

Lisa 1

Paide Linnavolikogu 07. oktoobri 2021 **määruse**
nr xx „Paide linna teehoiukava 2021-2025“ juurde



LINN SÜDAMES

PAIDE LINNA TEEHOIUKAVA

2021-2025

Sisukord

1.	Mõisted	5
2.	Teede, tänavate inventeerimise ja seisukorra hindamise metoodika ja põhimõtted	8
2.1	Teede ja tänavate inventeerimine	8
2.2	Visuaalne hindamine	9
2.3	Teekatte tasasus	10
2.4	Roopa sügavus	11
2.5	Teekonstruktsiooni kandevõime	12
3.	Paide linna teedevõrk	13
3.1	Üldosa	13
3.2	Teede üldandmed	14
3.3	Teede seisukord asustusüksuses Paide linn	15
3.3.1	Tänavate teekatted ning visuaalne seisukord	15
3.3.2	Kergliiklusteede ja kõnniteede teekatted ning visuaalne seisukord	15
3.3.3	Liiklusmärgid	16
3.3.4	Teekatte tasasus	16
3.3.5	Teekatte roopa sügavus	18
3.3.6	Teekonstruktsiooni kandevõime	19
3.4	Teede seisukord Paide piirkonnas	19
3.4.1	2018-2021. aastatel teostatud remonttööd Paide piirkonnas	20
3.4.2	Liiklusmärgid	21
3.4.3	Kraavid	21
3.5	Teede seisukord Roosna-Alliku piirkonnas	22
3.5.1	Liiklusmärgid	22
3.5.2	2018-2021. aastatel teostatud remonttööd Roosna-Alliku piirkonnas	22
4.	Paide linna teede ja tänavate remondi vajadus	23
4.1	Asustusüksuse Paide linn teede ja tänavate remondi vajadus	23
4.2	Paide ja Roosna-Alliku piirkonna teede ja tänavate remondi vajadus	25
4.2.1	Kruusakatendi ehitus- ja taastusremont	26
4.2.2	Tolmuvaba ja mustkattega teed	26

4.2.3	Jalg -ja jalgrattateede hooldus, remont ja ehitus.....	26
5.	Teehoiukava kavandamise ja vahendite jaotamise põhimõtted.....	27
5.1	Teehoiukava finantsplaan.....	29
5.2	Teedevõrgu säilitamine.....	29
5.2.1	Teede hooldamine.....	29
5.2.1.1	Teede hooldamine asustusüksuses Paide linn	29
5.2.1.2	Teede hooldamine Paide piirkonnas ja Roosna-Alliku piirkonnas	30
5.2.2	Kattega teede säilitusremont.....	34
5.2.3	Kattega teede taastusremont	34
5.2.4	Kruusateede remont (sh taastusremont)	35
5.2.5	Tolmuvabade katete ehitus	36
5.2.6	Rekonstrueerimine.....	36
5.3	Teedevõrgu arendamine	37
5.3.1	Ehitamine.....	37
6.	Kokkuvõte.....	38
Lisa 1.	Teehoiukava 2021-2025 finantsplaan	40

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

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

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

Teehoiukava ja selle lisad on koostatud viieks aastaks, mida uuendatakse kord aastas ning seejuures võetakse igakordsel muutmisel lisaks uue järgneva aasta investeeringute objektid, mis on aluseks linna eelarvestrateegia koostamiseks. Samuti vaadatakse vajadusel üle vähemalt kord aastas kogu linna teede nimekiri.

Teehoiukavas antakse ülevaade Paide linna teede võrgustiku 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 2021-2025 (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 investeeringute objektide loetelust koos maksumusega aastate kaupa.

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.

Teehoiukavas on välja toodud teede ning tänavate tavahoolduse põhimõtted, millest lähtutakse kogu linna territooriumil paiknevate teede ning tänavate hooldusel. Hooldustöid teostatakse jooksvalt vastavalt 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, aleveid 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 – teekatte kulumis- ja ilmastikukaitsekihi ehitamine, mille korral kattele laotatakse vaheldumisi bituumensideainet ja sobiva terakoostisega täitematerjali, misjärel see rullitakse.

¹ Konsultant Tiit Kaal ERC Konsultatsiooni OÜ.

² Ehitusseadustik. - RT I, 30.12.2020, 6.

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

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

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

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

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

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

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

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 roopa sügavuse arvutamiseks on kasutusel mitmeid erinevaid arvutusmeetodeid (profiili lõikav, profiili jälgiv) ja nende modifikatsioone.

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

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

Ehitusseadustik § 94 lõige 1 määrab, et eratee määrab avalikuks kasutamiseks riik või eratee asukoha kohalik omavalitsus. Sama paragrahvi lõige 2 määrab, et eratee avalikes huvides omandamise või eratee 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 teeomaniku kohustused, õigused ja vastutus. Halduslepingus võib tee omanikuga kokku leppida, et teeomaniku kohustused, õigused ja vastutus jäävad eratee omanikule.

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

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

KOKS § 37 (arengukava koostamise põhimõtted) lõige 1 määrab - vallal ja linnal peab olema arengukava ja eelarvestrateegia, mis on aluseks eri eluvaldkondade arengu integreerimisele ja koordineerimisele. Sama paragrahvi lõike 2 punkt 2 määrab, et arengukava koostatakse valla või linna kohta ja selles esitatakse sh probleemide ja võimaluste hetkeolukorra analüüs tegevusvaldkondade lõikes ning punkti 4 kohaselt tuleb kavas kajastada strateegiliste eesmärkide täitmiseks vajalikud tegevused arengukava perioodi lõpuni.

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

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

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

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

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

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

Paide linna teehoiukava koostamise lähteandmeteks on külade teedel teostatud visuaalsed vaatlused, Transpordiameti („Kohalike teede andmete inventeerimine“) ja endise Paide Linnavalitsuse („Paide linna teede ja tänavate teekatete seisukorra hindamine“ ja „Paide linna teede ja tänavate liiklusloendus ja ristmiku uuring“) poolt 2017. aastal tellitud teede ning tänavate uuringute tulemused. Paide linna teede ja tänavate nimekirja täpsustamiseks ning asustusüksuse Paide linn tänavate 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.

2023. aastal tuleb tellida teede eksperdilt uus Paide linna teede ja tänavate seisukorra uuring koos liiklussageduse loendusega. Praktikas on soovitatav tellida teede eksperdi poolt teostatud uuring koos vajalike mõõtmistega viieaastase intervalliga, kui eelmise uuringu tulemusel soovitatud tööd on suuremas osas teostatud.

2.1 Teede ja tänavate inventeerimine

Transpordiameti poolt on teostatud kohalike teede inventariseerimine. Teede ja tänavate inventeerimise käigus kontrollis 2017. aastast kuni 2019. aasta sügiseni inventeerija üle teeregistri ning Eesti topograafia andmekogu (ETAK) andmestikud Paide linna kohalike teede kohta.

Tuulekaru OÜ poolt 21.03.2017 seisuga ning perioodil 18.06.2018 – 19.08.2019 AS Reach-U poolt korrastatud Paide linna kohalike teede inventariseerimise andmete alusel kinnitas Paide Linnavolikogu 17. septembri 2020 otsusega nr 31 Paide Linnavolikogu 21.11.2019 otsuse nr 130 „Paide linna kohalike teede ja avaliku huviga tervikteede nimekirja kinnitamine“ muutmine Paide linna teede nimekirja. Eeltoodud otsusega ühtlustati ühinenud Paide linna kohalike teede nimekiri ning tunnistatakse kehtetuks varem kehtinud otsused.

Perioodil 18.06.2018 – 19.08.2019, täitis AS Reach-U Transpordiameti lepingut nr 1-12/18/1182-1, mille käigus viidi läbi kohalike tervikteede ruumikujude ja tervikteede andmete alusel tee ja tee rajatiste inventeerimine ja teede seisukorda iseloomustavate andmete kogumine. Antud uuringu tulemusel esitati ka Paide linnale Eyevi tarkvara ligipääs, kus on tervikteede seisukorrast tehtud pildid, mida on võimalik kasutada edaspidi remonttööde

planeerimisele lisaks olemasolevatele uuringutele ning visuaalsetele vaatlustele tee seisukorra hindamisel.

2.2 Visuaalne hindamine

Asustusüksuse Paide linna teede ja tänavate teekatete seisukorra hindamiseks on neile tehtud 2017. aastal ERC Konsultatsioonid OÜ poolt uuringu nr ERC/23/2017 „Paide linna teede ja tänavate teekatete seisukorra hindamine“ raames visuaalne teekatte seisukorra hindamine ning lõigud on jagatud klassidesse:

Kattega teed:

- Seisukord väga hea – uus väga heas seisukorras teekate;
- Seisukord hea – suhteliselt uus kate, mille tasasus on hea, kattel võib esineda üksikuid defekte ja/või parandusi või roopaid, mis ei mõjuta oluliselt sõidumugavust;
- Seisukord rahuldav – 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 – 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 – kattel esineb defekte/parandusi üle 50% katte pinnast.

Kruusateed:

- Seisukord hea – tee on ümbritsevast maapinnast kõrgem, vajalikesse kohtadesse on rajatud külakraavid ja truubid, on olemas hõõveldamiseks vajalik kruusakiht;
- Seisukord rahuldav – tee on ümbritsevast maapinnast veidi kõrgem, kraavid puuduvad või on täis kasvanud, tee kruusakiht võimaldab veel hõõveldada, kuid ei ole enam piisav;
- Seisukord halb – 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 – teel puudub hõõveldatav kruusakiht või on tegemist pinnasteega, mille läbitavus sõiduautoga on raskendatud/võimatu.

Teekatte visuaalne hindamine on teostatud kahes etapis:

- Esimeses etapis on kõikidelt hinnatavatelt asustusüksuse Paide linna teedelt ja tänavatelt tehtud koordinaatidega seotud videod, kasutades rakendust Roadroid (samal ajal mõõdeti 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) – üldjuhul uus/suhteliselt uus kate, mille tase on hea ja millel võib esineda ainult üksikuid defekte;
- Seisukord rahuldav – teekatte tase on rahuldav ja/või kattel esineb defekte orienteeruvalt kuni 20% ulatuses katte pinnast;
- Seisukord halb – teekatte tase on halb ja/või kattel esineb defekte 20-50% ulatuses katte pinnast;
- Seisukord väga halb – teekatte tase on väga halb ja/või kattest üle 50% on kaetud defektidega.

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

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 hinnati lähteülesandes toodud analüüsitava teede ja tänavate kohta.

2.3 Teekatte tase

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

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. IRI-arv on teelõigu pikisuunalise tase mõõt, mis on väga tugevalt seotud teekasutaja poolt tunnetatud sõidumugavusega.

2017. aastal ERC Konsultatsioonid OÜ poolt uuringu nr ERC/23/2017 „Paide linna teede ja tänavate teekatete seisukorra hindamine“ (edaspidi *uuring*) raames teostati ka IRI-arvu mõõtmisi. Asustusüksuse Paide linna teedel ja tänavatel kasutati teekatte tase mõõtmisel mõõteseadet Roadroid4, mis võimaldab mõõta teekatte seisukorda ja mille tulemuseks on teekatte sõidumugavust ja seisukorda kuvav rahvusvaheliselt tunnustatud parameeter IRI-arv. Mõõdetud teekatte seisukorra väärtuste põhjal on teed seisukorra osas jagatud kolme klassi (Tabel 1). Teekatte seisukorda kirjeldav väärtus puudub, kui teel ei olnud võimalik sõita

mõõtmisteks vajaliku kiirusega. Reeglina tähendas see seda, et tee oli väga halvas seisukorras ja sellisel juhul on teekatte seisukorda kirjeldav seisukorra klassi väärtus määratud hinnanguliselt.

Tabel 1. Teekatte tasasuse väärtuste iseloomustus

Teekatte seisukord	Seisukorra klassi kood	Teekatte seisukorra iseloomustus (sõidumugavus ja ebatasasuse mõju)	IRI-arvu väärtuste vahemikud, mm/m
Väga hea ja hea	1	Tasane tee, esineb kergeid ebatasasusi ja üksikuid põiksuunalisi ebatasasusi, mis ei mõjuta sõidumugavust	<3,0
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 erinevust 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. Teekattes 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 järeltihenemise 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. Roopa sügavus on mõõdetud tulemuste keskmine väärtus valitud teelõigul. Tavaliselt on teelõigu pikkus vahemikus 10 m kuni 100 m. Asustusüksuses Paide linn on teedel ja tänavatel tehtud roopa sügavuse mõõtmistulemused esitatud 100 m pikkuste teelõikude kohta.

Asustusüksuse Paide linna teedel ja tänavatel mõõdeti 2017. aastal uuringu käigus teekatte roopa sügavust seadmega Greenwood Profilograph⁵. Roopa sügavuse mõõtmistulemuste

⁵ <https://www.greenwood.dk/profiler.php>

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 roopa sügavus 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 teostati 2017. aastal uuringu käigus teekonstruktsiooni kandevõime mõõtmised langeva koormuse seadmega KUAB 50 serial no. FV123. Mõõtmised on tehtud kahe suunalise liiklusega tänavatel mõlema sõidusuuna sõidurajal ja ühesuunalise liiklusega tänavatel ühel sõidurajal mõõtmisammuga 60 m. Mõõdetud läbivajumiste alusel on arvutatud lähtudes vastavast meetodikast teekonstruktsiooni üldist kandevõimet kirjeldav väärtus EMod, MPa.

Tabelis 3 on toodud asustusüksuse Paide linna teede ja tänavate seisukorra hindamisel kasutatud teekonstruktsiooni iseloomustavate parameetrite piirväärtused.

Tabel 3. Teekonstruktsiooni iseloomustavate parameetrite piirväärtused

Teekonstruktsiooni seisukorra		Tänavaliik		
Parameeter	Kood/kirjeldus	Põhitänavad	Jaotus- ja veotänavad	Kõrval- ja kvartalisestel tänavad
	4/kandevõime selgelt alla nõutava	EMod, MPa < 260	EMod, MPa < 220	EMod, MPa < 180

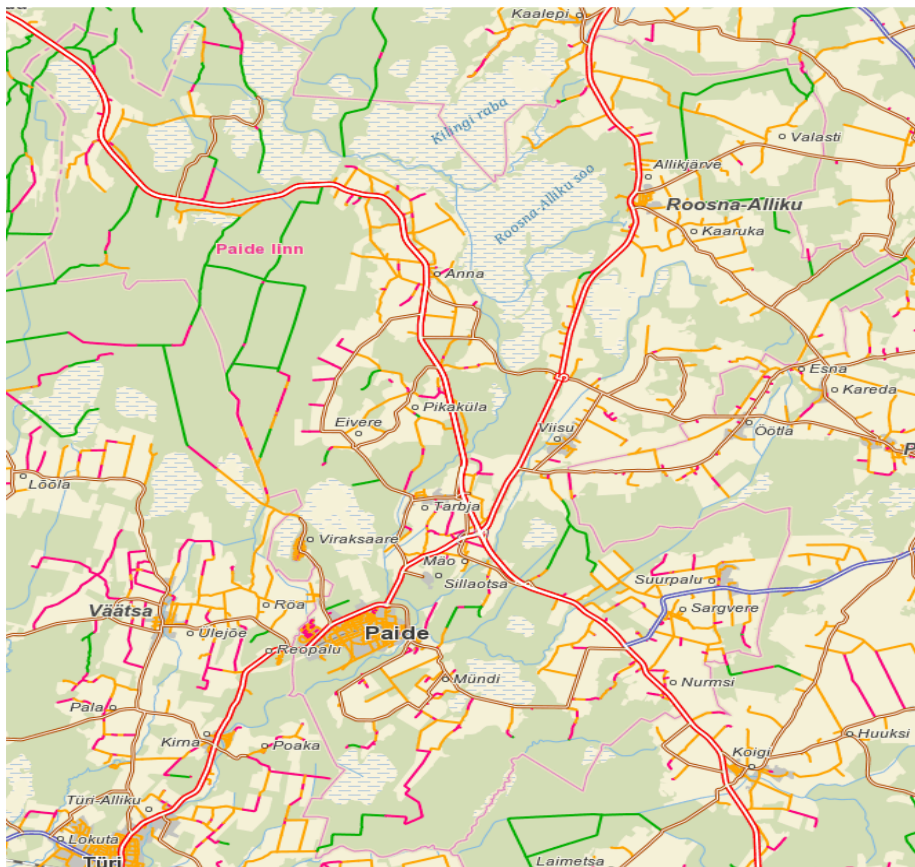
Üldine elastsus moodul	3/kandevõime vastab nõutavale	$260 < E_{Mod, MPa} < 300$	$220 < E_{Mod, MPa} < 260$	$180 < E_{Mod, MPa} < 220$
	2/kandevõime selgelt üle nõutava	$E_{Mod, MPa} > 300$	$E_{Mod, MPa} > 260$	$E_{Mod, MPa} > 220$

3. Paide linna teedevõrk

3.1 Üldosa

Paide linn asub Kesk-Eestis, Järva maakonnas. Paide linn on Järva maakonna üks kolmest omavalitsusüksusest. Paide linna koosseisu kuulub Paide linn, Roosna-Alliku alevik ning 41 küla, mis asuvad 442 km² suurusel territooriumil. 01.03.2021 seisuga elab Paide linnas 10 294 inimest. Asustustihedus on keskmiselt 23 inimest/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. Paide linna teedel ja tänavatel on aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus (AKÖL) vahemikus 10-5472 autot/ööpäevas. Suurima liiklussagedusega on Paide linnas Pärnu tänav, kus lõiguti on liiklussagedus üle 5000 auto/ööpäevas. Järgnevad Tallinna, Keskväljaku, Raudtee, Mündi, Lai ning Aiavilja tänav.



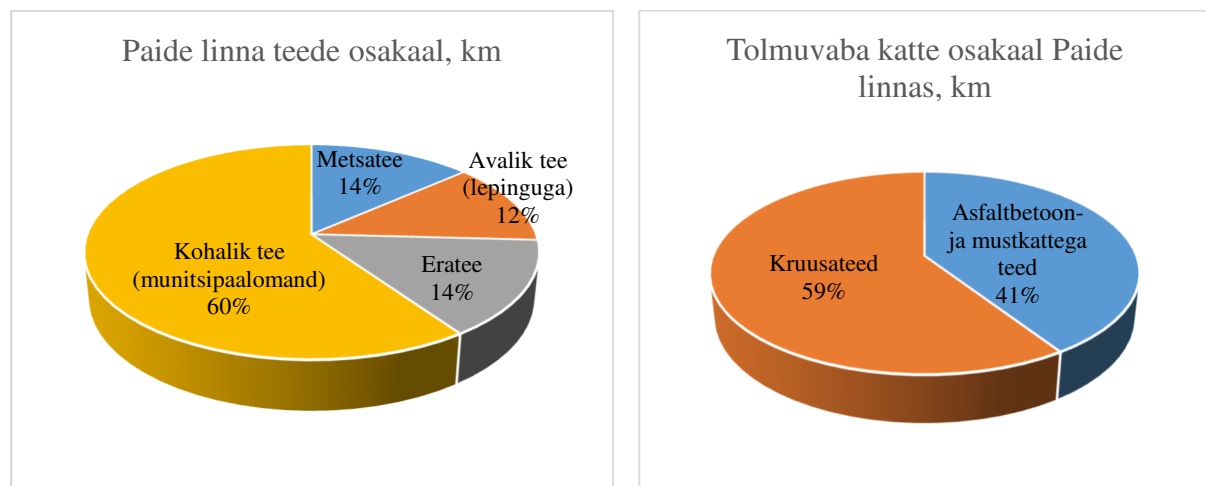
Skeem 1. Paide linna teedevõrk

Asustusüksuse Paide linna tänava- ja teedevõrk koosneb sõltuvalt liikluse iseloomust põhitänavatest, jaotustänavatest, kõrvaltänavatest ja kvartalisestest tänavatest (Eesti standard EVS 843:2016 „Linnatänavad“). Põhi- ja jaotustänavad peavad tagama liiklejatele kiire, sujuva ja ohutu elu- ja töökoha ühenduse piirkonnakeskuste ja linnakeskuse vahel. Kõrvaltänavad ja kvartalisestest tänavad peavad tagama vahetu ühenduse valdustega ja kõrgema liigi tänavatega.

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

3.2 Teede üldandmed

Teeregistri 2021. aasta andmete seisuga on Paide linnas kohalike teede (sh avaliku kasutusega erateed) kogupikkus ca 234 km⁶. Paide linn on sõlminud erateede omanikega avaliku kasutamise lepingud, millega linn on võtnud omale kohustused korraldada erateede korrashoidu ning kandma erateede remondi ja hooldusega seotud kulud. Paide linna kohalike teede nimekirjas on kokku 401 kohalikku teed ja avaliku huviga tervikteed⁷, millest 41 km on asustusüksuse Paide linn tänavad, 127 km on Paide piirkonna kohalikud maanteed ning 66 km on Roosna-Alliku piirkonna kohalikud maanteed ning tänavad.



Joonis 1. Paide linna teede osakaal

Paide linnas on 2021. aasta seisuga avalikus kasutuses kõnni-, jalg- ja jalgrattateid kogupikkusega 44,2 km ning parklaid 17 888 m².

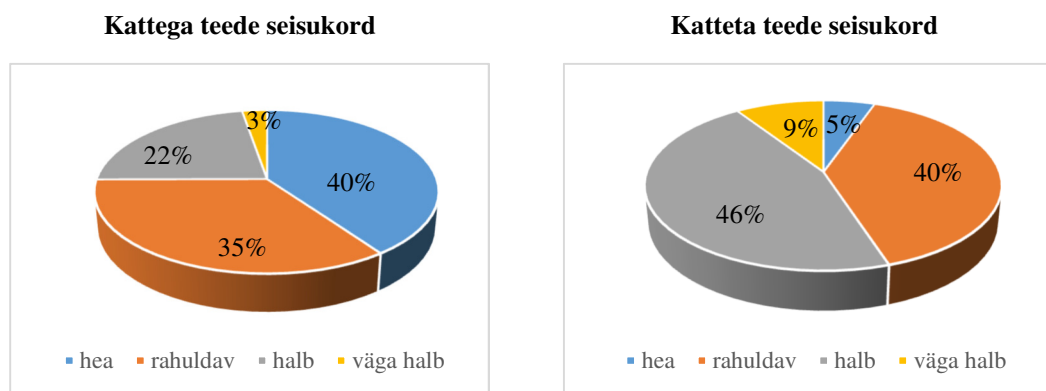
⁶ <https://teeregister.mnt.ee/reet/search>

⁷ Paide Linnavolikogu 17. septembri 2020 otsusega nr 31 Paide Linnavolikogu 21.11.2019 otsuse nr 130 „Paide linna kohalike teede ja avaliku huviga tervikteede nimekirja kinnitamine“ muutmise

3.3 Teede seisukord asustusüksuses Paide linn

3.3.1 Tänavate teekatted ning visuaalne seisukord

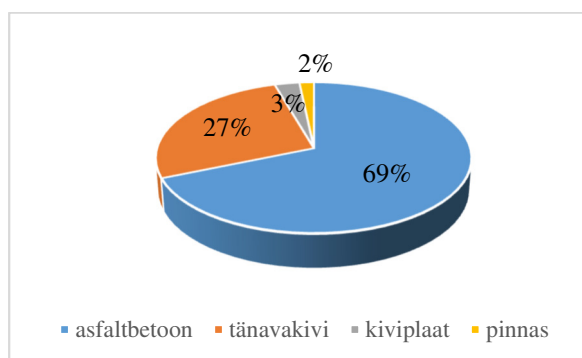
Asustusüksuse Paide linna tänavatest on kattega teid 95% ja katteta teid 5%. Kattega ja katteta teedevõrgu jagunemine seisukorra klassidesse on näidatud joonisel 2.



Joonis 2. Asustusüksuse Paide linn tänavate jagunemine seisukorra klassidesse visuaalse hindamise põhjal 2017. aastal teostatud uuringu andmetel

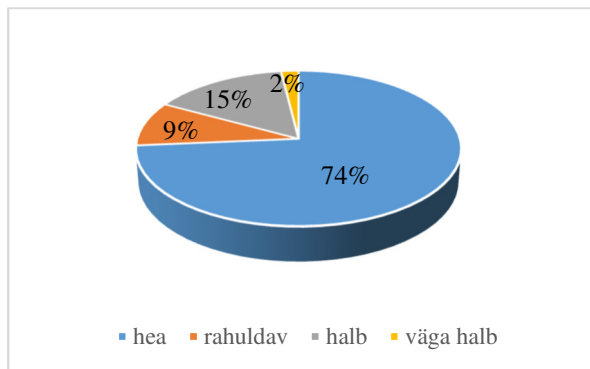
3.3.2 Kergliiklusteede ja kõnniteede teekatted ning visuaalne seisukord

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



Joonis 3. Asustusüksuse Paide linn kergliiklusteede ja kõnniteede katted

Paide linna kergliiklusteede ja kõnniteede katete seisukorra jagunemine on toodud joonisel 4. Orienteeruvalt ¾ Paide linna kergliiklusteede ja kõnniteede katetest on heas seisukorras. Väga halb on seisukord ainult 2% ja halb 15% hinnatud teedest.



Joonis 4. Asustusüksuse Paide linn kergliiklusteede ja kõnniteede seisukord

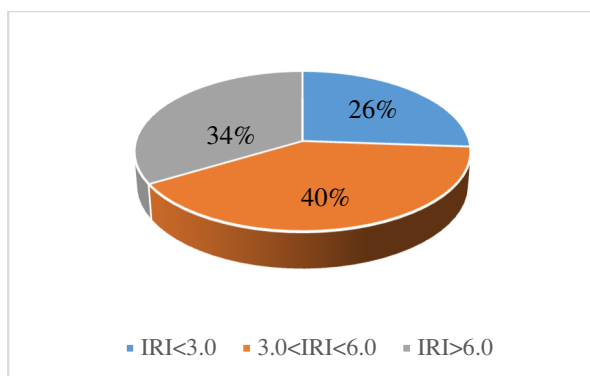
3.3.3 Liiklusmärgid

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

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

3.3.4 Teekatte tasasus

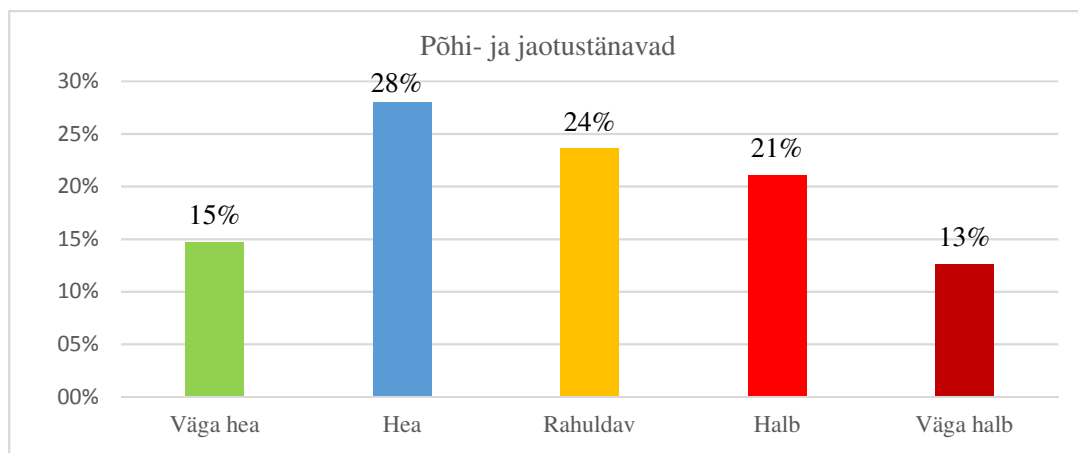
Teekatte tasasust mõõdeti 2017. aasta uuringu käigus Paide linna teedel ja tänavatel mõõteseadmega *Roadroid*. Mõõdetud teekatte tasasuse väärtuste jagunemine on toodud joonisel 5. Toodud andmete põhjal on Paide linnas teekatte tasasus hea või väga hea ($IRI < 3,0$ mm/m) umbes neljandikul mõõdetud teedest ja tänavatest. Halvas ja väga halvas seisukorras ($IRI > 6,0$ mm/m) on teekatte tasasuse osas veidi üle kolmandiku mõõdetud Paide linna teedest ja tänavatest. Keskmises, ehk rahuldavas seisukorras teekatte tasasuse osas on 40%.



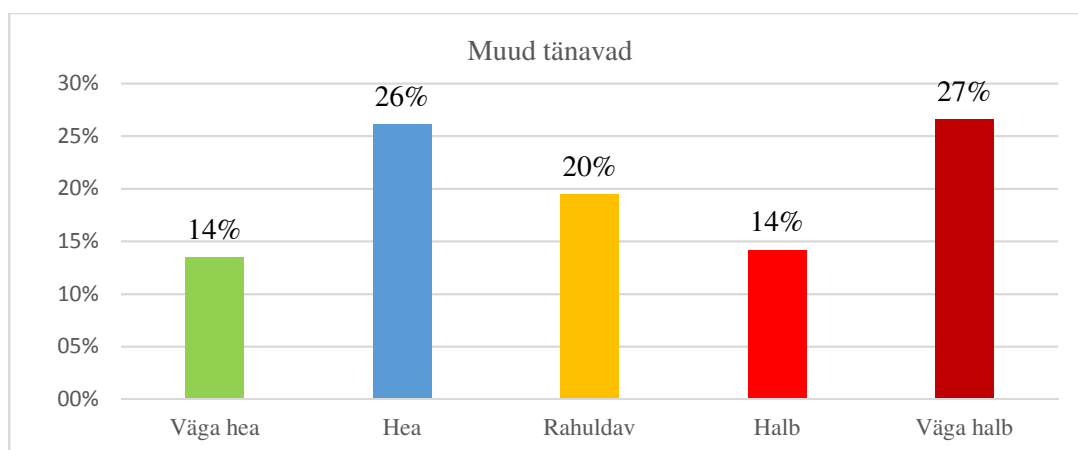
Joonis 5. Teekatte tasasuse mõõtmistulemused Paide linna teedel ja tänavatel

Teekatte tasasuse 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 tasasuse 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 probleemiks on halvas ja väga halvas seisukorras olevate teede ja tänavate suur osakaal – 40% mõõdetud teedest ja tänavatest on probleeme teekatte tasasusega.

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



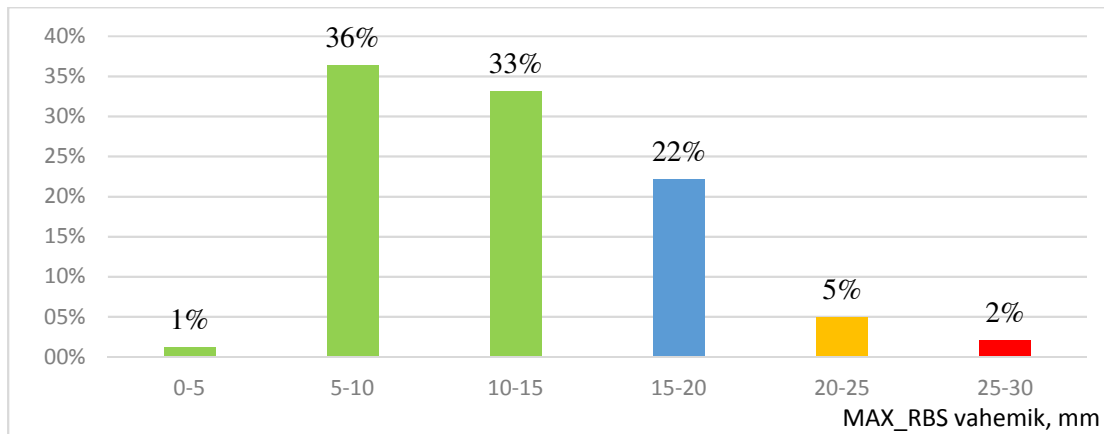
Joonis 6. Teekatte tasasuse mõõtmistulemuste jagunemine seisukorra klassidesse Paide linna põhi- ja jaotustänavatel



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

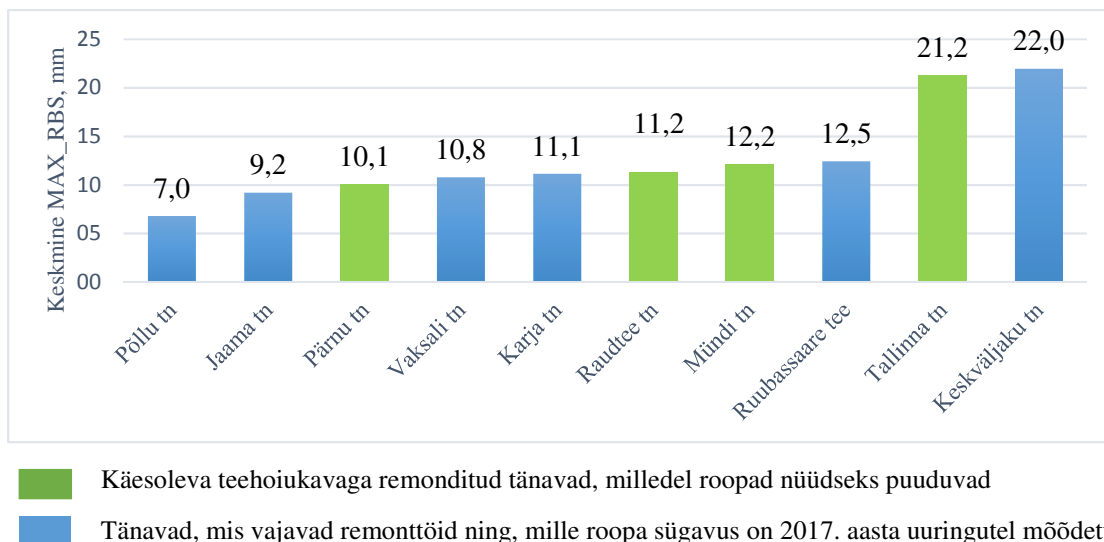
3.3.5 Teekatte roopa sügavus

Sõidujälgedes 2017. aastal teostatud uuringu käigus 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

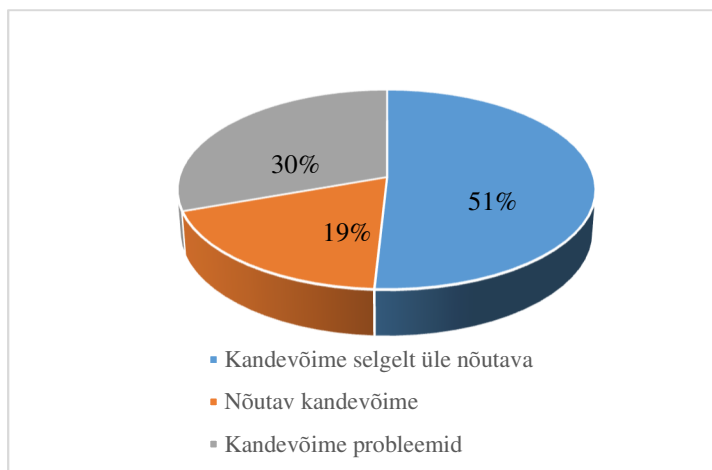
Kui vaadata teekatte roopa sügavuse keskmisi väärtusi mõõdetud teede ja tänavate kaupa (joonis 9), siis on enamusel teedel ja tänavatel roopa sügavus 10 mm lähedal. Joonised on koostatud 2017. aasta uuringu käigus eksperdi poolt. 2017-2021. aastatel rekonstrueeriti Pärnu tn, Mündi tn, Raudtee tn ning Tallinna tn.



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

3.3.6 Teekonstruktsiooni kandevõime

Teekonstruktsiooni kandevõimet mõõdeti Paide linna teedel ja tänavatel kokku 25-l teel ja tänaval 582-s punktis. Lähtudes tänava liigist, koormussagedusest ning nõutavast teekonstruktsiooni kandevõimest on Paide linna teedel teekonstruktsiooni kandevõime nõutava või selgelt tugevam võrreldes nõutavaga orienteeruvalt 70% mõõdetud teedest ja tänavatest (joonis 10). Probleeme teekonstruktsiooni kandevõime nõuete täitmisega esineb 30% mõõdetud teedest ja tänavatest.



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

Suuremad probleemid teekonstruktsiooni kandevõime osas 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;
- Telliskivi tänav nr 5660050 – 63,4% EMod alla nõutava
- Vainu tänav nr 5660057 – 80% EMod alla nõutava.

3.4 Teede seisukord Paide piirkonnas

Paide piirkonna (vt piirkonna selgitus toodud sissejuhatuses) kohalikud teed on valdavalt kruuskattega, üle kolmandiku ca 41,8% (31.07.2021 seisuga) on kõvakattega teid (asfalt- ja kergkatend), kuid esineb kohati ka pinnaskattega teid. Suures osas asuvad antud piirkonna teed hajaasustusega alal ja on peamiselt ühendusfunktsiooniga, st on ühendusteedeks külade ning majapidamiste vahel riigi kõrval- ja tugimaanteedega.

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

Paide piirkonnas on avalikult kasutatavaid teid hooldatud ja remonditud järjepidevalt umbes 25 aastat. Välja on kujunenud praktika tee remondi objektide valimise ja hoolduse osas.

3.4.1 2018-2021. aastatel teostatud remonttööd Paide piirkonnas

Tabel 4. 2018-2021. aastatel teostatud remonttööd Paide piirkonnas

Tee nr	Tee nimi	Teostatud töö aeg ja maksumus, EUR				Pikkus, m
		2018 eelarve	2019 eelarve	2020 eelarve	2021 eelarve	
Kruusatee taastusremont Paide piirkonnas						
5650045	Padula küla tee	*				1800
5650031	Takkamäe tee	*				1100
5650050	Ruunasoo tee	*				700
5660032	Männiksaare tee		*			1200
5650004	Ees-Võõbu tee		*			800
5650048	Aniküla tee		*			1950
5650050	Peetrimäe tee		*			530
5650026	Tarbja-Pikaküla tee			*		3700
5650049	Pudimäe tee			*		600
5650057	Puiatu-Ojaküla tee				*	3300
5650212	Sipelga tee				*	250
Kokku taastusremont		46 700	25 000	25 000	30 000	15 680
Mustkatendi ehitus Paide piirkonnas						
Tee nr	Tee nimi	2018	2019	2020	2021	Pikkus, m
5650414	Kalmistu tee (Sillaotsa)	*				210
5650375	Sillaotsa kalmistu parkla					
5650243	Palu-Tähtla tee	*				570
5650004	Ees-Võõbu	*				300
5650022	Korba tee		*			1000

5650048	Aniküla tee		*			650
5650020	Anna-Purdi tee		*			500
5650029	Aru tee		*			323
5650210	Rabääre tee		*			200
5650011	Anna-Otiku tee			*		1050
5650410	Kiviraja tee			*		250
5650042	Sargvere-Suurpalu tee			*		695
5650045	Padula küla tee			*		1000
	Viraksaare küla siseteed			*		4570
5650199	Allika tänav Kriilevälja			*		550
5650201	Luha tänav Kriilevälja			*		20
5650198	Kalda tänav Kriileväljal			*		50
5650051	Pölme tee			*		700
	Sargvere keskuse parkla 1x				*	
5650040	Lennuvälja tee				*	350
5650213	Valgma-Veskiaru tee				*	1010
5650274	Pargiääre tee				*	570
5650258	Põhjaka-Sargvere tee				*	550
5650139	Sooserva tee				*	465
Kokku mustkatendi ehitus		41 100	60 000	150 600	78 600	15 583

3.4.2 Liiklusmärgid

Liikluskorraldusvahendid Paide piirkonna teedel on olemasolu korral rahuldavas seisukorras, kuid probleemiks tiheasustusaladel liikluskorraldus, mis vajaks eraldi analüüsimist ja korrastamist. Tavapärase hoolduse käigus uuendatakse igal aastal liiklusmärke ning paigaldatakse massipiiranguid ja tee nimede silte.

Liiklusohutuse seisukohast on jätkuvalt oluline teemaalt ja ristmike piirkonnas liigse võsa ja/või puude likvideerimine, liikluskorraldus ning kergliikusteede rajamine. Käesoleva kava käigus on planeeritud rajada Paide-Viraksaare kergliiklustee (projekt valminud 2020-2021. aastal), Tarbja-Sillaotsa kergliiklustee (projekteeritakse 2021). Käesoleva teehoiukava investeeringute mahtu ei mahu Sargvere-Suurpalu (Palu-Tähtla) kergliiklustee ning Mäeküla-Nurmsi kergliiklustee, kuid on vajavad edasistel aastatel projekteerimist ning ehitamist.

3.4.3 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 moodustavad kõikidest teedest on alla kolmandiku (31.07.2021 seisuga) 15,0 km ehk 22,7% kõvakattega teed.

Roosna-Alliku piirkonna teede ja tänavate hetke olukord on rahuldav. Valminud on Pärnu-Rakvere-Sõmeru mnt Tehisjärve-Ale jalg- ja jalgrattatee, Mäo-Vodja jalg- ja jalgrattatee kuni Viisuni ning 2021. aastal valmis valgustatud jalg- ja jalgrattatee Vodja-Viisu suunas.

3.5.1 Liiklusmärgid

Tavapärase hoolduse käigus uuendatakse igal aastal liiklusmärke ning paigaldatakse massipiiranguid ja tee nimede silte. Liikluskorralduses on siiani olnud suurimaks muudatuseks parklate rajamine korruselamute, põhikooli ja kaupluse juurde.

3.5.2 2018-2021. aastatel teostatud remonttööd Roosna-Alliku piirkonnas

Tabel 5. 2018-2021. aastatel teostatud remonttööd Roosna-Alliku piirkonnas

Tee nr	Tee nimi	Teostatud töö aeg ja maksumus, EUR				Pikkus, m
		2018 eelarve	2019 eelarve	2020 eelarve	2021 eelarve	
Kruusatee taastusremont Roosna-Alliku piirkonnas						
6840013	Lipandi tee	*				484
6840147	Talve tee	*				400
6840146	Piisneri tee	*				310
6840275	Kubja tee		*			706
6840009	Tagaküla tee		*			700
2880128	Laada-Kirsi tee			*		1127
6840004	Valasti tee		*	*		2800
6840006	Metsa-Pedaja tee	*		*		1703
6840275	Kubja tee			*		706
6840221	Pahi tee			*		450
6840222	Vedruka tee			*		1000
6840027	Vartsu tee			*		270
6840288	Ristiku pargitee			*		105
6840223	Vana-Koordi tee	*			*	2180
6840025	Võidula tee				*	950
6840110	Ripsu tee				*	260
Kokku taastusremont		30 000	14 000	34 000	14 600	14 151
Mustkatendi ehitus Roosna-Alliku piirkonnas						
Tee nr	Tee nimi	2018	2019	2020	2021	Pikkus, m

6840116	Tehisjärve tee ja parkla	*				500
6840117	Kalanduse tee 1x	*				267
6860030	Aia tee	*				250
6840029	Saare tänav	*				300
6840009	Tagaküla tee		*			3000
	Viisu pargi tee		*			120
6840200	Kartulihoidla tee			*		300
6840221	Pahi tee			*		90
6840012	Mäe töökojatee			*		260
	Viisu parkla			*		250
6840027	Vartsu tee			*		270
6840015	Nooruse tänav			*		160
6840283	Põllu põik			*		440
6840029	Viisu kaupluse tee 1x	*		*		
6840006	Metsa tee			*		1850
6840004	Valasti tee				*	2260
6840159	Silmani tee				*	410
6840288	Ristiku pargitee				*	140
Kokku mustkatendi ehitus		29 000	45 000	25 000	55 000	10 867

4. Paide linna teede ja tänavate remondi vajadus

4.1 Asustusüksuse Paide linn teede ja tänavate remondi vajadus

Asustusüksuse Paide linn teede ja tänavate analüüsimisega leitud remondiobjektid (tabel 6) on reastatud lähtudes nende prioriteedist (PR kood), ehk siis mida olulisem ja mida kehvemas seisukorras teelõik on, seda kõrgemal see remondiobjektide nimekirjas asetseb.

Tabel 6. Paide linna teede ja tänavate remondivajadus seisuga 06/2017 (maksumus ilma KM-ta)

Tee nr	Tee nimetus	Algus m	Lõpp m	Pikkus m	Pindala m ²	Koond SK	Tee olulisus	PR kood	Rem kood	Maksumus, eur
Teed ja tänavad kokku										7 400 437
5660010	Keskväljaku tn	0	170	170	1360	3.2	6.0	9.21	1	485 833
5660049	Tallinna tn	0	675	675	7373	3.4	5.8	9.15	1	1 416 667
5660002	Aiavilja tn	0	600	600	4800	4.5	4.4	8.89	1	504 000
5660022	Mündi tn	100	2012	1912	13384	4.6	3.9	8.53	1	1 405 320
5660017	Lai tn+Suur-Kaare	0	200	200	1400	4.0	4.3	8.31	2	35 000

EELNÕU 2. lugemine

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
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
5660067	Kaevu tn	0	140	140	700	3.0	1.2	4.15	2	17 500

- 2018-2020. aastatel remonditud tänavad Paide linnas
- 2021. aastal remonditavad tänavad Paide linnas
- 2022-2025 käesoleva teehoiukavaga remonditavad tänavad Paide linnas, mis on kantud investeeringute tabelisse

Tabelis 7 on toodud kergliiklusteede ja kõnniteede remondivajadus. Tabelis toodud teede ja tänavate järjekord on suvaline ning toodud nimekirja ei ole prioriseeritud, kuna puuduvad andmed iga tee ja teelõigu olulisusest (näiteks kergliiklejate arv, jne). Kõigile kõnni- ja kergliiklusteedele on antud hetkel valitud remondimeetodiks uue asfaltbetoonist teekatte ehitamine.

Tabel 7. Asustusüksuse Paide linn kergliiklusteede ja kõnniteede remondivajadus seisuga 06/2017 (maksumus ilma KM-ta)

Jrk nr	Tee nimetus	Algus m	Lõpp m	Pikkus m	Pindala m²	Koond SK	Rem kood	Maksumus, eur	Märkus
Kergliiklusteed ja kõnniteed kokku								100 813	
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, mille kasutamiseks puudub avalik huvi;
- tagada külade 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 taastusremont. Taastusremondi 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 "kerghatete" 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. Transpordiameti peadirektori 12. detsembri 2007. a käskkirjaga nr 255 kinnitatud "Kergkatete ehitamise juhis" alusel kuuluvad kergkatete hulka nii mustkatted, kui ka erinevate pindamisliikidega rajatud tolmuvabad katted.

Kergkatte rajamisel on soovitatav kasutada kruuskatte 2kordset pindamist. 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 hoolduskulud on suuremad seoses iga-aastase tolmutõrje teostamisega või tulenevalt vähesest kruuskatte kulumiskihist või valest teekatematerjalist tingituna, on otstarbekas kaaluda tee rekonstrueerimist ja seejärel tuleks tee viia mustkatte alla.

4.2.3 Jalg -ja jalgrattateede hooldus, remont ja ehitus

Paide piirkonna territooriumil on jalg- ja jalgrattateid kogupikkusega 12 km. Teedevõrgu arendamine hõlmab ennekõike kergliiklustee kavandamist, projekteerimist ja ehitamist, koostöös Transpordiametiga. Paide piirkonnas on koostöös Transpordiametiga rajatud Kriilevälja - Mündi kergliiklustee, Mäeküla-Sargvere kergliiklustee, EAS projekti toel Mäo bussiterminali ja Mäo keskuse vahelise kergliiklustee ning ülejäänud jalg- ja jalgrattateed on rajatud Transpordiameti poolt. Roosna-Alliku piirkonnas on Mäo-Vodja jalg - ja jalgrattatee valmis ehitatud koos põhimaantee uuendamisega Viisus ning linna enda rahastusel on valminud 2021. aastal Vodja-Viisu kergliiklustee. Paide ja Roosna-Alliku piirkonnas

teostatakse eelnimetatud teedel ka hooldust, mis seisneb teede harjamises, teeäärte niitmises ja lumetõrjes. Kergliiklusteedel tehakse vajadusel ka libedustõrjet.

Oluline on jätkata Paide ja Roosna-Alliku piirkonnas jalg- ja jalgrattateede võrgustiku välja arendamist kohtades, kus liiguvad kergliiklejad. Perspektiivseteks kergliiklusteedeks on: Paide–Viraksaare (projekteeritud 2020-2021), Sillaotsa – Tarbja (projekteeritakse 2021), Sargvere–Suurpalu jalg- ja jalgrattatee (Palu-Tähtla), Mäeküla-Nurmsi kergliiklustee. Viimased kaks kergliiklusteed käesoleva teehoiukava investeeringute mahus ei kajastu linna rahaliste vahendite puudumise tõttu. Koostööd tuleb jätkata Transpordiametiga, et riigiteede rekonstrueerimisel ja linna omaosalusel saaks kergliiklusteede võrgustik rajatud. Tallinn - Tartu – Luhamaa mnt Võõbu - Mäo väljaehitamisel rajatakse Anna külasse kergliiklustee liiklussõlmest Pääsu teele.

Vajalikud tegevused:

- 1) Planeerida investeeringute kavasse Paide-Viraksaare ning Tarbja-Sillaotsa kergliiklusteede ehitamine;
- 2) Jätkata kergliiklusteede hooldustöid.

5. Teehoiukava kavandamise ja vahendite jaotamise põhimõtted

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

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

Teehoiukava koostamisel on 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 lähtutakse liiklussagedusest, tänava olukorrast, seisunditasemetest, teelõigu olulisusest;

EELNÕU 2. lugemine

- Remondiobjektid on reastatud lähtudes nende prioriteedist (PR kood), ehk siis mida olulisem ja mida kehvas seisukorras teelõik on, seda kõrgemal see remondiobjektide nimekirjas asetseb;
- Teehoiu finantsplaan on koostatud selliselt, et on tagatud teede, tänavate, kõnni- ja kergliiklusteede säilitamine ning mahajäämus teehoius ei suurene;
- Teede, tänavate investeringute vajadused on kavandatud selliselt, et aastaks 2033 on Paide linna teede ja tänavate seisund kooskõlas õigusaktidega kehtestatud nõuetele.

Teehoiukava 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, ülekäigurade 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. Kandevoime kaotanud kohtade väljavahetus (ca 15% ulatuses killustikkiht ja geotekstiil, AC base kiht), taastamised, liikluskorraldusvahendid.	25,00
3	Freespurust pindamisega katteehitus	Kruusateede tolmuvaabastus 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- ja remonditööd	Puhastamine	2,00**
		Süvendamine	4,00**
		Uue kraavi rajamine	8,00**

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

5.1 Teehoiukava finantsplaan

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

Riigieelarvest toetatakse omavalitsusi teehoiu ülesande täitmisel vastavalt võimalustele ning riigipoolne sihtfinantseerimine on kohalike teede hoiu täiendav rahastamine. Riigi eraldatavad vahendid põhinevad tasandus- ja toetusfondist jagataval summal. Riigi eelarvest eraldatakse igal aastal avalikult kasutatavate teede hooldamiseks ja remondiks kohalikele maanteedele 662 eurot/km ning tänavatele 3310 eurot/km.

Lisas 1 on toodud Paide linna teehoiuvahendite viie aasta (2021-2025) finantsplaan, aluseks 2021. aastal eraldatud vahendite maht ning eelarveliste vahendite tulude ja kulude osas on arvestatud iga-aastast 2,0% kasvu võrreldes eelmise aastaga. Teede hoiuks aastatel 2021-2025 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:

1. Ühikhinnad perioodilistele hooldetöödele seisunditasemete lõikes;
2. Ühikhindadel põhinevad perioodilised- ja remonttööd;
3. Hindasid korrigeeritakse kord aastas tarbijahinnaindeksi muutusega;
4. Hooldelepingu pikkus on viis aastat;
5. Hooldelepingu hoolde-, perioodilised- ja remonttööd eesmärk on tagada nõutud seisunditasemed;

Hooldetööde koosseis

6. Seisukorra alane teave hoolduse- ja katendi järelevalve;
7. Hooldetööd (suvi);
8. Hooldetööd (talv);

Perioodiliste tööde koosseis

9. Pindamine sh ribapindamine;
10. Tolmutõrje kruusateedel;
11. Väiksemahulised defektide parandustööd (praod);
12. Väiksemahulised katte parandustööd (löökaugud);
13. Teekatte märgistustööd;
14. Uute liikluskorraldusvahendite paigaldamine;
15. Liikluskorraldusvahendite hooldus ja vahetamine;
16. Väiksemahulised teemaa hooldustööd.

Remonttööde koosseis

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

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

5.2.1.2 Teede hooldamine Paide piirkonnas ja Roosna-Alliku piirkonnas

Teede liiklusohutuse tagamiseks ning eluea pikendamiseks tuleb tagada nende korrapärane hooldus. Pidev hooldus võimaldab edasi lükata mahukamaid investeeringuid ja annab rahalise kokkuhoiu. Paide piirkonnas ja Roosna-Alliku piirkonnas teostatakse teede suvihooldust ja talihooldust. Paide piirkonnas ja Roosna-Alliku piirkonnas on suvihoolduse tööleping riigihanke tulemusel sõlmitud viieks aastaks AS-ga Tariston aastateks 2017-2021 ja mille maksumus on seotud tarbijahinnaindeksiga.

Teede suvihooldustöödele on kehtestatud järgmised nõuded:

- Teede korraline hõöveldamine

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

Teede hooldamist hõöveldamisega planeeritakse kohalikele teedele ilmastikust ja teede kasutamise koormusest sõltuvalt vähemalt kaks korda aastas. Hõöveldamise teostamisel tuleb

arvestada, et külade kruusateed on laiussega 3-6 m. Tee hõõveldus peab tagama tee profiili (põikiprofiili kalle 1 kuni 3 %), likvideerima teele tekkinud augud ja roopad.

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. Töid tehakse ainult nendel teedel, kus on piisav teekattematerjali kiht. Hõõveldamisel ei tohi teele tekkida tihedat lainetust ehk „treppi“ ning tee servadesse kruusa- või muu kattematerjali valle. Hõõveldus peab tagama tee profiili (põikiprofiilikalle 1 kuni 3 %), likvideerima teele tekkinud augud ja roopad. 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 meetri laiuselt tuleb eemaldada teepeenralt: peenvõsa (võib olla vähene juurimise vajadus), huumuskiht ja lisaks tasandada. Huumuskiht planeerida laiali võimalusel või teostada äravedu, eeldatav maht 1000 m³ (huumus/raiejäägid). Kül- ja pikinähtavust takistav võsa ja oksad piirata vertikaalselt nelja meetri kõrguseni.

Aastaseks mahuks komplekselt on planeeritud ca viis kilomeetrit.

- Teedele kattematerjali vedu

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

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

- Teeäärte niitmine - teeäärte niitmist tuleb teostada hooaja jooksul kaks korda. Esimene ring peab olema teostatud jaanipäevaks ning teine ring augusti lõpuks.

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

Aastaseks mahuks on planeeritud ca 30 ha.

- Tolmutõrje kaltsiumkloriidi lahusega

Tehakse üks kord aastas, kevadel aprilli ja / või maikuus kindlates kohtades – suurema transiidiga kruusateedel, kus elumajad on lähemal kui 50 meetrit. Tolmutõrje peab olema teostatud vastavalt Transpordiameti peadirektori käskkirjaga 12.12.2007 nr 255 (http://www.mnt.ee/failid/juhised/tolmutõrje_juhis.pdf) kehtestatud nõuete kohaselt. Tolmutõrje teostatakse koos esimese teehööveldusega. Aastaseks mahuks on planeeritud ca 35 000 ruutmeetrit.

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

Mustkattega teede löökaukude ja pragude remont teostatakse spetsiaalse augulappimise seadmega meetodil, kus augud puhastatakse suruõhuga, lapitav osa krunditakse bituumenemulsiooniga, survega kaetakse augud graniitkillustikuga ja bituumeni seguga ning viimistletakse puhta peene (2-4 mm) graniitkillustikuga. Orienteeruv ruutmeetrite kogus aastas ca 150 m², mis võib iga aastaga suureneda, olenevalt mustkatete tegelikust seisukorrast.

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

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, raieaerial 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

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

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

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

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

Olulisemad kehtestatud üldised talihooldade 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 ühendusteet ja erateed.
- Talihooldetööd teostatakse kui koheva lumekihi keskmine paksus on 10 cm. Sulalume, lõrtsi või teel oleva lobjaka paksus 5 cm.
- Lumest puhastamise aeg 12 tunni jooksul peale tuisu või lumesaju lõppemist k.a nädalavahetused ja riiklikud pühad. Raskete ilmaolude korral (Vastavalt majandus- ja taristusministri 14.07.2015 määrusele nr 92 „Tee seisundinõuded“ - *ilmastikutingimused, mille puhul esineb vähemalt üks järgmistest asjaoludest: katkematu lumesadu, mille jooksul sajab vähemalt 10 cm lund nelja tunni jooksul, lumesadu, mille jooksul sajab vähemalt 5 cm lund nelja tunni jooksul, kui samaaegselt on tugev tuul puhanguti 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.
- Talihooldade alla kuulub lumetõrje, kinnisõidetud lume ja jääkonaruste tasandamine ja vajadusel lume ümbertõstmine, teeäärsete lumevallide laialilükkamine, teeäärsete tuisuvaalude lükkamine, vajadusel teeservade märgistamine.

- Linna avalikult kasutatavatel teedel (ehitusseadustiku § 92 „Kohalik tee“ tähenduses) teostatakse lumetõrjet kõikidel nädalapäevadel viisil, et tee on sõiduautoga ja jalgsi läbitav.
- Pärast raskete ilmaolude lõppu on Töövõtja kohustatud tagama linnateedel sõiduautoga sõidetavuse 12 tunni jooksul alates raskete ilmaolude lõppemisest.
- Kinnistu ligipääsuteedel toimub lumetõrje vastavalt antud teede nimekirjale, kus on märgitud kinnistu nimi ja teelõigu pikkus. Siinkohal teostatakse lumetõrjet väravani või selle puudumisel kinnistu piirini.
- 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.

5.2.2 Kattega teede säilitusremont

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

20. tagada olemasolevate katete säilimine tuginedes pindamiste vahelise perioodi pikkusele ja katte seisukorrale kuni tee taastusremondi või rekonstrueerimiseni.
21. 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 pindamistööde 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.

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

5.2.3 Kattega teede taastusremont

Taastusremont on remondi liik, mille eesmärgiks on kattega teede puhul katte ehk tee katendi pealmise kihi uuendamine, kas ülekatte või olemasoleva katte freesimise ja uuesti paigaldamise näol. Taastusremondi peamiseks põhjuseks on teekattes tekkinud kulumisroopad. Taastusremondi tulemusel paraneb teede sõidetavus ja liiklusohutus. Taastusremonti saab teha

juhul, kui tee katend ei ole liiga defektne ja kandevõime on piisav. Väikest kandevõime puudujääki (kuni 10%) saab kompenseerida ülekattega.

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

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

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

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

Paide piirkonnas ja Roosna-Alliku piirkonnas kattega teede taastusremonti 2021-2025 planeeritud ei ole.

5.2.4 Kruusateede remont (sh taastusremont)

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

Paide piirkonnas ja Roosna-Alliku piirkonnas uue lisatava kruusakatte paksus rekonstrueerimistööde käigus on tihendatult 7-15 cm. Arvestades asjaolu, et enamikel piirkonna külade teedel on liiklusintensiivsus alla 50 auto ööpäevas on praktika näidanud, et kruusakatendi taastusremondi korral nii väikese liiklussageduse juures piisab kruusakatte lisamisest keskmise paksusega 7 cm tihendatult. Võimaluse korral tuleb kasutada ära olemasolev kattematerjali, segada lisatud ning olemasolevat kattematerjali omavahel.

Käesoleva teehoiukavaga on kavandatud kruusateedel teha erinevaid remonditöid Paide piirkonnas mahus viis kilomeetrit aastas ning Roosna-Alliku piirkonnas kolm kilomeetrit aastas, mis tagab keskmiselt 10 aasta jooksul minimaalselt vajaliku remondi olulistele teelõikudele.

Vajalikud tegevused:

- 1) Jätkata süsteemset kruusakatendite ehitus- ja remonttöödega iga-aastaselt vastavalt antud teehoiukava lisadele 2 ja 3;
- 2) Remonti ja taastusremont teostada vastavalt teehoiukavale, teehoiutööde kirjeldustele ja teeingeneri 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 hulk sõltub enim elanikkonna paiknemisest ja liiklussagedusest.

Kergkatend on kergemat tüüpi katend, mis rajatakse kruusalusele või freespuru kattele, mille tulemusel muudetakse tee tolmuwabaks. Kruusateede tolmuwabade katete ehitus on töömeetod, mille käigus profileeritakse ning tihendatakse olemasolev kruuskattega tee tagamaks sademevee ärajuhtimine. Paigaldatakse freespurust või purustatud kruusa segust nr 6 aluskiht ja/või teostatakse kahekordne pindamine.

Tolmuwaba (pindamine 2x tardkivikillustikuga) teekatet on alates 2018. a kavandatud ehitada Paide piirkonnas ca neli kuni viis kilomeetrit aastas ning Roosna-Alliku piirkonnas ca kaks kuni kolm kilomeetrit aastas.

Vajalikud tegevused:

- 1) Viia mustkatte alla Paide ja Roosna-Alliku piirkonnas teed vastavalt antud teehoiukava lisadele 2 ja 3;
- 2) Teedel, mille puhul hoolduskulud on suuremad seoses iga-aastase tolmutõrje teostamisega, vähesest kruuskatte kulumiskihist või volest teekattematerjalist tingituna, on otstarbekas kaaluda tee rekonstrueerimist ja seejärel viia tee mustkatte alla;
- 3) Eesmärk on ehitada asustusüksuses Paide linn tolmuwabad katted kõigile Joodi piirkonna kruusateede aastal 2024.

5.2.6 Rekonstrueerimine

Rekonstrueerimine on remondi liik, mille eesmärgiks on tee kandekonstruktsiooni 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 teedevõrku.

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 teekonstruktsiooni 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 teekonstruktsiooni kandevõime

mõõtmistulemustega. Seniks kuni teekate on sõidetav ja heas seisukorras, ei mõjuta see teekasutajat.

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

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

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

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

Arvestuslik rekonstrueerimistööde aastavajadus asustusüksuses Paide linn on ca 750 m².

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

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

5.3 Teedevõrgu arendamine

Teedevõrgu arendamise alajaotusesse kuulub - teede ehitamine.

Teehoiukava perioodil kavandatakse teedevõrgu arendamisele ca 16% 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 lõike 1 alusel, arvestades ehitusseadustikku ja selle alusel kehtestatud õigusakte. Teehoiu rahastamine sõltub otseselt kohaliku omavalitsuse prioriteetide seadmisest eelarve koostamisel. Teede hoidu rahastatakse omavalitsuse eelarvest ning riigi poolt teedele sihtotstarbeliselt eraldatud vahenditest.

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

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

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

Teekatte seisukorra alusel 2017. aastal teostatud analüüs näitas, et asustatuse Paide linn teede ja tänavate seisukord ei ole kõige parem ja nende remondivajadus on suur. Suureks probleemiks on ka see, et osade teede ja tänavate seisukord on muutunud juba niivõrd kehvaks, et selle parandamiseks ei piisa enam kergematest (odavamatest) hooldus- ja remonditöödest. Vaja on teostada kapitaalsemaid ja seega ka kallimaid töid. Paide ja Roosna-Alliku piirkonnas on teede seisukord pigem rahuldav kuid esineb ka mõningaid teid, mille seisukord on mitterahuldav ja mis vajavad kruusa peale vedamist või lausa rekonstrueerimist.

Lisas 1 on toodud Paide linna teehoiuvahendite viie aasta (2021-2025) finantsplaan, aluseks 2021. aastal eraldatud vahendite maht ning eelarveliste vahendite tulude ja kulude osas on arvestatud iga-aastasest 2,0% kasvu võrreldes eelmise aastaga. Teede hoiuks aastatel 2021-2025 planeeritud kulud on indikatiivsed. Linna eelarvestrateegia iga-aastaselt täpsustamisel muutuvad vastavalt ka teedevõrgu säilitamise ja arendamise mahud. Igal aastal eelarve koostamise käigus täpsustatakse kohalike teede hoiu rahastamist, rahastamisallikate, aastate kaupa ning lisatakse uus järgnev aasta investeeringute tabelitesse.

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

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

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

Teedevõrgu arendamise alajaotusesse kuulub - teede ehitamine. Ehitamise eesmärk on muuta liiklemine ohutumaks ning sujuvamaks suurendada tee läbilaskevõimet, tagada ligipääs kinnistutele ja soodustada piirkonna arengut. Ehitusobjektide nimekirja koostamisel arvestati algatatud ning kehtestatud detailplaneeringutega ja avaliku huviga Paide linnas.

Teehoiukavas toodud investeeringute kava on vajaduspõhine (st lähtub teede seisukorrast ning kasusaajate hulgast), kuid arvestab kohaliku omavalitsuse poolt tehtud varasemaid otsuseid ning võimalusi. Teehoiukava alusel on võimalik koostada linna teede remondi ja arenguplaane 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 2021-2025 finantsplaan

Vahendid teede hoiuks	2021*	2022**	2023**	2024**	2025**
Riigi eelarvest vahendid	289 337	295 124	301 026	307 047	313 188
Riigi eelarvest kohaliku tee ehitamiseks toetus	100 000				
Riigi eelarvest COVID investeeringu toetus	860 000 ¹				
Linna omavahendid sh omaosalus	1 460 152	1 035 046	1 505 144	1 315 369	793 497
Paide linna teede hoiuks KOKKU	2 609 489	1 330 170	1 806 170	1 622 416	1 106 685
Teehoiukulud	2021	2022	2023	2024	2025
Teede hooldamise kulud	355 417	362 525	369 776	377 171	384 715
Kattega teede säilitusremont (hooldelepingu maht)	108 294	108 294	108 294	108 294	108 294
Kattega teede taastusremont	0	0	10 000	451 690	0
Kruuskattega teede taastusremont	42 600	67 600	51 000	53 500	58 000
Tolmuvaaba katete ehitus	133 600	128 400	149 800	155 400	163 000
Rekonstrueerimine (sh. kõnniteed)	1 269 655	362 000	854 800	396 360	392 676
Teedevõrgu säilitamine	1 909 566	1 028 820	1 543 670	1 542 416	1 106 685
Ehitamine	699 923	301 350	262 500	80 000	0
Teedevõrgu arendamine	699 923	301 350	262 500	80 000	0
Teehoiukulud KOKKU	2 609 489	1 330 170	1 806 170	1 622 416	1 106 685

* eelarve rahastamine vastavalt Paide linna eelarvestrateegiale 2021-2024

** investeeringud arvestatud "Paide linna eelarvestrateegia 2022-2025" 2021. aasta tasemel- indikatiivne

1- 610 000 eur investeeringu raha Suur-Aia rekonstrueerimine ja 250 000 eur Viraksaare kergliiklustee, kui KOV täidab esitatud tingimused

(allkirjastatud digitaalselt)

Tarmo Alt

Linnavolikogu esimees