

Pikiprofiili koostamisel arvestati olemasoleva teekatte kõrgustega trassi alguses ja lõpus ning ristmikel. Teelõigu kõrguslikul lahendamisel põhiosas jälgiti olemasolevat pikiprofiili, lisades

sellele teekatte taastusest tuleneva tehnoloogilise juurdekasvu (keskmine tõus hkesk=20 cm). Mitmetes kriitilistes kohtades pikinähtavuse parendamiseks korrigeeriti pikiprofiili. Jälgiti, et kõikides viraažide moodustumisel 0-pöikkaldega väliskurvi sõiduraja ristlõigetes ja äärekivi ning sajuveekanalisatsiooniga teelõikudes oleks tagatud pikikalle vähemalt 0,5%. Maksimaalne pikikalle sõiduteel on 3,11%, minimaalne 0,15%. Kumera vertikaalkõvera raadiused on sõiduteel vahemikus 1500-15000 m, nõgusad 800-5000 m. Sõidutee mulde nõlvuseks on üldjuhul 1:2.

Käesoleva projekti üheks eesmärgiks oli liiklusohutuse tõstmine maanteelõigul. Käesolevas töös on analüüsitud viimasel viiel aastal toimunud liiklusõnnetusi (asukoht joonisel 2). Õnnetuskohad on projektis ümber projekteeritud ja parandatud liiklusohutust.



Projekteeritud lõigul on kaheksa bussipeatust. Kergliiklustee projekteerimine käesoleva projekti mahus ei ole. Bussipeatustel, kus puudub ühendus kõnniteega on projekteeritud sellest tulenevalt laiem peenar (1,0 m) lähima ristmikuni/mahasõiduni.

Lisaks on projektiga ettenähtud puhastada veeviimariid (truubid, kraavid) ja tugevdada mitte piisava kandevõimega pinnast teemuldes. Suuremad alad kuhu on mulde tugevdamine projekteeritud on km 02-0,3 ja km 0,6-1,2. Tugevdamiseks kasutatav meetod on massstabiliseerimine. St nõrkadele pinnastele lisatakse sideainet (EVS 927:2018 järgne toode) mis parandab olemasolevat turbast pinnast. Ehitustööde ajal piiratakse liikumiskiirust. Projekteerimise periood oli 195 päeva.

Jaanus Laanes  
Juhtiv partner  
Tuulekaru OÜ ja ProSystem OÜ  
Mob: +372 502 5245  
Web: [www.tuulekaru.com](http://www.tuulekaru.com)

