

SISUKORD

JONISED.....	3
KOONDANDMED	3
1. ÜLDOSA	4
2. LÄHTEMATERJALID JA UURINGUD	4
2. SEOTUD EHTUSPROJEKTID JA PLANEERINGUD	4
3. OLEMASOLEV OLUKORD	4
3.1 ANDMED MAA OMANDI KOHTA	4
3.2 UURINGUTE TULEMUSE KOKKUVÕTE.....	5
3.2.1 Geodeesia.....	5
3.2.2 Geoloogia.....	5
4. PROJEKTLAHENDUS	5
4.1 Üldandmed.....	5
4.2 Plaanilahendus	5
4.3 Vertikaalplaneerimine	5
4.4 Muldkeha.....	6
4.5. Katend	6
4.6. Tee ehitusmaterjalid	6
4.7. Veeviimariid	7
4.8 Konstruktsioonid.....	7
4.9. Liikluskorraldus ja ohutusvahendid	7
4.10. Tehnovõrgud	7
4.11 Keskkonnakaitse.....	7
4.12 Maastikukujundus	8
5 Tööde teostamine.....	8
5.1 Üldosa.....	8
5.2 Ettevalmistustööd.....	8
5.3 Ehitusaegne liikluskorraldus.....	8
6 Hooldusjuhend.....	8

JOONISED

Jrk	Nr	Nimetus	Mõõtkava
1	AS-01	Asukohaskeem	
2	AS-02	Asendiplaan	M 1:500

KOONDANDMED

PROJEKTI NIMETUS: Riigitee 11245 Kiisa-Kohila teelt juurdepääsu projekt
Allika-Mardi teele

TELLIJA: Hrt Oü, reg. 14417407

PROJEKTEERIJA: Virgman OÜ
Caspar Vikkisk

VASTUTAV INSENER: Rain Kesperi (Kutse: 190062)

OBJEKTI ASUKOHT: Allika-Mardi tee, Vilivere küla, Kohila vald

PROJEKTEERITUD: Ristumiskoht

SELETUSKIRI

1. ÜLDOSA

Käesolev Riigitee 11245 Kiisa-Kohila tee ja Allika-Mardi tee ristumiskoha ehitusprojekt on koostatud juurdepääsu tagamiseks Allika-Mardi elamurajoonile.

Allika-Mardi elamurajoon asub Kohila alevist ca 3 km kaugusel loodessuunas Vilivere külas 300 m kaugusel 11245 Kiisa-Kohila teest.

2. LÄHTEMATERJALID JA UURINGUD

Projekti koostamisel juhendatakse Eestis kehtivatest teehoiutöödega seotud seaduste, standardite, normdokumentide ja juhendite, sh Maanteeameti peadirektori käskkirjade terviktekstidest, mis on kättesaadavad Elektroonilise Riigi Teataja kataloogist – www.riik.ee, Standardikeskusest www.evs.ee ja Maanteeameti veebilehel www.mnt.ee rubriigist “Juhendid ja juhised” ning „Õigusaktid“.

Asendiplaani koostamise aluseks on RADIAAN OÜ töö nr. R 145 G 14 ja tellija soovid.

2. SEOTUD EHITUSPROJEKTID JA PLANEERINGUD

Projekt on seotud K.Enno Arhitektuuribüroo poolt koostatud tööga nr A125-0610 3 Veevarustus

3. OLEMASOLEV OLUKORD

Allika-Mardi maaüksus (31701:001:0322) paikneb Vilivere külas, Kohila vallas. Ristumiskoht planeeritakse kõrvalmaantee nr 11245 (Kiisa-Kohila tee) km 4,4. Maantee väljaehitamise klass on V. Teeregistri andmetel on maantee katte laiuks 6,0m, peenarde laiuks 1,0m ning mulde laiuks 8,0m. Riigitee nr 11245 aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus 2021a oli 1018 autot/ööp (millest 97% olid sõidu- ja pakiautod ning 3% veoautod ja autobussid).

Allika-Mardi maaüksusele on detailplaneeringuga planeeritud 14 elamukrunti. Hetkel on maaüksusele üks juurdepääs, milline on 3 m laiune kruusakattega tee. Detailplaneeringuga on ette nähtud olemasoleva mahasõidu nõuetekohaseks ehitamine, uus ristumiskoht hakkab teenindama Allika-Mardi elamukvartalit. Planeeritud Allika-Mardi tee absoluutkõrgused jäävad vahemikku 53,08...53,53 m merepinnast.

3.1 ANDMED MAA OMANDI KOHTA

Maaüksuse nimi	katastri nr	sihtotstarve	tegevus
11245 Kiisa-Kohila tee	31701:001:2200	Transpordimaa 100%	Ristumiskoha ehitus
Allika-Mardi tee	31701:001:0322	Transpordimaa 100%	Ristumiskoha ehitus

3.2 UURINGUTE TULEMUSE KOKKUVÕTE

3.2.1 Geodeesia

Geodeetiline alusplaan on projekteerijale antud Tellija poolt. Mõõdistused on tehtud 2019 novembris. Koordinaadid on L-Est97 ja kõrgused Balti 1977 kõrgussüsteemis.

3.2.2 Geoloogia

Geoloogilised uuringud puuduvad.

4. PROJEKTLAHENDUS

4.1 Üldandmed

Lubatud suurim sõidukiirus

ristuval maanteel: 90 km/h

Teekatte laius sirgel: 6,0 m

Kindlustatud peenra laius: 1,0 m

Suurim pikikalle: 3,0%

Nähtavuskolmnurk ristmikul: 7x120m vasakule ja 7x120 paremale

Teenindavate majapidamise arv: 14 tk

Muldkeha kavandatud eluiga: 50 aastat

Katendi kavandatud eluiga: 20 aastat (korduvpindamise sagedus min. 7a).

4.2 Plaanilahendus

Projektlahenduse koostamisel on lähtutud Maanteeameti tüüplahendusest - mahasõit tüüp I. Pinnatud katte laius on 5,5 m ning kindlustatud peenarde laius on 1,0 m. Ristumiskoha raadiused on 6 m. Ristumiskoha pöörderaadiusi on kontrollitud liikluskoosseisus esineva kõige ebasobivamat tüüpi sõidukiga – 9 m pikkuse prügiveokiga (PV – prügiveok, EVS 843:2016).

Ristumine kõrvalmaanteega nr 11245 on projekteeritud 90° nurga all. Ristumiskoha katteks on kahekordselt pinnatud freespurukate.

Ristumiskoha nähtavuskolmnurga valikul on lähtutud Maantee projekteerimismuudatuste tabelist 5.1 ja 5.2. Vastavalt nendele tabelitele on nähtavuse tagamisel arvestatud nähtavuskolmnurgaga 7x120 m, mis vastab piirkiiruse 90 km/h juures rahuldavale tasemele. Nähtavuskolmnurga piiridesse jääv võsa tuleb eemaldada ning puude võrad puhastada vähemalt 2m kõrguselt.

4.3 Vertikaalplaneerimine

Olemasoleva maantee pikikalle jääb vahemikku 0,1...0,4% ning põikkalle vahemikku 2,3...4,0%.

Sademevesi juhitakse kattelt piki- ja põikkalletega haljasalale, kus vesi imbub pinnasesse. Ristumiskoha pikikalle on 8 m ulatuses 3,0% ning kokkuvõtmine olemasoleva maapinnaga toimub 10,0% pikikaldega.

4.4 Muldkeha

Muld ja mullane pinnas tuleb katendi alt eemaldada. Muldkeha lahendusel on lähtunud Maanteeameti tüüpkatenditest väikese liiklussagedusega teedele. Mulle ehitada jämedast kergest saviliivast või paremast materjalist. Mulle tihendada tegurini 0,95. Mulde nõlvus on 1:2. Nõlvad rajada nõlvusega 1:3 ning katta kasvumulla ja muruga. Eraldiseisvat drenkihti ei rajata.

4.5. Katend

Katendikonstruktsiooni valikul on lähtunud Maanteeameti poolt välja antud juhendist „Tüüpkatendid väikese liiklussagedusega teedele“. Vastavalt sellele dokumendile on valitud katendikonstruktsiooniks TÜÜP V – Kohalikud teed (kuni 300 autot/ööpäevas).

Projekteeritud katendikonstruktsioonid

a. Sõidutee 2x pinnatud kate (TÜÜP 1)

- 2x pindamine fr 4/8 ja 8/16

- Freespuru

h=8cm

- Kruusalus fr 0/63 (segu nr 4)

h=20cm

- Täitematerjal

- Olemasolev pinnas

Katte pinnal tagada kandevõime vähemalt E=130MPa

b. Haljastus

- II klassi muru

- Kasvumuld

h=10 cm

- Täitematerjal

- Olemasolev pinnas

4.6. Tee ehitusmaterjalid

1. Pinnatud kate rajada vastavalt „Pindamisjuhise“ (Kinnitatud Maanteeameti peadirektori käskkirjaga 28.12.17 nr. 0326). Teeklass R1 (kivimaterjali nõuded: GC85/20; LA30 ; FNaCl 4 ; FI25 ; f2)

2. Freespurukate rajada vastavalt „Kergkatete ehitamise juhise“ (Kinnitatud Maanteeameti peadirektori 12.12.2007. a käskkirjaga nr 255). Freespuru peab vastama MSE 16 või MSE 20 sõelkõvera nõuetele ning freespuru üksikproovide sideaine sisaldus peab olema vahemikus 4,0-5,2%.

Tabel Freespuru terastikuline koostis

Must-segu	Sõela ava, mm											
	32	20	16	12	8	4	2	1	0,5	0,25	0,125	0,063
Läbib sõela, % täitematerjali massist												
MSE 16												
MIN	100	100	91	81	67	48	35	24	16	10	5	2
MAX	100	100	100	97	88	74	61	49	38	27	17	8
MSE 20												
MIN	100	91	81	75	61	44	31	22	15	9	5	2
MAX	100	100	98	93	83	70	57	47	36	26	17	8

3. Kruusalus peab vastama „Tee ehitamise kvaliteedi nõuded“ lisa 10 terastikulisele koostisele.

- tera läbimõõt D on vähemalt 16 mm;
- vastavalt standardile EVS-EN 13285 on soovitatav terakoostise kategooria valida kas GA, GB, GC, GO, GP või GE, samas peenosiste sisaldus peab vastama vähemalt kategooriale UF7;
- jämetäitematerjali purustatud pindadega terade sisaldus peab vastama vähemalt kategooriale C 50 ja purunemiskindluse maksimaalväärtuse kategooria peab olema vähemalt LA40

4.7. Veeviimarid

Sademeveed lähevad katetelt kallete abil haljasaladele.

Olemasoleva maantee servas, kuhu rajatakse ristumine külgkraavid puuduvad, seega puudub truubi paigaldamise vajadus.

4.8 Konstruktsioonid

Eraldiseisvaid konstruktsioonid (tugimüür, trepp jms) puuduvad.

4.9. Liikluskorraldus ja ohutusvahendid

Uusi liikluskorraldusvahendeid ei projekteerita.

4.10. Tehnovõrgud

Projekteeritaval alal on olemas järgmised tehnovõrgud:
madalpingekaablid
veetorustik

Ristumiskoha rajamisega ei kaasne täiendavaid töid tehnovõrkudele.

Ehitustööde käigus peab arvestama olemasolevate tehnovõrkude ja võrguvaldajate ettekirjutistega.

4.11 Keskkonnakaitse

Keskkonnamõjude hindamist ja eelhinnangut käesoleva projekti raames pole koostatud.

Projekti realiseerimisel tuleb tegutseda keskkonnasäästlikult, järgides vastutustundliku ettevõtluse põhimõtteid ja vähendades ehitustegevusega kaasnevat mõju ümbritsevale loodus- ja sotsiaalkeskkonnale.

Töövõtja peab oma tegevuses lähtuma headest ehitustavadest ning ei tohi kahjustada keskkonda. Töövõtja peab vältima saasteainete sattumist pinnasesse ja/või (põhja) vette. Kütused ja õlid peavad olema ladustatud viisil, mis välistab võimalikud lekked.

Töövõtja peab olema valmis hädaolukordadeks ja nende puhul vastavalt tegutsema.

Töövõtja peab koheselt Tellijat teavitama õnnetusjuhtumistest, mis võivad olla keskkonnale ohtlikud. Kogu praht ja jäätmed tuleb käidelda vastavalt Eestis kehtivatele nõuetele.

Tööde piirkonnas peavad olema prügikonteinerid ning kõik tekkivad jäätmed tuleb ladustada sinna. Jäätmete ladustamine väljaspool selleks ettenähtud kohti on keelatud. Kõik ehitustööde ajal ajutiselt hõivatud tööpiirkonnad tuleb lepingu lõppedes taastada nende endises seisukorras. Ehitusjäätmete käitlemisel tuleb lähtuda kohaliku omavalitsuse (KOV) jäätmehoolduseeskirjaga fikseeritud nõuetest.

4.12 Maastikukujundus

Kõrghaljastust projektiga ette ei nähta.

Pärast nõlvade planeerimist tuleb need haljastada, rajades kasvualuse ja muru.

Kasvualus rajada objektilt saadavast sõelutud kasvumullast. Muru peab vastama „Riigiteede haljastustööde juhisele“ (Kinnitatud Maanteeameti peadirektori käskkirjaga 20.12.17 nr. 1-2/18/545) II klassi murule.

Peale ehitustööde lõppu tuleb teemaa-ala puhastada kogu ulatuses, see tähendab tee maa-alale lõpetatud, viimistletud ja esteetilise väljanägemise andmist.

5 Tööde teostamine

5.1 Üldosa

Ehitaja peab tagama kõigi kooskõlastustes esitatud nõuete ja tingimuste täitmise vastavalt projektlahendusele.

Töövõtja on kohustatud enne tööde algust teavitama kõiki teisi asjast huvitatud osapooli, keda käesolev projekt puudutab. Tehnovõrkude ümbertõstmisel tuleb edastada tehnovõrkude valdajatele teostusjoonised, sealhulgas reserv- ja kaitsetorude paigaldamise teostusjoonised.

Tellija, Ehitaja, Projekteeerija ja Omanikujärelevalve teatavad omal algatusel viivitamatult avastatud vigadest, puudustest ja riskiteguritest projektdokumentatsioonis ning nendest abinõudest, millega saab tööd edendada ja paremate tulemuste saavutamist soodustada.

Kui projekteerimise ja ehituse vahelisel perioodil toimuvad kehtivates asjakohastes normdokumentides muudatused, siis peavad need kajastuma pakkumisdokumentides. Kõik tööd peab töövõtja teostama vastavuses heade ehitustavade ja tegema seda viisil, mis ei kahjusta ümbritsevat sotsiaal- ja looduskeskkonda.

Kasutada võib ainult materjale ja tooteid, milliste vastavus on tõestatud Tehnilistes Töökirjeldustes kirjeldatud protseduuridega. Ehitustehnoloogia ja kvaliteet peab vastama Tehnilistele Töökirjeldustele ja asjakohastele normidele ning juhenditele, mis on jõus ehitusperioodil.

Ehitaja peab iga üksiku Tehniliste Töökirjelduste spetsifikatsiooni kohase töö teostamisel arvestama kõikide tööoperatsioonide ja kulutustega, mis on kirjeldatud vastavas spetsifikatsioonis.

5.2 Ettevalmistustööd

Ehitusele ettejäävad puud, põõsad ja suured kivid eemaldada. Saadud materjalid paigaldada Tellijaga kooskõlastatud asukohta.

5.3 Ehitusaegne liikluskorraldus

Ehitustööde ajal tuleb liiklus korraldada vastavalt määrusele „Nõuded ajutisele liikluskorraldusele“ (RT, 13.07.2018 nr 43) joonis nr 7.

6 Hooldusjuhend

Riigitee alusele maale ulatuv ristumiskoht kuulub riigitee koosseisu, mille osas omaniku ülesandeid täidab Maanteeamet. Väljaspool riigitee alust maad täidab omaniku kohuseid teenindava maa omanik. Hooldes aluseks on „Tee seisundinõuded“ (MTM 14.07.2015.a määrus nr 92).

Talvisel hooldusel kasutada elastsest materjalist teraga sahu. Lumi planeerida selliselt, et see ei satuks maantee liiklusruumi ega kujutaks ohtu maanteel liiklejatele, sh ei tohi piirata nähtavust. Kohtades, kus puudub selleks ruum, tuleb lumi ära vedada.