


Saatja: Anne Vesinurm <Anne.Vesinurm@transpordiamet.ee>
Saadetud: 03.11.2021 13:02
Adressaat: Anne Vesinurm <Anne.Vesinurm@transpordiamet.ee>
Teema: FW: Ala-Taagepera jalgratta- ja jalgteede põhiprojektist
Manused: image002.jpg; image004.jpg; image003.png; image005.png; image006.jpg

From: Erkko Teder <erkko@roadplan.ee>
Sent: Wednesday, November 3, 2021 12:19 PM
To: maantee@transpordiamet.ee
Cc: Herkki Rõõm <Herkki.Room@transpordiamet.ee>; Andres Jurs <andres.jurs@torva.ee>
Subject: Ala-Taagepera jalgratta- ja jalgteede põhiprojektist

Tere

Oleme viinud sisse täiendused „Ala- Taagepera jalgratta- ja jalgteede“ projektis.
Lisan vastused märkustele **rohelistega**.

Projektdokumentatsioon võimalik alla laadida lingilt:  [21024 Ala- Taagepera 2021-11-03.asice](#)

Jääme ootama Teie tagasisidet „Ala- Taagepera jalgratta- ja jalgteede“ projekti osas.

Lugupidamisega

Erkko Teder
509 2823
Projektijuht
www.roadplan.ee



From: Herkki Rõõm <Herkki.Room@transpordiamet.ee>
Sent: 25 October 2021 23:47
To: Erkko Teder <erkko@roadplan.ee>
Subject: Ala-Taagepera jalgratta- ja jalgteede põhiprojektist

Tere,

Roadplan OÜ on esitanud Transpordiametile kooskõlastamiseks töö nr 21024 „Ala-Taagepera jalgratta- ja jalgteede põhiprojekt“
Oleme projekti läbivaatamisel täheldanud mitmeid puuduseid, mille osas toome välja olulisemad:

1. AC 20 base 4 cm laotamine võib endaga kaasa tuua asfaltkatte keerulisest paigaldamisest kvaliteedis kõikumisi. Vt terasuurst D=20. Vahetada kas mõlemat segu või suurendada AC 20 base paksust.

Segud vahetatud, et vastaks standardile. Asendasime AC16 surf->AC12 surf ja AC20 base->AC 16 base.

2. Killustikalus on märgitud 25 cm, mis tähendab suuremat fraktsiooni kuid selle alla NGS 2 paigaldamine ei ole korrektne. Min NGS 3, soovituslik NGS 4.

Geotekstiili valik on teostatud „Geosüntetika käsiraamatu“ lk 44, tabel 2-3. Eraldava geotekstiili profiili valik järgi:



3. Tee ehitamise kvaliteedi nõuetes ei ole enam kirjas filtratsiooni nõudeid. Tegemist vale viitega.

Seletuskirja täiendatud.

4. Viidatud trüübijoonisele aga seda projekti vahel ei ole. Panna juurde siis viide Transpordiameti kodulehele näiteks.

Trüubi tüüpjoonis lisatud.

5. Ei leidnud katendarvutust kuigi seletuskirja kohaselt justkui tehtud.

Katendi arvutus lisatud.

6. Jalgtee ja sõidutee vahel pole 0,5m laiust ohuriba! Võiks ju olla (peab olema).

Kitsaste kohalike olude tõttu on jalgratta- ja jalgtee vaheline ohutsriba arvestatud jalgratta ja jalgtee laiuse sisse. Ohutsriba markeerimine antud juhul ei ole otstarbekas, kuna võib kasutajates tekitada segadust.

7. Ala-Äru tee ristmikul ei tohi teha sellist teeületuskohta. Teeületuskoht tuleb viia edasi. Saan aru, et seal on mingi kelder ees aga siis tuleb leida võimalused. Vajadusel kohalikku teed nihutada.

Nihutasime teeületuskoha edasi piki Ala-Äru teed.

8. PK 19+25 truubi ehitamisel katte taastamine ei vasta meie tüüpjoonisele. Kuidas on planeeritud ehitada uus truup nii, et pärast ei ole kahe erineva pinnase mängimisest deformatsioone.
Katte taastamise ulatus pikendatud. Katend, mis truubi peale läheb, on arvatud vastavalt kohalikele oludele. Katete taastamisel tuleb järgida tüüpjoonist. Tagada tuleb vajalikud ülekatted ning siirdekiilud.
9. Valgustatud jalgtee puhul peaks olema teeületuskohtades ka eri valgustus.
Lisatud ülekäiguraja valgustus.
10. Projekteeritud kraavidel asendiplaani voolusuunad puudu.
Lisatud kraavide voolusuunad.
11. Liiklusmärkide 557 ja 435 arvu annab vähendada – liialt üle reguleeritud.
Juriidilistel kaalutustel peab siiski jalgratta- ja jalgtee alguse märgid olemas olema.
12. Põrkepiirdele lisatud terminal P4 asendada 12 meetrise mahaviiguga.
Põrkepiirde terminal P4 asendatud 12m mahaviiguga.
13. Riigiteega ristumistel puuduvad ristlõikejoonised.
Lisaime ristlõike riigiteega ristumisel.
14. Kaablite sügavused projekteeritud mahasõitude, arendus (parkla), JJT all minimaalselt vajalik paigaldada 1,5 m sügavusele. Kaablite paiknemine, sügavus vajalik ka ristlõikejoonistel.
Täiendamise kõrguseid ristlõikel.
15. Varem projekteeritud valgustus (mastid, kaablid) ja käesoleva projektiga projekteeritud valgustus peab olema projektis selgesti eristatav. Raskesti loetav.
Jooniseid on täiendatud.
16. Projekteeritud mahasõidud – tänavakivi kattega MS mitte projekteerida vastu riigitee katet. MS osa peab olema asfaltkattega.
MS vahetatud K2 konstruktsiooni vastu
17. Kõigi projekteeritud kinnistu MS puhul lähtuda Konstruktsioonist 2.
Kõikide eraldiseisvate kinnistute mahasõidud on projekteeritud konstruktsioon 2ga. Need mahasõidud, mis on jalgratta- ja jalgtee küljes on projekteeritud konstruktsioon 3ga, vältimaks ristivaukide paiknemist jalgratta- ja jalgteel.
18. Miks peaaegu ei kajastu olemasolevad kõrgusarvud joonistel? Kuidas hinnata projekteeritud vertikaallahendusi.
Vertikaalplaneeringu joonisel avatud kõrgused.

Hoolduseks jääb vähe ruumi. Lund ei ole talvel kuhugi paigaldada. Oluline on teave omavalitsusele, et lume koristusel tuleb teostada selle äravedu. Riigiteele mitte ei lükata. – INFOKS omavalitsusele.

Palume esitada korrigeeritud projekt Transpordiametile uuesti ülevaatamiseks ja kooskõlastamiseks. Projekt palun saata e-posti aadressile maantee@transpordiamet.ee

Lugupidamisega



Herkki Rõõm
peaspetsialist
Projekteerimise osakonna Taristu koostööstuste üksus
+372 521 9446
www.transpordiamet.ee

Valge 4 / 11413 Tallinn / Transpordiamet

