

## SISUKORD

<b>1</b>	<b>ÜLDOSA</b>	<b>3</b>
1.1	OBJEKTI NIMETUS	3
1.2	KONTAKTANDMED	3
1.3	OBJEKTI ASUKOHT	3
1.4	MAAOMAND	4
1.5	OBJEKTI SEOTUS TEEDEVÕRGUGA NING TÄNAVATE LIIK	4
1.6	KASUTATUD STANDARDID, JUHENDID JA KRITERIUMID	4
1.7	PROJEKTI LÄHTEMATERJALID	4
1.8	PLANEERINGUD NING SEOTUD PROJEKTID	4
1.9	UURINGUTE LOETELU	4
<b>2</b>	<b>OLEMASOLEV OLUKORRA KIRJELDUS</b>	<b>5</b>
2.1	KITSENDUSED JA KAITSEALUSED OBJEKTID	5
2.2	OLEMASOLEVAD TEHNOVÕRGUD	5
2.3	GEODEETILISED UURINGUD	5
2.4	EHITUSGEOLOOGILISED UURINGUD	5
<b>3</b>	<b>PROJEKTLAHENDUS</b>	<b>6</b>
3.1	ÜLDANDMED	6
3.2	PLAANILAHENDUS	6
3.2.1	ASENDIPLAAN	6
3.2.2	VERTIKAALPLANEERING	7
3.3	MULLATÖÖD	7
3.4	KATEND	7
3.4.1	PROJEKTEERITUD KATENDIKONSTRUKTSIOONID	8
3.4.2	NÕUDED MATERJALIDELE	8
3.4.3	KILLUSTIKUST KATTE EHITUS JA PEENARDE KINDLUSTAMINE	9
3.5	LIIKLUSKORRALDUS- JA OHUTUSVAHENDID	9
3.5.1	LIIKLUSMÄRGID	9
3.5.2	TEEKATTEMÄRGISTUS	9
3.5.3	TÄHISPOSTID	9
3.6	TEHNOVÕRGUD	9
3.7	KESKKONNAKAITSE JA MAASTIKUKUJUNDUSTÖÖD	9
3.7.1	JÄÄTMEKÄITLUS	9
3.7.2	HALJASTUS	10
<b>4</b>	<b>TÖÖDE TEOSTAMINE</b>	<b>10</b>
4.1	ÜLDOSA	10
4.2	ETTEVALMISTUSTÖÖD	10
4.3	TÖÖDE TEHNOLOOGIA	10
4.4	EHITUSAEGNE LIIKLUSKORRALDUS	11
<b>5</b>	<b>HOOLDUS</b>	<b>11</b>



# 1 ÜLDOSA

## 1.1 Objekti nimetus

Käesolev Kotinuka alajaama juurdepääsutee ristumiskoha põhiprojekt on koostatud Elering AS tellimusel.

Projekti eesmärk on Tallinn-Narva põhimaantee km 168.74 olemasoleva mahasõidu suurendamine, et tagada sealt planeeritavale Kotinuka alajaamale teenindava veoki juurdepääs.

Käesoleva projektiga rajatakse ainult ristumiskoht põhimaanteelega. Kotinuka alajaama juurdepääsutee lahendatakse eraldi projektiga.

## 1.2 Kontaktandmed

### Tellija:

Elering AS  
Kadaka tee 42, Tallinn  
Harju maakond 12915  
Tel. +372 7151222  
www.elering.ee  
reg nr: 11022625

### Projekteerija:

Teejoon OÜ  
Akadeemia tee 68-46, Tallinn  
Harju maakond 12614  
Tel. +372 556 67 713  
[rolandlaugason@gmail.com](mailto:rolandlaugason@gmail.com)  
reg nr: 14338760

## 1.3 Objekti asukoht

Projekteeritav ristumiskoht asub Ida-Viru maakond, Jõhvi vald, Linna küla, Kohtla metskond 102 kinnistul (25201:008:0126).

Projekteeritav ristumiskoht rajatakse Tallinn-Narva põhimaantee nr 1, km 168.742



Illustratiivne väljavõte Maa-ameti kaardirakendusest

#### 1.4 Maaomand

- Kohtla metskond 102 (25201:008:0126- Maatulundusmaa 100%);
- 1 Tallinn-Narva tee (25201:008:0049 - Transpordimaa 100%).

#### 1.5 Objekti seotus teedevõrguga ning tänavate liik

Käesoleva projektiga rajatakse ristumiskoht Tallinn-Narva põhimaantee nr 1, km 168.742.

#### 1.6 Kasutatud standardid, juhendid ja kriteeriumid

Projekti koostamisel on lähtutud järgmistest seadustest, standarditest ja juhenditest:

- Ehitusseadustik ja sellest tulenevalt kehtestatud nõuded;
- Liiklusseadus ja sellest tulenevalt kehtestatud nõuded;
- EVS 932 Ehitusprojekt;
- EVS 901-1 Tee-ehitus Osa 1: Asfaltsegude ja pindamiskihtide täitematerjalid
- EVS 901-2 Tee-ehitus Osa 2: Bituumensideained;
- EVS 901-3 Tee-ehitus Osa 3: Asfaltsegud;
- Majandus- ja taristuministeeriumi määrus nr 2: „Tee ehitusprojektile esitatavad nõuded“;
- Majandus- ja taristuministeeriumi määrus nr 101: „Tee ehitamise kvaliteedi nõuded“;
- Majandus- ja taristuministeeriumi määruse nr 43 „Nõuded ajutisele liikluskorraldusele“;
- Maanteeamet „Katendite näidislahendused väikse liiklussagedusega teedele“;
- Transpordiamet „Killustikust katendikihtide ehitamise juhend“ TA 2022;
- Transpordiamet „Teetööde tehnilised kirjeldused“;
- Kliimaministeeriumi määrus nr 71: „Tee projekteerimise normid“.

#### 1.7 Projekti lähtematerjalid

- „Riigitee 1 Tallinn-Narva tee ja Kotinuka alajaama juurdepääsutee ristumiskoha ehitamise nõuded“ Transpordiamet 18.12.2024 kiri nr 7.1-1/24/20627-2.

#### 1.8 Planeeringud ning seotud projektid

- Perspektiivne Tallinn-Narva km 162,5-172,5 Jõhvi-Toila teelõigu rekonstrueerimise eelprojekt (Skepast ja Puhkim, töö nr 2020-0055);
- Elering AS poolt koostatus Kotinuka 110 kV alajaama ja sissesõidu eskiis (25201:008:0071, Kohtla metskond 65).

#### 1.9 Uuringute loetelu

- Geodeetilise alusplaani on koostanud Geodeesia24 OÜ poolt 2024 veebruaris, töö nr 8832-24. (Koordinaadid L-Est süsteemis. Kõrgused EH2000 süsteemis).  
Informatiivsed katastriüksuste piirid on saadud Maa-ameti geoportaalist 28.02.2024.
- Geoloogiline uurimistöö on koostanud OÜ REI Geotehnika poolt 2024 aasta märtsis („Kotinuka110kV alajaam. Ehitusgeoloogia aruanne“, töö nr. 5408-24).

## 2 OLEMASOLEV OLUKORRA KIRJELDUS

Planeeritav ristumiskoht on planeeritud Tallinn-Narva põhimaantee km 168.742 (riigitee nr 1). Tegemist on olemasoleva 5,0 m pöörderaadiuste ja 3,5 m laiuse asfaltkatte mahasõiduga. Edasi kulgeb kruuskattega hooldustee.

Riigitee nr 1 Tallinn-Narva on vaadeldavas lõigus 1+1 sõidurajaga ja 9,0 m laiuse asfaltkattega põhimaantee.

Vaadeldaval lõigul on aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus on 9977 autot/ööp, millest veoautosi ja autobusse on 280 ja autoronge 583 (loenduse aasta 2019, Liiklussageduse aasta 2023).

Katte ehitamise aasta: 2016 (AC 16 surf) (allikas: teeregister.riik.ee).

Vaadeldavas lõigus on kiirusepiirang 90 km/h.

### 2.1 Kitsendused ja kaitsealused objektid

Planeeritaval alal lasuvad järgmised maakasutuspiirangud ja kitsendused:

- Teekaitsevöönd 50 m tee servast.

### 2.2 Olemasolevad tehnovõrgud

Sidevarustus:

- Telia Eesti AS sidevarustuse sidekanalisatsioon, sideehitise kaitsevöönd 1 m teljest mõlemale poole.

Elektrivarustus:

- Elering AS Elektriõhuliin 35-110kV (kõrgepingeline õhuliin, Balti - Püssi) kaitsevöönd 25 m teljest mõlemale poole;
- Elering AS Elektriõhuliin 220-330kV (kõrgepingeline õhuliin, Viru - Püssi) kaitsevöönd 40 m teljest mõlemale poole.

### 2.3 Geodeetilised uuringud

Geodeetiline alusplaan on koostanud Geodeesia24 OÜ, töö nr 8832-24 (28.02.2024);

Koordinaadid LEST 97 süsteemis. Kõrguslik alus EH2000 süsteemis. Informatiivsed kinnistute piirid Maaametist 28.02.2024.

### 2.4 Ehitusgeoloogilised uuringud

Ehitusgeoloogilise uurimistöö aruanne, OÜ Geotehnika Inseneribüroo, töö nr 3066 (04.2022):

- Geoloogiline uurimistöö on koostanud OÜ REI Geotehnika poolt 2024 aasta märtsis („Kotinuka110kV alajaam. Ehitusgeoloogia aruanne“, töö nr. 5408-24).

### 3 PROJEKTLAHENDUS

#### 3.1 Üldandmed

Projekteerimise lähtetase on „rahuldav“.

#### 3.2 Plaanilahendus

Asendiplaan ja liikluskorraldus on joonisel TL-4-01.

##### 3.2.1 Asendiplaan

Käesoleva projektiga on lahendatud ristumiskoht Tallinn-Narva põhimaanteelt Kohtla metskond 102 kinnistule. Käesoleva projektiga rajatakse ainult ristumiskoht põhimaanteeaga. Kotinuka alajaama juurdepääsutee lahendatakse eraldi projektiga.

Alajaama rajamisega kaasnev liiklussageduse kasv on 5-6 autot kuus.

Perspektiivis, kui Tallinn-Narva km 162,5-172,5 Jõhvi-Toila teelõigu rekonstrueerimise eelprojekt (Skepast ja Puhkim, töö nr 2020-0055) realiseerub muutub juurdepääs Kohtla metskond 102 kinnistule. Juurdepääs hakkab toimuma eelprojekti mahus rajatavalt kogujateelt, mitte enam otse riigi põhimaanteelt.

Kotinuka alajaama juurdepääsutee ristumiskoht on projekteeritud vastavalt Transpordiameti esitatud nõuetele (18.12.2024 kiri nr 7.1-1/24/20627-2) märgitud asukohta, Tallinn-Narva põhimaanteelt km 168,742.

Mahasõidu telg on projekteeritud põhimaanteeaga 90-ne kraadise nurgaga.

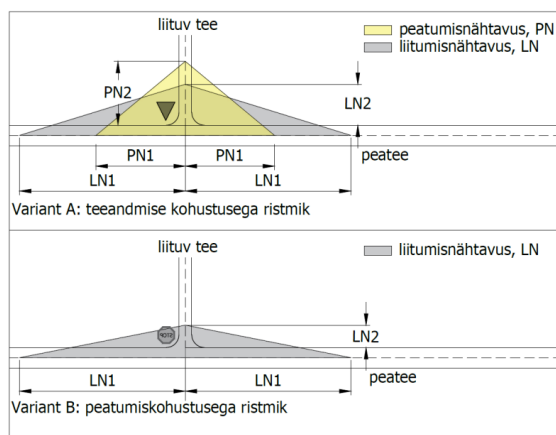
Projekti koostamisel on lähtutud Maanteeameti mahasõidu tüüpjoonisel tüüp II toodud põhimõtetest. Tüüpjoonisest lähtuvalt on mahasõidule projekteeritud 18 m ulatuses asfaltkate. Pöörderaadiuseks on valitud 15,0 m ja asfaldi osa laiuseks 4,5 m ning peenra laiuseks 1,0 m. Mahasõidu kokku viimiseks olemasoleva kruusateega on ca 10 m pikkuselt projekteeritud killustikkatend.

Pöördekoridori on kontrollitud 16,5 m pikkuse veokiga (alajaamale teenindava veoki kõige ebasoodsama sõiduki gabariit)

Joonisele on kantud kliimaministri 17.11.2023 määruse nr 71 „Tee projekteerimise normid“ lisa 1 tabeli 18 ja lisa 2 joonise 8 kohased nähtavuskolmnurgad.

Nähtavuskolmnurk peateele 90 km/h kiiruse juures peab olema vähemalt 190 m (LN1) ja ning kõrvalteele vähemalt 3 m (LN2).

Liituva mahasõidu liiklussagedus on kuni 10 sõidukit ööpäevas.



Liitumisnähtavus LN2 on teendamise kohustusega ristmikul, kui liituva tee liiklussagedus on:

- 1) üle 100 sõidukit ööpäevas – 15 meetrit;
- 2) kuni 100 sõidukit ööpäevas – 7 meetrit.

Liitumisnähtavus LN2 on peatumiskohustusega ristmikul, kui liituva tee liiklussagedus on:

- 1) üle 100 sõidukit ööpäevas – 5 meetrit;
- 2) kuni 100 sõidukit ööpäevas – 3 meetrit.

#### Joonis 1. Nõutud nähtavus ristmikul

(allikas: Kliimaministeeriumi määrus nr 71 „Tee projekteerimis normid“ lisa 2, joonis 8)

**Tabel 18.** Ristmiku nähtavusala parameetrite PN1 ja LN1 väärtus meetrites

Peatee projektkiirus km/h	PN1	LN1
30	30	60 / 40 <sup>1</sup>
40	45	80 / 60 <sup>1</sup>
50	60	105 / 80 <sup>1</sup>
60	75	130 / 100 <sup>1</sup>
70	95	160 / 120 <sup>1</sup>
80	120	200 / 150 <sup>1</sup>
90	150	230 / 190 <sup>1</sup>
100	180	270 / 240 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Kehtib liitva tee liiklussagedusel alla 100 sõiduki ööpäevas.

### Joonis 2. Ristmiku nähtavusala parameetrite väärtused.

(allikas: Kliimaministeeriumi määrus nr 71 „Tee projekteerimis normid“ lisa 1, tabel 18)

Asendiplaanile on lisatud 190 m ja 7 m nähtavuskolmnurgad, mis vastavad ka teeandmise kohustusega ristmikule.

Käesoleva projektiga on nähtavuskolmnurgas nähtavused tagatud.

### 3.2.2 Vertikaalplaneering

*Vertikaalplaneering on joonisel TL-4-02.*

Vertikaalplaneeringu koostamisel on arvestatud olemasoleva maapinna kõrgustega ja Tallinn-Narva põhimaantee kõrgustega.

Ristumiskoha pikikalded on projekteeritud vastavalt Transpordiameti poolt väljastatud nõuetele (18.12.2024 kiri nr 7.1-1/24/20627-2) joonis 1. Millele vastavalt on 18 m ooteala projekteeritud 2,0% ( $\leq 2\%$ ) ja kokku viidav osa 5,5% ( $\leq 10\%$ ) pikikaldega.

Mahasõidule on valdavalt projekteeritud 2,0% ja tugipeenrale 4,0% põikkalle.

Kohtla metskond 102 kinnistu olemasolev maapinna kalle on maanteest eemale. Sademeveed on juhitud projekteeritud kalletega haljasalale. Projekteeritud mulded ehitada nõlvusega 1:2.

Käesoleva projektiga uusi truupe ei ole projekteeritud.

### 3.3 Mullatööd

Kasvupinnas kooritakse täielikult muldkeha alt. Muldkeha aluspinnasele antakse kalle ja tihendatakse.

Kruusast aluse alla on kavandatud täitepinnas, mille filtratsioonimoodul peab olema vähemalt 0,5 m/ööp. Täitepinnase paksus sõltub kasvupinnase paksusest.

### 3.4 Katend

*Projekteeritud konstruktiivne lõige on toodud joonisel TL-6-01.*

Katendite konstruktsioonid on näidatud plaanijoonisel erinevate värvidega.

Tulenevalt lähteülesandest, tüüplahendustest ja tehnilistest normidest on projektlahenduse katendite konstruktsioonid järgnevad:

### 3.4.1 Projekteeritud katendikonstruktsioonid

#### KATENDI TÜÜP 1: Sõidutee (ooteala 18 m) asfaltbetoon katend.

Katendi kiht	Kihi paksus
1. asfaltbetoon AC 16 surf	h= 6 cm
2. killustikust alus fr. 32/63, kiilutud fr. 16/32 ja fr. 8/16	h= 25 cm
3. täitepinnas, $k \geq 0,5 \text{ m/ööp}$	$h \geq 20 \text{ cm}^*$
olemasolev aluspinnas	

\* kasvupinnas tuleb teekonstruktsioonide alt eemaldada

#### KATENDI TÜÜP 2: Sõidutee killustikust katend ja tugipeenar.

Katendi kiht	Kihi paksus
1. sidumata segu 0/31,5 pos 6	h= 6 cm
2. killustikust alus fr. 32/63, kiilutud fr. 16/32 ja fr. 8/16	h= 25 cm
3. täitepinnas, $k \geq 0,5 \text{ m/ööp}$	$h \geq 20 \text{ cm}^*$
olemasolev aluspinnas	

\* kasvupinnas tuleb teekonstruktsioonide alt eemaldada

#### KATENDI TÜÜP 3: Haljasalade murukate.

Katendi kiht	Kihi paksus
murukülv (III klass)	
kasvumuld	h= 5-7 cm
täitepinnas (vajadusel)	
olemasolev pinnas	

### 3.4.2 Nõuded materjalidele

Märkused:

- Tööde teostamisel juhendada määrusest „Tee ehitamise kvaliteedi nõuded“.
- EVS 901-3:2021 Tee-ehitus Osa 3: Asfaltsegud p.5.12.2
- TEKN - Tee ehitamise kvaliteedi nõuded.

Tabel 1. Kasutatavate tee-ehitusmaterjalide kvaliteedinõuded ja omadused

Materjal	Kihi paksus, [cm]	Konstruktsiooni tüüp	Materjali minimaalsed nõuded
AC 16 surf 70/100	6	1	EVS 901-3:2021, Tabel 7 900<AKÖL<1499
Sidumata segu 0/31,5 pos 6	6	2 ja tugipeenras	Purunemiskindlus $\leq \text{LA35}$ ; külmakindlus F4 (TEKN)
Killustikust alus fr 32/63	25	1, 2	KKEJ, Tabel 1 - tulp nr. 6 500<AKÖL<3000
Täitepinnas		1, 2	$k \geq 0,5 \text{ m/ööp}$

Nõuded liivast katendikihtide tihendustegurile:

- tihendustegur katendi põhjast kuni 0,4 m sügavuseni  $\geq 0,98$
- tihendustegur katendi põhjast üle 0,4 m sügavusel  $\geq 0,96$

Nõuded aluste elastsusmoodulile:

- Elastsusmoodul tihendatud killustikaluse pinnal määratuna LOADMAN- või INSPECTOR-tüüpi seadmega ristlõike kolmes punktis peab olema  $\geq 170 \text{ MPa}$



### 3.4.3 Killustikust katte ehitus ja peenarde kindlustamine

Peenras ja killustikus katendis tuleb kasutada MKM määruse Tee ehitamise kvaliteedi nõuded lisa 10 olevat segu nr 6, kasutatava jämetäitematerjali purunemiskindluse kategooria peab olema vähemalt LA35 (Los Angeles'i tegur  $\leq 35$ ) ja külmakindluse kategooria vähemalt F4. Nõuded purunemiskindlusele on kirjeldatud standardis EVS-EN 13242 ja külmakindlusele standardis EVS-EN 1367-1.

Tugipeenarde elastsusmoodul mõõdetuna LOADMAN- või INSPECTOR-tüüpi seadmega tugipeenra keskelt peab olema vähemalt 130 MPa.

## 3.5 Liikluskorraldus- ja ohutusvahendid

### 3.5.1 Liiklusmärgid

Uusi liiklusmärke käesoleva projektiga ei ole projekteeritud.

### 3.5.2 Teekattemärgistus

Mahasõidu asukohas tuleb olemasolev riigitee ääre pidevjoon asendada mahasõidu ühenduse osas katkendjoonega 923b. Tallinn-Narva põhimaantee telje olemasolev teekattemärgistus 922 tuleb säilitada.

Katte märgistus peab vastama EVS 614 ja Maanteeameti peadirektori käskkirjaga kehtestatud nõuetele.

### 3.5.3 Tähispostid

Olemasolevad valge- ja sinise helkuriga tähispostid tuleb ümber tõsta asendiplaanil näidatud asukohta. Vajadusel asendada uute postidega

## 3.6 Tehnovõrgud

Käesoleva projektiga uusi tehnovõrke ei paigaldata.

**Projekteeritud mahasõit asub Telia Eesti AS sidetrassi kaitsevööndis ja elektriõhuliin kaitsevööndis.**

Tööde alustamisel tuleb informeerida tehnovõrkude valdajaid ja vajadusel täpsustada tehnovõrkude täpne asukoht surfimise teel.

Kaevetööde käigus tuleb tagada kõigi olemasolevate tehnovõrkude korrasolek ja kaitse. Ristumisel olemasolevate kommunikatsioonidega on kaevetööd nende kaitsevööndis ettenähtud vastavalt kooskõlastustingimustele (üldjuhul käsitsi kommunikatsioonivaldaja esindaja juuresolekul).

Telia Eesti AS sidekaabel kaitsta täiendavalt poolitatavate kaitsetorudega 27 m. Sõidetava ala alla jääval lõigul kasutada poolitatavat toru De160 750N. Kaitstava ala ulatus ja kaitsmisviis täpsustada Telia Eesti AS järelevalve esindajaga.

## 3.7 Keskkonnakaitse ja maastikukujundustööd

### 3.7.1 Jäätmekäitlus

Töövõtja peab oma tegevuses lähtuma headest ehitustavadest ning ei tohi kahjustada keskkonda.

Ehituse Töövõtja vastutab ehitusperioodil keskkonnakaitse eest ehitusplatsil ja sellega vahetult piirnevail aladel vastavalt Eesti Vabariigis kehtivaile seadustele ja nõuetele ning Tellija poolt esitatud juhiste. Tähelepanu tuleb pöörata ehitustöödel tekkivate jäätmete käitlusele.

Ehitusjäätmete kogumine ja utiliseerimine on Töövõtja kohustus. Kõik ehitustööde ajal ajutiselt hõivatud tööpiirkonnad tuleb lepingu lõppedes taastada nende endises seisukorras.

### 3.7.2 Haljastus

Projektiga on ette nähtud mulde nõlvad haljastada murukülviga (klass III). Haljasalad rajada kasvualusele. Kasvualuse projekteeritud paksus on 5-7 cm.

Kasvualuse rajamiseks on lubatud kasutada välja kaevatud kasvupinnast, kui see vastab kasvualusele esitatud nõuetele.

Kasvualus peab olema taimekasvuks sobiv ega tohi sisaldada ohtlikke aineid üle piirmäära. Kasvumuld ei tohi sisaldada prahti, kive ega mitmeaastasi juur-umbrohte. Kasvumuld ei tohi olla liiga tihke ja kõvastunud: peab surumisel kergesti lagunema.

Töövõtja peab kindlustama, et kasvualuse valminud osadel ei liiguks rasked masinad. Juhul kui kasvualus on liigselt tihenenud, tuleb see kobestada ja taastada. Muru külviks tuleb kasutada kodumaise või naaberriikide päritoluga seemneid, millel on head idanemis- ja katvusomadused.

**Ehitustööde käigus rikutud või kahjustatud haljasalad tuleb taastada.**

## 4 TÖÖDE TEOSTAMINE

### 4.1 Üldosa

Ehitaja peab tagama ehitustöödel kvaliteedi vastavalt „Tee ehitamise kvaliteedi nõuded“ (Majandus- ja taristuminister 10. august 2016 määrus nr 101) .

Kõigi teedehituslike tööde tehnoloogia ja kasutatavad materjalid peavad vastama „Teetööde tehniline kirjeldus“ MA 2019 esitatud nõuetele ja materjalid peavad olema tõendatavad.

Töövõtja peab iga üksiku Teetööde tehniliste kirjelduste spetsifikatsiooni kohase töö teostamisel arvestama kõikide tööoperatsioonidega, materjalidega, ajutiste töödega ja muude kulutustega, mis on kirjeldatud vastavas spetsifikatsioonis.

### 4.2 Ettevalmistustööd

Ehitustööde teostamise aeg ja järjekord lepitakse kokku Tellija ja Töövõtja vahelises lepingus.

Enne põhiliste ehitustööde algust tuleb välja märkida kõik iseloomulikud tee-elementid. Väljamärgitud punktid tuleks looduses kindlustada ning vastavalt vajadusele ka taastada või uuesti välja märkida.

Enne töödega alustamist märgitakse maha töötsooni piir ning tähistatakse viisil, mis on selgesti mõistetav ja arusaadav. Väljaspool töötsooni piiri on ehitustegevus keelatud. Ehitustööde tegemise ajaks on vajalik objekt nõuetekohaselt märkide. Tööd peavad olema teostatavad riigitee täieliku sulgemiseta.

Kõik tööde korrektseks teostamiseks vajalikud ajutised laoplatsid kuuluvad lahutamatu osana iga konkreetse tööetapi juurde. Ajutiste laoplatside asukohad on Töövõtja kohustatud ise enne tööde algust leidma ning vajadusel sõlmima nende kasutamiseks vajalikud kokkulepped. Lammutussaadused ladustada ette näidatud kohta nii, et oleks tagatud võimalusel nende edasine kasutamine ka tulevikus. Tee valdaja poolt kasutuskõlbmatuks tunnistatud materjal tuleb utiliseerida vastavalt jäätmekäitlusseadusele.

### 4.3 Tööde tehnoloogia

Ennem katte paigaldamist lõigatakse Tallinn-Narva põhimaantee nr 1 katte serv sirgeks, et teha uue ja olemasoleva katte ühendus. Projekteeritud tee konstruktsioonide alt tuleb eemaldada vajalikus ulatuses tegelikus paksuses kasvupinnas. Mulde põhi planeerida. Kaevetööde järgselt teha täitetööd ning ehitada killustikust alus. Seejärel ehitada asfaltkate, rajada tugipeenrad ning teostada haljastus.

### Teetööde lühikirjeldus:

- Veenduda vajalike lubade, kooskõlastuste ja pädevuste olemasolus;
- Objekt tähistada nõuetekohaselt (infotahvlid, ajutine liikluskorraldus);
- Märkida välja tee geomeetrised elemendid;
- Eemaldada tähispostid;
- Teostada vana katendi freesimine;
- Teostada väljakaevet. Eemaldada projekteeritud katendite alt kasvupinnas ja mitte sobiv pinnas. Projektis on arvestatud 0,50 m paksuse kasvupinnase kihiga. Profileerida ja tihendada olemasolev aluspinnas;
- Paigaldada, profileerida ja tihendada täitepinnas;
- Rajada killustikalused;
- Paigaldada asfaltbetoonkate;
- Paigaldada killustikkatted ja tugipeenrad;
- Planeerida nõlvad, külvata muru;
- Teostada haljastus ja heakorrastus;
- Paigaldada tähispostid;
- Puhastada teemaa-ala
- Kontrollmõõtmised, tööde üleandmine, objekti valmimine.

#### 4.4 Ehitusaegne liikluskorraldus

Mistahes liikluse ümberkorraldamine või sulgemine (osaline või täielik) ilma tee omaniku kooskõlastusega on keelatud. Teetöid tegev juriidiline või füüsiline isik on kohustatud täitma Majandus- ja taristuminister 2019. a määruse nr 43 „Nõuded ajutisele liikluskorraldusele“ nõudeid.

Ehitusaegse liikluskorralduse eest vastutab Töövõtja. Ajutise liikluskorralduse objektil korraldab ehituse peatöövõtja vastavalt teostatavatele tööde etappidele.

Ehitusobjekti töötoon eraldada liiklusest. Liiklusvoolu juhtimiseks paigaldada vajalikud liikluskorraldusvahendid ning nende paigutus peab vastama kehtivatele standarditele ja nõuetele. Vajaduse korral kasutada liiklusreguleerijate abi

Põhimaantee sulgemist tööde teostamise ajaks ette ei nähta.

## 5 HOOLDUS

Suvine hooldus seisneb tee tolmust ja prahist puhastamises. Nõlvadel tuleb muru niita ja põuaperioodil vajadusel kasta. Mulde nõlvade uhted tuleb koheselt peale nende teket likvideerida. Nähtavuskolmnurgas tuleb tagada nähtavus.

Talvine hooldus seisneb tee lumest puhastamises ja libedusetõrjes.

Hooldustööde käigus ei tohi kahjustada rajatud katendit. Tööde tegemisel lähtutakse heast tavast ning eriolukordades mõistlikest lahendustest.

Ehitustööde käigus rikutud või kahjustatud maantee serv tuleb taastada.

Koostas:

Roland Laugason

06.02.2025