

SELGITUS

Tehase tee 2 jalgratta- ja jalgteede ühenduse eskiisi juurde

SISUKORD

1. Üldist	2
2. Etappide realiseerimine.....	2
3. Sõidukiirus.....	2
4. Ristlõike valik	2
5. Sademevee ärajuhtimine	3
6. Korrashoid ja lumekoristus	4

1. Üldist

Projekteeritav Tehase tee 2 jalg- ja jalgrattatee ühendus paikneb Harju maakonnas, Raasiku alevikus ja külgneb riigi kõrvalmaanteega 11103 Maardu-Raasiku tee. Ehitusprojekti eesmärk on ehitada välja piirkonnas puuduolevad jalg- ja jalgrattateede omavahelised ühendused ning tagada kergliiklejatele ohutud ja mugavad liikumisvõimalused.

Kuigi maa-ala paikneb aleviku äärealal, kus linnale iseloomulik liikluskeskkond hajub, tegemist siiski asulaga ning seega kehtivad asula projekteerimise nõuded.

Jalg- ja jalgrattateede välja ehitamine on ette nähtud kahes etapis:

- **I etapp:** läänepoolne, enamasti Tehase tee 2 kinnistule jääv JJT lõik. JJT lõik eraldatakse sõiduteest nõuetekohase ($\geq 5,0\text{m}$) eraldusribaga.
- **II etapp:** idapoolne, vahetult riigi kõrvalmaanteega ja kinnistutega Tallinna mnt 1 ja Tallinna mnt 1a külgnev lõik. JJT eraldatakse sõiduteest äärekiviga.

Mõlemale lõigule projekteeritakse välisvalgustus. Äärekivi paigaldamise järgselt sõidutee kate taastatakse.

JJT lõikude välja ehitamine ei eelda Tallinna mnt 1 ja Tallinna mnt 1a erakinnistute kasutamist. Tallinna mnt 1a kinnistuga külgnevas alas nihutatakse olemasolev kraav/nõva olemasoleva aia äärde.

Ette jäävad objektid (tähispostid, liikluskorraldusvahendid, elektrikilp jms) kas likvideeritakse või tõstetakse ringi. Pärast äärekivi paigaldamist sõidutee serva kate taastatakse.

2. Etappide realiseerimine

Etappide realiseerimine jääb tellija (Raasiku Vallavalitsus) ja Transpordiameti kokkuleppe esemeks. Käesoleva eskiisi ja selle alusel hiljem koostatava põhiprojekti eesmärk on esitada ohutu ja majandus-tehniliselt otstarbekas lahendus.

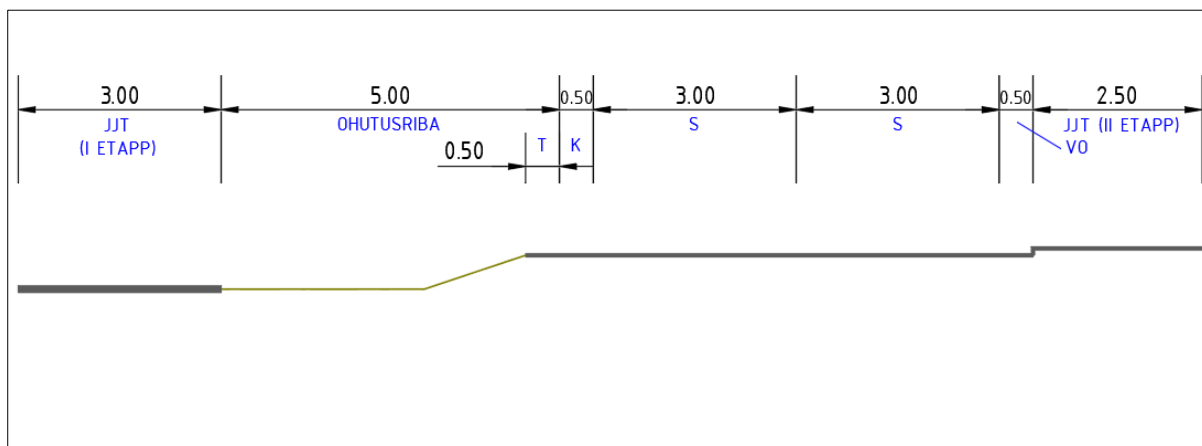
3. Sõidukiirus

Maa-alal kehtib üldine asula kiiruspiirang 50 km/h. Kavandatav lahendus ei näe ette kehtestatud piirkiiruse muutmist. Projektlahendusega tagatakse sõidukiirusele 50 km/h vastav liikluskeskkond.

4. Ristlõike valik

Kõrvalmaantee AKÖL on 782 aut/ööp (2022. aasta teeregistri andmed). Sellest moodustavad sõidua autod 99% ning veoautod ja autobussid 1%. Autorongide liiklus puudub. Ehk siis tegemist on tüüpilise asulasisesega sõiduaudode liiklusega.

Lähtuvalt kehtivast kiiruspiirangust (50 km/h) ja standardist EVS 843 „Linnatänavad“ ning pidades silmas Transpordiameti 2022. aasta juhendit „Riigiteede ristlõike valimise juhend“, on antud tee puhul perspektiivselt nõutud sõidurada (S) laiusega vähemalt 3,0m, kindlustatud peenar (K) laiusega 0,5m ning tugineepar (T) laiusega 0,5m. Äärekiviga ristlõike puhul tuleb tugipeenar (T) ja kindlustatud peenar (K) asendada ohutusribaga (VO). Arvestades eskiisis pakutud JJT lõikude lahendust, vastab perspektiivne ristlõige joonisel 1 esitatule.



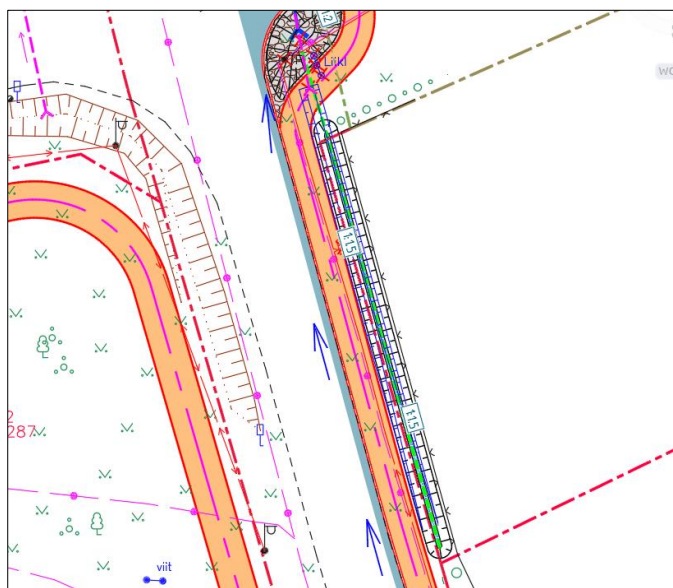
Joonis 1. Riigi kõrvalmaantee 11103 Maardu-Raasiku tee perspektiivne ristlõige, vaade lõunast põhja

Olemasoleva kõrvalmaantee katte laius jääb vahemikku 6.15 - 7.70m. Selliselt ei vasta tänane olukord perspektiivsele ristlõikele. Samas kehtivad nimetatud ristlõike nõuded teede rekonstrueerimisel ja uute ehitamisel ning antud projekti eesmärk ei ole sõidutee rekonstrueerimine või nõuetele vastavaks viimine.

Eskiisi koostamisel on tagatud, et tulevikus on sõiduteed ja selle muldkeha võimalik laiendada läänepoolsele küljele selliselt, et on jätkuvalt tagatud ka vajalik ohutusriba (5,0m või rohkem) läänepoolse JJT-ni. JJT lõikude välja ehitamine ei tekita täiendavaid takistusi riigitee perspektiivseks arendamiseks.

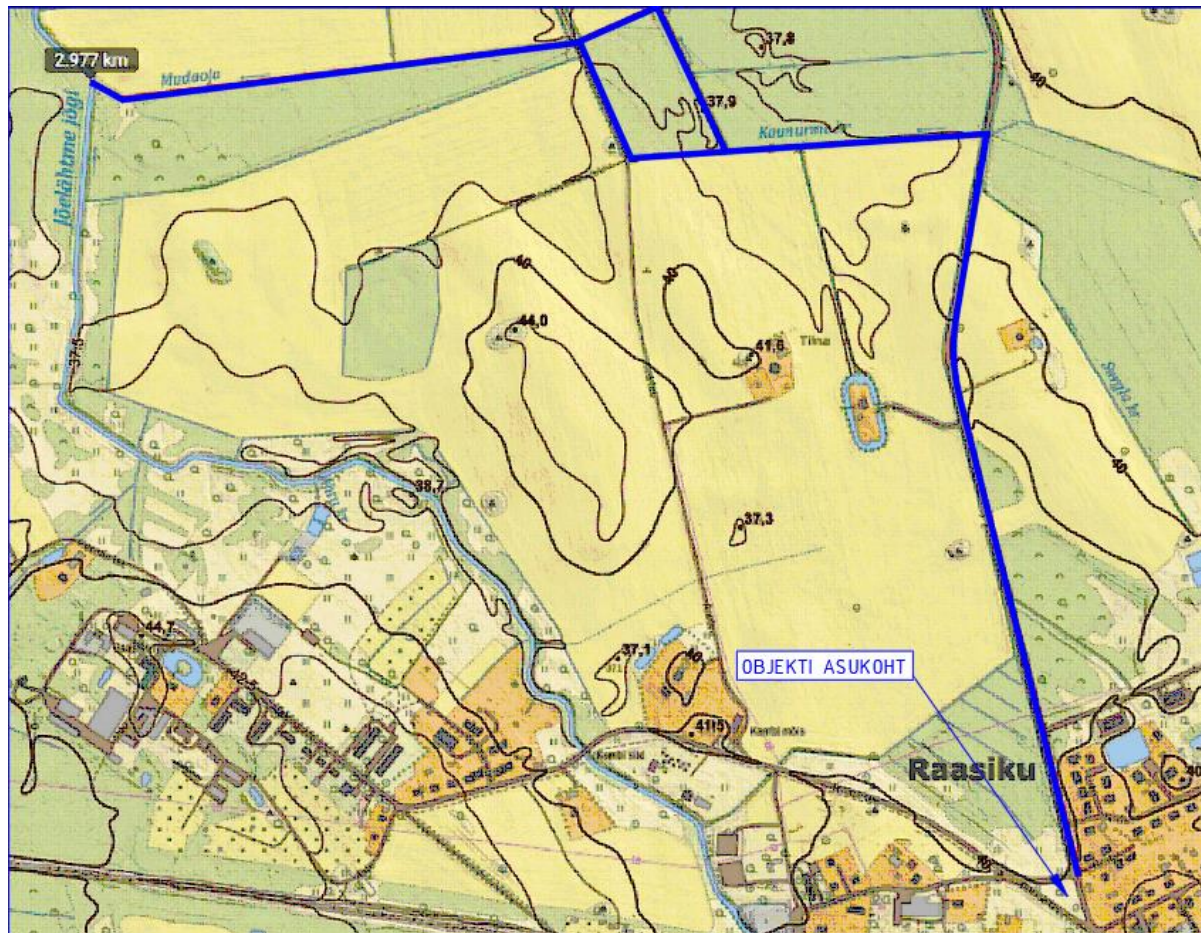
5. Sademevee ärajuhtimine

Sõiduteel on kahepoolne põikalle. Sõidutee pikikalle (sh äärekiviga lõigus rentsliriba pikikalle) jääb vahemikku 0.7-1.8%. Läänepoolsel lõigul on sademevett juhitud eraldusribale, kus see imub maasse. Idapoolsel lõigul juhitakse sademevett mööda sõidutee äärekivi Heina tn ristmiku piirkonda projekteeritud nõvasse (vt joonis 2). Sademevee valgala on 390m² ja äärekiviga lõigu pikkus kokku ca 85m, mis võimaldab kavandada sademevee äravoolu ilma vahepealse restkaevuta.



Joonis 2. Sõidutee sademevee äravoolu suund

Olemasolev Tallinna mnt 1a ääres olev kraav/nõva nihutatakse erakinnistu poole säilitades selle sügavust ja funktsionaalsust. Kraavi/nõva põhja paigaldatakse killustikust immutuskiht (30cm) ja drenaažitoru, nõlvadele nähakse ette erosioonitõkkematid. Dreanaažitoru tagab vee äravoolu Heina tn nõvasse, kust see liigub edasi põhja suunas olemasolevasse kraavi (eesvool Jõelähtme jõgi, vt joonis 3). Heina tn truup asendatakse uuega, sõidutee kate taastatakse.



Joonis 3. Maa-alal paiknevate kraavide eesvool ja vee voolusuund (sinine joon).

Kokkuvõttes tagab lahenduse sademevee äravoolu nii sõiduteelt kui ka JJT kattelt. Olemasolevad kraavid/nõvad säilitatakse.

6. Korrashoid ja lumekoristus

Pakutud lahendus ei takista sõidutee edaspidist korrashoidu. Samuti võimaldab lahendust ka JJT lõikude nõuetekohast korrashoidu.

Talvisel ajal on lund võimalik ladustada läänepoolsele eraldusribale, ehk siis kavandatava JJT ja sõidutee vahele. Idapoolsel sõidutee poolel, kus JJT külgneb vahetult sõiduteega ja on sellest eraldatud äärekiviga, on lund võimalik osaliselt lükata rentsliribale ja/või JJT ohutusriba alale (so 0,5m JJT servas). Lumerohkel ajal on lund võimalik teisaldada sõiduteest läänes asuvale haljasalale, ehk siis JJT ja sõidutee eraldusribale.

Koostas: Pavel Karev 11.12.2023