



PAIDE LINNA TEEHOIUKAVA

aastateks 2018-2022



Sisukord

Sisukord	1
1. Mõisted ja seadusandlus.....	4
2. Teede, tänavate inventeerimise ja seisukorra hindamise meetodika ja põhimõtted	7
2.1 Teede ja tänavate inventeerimine	8
2.2 Visuaalne hindamine	8
2.3 Teekatte tasasus	10
2.4 Roopa sügavus	11
2.5 Teekonstruktsiooni kandevõime.....	12
3. Paide linna teedevõrk	14
3.1 Üldosa.....	14
3.2 Teede üldandmed	16
3.3 Teede seisukord asustusüksuses Paide linn	17
3.3.1 Visuaalne seisukord	17
3.3.1.1 Teede ja tänavate teekatted	17
3.3.1.2 Kergliiklusteede ja kõnniteede teekatted	18
3.3.1.3 Kraavid.....	19
3.3.1.4 Liiklusmärgid	19
3.3.2 Teekatte tasasus	19
3.3.3 Teekatte roopa sügavus.....	21
3.3.4 Teekonstruktsiooni kandevõime	22
3.4 Teede seisukord Paide piirkonnas.....	24
3.4.1 Liiklusmärgid	25
3.4.2 Kraavid.....	25
3.5 Teede seisukord Roosna-Alliku piirkonnas	25
3.5.1 Liiklusmärgid	26
4. Paide linna teede ja tänavate remondi vajadus.....	26
4.1 Asustusüksuse Paide linn teede ja tänavate remondi vajadus	26
4.2 Paide ja Roosna-Alliku piirkonna teede ja tänavate remondi vajadus	29
4.2.1 Kruusakatendi ehitus- ja taastusremont	29
4.2.2 Tolmuvaba ja mustkattega teed	29
4.2.3 Jalg -ja jalgrattateede hooldus, remont ja ehitus	30



5.	Teehoiukava kavandamise ja vahendite jaotamise põhimõtted	31
5.1	Teehoiukava finantsplaan	32
5.2	Teedevõrgu säilitamine	33
5.2.1	Teede hooldamine	33
5.2.1.1	Teede hooldamine asustusüksuses Paide linn	33
5.2.1.2	Teede hooldamine Paide piirkonnas ja Roosna-Alliku piirkonnas	34
5.2.2	Kattega teede säilitusremont	38
5.2.3	Kattega teede taastusremont	39
5.2.4	Kruusateede remont (sh taastusremont)	40
5.2.5	Tolmuvabade katete ehitus	40
5.2.6	Rekonstrueerimine	41
5.3	Teedevõrgu arendamine	42
5.3.1	Ehitamine	43
6.	Kokkuvõte	43
Lisa 1.	Teehoiukava 2018-2022 finantsplaan	45
Lisa 2.	Investeeringute objektid Paide piirkonnas perioodil 2018-2022	46
Lisa 3.	Investeeringute objektid Roosna-Alliku piirkonnas perioodil 2018-2022	48
Lisa 4.	Investeeringute objektid asustusüksuses Paide linn perioodil 2018-2022	50



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 lähtunud põhimõttest, et linna teedevõrk nii tiheasustusosaladel 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 tolmuva teekatete osakaalu tiheasustusosaladel, 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 korrektiive vastavalt linna eelarve prognoosile, muutunud teekatte seisundile ning liiklussagedusele. Samuti vaadatakse üle 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 2018–2022 (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 investeeringuobjektide loetelust koos maksumusega aastate kaupa. Suuremahuliste rekonstrueerimistööde (sh



pindamistöode, 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, liikluskoormust, 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, alevit 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 igäüks 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.

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.

Kruusateede 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.

¹ Konsultant Tiit Kaal ERC Konsultatsiooni OÜ

² Ehitusseadustik. - RT I, 29.06.2018, 10.



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 tolmuvaaba 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 ebatasasus, mida mõõdetakse reeglina eraldi sõiduraja mõlemas rattajäljes (ühik mm). Teekattes esineva rooba sügavuse arvutamiseks on kasutusel mitmeid erinevaid arvutusmeetodeid (profili 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. Määruses on sätestatud neli seisunditaset, kiirtee (4), põhitänav ja kergliiklusteed (3), jaotustänav ja kõrvaltänav (2) ning veotänavad, platsid ja kvartalisised teed (1). Kattega tee seisundinõuded on sätestatud määruse nr 92 lisas 3. Seisunditasemed ja kehtivusajad Paide linna tänavate ja teede lõikes on kinnitatud järgmiste määrustega:

- Paide Linnavolikogu 15. juuni 2017 otsusega nr 24 „Paide linna tänavate kohalike teede nimekirja ja seisunditasemete kinnitamine“⁴;
- Paide Vallavolikogu 25. oktoobri 2012 otsusega nr 34 „Riiklikku teeregistrisse kantavate teede nimekirja kinnitamine“;
- Roosna-Alliku Vallavolikogu 28. novembri 2013 otsusega nr 60 „Roosna-Alliku valla kohalike teede nimekiri“;
- Roosna-Alliku ja Paide piirkonna teedele kehtivad majandus- ja taristuministri määruses toodud seisundinõuded ning ei ole kehtestatud nõrgemaid seisundinõudeid kruusateedele ja kattega teedele.

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. Sama paragrahvi lõige 2 määrab, et tee seisundinõuded kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega.

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.

³ Majandus- ja taristuministri 17.07.2015 määrus nr 92 „Tee seisundinõuded“. - RT I, 15.07.2015, 13.

⁴ http://paide.kovtp.ee/documents/2302793/16803850/otsus_24pdf.pdf/05aa0c28-6513-414d-a9b2-7d168ef49952



KOKS § 22 lõige 1 määrab, et volikogu ainupädevusse kuulub s.h 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 või linna kohta ja selles esitatakse s.h 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

Teede ja tänavate inventeerimise käigus kontrollis 2017. aasta veebruaris inventeerija⁵ 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. a korrastatud Paide linna kohalike teede inventariseerimise andmete alusel on Paide Linnavolikogu 15. juuni 2017. a otsusega nr 24 „Paide linna tänavate kohalike teede nimekirja ja seisunditasemete kinnitamine“ kinnitanud kohalike teede nimekirja.

Maanteeameti poolt tellitud teede inventariseerimise leping (teostaja Tuulekaru OÜ) lõppes 2017. aasta suvel sellega, et soovitud tulemus jäi terviklikult saavutamata (osati jäid moodustamata omavalitsuste tervikteede ruumikujud, puudus seisunditasemete kohta info). Seetõttu Maanteeametil mõne omavalitsusega veel protsess kestab ning Maanteeamet ei soovita ühinenud omavalitsuse uusi nimekirju volikogus kinnitada enne kui nad ei ole saanud inventeerimise kõiki andmeid kätte. Paide linna teistes piirkondades on kinnitatud teede nimekiri järgmiste otsustega: Paide Vallavolikogu 25. oktoobri 2012. a otsusega nr 34 „Riiklikku teeregistrisse kantavate teede nimekirja kinnitamine“ ning Roosna-Alliku Vallavolikogu 28. novembri 2013 otsusega nr 60 „Roosna-Alliku valla kohalike teede nimekiri“. 25. oktoobril 2017 moodustunud omavalitsusüksuse Paide linn teede nimekiri kinnitatakse peale Maanteeametile lõplike inventariseerimise andmete saamist 2019. aasta jooksul.

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 tasasus on hea, kattel võib esineda üksikuid defekte ja/või parandusi või roopaid, mis ei mõjuta oluliselt sõidumugavust;
- Seisukord rahuldav – kood 3, teekatte tasasus 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 tasasus on halb (mõjutab sõidumugavust ja vähendab kiirust), kattel esineb defekte ja/või parandusi üle 20% katte pinnast ja/või roopa sügavus on liiklusohlik (vihma/sulavesi seisab roobastes);
- Seisukord väga halb – kood 5, kattel esineb defekte/parandusi üle 50% katte pinnast.

Kruusateed:

⁵ Inventeerija - ettevõtte Tuulekaru OÜ



- 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 asustusüksusePaide 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 tasetasus on hea ja millel võib esineda ainult üksikuid defekte;
- Seisukord rahuldav – kood 2, teekatte tasetasus on rahuldav ja/või kattel esineb defekte orienteeruvalt kuni 20% ulatuses katte pinnast;
- Seisukord halb – kood 3, teekatte tasetasus on halb ja/või kattel esineb defekte 20-50% ulatuses katte pinnast;
- Seisukord väga halb – kood 4, teekatte tasetasus on väga halb ja/või kattest üle 50% on kaetud defektidega.

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

- Kood 1 – asfaltbetoon;
- Kood 2 – tänavakivi;
- Kood 3 – kiviplaad;
- 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 analüüsivate teede ja tänavate kohta.

2.3 Teekatte tasasus

Teekatte tasasus 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*⁶ on kehtestanud neli teekatte tekstuuri iseloomustavat lainepikkuse standardkategoriat:

- ebataasus: 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.

IRI-arvu määramise aluseks on kindla intervalliga mõõdetud ja kindla mõõtmisammuga registreeritud (10-25 cm) teekatte pikiprofiil. Mõõtmistulemused töödeldakse standardile vastava matemaatilise mudeliga, kus kõik erinevad registreeritud ebataasused muudetakse vastavateks lainepikkusteks. IRI-arvu arvutusvalem võtab arvesse iga üksiku ebataasuse ulatuse ja selle lainepikkuse standardis määratletud viisil.

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 mõõtmisüsteemide poolt väljastatud tulemusi;
- IRI-arv esitatakse alati teelõigule (pikkus võib varieeruda).

IRI-arvul on rahvusvaheliste uuringute põhjal otsene seos teekasutajate kuludega, liiklusohutusega ja tee seisukorra muutumisega.

⁶ PIARC – Maailma Maanteeliit (The World Road Association); www.piarc.org

Asustusüksuse Paide linna teedel ja tänavatel on teekatte tasasuse mõõtmisel kasutatud mõõteseadet Roadroid⁷, 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 halvast 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
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 teeandmise 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

⁷ www.roadroid.com



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 Profilograph. Roopa sügavuse mõõtmistulemuste arvutamisel on kasutatud profiili lõikavat meetodit. Sama meetodiga toimub roopa sügavuse määratlemine 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, 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 kahesuunalise liiklusega tänavatel mõlemas sõidusuuna sõidurajal ja ühesuunalise liiklusega tänavatel ühel sõidurajal mõõtmissammuga 60 m.

KUAB 50 (FWD) seade on maailmas laialdaselt kasutusel ja see mõõteseade võimaldab teostada teekonstruktsiooni ja selle erinevate kihtide tugevuse uurimisi ilma seda lõhkumata. Mõõteseade simuleerib 50 kN raskusega liikuva ratta poolt teekonstruktsioonile tekitatud koormust teatud kõrguselt teatud massiga koormuse langemisega 300 mm läbimõõduga koormusplaadile. Koormuse

⁸ <https://www.greenwood.dk/profiler.php>



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 koos muude andmetega (asukoht, temperatuurid) kohapeal mõõtmiste elektronploki ühendatud arvutisse.

Mõõdetud läbivajumiste alusel on arvatud lähtudes vastavast meetodikast teekonstruktsiooni üldist kandevõimet kirjeldav väärtus E_{Mod} , 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 ja teekonstruktsiooni kihtide seisukorda iseloomustavate indeksite piirväärtused. Teekonstruktsiooni kandevõime piiride määramisel on lähtutud Eesti Standardist „Linnatänavad“ EVS 843:2016 ja „Elastsete teekatendite projekteerimise juhend“ nõuetest.

Tabel 3. Teekonstruktsiooni ja selle kihtide tugevust iseloomustavate parameetrite piirväärtused

Teekonstruktsiooni seisukorra		Tänavaliik		
Parameeter	Kood/kirjeldus	Põhitänavad	Jaotus- ja veotänavad	Kõrval- ja kvartalisised 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	$E_{Mod}, MPa > 300$	$E_{Mod}, MPa > 260$	$E_{Mod}, MPa > 220$
Pinna kõverus-tegur, SCI	4/kandevõime selgelt alla nõutava	$SCI > 151$	$SCI > 195$	$SCI > 267$
	3/kandevõime vastab nõutavale	$151 > SCI > 121$	$195 > SCI > 151$	$267 > SCI > 195$
	2/kandevõime selgelt üle nõutava	$SCI > 121$	$SCI > 151$	$SCI < 195$
Aluse vigastatuse tegur, BDI	4/kandevõime selgelt alla nõutava	$BDI > 74$	$BDI > 101$	$BDI > 146$
	3/kandevõime vastab nõutavale	$74 > BDI > 57$	$101 > BDI > 74$	$146 > BDI > 101$



	2/kandevõime selgelt üle nõutava	BDI<57	BDI<74	BDI<101
Aluse kõverus-tegur, BCI	4/kandevõime selgelt alla nõutava	BCI>15	BCI>21	BCI>32
	3/kandevõime vastab nõutavale	15>BCI>12	21>BCI>15	32>BCI>21
	2/kandevõime selgelt üle nõutava	BCI<12	BCI<15	BCI<21

3. Paide linna teedevõrk

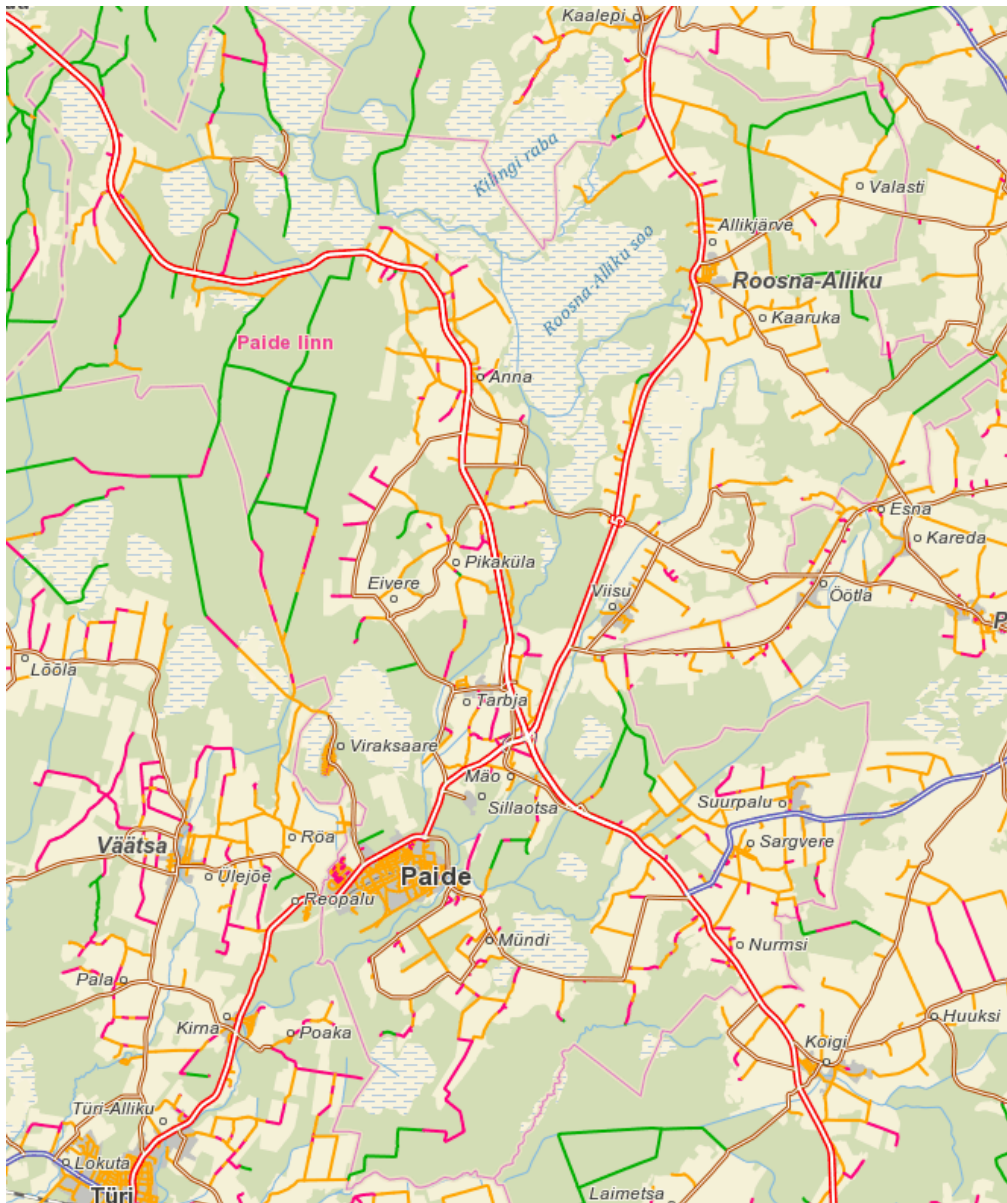
3.1 Üldosa

Paide linn asub Kesk-Eestis, Järva maakonnas. Paide linn on Järva maakonna üks kolmest omavalitsusüksusest. Haldusreformi käigus ühinesid Paide vald, Roosna-Alliku vald ja Paide linn ning 25. oktoobril 2017 moodustus uus omavalitsusüksus Paide linn, mis on kõikide eelpool nimetatute üldõigusjärglane. Alates 01.01.2018 kannab Paide Linnavalitsus, Paide Vallavalitsus ja Roosna-Alliku Vallavalitsus ühist uut nime Paide Linnavalitsus.

Paide linna koosseisu kuulub Paide linn, Roosna-Alliku alevik ning 40 küla, mis asuvad 442, 87 km² suurusel territooriumil. 01.05.2018 seisuga elab Paide linnas 10 800 inimest, neist 7787 asustusüksuses Paide linn. 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 a / ööp ning kõrvalmaanteedel väiksem, näiteks kõrvalmaanteel nr 15175 Paide – Mündi – Mäeküla ja nr 15176 Paide – Nahkmetsa on liiklussagedus 831– 832 a / ööp (2016. a andmed).



Skeem 1. Paide linna teedevõrk

Asustusüksuse Paide linna tänava- ja teedevõrk koosneb sõltuvalt liikluse iseloomust selle üksikute 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);
- Kvartalisised tänavad;
- Jalgtänavad;
- Jalgteed.

Katendid jagunevad jäikadeks (tsementbetoon) ja elastseteks (asfalt, pinnatud kruusatee või freespurust kattega tee, aga ka harilik kruusatee). Katendi tööiga sõltub korduvkoormusest (koormussagedus), kuid seotud katendikihid vananevad ka ajas. 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 01.01.2018 andmete seisuga on Paide linnas kohalike teede (sh avaliku kasutusega erateed) kogupikkus ca 284 km². 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 remondi kulud. Paide linna kohalike teede nimekirjas on kokku 459 kohalikku maanteed ning tänavat¹⁰, millest asustusüksuses Paide linn on 134 tänavat pikkusega 41,840 km, Paide piirkonnas on 216 kohalikku maanteed kogupikkusega 140,075 km ning Roosna-Alliku piirkonnas on 108 kohalikku maanteed ning tänavat kogupikkusega 66,568 km (millest 5,602 km moodustavad tänavad ning 60,966 km kohalikud maanteed).

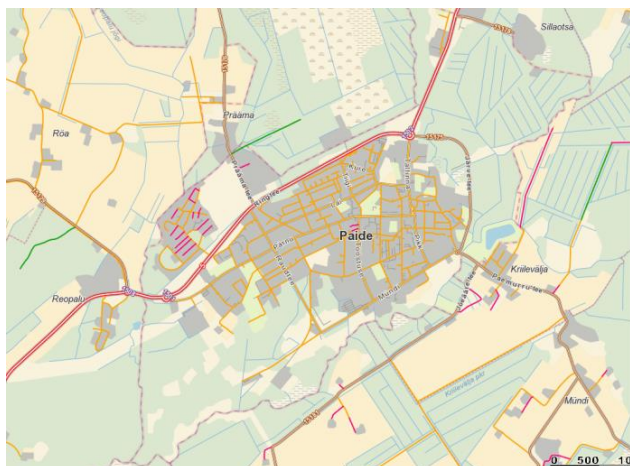
Paide linna omandis olevaid tänavaid ning kohalikke maanteid on kogupikkuses 181,332 km (Roosna-Alliku piirkond 40,029 km, asustusüksus Paide linn 37,413, Paide piirkond 103,89) ning seega on avaliku kasutusega erateede kogupikkus Paide linnas 102,668 km.

Asustusüksuses Paide linn on (vt skeem 2) kohalikest teedest 3,739 km (8,7%) põhitänavad, 4,221 km (9,8%) jaotustänavad, 11,107 km (25,9%) kõrvaltänavad, 1,663 km (3,9%) veotänavad, 20,838 km (48,5%) kvartalisised tänavad ning 1,372 km (3,2%) muud teed ja ühendused.

Asustusüksuses Paide linn on seisuga 01.01.2017 tuginedes kaardimaterjalidest mõõdetule avalikus kasutuses kõnni-, jalg- ja jalgrattateid kogupikkusega 22,5 km ning parklaid 17 888 m².

⁹<https://teeregister.riik.ee/mnt/index/net.do;jsessionid=2EC1E7AE10E24EFEB715FE236ADDA93B?netSelection=KOH&subMenu=jarva>

¹⁰ Paide Linnavolikogu 15. juuni 2017 otsus nr 24 „Paide linna kohalike teede nimekirja ja teede seisunditasemete kinnitamine“, Paide Vallavolikogu 25. oktoobri 2012 otsus nr 34 „Riiklikku teeregistrisse kantavate teede nimekirja kinnitamine“, Roosna-Alliku Vallavolikogu 28. novembri 2013 otsus nr 60 „Roosna-Alliku valla kohalike teede nimekiri“.



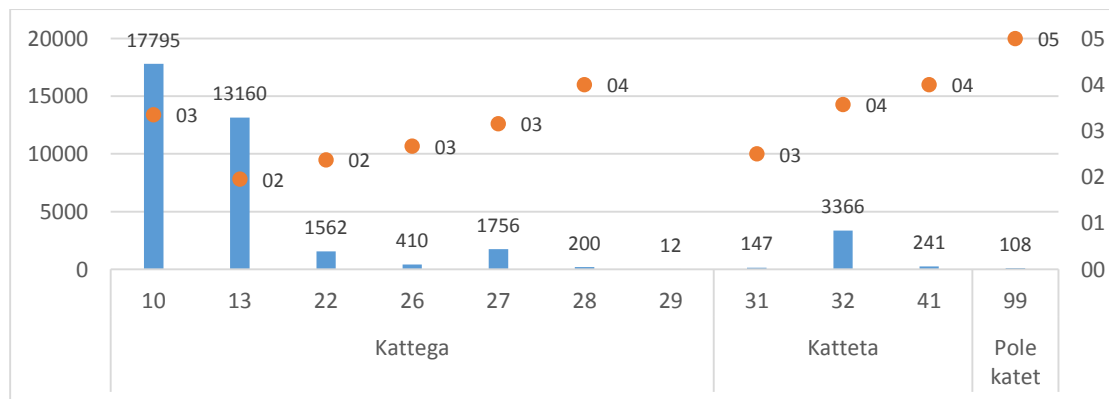
Skeem 2. Asustusüksuse Paide linn teedevõrk

3.3 Teede seisukord asustusüksuses Paide linn

3.3.1 Visuaalne seisukord

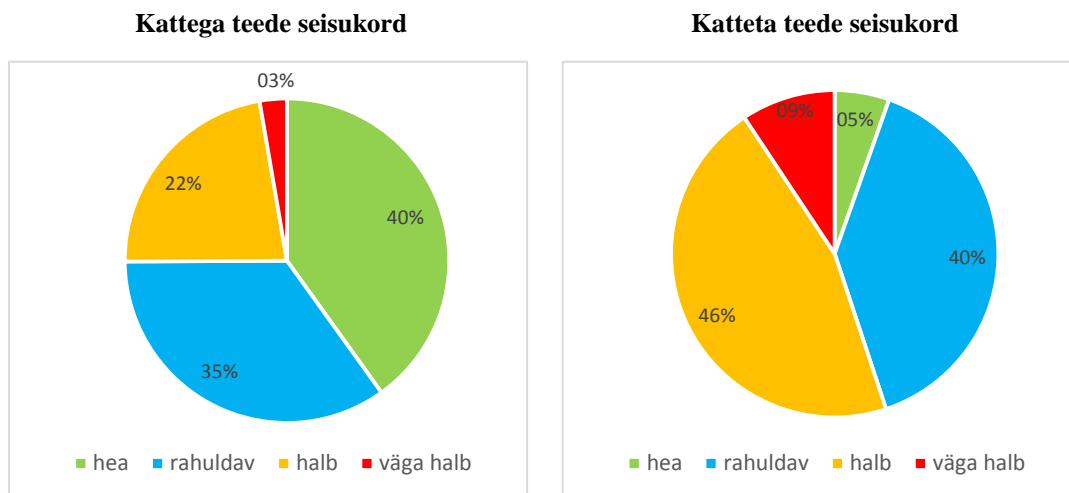
3.3.1.1 Teede ja tänavate teekatted

Paide linna teede ja tänavate teekatete olemist on kattega teid 90,0% (34,9 km) ja katteta teid 10,0% (3,8 km). Teedevõrgu jagunemine katte tüübiti on toodud joonisel 1. Joonisel on toodud ka iga katte tüübi keskmine seisukord (lähtudes visuaalsest seisukorra hindamisest).



Joonis 1. Paide linna teede ja tänavate jagunemine katte tüübi järgi ja vastavat tüüpi teekatete seisukord

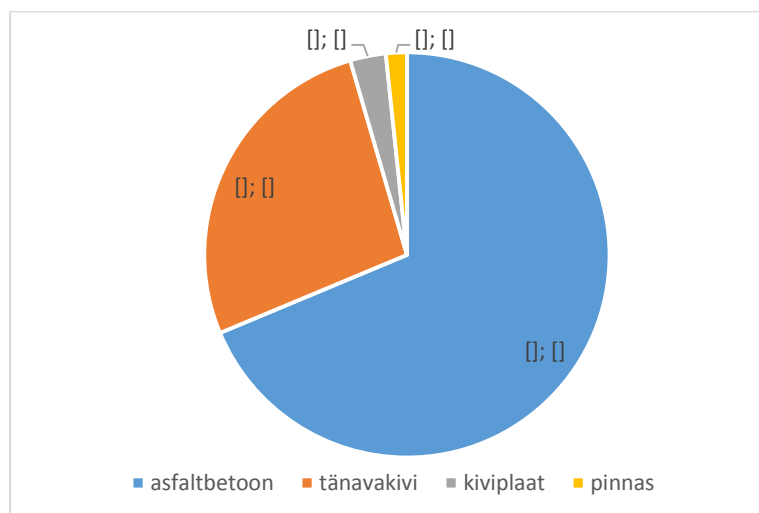
Kattega ja katteta teedevõrgu jagunemine seisukorra klassidesse on näidatud joonisel 2. Paide linna kattega teedest ja tänavatest on väga heas või heas seisukorras 40,1% (13,8 km). Rahuldavas seisukorras on 34,8% (12,0 km) ja halvas või väga halvas seisukorras on kokku 25,1% (8,6 km). Katteta teedest 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).



Joonis 2. Paide linna teede ja tänavate jagunemine seisukorra klassidesse visuaalse hindamise põhjal

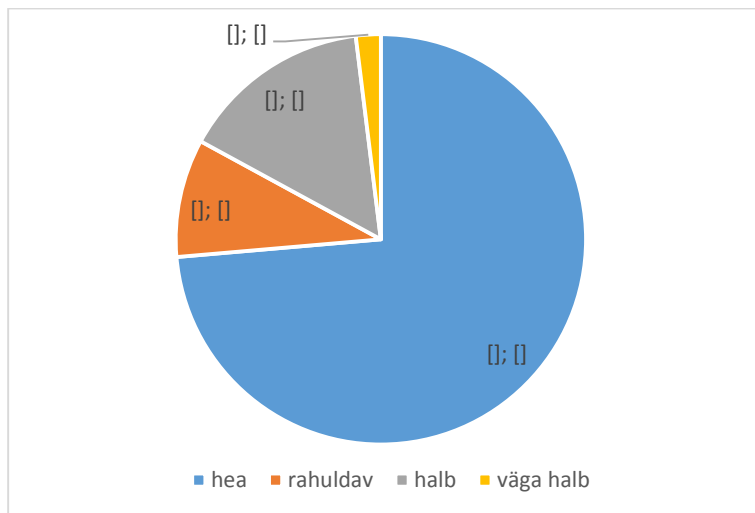
3.3.1.2 Kergliiklusteede ja kõnniteede teekatted

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 3, kust on näha, et üle 2/3 nendest teedest on asfaltbetoon kattega.



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

Paide linna kergliiklusteede ja kõnniteede katete seisukorra jagunemine on toodud joonisel 4. Orienteeruvalt $\frac{3}{4}$ Paide linna kergliiklusteede ja kõnniteede katetest on heas seisukorras. Väga halb on seisukord ainult 2% ja halb 15% hinnatud teedest.



Joonis 4. Paide linna kergliiklusteede ja kõnniteede seisukord (pikkus; osa teedest)

3.3.1.3 Kraavid

Paide linna teede ja tänavate kraavide olemi 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. Uut kraavi on vaja rajada Paide linnas mahus 1,69 km aga see on reeglina mõistlik teha koos põhitee (Mündi tn ja Raudtee tn) remondiga.

Paide linna kraavide seisukorda on hinnatud teede ja tänavate visuaalse seisukorra hindamise käigus.

3.3.1.4 Liiklusmärgid

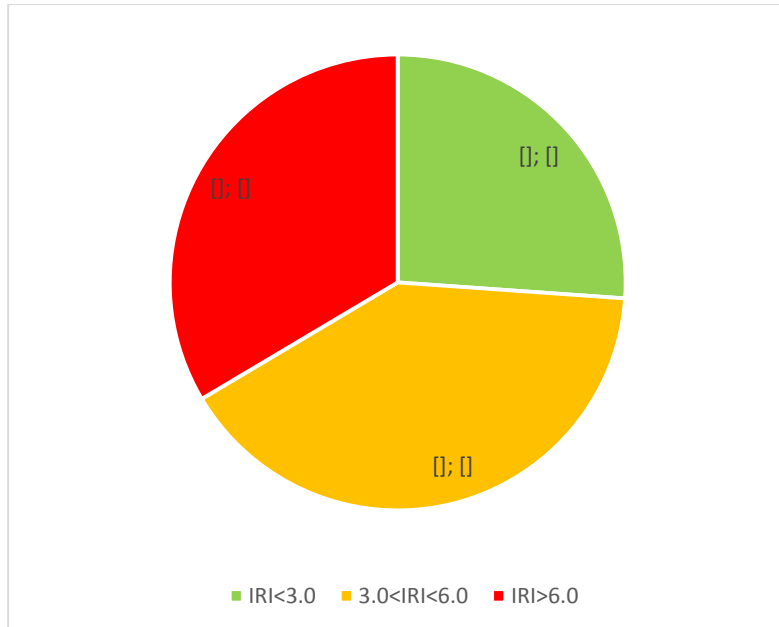
Täiendavate liiklusmärkide paigaldamise vajadust on hinnatud lähteülesandes toodud analüüsivate teede ja tänavate kohta. Ülevaatuse tulemusena võib öelda, et täiendavate liiklusmärkide paigaldamise vajadus üldiselt puudub. Peetakse soovitavaks, et liiklusmärke peab olema „nii vähe kui võimalik ja nii 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 on Paide linna teedel ja tänavatel mõõdetud mõõteseadmega Roadroid kokku 31,5 km.

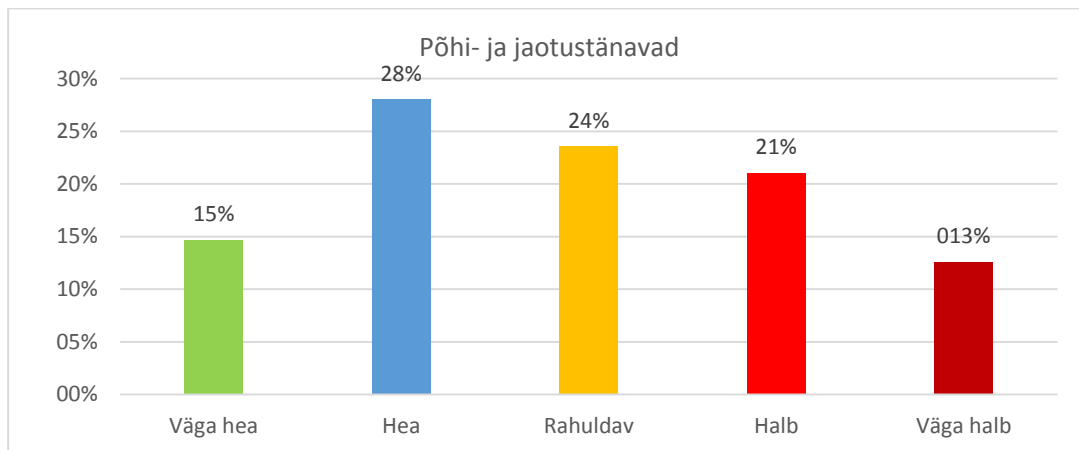
Mõõdetud teekatte tasetasuse väärtuste jagunemine on toodud joonisel 5. Toodud andmete põhjal on Paide linnas teekatte tasetasus hea või väga hea ($IRI < 3,0$ mm/m) umbes neljandikul mõõdetud teedest ja tänavatest. Halvas ja väga halvas seisukorras ($IRI > 6,0$ mm/m) on teekatte tasetasuse osas veidi üle kolmandiku mõõdetud Paide linna teedest ja tänavatest. Keskmises, ehk rahuldavas seisukorras teekatte tasetasuse osas on 40%.



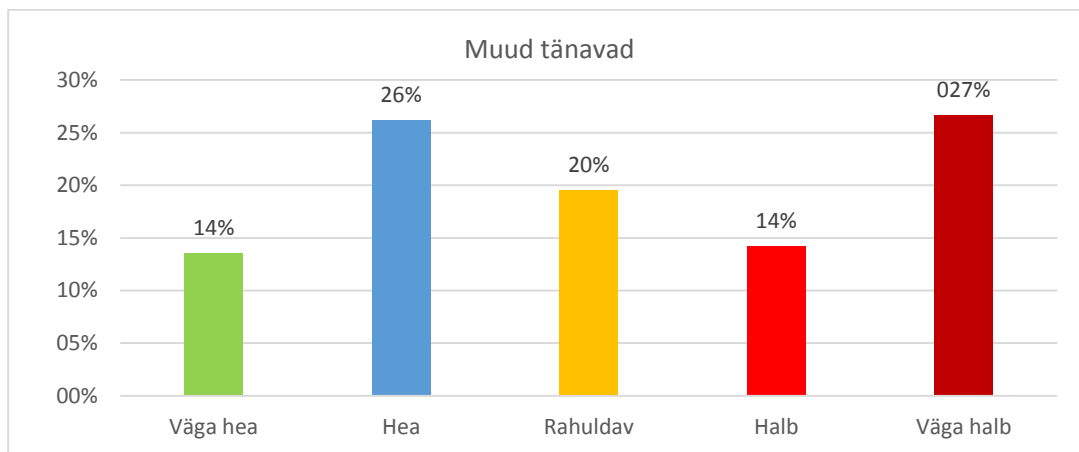
Joonis 5. Teekatte tasetasuse mõõtmistulemused Paide linna teedel ja tänavatel (pikkus; % osa)

Teekatte tasetasuse väärtuste jagunemine Paide linna erinevat liiki teedel ja tänavatel on toodud joonistel 6 ja 7. 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 kvartalisisesed tänavad) osas on see jaotus vastavalt 40% (väga hea ja hea) ning 41% (halb ja väga halb). Seega jaotus on loogiline, kuid 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 omakorda tähendab, et Paide linna teede ja tänavate seisukorra parandamine tähendab tõsisemate remonditööde teostamist, mis omakorda tähendab, et linna eelarves on vaja arvestada teede ja tänavate remondiks olulisemalt suuremaid summasid.



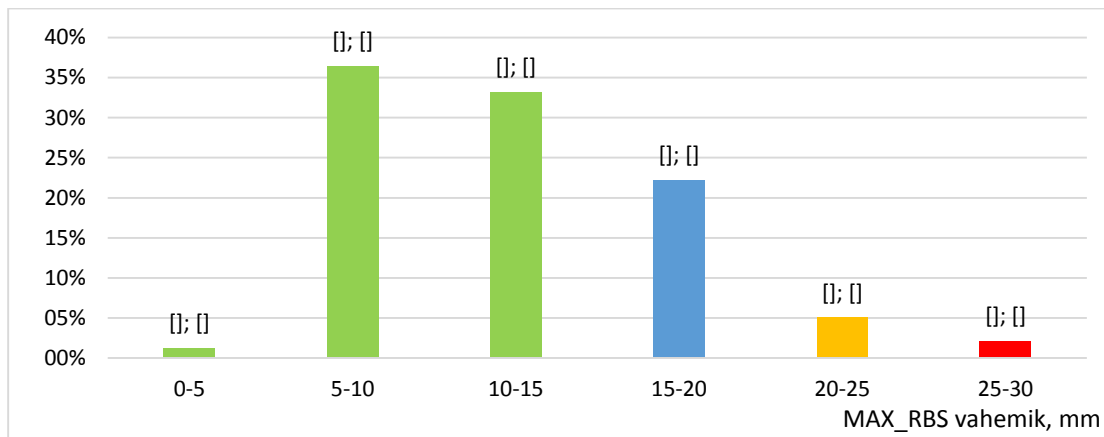
Joonis 6. Teekatte tasetasuse mõõtmistulemuste jagunemine seisukorra klassidesse Paide linna põhi- ja jaotustänavatel



Joonis 7. Teekatte tasetasuse mõõtmistulemuste jagunemine seisukorra klassidesse Paide linna muudel tänavatel (veo-, kõrval- ja kvartalisisestel tänavatel)

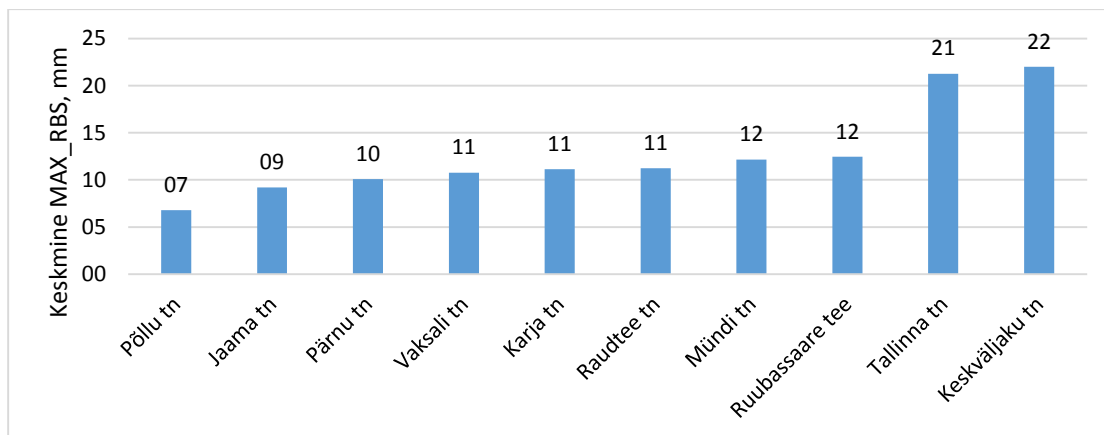
3.3.3 Teekatte roopa sügavus

Paide linna teedel ja tänavatel mõõdeti roopa sügavust kokku 8,1 km. Sõidujälgedes mõõdetud suurima roopa sügavuse väärtuste jagunemine roopa sügavuse vahemikesse on toodud joonisel 8. 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 8. Teekatte roopa sügavuse mõõtmistulemuste jagunemine seisukorra klassidesse Paide linna teedel ja tänavatel

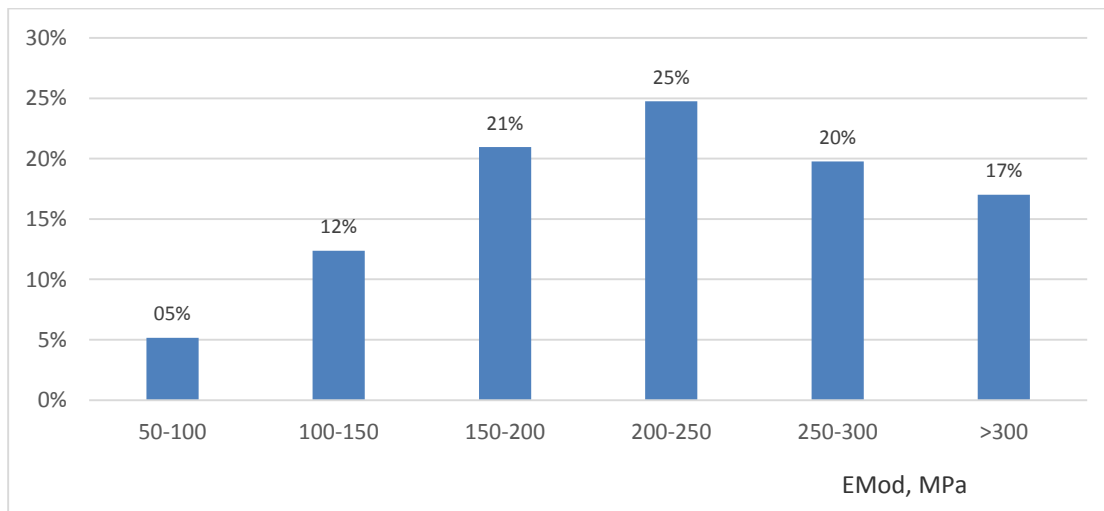
Kui vaadata teekatte roopa sügavuse keskmisi väärtusi mõõdetud teede ja tänavate kaupa (joonis 9), siis on enamusel teedel ja tänavatel roopa sügavus 10 mm lähedal. Teistest teedest ja tänavatest erinevad Tallinna tänav ja Keskväljaku tänav, kus keskmine maksimaalne roopa sügavus ületab 20 mm.



Joonis 9. Teekatte roopa sügavuse keskmised väärtused mõõdetud teedel ja tänavatel

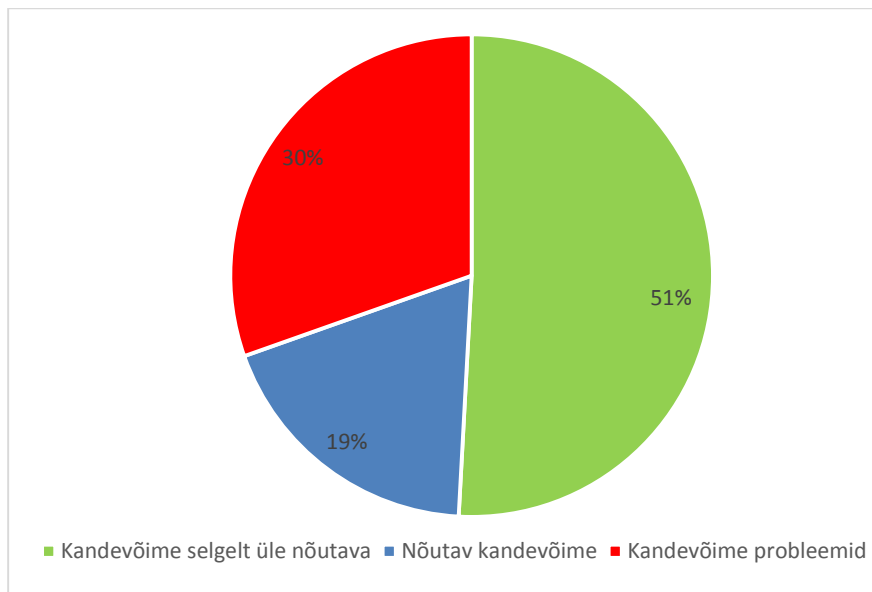
3.3.4 Teekonstruktsiooni kandevõime

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 10.



Joonis 10. 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 11). Probleeme teekonstruktsiooni kandevõime nõuete täitmisega esineb 30% mõõdetud teedest ja tänavatest.



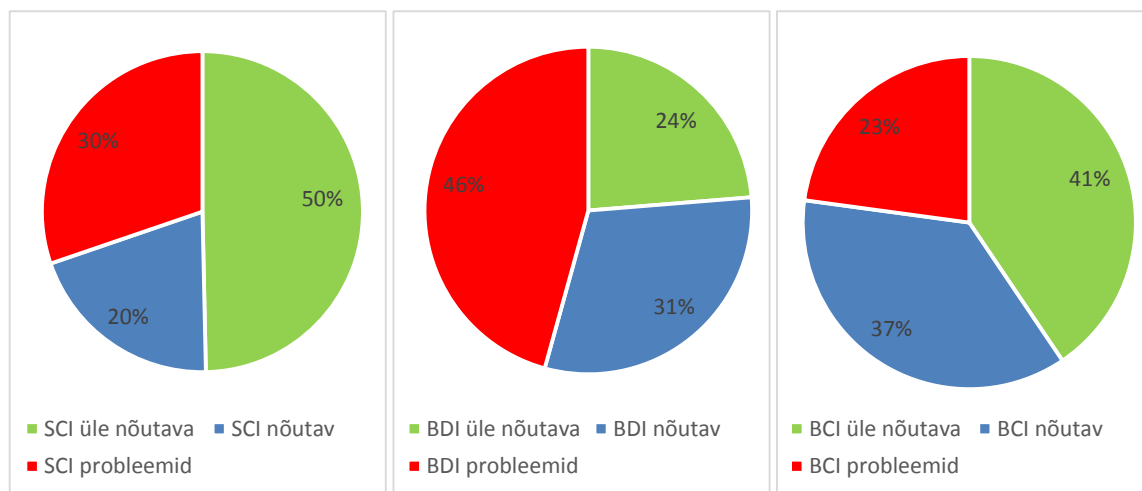
Joonis 11. Mõõdetud Paide linna teede ja tänavate jagunemine teekonstruktsiooni kandevõime seisukorra osas

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.

Mõõdetud Paide linna teede ja tänavate konstruktsiooni eri kihtide seisukorra jagunemise kokkuvõtte on toodud joonisel 12. Joonisel toodud andmetest on näha, et väikseimad probleemid nõuete täitmisega on teekonstruktsiooni alumistes kihtides (BCI indeks) ja suurimad probleemid on teekonstruktsiooni keskmistes kihtides (BDI indeks).



Joonis 12. Mõõdetud Paide teede ja tänavate teekonstruktsiooni kihtide seisukorra jagunemine

3.4 Teede seisukord Paide piirkonnas

Paide piirkonna (vt piirkonna selgitus toodud sissejuhatuses) kohalikud teed on valdavalt kruuskattega, väike osa ca 15,7 % 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 ja 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 hinnaga heaks, 2014-2015 kevadeni teostati kõikidel mustkattega teedel pindamine, milleks kasutati tardkivikillustikku ja bituumenemulsiooni. 2015. a investeeringute maht antud piirkonna teedesse oli 195 849 eurot (pindamine), 2016. a - 93 085 eurot (kruusatee remont) ja 2017. a (mustkatte alla viimine 7 km) ja kruusateede remont kokku ca 226 000 tuhat eurot.

3.4.1 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.

3.4.2 Kraavid

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

3.5 Teede seisukord Roosna-Alliku piirkonnas

Roosna-Alliku piirkonnas on teid ja tänavaid kokku 66,568 km, sellest:

- 6,9 km ehk 10,4% asfaltbetoonteid;
- 46,5 km ehk 69,8% kruusateid;
- 13,2 km ehk 19,8% pinnaseteid.

Neile lisanduvad antud piirkonda läbivad riigimaanteed kokku 50,8 km:

- 5 Pärnu – Rakvere – Sõmeru;
- 15120 Roosna-Alliku – Järva-Jaani;
- 15154 Järva – Jaani – Kodasema;
- 15155 Peetri - Roosna-Alliku;
- 15156 Anna – Peetri – Huuksi;
- 15157 Vodja – Esna;
- 15158 Vodja – Viisu;
- 15183 Koordi ringtee.



Roosna-Alliku piirkonna teede ja tänavate hetkeolukord on rahuldav. Remonti vajavad Roosna-Alliku aleviku tänavad. Jalg- ja jalgrattateid on planeeritud kogu aleviku osas maanteede 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 ohutussaarega. Uus Mäo-Vodja jalg- ja jalgrattatee on valmis ehitatud koos põhimaantee uuendamisega Viisus. Jalg- ja jalgrattateede ehitust on vajalik jätkata Paide-Rakvere maanteelt Järva-Jaani suunas, Vodjalt-Viisu suunas ning Viisu ja Roosna-Alliku alevikku ühendav tee.

3.5.1 Liiklusmärgid

Vahetamist ja uuendamist vajavad liiklusmärgid. Liikluskorralduses oli suurimaks muudatuseks parklate rajamine korruselamute, põhikooli ja kaupluse juurde.

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 kogumahus 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 kaksikümmend tuhat) eurot kergliiklusteede ja kõnniteede korrastamiseks.

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

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

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	Mündi tn	100	2012	1912	13384	4.6	3.9	8.53	1	1 405 320
5660017	Lai tn	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

* 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 projekteerimistööde 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 ja 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

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	Mündi 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, milliste 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 külmakerke 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 "kergkatete" ehitamine. Kergkatete ehituse eelduseks on teel külmakerkekindla alusmaterjali olemasolu ja niiskusrežiimi hoidmine. See tähendab teedele teekraavide, nõvade ja veeviimarite rajamist ja nende pidevat hooldust. Kergkatte kihte saab paigaldada ainult tugevdatud, profileeritud ja korralikult rullitud alusele. Maanteeameti peadirektori 12. detsembri 2007. a käskkirjaga nr 255 kinnitatud "Kergkatete ehitamise juhised" alusel kuuluvad kergkatete hulka nii mustkatted (edaspidi MSE), kui ka erinevate pindamisliikidega rajatud tolmuvabad katted.



2017. a teostati Paide piirkonnas mustkatte rajamist tiheda asustusega külades, kogupikkusega ca 7 km. Mustkatte alla viidi teid järgmistes külades: Valgma, Nurmsi, Suurpalu, Seinapalu ning Mäo küla. Tolmuvaba teekatet on alates 2018. a kavandatud ehitada Paide piirkonnas ca 2,0 - 3,0 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 valesst teekattematerjalist tingituna vms, on otstarbekas kaaluda tee rekonstrueerimist ja viia mustkatte 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 jalgrattateede ehitust on vajalik jätkata Paide-Rakvere maanteelt Järva-Jaani suunas, Vodjalt – Viisu suunas ning Viisu ja Roosna-Alliku alevikku ühendav tee. 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: Präama-Viraksaare, Mäeküla - Sargvere, Sillaotsa – Tarbja, Sargvere-Suurpalu jalg- ja jalgrattatee (Palu-Tähtla), Vodja - Viisu lõik 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 investeeringute kavasse Prääma - Viraksaare, Vodja - Viisu kergliiklustee ehitamine;
- 2) Koostöös Maanteeametiga ja linna kaasfinantseerimisega rajada Mäeküla - Sargvere, Tarbja - Sillaotsa kergliiklustee ning Sargvere - Suurpalu kergliiklustee;
- 3) Jätkata kergliiklusteede hooldustöid.

5. Teehoiukava kavandamise ja vahendite jaotamise põhimõtted

Teehoiukava koostamisel on lähtutud põhimõttest, et linna teedevõrk on väljakujunenud ja oma tiheduselt praeguste 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.

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 lähtutud 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 lähtutatakse liiklussagedusest, tänava olukorrast, seisunditasemetest, teelõigu olulisusest;
- Kandidaat 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 investeeringute vajadused on kavandatud selliselt, et aastaks 2033 on Paide linna teede ja tänavate seisund kooskõlas õigusaktidega kehtestatud nõuetele.

Teehoiukava finantsplaani 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 tolmuwabastus freesipuru ja 2,5x pindamisega (koos vajalike eeltöödega sh. teetööde kirjeldus, load, ettevalmistus, kaevude tõstmised, kraavide puhastus, raadamine, profileerimine freespuruga ca 7cm, pindamine jne), taastamised, liikluskorraldusvahendid.	12,50
4	Pindamine	Säilitusremont 1,5x pindamisega (koos vajalike eeltöödega sh. pragude pigistamine, 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-remonditööd ja	Puhastamine	2,00**
		Süvendamine	4,00**
		Uue kraavi rajamine	8,00**

• * - ilma käibemaksuta

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

Paide linna teede hoid on jaotatud kahte kulugruppi - teedevõrgu säilitamine (sh remontimine) ning arendamine.

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 e. 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 5 aasta (2018-2022) finantsplaan, aluseks 2017. aastal eraldatud vahendite maht ning eelarveliste vahendite tulude ja kulude osas on arvestatud iga-aastast 2,0% kasvu võrreldes eelmise aastaga. Teede hoiuks aastatel 2018-2022 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 (hööveldamine ning vajadusel täiendava kruusa juurdevedu 30t/km).
- 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 (kraavid)
- 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).

Hooldekuludele on iga-aastaselt arvestatud reserviks 3% kõigist hooldekuludest. Reserv on vajalik ettenägematute kulude ja eriolukordade tarbeks, mida ei ole võimalik hooldelepingute raames teostada (lumerikas talv; liigveekahjustused).

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 investeringuid 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 hõöveldamine

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

Teede hooldamist hõöveldamisega (edaspidi *hõöveldamisel*) planeeritakse kohalikele teedele ilmastikust ja teede kasutamise koormusest sõltuvalt vähemalt kaks (2) korda aastas. Hõöveldamise



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. Tõid tehakse ainult nendel teedel, kus on piisav teekattematerjali kiht. Hõõveldamisel ei tohi teele tekkida tihedat lainetust „treppi“, tee servadesse kruusa- või muu kattematerjali valle. Hõõveldus peab tagama tee profiilsuse (põikiprofiilikalle 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 teekate tasandatakse teekatte laiusesse ja antakse ka nõutud kalded. Sellega parandatakse tee profiili ja välditakse teekatete 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 kattematerjali vedu

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

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

- Teeäärte niitmine - teeäärte niitmist tuleb teostada hooaja jooksul 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 kaugusele, niites teeservi ja teeäärse kraavi kaldaid, mis võivad olla erineva kõrguse ja kaldenurgaga. Niitmise 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 mai kuus 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 augulappimisseadmega 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 suureneada, 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 külades elavatele elanikele oleks tagatud ligipääs päästeautodega (kiirabi, päästeamet), seetõttu on vajalik teostada talihoole kuni kinnistuteni, kus inimesed alaliselt elavad.

Paide ja Roosna-Alliku piirkondade territoorium on olemuselt väga suur, millest tulenevalt on talihooldus jaotatud piirkondadeks, et tagada hooldustsüklilist kinnipidamist. Talihooldete 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-Müandi- 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 kehtiv leping lõpeb 2018 a. kevadel, mis oli sõlmitud aastateks 2015-2018. a. Eeltoodud piirkondadele talihooldustööde teenusepakkujate leidmiseks on korraldatud uus hange 2018. septembris, et leida teenusepakkujad perioodiks: 1. november 2018. a kuni 30. aprill 2022. a. (Roosna-Alliku piirkonnas on tööde teostamise aeg 1. november 2020. a kuni 30. aprill 2022. a, sest kehtiv leping on kuni 2020.) Ajavahemikus 01.11 - 30.04 on rakendatud töövõtjale kindel valmisoleku tasu vastavalt piirkorra kaugusele keskusest.

Olulisemad kehtestatud üldised talihooldude 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, lörtsi 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 puhanguiti 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 koheselt informeerima.
- Talihooldde alla kuulub lumetõrje, kinnisõidetud lume ja jääkonaruste tasandamine ja vajadusel lume ümbertõstmise, teeäärsete lumevallide laialilükkamine, teeäärsete tuisuvaalude lükkamine, vajadusel teeservade märgistamine.
- Linna avalikult kasutatavatel teedel (ehitusseadustiku § 92 „Kohalik tee“ tähenduses) 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 põhimõtte väravani või näilise õue alani.
- 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 valmisoleku tasuga, ühikuhinnad (km ja tund) siduda tarbijahinnaindeksiga.
- 3) Kasutada edaspidi teehoolduse väljatöötatud ja toimivat süsteemi ning arendada edasi.

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 pindamistöode 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, eelpool nimetatud jaotusega kattega teede kogumaht sh. 2017. aastal rajatud tolmuwabade katted on ca 145 000 m² ja järgneval kolmel aastal tolmuwabade katete rajamisega lisandub veel ca 14 600 m² kattega teid. Lähtudes pinnatavate katete pindalast, liiklussagedustest ja pindamise intervallidest on perioodil 2018 - 2022 pindamise vajadus aastas ca 22 000 m². Lisaks on planeeritud vahendid löökaukude ja defektide (praod) kõrvaldamiseks ning valikulist profiili parandusteks (tasanduskiht ja tasandusfreesimine).

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



5.2.3 Katttega teede taastusremont

Taastusremont on remondi liik, mille eesmärgiks on katttega 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 ülekatttega.

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

Eelpool nimetatud jaotusega katttega 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 taastusremont (freesimine+ pindamine), kus taastatakse üldjuhul mustkatttega väga ebatasaseid teid kohtades, kus ei ole suuri kandevõime puudujääke.

Konkreetsete taastusremondi objektide nimekiri koostatakse 2 aastaks arvestades teostatud teekatte seisukorra mõõtmiste tulemusi ja katte remonditöid. Lõpliku nimekirja koostamisel täpsustatakse objekti töömeetod ja planeeritav maksumus. Taastusremondi objektide nimekirja teise aasta plaan on indikatiivne, mida täpsustatakse. Taastusremondi objektide nimekiri vaadatakse üle iga-aastaselt.

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

Perioodil 2018-2022 kavandatud taastusremondi meetodil teostatavad investeeringu vajadusega objektid on järgmised:

- Pikk tänav sõidutee sh. vajalikus mahus kõnnitee (sh Rütli tn osaline maht). Arvestuslik taastusremondi maht 4770 m². Tööd kavandatud 2020. aastal.
- Roheline tänav sõidutee sh. kõnnitee. Arvestuslik taastusremondi maht 1990 m². Tööd kavandatud 2020 aastal.
- Lai tänav sõidutee (Raudtee tn ja Ristiku tn 8 vaheline lõik). Arvestuslik taastusremondi maht 1400 m². Tööd kavandatud 2020 aastal.
- Suur-Kaare tänav sõidutee (Ristiku tn 8 ja Pärnu tn vaheline lõik) sh. Ristiku 8 juurdepääs. Arvestuslik taastusremondi maht 1200 m². Tööd kavandatud 2020 aastal.
- Ristiku tänav sõidutee (garaažide ja Pärnu tn vaheline lõik) sh. möödasõidulaiendid vajalikus mahus. Arvestuslik taastusremondi maht 800 m². Tööd kavandatud 2021 aastal.

Paide piirkonnas ja Roosna-Alliku piirkonnas katttega 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. Teehoiukavas toodud finantsvajaduse maht baseerub arvestusel, et asustusüksuse Paide linn kruusateed kogumahuks 3,8 km hõõveldatakse iga aastal ning töö peab olema teostatud hooldaja poolt hiljemalt mai keskpaigaks.

Paide piirkonnas ja Roosna-Alliku piirkonnas uue lisatava kruusakattekihi paksus rekonstrueerimistööde käigus on 10-15 cm tihendatult. 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 katematerjali ning segades lisatud ning olemasolevat katematerjali omavahel. Taastusremont ja remonttööde teostamiseks tuleb jätkata teenuse tellimist teeinsenerilt, kes annab hinnangu iga remondilõigu kohta ja koostab teetöödekirjeldused 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 teeinseneri 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 freesipurukattele, mille tulemusel muudetakse tee tolmuwabaks. Kruusateedele tolmuwabade katete ehitus on töömeetod, mille käigus profileeritakse ning tihendatakse olemasolev kruuskattega tee tagamaks sademevee ärajuhtimine. Paigaldatakse freesipurust kate ning teostatakse eelpuistega kahekordne pindamine.

Eesmärk on ehitada asustusüksuses Paide linn tolmuwabad katted kõigile (liiklussagedus üle 50 autot/ööp) kruusateedele aastaks 2021, arvestades elanikkonna paiknemist (Joodi) ja tee kasutamise intensiivsust ning 2018. aastal omandatud Joodi teedel kogupikkusega 1200 m arvestades ÜVK trasside rajamist aastal 2023. a.

Asustusüksuses Paide linn on eelpool nimetatud teede kogumaht ca 14 600 m². Planeeritud vahendid võimaldavad ehitada kava perioodil kruusateedele katted ca 5000 m² aastas. Tolmuvaba (pindamine 2,5 kordne tardkivikillustikuga) teekatet on alates 2018. a kavandatud ehitada Paide piirkonnas ca 2,0 - 3,0 km aastas ning Roosna-Alliku piirkonnas ca 2,0 - 3,0 km aastas. Kergkatte rajamisel on



soovitav 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 vales teekattematerjalist tingituna vms, on otstarbekas kaaluda tee rekonstrueerimist ja viia mustkatte alla.

5.2.6 Rekonstrueerimine

Rekonstrueerimine on remondi liik, mille eesmärgiks on tee kandekonstruktiooni 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 teekonstruktiooni 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 teekonstruktiooni 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 (vastavad teelõigud on tähistatud lisa 5 tabelis tumehalli taustaga „JAH“-ga).



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.

Lisaks põhinimekirjale koostatakse erinimekiri objektidest, kus võrreldavate andmete osas on puudujääke (kas mingit seisukorra näitajat ei ole mõõdetud) või mis ei vasta püstitatud reeglitele (näiteks madal liiklussagedus koos suure raskeliikluse osakaaluga), kuid teelõigud vajavad just rekonstrueerimise töid. Nendele objektidele koostatakse täiendavad selgitused ja põhjendused.

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.

Perioodil 2018-2022 kavandatud rekonstrueerimise meetodil teostatavad investeeringu vajadusega objektid on järgmised:

- Mündi tänava (Ringristmiku ja Raudtee tn vaheline lõik) ja Raudtee tänava (Mündi tn ja Pärna tn vaheline lõik) terviklik rekonstrueerimine sh. sademevee kanalisatsioon, vajalikus mahus tänavavalgustus ning kergliiklus - ja kõnniteed. Arvestuslik rekonstrueerimise maht 15 000 m². Tööd teostatakse 2018. aastal koos toetuse rahastusega. Teehoiukavas arvestatud hinnanguline omafinantseeringu maht.
- Tallinna tänav terviklik rekonstrueerimine sh sademevee kanalisatsioon koos settetiikidega, vajalikus mahus tänavavalgustus, tänava langetamine ning kergliiklus - ja kõnniteed. Arvestuslik rekonstrueerimise maht 7373 m². Tööd kavandatud 2019. aastal.
- Suur-Aia tänav sh kõnniteed, sademevee kanalisatsioon. Arvestuslik rekonstrueerimise maht 5270 m². Tööd kavandatud 2021. aastal.
- Keskväljaku sõidutee, kõnniteed, sh sademevee kanalisatsioon. Arvestuslik rekonstrueerimise maht 3050 m². Tööd kavandatud 2022. aastal (projekteerimise alustamine 2019. aastal).
- Sillaotsa jalg- ja jalgrattatee ja Aiavilja tänava kõnnitee. Arvestuslik rekonstrueerimise maht 2345 m². Tööd kavandatud 2019. aastal.

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. Kokkuvõte

Teede hoid on omavalitsuste ülesanne, mida kavandatakse kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse § 6 lg 1 alusel, arvestades ehitusseadustikku ja selle alusel kehtestatud õigusaktidega. 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 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.

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 pealevedamist või lausa rekonstrueerimist.

Teostatud analüüsi tulemusena vajab asustusüksuse Paide linn teedevõrk nõutava seisukorra saavutamiseks koheselt investeeringuid 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 kaksikümmend tuhat) eurot kergliiklusteede ja kõnniteede korrastamiseks.

Teehoiutööde hinnad ja muud kulud on planeeritud 2017. aasta jooksevhindades, millele on lisatud üldine hinnataseme kasv 2,0% aastas. Lisas 1 on toodud Paide linna teehoiuvahendite 5 aasta (2018-



2022) finantsplaan, aluseks 2018 aastal eraldatud vahendite maht ning eelarveliste vahendite tulude ja kulude osas on arvestatud iga-aastast 2,0% kasvu võrreldes eelmise aastaga. Teede hoiuks aastatel 2018-2022 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.

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

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

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

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.

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 järgnevateks 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 2018-2022 finantsplaan

Vahendid teede hoiuks	2018*	2019*	2020*	2021**	2022**
Riigi eelarvest vahendid	290 619	296 431	302 360	308 407	314 575
Linna omavahendid sh omaosalus	664 112	2 754 745	934 027	997 761	1 220 105
Paide linna teede hoiuks KOKKU	954 731	3 051 176	1 236 387	1 306 169	1 534 680
Teehoiukulud	2018	2019	2020	2021	2022
Teede hooldamise kulud	301 448	307 477	313 626	319 899	326 297
Kattega teede säilitusremont	67 671	108 294	110 460	112 670	114 923
Kattega teede taastusremont	0	216 682	354 400	0	38 700
Kruuskattega teede taastusremont	77 812	40 112	60 300	55 300	55 300
Tolmuvaba katete ehitus	70 100	152 600	137 000	100 000	100 000
Rekonstrueerimine (sh. kõnniteed)	387 700	1 811 200	25 600	668 300	733 660
Teedevõrgu säilitamine	904 731	2 636 365	1 001 387	1 256 169	1 368 880
Ehitamine	50 000	414 811	235 000	50 000	165 800
Teedevõrgu arendamine	50 000	414 811	235 000	50 000	165 800
Teehoiukulud KOKKU	954 731	3 051 176	1 236 387	1 306 169	1 534 680



Lisa 2. Investeeringute objektid Paide piirkonnas
perioodil 2018-2022

Tee nr	Tee nimi	Tee tööde aasta ja maht kokku, tuh. EUR					Objekti aadress (indikatiivne)		Lõigu pikkus (m)	Pindala (m ²)	Remondi kood
		2018	2019	2020	2021	2022	algus (m)	lõpp (m)			
Taastusremont											
5650045	Padula küla tee	*					0	1800	1800	7200	2
5650031	Takkamäe tee	*					0	1000	2400	8400	2
5650050	Ruunasoo tee	*					0	700	700	2100	2
5650050	Peetrimäe tee		*				0	500	500	1500	2
5650022	Korba tee		*				0	0	1000	3500	2
5660032	Männiksaare tee		*				0	1000	1000	3000	2
5650004	Ees-Võõbu		*				0	700	700	2800	2
5650026	Tarbja-Pikaküla			*			0	0	3700	11100	2
5650009	Puiatu-Ojaküla			*			0	0	3300	9900	2
5650049	Pudimäe			*			0	0	1400	4200	2
5650203	Oru tee			*			0	0	640	1920	2
5650212	Sipelga tee				*		0	0	250	750	2
5650217	Valgma-Nurmsi tee				*		0	0	800	2400	2
5650021	Pääsu tee				*		0	0	1000	3000	2
KOKKU taastusremont		46,7	25	25	30	30	0	0	19190	61770	
Rekonstrueerimine sh kõnniteed											
5650414	Kalmistu tee	*					0	250	260	910	2
5650375	Sillaotsa kalmistu parkla	*					0	0	0	0	3
5650243	Palu-Tähtla tee	*					0	0	500	0	3
5650004	Ees-Võõbu	*					700	1000	300	900	3
5650022	Korba tee		*				0	0	1000	3000	3
5650048	Aniküla tee		*				0	0	1600	4800	2/3
5650011	Anna-Otiku tee		*				0	1000	1000	3000	3
5650020	Anna-Purdi tee		*				0	550	550	1650	3
5650029	Aru tee		*				0	0	200	600	3
	Anna kalmistu parkla		*				0	0	0	500	3
5650051	Põlme tee			*			0	700	700	2100	



5650275	Lageda tee			*			0	100	300	100	3
5650274	Pargiääre tee			*			0	285	570	285	3
	Viraksaare küla siseteed			*			0	0	0	0	3
	Sargvere keskuse parkla				*		0	0	0	1650	3
5650044	Suurpalu külatee					*	0	1200	1200	3600	3
KOKKU rekonstrueerimine		41,1	60	112	65	65	0	0	8180	22095	
Ehitamine											
1	Prääma-Viraksaare jalg- ja jalgrattatee ¹		*	*			0	0	0	0	
2	Mäeküla-Sargvere jalg- ja jalgrattatee ¹		*	*			0	1850	1850	4625	
3	Tarbja-Sillaotsa jalg- ja jalgrattatee ¹			*	*		0	0	0	0	
4	Sargvere-Suurpalu jalg- ja jalgrattatee ¹ (Palu-Tähtla)					*	0	0	100	250	
5	Anna ristmik-Anna küla jalg- ja jalgrattatee ⁶					*	0	1200	1200	3000	
KOKKU ehitamine		0	192	135	50	50			3150	7875	
KOKKU investeeringud		87,9	277	272	145	145	0	0	30520	91740	

¹ - arvestuslik omafinantseering, tööd teostatakse positiivse toetuse otsuse korral omaosalus 25-30%

1 rekonstrueerimine; 2 kruusakatendi taastusremont; 3 mustkatendi ehitus;

5 kõnnitee remont; 6 100% Maanteeameti rahastus



Lisa 3. Investeeringute objektid Roosna-Alliku piirkonnas perioodil 2018-2022

Tee nr	Tee nimi	Tee tööde aasta ja maht kokku, tuh. EUR					Objekti aadress (indikatiivne)		Lõigu pikkus (m)	Pindala (m ²)	Remondi kood
		2018	2019	2020	2021	2022	algus (m)	lõpp (m)			
Taastusremont											
6840009	Tagaküla tee	*	*				0	700	700	3150	2
6840223	Vana-Koordi tee	*			*		0	200	200	900	2
6840146	Piisneri tee	*					0	310	310	1395	2
6840147	Talve tee	*					0	400	400	1800	2
2880128	Laada-Kirsi			*		*	0	1127	1127	5072	2
6840013	Lipandi tee	*					0	484	484	2178	2
6840004	Valasti tee		*	*	*	*	0	2800	2800	12600	2
6840002	Kiigumõisa tee			*			0	3260	3260	14670	2
6840006	Metsa tee	*		*		*	0	1703	1703	7664	2
6840275	Kubja tee		*				0	706	706	3177	2
KOKKU taastusremont		30	14	34	24	24			11690	52605	
Rekonstrueerimine sh. kõnniteed											
6840009	Tagaküla tee 2x		*				0	2000	2000	9000	3
6840004	Valasti tee 2,5x				*	*	0	2500	2500	11250	3
6840006	Metsa tee 1x			*			0	250	250	1250	3
6840011	Saare tänav 2,5x	*								1000	3
6840029	Viisu kaupluse tee 1x	*		*						200	3
6840030	Aia tee 2,5x	*								720	3
6840117	Kalanduse tee 1x	*								800	3
6840116	Tehisjärve tee + parkla 2,5x	*								1500	3
6840283	Põllu põik 1x			*			0	90	90	440	3
6840015	Nooruse 2,5x			*			0	85	85	255	3
	Viisu pargi 2,5x		*				0	60	60	240	3
6840015	Nooruse tänav 1x			*			0	70	70	315	3
6840027	Vartsu tee 2,5x			*			0	270	270	675	3
	Hellik parkla 1x + 2,5x			*						400	3
	Viisu parkla 2,5x			*						250	3
6840291	Vadama tee	*					0	80	80	240	1



KOKKU rekonstrueerimine	29	45	25	35	29			5325	28535	
Ehitamine										
	Ristiku pargi tee				*	0	100	100	300	
	Vodja-Viisu kergliiklustee ¹		*			0	2124	2124	5310	
KOKKU ehitamine		0	0	100	0	6		2224	5610	
KOKKU investeeringud		59	59	159	59	59		19239	81700	

¹ - arvestuslik omafinantseering, tööd teostatakse positiivse toetuse otsuse korral

1 rekonstrueerimine; 2 kruusakatendi taastusremont; 3 mustkatendi ehitus;

5 kõnnitee remont



Lisa 4. Investeeringute objektid asustusüksuses
Paide linn perioodil 2018-2022

Tee nr.	Tee nimi	Tee tööde aasta ja maht kokku, EUR					Objekti aadress (indikatiivne)		Lõigu pikkus (m)	Pindala (m ²)	Remondi kood
		2018	2019	2020	2021	2022	algus (m)	lõpp (m)			
Taastusremont											
5660017	Lai tn			*			0	200	200	1400	2
5660030	Pikk tn			*			0	570	570	4560	2
5660047	Suur-Kaare tn			*			0	200	200	1200	2
5660040	Ristiku tn				*		424	624	200	800	2
5660041	Roheline tn			*			0	265	265	1590	2
KOKKU taastusremont		0	0	354 400	38 700	0			1435	10430	
Rekonstrueerimine sh kõnniteed											
5660010	Keskväljaku tn ²		*			*	0	170	170	1360	1
5660049	Tallinna tn (sh kõnnitee)		*				0	675	675	7373	1/5
5660022	Müüdi tn ¹	*					100	1650	1550	10850	1
5660038	Raudtee tn ¹	*					900	1486	586	4102	1
5660046	Suur-Aia tn				*		0	700	700	4900	1
1	Sillaotsa jalg- ja jalgrattatee		*				0	920	920	1840	5
3	Pikk tn kõnnitee			*			140	220	80	80	5
4	Roheline tn kõnnitee			*			0	265	265	400	5
5	Suur-Aia tn kõnnitee				*		0	70	70	70	5
6					*		150	300	150	300	5
7	Aiavilja tn kõnnitee		*				210	310	100	100	5
8			*				320	590	270	405	5
9	Rüütli tn kõnnitee			*			0	20	20	20	5
10				*			70	180	110	110	5
11	Parkali tn					*	0	450	450	2250	1
KOKKU rekonstrueerimine		387 700	1 811 200	25 600	668 300	733 600			6116	32732	
Ehitamine											
	Lai tn kõnnitee ja parkla	*	*							1000	
	Aasa tn pikendus		*						270	1600	
	Aia tänav					*			170	850	
	Karja tänava kõnnitee					*			300	750	
KOKKU ehitamine		50 000	222 800	0	0	115 800			740	3450	
KOKKU investeeringud		437 700	2 034 000	380 000	707 000	849 460			8291	46612	

¹ - arvestuslik omafinantseering, tööd teostatakse positiivse toetuse otsuse korral

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

1 rekonstrueerimine; 2 taastusremont; 5 kõnnitee remont



Aivar Tubli

Linnavolikogu esimees