

Märkused projekti kohta

- | | |
|------------------------|---|
| 1. Allan Allik | - Pärnu Teedevalitsuse juhataja asetäitja |
| 2. Alard Tallo | - Pärnu Teedevalitsuse Viljandi osakonna LO pea-spetsialist |
| 3. Aleksandr Afanasjev | - AS Teede Tehnokeskus |
| 4. Valentin Tšesnokov | - AS Teede Tehnokeskus |

Märkused:

1. Kaaluda võimalust PK 3+60 kuni 10+00 mitte ehitada kogu tee laiuses uut katendit, säilitada osaliselt olemasolev kate.
2. Oleks vaja kõnnitee vasakul pikendada kuni trassi alguseni.
3. Kaaluda võimaliku lahendusena veerenni projekteerimist tee serva vastu äärekivi.
4. Vasaku äärekivi võiks paigaldada lapiti et oleks võimalik teostada lumetõrjet
5. Kuhu läheb sadevesi? Drenaaži ta ei pääse.
6. Ehituse maksumus teha kahes osas PK 0+00-10+00 ja PK 10+00 kuni objekti lõpuni.
7. Puudub märgede immutuse katmise kohta killustikuga (25 kg/m²)
8. Trassi alguses viia kergliiklustee risti üle sõidutee (vaata p. 21).
9. Esimese ristmiku juures vasakul suur lomp, juhtida sadevee kanalisse.
10. Seletuskirjas on mahasõitude konstruktsioon tugevam kui põhiteel (vastavalt killustikalus 12 ja 20 cm)
11. Sadevee torustik on vasakul teeservas, seega parempoolne drenaaž ära jätta.
12. Kate TAB 12J
13. Puuduvad kooskõlastused kommunikatsiooni valdajatega.
14. Puuduvad kooskõlastused side- ja elektrivõrkudega, samuti kommunikatsioonide projekt.
15. Kõnnitee lõpp – parem mahasõit PK 14+08
16. Peale mahasõitu projekteerida kate laiend pikisuunaliseks parkimiseks.
17. PK 13+50 ühendus sõiduteega (ülekäiguks surnuaia parklasse)
18. Mahasõitudele PK 14+08, 12+61 ja 10+15 projekteerida kate sõidutee ja jalgtee vahele ning vähemalt 3 m üle jalgtee (tüüp I)
19. PK 9+20 ülekäigurada ära jätta.
20. PK 7+18 ülekäigurada ära jätta (tee vasakule küljele mahasõidu serva projekteerida kõnnitee ots).
21. PK 3+70 ülekäigurada ära jätta, kuid kõnniteed projekteerida nii, et teed oleks võimalik ületada risti.
22. Kiiruspiirangu märk paremal 351 (30 km/h) nihutada ette poole ca

- PK 4+20 ja lisada mõlemale 351 märgile 1m 173a "lapsed"
23. Parklate sisse/väljasõidud PK 6+47 ja 6+93 teha kitsaks nii, et oleks üks konkreetne sisse/väljasõit.
 24. Kas kõnniteed PK 10+00....14+08 saaks tuua sõiduteele ligemale, siis läheks võimalikult vähe võõrasse maasse.
 25. PK 4+63 ülekäiguraja valgustus (peab olema piisav – vajadusel valgustid mõlemale poole teed).

Otsustati:

- 1) Arvestades trassi geoloogiat, profiili parandamise vajadust ja põikkallete kujundamist ei ole võimalust säilitada osaliselt olemasolev kate.
- 2) Kõnnitee vasakul pikendatud kuni bussipeatuseni.
- 3) Majanduslikest kaalutlustest tulenevalt ei ole veerenni projekteeritud tee serva vastu äärekivi.
- 4) Vasakul pool teed projekteeritud madal äärekivi – 5cm teekattest (allalastud kogupikkuses).
- 5) Sadevesi läheb projekteeritud restikaevu ja sademevete kollektori kaudu olemasoleva kanalisatsiooni.
- 6) Ehituse maksumus on tehtud kahes osas (km.0,337-0,980 sõidutee koos kõnniteega ja km.0,980-1,447).
- 7) Lisatud.
- 8) Tehtud (vt. p.21)
- 9) Antud projekti raames on ette nähtud üks lisa restikaev koos ehitamisega.
- 10) Arvestades geoloogiat katendi arvutused näitavad et olemasoleva sõidutee all olev pinnas on tugevam kui projekteeritud kõnnitee all.
- 11) Parempoolne дренаaz on ära jäetud.
- 12) Kate TAB 12 I.
- 13) Lisatud.
- 14) Lisatud.
- 15) Kõnnitee lõpp – parem mahasõit PK 14-10.
- 16) Peale mahasõitu PK 14+10 projekteeritud katte laiend pikisuunaliseks parkimiseks kuni PK 14+47.
- 17) PK 13+545 projekteeritud ühendus sõiduteega.
- 18) Tehtud.
- 19) Ära jäetud.
- 20) PK 7+18 ülekäigurada on ära jäetud, tee vasakule küljele mahasõidu serva projekteeritud kõnnitee ots.
- 21) PK 3+70 ülekäigurada on ära jäetud ja kõnnitee projekteeritud nii, et teed saab ületada risti.
- 22) Tehtud.
- 23) Tehtud.
- 24) Vastavalt projekteerimismõnidele ei saa tuua sõidutee ligemale.
- 25) Märkus arvestatud.

Protokollis:..... Valentin Tšesnokov