

# Tapa-Narva raudtee elektrifitseerimine ja kontaktvõrgusüsteemi käitamine TSS4 Oru eelprojekti TL-osa seletuskiri

GRK EESTI AS

GRK EESTI AS 04.09.2025



**Tapa-Narva raudtee  
elektrifitseerimine ja kontaktvõrgusüsteemi käitamine.  
TSS 4 Oru veoalajaama eelprojekt  
teedehituslik osa**

## Sisukord

1.	Üldosa .....	2
1.1.	Objekti lühikirjeldus .....	2
1.2.	Projektimeeskond.....	3
1.3.	Lähteandmed .....	3
1.4.	Ehitusuuringud .....	3
1.5.	Normdokumendid.....	3
2.	Olemasolev olukord .....	4
3.	Projektlahendus .....	5
3.1.	Üldandmed.....	5
3.2.	Plaanilahendus.....	5
3.3.	Vertikaalplaneering.....	5
3.4.	Katend.....	6
3.4.1.	Katendikonstruktsioonid .....	6
3.4.2.	Alus.....	7
3.4.3.	Muldkeha .....	7
3.4.4.	Veeviimarid .....	8
3.5.	Tehnovõrgud.....	8
3.6.	Keskkonnakaitse .....	9
3.6.1.	Ehitus- ja lammutusjäätmete käitlus .....	9
4.	Ehitustööde tehnoloogia .....	10
4.1.	Üldnõuded.....	10
4.2.	Ehitustööde aegne liikluskorraldus .....	10
4.3.	Kaevetööde üldnõuded .....	10
5.	Teede kasutamine ja korrashoid .....	11



**Tapa-Narva raudtee  
elektrifitseerimine ja kontaktvõrgusüsteemi käitamine.  
TSS 4 Oru veoalajaama eelprojekt  
teedeehituslik osa**

## 1. Üldosa

### 1.1. Objekti lühikirjeldus

Objekt asub Ida-Viru maakonnas, Jõhvi vallas, Linna külas, Kohtla metskond 166 kinnistul (tunnus 25101:001:0004).

Tööde eesmärgiks on olemasolevate raudteeliinide elektrifitseerimine (sh kontaktvõrgu ja veoalajaamade ehitamine) majanduslikult optimaalseimal ja keskkonna säästu arvestaval kujul. Sotsiaal-majanduslikult on soodsaim raudteetranspordi korraldamine elekterveol. Projekt on eelduseks elektrirongidega opereerimisele ning elektrirongide opereerimisel tekkivale sotsiaal-majanduslikule tulule. Projekti kavandamisel ja elluviimisel võetakse kasutusele keskkonda säästvad ja väärtustavad lahendused. Veoalajaama eesmärk on varustada raudtee kontaktvõrku elektrienergiaga.

Käesolevas teedeehituslikus osas on lahendatud veoalajaama plats ja juurdepääsutee. Projekti staadium on eelprojekt.

Tapa-Narva kontaktvõrgu ja sellega seotud veoalajaamade ning autotrafopunktide ehitamiseks on varasemalt koostatud eelprojektid, millel kehtivad ehitusload, Jõhvi vallas, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet ehitusloa nr 2312271/08923.

Käesolev projekt on koostatud, kuna ilmnes vajadus muuta ARDANUY INGENIERIA S.A. koostatud eelprojekti (töö nr 3008) lahendust 110/20kV trafode asukoha osas. Esialgse plaani kohaselt pidid trafod paiknema võrguettevõtja (AS Elering) kinnistul. Kuna AS Elering ei luba liituja seadmeid oma territooriumile, projekteeritakse trafod Eesti Raudteele kuuluvate veoalajaamade territooriumile. Selle muudatuse tulemusel suureneb Oru veoalajaama ehitusalune pind, kuid see jääb täielikult esialgses eelprojekti (töö nr 3008) juba määratletud kinnistute piiresse. Projektiga ei koormata uusi kinnistuid.

Projektiga hõlmatud kinnistud:

- 25101:001:0004 Kohtla metskond 166

Projekti tellija on **AS Eesti Raudtee**



**Tapa-Narva raudtee  
elektrifitseerimine ja kontaktvõrgusüsteemi käitamine.  
TSS 4 Oru veoalajaama eelprojekt  
teedehituslik osa**

## 1.2. Projektimeeskond

GRK EESTI AS  
REG. NR 12579850  
Tel: +372 733 3250

- Projekteerimise projektijuht/ vastutav isik  
**Kardo Koplus**  
Kutsetunnistus nr: 189885. Diplomeeritud teedeinsener, tase 7. Projekteerimise juhtimine.  
E-mail: [kardo.koplus@grk.ee](mailto:kardo.koplus@grk.ee)
- Projekteerija  
**Kardo Koplus**  
Kutsetunnistus nr: 189886. Volitatud teedeinsener, tase 8. Tee ehitusprojekti koostamine.  
E-mail: [kardo.koplus@grk.ee](mailto:kardo.koplus@grk.ee)

## 1.3. Lähteandmed

- AS Eesti Raudtee poolt toodud nõuded riigihanke „Tapa-Narva kontaktvõrgu ja veoalajaamade ehitamine ja käitamine“ projekteerimine tehnilise kirjelduse üldosa (HD Lisa 1.1);
- ARDANUY INGENIERIA, S.A. poolt koostatud ja ehitusloa saanud eelprojekt, töö nr 3008, ehitusloa nr 2312271/08923;
- Projekteerimistingimused nr 2011802/05404, Jõhvi Vallavalitsuse 01.07.2020 korraldus nr 2011002/05577;

## 1.4. Ehitusuuringud

Projekti koostamisel on kasutatud andmeid järmistest ehitusuuringutest:

- Geodeetilised uuringud Raxoest OÜ, töö nr GE25004\_19;
- Geotehnilised uuringud OÜ Reaalprojekt, töö nr GL22021-III.;

## 1.5. Normdokumendid

- Ehitusseadustik (Riigikogu, vastu võetud 11.02.2015)
- Tee ehitusprojektile esitatavad nõuded (Majandus- ja taristuministri 09.01.2020. a määrus nr 2)
- Tee ehitamise kvaliteedi nõuded (Majandus- ja taristuministri 03.08.2015. a määrus nr

**Tapa-Narva raudtee  
elektrifitseerimine ja kontaktvõrgusüsteemi käitamine.  
TSS 4 Oru veoalajaama eelprojekt  
teedehituslik osa**

101)

- Tee projekteerimise normid (Kliimaministri 17.11.2023 määrus nr 71)
- EVS 843:2016 Linnatänavad
- EVS 901-1:2020 Tee-ehitus Osa 1: Asfaltsegude täitematerjalid
- EVS 901-2:2016 Tee-ehitus Osa 2: Bituumensideained
- EVS 901-3:2021 Tee-ehitus Osa 3: Asfaltsegud
- Asfaldist katendikihtide ehitamise juhised (Transpordiamet 2021)
- Elastsete teekatendite projekteerimise juhend (Transpordiamet 2023)
- Killustikust katendikihtide ehitamise juhend TA 26.01.2022 (Transpordiamet)
- Muldkeha ja dreni kihi projekteerimise, ehitamise ja remondi juhised (Transpordiameti peadirektori 05.01.2016. a käskkirj nr 0001)
- Teetööde tehnilised kirjeldused (MA 2019-XXX)
- MaaRYL 2010 ja selle juhendteatmikest (RT 89-10620-et, 89-10639-et, RT 89-10727-et);

Kõikide materjalide ja konstruktsioonide valikul ja ehitamisel tuleb kinni pidada headest ehitustavade, Eesti Standardikeskuse standarditest, ET-normidest, kvaliteedinõuetest RYL-2000 ning materjalide ja seadmete tarnija- ja tootjapoolsetest paigaldusjuhistest ning hooldusnõuetest.

Kõigi õigusaktide, normdokumentide ja eeskirjade puhul tuleb kinni pidada käesoleval ajahetkel kehtivatest õigusaktidest, normdokumentidest ja eeskirjadest.

## **2. Olemasolev olukord**

Projektila on kaetud haljasalaga. Projektila põhjapoolsele küljele jääb raudtee ja selle juurde kuuluv hooldustee, lõunaküljel on kraav (maaparandussüsteemi kood 1106730010010) .

Olemasolev reljeef on valdavalt tasane, absoluutkõrgused jäävad vahemikku ligikaudu 37,9...39,2 m.

Projektilal esineb maapinna lähedal liivane möll, mille peal veel kohati orgaanikaga liivane, mölline kruus.

Pinnasevee tase võib kohati tõusta maapinnani. Antud piirkonnas on liivpinnaste arvutuslik külmumissügavus 1,4 m (allikas: Ehituskonstruktori käsiraamat, 2014).

Projektila ja selle lähiümbruses esineb olemasolev kraavide võrk.



**Tapa-Narva raudtee  
elektrifitseerimine ja kontaktvõrgusüsteemi käitamine.  
TSS 4 Oru veoalajaama eelprojekt  
teedehituslik osa**

Teekatete konstruktsioonide rajamiseks on geoloogilised tingimused hinnanguliselt rahuldavad.

## 3. Projektlahendus

### 3.1. Üldandmed

Projekti koostamisel on lähtutud kehtiva ehitusloaga projektist, Tellija lähteülesandest, olemasolevast teedevõrgust ja asendiplaani situatsioonist. Tee kavandatud eluiga peab olema vastavalt kehtivatele nõuetele vähemalt 15 a. Projekteerimisel on arvestatud maapinnal olevate nähtavate konstruktsioonidega ja saada oleva informatsiooniga maa-aluste rajatiste kohta ning muu projekteerimise käigus teadaoleva infoga projekti staadiumile vastava detailsusega.

### 3.2. Plaanilahendus

Projektiga on lahendatud veoalajaama seadmeruumi ja transformaatorit ümbritseva killustikplatsi (teenindusplatsi) rajamine. Juurdepääsutee, sh platsi läbiv tee on projekteeritud asfaldist. Plats ja sellele juurdepääs on dimensioneeritud selliselt, et oleks võimalik manööverdada ühel teenindaval transpordil. Platsile on projekteeritud vastavalt lähteandmetele kaks parkimiskohta sõiduautole.

Juurdepääsutee: kate – asfaltbetoon; laius – 4 m; pikkus – 84,7 m; pindala – 471 m<sup>2</sup>.

Teenindusplatsi läbiv tee: kate – asfaltbetoon; laius – 4 m; pikkus – 87,4 m; pindala – 800 m<sup>2</sup>.

Teenindusplats: kate – killustik; laius – 36.20 m; pikkus – 87.40 m; pindala - 2364 m<sup>2</sup>.

Piirdeaed ja väravad on kirjeldatud eraldi AR köites - Hoone arhitektuurne osa.

### 3.3. Vertikaalplaneering

Teede vertikaalplaneering on tehtud vastavalt olemasolevale olukorrale, et soodustada sademevee ära voolamist. Teede kalded on valitud sellised, mis minimaalsete väärtuste korral tagavad sajuvee äravoolu kattelt arvestades ehitusel lubatavaid tolerantse ja ka maksimaalsete väärtuste korral tagavad kasutusmugavuse ja ohutuse.

Teede minimaalne pikikalle on projekteeritud 0,7%, mis vastab EVS 843 „Linnatänavad“ projekteerimise lähtetasemele „rahuldav“. Sõidutee ja platsi põikkalded on projekteeritud valdavalt 2%, mis samuti vastab EVS 843 „Linnatänavad“ projekteerimise lähtetasemele „rahuldav“. Projekteeritud hoonete sidumisel on osaliselt kasutatud 1% kaldeid.

Kattelt on sademevesi juhitud kraavidesse, mis on ühenduses olemasoleva Väravsaare/TTP-517 kraaviga, maaparandussüsteemi kood 1106730010010. Katuse sademevesi juhitakse vihmaveesüsteemi abil killustikust platsile ning immutatakse killustikkatendil või haljasalal sama kinnistu piires.

**Tapa-Narva raudtee  
elektrifitseerimine ja kontaktvõrgusüsteemi käitamine.  
TSS 4 Oru veoalajaama eelprojekt  
teedehituslik osa**

### 3.4. Katend

Teekatendite konstrueerimisel on lähtutud projekteerimismistandardidest ja lähteandmetest.

#### 3.4.1. Katendikonstruktsioonid

**Tüüp 1, Juurdepääsutee asfaltbetoonkate:**

- |  |                      |
|--|----------------------|
| - AC 20 surf                           | H=8 cm               |
| - Killustikalus fr 16/32, kiilutud     | H=30 cm              |
| - Keskliiv Kt=0,98; Kf≥2 m/ööp         | Hmin=30 cm           |
| - Täitepinnas Kt=0,98; Kf≥1 m/ööp      | vastavalt vajadusele |
| - Olemasolev mineraalne pinnas Kt=0,94 |                      |

**Tüüp 2, Killustikkatend (plats ja teepeenrad)**

- |  |                      |
|--|----------------------|
| - Killustik fr 0/16*                   | H=8 cm               |
| - Killustikalus fr 16/32, kiilutud     | H=30 cm              |
| - Keskliiv Kt=0,98; Kf≥2 m/ööp         | Hmin=30 cm           |
| - Täitepinnas Kt=0,98; Kf≥1 m/ööp      | vastavalt vajadusele |
| - Olemasolev mineraalne pinnas Kt=0,94 |                      |

\* Tee ehitamise kvaliteedi nõuded lisa 10, segu nr 5

**Tüüp 3, haljasalade murukatte taastamine**

- |                                     |                      |
|-------------------------------------|----------------------|
| - Murukülv                          |                      |
| - Kasvumuld                         | H=8-15 cm            |
| - Täitepinnas Kt=0,98; Kf≥1,0 m/ööp | vastavalt vajadusele |
| - Ol. konstruktsioon/pinnas Kt=0,94 |                      |

**Märkused:**

1. Asfaltsegude Deformatsioonikindluse piirväärtus vastavalt EVS 901-3:2021 "Tee-ehitus. Osa 3: Asfaltsegud" AC 20 surf puhul PRD<sub>AIR9</sub>
2. Asfaltbetooni koostis ja paigaldamine peavad olema kooskõlas Eesti Taristuehituse liidu standardiga "Asfaldinormid AL ST 1-02" ja Transpordiameti "Asfaldist katendikihtide ehitamise juhendiga". Asfaldisegu retsept tuleb eelnevalt kooskõlastada tellijaga.
3. Asfaltkatendite vuukide töötlemine on määratud dokumendis „Asfaldist katendikihtide ehitamise juhend“ (2021).

**Tapa-Narva raudtee  
elektrifitseerimine ja kontaktvõrgusüsteemi käitamine.  
TSS 4 Oru veoalajaama eelprojekt  
teedehituslik osa**

4. Teekatete aluskihis kasutada paekillustikku fraktsiooniga 16/32. Minimaalsed nõuded täitematerjali omadustele GC80/20, C90/3, LA30, F4, FI20, f4.
5. Enne teekonstruktsiooni ehitamist eemaldada külmakerkeohtlikud pinnasekihid. Kindlasti ei tohi aluskihi alla jääda kõdunevaid materjale (muld, turvas, saepuru, juured, ehituspraht jne).
6. Haljastatav maapind tuleb eelnevalt planeerida, tihendada ja vajadusel täita ehitusobjektilt saadava pinnasega, katta kasvumulla kihiga ( $h_{\min}=8$  cm) ning külvata muruseeme. Kasvumuld peab olema mineraalmuld (pH 5,5...6,5), muld ei tohi sisaldada taimedele kahjulikke jäätmeid, kive, killustikku jms. Muld tihendada nii, et ei tekiks vajumisi ega veelohkusi, ei tohi kasutada külmunud pinnast. Olemasoleva ja rajatava haljasala piir ühtlustada ja tasandada niitmiskõlblikuks.

### 3.4.2. Alus

Killustikalused rajada fraktsioneeritud killustikust kiilumismeetodil, kasutatava materjali põhifraktsioon on esitatud katendikonstruktsioonide kirjeldustes, kiilekillustiku fraktsioon ja kulunurm peavad vastama „Tee ehitamise kvaliteedi nõuded“ § 12 (2) „Aluse ehitamine.“

Ehitamisel lähtuda Maanteeameti „Killustikust katendikihtide ehitamise juhise“.

Aluse tihendamist kontrollitakse elastsusmooduli mõõtmise teel tihendatud kihi pinnal LOADMAN- või INSPECTOR-tüüpi seadmega vähemalt iga 100 meetri järel ristlõike kolmes punktis (tee teljel ja aluse servast 1,0 meetri kaugusel).

Elastsusmoodul tihendatud aluse pinnal peab olema  $\geq 170$  Mpa.

### 3.4.3. Muldkeha

Teede rajamise aluspinnaseks on rajatav täitematerjali kiht või tehnovõrkude kaeviku täitmisel rajatav muldkeha.

Muldkeha kandevõime peab vastama „Tee ehitamise kvaliteedi nõuded“ esitatud drenikihi kandevõime nõudele ja tihendustegur vähemalt 0,98. Vajadusel asendatakse olemasoleva aluspinnase ülaosa projekteeritud kihipaksuse ulatuses täiteliivaga ja mõõdetakse kandevõime peale tihendamist uuesti. Kui vajalikku kandevõimet ei saavutata, tuleb rakendada geotehnika võtteid (täiendav pinnase asendamine, geosünteedide paigaldamine vm), võtta ühendust tellija ja projekteerijaga.

Muldkeha pealispind planeeritakse katte kallete järgi, ehitamisel lähtuda Transpordiameti (endise nimega „Maanteeamet“) „Muldkeha ja drenikihi projekteerimise, ehitamise ja remondi juhise“.



**Tapa-Narva raudtee  
elektrifitseerimine ja kontaktvõrgusüsteemi käitamine.  
TSS 4 Oru veoalajaama eelprojekt  
teedehituslik osa**

### 3.4.4. Veeviimarid

Sademevesi juhitakse platsilt ära vertikaalplaneeringu abil ümbritsevale alale ning projekteeritud kraavidesse kogupikkusega orienteeruvalt 293 m. Kraavi põhi on projekteeritud 0,3% kaldega, et tagada eesvool ning piisav kraavi sügavus selle otstes. Kraavide kogu laiuks on projekteeritud 5m, kus nõlvad on projekteeritud kuni 1:2 nõlvusega ja kraavi põhi 0,4m laiuks.

Kraavilõigud on omavahel ühendatud truubitorudega. Paigaldatavate plasttruupide jäikusklass on vähemalt SN16 ning need peavad vastama standardite EN 13476 ja SFS 5906 nõuetele. Truupide läbimõõduks on DN400, pikkused vastavalt asendiplaanile. Truupide kalded on vahemikus 0,9-1%. Truupide otstes on kavandatud munakividest kindlustused. Päised kindlustatakse 15–30 cm läbimõõduga kividega, geotekstiili kasutamine otsakute kindlustamisel ei ole vajalik. Munakivivuugid täidetakse liiv-tsementseguga vahekorras 5:1.

### 3.5. Tehnovõrgud

Autotrafopunktiga ühendatavad kaablid lahendatakse järgmistes projekteerimise staadiumites. Lahendused kooskõlastatakse täiendavalt vastavate ametkondade ja asutustega.

Kaevetööde käigus tuleb tagada kõigi olemasolevate tehnovõrkude korrasolek ja kaitse. Ristumisel olemasolevate kommunikatsioonidega on kaevetööd nende kaitsevööndis ette nähtud vastavalt kooskõlastustingimustele (üldjuhul käsitsitööna kommunikatsioonivaldaja esindaja juuresolekul). Kõik olemasolevad kaevud ja maakraanid tuleb tõsta projektasapinda, vajadusel tuleb välja vahetada teleskoobid ning spindlid. Kaevude malmluukide (sh maakraanide kapede) kõrgused:

- Betonis ja kivi parketis – 0...5 mm allapoole pealispinda;
- Asfaldis – 5...10 mm allapoole asfaldipinda;
- Haljasalal, kruusas, killustikus liiklusalal – pinnasega samasse tasapinda.

Ehitustööde tegemisel liinirajatiste kaitsevööndis tuleb täita Majandus- ja kommunikatsiooniministri 25.06.2015 määruse nr. 73 nõudeid.

Side liinirajatise kaitsevööndi ulatus on 1m mõlemale poole liinirajatise keskjooni. Töötamine liinirajatise kaitsevööndis on lubatud ainult võrguvaldaja kirjaliku tööloa alusel. Enne kaevamistööd täpsustada looduses olemasolevate siderajatiste asukohad kasutades kaabliotsijat. Mehhanismide kasutamine kaitsevööndis on keelatud. Lahtikaevatud sidetrass tuleb kaitsta vigastuste eest ja turvata parimal võimalikul viisil, jättes võimalusel lühikeseks ajaks kaeve koht lahti. Kaevamisel kaablite läheduses kutsuda objektile kohalik sidevõrkude inspektor, kes võimalusel annab koha peal orineteeruva sidekaabli/kanali kõrguse ja vaatab üle kaablite seisukorra. Sidekaev, mis jääb kõnnitee katendisse, tuleb tõsta projektkõrgusele.

Kaevetöödel tuleb tähistada sidetrasside kõrgused, et mitte kahjustada sidekaablite ja -kanalisatsiooni torusid.



**Tapa-Narva raudtee  
elektrifitseerimine ja kontaktvõrgusüsteemi käitamine.  
TSS 4 Oru veoalajaama eelprojekt  
teedehituslik osa**

### 3.6. Keskkonnakaitse

#### 3.6.1. Ehitus- ja lammutusjäätmete käitlus

Ehitus- ja lammutusjäätmel (edaspidi ehitusjäätmel) käidelda vastavalt Jõhvi valla jäätmehoolduseeskirjale (Jõhvi Vallavolikogu 26.06.2025 määrus nr 125). Ehitusjäätmel nõuetekohase käitlemise tagab ehitusjäätmel omanik. Ehituse Töövõtja vastutab ehitusperioodil keskkonnakaitse eest ehitusplatsil ja sellega vahetult piirnevail aladel Eesti Vabariigis kehtivail seadustele ja nõuetele ning Tellija poolt esitatud juhistele vastavalt. Tähelepanu tuleb pöörata ehitustöödel tekkivail jäätmel käitlusele. Ehitusjäätmel tuleb koguda liigiti vastavalt tähistatud jäätmemahutitesse nende tekkekohal või selle jaoks spetsiaalselt eraldatud alale, lähtudes jäätmel korduskasutuse, ringlussevõtu või taaskasutuse võimalustest ning anda üle keskkonnakaitseloaga jäätmekäitlejale.

Ohtlikud jäätmel tuleb koguda muudest jäätmeltest eraldi ning üle anda ohtlike jäätmel käitlemise litsentsi omavatele ettevõtetele.

Väljakaevatatavat pinnast saab objektil kasutada lähtuvalt selle kvaliteedist kas teede aluses täitekihis või haljasalade täiteks. Kohalikeks töödeks ebasobiv ja üle jääv pinnas tuleb vedada seadusega lubatud ladustuskohale või anda üle jäätmekäitlusettevõttele.

Kaeve- ja ehitustöödel kasutada korras tehnikat ja välistada maapinna või pinnase reostumine. Reostustunnustega pinnase ilmnemisel võtta sellest pinnaseproov ning tööstustsooni piirarvu ületava reostuse korral asendada reostunud pinnas puhta täitepinnasega. Reostunud pinnase kokkukogumine ja äravedu tellida vastavat jäätmeluba omavalt ettevõttelt.

Ehitustööde käigus tekkinud prügi tuleb eemaldada ehitusplatsilt ilma tänavaid reostamata ja külgnevaid krunte kahjustamata.

Ehitusplatsil jäätmel kogumiseks kasutatavate tähistatud mahutite tüübid ja asukohad valib ja vastutab Töövõtja.

Ehitusloa alusel toimuva ehitustegevuse lõpetamisel tuleb esitada kohalikule omavalitsusele tekkinud jäätmel käitlemist või üleandmist tõendavad dokumendid.

Ehitus- ja lammutusjäätmel käitlemine tuleb kooskõlastada Jõhvi vallaga. Ehitustööde lõppemise järel vormistada jäätmeõiend, kinnitada see Jõhvi vallaga ning lisada rajatise ülevaatus dokumentidele.



**Tapa-Narva raudtee  
elektrifitseerimine ja kontaktvõrgusüsteemi käitamine.  
TSS 4 Oru veoalajaama eelprojekt  
teedehituslik osa**

## **4. Ehitustööde tehnoloogia**

### **4.1. Üldnõuded**

Vastavalt kehtivatele õigusaktidele ja standarditele on nõuetekohaseks ehitamiseks vaja koostada tööprojekt (vt Majandus- ja taristuministri määrus nr 97 „Nõuded ehitusprojektile“ § 10 (1), EVS 932:2017 „Ehitusprojekt“ p 5) ja võrguvaldaja nõudel see nendega kooskõlastada.

Ehitamisel tuleb arvestada olemasolevate, teadmata asukohaga, kõrgusega ja läbimõõduga rajatiste võimalikust ümberpaigutamisest, toestamisest, kaitsmisest jm tuleneva kuluga.

Ehitustööde teostamisel tuleb arvestada kooskõlastuste koondnimekirjas märgitud tingimustega.

Enne ehitustööde alustamist tuleb Töövõtjal teavitada kohalikku omavalitsust ja teisi asjasse puutuvaid ametkondi.

Tööde tegemisel ja kvaliteedi tagamisel lähtuda kehtivatest juhenditest, normatiivdokumentidest ja standarditest.

### **4.2. Ehitustööde aegne liikluskorraldus**

Töövõtja koostab ajutise liikluskorralduse skeemid vastavalt valitud ehitustööde tehnoloogiale ja ajagraafikule ning kooskõlastab selle vastavalt kehtivale korrale tee valdajaga. Järgida: Liikluskorralduse nõuded teetöödel (Majandus- ja taristuministri määrus nr 90, RT I, 15.07.2015, 5; jõustunud 18.07.2015).

### **4.3. Kaevetööde üldnõuded**

Kaevetööde tegemisel lähtuda Jõhvi valla kaevetöö eeskirjast (Jõhvi Vallavolikogu 16.11.2006 määrus nr 44).

Enne kaevetööde alustamist on vajalik trassivaldajate teavitamine Töövõtja poolt ja vajalike kaavelubade hankimine. Samuti raietööde kooskõlastamine asjasse puutuvate ametkondadega ja töölubade hankimine.

Kaevetööd (projekteeritud uutel teedel) on ette nähtud teha vastavalt projekteeritud vertikaalplaneeringule ja katendikonstruktsioonidele. Ettenägematute asjaolude ilmnemisel peab Töövõtja koheselt teavitama Tellijat ja Projekteerijat.

Ehitustööde teostamisel olemasolevate säilivate tehnovõrkude piirkonnas tagada nende puutumatus.



**Tapa-Narva raudtee  
elektrifitseerimine ja kontaktvõrgusüsteemi käitamine.  
TSS 4 Oru veoalajaama eelprojekt  
teedehituslik osa**

## **5. Teede kasutamine ja korrashoid**

Teede seisundi tagamisel ja tee korrashoiul, teel liiklemisel, tee kasutamisel ja tegevusel tee kaitsevööndis juhinduda järgmiste õigusaktidega kehtestatud nõuetest, lähtuda kehtivast redaktsioonist:

- Ehitusseadustik (RT I, 05.03.2015, 1, jõustunud 01.07.2015)
- Liiklusseadus (RT I, 23.03.2015, 119, jõustunud 01.07.2015)
- Tee seisundinõuded (Majandus- ja taristuministri määrus nr 92; RT I, 15.07.2015, 13, jõustunud 18.07.2015).

Libedusetõrje, lumetõrje, kinnisõidetud lume ja jääkonaruste tasandamine ja karestamine, lume äravedu ning liikluskorraldusvahendite hooldamine. Lume äraveo korraldab vajadusel tee omanik.

Muru niitmine nõlvadel teostada vastavalt tee seisunditasemele. Uue muru rajamisel, tuleb seda kamara moodustumiseni põuaperioodil kasta. Muru kastes tuleb jälgida, et vee määr oleks piisav juurteni jõudmiseks - sügavus u 30-40 mm korraga. Peale kamara moodustamist muru ei pea kastma.

Koostas: K.Koplus, *allkirjastatud digitaalselt.*