

Lisa
Paide Linnavolikogu 19. novembri 2020 määruse
nr 13 „Paide Linnavolikogu 15.11.2018 määruse
nr 61 „Paide linna teehoiukava 2018-2022“
muutmise“ juurde



LINN SÜDAMES

PAIDE LINNA TEEHOIUKAVA

aastateks 2020-2024

Sisukord

1. Mõisted5
2. Teede, tänavate inventeerimise ja seisukorra hindamise meetodika ja põhimõtted8
 - 2.1 Teede ja tänavate inventeerimine8
 - 2.2 Visuaalne hindamine9
 - 2.3 Teekatte tasasus10
 - 2.4 Roopa sügavus12
 - 2.5 Teekonstruktsiooni kandevõime13
3. Paide linna teedevõrk14
 - 3.1 Üldosa14
 - 3.2 Teede üldandmed16
 - 3.3 Teede seisukord asustusüksuses Paide linn16
 - 3.3.1 Visuaalne seisukord16
 - 3.3.1.1 Teede ja tänavate teekatted16
 - 3.3.1.2 Kergliiklusteede ja kõnniteede teekatted17
 - 3.3.1.3 Kraavid18
 - 3.3.1.4 Liiklusmärgid18
 - 3.3.2 Teekatte tasasus18
 - 3.3.3 Teekatte roopa sügavus20
 - 3.3.4 Teekonstruktsiooni kandevõime21
 - 3.4 Teede seisukord Paide piirkonnas22
 - 3.4.1 2018-2019. aastatel teostatud remonttööd Paide piirkonnas22
 - 3.4.2 Liiklusmärgid23
 - 3.4.3 Kraavid23
 - 3.5 Teede seisukord Roosna-Alliku piirkonnas23
 - 3.5.1 Liiklusmärgid23
 - 3.5.2 2018-2019. aastatel teostatud remonttööd Roosna-Alliku piirkonnas23
4. Paide linna teede ja tänavate remondi vajadus24
 - 4.1 Asustusüksuse Paide linn teede ja tänavate remondi vajadus24
 - 4.2 Paide ja Roosna-Alliku piirkonna teede ja tänavate remondi vajadus27
 - 4.2.1 Kruusakatendi ehitus- ja taastusremont27

- 4.2.2 Tolmuvaba ja mustkattega teed27
- 4.2.3 Jalg -ja jalgrattateede hooldus, remont ja ehitus28
- 5. Teehoiukava kavandamise ja vahendite jaotamise põhimõtted29
 - 5.1 Teehoiukava finantsplaan30
 - 5.2 Teedevõrgu säilitamine31
 - 5.2.1 Teede hooldamine31
 - 5.2.1.1 Teede hooldamine asustusüksuses Paide linn31
 - 5.2.1.2 Teede hooldamine Paide piirkonnas ja Roosna-Alliku piirkonnas32
 - 5.2.2 Kattega teede säilitusremont36
 - 5.2.3 Kattega teede taastusremont37
 - 5.2.4 Kruusateede remont (sh taastusremont)37
 - 5.2.5 Tolmuvabade katete ehitus38
 - 5.2.6 Rekonstrueerimine39
 - 5.3 Teedevõrgu arendamine40
 - 5.3.1 Ehitamine40
- 6. Kokkuvõte40
- Lisa 1. Teehoiukava 2020-2024 finantsplaan42
- Lisa 2. Investeeringute objektid Paide piirkonnas perioodil 2020-202444
- Lisa 3. Investeeringute objektid Roosna-Alliku piirkonnas perioodil 2020-202446
- Lisa 4. Investeeringute objektid asustusüksuses Paide linn perioodil 2020-202449

Sissejuhatus

25. oktoobril 2017 moodustus Paide linna, Paide valla ja Roosna-Alliku valla ühinemise teel uus omavalitsusüksus Paide linn. Seoses omavalitsuste ühinemisega on käesolevas dokumendis ühendatud eeltoodud omavalitsuse kinnitatud teehoiukavad üheks arengudokumendiks (st on kasutatud 2017. aastal kinnitatud teehoiukavade materjale ning ei ole teostatud lisauuringuid). Käesolevas teehoiukavas on käsitletud vastavalt ühinenud kolme omavalitsuse ühinemislepingule endist Paide valda (edaspidi *Paide piirkond*) kui Paide piirkonda, endist Roosna-Alliku valda (edaspidi *Roosna-Alliku piirkond*) kui Roosna-Alliku piirkonda ning endist Paide linna (edaspidi *asustusüksus Paide linn*) kui asustusüksust Paide linn.

Teede hoid on omavalitsuse ülesanne, mida kavandatakse kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse § 6 lg 1 alusel, arvestades ehitusseadustikku ja selle alusel kehtestatud õigusakte. Vastavalt ehitusseadustiku § 97 lõikele 1 tuleb teed ja tee toimimiseks vajalikud rajatised hoida korras viisil, et need vastaksid nõuetele ning tagatud oleksid tingimused ohutuks liiklemiseks. Teehoiu rahastamine sõltub otseselt kohaliku omavalitsuse prioriteetide seadmisest eelarve koostamisel. Teede hoidu rahastatakse omavalitsuse eelarvest ning riigi poolt teedele sihtotstarbeliselt eraldatud vahenditest.

Teehoiukava koostamisel on lähtutud põhimõttest, et linna teedevõrk nii tiheasustusaladel kui ka küldes on väljakujunenud ja oma tiheduselt praegustele vajadustele vastav. Vahendite optimaalse kasutamise eesmärgil on oluline linna teedevõrgu säilimine ning jätkuv parendamine. Teehoiukava on koostatud eesmärgiga ka parendada järjepidevalt kruusakattega teede seisukorda läbi hoolduse ja remondi, ehitada pinnaseteed vähemalt kruusateede tasandile, suurendada tolmuvaaba teekatete osakaalu tiheasustusaladel, suurendada liiklusohutust läbi kergliiklusteede ehituse ja liikluskorraldusvahendite paigutamise, mille tulemusel tagatakse ohutumad tingimused liiklemiseks nii sõidukitele kui ka jalakäijatele.

Teehoiukava eesmärgiks on anda huvitatud isikutele (sh kodanikud, ettevõtjad, erinevad organisatsioonid ja seotud isikud) teavet linna teede ja tänavavõrgu korrashoiul planeeritavatest tegevustest, mis võimaldab luua järjepidevuse planeeritavates tegevustes ja tagada teede korrasoleku, ohutuse ja mugavad ning säästlikud liiklustingimused.

Teehoiukava ja selle lisad on koostatud viieks aastaks ja vajadusel uuendatakse kord aastas. Remonditavate teede ja teemaal asuvate rajatiste nimekirjad vaadatakse üle igal aastal ning tehakse vajadusel korrektiivse vastavalt linna eelarve prognoosile, muutunud teekatte seisundile ning liiklussagedusele. Samuti vaadatakse üle vähemalt kord aastas kogu linna teede nimekiri.

Teehoiukavas antakse ülevaade Paide linna teedevõrgustiku üldisest olukorrast, tuginedes 2017. aastal läbiviidud uuringutele, visuaalsetele vaatlustele ning teehoiu rahastamise kavandamise põhimõtetest, mis määrab teehoiutööde järjekorra Paide linnas ja kirjeldatakse

teedevõrgu säilitamiseks ja arendamiseks tehtavaid töid ning analüüsitakse nende vajadust ja mahtu.

Paide linna teehoiukava aastateks 2020-2024 (edaspidi *teehoiukava*) koostas Paide Linnavalitsus võttes aluseks endiste omavalitsuste, Paide linna, Paide valla ja Roosna-Alliku valla 2017. aastal kinnitatud teehoiukavad. Kava koosneb kirjeldavast osast, finantsplaanist, mis sisaldab teedevõrgu säilitamiseks ja arendamiseks vajalike tegevuste kulusid aastate lõikes, ning investeringuobjektide loetelust koos maksumusega aastate kaupa. Suuremahuliste rekonstrueerimistöde (sh pindamistöde, mustkatendi ehitustööde, kruuskattega teede taastusremonditööde) teostamiseks sisaldab teehoiukava ehitus- ja rekonstrueerimisobjektide nimekirja.

Teehoiukavas on uuringu läbiviinud konsultandi¹ soovitusel teehoiutööde kavandamiseks ja remondiobjektide loetelu, arvestades seisukorda (SK), prioriteetsust (PR), tee olulisust, liikluskoomust, kolme ühinenud kohaliku omavalitsuse senist praktikat ning tehnilisi võimalusi.

Linnade teede ja tänavate liigitust korrigeeritakse vastavalt elu- ja töökohtade piirkondade arengutele ja muutumisele. Üldjuhul on tänavate liigitus määratletud linna üldplaneeringus.

Teehoiukavas on välja toodud teede ning tänavate tavahoolduse põhimõtted, millest lähtutakse kogu linna territooriumil paiknevate teede ning tänavate hooldusel. Hooldustöid teostatakse jooksvalt vastavalt vajadusele, kehtivatele hankelepingutele ning võimalustele.

1. Mõisted

Tee – rajatis, mis on ette nähtud inimeste, sõidukite või loomade liikumiseks või liiklemiseks. Tee osaks loetakse tunnel, sild, viadukt ja muud liiklemiseks kasutatavad ning tee toimimiseks vajalikud rajatised (EhS²).

Tänav – linnas, alevis või alevikus paiknev tee (EhS).

Maantee – on väljaspool linnu, alevaid ja alevikke paiknev tee sõidukite ja jalakäijate liiklemiseks.

Avalikult kasutatav tee – on riigitee, kohalik tee ja avalikuks kasutamiseks määratud eratee. Avalikult kasutatavat teed võib kasutada igauks õigusaktides sätestatud piiranguid järgides.

Kohalik tee – on tee, mille osas omaniku ülesandeid täidab kohaliku omavalitsuse üksus. Kohalik tee võib olla avalikuks kasutamiseks määratud eratee, kohaliku omavalitsuse üksusele kuuluv tee või kohaliku omavalitsuse volikogu otsuse kohaselt kohaliku omavalitsuse hallatav kohaliku liikluse korraldamiseks vajalik muu tee.

¹ Konsultant Tiit Kaal ERC Konsultatsiooni OÜ.

² Ehitusseadustik. - RT I, 21.12.2019, 5.

Avalikkusele ligipääsetav eratee – on tee, mis on tee omaniku poolt määratud avalikkusele suunatud funktsiooniga ja mis ei ole riigitee või kohalik tee.

Katete pindamine – teekattele kulumis- ja ilmastikukaitsekihi ehitamine, mille korral kattele laotatakse vaheldumisi bituumensideainet ja sobiva terakoostisega täitematerjali, misjärel see rullitakse.

Kruusateedele katete ehitus – tööd, mille tulemusel ehitatakse kruusateele asfaltbetoon- või kergemat tüüpi kate (mustkate, kahekordne pindamine, freesipurust või stabiliseeritud segust kate, mis hiljem pinnatakse), mille tulemusel muudetakse tee tolmuwabaks.

Kruusateede remont – remondi käigus tehakse kulumiskihi taastamine või toimub kruusatee seisukorra säilitamine komplekselt (kulumiskihi uuendamine, aluse tugevdamine, kraavide süvendamine, võsa raiumine jm), kuid ei ehitata tolmuvaba katet.

Teede ehitamine – ehitamise eesmärk on muuta liiklemine ohutumaks, suurendada tee läbilaskevõimet ja seega soodustada transiitliiklust, parandada keskkonnaseisundit või soodustada piirkonna arengut. Tee ehitamise tulemus on uus tee, teeklassi muutumine, uus ristmik või lisarada.

Teede hooldus – tee hooldamise eesmärk on tagada tee seisundi vastavus Ehitusseadustiku § 97 lõikes 2 nimetatud nõuetele. Teede hooldamine jaguneb tava- ja perioodiliseks hooldeks. Teede hooldamine ning teede seisundinõuete tagamine on korraldatud hooldelepingutega.

Teede rekonstrueerimine – rekonstrueerimise eesmärk on tee kandekonstruksiooni taastamine või ümberehitamine koos tee juurde kuuluvate rajatiste asendamise või remontimisega ja liiklusohutuse parendamine.

Teede remont – remondi eesmärk on kõrvaldada tee-elementide kulumise ja kahjustuste tagajärjed. Remondi tulemus on tee-elementide esialgse tehnilise seisundi taastamine. Tee klass remondi tulemusena ei muutu. Remondi eelduseks on piisav kandevõime. Remont jaguneb säilitusremondiks ja taastusremondiks:

- **Säilitusremont** – remondi liik, mille eesmärgiks on teekatte olemasoleva olukorra säilitamine. Töö tulemusena sõidetavus märgatavalt ei parane, kuid katte lagunemine (murenemine, augud ja osaliselt praod) on mõneks ajaks peatatud. Põhiliseks töömeetodiks on kattega teede osas pindamine ja kruusateedel kruusa pealmise hõõveldamiseks vajaliku kihi (kulumiskihi) taastamine. Töö võib sisaldada kraavide puhastamist ja truupide remonti või väljavahetamist ning külmakergete likvideerimist.
- **Taastusremont** – remondi liik, mille eesmärgiks on kattega teede puhul katte ehk tee katendi pealmise kihi uuendamine kas ülekatte või olemasoleva katte freesimise ja uuesti paigaldamise näol. Taastusremondi peamiseks põhjuseks on teekattele tekkinud roopad. Taastusremondi tulemusel paraneb teede sõidetavus. Taastusremonti saab teha juhul, kui tee katend ei ole defektne ja kandevõime on piisav. Väikest kandevõime puudujääki (kuni 10%) saab kompenseerida ülekattega.

PMS – teekatete remondi- ja korrashoiu planeerimise optimeerimise süsteem, mis on mõeldud teekatete remondiobjektide valikuks, lähtudes teekatte tegelikust olukorrast. Selle süsteemi abil planeeritakse olemasolevate ressursside kasutus ratsionaalselt just seal, kus tegelik remondivajadus on kõige suurem. PMS on mõiste inglise keelne lühend.

Tasasus ehk IRI-arv – teekatte tasasust iseloomustava näitajana kasutatakse IRI-arvu, mis on rahvusvaheliselt heaks kiidetud sõidumugavust iseloomustav väärtus. IRI-arv arvutatakse standardse sõiduki kere vertikaalsuunaliste võngete summana kindlale teelõigule (ühik – mm/m). Tee on seda tasasem, mida väiksem on IRI väärtus. IRI arv kuulub maanteede seisundi hindamisel kohustuslike parameetrite hulka, linnas võib selle kasutamist lugeda soovituslikuks. IRI on mõiste inglise keelne lühend.

Roobas – roobas on teekatte põiksuunaline ebataasus, mida mõõdetakse reeglina eraldi sõiduraja mõlemas rattajäljes (ühik mm). Teekattes esineva roopa sügavuse arvutamiseks on kasutusel mitmeid erinevaid arvutusmeetodeid (profiili lõikav, profiili jälgiv) ja nende modifikatsioone.

Tee seisundinõuded on kehtestatud majandus- ja taristuministri 14.07.2015 määrusega nr 92³. Seisundinõuetega määratletakse tee seisund, mis võimaldab liikluseeskirja jälgides ohutult liigelda ning tagab tee kasutajale ohutud ja säästlikud liiklustingimused.

Ehitusseadustik § 97 lõige 1 määrab, et teed ja tee toimimiseks vajalikud rajatised tuleb hoida korras viisil, et need vastaksid nõuetele ning tagatud oleksid tingimused ohutuks liiklemiseks.

Ehitusseadustik § 94 lõige 1 määrab, et eratee määrab avalikuks kasutamiseks riik või eratee asukoha kohalik omavalitsus. Sama paragrahvi lõige 2 määrab, et eratee avalikes huvides omandamise või erateele sundvalduse seadmise otsustab riik või eratee asukoha kohaliku omavalitsuse üksus kinnisasja avalikes huvides omandamise seaduses sätestatud korras. Sama paragrahvi lõige 3 määrab, et eratee avalikuks kasutamiseks määramisega lähevad riigile või kohalikule omavalitsusele üle kõik teomaniku kohustused, õigused ja vastutus. Halduslepingus võib tee omanikuga kokku leppida, et teomaniku kohustused, õigused ja vastutus jäävad eratee omanikule.

Kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse (edaspidi *KOKS*) § 6 lõige 1 sätestab, et omavalitsusüksuse ülesandeks on korraldada antud vallas või linnas lisaks muudele kohustustele ka valla või linna teede ja tänavate korrashoidu, juhul kui need ülesanded ei ole seadusega antud kellegi teise täita.

KOKS § 22 lõige 1 määrab, et volikogu ainupädevusse kuulub sh järgmise küsimuse otsustamine - valla või linna arengukava ja eelarvestrateegia vastuvõtmine ning muutmine.

KOKS § 37 (arengukava koostamise põhimõtted) lõige 1 määrab - vallal ja linnal peab olema arengukava ja eelarvestrateegia, mis on aluseks eri eluvaldkondade arengu integreerimisele ja koordineerimisele. Sama paragrahvi lõike 2 punkt 2 määrab, et arengukava koostatakse valla

³ Majandus- ja taristuministri 14.07.2015 määrus nr 92 „Tee seisundinõuded“. - RT I, 02.11.2018, 2.

või linna kohta ja selles esitatakse sh probleemide ja võimaluste hetkeolukorra analüüs tegevusvaldkondade lõikes ning punkti 4 kohaselt tuleb kavas kajastada strateegiliste eesmärkide täitmiseks vajalikud tegevused arengukava perioodi lõpuni.

KOKS § 37¹ (arengukava, eelarvestrateegia ja eelarve vahelised seosed) määrab:

(1) Eelarvestrateegia on arengukavast tulenev selgitustega finantsplaan, mis on arengukava osa või arengukavaga seotud iseseisev dokument. Eelarvestrateegia nõuded sätestatakse kohaliku omavalitsuse üksuse finantsjuhtimise seaduses.

(2) Arengukava ja eelarvestrateegia on aluseks kohaliku omavalitsuse üksuse eelarve koostamisel, kohustuste võtmisel, varaga tehingute tegemisel, investeringute kavandamisel ning investeringuteks toetuse taotlemisel.

(3) Kui arengukava muudetakse ja sellega kaasneb mõju eelarvele, tuleb eelarvestrateegia viia arengukavaga kooskõlla.

2. Teede, tänavate inventeerimise ja seisukorra hindamise meetodika ja põhimõtted

Paide linna teede, tänavate ja kergliiklusteede seisukorra hindamist on seni teostatud visuaalselt, katendi tasasust, teekatte defektide inventeerimist, roopa sügavust ning katendi kandevõime uuringuid varasemalt teostatud ei ole.

Paide linna teehoiukava koostamise lähteandmeteks on külade teedel teostatud visuaalsed vaatlused, Maanteeameti („Kohalike teede andmete inventeerimine“) ja endise Paide Linnavalitsuse („Paide linna teede ja tänavate teekatete seisukorra hindamine“) poolt riigihanke tulemusel 2017. aastal läbi viidud teede, tänavate ja kergliiklusteede inventeerimise, uuringute tulemused. Paide linna teede ja tänavate nimekirja täpsustamiseks ning seisukorra hindamiseks teostati 2017. aasta esimeses pooles järgmised tegevused: teede ja tänavate inventeerimine, teede, tänavate ja kergliiklusteede visuaalne hindamine (sh kraavid ja liiklusmärgid), teekatte tasasuse mõõtmine, roopa sügavuse mõõtmine, teekonstruktsiooni kandevõime mõõtmine.

2.1 Teede ja tänavate inventeerimine

Maanteeameti poolt on teostatud kohalike teede inventariseerimine. Teede ja tänavate inventeerimise käigus kontrollis 2017. aastast kuni 2019. aasta sügiseni inventeerija üle teeregistri ning Eesti topograafia andmekogu (ETAK) andmestikud Paide linna kohalike teede kohta. Täpsustati ja esitati ettepanekud nii teeregistri andmete kui ka ETAK-i andmete muutmiseks. Analüüsi olemasolevat kohalikku teede võrku omavalitsuse ulatuses tervikuna ning määratleti teede ruumikujud ja põhiandmed.

Tuulekaru OÜ poolt 21.03.2017 seisuga ning perioodil 18.06.2018 – 19.08.2019 AS Reach-U poolt korrastatud Paide linna kohalike teede inventariseerimise andmete alusel kinnitas Paide Linnavolikogu 21. novembri 2019 otsusega nr 130 „Paide linna kohalike teede ja avaliku huviga tervikteede nimekirja kinnitamine“ Paide linna teede nimekirja. Eeltoodud otsusega

ühtlustatakse ühinenud Paide linna kohalike teede nimekiri ning tunnistatakse kehtetuks varem kehtinud otsused.

Perioodil 18.06.2018 – 19.08.2019, täitis AS Reach-U Maanteeameti lepingut nr 1-12/18/1182-1, mille käigus viidi läbi kohalike tervikteede ruumikujude ja tervikteede andmete alusel tee ja tee rajatiste inventeerimine ja teede seisukorda iseloomustavate andmete kogumine. Antud uuringu tulemusel esitati ka Paide linnale Eyevi tarkvara ligipääs, mida on võimalik kasutada edaspidi remonttööde planeerimisele lisaks olemasolevatele uuringutele ning visuaalse vaatlusele tee seisukorra hindamisel. Projekti tulemusena arendas AS Reach-U välja tarkvara, mis võimaldab tervikteedest tehtud piltide vaatamist.

2.2 Visuaalne hindamine

Asustusüksuse Paide linna teede ja tänavate teekatete seisukorra hindamiseks on neile tehtud visuaalne teekatte seisukorra hindamine ning homogeenses seisukorras lõigud on jagatud klassidesse:

Kattega teed:

- Seisukord väga hea – kood 1, uus väga heas seisukorras teekate;
- Seisukord hea – kood 2, suhteliselt uus kate, mille tase on hea, kattel võib esineda üksikuid defekte ja/või parandusi või roopaid, mis ei mõjuta oluliselt sõidumugavust;
- Seisukord rahuldav – kood 3, teekatte tase on rahuldav ja üldjuhul saab sõita lubatud kiirusega, kattel esineb defekte ja/või parandusi kuni 20% ulatuses katte pinnast, roobaste sügavus ei mõjuta veel sõidutrajektoori;
- Seisukord halb – kood 4, teekatte tase on halb (mõjutab sõidumugavust ja vähendab kiirust), kattel esineb defekte ja/või parandusi üle 20% katte pinnast ja/või roopa sügavus on liikeyohtlik (vihma/sulavesi seisab roobastes);
- Seisukord väga halb – kood 5, kattel esineb defekte/parandusi üle 50% katte pinnast.

Kruusateed:

- Seisukord hea – kood 2, tee on ümbritsevast maapinnast kõrgem, vajalikesse kohtadesse on rajatud külakraavid ja truubid, on olemas hõõveldamiseks vajalik kruusakiht;
- Seisukord rahuldav – kood 3, tee on ümbritsevast maapinnast veidi kõrgem, kraavid puuduvad või on täis kasvanud, tee kruusakiht võimaldab veel hõõveldada, kuid ei ole enam piisav;
- Seisukord halb – kood 4, teelõik on ümbritseva maapinnaga samas tasapinnas või madalam (vesi valgub külgnevatelt aladelt teele) või kulgeb nõlval, olles pooleldi süvendis (vesi võib joosta risti üle tee);
- Seisukord väga halb – kood 5, teel puudub hõõveldatav kruusakiht või on tegemist pinnasteega, mille läbitavus sõiduautoga on raskendatud/võimatu.

Teekatte visuaalne hindamine on teostatud kahes etapis:

- Esimeses etapis on kõikidelt hinnatavatelt asustusüksuse Paide linna teedelt ja tänavatelt tehtud koordinaatidega seotud videod, kasutades rakendust Roadroid (samal ajal mõõdetakse ka teekatte seisukorda iseloomustav IRI-arv). Juhul, kui tee või tänav oli niivõrd lühike, et selle mõõdistamine oli võimatu, on sellest tehtud fotod.
- Teises etapis hinnati videolt/fotolt inventeeritud tee või tänava seisukorda vastavalt eelpool toodud kriteeriumitele.

Asustusüksuse Paide linna kergliiklusteede ja kõnniteede seisukorra hindamiseks on nendel tehtud visuaalne teekatte seisukorra hindamine. Visuaalse seisukorra hindamiseks on teekatte seisukord jagatud nelja klassi järgmiselt:

- Seisukord hea (ja väga hea) – kood 1, üldjuhul uus/suhteliselt uus kate, mille tasetas on hea ja millel võib esineda ainult üksikuid defekte;
- Seisukord rahuldav – kood 2, teekatte tasetas on rahuldav ja/või kattel esineb defekte orienteeruvalt kuni 20% ulatuses katte pinnast;
- Seisukord halb – kood 3, teekatte tasetas on halb ja/või kattel esineb defekte 20-50% ulatuses katte pinnast;
- Seisukord väga halb – kood 4, teekatte tasetas on väga halb ja/või kattest üle 50% on kaetud defektidega.

Lisaks kergliiklusteede ja kõnniteede teekatte seisukorrale määrati ka nende teede katte tüüp järgmiselt:

- Kood 1 – asfaltbetoon;
- Kood 2 – tänavakivi;
- Kood 3 – kiviplaat;
- Kood 5 – pinnas.

Asustusüksuse Paide linna teede ja tänavate visuaalse seisukorra hindamine sisaldas ka kraavide olemi määratlemise. Teekatendi normaalsete töötingimuste hulka kuulub veetaseme hoidmine sügavamal kui 125 cm katte pinnast.

Täiendavate liiklusmärkide paigaldamise vajadust on hinnatud lähteülesandes toodud analüüsitava teede ja tänavate kohta.

2.3 Teekatte tasetas

Teekatte tasetas ja seda iseloomustav parameeter IRI-arv on maailmas ja ka Eestis väga laialdaselt kasutatav teekatte seisukorda iseloomustav tunnusarv.

IRI-arvu mõõdetakse ja saadud tulemusi kasutatakse nii teedevõrgu tasemel selle seisukorra muutumise jälgimiseks kui ka projekti tasemel üksikute objektide teekatete seisukorra määramiseks (vastuvõtumõõtmised uutel katetel). IRI-arvu mõõtmise tulemusena saadavad andmed aitavad olulisel määral jälgida teedevõrgu seisukorra muutumist ja nende tulemuste abil on võimalik õigel ehk optimaalsel ajal rakendada vastavaid remondimeetmeid.

Teekatte pind kujutab endast sageli mitmete erinevate lainepikkuste kombinatsiooni. *PIARC*⁴ on kehtestanud neli teekatte tekstuuri iseloomustavat lainepikkuse standardkategoriat:

- ebatasasus: lainepikkus > 0,5 m - 100 m (EVS-EN ISO kuni 50 m);
- megatekstuur: lainepikkus 50 – 500 mm;
- makrotekstuur: lainepikkus 0,5 – 50 mm;
- mikrotekstuur: lainepikkus 1 µm - 0,5 mm.

Oluline teada IRI-arvu osas:

- IRI-arv on teelõigu pikisuunalise tasasuse mõõt, mis on väga tugevalt seotud teekasutaja poolt tunnetatud sõidumugavusega;
- IRI-arv ei iseloomusta tee geomeetriat;
- IRI-arvu saamiseks kasutatakse standardiseeritud arvutusvalemeid ja mõõtmissüsteemide poolt väljastatud tulemusi;
- IRI-arv esitatakse alati teelõigule (pikkus võib varieeruda).

Asustusüksuse Paide linna teedel ja tänavatel on teekatte tasasuse mõõtmisel kasutatud mõõteseadet Roadroid⁵, mis võimaldab mõõta teekatte seisukorda ja mille tulemuseks on teekatte sõidumugavust ja seisukorda kuvav rahvusvaheliselt tunnustatud parameeter IRI-arv. Mõõdetud teekatte seisukorra väärtuste põhjal on teed seisukorra osas jagatud kolme klassi (Tabel 1). Teekatte seisukorda kirjeldav väärtus puudub, kui teel ei olnud võimalik sõita mõõtmisteks vajaliku kiirusega. Reeglina tähendas see seda, et tee oli väga halvas seisukorras ja sellisel juhul on teekatte seisukorda kirjeldav seisukorra klassi väärtus määratud hinnanguliselt.

Tabel 1. Teekatte tasasuse väärtuste iseloomustus

Teekatte seisukord	Seisukorra klassi kood	Teekatte seisukorra iseloomustus (sõidumugavus ja ebatasasuse mõju)	IRI-arvu väärtuste vahemikud, mm/m
Väga hea ja hea	1	Tasane tee, esineb kergeid ebatasasusi ja üksikuid põiksuunalisi ebatasasusi, mis ei mõjuta sõidumugavust	<3,0

⁴ PIARC – Maailma Maanteeliit (The World Road Association); www.piarc.org

⁵ www.roadroid.com

Rahuldav	3	Tee suhteliselt ebatasane. Esineb üksikuid kergeid heitusid. Sõidukiirus üldiselt lähedal lubatule maksimaalsele kiirusele, sõites on vaja tee pinda jälgida	3,0-6,0
Halb ja väga halb	5	Tee on ebatasane, esineb rohkesti kergeid heitusid ja üksikuid suuri heitusid. Sõidukiirus kõigub, sõidutrajektoori tuleb muuta, tuleb keskenduda sõitmisele	>6,0

2.4 Roopa sügavus

Põiksuunalise ebatasasuse, ehk siis roopa sügavuse all, tuleb mõista kõiki neid parameetreid, mis iseloomustavad sõidutee põiksuunalist pinna erinemist rõhtsuunas. Põikprofiili mõõtmisel saadud enim kasutatavad parameetrid on näiteks maksimaalne roopa sügavus, roopa sügavus vasakus rattajäljes ning roopa sügavus paremas rattajäljes.

Suur põiksuunaline ebatasasus tähendab sademete ajal vett täis roopaid, mis suurendab riski veetasapinnal liuglemiseks, mille tulemuseks on situatsioonid, kus juht kaotab kontrolli sõiduki üle ja tekivad liiklusõnnetused. Teekattesse tekib roobas erinevatel põhjustel. Talvel tekib roobas naastrehvide tõttu teekatte pealmise kihi kulumise tulemusena. Samas võib roobas tekkida ka kas teekatte pealmise kulumiskihi deformeerumisel (asfaldi ebapiisav nihkekindlus) või teekonstruktsiooni alumiste kihtide deformeerumisel (puudulik kandevõime). Uutel teekatetel tekib roobas nn järeltihnemise tulemusena, ehk siis uus katte kiht tiheneb mingil määral liikluskoormuse tõttu üldjuhul esimese suvega. Suuremad roopad tekivad ka raskeliiklusega teede-tänavate ristmikueelsel alal teandmise kohustusega suunal aga ka bussipeatustes, staatilise koormuse mõjul.

Roopa sügavust mõõdetakse eraldi mõlemas rattajäljes ja normaalse teekatte põikprofiili puhul võib nende kahe roopa sügavuse maksimaalset väärtust nimetada maksimaalseks roopa sügavuseks. Roopa sügavus on mõõdetud tulemuste keskmine väärtus valitud teelõigul. Tavaliselt on teelõigu pikkus vahemikus 10 m kuni 100 m. Asustusüksuses Paide linn on teedel ja tänavatel tehtud roopa sügavuse mõõtmistulemused esitatud 100 m pikkuste teelõikude kohta.

Asustusüksuse Paide linna teedel ja tänavatel on teekatte roopa sügavus mõõdetud seadmega Greenwood Profilograph⁶. Roopa sügavuse mõõtmistulemuste arvutamisel on kasutatud profiili lõikavat meetodit. Sama meetodiga toimub roopa sügavuse määramine ka riigimaanteedel.

Tabelis 2 on toodud teekatte roopa sügavuse väärtuste jaotus seisukorra klassidesse koos nende kirjelduse ja mõjuga teekasutajatele.

Tabel 2. Teekatte roopa sügavuse väärtuste iseloomustus

Teekatte seisukord	Seisukorra klassi kood	Teekatte seisukorra iseloomustus (sõiduohutus ja mõju teekasutajale)	Roopa sügavuse vahemikud,
--------------------	------------------------	--	---------------------------

⁶ <https://www.greenwood.dk/profiler.php>

			mm
Väga hea	1	Teekattes olevad roopad ei mõjuta teekasutajaid	<10,0
Hea	2	Teekattes ei ole roopaid üldiselt märgata, nende sügavus ei avalda mõju teekasutajale.	10,0-15,0
Rahuldav	3	Teekattes on roopaid märgata. Vihmase ilmaga hakkab vesi roobastesse kogunema. Roobaste olemasolu hakkab teekasutajaid mõjutama. Eeldatavalt tuleb lähiaastatel roopad kõrvaldada.	15,0-20,0
Halb	4	Teekattes on roopad, kuhu koguneb vesi. Teekasutaja hakkab sõidutrajektoori valima ja roobaste tõttu võib sõidukiirus hakata langema. Teekate vajab 1-3 aasta jooksul roobaste tõttu uuendamist.	20,0-25,0
Väga halb	5	Teekattes on roopad selgelt näha ja nad mõjutavad nii sõidutrajektoori kui ka -kiiruse valikut. Sõitmine on ebamugav ning tuleb mööduda ebatasasustest. Roopad tuleks kohe kõrvaldada.	>25,0

Sõltuvalt tänava liigist tulenevast seisunditasemest, võib lubatud roopasügavus olla kuni 20...40 mm (põhitänavatel 20 mm, jaotustänavatel ja kõrvaltänavatel kuni 30 mm ning veotänavatel, väljakutel ja kvartalisestel tänavatel kuni 40 mm).

2.5 Teekonstruktsiooni kandevõime

Asustusüksuse Paide linna teedel ja tänavatel on teekonstruktsiooni kandevõime mõõtmised tehtud langeva koormuse seadmega KUAB 50 (FWD on seadme inglise keelne lühend) serial no. FV123. Mõõtmised on tehtud kahe-suunalise liiklusega tänavatel mõlemas sõidusuuna sõidurajal ja ühesuunalise liiklusega tänavatel ühel sõidurajal mõõtmisammuga 60 m. Mõõteseade simuleerib 50 kN raskusega liikuva ratta poolt teekonstruktsioonile tekitatud koormust teatud kõrguselt teatud massiga koormuse langemisega 300 mm läbimõõduga koormusplaadile. Koormuse all tekkivad deformatsioonid mõõdetakse seitsme seismoloogilise anduriga, millest üks on paigutatud koormusplaadi alla selle keskpunkti ja ülejäänud viimasest vastavalt 300, 600, 750, 900, 1200 ja 1500 mm kaugusele. Andurite poolt mõõdetud läbivajumised registreeritakse ja need salvestatakse.

Mõõdetud läbivajumiste alusel on arvutatud lähtudes vastavast meetodikast teekonstruktsiooni üldist kandevõimet kirjeldav väärtus EMod, MPa. Lisaks on teekonstruktsiooni kandevõime mõõtmistulemuste alusel leitud teekonstruktsiooni kihtide seisukorda iseloomustava kolme tunnusarvu väärtused: pinna kõverustegur ehk SCI (mõiste inglise keelne lühend), mis iseloomustab katendi pealmise kihi, ehk seotud kihtide tugevust, aluse vigastatuse tegur ehk BDI (mõiste inglise keelne lühend), mis iseloomustab katendi alumiste sidumata kihtide tugevust, aluse kõverustegur ehk BCI (mõiste inglise keelne lühend), mis iseloomustab aluskihtide/aluspinnase tugevust.

Tabelis 3 on toodud asustusüksuse Paide linna teede ja tänavate seisukorra hindamisel kasutatud teekonstruktsiooni elastsusmooduli.

Tabel 3. Teekonstruktsiooni ja selle kihtide tugevust iseloomustavate parameetrite piirväärtused

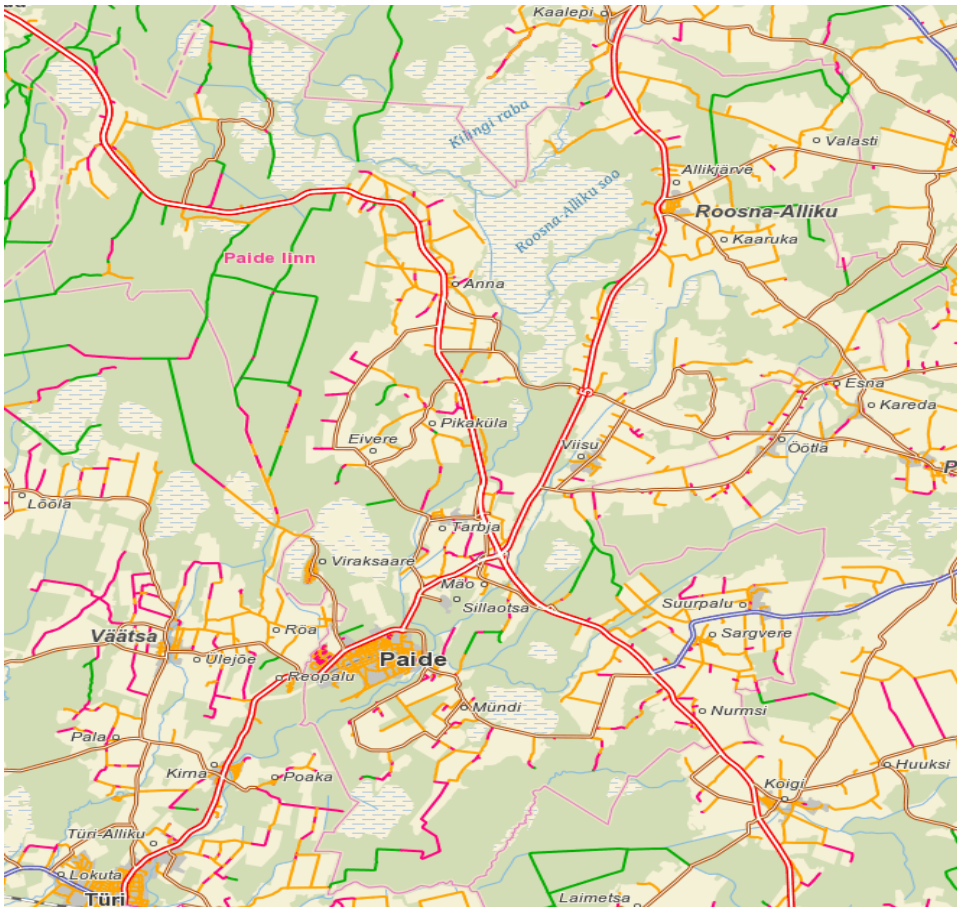
Teekonstruktsiooni seisukorra		Tänavaliik		
Parameeter	Kood/kirjeldus	Põhitänavad	Jaotus- ja veotänavad	Kõrval- ja kvartalisisesed tänavad
Üldine elastsus moodul	4/kandevõime selgelt alla nõutava	$E_{Mod}, MPa < 260$	$E_{Mod}, MPa < 220$	$E_{Mod}, MPa < 180$
	3/kandevõime vastab nõutavale	$260 < E_{Mod}, MPa < 300$	$220 < E_{Mod}, MPa < 260$	$180 < E_{Mod}, MPa < 220$
	2/kandevõime selgelt üle nõutava	$E_{Mod}, MPa > 300$	$E_{Mod}, MPa > 260$	$E_{Mod}, MPa > 220$

3. Paide linna teedevõrk

3.1 Üldosa

Paide linn asub Kesk-Eestis, Järva maakonnas. Paide linn on Järva maakonna üks kolmest omavalitsusüksusest. Paide linna koosseisu kuulub Paide linn, Roosna-Alliku alevik ning 40 küla, mis asuvad 442, 87 km² suurusel territooriumil. 01.01.2020 seisuga elab Paide linnas 10 474 inimest. Asustustihedus on keskmiselt 24 in / km². Riigimaanteedest läbib Paide linna põhimaantee nr 2 Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa ning põhimaantee nr 5 Pärnu – Rakvere – Sõmeru, tugimaantee nr 25 Mäeküla – Koeru – Kapu ning mitmed kõrvalmaanteed.

Paide linna teedevõrk on toodud alloleval skeemil 1. Linna läbival põhimaantee nr 5 teelõikudel on aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus (AKÖL) 4164-6138 autot/ööp ning kõrvalmaanteedel väiksem.



Skeem 1. Paide linna teedevõrk

Asustusüksuse Paide linna tänav- ja teedevõrk koosneb sõltuvalt liikluse iseloomust selle üksikudel osadel magistraalteedest ja juurdepääsuteedest (Eesti standard EVS 843:2016 „Linnatänavad“). Magistraalteed peavad tagama liiklejatele kiire, sujuva ja ohutu elu- ja töökoha ühenduse piirkonnakeskuste ja linnakeskuse vahel, juurdepääsuteed peavad tagama vahetu ühenduse valdustega ja kõrgema liigi tänavatega.

Magistraalteed ja -tänavad jaotatakse standardi alusel:

- Põhitänavad – teenindavad peamiselt linnasisest või linnakeskusesse suunduvat liiklust, magistraaltänav on liikluseks linna eri osade vahel;
- Jaotustänavad – ühendavad juurdepääse põhitänavatega.

Juurdepääsuteed ja -tänavad jagunevad:

- Kõrvaltänavad;
- Veotänavad (-teed);
- Kvartalisisesed tänavad;
- Jalgtänavad;
- Jalgteed.

Katendid jagunevad jäikadeks (tsementbetoon) ja elastseteks (asfalt, pinnatud kruusatee või freespurust kattega tee, aga ka harilik kruusatee). Asfaltkatte normaalne tööiga on 15-20 aastat, kuid tavaliselt eeldab see vähemalt korra ka kulumiskihi vahetust või vähemalt pindamist, et vältida vee sattumist läbi pragude asfaldi alla.

3.2 Teede üldandmed

Teeregistri 2020. aasta andmete seisuga on Paide linnas kohalike teede (sh avaliku kasutusega erateed) kogupikkus ca 234 km⁷. Paide linna teedevõrgustik on kujutatud skeemil 1. Paide linn on sõlminud erateede omanikega avaliku kasutamise lepingud, millega linn on võtnud omale kohustused korraldada erateede korrashoidu ning kandma erateede remondi ja hooldusega seotud kulud. Paide linna kohalike teede nimekirjas on kokku 401 kohalikku teed ja avaliku huviga tervikteed⁸, millest 41,6 km on asustusüksuse Paide linn tänavad, 169,0 km on Paide piirkonna kohalikud maanteed ning 76,3 km on Roosna-Alliku piirkonna kohalikud maanteed ning tänavad.

Paide linnas on seisuga 01.01.2020 tuginedes kaardimaterjalidest mõõdetule avalikus kasutuses kõnni-, jalg- ja jalgrattateid kogupikkusega 34,1 km ning parklaid 17 888 m².

3.3 Teede seisukord asustusüksuses Paide linn

3.3.1 Visuaalne seisukord

3.3.1.1 Teede ja tänavate teekatted

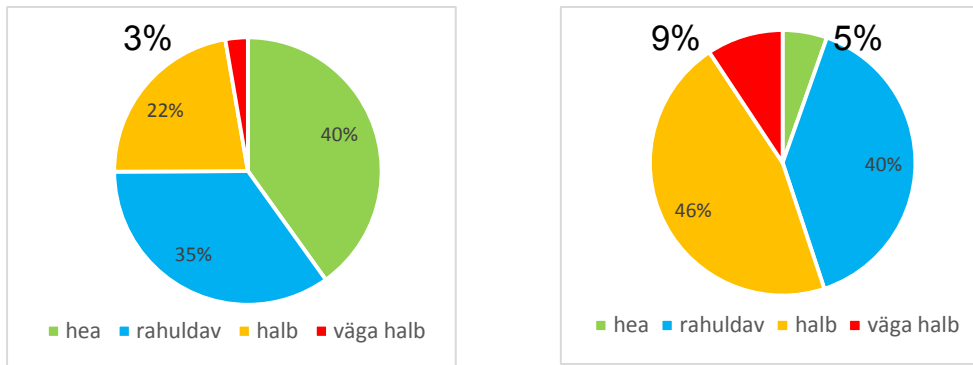
Paide linna teede ja tänavate teekatete olemist on kattega teid 90,0% (34,9 km) ja katteta teid 10,0% (3,8 km). Kattega ja katteta teedevõrgu jagunemine seisukorra klassidesse on näidatud joonisel 1. Paide linna kattega teedest ja tänavatest on väga heas või heas seisukorras 40,1% (13,8 km). Rahuldavas seisukorras on 34,8% (12,0 km) ja halvas või väga halvas seisukorras on kokku 25,1% (8,6 km). Katteta teedest ja tänavatest on väga heas või heas seisukorras ainult 5,4% (0,2 km). Rahuldavas seisukorras on 39,5% (1,5 km) ja halvas või väga halvas seisukorras on 55,1% (2,1 km).

Kattega teede seisukord

Katteta teede seisukord

⁷ <https://teeregister.mnt.ee/reet/search>

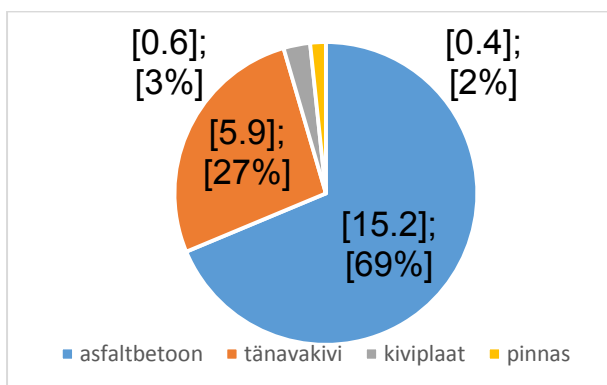
⁸ Paide Linnavolikogu 21. novembri 2019 otsus nr 130 „Paide linna kohalike teede ja avaliku huviga tervikteede nimekirja kinnitamine“



Joonis 1. Paide linna teede ja tänavate jagunemine seisukorra klassidesse visuaalse hindamise põhjal

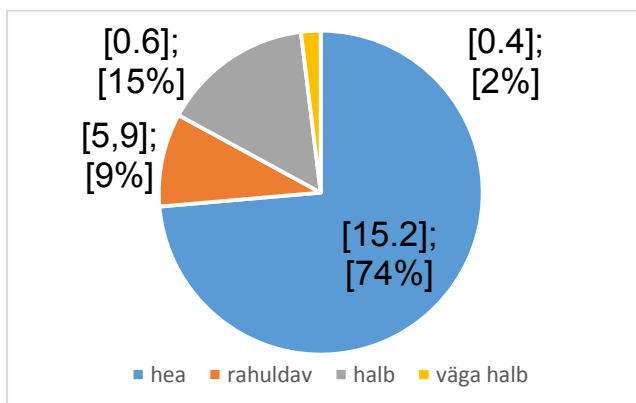
3.3.1.2 Kergliiklusteede ja kõnniteede teekatted

2017. aastal ERC Konsultatsioonid poolt koostatud uuringu käigus hinnatud kergliiklusteede ja kõnniteede kogupikkus (vasak ja parem pool kokku) oli 22,5 km. Paide linna kergliiklusteede ja kõnniteede jagunemine teekatte tüübi järgi on toodud joonisel 2, kust on näha, et üle 2/3 nendest teedest on asfaltbetoon kattega.



Joonis 2. Paide linna kergliiklusteede ja kõnniteede katted (pikkus; osa teedest)

Paide linna kergliiklusteede ja kõnniteede katete seisukorra jagunemine on toodud joonisel 3. Orienteeruvalt ¾ Paide linna kergliiklusteede ja kõnniteede katetest on heas seisukorras. Väga halb on seisukord ainult 2% ja halb 15% hinnatud teedest.



Joonis 3. Paide linna kergliiklusteede ja kõnniteede seisukord (pikkus; osa teedest)

3.3.1.3 Kraavid

Paide linna teede ja tänavate kraavide inventeerimine näitas, et kokku on kraave 6,73 km ja nendest on korras 1,67 km, ehk ca 25%. Kergemat hooldustööd, ehk puhastamist vajavaid kraave on kokku 1,63 km, ehk 24% kraavidest. Süvendamist vajavaid kraave on Paide linnas kokku 1,74 km, mis moodustab ca 26% kõigist kraavidest. Paide linna kraavide seisukorda on hinnatud teede ja tänavate visuaalse seisukorra hindamise käigus.

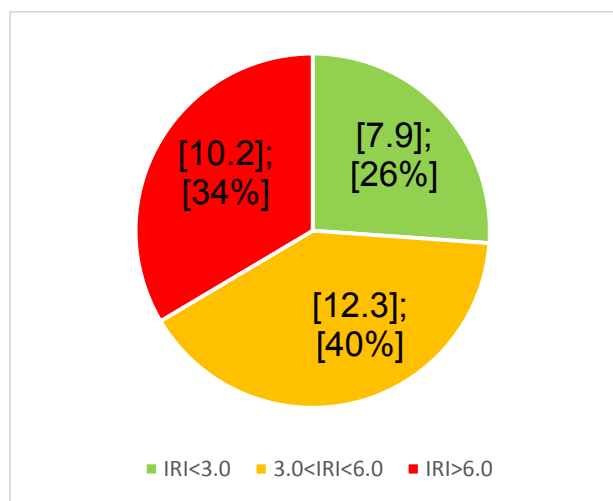
3.3.1.4 Liiklusmärgid

Liiklusmärkide ülevaatus tulemusena võib öelda, et täiendavate liiklusmärkide paigaldamise vajadus üldiselt puudub. Peetakse soovitavaks, et liiklusmärke peab olema „nii vähe kui võimalik ja nii palju kui vajalik“ ehk siis liiklejale peab kehtestatud liikluskorraldus olema võimalikult selge ja üheselt mõistetav ning, et ülemäärase reguleerimisega ei tekitataks liiklejas asjatult segadust.

Peamised ettepanekud liiklusmärkide muutmisega on seotud märgi 573 „Õueala“ kasutamisega. Üldiselt ei soovitata reguleerida „Õueala“ märkidega ala, mis oma iseloomult ei vasta päris õueala tingimustele ning kui ehituslike vahenditega (nt künnised, tõstetud ülekäigud vms liikust rahustavad vahendid) pole sõidukiirust vähendatud, siis kiputakse sõitma kiiremini kui liikluskorraldus ette näeb.

3.3.2 Teekatte tasasus

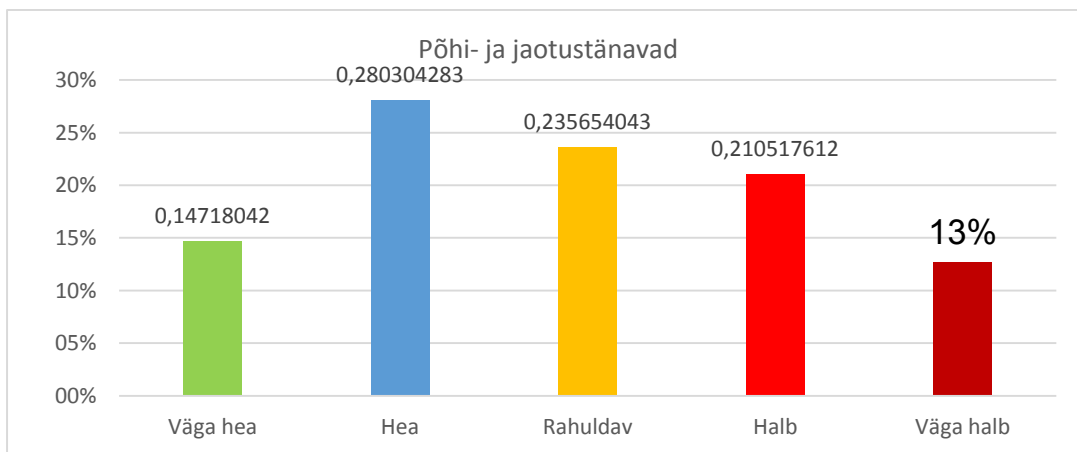
Teekatte tasasust mõõdeti 2017. aasta uuringu käigus Paide linna teedel ja tänavatel mõõteseadmega *Roadroid*. Mõõdetud teekatte tasasuse väärtuste jagunemine on toodud joonisel 4. Toodud andmete põhjal on Paide linnas teekatte tasasus hea või väga hea ($IRI < 3,0$ mm/m) umbes neljandikul mõõdetud teedest ja tänavatest. Halvas ja väga halvas seisukorras ($IRI > 6,0$ mm/m) on teekatte tasasuse osas veidi üle kolmandiku mõõdetud Paide linna teedest ja tänavatest. Keskmises, ehk rahuldavas seisukorras teekatte tasasuse osas on 40%.



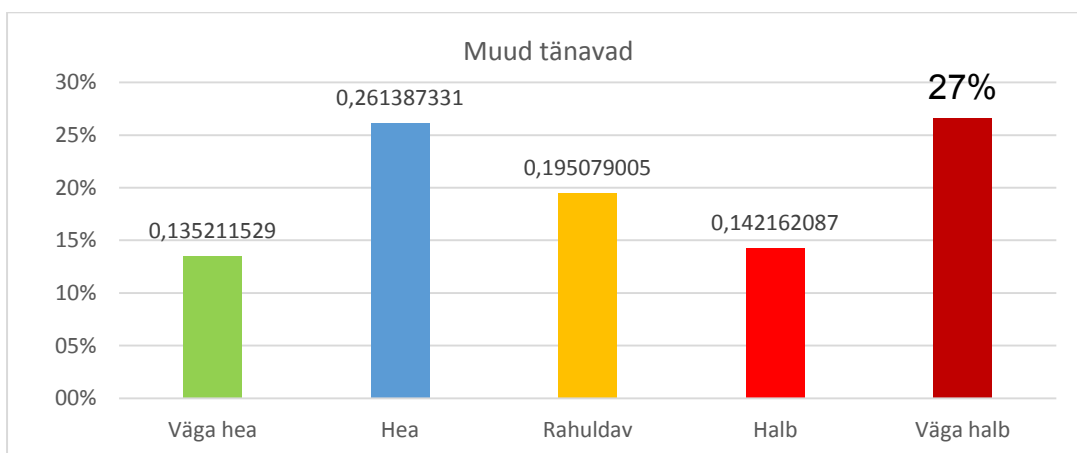
Joonis 4. Teekatte tasetasuse mõõtmistulemused Paide linna teedel ja tänavatel (pikkus; % osa)

Teekatte tasetasuse väärtuste jagunemine Paide linna erinevat liiki teedel ja tänavatel on toodud joonistel 5 ja 6. Andmetest on näha, et olulisemad teed ja tänavad (põhi – ja jaotustänavad) on teekatte tasetasuse osas veidi paremas seisukorras – väga heas ja heas seisukorras on 43% ning halvas ja väga halvas seisukorras on 34% nendest teedest ja tänavatest. Muude teede ja tänavate (veo-, kõrval- ja kvartalisisestel tänavad) osas on see jaotus vastavalt 40% (väga hea ja hea) ning 41% (halb ja väga halb). Seega probleemiks on halvas ja väga halvas seisukorras olevate teede ja tänavate suur osakaal – 40% mõõdetud teedest ja tänavatest on probleeme teekatte tasetasusega.

Teekatte tasetasust ei ole võimalik teekatete tavahooldustöödega ja lihtsamate remonditöödega (pindamine) oluliselt parandada, mis tähendab, et Paide linna teede ja tänavate seisukorra parandamine tähendab tõsisemate remonditööde teostamist, mis omakorda tähendab vastavate vahendite võimaldamist eelarves ning eelarvestrateegias.



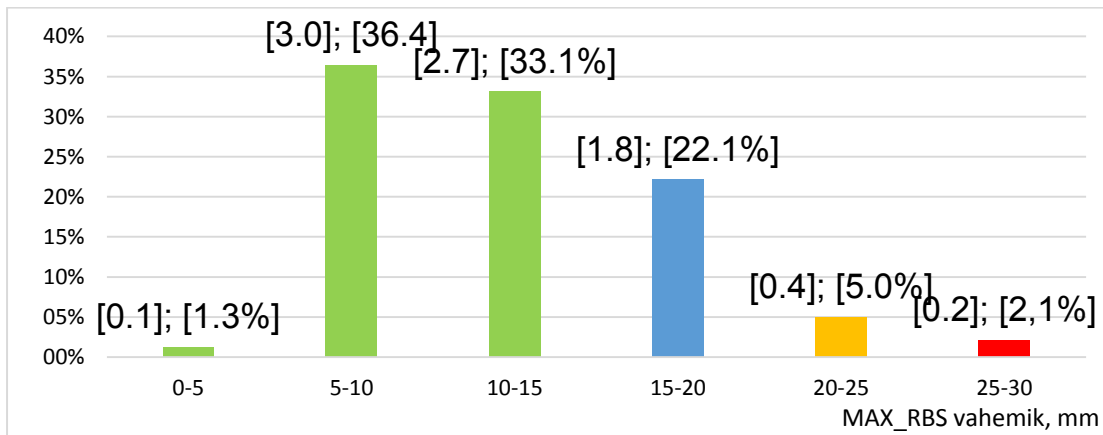
Joonis 5. Teekatte tasetasuse mõõtmistulemuste jagunemine seisukorra klassidesse Paide linna põhi- ja jaotustänavatel



Joonis 6. Teekatte tasetasuse mõõtmistulemuste jagunemine seisukorra klassidesse Paide linna muudel tänavatel (veo-, kõrval- ja kvartalisisestel tänavatel)

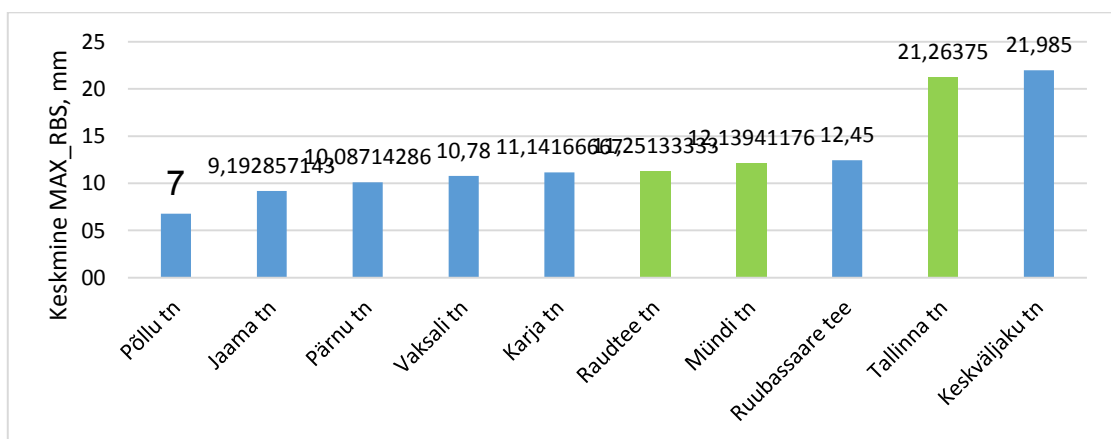
3.3.3 Teekatte roopa sügavus

Sõidujälgedes mõõdetud suurima roopa sügavuse väärtuste jagunemine roopa sügavuse vahemikesse on toodud joonisel 7. Valdaval enamusel, ehk koguni 92,9 % mõõdetud teedel ja tänavatel on roopa sügavuse osas teekatte seisukord väga hea või hea (RBS<20 mm). Rahuldavas seisukorras on roopa sügavuse osas 5,0% (0,4 km) mõõdetud teedest ja tänavatest ja ainult 2,1% (0,2 km) mõõdetud teede ja tänavate seisukord on roopa sügavuse osas halb või väga halb. Teostatud mõõtmiste põhjal saab väita, et roopa sügavus ei ole käesoleval hetkel Paide linna teedel ja tänavatel aktuaalne probleem.



Joonis 7. Teekatte roopa sügavuse mõõtmistulemuste jagunemine seisukorra klassidesse Paide linna teedel ja tänavatel

Kui vaadata teekatte roopa sügavuse keskmisi väärtusi mõõdetud teede ja tänavate kaupa (joonis 8), siis on enamusel teedel ja tänavatel roopa sügavus 10 mm lähedal. Joonised on koostatud 2017. aasta uuringu käigus eksperdi poolt. 2018-2019. aastatel rekonstrueeriti Mündi tn, Raudtee tn ning Tallinna tn.

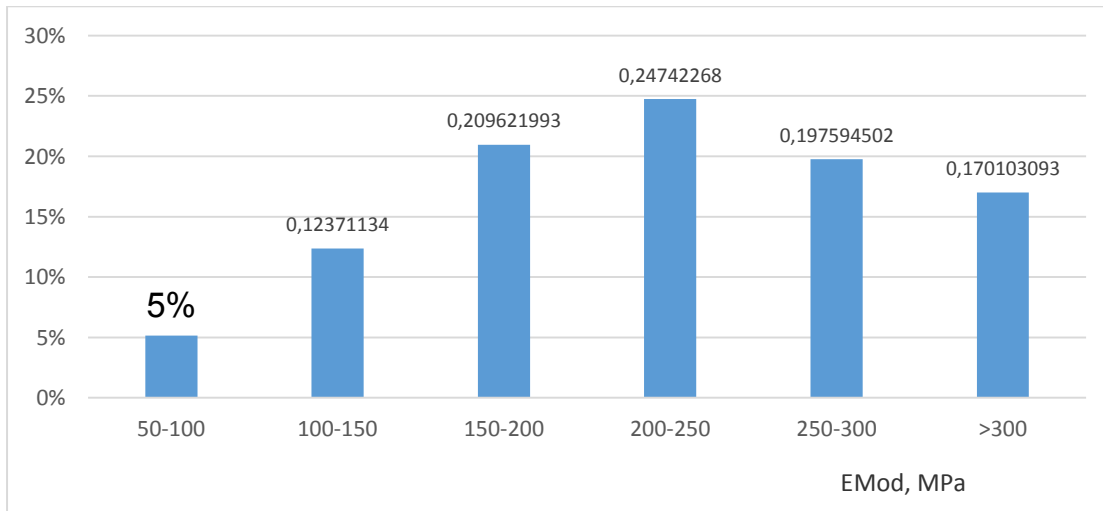


- Käesoleva teehoiukavaga remonditud tänavad, millel roopad nüüdseks puuduvad
- Tänavad, mis vajavad remonttöid ning, mille rööpasügavus on 2017. aasta uuringutel mõõdetuga sama

Joonis 8. Teekatte roopa sügavuse keskmised väärtused mõõdetud teedel ja tänavate

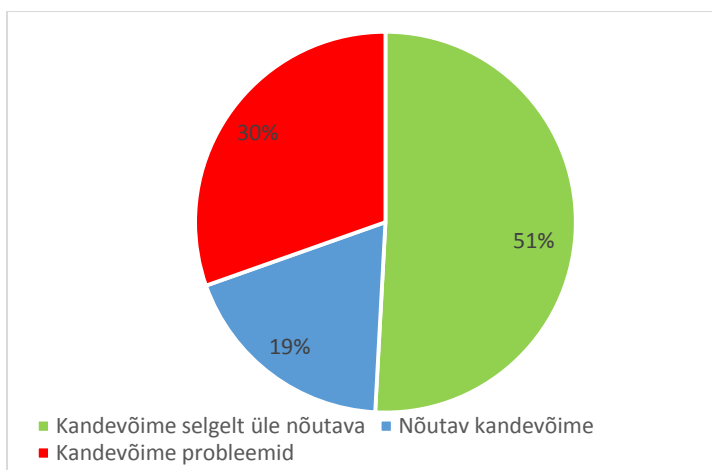
3.3.4 Teekonstruktsiooni kandevõime

Teekonstruktsiooni kandevõimet mõõdeti Paide linna teedel ja tänavatel kokku 25-l teel ja tänaval 582-s punktis. Mõõtmistulemuste põhjal arvatud teekonstruktsiooni üldise elastsusmooduli väärtuste jagunemine on toodud joonisel 9.



Joonis 9. Teekonstruktsiooni üldise elastsusmooduli väärtuste jagunemine mõõdetud Paide linna teedel ja tänavatel

Lähtudes tänava liigist, koormussagedusest ning nõutavast teekonstruktsiooni kandevõimest on Paide linna teedel teekonstruktsiooni kandevõime nõutava või selgelt tugevam võrreldes nõutavaga orienteeruvalt 70% mõõdetud teedest ja tänavatest (joonis 10). Probleeme teekonstruktsiooni kandevõime nõuete täitmisega esineb 30% mõõdetud teedest ja tänavatest.



Joonis 10. Mõõdetud Paide linna teede ja tänavate jagunemine teekonstruktsiooni kandevõime seisukorra osas

Suuremad probleemid teekonstruktsiooni kandevõime osas (üldine EMod) on (EMod alla nõutava üle 50% tänava pikkusest):

- Allika tänav nr 5660071 – 100% EMod alla nõutava;

- Ruubassaare tee nr 5660043 – 66,7% EMod alla nõutava;
- Parkali tänav nr 5660028 – 71,3% EMod alla nõutava;
- Posti tänav nr 5660033 – 62,7% EMod alla nõutava;
- Präama tänav nr 5660034 – 66,2% EMod alla nõutava;
- Soo tänav nr 5660094 – 100% EMod alla nõutava;
- Telliskivi tänav nr 5660050 – 63,4% EMod alla nõutava
- Vainu tänav nr 5660057 – 80% EMod alla nõutava.

3.4 Teede seisukord Paide piirkonnas

Paide piirkonna (vt piirkonna selgitus toodud sissejuhatuses) kohalikud teed on valdavalt kruuskattega, väike osa ca 18,9% (01.01.2020 seisuga) on kõvakattega teid (asfalt- ja kergkatend), kuid esineb kohati ka pinnaskattega teid. Suures osas asuvad antud piirkonna teed hajaasustusega alal ja on peamiselt ühendusfunktsiooniga, st on ühendusteedeks külade ning majapidamiste vahel riigi kõrval- ja tugimaanteedega.

Visuaalse vaatluse põhjal võib öelda, et valdavalt kasutavad teid kohalikud elanikud, põllumajandus- ja metsaväljaveotransport, vähemal määral maakonna bussitransport. Hinnanguliselt jääb aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus kohalikel teedel oluliselt alla 200 auto/ööpäevas, enamuse teedel alla 50 auto/ööpäevas. Teede seisukord on pigem rahuldav kuid esineb ka mõningaid teid, mille seisukord on mitterahuldav ning mis vajavad kruusa pealevedamist või rekonstrueerimist. Peamised puudused teedel on seotud teekatte ebatasasusega, mis mõjutab otseselt sõidumugavust, st esineb nii auke, kui ka nn "treppis katet". Üldise praktika põhjal tuleb märkida, et peamine põhjus kruusateede seisukorra kvaliteedi langusel on kas liiga õhuke kulumiskiht, vale sõelkõvera ja omadustega kulumiskihi materjal või on takistatud vee äravool kattelt vale põikkalde või muu takistuse tõttu.

Paide piirkonnas on avalikult kasutatavaid teid hooldatud ja remonditud järjepidevalt umbes 25 aastat. Välja on kujunenud praktika tee remondi objektide valimise ja hoolduse osas. Paide piirkonna mustkattega teede ja kruusateede seisundit võib hinnata heaks.

3.4.1 2018-2019. aastatel teostatud remonttööd Paide piirkonnas

Kruusateede taastusremont kokku pikkusega 7,7 km: Padula tee, Takkamäe tee, Ruunasoo tee, Peetrimäe tee, Korba tee, Männiksaare tee, Ees-Võõbu tee ja Pargi tee.

Mustkatendi ehitus kokku pikkusega 5,7 km: Kalmistu tee, Sillaotsa kalmistu parkla, Palu-Tähtla tee, Ees-Võõbu tee, Korba tee, Aniküla tee, Anna-Otiku tee, Anna-Purdi tee, Aru tee, Anna kalmistu parkla ning Rabaääre tee.

3.4.2 Liiklusmärgid

Liikluskorraldusvahendid Paide piirkonna teedel on olemasolu korral rahuldavas seisukorras, kuid probleemiks tiheasustusaladel liikluskorraldus, mis vajaks eraldi analüüsimist ja korrastamist.

Liiklusohutuse seisukohast on jätkuvalt oluline teemaalt ja ristmike piirkonnas liigse võsa ja/või puude likvideerimine, liikluskorraldus ja kergliikusteede rajamine.

3.4.3 Kraavid

Teeäärsed kraavid vajavad võsa eemaldust ja truubid setetest puhastamist. Peamiselt likvideeritakse tekkinud puudused (löökaugud, ebataasasused jne) korralise hoolduse käigus.

3.5 Teede seisukord Roosna-Alliku piirkonnas

Roosna-Alliku piirkonnas moodustavad kõikidest teedest (01.01.2020 seisuga):

- 10,9 km ehk 14,3% asfaltbetoonteid;
- 46,5 km ehk 69,8% kruusateid;
- 12,1 km ehk 15,9% pinnaseteid.

Roosna-Alliku piirkonna teede ja tänavate hetke olukord on rahuldav. Remonti vajavad Roosna-Alliku aleviku tänavad. Jalg- ja jalgrattateid on planeeritud kogu aleviku osas maanteed äärde ning lisaks on planeeritud ehitada Roosna-Alliku alevikust Allikjärve külla terviserada. Valminud on Pärnu-Rakvere-Sõmeru mnt Tehisjärve-Ale jalg- ja jalgrattatee, kus ohutuks ületamiseks asulas sees on valminud ülekäigurada koos ohutusaarega. Uus Mäo-Vodja jalg- ja jalgrattatee on valmis ehitatud koos põhimaantee uuendamisega Viisus. Jalg- ja jalgrattatee ehitust on vajalik jätkata Vodja-Viisu suunas.

3.5.1 Liiklusmärgid

Uuendamist vajavad liiklusmärgid. Liikluskorralduses on siiani olnud suurimaks muudatuseks parklate rajamine korruselamute, põhikooli ja kaupluse juurde.

3.5.2 2018-2019. aastatel teostatud remonttööd Roosna-Alliku piirkonnas

Kruusateede taastusremont kokku pikkusega 3,8 km: Tagaküla tee, Vana-Koordi tee, Piisneri tee, Talve tee, Lipandi tee ning Metsa tee.

Mustkatendi ehitus kokku pikkusega 4,0 km: Tagaküla tee, Saare tänav, Viisu kaupluse tee, Aia tee, Kalanduse tee, Tehisjärve tee ja parkla ning Viisu pargi tee.

4. Paide linna teede ja tänavate remondi vajadus

4.1 Asustusüksuse Paide linn teede ja tänavate remondi vajadus

Paide linna teede ja tänavate remondivajadus eelarveliste piiranguteta näitab, kui palju linna teedevõrgu remondi- ja ehitustööde teostamiseks on vaja investeerida, et selle seisukord saavutaks nõutava taseme.

Tabelis 4 ja 5 toodud andmete põhjal vajab asustusüksuse Paide linn teedevõrk nõutava seisukorra saavutamiseks koheselt investeringuid kogumalus 9 000 000 (üheksa miljonit) eurot (koos käibemaksuga). Sellest 8 880 000 (kaheksa miljonit kaheksasada kaheksakümmend tuhat) eurot sõiduteede korrastamiseks ning 120 000 (üks sada kakskümmend tuhat) eurot kergliiklusteede ja kõnniteede korrastamiseks.

Lisaks tuleb arvestada, et 2018. aastal omandas Paide linn Joodi piirkonnas 1,2 km pikkuses erateid, mille rekonstrueerimine (sh laiendamine) on planeeritud peale või koos ühisveevärgi- ja kanalisatsioonitöödega eeldatavalt aastal 2023-2024.

Asustusüksuse Paide linn teede ja tänavate analüüsimisega leitud remondiobjektid (tabel 4) on reastatud lähtudes nende prioriteedist (PR kood), ehk siis mida olulisem ja mida kehvemas seisukorras teelõik on, seda kõrgemal see remondiobjektide nimekirjas asetseb. Tabeli lõpus toodud halli taustaga erinevad sissesõidud ja juurdepääsuteed on mõistlik remontida koos põhiteega.

Tabel 4. Paide linna teede ja tänavate remondivajadus seisuga 06/2017 (maksumus ilma KM-ta)

Tee nr	Tee nimetus	Algus m	Lõpp m	Pikkus m	Pindala m ²	Koond SK	Tee olulisus	PR kood	Rem kood	Maksumus, eur
Teed ja tänavad kokku										7 400 437
5660010*	Keskväljaku tn	0	170	170	1360	3.2	6.0	9.21	1	485 833
5660049*	Tallinna tn	0	675	675	7373	3.4	5.8	9.15	1	1 416 667
5660002	Aiavilja tn	0	600	600	4800	4.5	4.4	8.89	1	504 000
5660022	Müüdi tn	100	2012	1912	13384	4.6	3.9	8.53	1	1 405 320
5660017	Lai tn+Suur-Kaare	0	200	200	1400	4.0	4.3	8.31	2	35 000
5660030	Pikk tn	0	570	570	4560	4.8	3.3	8.17	2	114 000
5660038	Raudtee tn	900	1486	586	4102	3.7	4.2	7.94	1	430 710
5660051	Tiigi tn	0	655	655	3930	4.1	3.8	7.93	1	412 650
5660040	Ristiku tn	0	200	200	1200	3.8	3.9	7.69	2	30 000
5660046	Suur-Aia tn	0	700	700	4900	3.2	4.3	7.53	1	514 500
5660042	Rüütli tn	0	473	473	3311	4.0	3.1	7.10	1	347 655
5660147	Soo tn 12 jpt	100	270	170	850	5.0	1.9	6.87	1	89 250
5660028	Parkali tn	0	842	842	5052	4.1	2.6	6.69	1	530 460
5660024	Nurme tn	200	411	211	1266	4.5	2.1	6.68	2	31 650

5660060	Vee tn	0	275	275	1375	4.0	2.6	6.55	2	34 375
5660005	Hämariku tn	0	200	200	800	4.9	1.5	6.43	2	20 000
5660043	Ruubassaare tee	900	1224	324	2592	4.5	1.7	6.23	1	272 160
5660043	Ruubassaare tee	700	900	200	1600	4.0	2.1	6.16	1	168 000
5660020	Lühike tn	0	114	114	456	5.0	1.2	6.15	1	47 880
5660029	Peetri tn	0	240	240	1200	4.6	1.4	6.03	2	30 000
5660041	Roheline tn	0	265	265	1590	4.2	1.9	6.03	2	39 750
5660151	Vaksali	0	72	72	360	4.0	2.0	6.02	1	37 800
5660001	Aasa tn	0	250	250	1250	4.5	1.4	5.87	1	131 250
5660006	Joodi tn	700	980	280	1400	4.4	1.4	5.80	3	17 500
5660072	Kasekese tn	0	120	120	360	3.7	2.0	5.75	3	4 500
5660004	Ehitajate tn	0	262	262	1572	4.3	1.4	5.68	2	39 300
5660011	Kevade tn	0	218	218	1090	4.0	1.7	5.68	2	27 250
5660074	Tulbi tn	0	278	278	834	4.0	1.7	5.68	3	10 425
5660031	Põik tn	0	157	157	785	4.0	1.4	5.39	2	19 625
5660075	Iva tn	0	260	260	780	4.0	1.2	5.23	3	9 750
5660110	Roosi tn	0	272	272	680	4.0	1.2	5.15	3	8 500
5660154	Staadioni tn	0	189	189	567	4.0	1.0	4.95	1	59 535
5660165	Uus tn 12 jpt	0	30	30	90	4.0	0.7	4.74	3	1 125
5660178	Jõe tn ühendustee	0	22	22	70.4	4.0	0.7	4.74	1	7 392
5660067	Kaevu tn	0	140	140	700	3.0	1.2	4.15	2	17 500
5660159	Ristiku tn 2 jpt	0	18	18	108	4.0	1.7	5.68	2	2 700
5660135	Aiavilja	0	9	9	45	4.0	1.4	5.39	2	1 125
5660090	Rüütli tn 54 jpt	0	105	105	315	4.0	1.2	5.15	2	7 875
5660121	Mündi ss 1	0	11	11	44	4.0	1.2	5.15	2	1 100
5660122	Mündi ss 2	0	13	13	52	4.0	1.2	5.15	2	1 300
5660125	Raudtee	0	26	26	104	5.0	0.0	5.00	1	10 920
5660163	Tallinna ss 3	0	8	8	24	5.0	0.0	5.00	1	2 520
5660132	Aiavilja tn 16a jpt	0	33	33	132	4.0	1.0	4.95	2	3 300
5660133	Aiavilja tn 16 jpt	0	33	33	132	4.0	1.0	4.95	2	3 300
5660130	Ruubassaare tee ss1	0	9	9	36	4.0	1.0	4.95	2	900
5660161	Tallinna ss 1	0	8	8	24	4.0	1.0	4.95	2	600
5660107	Parkali tn 25 jpt	0	37	37	111	4.0	0.7	4.74	2	2 775
5660166	Vee tn ss1	0	9	9	27	4.0	0.7	4.74	1	2 835
5660168	Ruubassaare tee ss 3	0	15	15	75	4.0	0.0	4.00	1	7 875



2018-2019. aastatel remonditud tänavad Paide linnas



2020. aastal remonditavad tänavad Paide linnas

2021-



2024 käesoleva teehoiukavaga remonditavad tänavad Paide linnas, mis on kantud investeringute tabelisse

* Tallinna tänava rekonstrueerimisel on tabelis nr 4 toodud 2018 projektijärgne ehitusmaksumus, mis on suurem võrreldes 06/2017 seisuga ERC Konsultatsiooni OÜ poolt teostatud kalkulatsioonist tulenevalt projekteerimistöde käigus ette nähtud muinsuskaitseõuetest ning tänava langetamisest.

* Keskväljaku tänava rekonstrueerimisel on tabelis nr 4 toodud tee – ehitustööde eeldatav ehitusmaksumus arvestades 2014. a teostatud Keskväljaku projekti eelarvet, mis on suurem võrreldes 06/2017 seisuga ERC Konsultatsiooni OÜ poolt teostatud kalkulatsioonist.

Tabelis 5 on toodud kergliiklusteede ja kõnniteede remondivajadus. Tabelis toodud teede ja tänavate järjekord on suvaline ning toodud nimekirja ei ole prioriseeritud, kuna puuduvad andmed iga tee ja teelõigu olulisusest (näiteks kergliiklejate arv, jne). Tabeli lõpus toodud halli taustaga erinevad kergliiklusteed ja kõnniteed on mõistlik remontida koos põhiteega. Kõigile kõnni- ja kergliiklusteedele on antud hetkel valitud remondimeetodiks uue asfaltbetoonist teekatte ehitamine.

Tabel 5. Asustusüksuse Paide linn kergliiklusteede ja kõnniteede remondivajadus seisuga 06/2017 (maksumus ilma KM-ta)

Jrk nr	Tee nimetus	Algus m	Lõpp m	Pikkus m	Pindala m ²	Koond SK	Rem kood	Maksumus, eur	Märkus
Kergliiklusteed ja kõnniteed kokku								100 813	
(sulgudes koos põhiteega remonditav kokku)								(72 600)	
1	Sillaotsa jalg- ja jalgrattatee	0	920	920	1840	3.0	2	46 000	
2	Lai tn kõnnitee	1240	1510	270	405	2.0	5	13 365	
3	Karja tn kõnniteed	0	380	380	380	3.0	5	12 540	
4		710	910	200	300	3.0	5	9 900	
5	Telliskivi tn kõnnitee	0	231	231	231	3.0	5	7 623	
6	Pikk tn kõnnitee	140	220	80	80	3.0	5	2 640	Remont koos põhiteega
7	Roheline tn kõnnitee	0	265	265	265	3.0	5	8 745	Remont koos põhiteega
8	Tallinna tn kõnnitee	190	330	140	210	3.0	5	(6 930)	Remont koos põhiteega, maksumus reki hinnas
9	Pärnu tn kergliiklustee	1030	1570	540	810	3.0	5	(26 730)	Remont koos põhiteega, maksumus reki hinnas
10	Suur-Aia tn kõnniteed	0	70	70	70	3.0	5	(2 310)	Remont koos põhiteega, maksumus reki hinnas
11		150	300	150	300	3.0	5	(9 900)	
12	Aiavilja tn kõnniteed	210	310	100	100	1.0	5	(3 300)	Remont koos põhiteega, maksumus reki hinnas
13		320	590	270	270	3.0	5	(8 910)	
14	Rüütli tn kõnniteed	0	20	20	20	4.0	5	(660)	Remont koos põhiteega, maksumus reki hinnas
15		70	180	110	110	4.0	5	(3 630)	
16	Müнди tn kõnnitee	30	340	310	310	4.0	5	(10 230)	Remont koos põhiteega, maksumus reki hinnas

4.2 Paide ja Roosna-Alliku piirkonna teede ja tänavate remondi vajadus

Paide ja Roosna-Alliku piirkonnas on vajalikud järgmised tegevused:

1) Üle vaadata ja korrastada avaliku kasutuse lepingud pöörates tähelepanu järgmistele tegevustele:

- loobuda lepingutest teede osas, mille kasutamiseks puudub avalik huvi;
- tagada külade nn strateegilistel teedel täies pikkuses avaliku kasutuse lepingute sõlmimine, servituudi seadmine või munitsipaliseerimine;
- leppida eraomanikega kokku tee hoolduse finantseerimise kord;
- leppida eraomanikega kokku kraavide ehitamine kuni suublateni;
- leppida eraomanikega kokku nähtavust piiravate ja vee äravoolu takistavate puude ja põõsaste raie kord ning metsamaterjali realiseerimise tingimused;
- korrastada vastavalt teede inventariseerimise tulemusele teede nimestik ja kaardistik.

4.2.1 Kruusakatendi ehitus- ja taastusremont

Osadel kruusakattega teedel puudub nõuetekohane kandevõimet ja pinnasevee ärajuhtimist tagav teekonstruktsioon, mistõttu puudub võimalus pinnasevee ärajuhtimiseks teemaalt (lõiguti on teekatte madalamad osad tee servadest 10 cm all pool – teest endast on saanud kraav). Ainult hooldustöödega ei ole võimalik tagada teedele nõutud seisundinõuded ning on vajalik planeerida tee rekonstrueerimine. Rekonstrueerimistööde käigus uuendatakse vajadusel teetruubid või muud tee juurde kuuluvad rajatised, ehitatakse teekraavid, likvideeritakse külmarkerke kohad, parandatakse liiklusohutust ja uuendatakse kruuskate.

4.2.2 Tolmuvaba ja mustkattega teed

Paide ja Roosna-Alliku piirkonna arengu ja sotsiaalse elukeskkonna parandamise oluliseks teguriks on tolmuwabade katete osatähtsuse tõus piirkondade avalikult kasutatavatel teedel. Lähtudes liiklusintensiivsusest (kuni 200 autot ööpäevas) on soovitatav hajaasustust ühendavatel teelõikudel nn "kerkate" ehitamine. Kerkate ehituse eelduseks on teel külmarkerkekindla alusmaterjali olemasolu ja niiskusrežiimi hoidmine. See tähendab teedele teekraavide, nõvade ja veeviimarite rajamist ja nende pidevat hooldust. Kerkatte kihte saab paigaldada ainult tugevdatud, profileeritud ja korralikult rullitud alusele. Maanteeameti peadirektori 12. detsembri 2007. a käskkirjaga nr 255 kinnitatud "Kerkate ehitamise juhised" alusel kuuluvad kerkate hulka nii mustkatted (edaspidi MSE), kui ka erinevate pindamisliikidega rajatud tolmuwabad katted.

Kergkate rajamisel on soovitatav kasutada kruuskatte 2,5-kordset pindamist, mis on saadud 1-kordse ja 1,5-kordse pindamise liitmise teel. Antud kergkate sobib reeglina liiklusintensiivsuse puhul alla 300 auto ööpäevas, kuid ei sobi teelõikudele, kus on suur raskeliikluse osakaal.

Vajalikud tegevused:

- 1) Viia mustkate alla Paide ja Roosna-Alliku piirkonnas teed vastavalt antud teehoiukava lisadele 2 ja 3;
- 2) Teedel, mille puhul hoolduskulud on suuremad seoses iga-aastase tolmutõrje teostamisega, vähesest kruuskatte kulumiskihist või vales teekattmaterjalist tingituna vms, on otstarbekas kaaluda tee rekonstrueerimist ja viia mustkate alla.

4.2.3 Jalg -ja jalgrattateede hooldus, remont ja ehitus

Paide piirkonna territooriumil on jalg- ja jalgrattateid kogupikkusega 8 km. Teedevõrgu arendamine hõlmab ennekõike kergliiklustee kavandamist, projekteerimist ja ehitamist, koostöös Maanteeametiga. Paide piirkonnas on koostöös Maanteeametiga rajatud Kriilevälja - Mündi kergliiklustee, EAS projekti toel Mäo bussiterminali ja Mäo keskuse vahelise kergliiklustee, ülejäänud jalg- ja jalgrattateed on rajatud Maanteeameti poolt. Roosna-Alliku piirkonnas on Mäo-Vodja jalg - ja jalgrattatee valmis ehitatud koos põhimaantee uuendamisega Viisus. Jalg - ja jalgrattatee ehitust on vajalik jätkata Vodjalt Viisu suunas. Paide ja Roosna-Alliku piirkonnas teostatakse eelnimetatud teedel ka hooldust, mis seisneb teede harjamises, teeääre niitmises ja lumetõrjes.

Oluline on jätkata Paide ja Roosna-Alliku piirkonnas jalg - ja jalgrattateede võrgustiku välja arendamist kohtades, kus liiguvad kergliiklejad. Perspektiivseteks kergliiklusteedeks on: Paide–Viraksaare (projekteeritakse 2020), Mäeküla–Sargvere (projekteeritud 2019, ehitus 2019-2020), Sillaotsa – Tarbja, Sargvere–Suurpalu jalg- ja jalgrattatee (Palu-Tähtla), Vodja–Viisu lõik (projekteeritakse 2020) ühendamiseks jalg- ja jalgrattateed Viisu küla keskusega ja Vodja kooliga ning Pärnu – Rakvere mnt Vodja – Roosna-Alliku lõik. Koostööd tuleb jätkata Maanteeametiga, et riigiteede rekonstrueerimisel ja linna omaosalusel saaks kergliiklusteede võrgustik rajatud. Mäeküla–Sargvere kergliiklustee rajamisel on oluline bussipeatustasku väljaehitamine just Sargvere - Paide suunal. Tallinn - Tartu – Luhamaa mnt Võõbu - Mäo väljaehitamisel rajatakse Anna külasse kergliiklustee liiklussõlmest Pääsu teele.

Vajalikud tegevused:

- 1) Planeerida investeringute kavasse Paide - Viraksaare, Vodja - Viisu, Tarbja-Sillaotsa kergliiklustee ehitamine;
- 2) Koostöös Maanteeametiga ja linna kaasfinantseerimisega rajada Mäeküla - Sargvere, ning Sargvere - Suurpalu kergliiklustee;
- 3) Jätkata kergliiklusteede hooldustöid.

5. Teehoiukava kavandamise ja vahendite jaotamise põhimõtted

Teehoiukava koostamisel on lähtunud põhimõttest, et linna teedevõrk on väljakujunenud ja oma tiheduselt praegustele vajadustele vastav. Vahendite optimaalse kasutamise eesmärgil on oluline linna teedevõrgu säilimine ning jätkuv parendamine, mille tulemusel tagatakse ohutumad tingimused liiklemiseks nii sõidukitele kui ka jalakäijatele, sh arvestades ka puudega inimeste vajadusi kergteedel.

Teehoiukava koostamise lähtealusteks on linna teedevõrgu inventeerimine ning seisukorra hindamine, mille tulemusena saadakse ülevaade olemasolevast teedevõrgust ning hinnatakse teede ja rajatiste seisundit ja remondivajadust.

Teehoiukava koostamisel on lähtunud järgmistest põhimõtetest:

- Teede ja tänavate remondi finantsvajaduse maht baseerub arvestusel, et asfaltkatendi iga on keskmiselt 15 aastat;
- Kõnni - ja kergliiklusteede remondi finantsvajaduse maht baseerub arvestusel, et asfaltkatendi iga on keskmiselt 25 aastat;
- Kruuskattega teede remondi finantsvajaduse maht baseerub arvestusel, et intervall on keskmiselt 18 aastat;
- Avalikus kasutuses olevaid parklaid ning nendega seotud tegevusi käsitletakse tänavate koosseisus;
- Remondi liigi valikul lähtutakse liiklussagedusest, tänava olukorrast, seisunditasemetest, teelõigu olulisusest;
- Remondiobjektid on reastatud lähtudes nende prioriteedist (PR kood), ehk siis mida olulisem ja mida kehvemas seisukorras teelõik on, seda kõrgemal see remondiobjektide nimekirjas asetseb;
- Teehoiu finantsplaan on koostatud selliselt, et on tagatud teede, tänavate, kõnni- ja kergliiklusteede säilitamine ning mahajäämus teehoius ei suurene;
- Teede, tänavate investeringute vajadused on kavandatud selliselt, et aastaks 2033 on Paide linna teede ja tänavate seisund kooskõlas õigusaktidega kehtestatud nõuetele.

Teehoiukava finantsplaan koostamisel arvestatud remondimeetodite maksumused on toodud tabelis 4.

Tabel 4. Paide linna teede ja tänavate remondimeetodite kirjeldused ja maksumused

Remondi-meetodi kood	Remondi-meetodi nimetus	Remondimeetodi kirjeldus ja sisu	Remondimeetodi ühikmaksumus*, euro/m ²
1	Rekonstrueerimine	Projekteerimine, OJV, ülekäiguradade valgustus, kõnniteede remont ja rajamine, sademevee trasside rekonstrueerimine, vajalikud kaitsmised, load, ettevalmistus, taastamised, liikluskorraldus jne.	105,00
2	Taastusremont	Pealmise asfaltbetoonist kihi asendamine koos vajalike eeltöödega sh projekteerimine, OJV, freeskaardid, load, ettevalmistus, kaevude tõstmised jne. Kandevõime kaotanud kohtade väljavahetus (ca 15% ulatuses killustikkiht ja geotekstiil, AC base kiht), taastamised, liikluskorraldusvahendid.	25,00
3	Freespurust pindamisega katteehitus	Kruusateede tolmuvabastus freesipuru ja 2,5x pindamisega (koos vajalike eeltöödega sh teetööde kirjeldus, load, ettevalmistus, kaevude tõstmised, kraavide puhastus, raadamine, profileerimine freesipuruga ca 7cm, pindamine jne), taastamised, liikluskorraldusvahendid.	12,50
4	Pindamine	Säilitusremont 1,5x pindamisega (koos vajalike eeltöödega sh pragude pigitamine, ettevalmistustööd jne), taastamised.	5,00
5	Kõnnitee remont	Kõnniteede remont (koos vajalike eeltöödega sh OJV, oleva lammutus ja materjali utiliseerimine, killustikalus ca 15cm jne), asfalteerimine, taastamised.	33,00
	Kraavidega seotud hooldus- ja remonditööd	Puhastamine	2,00**
		Süvendamine	4,00**
		Uue kraavi rajamine	8,00**

• * - ilma käibemaksuta

• ** - ühikhind euro/jm ilma käibemaksuta, põhineb Maanteeameti hinnakirjal, mida on korrigeeritud ekspertarvamusega

5.1 Teehoiukava finantsplaan

Kohalike teede hoid on omavalitsuste ülesanne ja selle rahastamine sõltub otseselt kohaliku omavalitsuse prioriteetide seadmisest eelarve koostamisel. Kohalike teede hoidu on võimalik rahastada omavalitsuse eelarve tulubaasist ehk maksutuludest, tuludest kaupade ja teenuste müügist, muudest tegevustuludest ning riigi poolt teedele sihtotstarbeliselt eraldatud vahenditest sh välisvahendid.

Riigieelarvest toetatakse omavalitsusi teehoiu ülesande täitmisel vastavalt võimalustele ning riigipoolne sihtfinantseerimine on kohalike teede hoiu täiendav rahastamine. Riigi eraldatavad vahendid põhinevad tasandus- ja toetusfondist jagataval summal.

Lisas 1 on toodud Paide linna teehoiuvahendite viie aasta (2020-2024) finantsplaan, aluseks 2019. aastal eraldatud vahendite maht ning eelarveliste vahendite tulude ja kulude osas on

arvestatud iga-aastast 2,0% kasvu võrreldes eelmise aastaga. Teede hoiuks aastatel 2020-2024 planeeritud kulud on indikatiivsed.

Linna eelarvestrateegia täpsustamisel muutuvad vastavalt ka teedevõrgu säilitamise ja arendamise mahud. Igal aastal eelarve koostamise käigus täpsustatakse kohalike teede hoiu rahastamist, rahastamisallikate ja aastate kaupa.

5.2 Teedevõrgu säilitamine

Teedevõrgu säilitamise alajaotusesse kuuluvad alljärgnevad teehoiutööd - teede hooldamine, kattega teede säilitusremont, kattega teede taastusremont, kruuskattega teede taastusremont, tolmuwabade katete ehitus ja rekonstrueerimine.

5.2.1 Teede hooldamine

5.2.1.1 Teede hooldamine asustusüksuses Paide linn

Teede hooldamine jaguneb hoolde-, perioodiliseks- ja remonttöödeks. Hooldetöö jaguneb omakorda suviseks ning talviseks hooldetööks. Teede hooldamine ning teede seisundinõuete tagamine on korraldatud hooldelepinguga.

Hooldelepingu üldpõhimõtted:

- Ühikhinnad tavahooldele seisunditasemete lõikes;
- Ühik hindadel põhinev perioodilised- ja remonttööd;
- Hindasid korrigeeritakse kord aastas tarbijahinnaindeksi muutusega;
- Hooldelepingu pikkus on 5 aastat;
- Hooldelepingu hoolde-, perioodilised- ja remonttööd eesmärk on tagada nõutud seisunditasemed;

Hooldetööde koosseis

- Seisukorra alane teave hoolduse- ja katendi järelevalve
- Hooldetööd (suvi) sh:
 - Katendiga teede ja alade hooldus;
 - Kruusateede hooldus
- Hooldetööd (talv)

Perioodiliste tööde koosseis

- Pindamine sh ribapindamine;
- Tolmutõrje kruusateedel;
- Väiksemahulised defektide parandustööd (praod);
- Väiksemahulised katte parandustööd (löökaugud);
- Teekatte märgistustööd;
- Uute liikluskorraldusvahendite paigaldamine;
- Liikluskorraldusvahendite hooldus ja vahetamine;

- Väikesemahulised teemaa hooldustööd;
- Ajutise liikluskorralduse paigaldamine.

Remonttööde koosseis

- Väiksemahulised muldkeha ja katte remonttööd (kandevõime kaotanud lõigud);
- Väiksemahulised taastusremonttööd;
- Kruusatee kulumiskihi remontimine.

Lisaks hooldekoosseisus olevatele töödele sisaldab teede hooldamine kulutusi teede seisukorra hindamisele ja töötlemisele, erateede kasutusele, liiklusmärkidele, teekatte markeerimisele, teemaa hooldusele, lume äraveole, teekatte seisukorra järelevalvele, kruuskattega teede tolmutõrjele jm.

Hooldekulude prognoosimisel on arvestatud 2017 aastal korraldatud riigihanke „Paide linna teede ja tänavate hooldus 2017-2022“ tulemusel sõlmitud töövõtulepingus fikseeritud maksumust (baashind).

5.2.1.2 Teede hooldamine Paide piirkonnas ja Roosna-Alliku piirkonnas

Teede liiklusohutuse tagamiseks ning eluea pikendamiseks tuleb tagada nende korrapärane hooldus. Pidev hooldus võimaldab edasi lükata mahukamaid investeeringuid ja annab rahalise kokkuhoiu. Paide piirkonnas ja Roosna-Alliku piirkonnas teostatakse teede suvihooldust ja talihooldust. Paide piirkonnas on suvihooldus tööleping riigihanke tulemusel sõlmitud viieks (5) aastaks AS-ga Tariston aastateks 2017-2021 ja mille maksumus on seotud tarbijahinnaindeksiga. Roosna-Alliku piirkonnas jätkatakse varasemaid põhimõtteid ning suvihooldustöödeks korraldatakse iga-aastaselt hange töövõtja leidmiseks.

Teede suvihooldustöödele on kehtestatud järgmised nõuded:

- Teede korraline hõõveldamine

Teede korralise hõõveldamise eesmärk on, et teelt saaks kõrvaldatud sinna tekkinud augud ja rööpad, samuti peab olema tagatud sademevett kõrvalejuhtiv profiil. Tööd teostatakse aprillist oktoobri lõpuni ning I ringi hõõveldamine peab olema lõpetatud 15. juuniks.

Teede hooldamist hõõveldamisega (edaspidi *hõõveldamisel*) planeeritakse kohalikele teedele ilmastikust ja teede kasutamise koormusest sõltuvalt vähemalt kaks (2) korda aastas. Hõõveldamise teostamisel tuleb arvestada, et külade kruusateed on laiusega 3-6 m. Tee hõõveldus peab tagama tee profiilsuse (põikiprofiili kalle 1 kuni 3 %), likvideerima teele tekkinud augud ja rööpad.

Planeeritavad ühe aasta töömahud Paide ja Roosna-Alliku piirkonnas:

- ✓ I ring kevadine hõõveldamine Paide piirkonnas ca 100 km ja Roosna-Alliku piirkonnas ca 50 km;
- ✓ II ring suvine hõõveldamine ca 20 km (ainult vajadusel);

- ✓ III ring sügisene hõõveldamine Paide piirkonnas ca 80 km ning Roosna-Alliku piirkonnas ca 40 km.
- Teede põhjalik profiili hõõveldamine koos teepeenralt huumuskihi eemaldamise, huumuse äraveo ja sõidukoridori hooldusega

Hõõveldamisel teostatakse hooldatavatele teedele põhjalikum nn profiili hõõveldamine. Tööd tehakse ainult nendel teedel, kus on piisav teekattmaterjali kiht. Hõõveldamisel ei tohi teele tekkida tihedat lainetust „treppi“, tee servadesse kruusa- või muu kattmaterjali vallesse. Hõõveldus peab tagama tee profiilsuse (põiki profiilikalle 1 kuni 3 %), likvideerima teele tekkinud augud ja rööpad. Selle käigus tuuakse tee keskele teeserva tekkinud vall koos sinna kogunenud liiva/kruusaga. Teeservad peavad olema maa tasapinnaga samal kõrgusel või kõrgemal. Lõigatakse lahti ka teepõhi aukude põhja sügavuselt ning saadud teekatte tasandatakse teekatte laiusesse ja antakse ka nõutud kalded. Sellega parandatakse tee profiili ja välditakse teekatte ahenemist ja kinnikasvamist. Katendi servast mõlemapoolselt kahe (2) m laiuselt tuleb eemaldada teepeenralt: peenvõsa (võib olla vähene juurimise vajadus), huumuskiht ja lisaks tasandada. Huumuskiht planeerida laiiali võimalusel või teostada äravedu, eeldatav maht 1000 m³ (huumus/raiejäägid). Kül- ja pikinähtavust takistav võsa ja oksad piirata vertikaalselt 4 m kõrguseni.

Aastaseks mahuks komplekselt on planeeritud ca 5 kilomeetrit.

- Teedele kattmaterjali vedu

Teedele kattmaterjali pealevedamist teostatakse vastavalt vajadusele. Kattmaterjali pealevedamine seisneb kattmaterjali (sõelatud, purustatud kruus, killustik, jms) veost teedele ja selle laiialjaotamises, esmases tasandamises. Kattmaterjali veetakse peale kohtadesse, kus on löökaugud, sadevetest põhjustatud kattmaterjali eemaldumine teelt, rööbaste täitmine.

Aastaseks mahuks on arvestatud ca 100 kuupmeetrit (sõelatud, purustatud kruus, killustiku segu 6 jms).

- Teeäärte niitmine - teeäärte niitmist tuleb teostada hooaja jooksul vähemalt üks kord ja juulikuus kuni augustikuu esimese ja / või teise nädalalani.

Niidukiga niidetakse teede äärest rohtu ja paari-aasta vanust võsa. Seda peab saama teha vajadusel teeäärest kuni 4 m laiuselt, niites teeservi ja teeäärse kraavi kaldaid, mis võivad olla erineva kõrguse ja kaldenurgaga. Niitmisest järgi- jääva rohu kõrgus ei tohi olla kõrgem kui 15 cm ja niidetud võsa tüügaste kõrgus ei tohi olla üle 10 cm.

Aastaseks mahuks on planeeritud ca 30 ha.

- Tolmutõrje kaltsiumkloriidi lahusega

Tehakse üks kord aastas, kevadel aprilli ja / või maikuus kindlates kohtades – suurema transiidiga kruusateedel, kus elumajad on lähemal kui 50 meetrit. Tolmutõrje peab olema teostatud vastavalt Maanteeameti peadirektori käskkirjaga 12.12.2007 nr 255 (http://www.mnt.ee/failid/juhised/tolmutõrje_juhis.pdf) kehtestatud nõuete kohaselt.

Tolmutõrje teostatakse koos esimese teehööveldusega. Aastaseks mahuks on planeeritud ca 35 000 ruutmeetrit.

- Mustkatete lappimine – püsi- ja kergkattesse tekkinud löökaukude, pragude ja vuukide täitmine

Mustkattega teede löökaukude ja pragude remont teostatakse spetsiaalse augulappimise seadmega meetodil, kus augud puhastatakse suruõhuga, lapitav osa krunditakse bituumenemulsiooniga, survega kaetakse augud graniit- või paekillustikuga ja bituumeni seguga ning viimistletakse puhta peene (2-4 mm) graniitkillustikuga. Mustkatete aukude lappimist teostatakse kevadel (tööde teostaja valib soodsad ilmastikutingimused, kuid mitte hiljem kui 15. mai). Orienteeruv ruutmeetrite kogus aastas ca 150 m², mis võib iga aastaga suurened, olenevalt mustkatete tegelikust seisukorrast.

- Ajutiste liikluskorralduslike hoiatusmärkide- ja keelu- ja mõjualamärkide rentimine koos paigaldamisega ja eemaldamisega

Teenus sisaldab liiklusmärkide komplekti (märk, post, ajutine alus, vajadusel lisatahvlite) rentimist koos paigalduse ja ära korjamisega: märk 341 „Massipiirang“ lisatahvel v.a ühistransport, prügiautod, piimaautod, vee- ja kanalisatsioonisüsteeme teenindav transport või teevaldaja loal.

Hoiatusmärgid, mille vajadus võib eeldatavalt hooldeperioodil esineda: märk 153 „Ebatasane tee“; märk 155 „Lahtine killustik“; märk 186 „Muud ohud“ jne.

Eeldatav aastane liiklusmärgi komplektide kogus ca 25 tükki, rentimispäevade arv ca 30-50 ööpäeva aastas.

Alates 2018. aastast on eesmärk paigaldada statsionaarseid liiklusmärke (massipiirangud jne) Paide ja Roosna-Alliku piirkondade teedele.

- Teeäärse võsa eemaldamine

Teeäärse võsa eemaldamist tuleb teostada igal aastal, et tagada sõidukoridori olemasolu ja liiklusohutus. Raietööde all mõeldakse puittaimestiku langetamist, järkamist ja tüvede paiknemist raiealal kuni koondamiseni koondamiskohta. Raiel on lubatud jätta maksimaalselt 7 cm kõrgused kännud, raiematerjal kuulub töövõtjale, kui ei lepita kokku teisti ja aastaseks mahuks järjepidevuse tagamiseks tuleb teostada võsaraiet 1-1,5 ha-l.

Teede talihooldustööd Paide ja Roosna-Alliku piirkonnas ning lepinguga kehtestud nõuded

Talihoole korraldamisel Paide ja Roosna-Alliku piirkondades on arvestatud kolme omavalitsuse ühinemislepingu punkti nr 7.8.1., milles on toodud, et teede talihoolduse teostamisel säilivad kehtivad põhimõtted ja kvaliteedinõuded, arvestades piirkondlikke eripärasid. Lisaks tuleb lähtuda asjaolust, et päästeautodel (kiirabi, päästeamet) oleks tagatud külades elavatele elanikele ligipääs. Seetõttu on vajalik teostada talihoolet kuni kinnistuteni, kus inimesed alaliselt elavad.

Paide ja Roosna-Alliku piirkondade territoorium on olemuselt väga suur, millest tulenevalt on talihooldus jaotatud piirkondadeks, et tagada hooldustsükli kinnipidamist. Talihooldes piirkonnad on järgmised:

- Valgma- Mäeküla- Sargvere-Suurpalu-Nurmsi piirkond, ühe täisringi mahuga ca 45 km;
- Mustla- Võõbu – Mustla-Nõmme piirkond, ühe täisringi mahuga ca 25 km;
- Anna-Puiatu-Purdi piirkond, ühe täisringi hooldusmahuga ca 30 km;
- Tarbja-Pikaküla- Eivere-Korba-Mäo-Mündi- Viraksaare, ühe täisringi hooldusmaht ca 45 km;
- Roosna-Alliku piirkond, ühe täisringi hooldusmaht ca 41 km;
- Viisu, Kirisaare, Koordi ja Vedruka külade piirkond, ühe täisringi hooldusmaht ca 16 km.

Teede talihooldustööde kehtivad lepingud lõppevad 2022. aasta kevadel, mis olid sõlmitud aastateks 2018-2022. Seejärel tuleb läbi viia uus hange ning kaaluda valmisolekutasude muutmist põhimõttel, et valmisolekutasu saavad talihooldajad siis, kui lumetõrjetööd lume puudumisel ei teostata. Kui lumetõrjetööd toimuvad, siis arvestatakse valmisolekutasu akteeritud summast maha, mitte sellele lisaks.

Olulisemad kehtestatud üldised talihooldes nõuded Paide ja Roosna-Alliku piirkondades:

- Talihoolduse teostamisel kehtib põhimõte, et inimesed pääseksid liikuma. Teed mida läbivad liinibussid hommikul ning mille ääres on bussipeatused, kooli - lasteaia juurdepääsuteed peavad olema puhastatud pool tundi enne koolipäeva algust ja ühistranspordi graafikujärgsetel kellaaegadel. Järgmisena külade teed ja külade vahelised teed, seejärel külade ühendusteel ja erateed.
- Talihooldetööd teostatakse kui koheva lumekihi keskmine paksus on 10 cm, sulalume, lõrtsi või teel oleva lobjaka paksus 5 cm.
- Lumest puhastamise aeg 12 tunni jooksul peale tuisu või lumesaju lõppemist k.a nädalavahetused ja riiklikud pühad. Raskete ilmaolude korral (Vastavalt majandus- ja taristusministri 14.07.2015 määrusele nr 92 „Tee seisundinõuded“ - *ilmastikutingimused, mille puhul esineb vähemalt üks järgmistest asjaoludest: katkematu lumesadu, mille jooksul sajab vähemalt 10 cm lund nelja tunni jooksul, lumesadu, mille jooksul sajab vähemalt 5 cm lund nelja tunni jooksul, kui samaaegselt on tugev tuul puhanguki üle 12 m/s ning lumi tekitab ohtlikud tuisuvaalud üle lumekihi kriitilise paksuse, või muu ilmastikutingimustest tingitud olukord, kus kehtestatud seisundinõuete tagamine võib olulisel määral olla raskendatud*) peab Töövõtja tagama tee läbitavuse sõiduautoga ja jalgsi kella 7.00-10.00-ni ja 15.00- 20.00-ni, väljaspool neid kellaaegu on päevasel ajal erandkorras lubatud ajutine raskendatud läbitavus, millest Töövõtja on kohustatud linnavalitsust kohe informeerima.

- Talihooldde alla kuulub lumetõrje, kinnisõidetud lume ja jääkonaruste tasandamine ja vajadusel lume ümbertõstmine, teeäärsete lumevallide laialilükkamine, teeäärsete tuisuvaalude lükkamine, vajadusel teeservade märgistamine.
- Linna avalikult kasutatavatel teedel (ehitusseadustiku § 92 „Kohalik tee“ tähenduses) teostatakse lumetõrjet kõikidel nädalapäevadel viisil, et tee on sõiduautoga ja jalgsi läbitav.
- Pärast raskete ilmaolude lõppu on Töövõtja kohustatud tagama linnateedel sõiduautoga sõidetavuse 12 tunni jooksul alates raskete ilmaolude lõppemisest.
- Kinnistu ligipääsuteedel toimub lumetõrje vastavalt antud teede nimekirjale, kus on märgitud kinnistu nimi ja teelõigu pikkus, siinkohal kehtib põhimõte väravani või näilise õuealani.
- Lumevallide vahe kohalikul teel peab olema vähemalt 6 m või kitsamal teel vähemalt sõiduraja laius kusjuures iga 200 m järgi peab olema laiendus vastusõitja möödalaskmiseks.

Vajalikud tegevused 5 aastaks tee suvi- ja talihoolduse teostamisel:

- 1) Koostada ja kinnitada kohalike teede nimekiri, mis on avalikus kasutuses, kuid suvised ja talvised seisundinõudeid ei kehti (nt. põlluvahe teed, metsateed, 1-2 erakinnistu juure minev tee, mitteolulised ühendusteel jne.)
- 2) Teede talihooldusel sõlmida 5 aasta leping ja jätkata ühikupõhist tasustamis süsteemi koos valmisolekutasuga, ühikuhinnad (km ja tund) siduda tarbijahinnaindeksiga.
- 3) Kasutada edaspidi teehoolduse väljatöötatud ja toimivat süsteemi ning vajadusel täiendada.

5.2.2 Kattega teede säilitusremont

Kattega teede säilitusremont on remondi liik, mille peamised eesmärgid on:

- tagada olemasolevate katete säilimine tuginedes pindamiste vahelise perioodi pikkusele ja katte seisukorrale kuni tee taastusremondi või rekonstrueerimiseni.
- liiklusohutuse parandamine katte haardeteguri suurendamise ja osalise profiili parandamisega

Põhiliseks säilitusremondi liigiks on pindamine.

Säilitusremondi tulemusena peatub mõneks ajaks katte defektide areng (murenemine, augud ja osaliselt praod) ning taastatakse katte kulumise tulemusel vähenenud teekatte haardetegur.

Arvestades katte defektide arengut on käesoleva teehoiukava kavandamise aluseks pindamistöde vaheline periood arvestuslikult sõltuvalt liiklussagedusest 6 - 8 aastat. Väiksema liiklussagedusega (kuni 500 autot/ööp) on periood 8 aastat ja suurema liiklussagedusega (2001 kuni 4000 autot/ööp) on periood 6 aastat.

Teedel liiklussagedusega üle 3000 autot/ööp ei ole pindamine üldjuhul sobiv töömeetod, kuna sellise sageduse puhul ei pea pindamine talvisele naastrehvide toimele vastu.

Asustusüksuses Paide linn on pindamiseks sobilik remondimeetod arvestades liiklussagedust kõrval-, kvartalisisesed- ja veotänavad ning avalikud parklad.

Konkreetsete pindamisobjektide valik toimub iga-aastaselt pärast teekatte defektide hindamist teehoidaja ettepanekute alusel. Hoolde teostaja esitab iga aasta kevadel (märts-aprill) ettepanekud pindamistöde nimekirja kohta, mille alusel hiljemalt mais kinnitatakse perioodil teostatavate pindamistöde nimekiri.

5.2.3 Kattega teede taastusremont

Taastusremont on remondi liik, mille eesmärgiks on kattega teede puhul katte ehk tee katendi pealmise kihi uuendamine, kas ülekatte või olemasoleva katte freesimise ja uuesti paigaldamise näol. Taastusremondi peamiseks põhjuseks on teekattes tekkinud kulumisroopad. Taastusremondi tulemusel paraneb teede sõidetavus ja liiklusohutus. Taastusremonti saab teha juhul, kui tee katend ei ole liiga defektne ja kandevõime on piisav. Väikest kandevõime puudujääki (kuni 10%) saab kompenseerida ülekattega.

Asustusüksuses Paide linn taastusremondi vajaduse väljaselgitamisel on lähtutud liiklussagedust (rohkem kui 3000 autot/ööp), olemasolevast seisukorrast (konsultandi mõõdetud roopa sügavusest) ning roopa süvenemise kiirusest (keskmine roopa sügavuse juurdekasv 1,8 mm/aastas). Taastusremondi objektideks on asustusüksuses Paide linn põhi- ja jaotustänavad.

Eelpool nimetatud jaotusega kattega teede kogumaht on ca 91 000 m², arvestuslik taastusremondi aastavajadus on ca 6700 m².

Lisaks on juurde arvestatud ka vahendid ootamatute kevadiste teedefektide likvideerimiseks ning väikesemahulised väiksema liiklussagedusega teede (alla 1500 autot/ööp) katte taastusremondiks (freesimine+ pindamine). Üldjuhul taastatakse mustkattega väga ebatasaseid teid kohtades, kus ei ole suuri kandevõime puudujääke.

Teehoiukavas on kajastatud investeeringute vajadus taastusremondi objektidel mahajäämuse vähendamiseks, mille aluseks on võetud seisukorra uuringu tulemused, liiklussagedus ning olemasolev olukord.

Paide piirkonnas ja Roosna-Alliku piirkonnas kattega teede taastusremonti 2018-2022 planeeritud ei ole.

5.2.4 Kruusateede remont (sh taastusremont)

Kruusateede remondi töömeetodiks on katte kulumiskihi hõõveldamine vajadusel kruusa peale vedamine, mis tagab tee sõidetavuse.

Paide piirkonnas ja Roosna-Alliku piirkonnas uue lisatava kruusakattekihi paksus rekonstrueerimistöde käigus on tihendatult 10-15 cm. Arvestades asjaolu, et enamikel piirkonna külade teedel on liiklusintensiivsus alla 50 auto ööpäevas on praktika näidanud, et

kruusakatendi taastusremondi korral nii väikese liiklussageduse juures piisab kruusakattekihi lisamisest keskmise paksusega 7 cm tihendatult. Võimaluse korral tuleb kasutada ära olemasolev kattematerjali, segada lisatud ning olemasolevat kattematerjali omavahel. Taastusremont ja remonttööde teostamiseks tuleb jätkata teenuse tellimist teinsenerilt, kes annab hinnangu iga remondilõigu kohta ja koostab vajadusel teetööde kirjeldused koos mahu- ja eelkalkulatsiooniga, et tagada tee ehituse ja katendi taastusremonttööde kvaliteet ja optimaalsus.

Käesoleva teehoiukavaga on kavandatud kruusateedel teha erinevaid remonditöid Paide piirkonnas mahus 7 km aastas ning Roosna-Alliku piirkonnas 3-4 km aastas, mis tagab keskmiselt 10 aasta jooksul minimaalselt vajaliku remondi olulistele teelõikudele. Teehoidu on kavandatud tähtsuse järjekorras - säilitamine, remontimine ja teedevõrgu arendamine.

Vajalikud tegevused:

- 1) Jätkata süsteemset kruusakatendite ehitus ja remonttöödega iga-aastaselt vastavalt antud teehoiukava lisale 2 ja 3;
- 2) Remonti ja taastusremont teostada vastavalt teehoiukavale, teehoiutööde kirjeldustele ja teinseneri soovitudele.

5.2.5 Tolmuvabade katete ehitus

Linna arengu ja sotsiaalse elukeskkonna parandamise oluliseks teguriks on tolmuwabade katete osatähtsuse tõus linna avalikult kasutatavatel teedel. Suurimaks probleemiks kruusateede juures on tolmu mõju keskkonnale ja selle suurus sõltub enim elanikkonna paiknemisest ja liiklussagedusest.

Kergkatend on kergemat tüüpi katend, mis rajatakse kruusalusele või freespuru kattele, mille tulemusel muudetakse tee tolmuwabaks. Kruusateedele tolmuwabade katete ehitus on töömeetod, mille käigus profileeritakse ning tihendatakse olemasolev kruuskattega tee tagamaks sademevee ärajuhtimine. Paigaldatakse freespurust kate ja/või teostatakse eelpuistega kahekordne pindamine.

Eesmärk on ehitada asustusüksuses Paide linn tolmuwabad katted kõigile (liiklussagedus üle 50 autot/ööp) kruusateedele aastaks 2024, arvestades elanikkonna paiknemist (Joodi) ja tee kasutamise intensiivsust ning 2018. aastal omandatud Joodi teedel kogupikkusega 1200 m arvestades ÜVK trasside rajamist aastal 2023-2024. a.

Asustusüksuses Paide linn on eelpool nimetatud teede kogumaht ca 14 600 m². Planeeritud vahendid võimaldavad ehitada kava perioodil kruusateedele katteid ca 5000 m² aastas. Tolmuvaba (pindamine 2,5 kordne tardkivikillustikuga) teekatet on alates 2018. a kavandatud ehitada Paide piirkonnas ca 4,0 - 5,0 km aastas ning Roosna-Alliku piirkonnas ca 2,0 - 3,0 km aastas. Kergkatte rajamisel on soovitatav kasutada kruuskatte 2,5-kordset pindamist, mis on saadud 1-kordse ja 1,5-kordse pindamise liitmise teel. Antud kergkate sobib reeglina liiklusintensiivsuse puhul alla 300 auto ööpäevas, kuid ei sobi teelõikudele, kus on suur raskeliikluse osakaal.

Vajalikud tegevused:

- 1) Viia mustkatte alla Paide ja Roosna-Alliku piirkonnas teed vastavalt antud teehoiukava lisadele 2 ja 3;
- 2) Teedel, mille puhul hoolduskulud on suuremad seoses iga-aastase tolmutõrje teostamisega, vähesest kruuskatte kulumiskihist või volest teekattematerjalist tingituna vms, on otstarbekas kaaluda tee rekonstrueerimist ja viia mustkatte alla.

5.2.6 Rekonstrueerimine

Rekonstrueerimine on remondi liik, mille eesmärgiks on tee kandekonstruksiooni taastamine või ümberehitamine koos tee juurde kuuluvate rajatiste asendamise või remontimisega ja liiklusohutuse parendamisega.

Rekonstrueerimise vajadus tuleneb teekatte mitterahuldavast seisukorrast (ebatasane ja defektne teekate), kus on ka kandevõime puudujääk, mille tõttu ei ole võimalik säilitusremondi ja taastusremondiga tee seisukorda taastada. Rekonstrueerimist vajavate asustusüksuse Paide linn teede lõikude leidmiseks analüüsitakse mõõdetud teekatte seisukorra näitajate ning teid iseloomustavate andmete alusel kogu kattega teede võrku.

Kõik analüüsitud teed ja tänavad on analüüsi teostamiseks jagatud 100 meetri pikkusteks teelõikudeks (välja arvatud viimane lõik) ja igale 100 m pikkusele teelõigule on iga mõõdetud seisukorra parameetri (visuaalne hindamine - VIS, roopa sügavus – RBS, teekatte tasasus – IRI ja teekonstruksiooni üldine kandevõime – EMOD) kohta toodud seda iseloomustava indeksi väärtus. Erinevate indeksite põhjal on leitud 100 m lõigule seda iseloomustav koondindeks (KOOND). Koondindeks kirjeldab eelkõige teekasutajat mõjutavaid tegureid arvestades ja seetõttu ei ole koondindeksi leidmisel arvestatud teekonstruksiooni kandevõime mõõtmistulemustega. Seniks kuni teekate on sõidetav ja heas seisukorras, ei mõjuta see teekasutajat.

Koondindeksi põhjal on määratletud 100 m lõikude remondivajadus järgmise põhimõtte alusel tähtsamad teed ja tänavad peavad olema paremas seisukorras:

- Põhi-, jaotus- ja veotänavatel eeldatakse, et nende koondseisukorda iseloomustav indeks oleks vähemalt 2,5 – teekate vähemalt heas seisukorras;
- Teistel tänavatel eeldatakse, et nende koondseisukorda iseloomustav indeks oleks vähemalt 3,5 – teekate vähemalt rahuldavas seisukorras.

Antud tingimuste põhjal määratletud remondivajadusega üksikud 100 m pikkused teelõigud on ühendatud seejärel pikemateks homogeenseteks ja mõistlikeks remondiobjektideks.

Lisaks seisukorra indeksitele on kõigile analüüsitud asustusüksuse Paide linn teedele ja tänavatele (igale 100 m lõigule) määratud selle olulisust kirjeldav väärtus. See põhineb eelkõige tee või tänava liiklussageduse väärtusel.

Arvestuslik rekonstrueerimistööde aastavajadus asustusüksuses Paide linn on ca 750 m².

Lisaks on juurde arvestatud ka vahendid ootamatute kevadiste teedefektide likvideerimiseks ning väikesemahulised rekonstrueerimistööd alades ja ristmikel kus on ilmnenud konstruktsioonide märgatav kandevõime kadu.

Teehoiukavas on kajastatud investeeringute vajadus rekonstrueerimise vajadusega objektidel mahajäämuse vähendamiseks, mille aluseks on võetud seisukorra uuringu tulemused, liiklussagedus ning olemasolev olukord.

5.3 Teedevõrgu arendamine

Teedevõrgu arendamise alajaotusesse kuulub - teede ehitamine.

Teehoiukava perioodil kavandatakse teedevõrgu arendamisele ca 6,7% teehoiutööde kogukuludest.

5.3.1 Ehitamine

Ehitamise eesmärk on muuta liiklemine ohutumaks ning sujuvamaks suurendada tee läbilaskevõimet, tagada ligipääs kinnistutele ja soodustada piirkonna arengut. Tee ehitamise tulemus on uus tee.

Ehitusobjektide nimekirja koostamisel arvestati algatamisel ning kehtestatud detailplaneeringutega ja avaliku huviga Paide linnas.

Finantsplaanis on ehituse real kajastatud kavandatud ehitusobjektid ja aastamahud arvestades ka arvestusliku omafinantseeringuga töid, mis teostatakse positiivse toetuse otsuse korral (omaosalus 25-30%).

6. Kokkuvõtte

Teede hoid on omavalitsuste ülesanne, mida kavandatakse kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse § 6 lõike 1 alusel, arvestades ehitusseadustikku ja selle alusel kehtestatud õigusakte. Teehoiu rahastamine sõltub otseselt kohaliku omavalitsuse prioriteetide seadmisest eelarve koostamisel. Teede hoidu rahastatakse omavalitsuse eelarvest ning riigi poolt teedele sihtotstarbeliselt eraldatud vahenditest.

Teehoiukava koostamisel on lähtutud põhimõttest, et linna teedevõrk on väljakujunenud ja oma tiheduselt praegustele vajadustele vastav. Vahendite optimaalse kasutamise eesmärgil on oluline linna teedevõrgu säilimine ning jätkuv parendamine, mille tulemusel tagatakse ohutumad tingimused liiklemiseks nii sõidukitele kui ka jalakäijatele, sh puudega inimeste vajadusi arvestades.

Teehoiukava eesmärgiks on anda huvitatud isikutele (sh kodanikud, ettevõtjad, erinevad organisatsioonid ja seotud isikud) teavet linna teede ja tänavavõrgu korrashoiul planeeritavatest tegevustest, mis võimaldab luua järjepidevuse planeeritavates tegevustes ja tagada teede korrasoleku, ohutuse ja mugavad ning säästlikud liiklustingimused.

Teehoiukava ja selle lisad on koostatud viieks aastaks ja vajadusel uuendatakse kord aastas.

Teekatte seisukorra alusel teostatud analüüs näitas, et asustusüksuse Paide linn teede ja tänavate seisukord ei ole kõige parem ja nende remondivajadus on suur. Suureks probleemiks on ka see, et osade teede ja tänavate seisukord on muutunud juba niivõrd kehvaks, et selle parandamiseks ei piisa enam kergematest (odavamatest) hooldus- ja remonditöödest. Vaja on teostada kapitaalsemaid ja seega ka kallimaid töid. Paide ja Roosna-Alliku piirkonnas on teede seisukord pigem rahuldav kuid esineb ka mõningaid teid, mille seisukord on mitterahuldav ja mis vajavad kruusa peale vedamist või lausa rekonstrueerimist.

Lisas 1 on toodud Paide linna teehoiuvahendite viie aasta (2020-2024) finantsplaan, aluseks 2019 aastal eraldatud vahendite maht ning eelarveliste vahendite tulude ja kulude osas on arvestatud iga-aastast 2,0% kasvu võrreldes eelmise aastaga. Teede hoiuks aastatel 2020-2024 planeeritud kulud on indikatiivsed. Linna eelarvestrateegia täpsustamisel muutuvad vastavalt ka teedevõrgu säilitamise ja arendamise mahud. Igal aastal eelarve koostamise käigus täpsustatakse kohalike teede hoiu rahastamist, rahastamisallikate ja aastate kaupa.

Teedevõrgu mahajäämuse vähendamiseks vajalikud investeeringud teehoiukava perioodil on kajastatud lisades 2-4.

Paide linna teede hoid on jaotatud kahte kulugruppi - teedevõrgu säilitamine ning arendamine.

Teede hooldamine jaguneb hoolde -, perioodiliseks - ja remonttöödeks. Hooldetöö jaguneb omakorda suviseks ning talviseks hooldetööks. Teede hooldamine ning teede seisundinõuete tagamine on korraldatud hooldelepingutega.

Teedevõrgu arendamise alajaotusesse kuulub - teede ehitamine. Ehitamise eesmärk on muuta liiklemine ohutumaks ning sujuvamaks suurendada tee läbilaskevõimet, tagada ligipääs kinnistutele ja soodustada piirkonna arengut.

Ehitusobjektide nimekirja koostamisel arvestati algatatud ning kehtestatud detailplaneeringutega ja avaliku huviga Paide linnas.

Teehoiukavas toodud investeeringute kava on vajaduspõhine (st lähtub teede seisukorrast ning kasusaajate hulgast), kuid arvestab kohaliku omavalitsuse poolt tehtud varasemaid otsuseid ning võimalusi.

Teehoiukava alusel on võimalik koostada linna teede remondi ja arenguplaane järgnevatel aastateks ning prognoosida täiendavate rahaliste ressursside vajadusi.

Juhul, kui pärast teehoiukava kinnitamist muudetakse teehoiu korraldamise või rahastamise põhimõtteid vaadatakse üle ja korrigeeritakse ka käesolevat kava.

Lisa 1. Teehoiukava 2020-2024 finantsplaan

Vahendid teede hoiuks	2020*	2021**	2022**	2023**	2024**
Riigi eelarvest vahendid	289 488	295 278	301 183	307 207	313 351
Riigi eelarvest kohaliku tee ehitamiseks toetus	396 273	610 000			
Linna omavahendid sh omaosalus	883 181	1 071 334	2 038 096	1 908 083	1 520 101
Paide linna teede hoiuks KOKKU	1 568 942	1 976 611	2 339 280	2 215 290	1 833 452
Teehoiukulud	2020	2021	2022	2023	2024
Teede hooldamise kulud	348 448	355 417	362 525	369 776	377 171
Kattega teede säilitusremont (hooldelepingu maht)	108 294	108 294	108 294	108 294	108 294
Kattega teede taastusremont	251 000	147 700	0	0	511 690
Kruuskattega teede taastusremont	59 000	42 600	67 600	78 080	73 560
Tolmuvaba katete ehitus	182 900	133 600	128 400	122 800	135 400
Rekonstrueerimine (sh. kõnniteed)	64 300	719 000	849 460	1 536 340	301 336

Teedevõrgu säilitamine	1 013 942	1 506 611	1 516 280	2 215 290	1 507 452
Ehitamine	555 000	470 000	823 000	0	326 000
Teedevõrgu arendamine	555 000	470 000	823 000	0	326 000
Teehoiukulud KOKKU	1 568 942	1 976 611	2 339 280	2 215 290	1 833 452

* eelarve rahastamine vastavalt Paide linna eelarvestrateegiale 2021-2024

** investeeringud arvestatud "Paide linna eelarvestrateegia 2021-2024" 2019 aasta tasemel- indikatiivne

¹- 610 000 investeeringu raha Suur-Aia rekonstrueerimine tingimusel, et 15.11 on ehitusleping sõlmitud + ei tohi olle kaasarahastust EL-i või riigifondidest. Raha antakse KOV-le kui tingimused täidetud

²- 100 000 eurot Kohaliku tee ehitamiseks juhtumipõhise investeeringutoetus+296 273 eurot eriolukorra toetus

Lisa 2. Investeeringute objektid Paide piirkonnas perioodil 2020-2024

Tee nr.	Tee nimi	Tee tööde aasta ja maht kokku, EUR					Lõigu pikkus (m)	Pindala (m ²)	Remondi kood
		2020	2021	2022	2023	2024			
Kruusatee taastusremont									
5650026	Tarbja-Pikaküla tee	*					3700	11100	2
5650009	Puiatu-Ojaküla		*				3300	9900	2
5650049	Pudimäe tee	*	*				1400	4200	2
5650212	Sipelga tee			*			250	750	2
5650217	Valgma-Nurmsi tee			*			800	2400	2
5650021	Pääsu tee			*			1000	3000	2
5650253	Vihmutuse tee ²	*					1000	3000	2
5650018	Sõmeru tee				*		1800	6300	2
5650264	Valgma-Sargvere tee				*		1010	4040	2
5650035	Veskjaru tee				*		1000	3000	2
5650139	Sooserva tee					*	465	1395	2
5650397	Piiri tee					*	500	1500	2
5650224	Raja tee					*	450	1350	2
5650020	Anna-Purdi tee					*	1300	5200	2
KOKKU taastusremont		25 000	30 000	30 000	35 000	35 000	18055	56 075	
Rekonstrueerimine ehk mustkatendi ehitus									
5650011	Anna-Otiku tee	*					1000	3000	3

5650410	Kiviraja tee	*					250	750	3
5650279	Lasputre tee	*					660	2310	3
5650357	Niidu tee	*					150	450	3
5650042	Sargvere- Suurpalu tee	*					650	2600	3
5650045	Padula tee	*	*				1000	4000	3
5650051	Põlme tee	*					700	2100	3
5650275	Lageda tee		*				300	100	3
5650274	Pargiääre tee		*				570	285	3
	Viraksaare küla siseteed	*					4570	16000	3
5650199	Allika tänav	*					400	1400	3
5650258	Põhjaka- Sargvere		*	*			550	2200	3
	Sargvere keskuse parkla		*	*				1650	3
5650247	Suurpalu tee			*			1200	3600	3
5650213	Valgma- Veskiaru tee		*				1010	4040	3
5650199	Kriilevälja elamukvartal (Kalda tn, Luha tn, Pae tn)			*			430	1290	3
5650040	Lennuvälja tee				*		300	1350	3
5650139	Sooserva tee				*		465	1165	3
5650018	Sõmeru tee (algus)				*		450 1100	1800 3300	3
5650226	Puki tee				*		350	1050	3
5650273	Ruunasoo tee				*		700	1750	3
5650035	Veskiaru tee				*		350	1050	3
5650244	Laiakivi tee				*		1400	6300	3

5650020	Anna-Purdi tee					*	330	1320	3
5650146	Valgu tee					*	120	360	3
KOKKU rekonstrueerimine		150 600	78 600	88 400	92 800	97 400	18555	63 540	
Ehitamine									
1	Prääma-Viraksaare jalg- ja jalgrattatee, sh valgustus	*	*					2650	6625
2	Mäeküla-Sargvere jalg- ja jalgrattatee ¹	*						1850	4625
3	Tarbja-Sillaotsa jalg- ja jalgrattatee, sh valgustus			*	*			2950	7375
4	Sargvere-Suurpalu jalg- ja jalgrattatee ¹ (Palu-Tähtla)					*		100	250
5	Mäeküla-Nurmsi jalg- ja jalgratta tee					*		1950	4875
KOKKU ehitamine		115 000	480 000	525 000	0	246 000	9500	23 750	
KOKKU investeeringud		265 600	558 600	613 400	92 800	343 400	28055	87 290	

¹ - arvestuslik omafinantseering, tööd teostatakse positiivse toetuse otsuse korral

1 rekonstrueerimine; 2 kruusakatendi taastusremont;

3 mustkatendi ehitus

Lisa 3. Investeeringute objektid Roosna-Alliku piirkonnas perioodil 2020-2024

Tee nr.	Tee nimi	Tee tööde aasta ja maht kokku, EUR					Lõigu pikkus (m)	Pindala (m ²)	Remondi kood
		2020	2021	2022	2023	2024			
Kruusatee taastusremont									

6840223	Vana-Koordi tee		*	*		*	2180	7490	2
2880128	Laada-Kirsi	*		*	*		1127	3944	2
6840004	Valasti tee	*					2300	8050	2
6840002	Kiigumõisa tee			*		*	3260	11410	2
6840006	Metsa-Pedaja tee	*		*			1703	5960	2
6840275	Kubja tee	*					706	2471	2
6840221	Pahi tee	*		*			450	1575	2
6840222	Vedruka tee	*					1000	3000	2
6840203	Kaasiku tee(Alba)		*				200	600	2
6840157	Võidula tee			*			950	2850	2
6840026	Lennuvälja tee			*			1440	4320	2
6840008	Vodja-Põhjaka tee				*		940	3290	2
6840003	Kihme-Valasti tee			*	*	*	6250	21875	2
6840208	Tännapere tee				*		980	3430	2
6840177	Liivavälja tee				*		1300	3900	2
6840027	Vartsu tee	*					270	675	2
6840288	Ristiku pargitee	*					105	315	2
KOKKU taastusremont		34 000	14 600	37 600	43 080	38 560	25161	85 155	
Rekonstrueerimine ehk mustkatendi ehitus									
6840004	Valasti tee 2,5x		*				2260	9040	3
6840004	Valasti tee 1x	*					100	500	3
6840006	Metsa tee 1x	*					250	1250	3
6840006	Metsa tee 2,5x	*					150	600	3

6840029	Viisu kaupluse tee 1x	*					0	200	3
6840283	Põllu põik 1x	*					90	440	3
6840015	Nooruse 2,5x	*					85	255	3
6840015	Nooruse tänav 1x	*					70	315	3
6840027	Vartsu tee 2,5x	*					270	675	3
	Hellik parkla 1x + 2,5x			*				400	3
	Viisu parkla 2,5x	*						250	3
6840012	Mäe töökojatee 2,5x	*					260	1040	3
6840200	Karulihoidla tee 1x	*					300	900	3
6840221	Pahi tee 2x	*					90	360	3
6840159	Silmani tee 2,5x		*				240	720	3
6840008	Vodja-Põhjaka tee 2,5x			*			450	2000	3
6840006	Metsa-Pedja tee 2,5x				*		1240	4960	3
6840112	Hobusetalli tee 2,5x			*			340	1020	3
6840022	Ristiku tn 1x			*			230	920	3
6840019	Kaaruka tee 1x					*	250	1250	3
6840288	Ristiku pargitee 2,5x			*			100	350	3
6840023	Kooli tn 1x					*	180	1008	3
6840018	Pargi tn 1x					*	530	3180	3
6840021	Põllu tn 1x					*	300	1350	3
6840020	Müüri tn 1x					*	160	768	3
6840287	Põllu-Ristiku tee 1x		*				130	390	3
6840010	Järve tee 1x					*	430	1290	3

6840011	Saare tn 1x					*	450	1575	3
6840258	Sirtsu tee 1x (300x3)					*	300	900	3
6840258	Sirtsu tee 1x (50x8)		*				50	400	3
6840259	Saakaatri tee 1x					*	160	540	3
KOKKU rekonstrueerimine		32 300	55 000	32 000	30 000	38 000	9405	38 211	
Ehitamine									
1	Vodja-Viisu kergliiklustee, sh valgustus	*					2124	5310	
KOKKU ehitamine		440 000	0	0	0	0	2224	5710	
KOKKU investeeringud		506 300	69 600	69 600	73 080	76 560	35790	129 076	

1 rekonstrueerimine; 2 kruusakatendi taastusremont;

3 mustkatendi ehitus

Lisa 4. Investeeringute objektid asustusüksuses Paide linn perioodil 2020-2024

Tee nr.	Tee nimi	Tee tööde aasta ja maht kokku, tuh. EUR					Lõigu pikkus (m)	Pindala (m ²)	Remondi kood
		2020	2021	2022	2023	2024			
Taastusremont									
5660017+ 5660047	Lai tn lõpp+Suur-Kaare tn	*					400	2600	2
5660030	Pikk tn		*				570	4560	2
5660051	Tiigi tn ³	*					380	2280	2
5660041	Roheline tn	*					265	1590	2
5660050	Telliskivi tn					*	135	945	2
5660038	Raudtee tn					*	770	6160	2

5660011	Kevade tn					*	275	1375	2
5660151	Vaksali tn					*	192	1920	2
5660057	Vainu tn					*	225	1575	2
5660024	Nurme tn					*	411	2466	2
5660060	Vee tn					*	284	1420	2
5660021	Luige tn					*	283	1415	2
5660005	Hämariku tn					*	200	1000	2
5660054	Uus tn					*	860	2580	2
5660034	Prääma tn					*	605	1815	2
5661274	Muuseumi tee					*	90	270	2
KOKKU taastusremont		251 000	147 400	0	0	511 690	5954	33 971	2
Rekonstrueerimine sh kõnniteed									
5660010	Keskväljaku tn ²	*	*	*			170	1360	1/5
5660046	Suur-Aia tn (sh kõnniteed)	*	*				700	4900	1/5
5660028	Parkali tn			*			450	2250	1
5660033	Posti tn		*				265	1590	1/5
5660042	Rüütli tn (sh kõnniteed)					*	306	1836	1/5
5660008	Karja tn ¹			*	*		990	7920	1/5
5660043	Ruubassaare tee ¹			*	*		385	3080	1
3	Pikk tn kõnnitee		*				80	80	5
4	Roheline tn kõnnitee	*					265	400	5
11	Pärnu tn kõnnitee (Väike-Aia-Tiigi)		*				420	1260	5
11	Pärnu tn kõnnitee (Tiigi-Nurme)		*				530	1325	5

12	Joodi uued tänavad + Joodi ring ja Allika tänav					*	2600	9100	3
KOKKU rekonstrueerimine		64 300	719 000	849 460	1 536 340	301 336	7161	35 101	1
Ehitamine									
1	Oja tänav					*	170	850	
2	Väike-Aia tn parkla			*				3500	
3	Pärnu tn kõnnitee (Vaksali-Telliskivi)		*				100	250	
4	Tiigi tn kergliiklustee (Rahu pargi osas)		*						
KOKKU ehitamine			31 000	290 000	0	80 000	270	7950	
KOKKU investeeringud		315 300	897 400	1 136 460	1 536 340	893 026	13 285	76 772	

¹ - võimalik taotleda toetust, Euroopa Liidu ühtekuuluvuspoliitikast rahastavad valdkonnad ja Eesti lähteseisukohad rahastamise prioriteetideks, mille rakenduskava selgub 2020 lõpuks, seetõttu ei ole võimaliku teotuse määr teada

<https://www.struktuurifondid.ee/et/struktuuritoetustest/periodi-2021-2027-planeerimine>

² - arvestuslik tee-ehituse maksumus vastavalt 2014 teostatud kogu projekti eelarvele, 2019-2020 projekteerimine

³ -100 000 eurot riigi toetus, ettevõtlusega seotud teede ja tänavate meetme kaudu

1 rekonstrueerimine; 2 taastusremont; 3 mustkatendi ehitus;
5 kõnnitee remont

(allkirjastatud digitaalselt)

Tarmo Alt
Linnavolikogu esimees