala keskele.
SP: Projekteeritud vertikaal arvestab riigitee ja maapinna kõrgustega. Mahasõitude pikiprofiilid on lahendatud nõuete kohaselt sh tagatud pikikalded riigiteest eemale. Jalgteede põikkalle on kavandatud üldiselt riigiteest eemale. Riigitee olevat haljasala eraldusriba laius ei ole kavandatud muuta, sestap puudub vajadus seda ka ümber projekteerida (vertikaali lahendada).
8. Riigitee 13141 lõigul km ca 3,44-3,51 on JJT eraldatud sõiduteest äärekiviga (praegust äärekiviga lõiku on pikendatud kurvi suunas). Olemasolev äärekivi on sirgel teelõigul, kus riigitee katte laius on ca 6 meetrit. Riigitee katte laius on kurvis ca 5,3m. Lisaks on kurv väikese raadiusega, mistõttu projekteeritud äärekiviga lahendus ei ole sobiv. Äärekiviga lõigu sobivust saame kaaluda siis, kui riigitee ristlõike laius vastab tee klassile ja lisaks on arvestatud kurvi laiendusega. Esitada ristlõige.
SP: Korrigeerisime lahendust, arvestades persp sõidutee laiema gabariidi vajadusega (6 m + laiendus kurvis) ja nihutasime äärekivi sellele joonele. Lisasime tüüpristlõike.
9. Kuidas on lahendatud äärekiviga lõigul sademevede kokku kogumine/ärajuhtimine rentslist, restkaevu vajadus?
SP: kalletega on täna ja ka JJT projekti realiseerimise järgselt juhitud sademeveed immutamiseks haljasalale. Äärekiviga lõigus on lisatud persp sõidutee vertikaal üldinfona, mis täpsustatakse riigitee ehitusprojekti sh lisatakse restkaev vms vajadusel.
10. Kõnnitee rahuldav pikikalle on 3,1-5%. Siin on kalle suurem.
SP: Korrigeerime kallet.
11. Projekti terviklahendusele tuleb koostada isikliku kasutusõiguse (IKÕ) seadmiseks kasutusala plaanid (jalgratta- ja jalgteede ja/või tehnovõrkude kavandamisel riigitee alusele maale). Jalgratta- ja jalgteede

IKÕ plaanide koostamiseks vt juhis isikliku kasutusõiguse seadmiseks jalgratta- ja jalgte ehituse projektides. Tehnovõrkude IKÕ plaanide koostamiseks vt juhendi „Nõuded tehnovõrkude teemaale paigaldamise kavandamisel“ lisa 6.

SP: IKÕ plaanid koostame alati peale kooskõlastamise ja ekspertiisi faasi läbimist, kui rajatiste paiknemised on lukus. IKÕ'd sõlmitakse peale ehitusloa väljastamist, enne ehitustegevusega alustamist – KOV'l tuleb notariaalsete lepingute sõlmimine kooskõlastada Volikogus jne, mis ei puuduta enam ehitusprojekti koostamist, mis on bürokraatia.

Lugupidamisega,
Tarmo Jõe



Mob: +372 53 434 384 | tarmo@selektor.ee
Selektor Projekt OÜ | www.selektor.ee | Pärnu mnt. 186, IV korrus, 11314 Tallinn

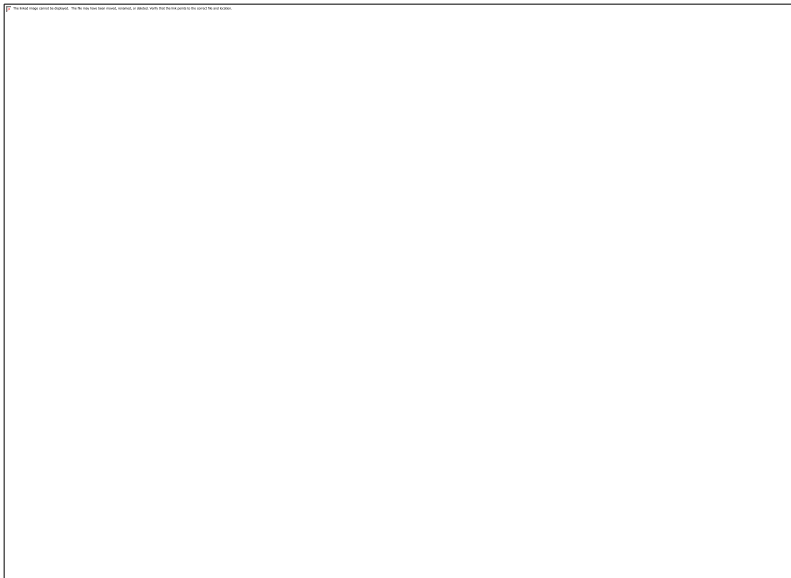
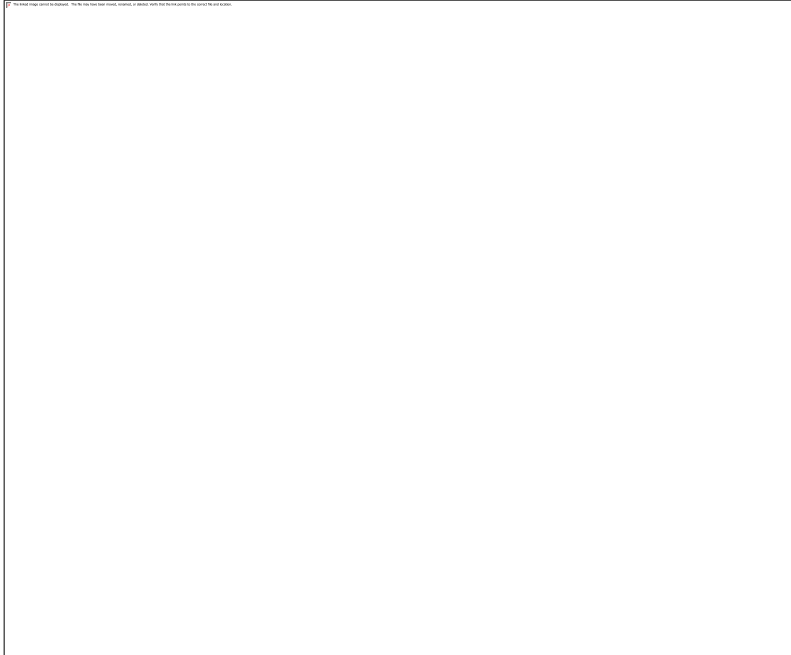
From: Merike Joonsaar <Merike.Joonsaar@transpordiamet.ee>
Sent: teisipäev, 18. oktoober 2022 15:18
To: Tarmo Jõe <tarmo@selektor.ee>
Subject: FW: Sillamäe-Vaivara jalgte ehitusprojekti esitamine kooskõlastamiseks

Tere.

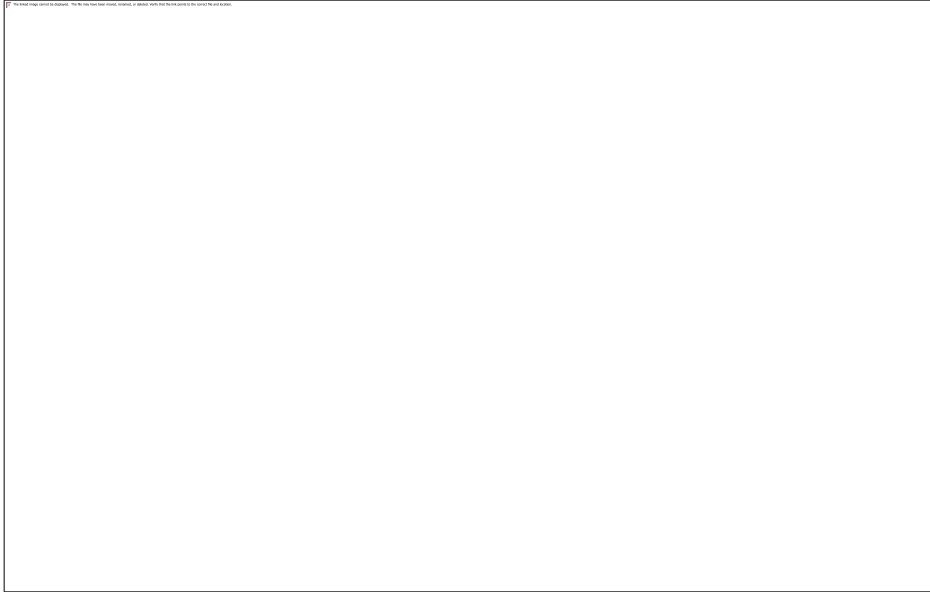
Täna projekti eest.

Edastan tähelepanekud projekti täiendamiseks (samad tähelepanekud panen EHR-i).

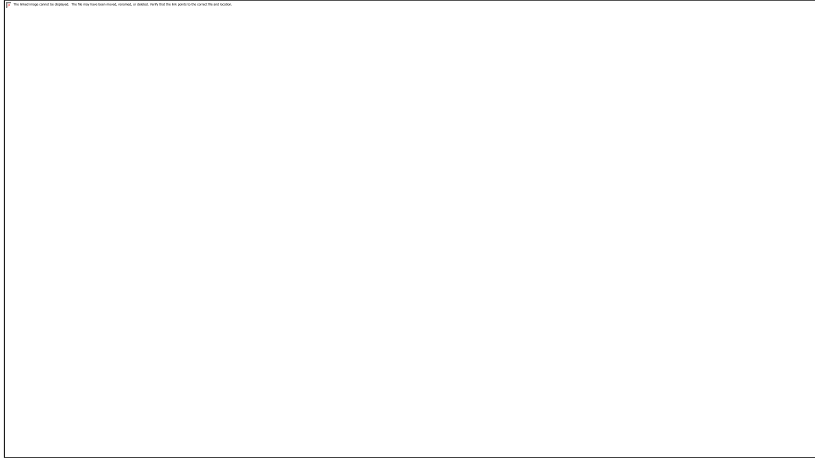
1. Tagasiside viadukti projekteerijalt: „Selektor OÜ kavandatud Sillamäe-Vaivara jalgte ehitusprojekti otsad lähevad kokku meie projektiga. Kergliiklustee projektis ei ole kasutatud meie viimast alusplaani“. Palun pange viimane asendiplaan joonisele, sh valgustus jms.
2. Projekteeritud JJT truubi läbimõõt Ø400 ei ole olevate truupidega kooskõlas (kohaliku tee truup Ø800, 13106 km 0,91 truup Ø750). Tekib paisutus.



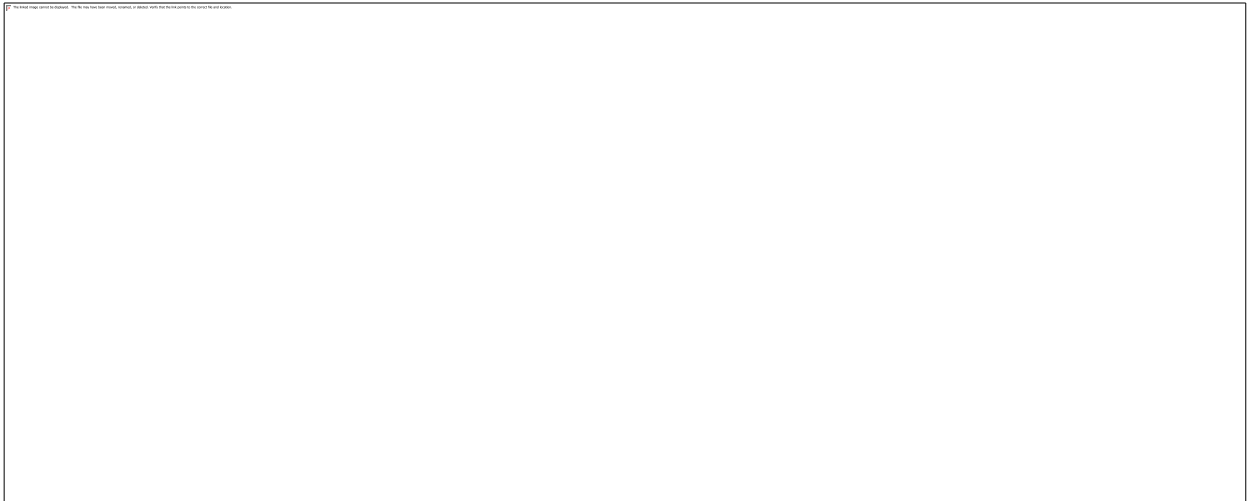
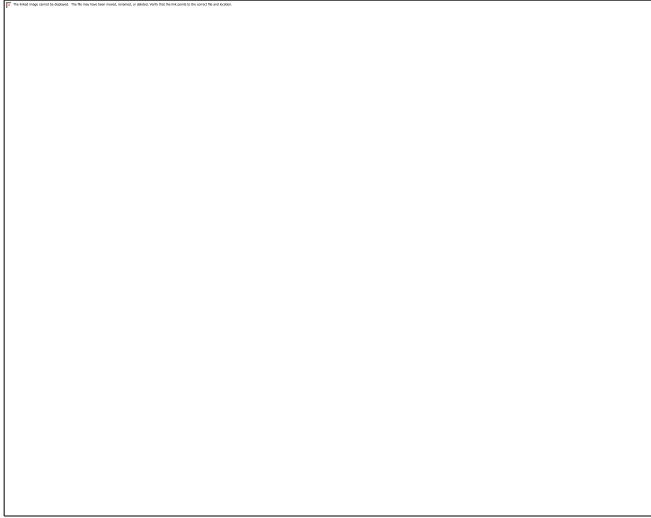
3. 13106 km 1,31. Siin vajab olukord täpsustamist. Geoaluse järgi suunatakse veed truupidest maantee äärde kokku, kuhu jääb seisma. Kas riigitee aluse truubi voolusuund on õige? Siis saab vajadusel suhelda meie teehoiu spetsialistidega riigitee truubi asjus.



4. Riigitee kraavide ja truupide puhastamise peale ehitamist peaks seletuskirja sisse kirjutama.
5. Seletuskirjas ei ole käsitletud perspektiivsete bussipeatuste teemat. Selgitamist vajab, millise projekti mahus (kelle tellimisel) ja millal on kavas projekteerida riigitee äärde (11306 ja Suvila tn ristmiku piirkonda) perspektiivsed bussipeatused.
6. Perspektiivne bussipeatus on kavandatud olemasoleva teekraavi peale, mis ei ole toimiv lahendus. Kraav on ka edaspidi vajalik. Selleks, et perspektiivne bussipeatus oleks edaspidi realiseeritav (sh oleks piisavalt ruumi kõikide tee-elementide jaoks), tuleks lahendus praegu veidi põhjalikumalt läbi joonistada.
Muuhulgas tuleb arvestada ümbertõstetava kraavi ruumivajadusega. Samuti peab olema võimalik (bussipeatuse ja JJT) lahendused kõrguslikult siduda. Ilmselt on vaja projekteerida JJT sellel lõigul riigiteest kaugemale, ruumi on.



7. JJT vertikaalplaneering tuleb kokku viia riigitee olevate kõrgusarvudega. Samuti tuleb arvestada üldise põhimõttega, et mahasõitude pikikalle oleks suunatud ristumiskohal riigiteest eemale (riigitee alusele maale vett ei juhita). Sõidutee ja JJT vahelisele haljasalale lisada vertikaalplaneering, kujundada madalam koht/nõva haljasala keskele.



8. Riigitee 13141 lõigul km ca 3,44-3,51 on JJT eraldatud sõiduteest äärekiviga (praegust äärekiviga lõiku on pikendatud kurvi suunas). Olemasolev äärekivi on sirgel teelõigul, kus riigitee katte laius on ca 6 meetrit.
Riigitee katte laius on kurvis ca 5,3m. Lisaks on kurv väikese raadiusega, mistõttu projekteeritud äärekiviga lahendus ei ole sobiv. Äärekiviga lõigu sobivust saame kaaluda siis, kui riigitee ristlõike laius vastab tee klassile ja lisaks on arvestatud kurvi laiendusega. Esitada ristlõige.
9. Kuidas on lahendatud äärekiviga lõigul sademevete kokku kogumine/ärajuhtimine rentslist, restkaevu vajadus?
10. Kõnnitee rahuldav pikikalle on 3,1-5%. Siin on kalle suurem.



11. Projekti terviklahendusele tuleb koostada isikliku kasutusõiguse (IKÕ) seadmiseks kasutusala plaanid (jalgratta- ja jalgtee ja/või tehnovõrkude kavandamisel riigitee alusele maale). Jalgratta- ja jalgtee IKÕ plaanide koostamiseks vt [juhis](#) isikliku kasutusõiguse seadmiseks jalgratta- ja jalgtee ehituse projektides. Tehnovõrkude IKÕ plaanide koostamiseks vt [juhendi](#) „Nõuded tehnovõrkude teemaale paigaldamise kavandamisel“ lisa 6.

Jääme ootama täiendatud projekti.
Küsimuste tekkimisel võtke palun ühendust.

Lugupidamisega



Merike Joon Saar
Peaspetsialist
Projekteerimise osakonna
taristu kooskõlastuste üksus
5862 7078

From: Tarmo Jõe <tarmo@selektor.ee>
Sent: Monday, September 26, 2022 4:03 PM
To: Maanteeameti klienditugi <maantee@mnt.ee>
Subject: Sillamäe-Vaivara jalgtee ehitusprojekti esitamine kooskõlastamiseks

Tere

Esitame kooskõlastamiseks Narva-Jõesuu Linnavalitsuse tellimusel koostatud töö „Sillamäe-Vaivara raudteejaama jalg- ja jalgrattatee projekteerimine“.
Töö koostamisel oleme mh arvestanud TRAM väljastatud tingimustega 13.01.2021 nr 7.1-2/21/993-1.

Projekti link: <https://www.dropbox.com/sh/l5lt6x3ry3b9yu0/AADe86b6y-ybKXGS7rrXNec2a?dl=0>

Lugupidamisega,
Tarmo Jõe



Mob: +372 53 434 384 | tarmo@selektor.ee
Selektor Projekt OÜ | www.selektor.ee | Pärnu mnt. 186, IV korrus, 11314 Tallinn