

Lüganuse alevik ja Irvalla küla,
Lüganuse vald ja Kiviõli linn,
Ida-Viru maakond

**KÕRVALMAANTEE 13103 LÜGANUSE –
OANDU – TUDU KM 0,0 – 3,533
REMONDI PÕHIPROJEKT**

Tellij:

Maanteeamet Ida regioon
Vallikraavi 2
reg nr 70001573
Heiko Ojavee
tel +372 325 8745
e-post heiko.ojavee@mnt.ee

Töövõtja:

OÜ Reaalprojekt
Pärnu mnt 463, 10916 Tallinn
reg.nr 10765904
Kontaktisik: Andres Veebel
tel +372 608 1114
e-post andres.veebel@reaalprojekt.ee

1	1 ÜLDOSA	3
1.1	Projekti koostamise eesmärk ja alused.....	3
2	OLEVA OLUKORRA KIRJELDUS	4
2.1	Olev situatsioon.....	4
2.2	Geodeetilised uuringud	4
2.3	Ehitusgeoloogilised ja hüdrogeoloogilised uuringud	4
3	PROJEKTLAHENDUSED	6
3.1	Lähteandmed	6
3.2	Tee trassi projektlahendus.....	6
3.3	Katend	7
3.3.1	Katendi konstruktsioon.....	7
3.4	Liikluskorraldus	8
3.4.1	Üldosa	8
3.4.2	Liiklusmärgid ja viidad	9
3.4.3	Teemärgised	9
3.5	Kraavid ja truubid.....	9
3.6	Tehnovõrgud	9
3.6.1	Välisvalgustus	9
3.6.2	Siderajatised	10
3.6.3	0,4 kaabelliinid	10
4	TÖÖDE TEOSTAMINE	11
4.1	Üldosa	11
4.2	Tehnoloogia.....	12
4.2.1	Ettevalmistustööd:	12
4.2.2	Ehitustööd:	13
4.3	Kasutamise- ja hooldamisjuhend	14
4.3.1	Üldist	14
4.3.2	Üldnõuded teede kasutajatele	15
4.3.3	Tegevus teel ja tee kaitsevööndis	16
4.3.4	Peatumine ja parkimine	18
4.3.5	Erakorralised veod.....	18
4.3.6	Tee suhtes esitatavad nõuded.	18
4.3.7	Tee omaniku kohustused	19
4.3.8	Järelevalve ja vastutus	19
4.3.9	Jalgteed.....	19

1.1 Projekti koostamise eesmärk ja alused

Mnt nr 13103 Lügänuše – Oandu – Tudu km 0,0 – 3,533 remondi tehniline projekt on koostatud vastavalt Maanteeameti ida regiooni poolt antud projekti koostamise nõuetele ning Kiviõli linnavalitsuse ja Lügänuše vallavalitsuse soovidele. Projekti eesmärgiks on katte üldise olukorra parandamine ja jalakäijate liikluse korraldamine.

Projektiga on ette nähtud koostada asendiplaan, katte konstruktsiooni lahendus, ristlõiked, geoloogilised profiilid, seletuskiri ning esitatud tabel vajalikest põhilistest töödemahtudest.

Projekti koostamisel on lähtutud järgmistest normdokumentidest ja juhenditest:

1. “Ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seadus” (RT I 30.06.2015,40)
2. Elastsete teekatendite projekteerimise juhend 2001-52
3. Asfaldist katendikihtide ehitamise juhised (MA peadirektori 25.11.2014.a käskkiri nr 315)
4. EVS 613:2001; EVS 613:2001/A1:2008 „Liiklusmärgid ja nende kasutamine“
5. EVS 614:2008 “Teemärgised ja nende kasutamine”
6. EVS 843:2003 „Linnatänavad”
7. EVS 901-1:2009 „Tee-ehitus. Osa 1: Asfaltsegude täitematerjalid“
8. EVS 901-2:2009 „Tee-ehitus. Osa 2: Bituumensideained“
9. EVS 901-3:2009 „Tee-ehitus. Osa 3: Asfaltsegud“
10. EVS-EN 13242:2006+A1:2008 „Ehitustöödel ja tee-ehituses kasutatavad sidumata ja hüdrauliliselt seotud täitematerjalid“
11. EVS-EN 13285:2010 „Sidumata segud. Spetsifikatsioonid“
12. „Nõuded riigimaantee teekatete märgistustöödele“ MA peadirektor 30.12.2004.a. käskkiri nr 215
13. Nõuded liikumis-, nägemis- ja kuulmispuuetega inimeste liikumisvõimaluste tagamiseks” (TSM määrus nr.14, 28.11.2002.a.)

Projekti koosseisus antud töömahuloendi (hinnapakkumuste loetelu) koostamise aluseks on Maanteeameti poolt väljatöötatud “Teetööde tehnilised kirjeldused” (versioon 2012.04.24). Teetööde tehnilise kirjelduste infosüsteem asub Riigiportaalis aadressil: <http://www.eesti.ee/portaal/this.index>

Lisa infot on võimalik leida ka Maanteeameti koduleheküljelt:

<http://www.mnt.ee/atp/?id=12534>

Projekt arvestab veel järgmiste tööde ja dokumentidega:

- Maa-ala geodeetilised uurimistööd. Nordecon AS töö nr. G-2015-7 (märts 2015.a).

- REI Geotehnika OÜ poolt teostatud ehitusgeoloogilise uurimistöö aruanne, töö nr. 3660-15/II (juuni 2015.a) ja Reaalprojekt OÜ poolt teostatud geoloogiline uuring, töö nr GL15057, mis teostati 2015. aasta oktoobris.
- Stricto Projekt OÜ töö nr S-14-06/1 „Tugimaantee nr 34 Kiviõli – Varja km 3,49 – 4,97 lõigu remondi tehniline projekt“

2 OLEVA OLUKORRA KIRJELDUS

2.1 Olev situatsioon

Objekt asub Ida-Viru maakonnas, Lüganuse vallas (Lüganuse alevik ja Irvala külas) ja Kiviõli linnas hõlmates Männiku teed ja Irvala teed ning Graniidi tänavat. Oleva Lüganuse – Maidla lõigul on 6,2 – 6,4 meetri laiune asfaltkate, mis on suhteliselt halvas seisukorras ja ebatasane. Tee on kohati madalal muldkehal või 0 – profiilis ning kohati kõrgel ($h \sim 1\text{m}$) muldkehal. Lõigu algusest kuni lõpuni puudub jalg- ja jalgrattatee. Kiviõli linna osas on olemas ka välisvalgustus. Piirkonda jäävad ka mitmed muud tehnovõrgud, mis on kantud geodeetilisele alusplaanile.

2.2 Geodeetilised uuringud

Mõõdistustööd toimusid 2015. aasta märtsis. Tööde teostajaks Nordecon AS, töö nr G-2015-7.

2.3 Ehitusgeoloogilised ja hüdrogeoloogilised uuringud

Geoloogiliste uurimistööde teostajaks oli OÜ REI Geotehnika, välitööd toimusid 2015. aasta juunis. Selle käigus tehti vaadeldavale objektile 83 puurauku. Täiendavad geoloogilised uurimistööd teostati 2015. aasta oktoobris Reaalprojekt OÜ poolt, töö nr GL15057, mille käigus rajati 18 puurauku, millest 3 tehti olemasoleva maantee peenraste ning 15 mulde nõlvale või selle kõrvale. Mõlema töö käigus uuriti ka pinnaseveetaset.

Geoloogilises lõikes välja eraldatud pinnased kihi kaupa ülevalt alla:

Kate moodustab asfaldist või pindamiskihist. Kihi paksuseks mõõdeti 6 – 25 cm.

Killustik on esindatud kogu objektil. Kiht moodustab katte aluse 13 – 109 cm paksuselt

Kruusliiv ja kruus esineb teepeenra äärtes pindmise 25 – 135 cm paksuse kihina, teetammi koostises lasub pinnas 7 – 105 cm sügavusel maapinnast.

Tolmliiv lasub 25 – 120 cm sügavusel maapinnast.

Mullasegune tolmlüiv lasub 25 – 170 cm sügavusel maapinnast.

Tolmliiv moodustab loodusliku aluspinnase ja lasub 55 – 180 cm sügavusel maapinnast.

Raske tolmlüiv lasub 80 – 220 cm sügavusel maapinnast.

Moreen: kerge tolmlüiv lasub 0,80...2,65 m sügavusel maapinnast.

Moreen: kruus esineb teelõigu algusosas, PA1...PA5 piirkonnas, maapinnast 90 – 150 cm sügavusel.

Pinnaseveetase mõõdeti puuraukudes vahetult peale puurimist. Kuna uuring oli tehtud kevade lõpus, tegemist on aastakeskmisest madalama veetasemega.

Suurem osa puuraukudest pinnaseveetasemeni ei ulatunud, esines vesi ainult üksikutes puuraukudes (PA6, PA8, PA9, PA11, PA12 ja PA16) 140 – 180 cm sügavusel maapinnast, abs. kõrgusel 39,85...41,45 m.

Tegemist on vabapinnalise põhjaveega, mis toitub peamiselt sademetest ning filtreerub ida suunas ehk Purtse jõe poole.

Suurte sadude järgsel perioodil või lumerohke talve järel võib pinnasevesi tõusta käesoleva töös mõõdetust 0,5 m võrra, madala filtratsioonimooduliga pinnastele ($k < 0,5$ m/d) võib koguneda ajutist ülavett.

Uuringupiirkond kuulub II niiskuspiairkonda.

3 PROJEKTLAHENDUSED

3.1 Lähteandmed

Projekteerimise aluseks on võetud Maanteeameti Ida regiooni poolt väljastatud projekteerimistingimused.

Sõidutee

Projekteeritava sõidutee algus Pk 0+59, millele vastab km 0,059

Projekteeritava sõidutee lõpp Pk 35+73 (uue katte piir)

Projektkiirus: PK 0+59...18+09 – 100km/h, PK 18+09 ... 35+73 – 60km/h

Katte laius: 7,0m

Peenra laius: 0,50m

Äärekivi kõrgus: 0,12m

Mulde laius: 8,0m

Sõidutee kahepoolne põikkalle: 2,5%

Viraažid: 4,0%

Peenra kalle: 4%

Mulde nõlvus: 1:2

Jalg- ja jalgrattatee:

Katte laius: 2,5m

Põikkalle: 2%

Mulde nõlvus: 1:2

3.2 Tee trassi projektlahendus

Projekteeritud mnt nr 13103 Lügänuše – Maidla lõik algab km 0,059 ja lõpeb km 3,573. Lõigule on projekteeritud telg lähtuvalt olevast teljest. Sõidutee katte laiuseks on projekteeritud 7,0 meetrit, teepeenarde laiuseks 0,5m. Peenra laius on 1,0m alates objekti algusest kuni PK 14+69 sõidutee paremal pool ning PK 14+88 sõidutee vasakul pool jalakäijate liikumise jaoks (Lügänuše VV soovil). PK 18+09...PK 36+47 on sõidutee paremale poole ette nähtud 2,5 meetri laiune jalg- ja jalgrattatee, mis osaliselt on sõiduteest eraldatud äärekiviga (h=12cm) või kuni 4,5 meetri laiuse haljasribaga. 12cm kõrgune äärekivi on projekteeritud järgmistele lõikudele: PK 14+80...15+65, PK 18+28...18+82, PK 18+95...19+95, PK 23+56...23+62, PK 23+76...23+84. Ka kõik bussipeatuste ooteplatvormid ja ohutussaared PK 12+88 ja PK 24+43 on sõiduteest eraldatud 12cm kõrguse betoonäärekiviga. Allalastud äärekivid (h=2,5cm) on projekteeritud ohutussaarte otstesse ning ohutussaare (PK 24+43) ja kergliiklustee ristumiskohta.

Ristumine Irvala teega PK 12+88:

Olev ristumine on T-kujuline. Liikluse suunamiseks on ristmikule projekteeritud 1 tilgakujuline ohutussaar, mis on ettenähtud katta asfaldiga. Ohutussaare otsad on ette nähtud ehitada allalastuna ($h=2-3\text{cm}$).

Ristumine Tapa – Narva raudteega PK 13+51:

Olev ristumine maanteega on 62° all. Raudteel ehitustöid ei teostata, maantee kate viiakse kokku raudtee betoonplaatidega ning maantee põiklalle on seal võrdne raudtee pikikaldega. Maantee pikikalde on 0% 2 meetri pikkuses alas mõlemast rööpast.

Ristumine Küttejõu tänavaga PK 24+43:

Olev ristumine on T-kujuline. Liikluse suunamiseks on ristmikule projekteeritud 1 tilgakujuline ohutussaar, mis on ettenähtud katta asfaldiga. Ohutussaare otsad on ette nähtud ehitada allalastuna ($h=2-3\text{cm}$). Kergliiklusteega ristumise kohal on äärekivi kõrgus 2-3cm.

Mahasõidud:

Projekteeritud lõigule on ette nähtud 27 erilahendusega ja 57 tüüp I mahasõitu. Mahasõitudega tagatakse juurdepääs sõiduteeäärsetele kinnistutele. Mahasõitude tüüpjoonis on lisatud projektile.

Pikiprofiili koostamisel on arvestatud trassi geoloogiat, valitud katendit ja plaanilisi lahendusi. Lõigu vertikaallahendus on kõrguslikult kokku viidud lõigu otstes ja selle kõrvalt liituvate mahasõitude kõrgustega.

Maanteel 13103 on maksimaalne projekteeritud pikikalde 4,74%; minimaalne 0,00%.

Minimaalsed vertikaalkõvera raadiused on: kumer 500m ja nõgus 1000m. Sajuveed on ära juhitud piki- ja põiklalletega. Restkaeve ei ole projekteeritud.

3.3 Katend

3.3.1 Katendi konstruktsioon

Vastavalt geoloogiliste uurimuste tulemustele ja katendi kontrollarvutustele on projekteeritud järgmised katendi konstruktsioonid:

Sõidutee

AC16 surf 70/100	$h = 4\text{cm}$
AC20 base 70/100	$h = 5\text{cm}$
Kompleksstabiliseeritud alus KS32	$h = 20\text{cm}$
Killustikalus 16/32 kiilumismeetodil	$h = 8\text{cm}$
Kruusliivast alus (olemasolev)	$h_{\min} = 10\text{cm}$
Tolmliivast mulle (olemasolev)	$h_{\min} = 35\text{cm}$

Mahasõidud

AC12 surf 70/100	$h = 5\text{cm}$
Ridakillustikust alus fr 4-32	$h = 20\text{cm}$
Dreenkiht	$h = 20\text{cm}$
Täitepinna või olev aluspinna	

Jalg- ja jalgrattatee ning mahasõitude katend

AC 8 surf 70/100	h = 5cm
Ridakillustikust alus fr 4-32	h = 20cm
Dreenkiht	h = 20cm
Täitepinnas või olev aluspinnas	

Liiklussaarte ja bussipeatuse platvormide katend:

Betoonkivi sillutis	h = 5cm
Tasandusliiv	h = 2cm
Ridakillustikust alus fr 4-32	h = 20cm

Katte servade tugevdamiseks ja erinevate katete eraldamiseks on projektis kasutatud järgmisi betoonist äärekive:

Äärekivi – 15 x 29 x 80(100), kõrgus kattelt:

12 cm - sõidutee servas

2-3 cm - liiklussaarte allalastud otstel ja ristumisel kergliiklusteega.

Äärekivi – 8 x 15 x 100, kõrgus kattelt:

0 cm bussiooteplatvormi servas

NB! - viimaste nõ. katte serva joonel paiknevate äärekivide (lõpukivide) otsad tuleb viia alla 0-tasapinda, seda eriti põhitee äärde jäävate äärekivide puhul.

Kasutatavad äärekivid peavad olema valmistatud graniitkillustiku baasil ning paigaldusviis peab tagama nende püsivuse. Selleks tuleb nad rajada kogu pikkuses täis betoonalusele C15/20 (nn. pätsikeste kasutamine pole lubatud).

Äärekivide paigaldamisel tuleb arvestada, et üldiselt tuleb äärekivi viia madaldatud kõrguseni 2 kivi pikkusel, erandkorras s.t. kitsendatud oludel, võib seda teha ka 1m ulatuses. Projekti joonistel (asendiplaanil) on eraldi tingmäärgiga ära näidatud madaldatud äärekivide osad (pikkused). Näidatud lõikudel (kohtades) tuleb äärekivid rajada kogu ulatuses langetatutena, vajalikud kaldosad tuleb toodud lõikudele väljamärgimisel juurde arvestada.

3.4 Liikluskorraldus

3.4.1 Üldosa

Kõik ehituse käigus likvideeritavad olemasolevad liiklusmärgid, märgipostid jne. tuleb demonteerida ja anda üle tee valdajale ning ladustada tee valdaja poolt ette näidatud kohta nii, et oleks tagatud võimalusel nende edasine kasutamine ka tulevikus.

Ajutise ehitusaegse liikluskorralduse objektil korraldab töövõtja vastavalt tema poolt teostatavatele tööde etappidele. Liikluskorraldus peab vastama Majandus- ja kommunikatsiooniministri 16. aprilli 2003.a. määrusele nr.69 "Liikluskorralduse nõuded

teetöödel” ning olema kooskõlastatud enne tööde algust tee valdajaga ja tiheasustusalal kohaliku omavalitsusega.

3.4.2 Liiklusmärgid ja viidad

Lõigule on projekteeritud liiklusmärgid vastavalt standardile ”Liiklusmärgid ja nende kasutamine” ja normdokumendile “Teetähistussüsteem ja selle rakendamise kord”. Sõiduteele paigaldada liiklusmärgid suurusgrupiga I, jalg- ja jalgrattateele suurusgrupiga 0. Liiklusmärkidel kasutada I klassi valgustpeegeldavat märgikilet. Samale postile pandud märgid peavad olema kaetud ühesuguse valgusklassi kilega.

Uusi kupitsaid liiklusmärkidele ei rajata. Märgipostide paigaldamisel kasutada vundamente, lukustusrõngad peavad jääma teekatte või haljasala pinnale. Vajadusel tuleb kasutada pikemaid märgiposte, et tagada märkidele vajalik kõrgus (nähtavus). Märkide paigalduskõrgus on 2,0 – 2,2 meetrit, märkidel 651 aga 1,5m. Projekteeritud liiklusmärkide kaugus teepeenra välisäärest on minimaalselt 0,5m. Arvestades sahkamiskoormusega, kasutada tsingitud poste läbimõõduga 86mm (seina paksusega 2mm). Postide valikul tuleb tuulekoormused arvutada vastavalt EN 1991-14, tuulekoormusklass WL4, löökoormus lumekoristusest DSL2 ja koormuste varutegur PAF1 (EVS-EN 12899).

Liiklusmärkide asukohad on toodud asendiplaani ja liikluskorralduse joonisel.

Enne tekstiliste liiklusmärkide paigaldamist tuleb liiklusmärkide tööjoonised kooskõlastada Tellijaga.

3.4.3 Teemärgised

Teekate märgistatakse vastavalt standardile EVS 614:2008 “Teemärgised ja nende kasutamine”. Teemärgised tehakse termoplastikuga välja arvatud ohutussaadred ja bussipeatuse äärekivid, mis värvitakse. Termoplastikuga tehtud märgiste pinnal peab kasutama klaaskuule vähemalt 300g/m².

3.5 Kraavid ja truubid

Praegu objektil pikikraavid puuduvad, olemas on ainult ristuvad kraavid. Sademetevee äravoolu parendamiseks on projektis ette nähtud uute kraavide kaevamine tee paremale poole järgmistes lõikudes: PK 27+91 ÷ PK 29+90 (äravoolud PK 28+16 vasakul olevasse kraavi, plasttruup d800 ning PK 29+61 samuti vasakul olevasse kraavi, plasttruup d600), PK 31+32 ÷ PK 32+11 (ja PK 35+80 ÷ 36+34.

3.6 Tehnovõrgud

3.6.1 Välisvalgustus

Paralleelselt teede-ehitusliku osa projektiga on koostatud ka välisvalgustuse osa projekt, (Crusta projekt OÜ, töö nr 681015)

3.6.2 Siderajatised

Üldnõuded siderajatiste kaitsevööndis (AS Elion ettevõtted):

Üldised rakendatavad meetmed töötamiseks Elioni sideliinirajatiste kaitsevööndis.

1. Enne kaevetööde alustamist tuleb selgitada välja Elion Ettevõtted AS-ile kuuluvate sideliinirajatiste (sidekanalisatsioon, sidekaablid, õhuliin ja sidekapid) asukohad ja sügavused, et vältida nende võimalikku kahjustamist ja lõhkumist ehitustööde käigus. Uurimistöö peab sisaldama kõiki vajalikke andmeid. Uuringute teostamisel tuleb fikseerida uuringutes osalenud Elioni võrgu haldaja isikuandmed ja võtta uuringutes osalenud isiku kinnitus andmete tõepärasuse kohta Elioni puudutavas osas. Tööde teostamine Elioni liinirajatiste kaitsevööndis on lubatud Elioni sidevõrgu haldaja Eltel Networks AS poolt väljastatud tööloa alusel, kontakttelefon 6524000.
2. Tööde teostamisel kaitsevööndis täita Elektroonilise Side seadusega kehtestatud nõudeid. Kaevetöid tuleb teostada nii, et ei tekiks sideliinirajatiste vajumisi, nihkumisi, kaablite väljavenitamist jne. Kaevikute seinad tuleb toestada. Töötamine raske tehnikaga sidekaevude peal ja nendest ülesõit on keelatud. Ehituse käigus tuleb tagada kõikide siderajatiste (kaablite, kanalisatsiooni) terviklikkus ja säilivus.
3. Lahtikaevatud sideliinirajatised on vaja toestada ja kaitsta mehaaniliste vigastuste eest ning varguse vastu.
4. Peale ehitustööde lõppu sidekanalisatsiooni kaitsevööndis, teostada kanalisatsiooni läbitavuse kontroll ja koostada vastav akt. Enne lahtikaevatud sideliinirajatiste katmist tuleb teostada liinirajatiste ülevaatus ja koostada kaetud tööde aktid.
5. Kui läbitavuse kontrolli käigus on selgunud, et tööde käigus on sidekanalisatsioonile tekitatud vigastusi, nihkeid, vajumisi, jne. tuleb sidekanalisatsioonile lisada kaks 100 mm PVC OPTO toru ja siduda need kaevudega.
6. Kõik tööd sideliinirajatiste kaitseks, ehituseks, jne. teostab ja vajalikud materjalid hangib töövõtja omal kulul.

Käesoleva projekti alusena on kasutatud Nordecon AS poolt koostatud topo-geodeetilist alusplaani (AS Eesti Telekom kooskõlastuse nr 24246858). Kooskõlastus kehtib kuni 13.04.2016.

3.6.3 0,4 kaabelliinid

Projektiga paigaldatakse olevatele kaablitele kaitsetorud. Paigaldatavate kaitsetorude asukohad on toodud joonistel.

4 TÖÖDE TEOSTAMINE

4.1 Üldosa

Teetöödel juhinduda määruse „Liikluskorralduse nõuded teetöödel“ (RTL 2003, 54, 779) nõuetest.

Ehitustöödel peab ehitaja jälgima ja täitma kõiki nõudeid, mis on esitatud Vabariigi Valitsuse 8. detsembri 1999.a. määruses nr. 377 “Töötervishoiu ja tööohutuse nõuded ehituses”. Ehitustööde teostaja peab tagama ehitustööde teostamise, ehitusplatsi kontrolli ja töötervishoiu ning tööohutuse nõuded vastavalt eelmainitud määrusele nr. 377. Ehitustööde teostajal peavad olema olema määruses nõutud dokumendid.

Ehitaja peab ehitustööde alustamisest teatama Tööinspektsiooni kohalikule asutusele vähemalt 3 päeva enne töödega alustamist. Ehitustööde ajal ei tohi ehitusel viibida kõrvalisi isikuid ja ehitustööd ei tohi ohustada ehituse mõjupiirkonnas viibijaid.

Ehitaja peab tagama, et ehitusfirma ja ehitusega seotud töötajad oleksid kindlustatud. Töötajad peavad olema instrueeritud tööohutusalaselt ja olema varustatud töötamiseks vajalike kaitsevahenditega.

Vajadusel on projektis ette nähtud teekatte alla jäävatele olemasolevatele tehnovõrkudele (kaablitele) paigaldada kaablikaitse- ja/või reservtorud. Tehnovõrkude ümbertõstmisel tuleb edastada tehnovõrkude valdajatele teostusjoonised, sealhulgas reserv- ja kaitsetorude teostusjoonised.

Enne ehitustööde algust on töövõtja kohustatud teavitama ja vajadusel kohale kutsuma kõikide kommunikatsioonide valdajad. Samuti on töövõtja kohustatud enne tööde algust teavitama kõiki teisi asjast huvitatud osapooli, keda käesolev projekt puudutab (nt. maaomanikud, tööde teostamisel nendele kuuluval maaüksusel või sellega vahetult piirneval alal).

Enne ehitustööde algust tuleb looduses kindlustada kõik olemasolevad piirimärgid. Üldiselt tuleb ehitustööde käigus tagada kõikide olemasolevate piirimärkide säilimine. Juhul kui see osutub võimatuks tuleb sellest teavitada piirinaabritest maaomanikke ja pärast tööde lõpetamist taastada kõik tööde käigus hävinud piirimärgid. Piirinaabreid tuleb teavitada ka kõikidest töödest, mis viiakse läbi nende maal või kui ehitustegevus puudutab otseselt piirinaabri huve (nt. mahasõitude ehitus, piirirajatistega seotud tööd jne). Omanikke tuleb teavitada ka likvideerimistöödest (nt. aiad, hekk, puud jmt.) ning nendepoolse soovi korral võimaldada neil need endal teostada.

Ehitaja peab tagama kõigi kooskõlastustes esitatud nõuete ja tingimuste täitmise vastavalt projektlahendusele. Maaomanike negatiivsete või tingimuslike kooskõlastuste menetlemise määratleb ja teostab Tellija, lähtudes kooskõlastustes toodud võimalike eritingimuste (s.h. eitava kooskõlastuse) seaduslikkusest ja põhjendatusest.

Tellija, ehitaja, projekteerija ja omanikujäreelvalve teatavad omal algatusel **viivitamatult** avastatud vigadest, puudustest ja riskiteguritest projektdokumentatsioonis ning nendest abinõudest, millega saab tööd edendada ja paremate tulemuste saavutamist soodustada. Ehitaja

peab teavitama projekteerijat kõigist projektis leitud ebaselgustest ning võimalikest vasturääkivustest enne, kui ta võtab vastu konkreetse teostamise otsuse.

Kõik kooskõlastamata omaalgatuslikud projekti muudatused või projektlahenduste **eiramised on keelatud**. Eelpoolt toodu eiramisel on töövõtja (ehitaja) kohustatud kõik hilisemad projektlahenduste eiramistest tulenevad parandused, vajalikud lisa- või taastustööd teostama oma kuludega.

Keskkonnakaitse aspektid

Ehitusperioodil vastutab töövõtja ka keskkonnakaitse (oma ehitustegevuse ja muu sellest tuleneva piires) eest ehitusobjektil ja selle kõrval oleval alal vastavalt Eesti Vabariigis kehtivatele seadustele ja nõuetele ning Tellija poolsetele juhistele.

Vähendamaks ehituse sotsiaalseid mõjusid peavad kasutatavate mehhanismide summutid olema korras. Kuivaperioodil peab ette nägema tolmutõrjeks veega kastmise. Kogu tööde perioodil peavad olema garanteeritud juurdepääsud hoonetele. Ehitustööde käigus ei tohi kahjustada ümbritsevat keskkonda. Kõik ehitustööd tuleb teostada järgides kehtestatud keskkonnakaitse nõudeid.

Ehitusel tekkivad jäätmed käideldakse vastavalt kehtivale korrale. Täitematerjalide, mulla ja pinnase ladustamiskohad kooskõlastatakse vallavalitsusega.

4.2 Tehnoloogia

Tööde teostamisel tuleb juhinduda järgmistest kehtivatest normidest: “Tee projekteerimise normid ja nõuded” (TPN), “Asfaldinormid AL ST 1-02” (ALST), “Teehoiutööde tehnoloogia nõuded” (TT) ja “Teehoiutöö ehitusjärelvalve kord” (TJK) toodud nõuetest.

Projektiga määratud ehituseks vajalike tööde mahud on esitatud “Hinnapakumuste loetelus”, mille koostamise aluseks on Maanteeameti poolt välja töötatud “Teetööde tehnilised kirjeldused”.

Ehitamise ajal juhinduda Majandus- ja kommunikatsiooniministri 16. aprilli 2003.a. määrusest nr.69 “Liikluskorralduse nõuded teetöödel”.

Ajutiste ehitusaegsete ümbersõitude ja liikluskorralduse skeemid ning joonised ehitusobjektil korraldab töövõtja vastavalt tema poolt valitud ja teostavate tööde etappidele.

Ümbersõiduteed ja ehitusaegne ajutine liikluskorraldus peavad olema enne tööde algust kooskõlastatud tee valdajaga ja tiheasustusalal kohaliku omavalitsusega. Üldiselt peab ehitamise ajal olema vähemalt tagatud vajalik juurdepääs kohalikule elanikkonnale.

4.2.1 Ettevalmistustööd:

Enne põhiliste ehitustööde algust tuleb digitaalselt maha märkida tee telg. Piketaaz tuleb säilitada garantii aja lõpuni või tellija korralduseni. Lisaks teljele tuleb digitaalselt välja märkida kõik iseloomulikud projektsed tee-elementid (nt. äärekivid, liiklussaared, valgustus jne).

Väljamärgitud punktid tuleks looduses kindlustada ning vastavalt vajadusele ka taastada või uuesti välja märkida.

Kavandatavatest töödest informeerida piirinaabreid, märkides nende juuresolekul välja ehitusaegseks säilitamiseks piiritähised.

Vajadusel, kaevetööde teostamiseks tehnovõrkude kaitsevööndis, teavitada sellest eelnevalt trassi valdajaid ning vajadusel võtta temalt selleks täiendav töödeluba ja märkida välja töösooni jäävad maa-alused kommunikatsioonid. Paigaldada vajalikud kaitse-/reservtorud või teostada muud vajalikud ette nähtud kaitsemeetmed.

Metsa, üksikute puude ja võsa eemaldamine koos maa-ala planeerimisega on ette nähtud teha teemaa-ala ulatuses. Kändude ja kõlbmatu pinnase veokohad täpsustada Lüganuse vallavalitsuse ja Kiviõli linnavalitsusega enne ehitustööde algust. Kooskõlas „Teetööde tehnilised töökirjeldused” tooduga tuleb raadamisel ja juurimisel tekkivad tühimikud (augud) ka täita, kasutades selleks vähemalt augu kõrval olevale samaväärset pinnast.

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. Vajadusel tuleb ajutiste laoplatside asukohad täpsustada ja/või kooskõlastada täiendavalt Tellijaga enne ehitustööde algust.

Kasutuskõlblikud lammutussaadused anda üle tee valdajale, ülejääk utiliseerida vastavalt jäätmekäitlusseadusele.

Lammutatakse ettejäävad aiad, piirded, postid vmt. rajatised.

4.2.2 Ehitustööd:

Võetakse maha ettenähtud puud ning freesitakse üles nende kannud, likvideeritakse ettenähtud võsa ja põõsad.

Enne katte eemaldamist lõigatakse maha oleva tee peenrad ja puhastatakse katte servad, likvideeritakse olev kate freesimise teel ja kaevatakse olev mulle ette nähtud kõrgusele. Teetrassi mulde laienduste ning jalg- ja jalgrattatee alt eemaldatakse kasvupinnas, kaevatakse välja projektikohane süvend. Kasvupinnas ladustatakse ajutistel laoplatsidel. Ladustamisel tee ääres vaaludes tuleb ladustamiskohad eelnevalt kokku leppida maaomanikega. Kaevamisel ja ladustamisel tuleb jälgida, et säiliks mulla kvaliteet (ei tohi seguneda teiste pinnastega). Rajatakse ettenähtud tehnovõrgud ning paigaldatakse kaitse- ja reservtorud. Väljakaevatud muldealused pinnad planeeritakse ja tihendatakse. Laiendamiseks ja uue muldkehade ehitamiseks vajaminev pinnas veetakse karjäärist. Juurdeveetav materjal ei tohi olla halvema filtratsioonimooduliga kui on olemasoleval muldkehal, kuid samas filtratsioonimooduliga vähemalt 0,5m/ ööpäevas.

Kõik karjäärist juurdeveetavad pinnased peavad olema drenivate omadustega s.t. nende filtratsioonimoodul standardse Proctorteim 'iga saavutatava maksimaalse tiheduse juures on vähemalt 0,5 m/ööpäevas. Filtratsioonimoodul määrata standardse Proctorteimi'iga saavutataval maksimaalsel tihedusel või GOST 25584-90 järgi. Muldkeha ja drenihi projekteerimisel filtratsioonimooduli määramiseks tuleb lähtuda standardist EVS 901-20:2013.

Mulda esineb maksimaalselt 0,6 meetri paksuselt, mis kaevatakse välja (kergliiklusteel)

Juurdeveetud ehitamiseks kasutatav pinnas tihendatakse kihtide kaupa. Muldepinnase tihendamist kontrollida vastavalt Maanteeameti peadirektori 29.12.2006 käskkirjale nr 264 "Muldkeha pinnaste tihendamise ja tiheduse kontrolli juhised". Laienduste pealispind planeeritakse ja tihendatakse. Kõlbmatu pinnas jm. taaskasutamiseks kõlbmatu ehituspraht tuleb vedada prügimäele. Veo- ja paigaldustingimused täpsustada täiendavalt enne vastavate tööde algust tee valdajaga. Sõidutee kruusliiva kiht planeeritakse projektis määratud põikkaldega. Sõidutee planeerimisel ülejäävat mineraalset pinnast (kruusliiv, liiv, killustik) võib kasutada kergliiklustee alla täitepinnaseks. Peale sõidutee planeerimist ja kergliiklustee aluse täitepinnase kihi tihendamist ja planeerimist ehitatakse killustikalused sõidu- ning jalg- ja jalgrattateele vastavalt 8 ja 20cm ning sõiduteele paigaldatakse 20cm paksune kompleksstabiliseeritud kiht. Kompleksstabiliseerimiseks vajalik killustik veetakse välja koos killustikaluse ülakihiga.

Sõidutee kompleksstabiliseeritud kihile ehitakse kahekihiline asfaltbetoonist katend, kus aluskihiks on AC 16 base 70/100, paksusega 5cm ja ülemiseks kihiks AC 12 surf 70/100 tüüpi segust kiht paksusega h=4cm. Jalg- ja jalgrattateele ehitatakse ühekihiline asfaltbetoonkate AC 8 surf 70/100 paksusega 5cm. Hiljemalt enne tihedast asfaltbetoonist katte kihi ehitamist tuleb paigaldada selleks ettenähtud kohtadesse äärekivid. Paigaldusviis peab tagama äärekivide püsivuse. Selleks peab olema rajatud kogu pikkuses betoonalus (C15/20), niinimetatud pätsikeste kasutamine pole lubatud. Kleebitavat äärekivi pole antud projektis ette nähtud ning selle kasutamine on keelatud.

Sõidutee peenrad kindlustatakse killustiku või purustatud kruusaga fr 0-32. Peale peenarde valmimist haljastatakse nõlvad.

Paigaldatakse liiklusemärgid. Planeeritakse ja vajadusel haljastatakse muruseemne külviga kasvumullal h=5cm või hüdrokülviga teemaa-ala. Töödega haaratud teemaa-ala heakorrastatakse selliselt, et oleks võimalik maa-ala hooldus sõidukitele paigaldatud mehhanismidega.

4.3 Kasutamise- ja hooldamisjuhend

Tee kasutamise- ja hooldamisjuhend sõltub tee valdaja ja hooldetegija omavahelise kokkuleppe tingimustest. Hoolde aluseks on „Tee seisundinõuded“ Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 45 17.12.2002 (RTL 2003, 1 ,2), muudetud ministri määrusega nr 85(RT I 11.08.2011, 1). Spetsiaalsed erinõuded puuduvad.

4.3.1 Üldist

Teemaa on maa, mis õigusaktidega kehtestatud korras on määratud tee koosseisus olevate rajatiste paigutamiseks ja teehoiu korraldamiseks.

Tee on maantee, tänav, metsatee, jalgteed ja jalgrattateed või muu sõidukite või jalakäijate liiklemiseks kasutatav rajatis, mis võib olla riigi või kohaliku omavalitsuse või muu juriidilise isiku või füüsilise isiku omandis.

Tänav on linnas, alevis või alevikus paiknev tee, mis on ehitatud või kohandatud sõidukite või jalakäijate liiklemiseks.

Tänavakaitsevööndi laius on teemaa piirist kuni 10 meetrit. Kaitsevööndit võib laiendada kuni 50 meetrini, kui see on ette nähtud planeerimisseaduse kohases planeeringus.

Tänavapikaajalisuse tagab eelkõige ehitusel kasutatud kvaliteetne tehnoloogia ja sertifitseeritud ehitusmaterjalid. Tööde kvaliteet tagatakse ehituse järelevalvega, vastavalt: „Ehitusjärelevalve kord ja järelevalveomanikele tegevusloa andmise kord“ TSM mRTL 1999, 153, 2158.

Vastavalt normatiividele on teekatendile ette nähtud maksimaalne auto teljekoormus 100 kN.

4.3.2 Üldnõuded teede kasutajatele

- Teed ja tee kaitsevööndit kahjustada ja risustada on keelatud. Tee omanik ja teekaitsevööndi omanik võivad nõuda tee või tee kaitsevööndi kahjustajalt või risustajalt teehoiukulude katteks hüvitist.
- Veoste või sõitjate veoga tegelev ettevõtja peab andma tee omanikule tema nõudmisel andmeid teed kasutatavate sõidukite, vedude mahu, teekonna ning sõitude sageduse kohta.
- Kattega teel tohib sõita niisugune sõiduk, mis toetub tee pinnale pneumaatiliste või elastsete rehvidega (roomikutega), aga ka hobusõiduk, millel ei ole pneumaatilisi rehve.
- Neid sõidukeid, mille rattad, roomikud või muud konstruktsiooniosad või veos võivad rikkuda teekatet, liikluskorraldusvahendeid, lumetõrjeseadmeid ja teisi rajatisi või teemaad, kui viimane ei ole selliste sõidukite liiklemiseks kohandatud, tuleb vedada eriveeremiga (treileriga).
- Naastrehvide kasutamine reguleeritakse «Sõiduki tehnajärelevalve eeskirjaga».
- Teel on keelatud:
 - lõhkuda teekatet liikluse piiramiseks;
 - sulgeda või tõkestada sõiduteed ja rajatisi mistahes esemete, sõidukite või veostega;
 - sõita neil teeosadel, mis on liiklemiseks suletud;
 - sõita teele ja sealt maha neis kohtades, kus puuduvad peale- ja mahasõiduteed;
 - ladustada materjale, mis võivad kahjustada teed või keskkonda, piirata teel nähtavust või ohustada muul viisil liiklust;
 - teele maha loopida või panna prahti ja jäätmeid ning juhtida sinna reovett;
 - karjatada kariloomi.
- Liiklusväliseks otstarbeks võib teed kasutada üksnes tee omaniku kirjalikul loal ja tema kehtestatud tingimustel. Teel liiklusväliseks tegevuseks võib anda loa ainult isikule, kellel on tegevusloa taotletava liiklusvälise tegevuse jaoks.
- Sõitjate turvalisuse tagamiseks peab tee omanik hoolitsema nii tee kui ka sõitjate peale- ja mahamineku kohtade ohutuse eest. Lasteveo- või muu ühissõiduliini avamiseks on vaja tee omaniku kirjalikku nõusolekut. Laste ja teiste reisijate ohutuse tagamiseks võib tee omanik seada nii ajutisi kui ka alalisi piiranguid muude sõidukite liikumiseks ühissõidukite marsruudil.

- Liiklusvälise teabevahendi paigaldamise loa annab maa omanik tee omaniku kirjalikul nõusolekul ja tema seatud tingimustel. Teele ja tee kaitsevööndi alale võib paigaldada liiklusvälise teabevahendi, mis:
 - 1) ei eksita liiklejat ega varja tema eest liikluskorraldusvahendit;
 - 2) ei raskenda liikluskorraldusvahendite eristamist;
 - 3) ei ohusta liiklust liikleja pimestamisega ega tähelepanu hajutamisega;
 - 4) ei piira nähtavust ristmikul.
 Nimetatud nõuete eiramisega tekitatud kahju peab liiklejale hüvitama teabevahendi paigaldaja.
- Teele või tee kaitsevööndisse tee omaniku nõusolekuta paigaldatud liiklusvälise teabevahendi peab paigaldaja tee omaniku nõudel viivitamata kõrvaldama. Nõude täitmata jätmise korral on tee omanikul õigus teabevahend kõrvaldada. Teabevahendi kõrvaldamise kulud kannab teabevahendi paigaldaja.

4.3.3 Tegevus teel ja tee kaitsevööndis

- Teel ja tee kaitsevööndis on tee omaniku nõusolekuta keelatud:
 - maha võtta, ümber tõsta, juurde panna või kinni katta liiklusmärke ja muid liikluskorraldusvahendeid või eemaldada nendelt katteid;
 - teha teel ilma ehitusloata teehoiutöid, samuti mistahes teehoiuväliseid töid, paigutada sinna töövahendeid, materjale jms; tegevusega kaitsevööndis ei tohi halvendada liiklustingimusi teel;
 - ehitada nähtavust piiravaid hooneid või rajatisi ning rajada istandikku;
 - ehitada alalist või ajutist müügipunkti või muud teeninduskohta;
 - takistada jalakäijate liiklemist neid häiriva tegevusega;
 - paigaldada valgustusseadet või teabe- ja reklaamivahendit;
 - korraldada spordivõistlust või muud rahvaüritust;
 - kaevandada maavara ja maa-ainest;
- Tee kaitsevööndi maa omanik on kohustatud kaitsevööndis hoidma korras teemaaga külgneva kaitsevööndi maa-ala ja sellel paikneva rajatise ning kõrvaldama või lubama kõrvaldada nähtavust piirava istandiku, puu, põõsa või muu liiklusele ohtliku rajatise.
- Kõik teel ja tee kaitsevööndis kavandatavad teehoiuvälised ja teehoiutööd tuleb tee omanikuga kooskõlastada nende projekteerimise ajal.
- Teel liikluse ajutise piiramise või sulgemise loa saamiseks tuleb tee omanikule esitada taotlus vähemalt kaks nädalat enne kavandatavat liikluse piiramist või sulgemist koos skeemi ja sulgemise aegade äranäitamisega. Aasta jooksul kavandatavad kaevetööde plaanid, millised on seotud teekatte lõhkumisega, tuleb esitada tee omanikule hiljemalt jooksva aasta 1. veebruariks. Avariilistel juhtudel vaadatakse tööde taotlused operatiivselt läbi.

- Enne teel kavandatavat liikluse sulgemist või piiramist vaatavad tee omaniku ja taotleja esindajad üle ümbersõiduteed ja otsustavad selleks tehtud või valitud ümbersõiduteede ja ettevalmistustööde kõlblikkuse. Tulemus vormistatakse kahepoolse dokumendiga.
- Kui ümbersõidutee rajamiseks või muuks liikluse korraldamiseks on vajalik täiendav maakasutus, siis sõlmib töötegija maaomaniku või -kasutajaga ajutise maakasutuse lepingu. Ümbersõidutee korrashoiu ja liikluskorralduse eest vastutaja määratakse tööde kooskõlastamisel sulgemistingimustega.
- Ajutised ümbersõiduteed likvideerib tee sulgemise taotleja vastavalt sõlmitud tee või maa ajutise kasutamise lepingule. Liikluskorralduse muutmisel teetööde ja kooskõlastatud ürituste ajal tagatakse liiklejatele juurdepääs üldkasutatavatele paikadele, nende elukohta ja kinnisvarale. Kui seda ei ole võimalik teha lühiajalisel täielikul sulgemisel, siis selles lepatakse eelnevalt kokku.
- Tee kaitsevööndis tehtavateks töödeks tuleb saada maa omaniku luba ja tee omaniku kooskõlastus.
- Teehoiuväliseks tööks loa saanud isik peab hüvitama tee omanikule seoses liikluse sulgemise või piiramisega kaasnevad kulud. Loa saamiseks tuleb tee omanikule esitada:
 - kirjalik taotlus, raha ja vahendite olemasolu tõendus töö tähtaegseks ja nõuetekohaseks tegemiseks;
 - tee omanikuga eelnevalt kooskõlastatud projekt koos liikluskorralduse skeemiga;
 - tööde teostamise ajagraafik.
- Enne tööde alustamist koostavad töö tegija ja tee omaniku esindajad kahepoolse akti teekatte mulde, teemaa ja rajatiste seisukorra kohta. Ümbersõidutee kohandamine liikluseks kooskõlastatakse maa omanikuga. Tööde lõpetamine fikseeritakse samas aktis, vajaduse korral koos maa ja tee omaniku nõuetega ja nende täitmise tähtaegadega. Tavalise liikluse mittetähtaegsel taastamisel rakendatavad sanktsioonid sätestatakse lepingus.
- Teel teehoiuväliseid või teehoiutöid tegev juriidiline või füüsiline isik kannab täielikku vastutust kooskõlastatud tehnoloogia, tähtaegade, kvaliteedi ja liiklusohutuse nõuete täitmise eest. Tööde alustamisest teel peab töö tegija kirjalikult (telefonogramm, faks või avaldus) informeerima tee omanikku kaks päeva enne tööde alustamist, teatades ka omanikujärelevalvet teostava isiku andmed.
- Teel võib liiklust ajutiselt piirata või sulgeda avariide, loodusõnnetuste, tee kasutuskõlbmatuks muutumise või kandevõime kaotuse korral või teehoiutööde ajal. Otsuse teel liikluse sulgemiseks või piiramiseks teeb tee omanik. Liikluse sulgemise või piiramise loa annab kohalik omavalitsus või tee valdaja.
- Avalikult kasutatava tee sulgemine ja sellega seoses vajaliku ümbersõidu korraldamine võib toimuda üksnes liiklusvälise ürituse korraldaja kulul. Liikluse ümberkorraldamiseks vajalikud kulud peab liikluse sulgemist või piiramist taotlev isik tee omanikule hüvitama enne ürituse algust.

4.3.4 Peatumine ja parkimine

Teel tohib peatuda ja parkida vastavalt liikluseeskirja nõuetele. Teel hädapeatunud või muu liiklustakistuse tekitanud sõiduki juht on kohustatud:

- viivitamatult tähistama tekkinud ohtliku situatsiooni liikluseeskirja nõuete kohaselt;
- liiklustakistuse teelt kõrvaldama;
- mitte suutes liiklustakistust kõrvaldada, sellest teatama politseile ja tee omanikule;
- halva nähtavuse ajal teel peatunud või parkinud mootorsõidukil või haagisel sisse lülitama gabariidituled; kas või ühe gabariiditule rikke korral sisse lülitama ohutuled või välja panema ohukolmnurga.

4.3.5 Erakorralised veod

Avalikult kasutataval teel on erakorraline vedu ja sõit lubatud eriloaga ja eritasu eest ning üksnes loal märgitud marsruudil ja tingimustel. Tee omanikule erakorralise veo või sõiduga tekitatud kulutuste hüvitamise ja eritasu määrad ning erilubade väljaandmise kord on kehtestatud teede- ja sideministri 1. septembri 1999. a määrusega nr 50 (RTL 1999, 129, 1802).

4.3.6 Tee suhtes esitatavad nõuded.

- Tee seisund peab võimaldama ohutult liigelda. Tee seisundi kohta esitatavad nõuded, samuti teetähistussüsteemi ja selle rakendamise korra kehtestab teede- ja sideminister.
- Teehoiuna käsitatakse teetöö kavandamist, tee projekteerimist, ehitamist ja remontimist, tee ja teekaitsevööndi hooldamist, teekasutuse korraldamist ning tee haldamisega seotud muud tegevust.
- Teehoidu korraldab tee omanik Euroopa lepingu (RT II 1995, 22–27, 120), riigihangete seaduse (RT I 1995, 54, 883; 1997, 9, 79; 1998, 38, 561, 1999, 16, 271) ja teeseaduse ning nende alusel antud õigusaktide kohaselt.
- Teehoiutööde ajal tagab liiklusohutuse teehoiutöö tegija. Kergliiklusteedel võib teehoiutööid teha kuni 6 tonni kaaluvate masinatega. Teehoiutööde korraldamise eest vastutava isiku määravad tee omanik ja teehoiutööde tegija lepinguga. Tee-ehitusloa ja teekasutusloa andmine toimub vastavalt teede- ja sideministri 28. septembri 1999. a määrusega nr 58 kehtestatud korrale.
- Avalikult kasutatava tee maakasutuse sihtotstarve on transpordimaa. Avalikult kasutatava tee seisundist või teehoiutöödest tingitud ajutiseks ümbersõiduks sõlmib tee omanik lepingu kinnistu omanikuga, kelle maal ümbersõiduks kasutatav tee asub. Lepingut ei pea sõlmima avarii ja loodusõnnetuse korral. Avalikult kasutatava tee omanikul on õigus anda teemaad maakasutust reguleerivate õigusaktide kohaselt kasutada teisele isikule ilma hoonestusõiguseta tingimusel, et see ei raskenda teehooidu ega halvenda liiklusolusid.

4.3.7 Tee omaniku kohustused

- Tee omanik on kohustatud jälgima tee seisundit ja hoidma tee korras, kõrvaldama teelt liiklust ohustava või nähtavust piirava liiklusele ohtliku rajatise ning korraldama tee kasutamist ja kaitset.
- Kui pinnase sulamise, vihma või muude liiklust oluliselt mõjutavate tegurite tõttu on tee konstruktsioon nõrgenenud ja liiklus võib teed kahjustada või liigelda on ohtlik, võib tee omanik tee või selle osa teatavaks ajaks sulgeda või teel liiklust piirata.
- Tee omanik on kohustatud liiklejale hüvitama tee kasutamiskõlbmatuse tõttu ning teeseaduse või selle alusel antud õigusakti rikkumise tõttu tekitatud kahju.
- Tee omanik peab andma operatiivinfot loodus- või liiklusõnnetusest põhjustatud liikluskorralduse muudatustest. Järelepärimise korral peab tee omanik andma teavet tee seisundi ja kasutuskorralduse kohta.

4.3.8 Järelevalve ja vastutus

- Järelevalvet käesolevatest nõuetest kinnipidamise üle korraldavad Politseiamet ja tee omanik. Käesolevate nõuete rikkumiste kõrvaldamiseks on õigus koostada ettekirjutusi politseiametnikul, teede- ja sideministri volitatud ametnikul ja kohaliku omavalitsuse volikogu volitatud ametnikul.
- Käesolevate nõuete mittetäitmisel rakendatakse süüdi olevate juriidiliste isikute kohta teeseaduse paragrahvides 40 ja 41 toodud karistusi.

4.3.9 Jalgteed

Jalgtee on kasutamiseks ainult jalgratturitele ja jalakäijatele. Jalgtee teemaa peab olema puhastatud tolmust ja prahist, liiklust ohustavad esemed peavad olema eemaldatud, teelt ja tee kaitsevööndist peavad olema kõrvaldatud loata paigaldatud liiklusmärgid ja liiklusvälised teabevahendid, samuti liiklusele ohtlikuks osutada võivad langemisohtlikud puud, nähtavust piiravad rajatised, puud või põõsad või nende võrad peavad olema kõrvaldatud tee muldkeha nõlvalt. Nõlvadel ei või olla erosiooni ega uhtumisi, mis ohustavad nõlva stabiilsust. Jalgteel peab olema tagatud vee äravool.

Liiklusmärgid peavad olema puhtad, loetavad ja reflekteeruvad 30 m kauguselt, 95% märgi pinnast peab olema vigastusteta. Paigaldatud valgustus peab pimedal ajal põlema. Jalgtee kaitsepiirded peavad olema paigaldatud teeprojekti ja kehtestatud nõuete kohaselt, piire ei või olla roostes ja püsivust ohustavas seisundis.

Jalgtee talvine seisunditase ning vastavad seisundinõuded peavad vastama „Tee seisundinõuded” (vastu võetud 17.12.2002 nr 45 RTL 2003, 1, 2 jõustumine 09.01.2003) esitatule. Talvisel koristusel võib kasutada elastsest materjalist teraga sahu. Lumi teisaldada haljasalale või jalgtee serva, jättes jalgtee vaba ruumi seejuures vähemalt 1,0 m. Talvisel ajal tuleb jalgteel teostada regulaarselt libeduse tõrjet (puistematerjal, soovitatavalt pestud graniitsõelmed). Libeduse tõrjeks võib kasutada abrasiivpuistematerjali, mille tera läbimõõt on 2 kuni 6 mm.

Kevadised hooldustööd – liikluskorraldusvahendite korrastus, rajatiste puhastamine jm, samuti talihoolduse käigus libedusetõrjeks kasutatud puistematerjali jääkide äravedu teemaalt peavad olema pärast kevadist lumesulamist lõpetatud iga aasta 15. maiks.

Muru hooldamine: niita 3,5...5 cm kõrguselt. Põuaperioodil kasta 1 kord nädalas normiga 20...25 l/m². Pärast kastmist peab muld olema 10 cm sügavuselt niiske.

Jalgteel kasutada hoolduseks mehhanisme, mille kaal ei ületa 6 tonni.