

**TELLIJA: PÄRNU LINNAVALITSUS**

Suur-Sepa 16, 80098 Pärnu

# **Pärnu Hiiu tööstusküla tänavavõrgu ja tehnorajatiste projekteerimine**

## **Teede ehituslik osa**

### **Seletuskiri**

Projekti liik: ehitusprojekt  
Projekti staadium: põhiprojekt  
Töö nr: 260301

Projekteerija: Adetex OÜ  
Vastutav projekteerija: Andrei Grigorjev

## SISUKORD

1 Üldosa .....	3
1.1 Üldandmed .....	3
1.1.1 Asukoht.....	3
1.1.2 Projekti eesmärk.....	3
1.1.3 Projekti käsitusala ja piirangud.....	3
1.2 Alusdokumendid.....	3
1.3 Normdokumendid ja juhendid .....	3
2 Olemasolev olukord.....	4
2.1 Asukoht ja piirangud.....	4
2.2 Olemasolev liikluskorraldus ja tehnoarajatiste .....	4
3 Projektlahendus.....	4
3.1 Plaanilahendus ja liikluskorraldus .....	4
3.2 Riigitee nr 19123 ristmiku ja juurdepääsu lahendus .....	5
3.3 Planeeringuala sisene teedevõrk, jalg- ja jalgrattatee ning tuletõrje veevõtukohta juurdepääs.....	5
3.4 Piki- ja põikprofiilid ning vertikaalplaneering .....	5
3.5 Sademevee juhtimine, kraavid ja truubid .....	6
3.6 Katend ja mulle.....	6
3.6.1 Valitud katendikonstruktsioonid .....	6
3.6.2 Materjalinõuded.....	7
3.6.3 Mulle ja aluspinnas.....	7
3.7 Liikluskorraldusvahendid ja teekattemärgistus.....	7
3.8 Haljastus, raadamine ja maaparandus .....	8
4 Juhised tööde teostamiseks .....	8
4.1 Ajutine liikluskorraldus .....	8
4.2 Ehitustööd ja kvaliteedinõuded.....	8
5 Keskkonnakaitse ja jäätmeäritlus.....	8
6 Hooldusjuhend .....	9

## JOONISED

- Asendiplaan liikluskorraldusega M: 1:500
- Vertikaalplaneerimine M: 1:500
- Tüüpristprofiilid M: 1:50
- Piki- ja põikprofiilid: M: 1:500/1:50

# 1 Üldosa

## 1.1 Üldandmed

### 1.1.1 Asukoht

Projektiga käsitletav ala asub Pärnu linnas Papsaare külas Hiiu kinnistu detailplaneeringu alal, riigitee nr 19123 Nurme–Papsaare tee ja riigitee nr 60 Pärnu–Lihula tee vahelisel alal. Planeeringuala asub oluliste transpordisuundade, Audru ringraja ning lennuvälja läheduses.

Teede ehitusliku osa projekt hõlmab Hiiu tööstusküla tänavavõrgu, riigitee nr 19123 juurdepääsu, jalg- ja jalgrattatee, kraavide, truupide, tuletõrje veevõtukohta teenindusjuurdepääsu ning teedega seotud liikluskorralduse lahendusi projekti mahus.

### 1.1.2 Projekti eesmärk

Käesoleva teede ehitusliku osa põhiprojekti eesmärk on koostada tehniliselt toimiv ja ehituslikult realiseeritav lahendus Hiiu tööstusküla tänavavõrgu rajamiseks ning planeeringuala ühendamiseks riigiteega nr 19123 Nurme–Papsaare tee.

Projektiga lahendatakse eelkõige sõiduteed, jalg- ja jalgrattateed, riigitee juurdepääs, liikluskorraldus, vertikaalplaneering, kraavid ja truubid, katendikonstruktsioonid ning teedega seotud haljastuse taastamine.

### 1.1.3 Projekti käsitusala ja piirangud

Käesoleva TL osa projektiga ei projekteerita kruntide siseseid hoonestuse, parkimise ja manööverdusalade lõplikke lahendusi ega kruntide individuaalseid mahasõite. Kruntide mahasõidud ning kinnistusesed liiklus- ja parkimislahendused täpsustatakse edasistes ehitusprojektides vastavalt konkreetsete kruntide hoonestamisele ja kasutusotstarbele.

Tehnovõrkude lahendused on esitatud vastavates eriosades. Teede ehituslik osa arvestab tehnovõrkude eriosadest tulenevate ristumiste, taastamiste ja kõrguslike sisenditega ulatuses, milles need on projekti koostamise ajal kättesaadavad.

## 1.2 Alusdokumendid

Projekti koostamisel on aluseks võetud järgmised lähteandmed ja dokumendid:

- Pärnu Hiiu tööstusküla tänavavõrgu ja tehnoarajatiste projekteerimise lähteülesanne;
- Papsaare küla, Hiiu kinnistu detailplaneering, Skepast&Puhkim OÜ, töö nr 2022-0071;
- Liikluslahendus OÜ liiklusanalüüs Hiiu ja Hiiuvälja detailplaneeringu juurdepääsu kohta riigiteelt nr 19123 Nurme–Papsaare tee;
- kehtestatud detailplaneeringu koosseisus esitatud riigitee nr 19123 km 7,16 juurdepääsu eskiislahendus;
- topo-geodeetiline alusplaan ja projekti koostamise käigus kasutatud täpsustatud geoalus;
- geotehniliste uuringute tulemused ja katendiprojekti aruanne;
- Tellija poolt esitatud otsused ja tähelepanekud katendilahenduste ning projektlahenduste kohta;
- VK, sademevee, elektri, side ja tänavavalgustuse eriosade projektlahendused vastavalt projekti koostamise ajal kättesaadavale sisendile.

## 1.3 Normdokumendid ja juhendid

Projekteerimisel on lähtutud projekti koostamise ajal kehtivatest asjakohastest õigusaktidest, standarditest ja juhenditest, sh:

- Ehitusseadustik;

- Tee projekteerimise normid, kliimaministri määrus nr 71;
- Tee ehitusprojektile esitatavad nõuded, majandus- ja taristuministri määrus nr 2;
- Tee ehitamise kvaliteedi nõuded;
- EVS 843:2016 Linnatänavad;
- EVS 613:2023 Liiklusmärgid ja nende kasutamine;
- EVS 614:2022 Teemärgised ja nende kasutamine;
- 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;
- EVS-EN 13285 Sidumata segud;
- EVS-EN 1338 Betoonist sillutiskivid;
- EVS-EN 1340 Betoonist äärekivid;
- Transpordiameti asjakohased riigiteede projekteerimise, katendikihtide ehitamise ja liikluskorralduse juhendid.

## 2 Olemasolev olukord

### 2.1 Asukoht ja piirangud

Planeeringuala paikneb Pärnu-Lihula maantee ja Nurme-Papsaare tee vahelisel alal. Olemasolev juurdepääs Hiiu kinnistule on riigiteelt nr 19123 Nurme–Papsaare tee kinnistu põhjaosas.

Planeeringualale ja selle vahetusse lähedusse ulatuvad erinevad kitsendused, sh riigitee nr 19123 kaitsevöönd, olemasolevate tehnoorkude kaitsevööndid, maaparanduse ja kraavidega seotud piirangud ning lennuvälja ja riigikaitse ehitise piirangud vastavalt kehtivatele kitsendustele. Riigitee kaitsevöönd on 30 m.

### 2.2 Olemasolev liikluskorraldus ja tehnoorkud

Riigitee nr 19123 Nurme–Papsaare tee on olemasolev kahe-suunaline riigitee. Olemasolev piirkiirus käsitletaval teelõigul on üldine asulaväline kiirusrežiim 90 km/h, kui liikluskorraldusvahenditega ei ole näidatud teisiti.

Planeeringualal puudub väljaehitatud sisemine tänavavõrk. Kinnistu on valdavalt hoonestamata ning suures osas kaetud kõrghaljastuse ja võsaga. Alal paiknevad olemasolevad kraavid ning põlludrenaaži elemendid, mis likvideeritakse või säilitatakse projekti lahendusega määratud ulatuses.

Olemasolevad ja projekteeritavad tehnoorkud on kajastatud eriosade projektides. Teede projektis arvestatakse tehnoorkude ristumiste, kaitsevööndite, kaevikute ning taastamisvajadusega.

## 3 Projektlahendus

### 3.1 Plaanilahendus ja liikluskorraldus

Planeeringuala sisene tänavavõrk on kavandatud kehtiva detailplaneeringu põhimõtteid arvestades. Tänavad on projekteeritud kõvakattega veotänavatena ning on ette nähtud kahe-suunalisena. Sõidutee põhiosa laius on 7,0 m. Ristmike ja kõverike lahendamisel on arvestatud raskeliikluse manööverdamisvajadusega.

Pöörderaadiuste valikul ja ristmike lahenduse kontrollimisel on lähtutud sadulautorongi 16,5 m pöördekoridori šabloonidest. Šabloonidega kontrollitakse nii riigitee juurdepääsu kui ka planeeringuala siseseid põhilisi pöördeid ja tuletõrje veevõtukohta teenindusala.

Kruntide mahasõite käesoleva projektiga ei projekteerita. Kruntide juurdepääsud, kinnistusiseseid teed, parklad ja manööverdusala projekteeritakse kruntide hoonestamise projektide koosseisus, lähtudes konkreetse krundi kasutusotstarbest, hoone paiknemisest ja liiklusvajadusest.

### 3.2 Riigitee nr 19123 ristmiku ja juurdepääsu lahendus

Riigitee nr 19123 Nurme–Papsaare tee km 7,16 piirkonda on projekteeritud planeeringuala põhiline juurdepääs. Lahenduse koostamisel on aluseks võetud kehtestatud detailplaneering ning detailplaneeringu koosseisus esitatud riigitee nr 19123 km 7,16 juurdepääsu eskiislahendus. Käesoleva projektiga täpsustatakse eskiislahendus ehitusprojekti mahus.

Riigitee ristmikul on ette nähtud vasakpööre möödasõidulaiendusega. Riigiteed laiendatakse ühelt poolt, et tagada vasakpöoret sooritavast sõidukist ohutu möödumine. Laienduse lahendus on kavandatud olemasoleva tee geomeetria ja läheduses paiknevaid samalaadseid ristmikke arvestades.

Riigitee laienduse rajamiseks nihutatakse teeäärset kraavi projekti ulatuses. Ristmiku piirkonnas on kraavi veejuhtimiseks projekteeritud truup. Truupide läbimõõdud, pikkused, põhjakõrgused ja paigaldussügavused on näidatud asendiplaanidel ja vertikaalplaneerimise joonistel. Truubid rajatakse PP või PE torudest ringjäikusega vähemalt SN8.

Riigitee olemasolev põikkalle/viraaž säilitatakse. Olemasoleva plaanikõveriku raadius on ligikaudu  $R=580$  m ning olemasolev 4% viraaž jääb kehtima. Käesoleva projektiga riigitee olemasolevat plaanilahendust ja kiirusrežiimi ei muudeta.

Detailplaneeringus on toodud soovitus vähendada riigitee nr 19123 Nurme–Papsaare tee piirkiirust Põlde tee ristmikust kuni riigiteeni nr 60 Pärnu–Lihula 70 km/h-ni. Käesoleva projekti koostamisel on lähtutud olemasolevast liikluskorraldusest ning riigitee nr 19123 lõigul olemasolevate samalaadsete ristmike ja juurdepääsude liikluskorraldusest. Kuna piirkiiruse muutmine eeldab riigitee lõigu liikluskorralduse terviklikku käsitlemist, ei ole käesoleva projektiga ette nähtud riigitee kehtiva piirkiiruse muutmist. Vajadusel täpsustatakse piirkiiruse muutmise vajadus ja ulatus Transpordiametiga.

Riigitee ristmiku piirkonnas on projekteeritud ohutussaar liikluse kanaliseerimiseks ja sõidukite liikumissuundade selgemaks eraldamiseks. Ohutussaare täpne kuju, äärekivid ja liikluskorraldusvahendid on näidatud liikluskorralduse joonisel.

Riigiteele väljasõidu nähtavuse tagamiseks on asendiplaanil näidatud nähtavuskolmnurgad. Nähtavuskolmnurga ulatuses likvideeritakse nähtavust piiravad puud, võsa ja olemasolev mullavall ning tagatakse nähtavus vastavalt projektlahendusele.

### 3.3 Planeeringuala sisene teedevõrk, jalg- ja jalgrattatee ning tuletõrje veevõtukohta juurdepääs

Planeeringuala sisene tänavavõrk on kavandatud kahesuunaliste veotänavatena. Teede geomeetria ja ristmikud on lahendatud selliselt, et oleks tagatud raskeliikluse, hooldustehnika ja päästetehnika liikumine.

Paralleelselt sõiduteega projekteeritakse jalg- ja jalgrattatee vastavalt detailplaneeringu põhimõtetele. Jalg- ja jalgrattatee kavandatakse kõvakatttega ning seotakse olemasolevate ja perspektiivsete kergliiklusteede lahendustega.

Projektiga kavandatav tiik on ette nähtud kasutada tuletõrjevete reservina. Tiigi juurde on projekteeritud päästetehnika juurdepääs koos ümberpööramisplatsiga. Juurdepääsu ja ümberpööramisplatsi geomeetria on kontrollitud päästetehnika manööverdamisvajaduse alusel. Tiigi lõplikud parameetrid täpsustatakse VK ja tuleohutuse lahenduse alusel.

### 3.4 Piki- ja põikprofiilid ning vertikaalplaneering

Vertikaalplaneeringu koostamisel on arvestatud olemasoleva maapinna, riigitee olemasolevate kõrguste, projekteeritud kraavide, tehnovõrkude ja sademevee ärajuhtimise vajadusega. Lahendus on koostatud selliselt, et oleks tagatud sademevee piki- ja põiksuunaline äravool sõiduteedelt, jalg- ja jalgrattateelt ning külgnevatelt aladelt.

Planeeringuala siseste teede pikikalded on üldjuhul vahemikus 0,2...4,0%. Sõidutee põikkalded on üldjuhul 2,0...2,5%, jalg- ja jalgrattatee põikkalle 2,0%. Riigitee nr 19123 olemasolev 4% viraaž ristmiku piirkonnas säilitatakse.

Täpsemad kõrgusarvud, kalded ja ristprofiilid on esitatud asendiplaanidel, vertikaalplaneerimise joonistel, pikiprofiilidel ja ristlõigetel.

### 3.5 Sademevee juhtimine, kraavid ja truubid

Sademevesi juhitakse teedelt ja külgnevatelt aladelt projekteeritud kraavidesse ning edasi sademeveesüsteemi vastavalt VK ja sademevee eriosa lahendusele. Planeeringuala teede äärde on projekteeritud lahtised kraavid. Teede ja kraavide ristumiskohtades on projekteeritud truubid.

Truupide läbimõõdud, pikkused, põhjakõrgused ja paigaldussügavused on näidatud asendiplaanidel. Truubid rajatakse PP või PE torudest ringjäikusega vähemalt SN8. Truupide otsad kindlustatakse erosiooni vältimiseks vastavalt asendiplaanile ja ristlõigetel.

Olemasolev kraav planeeringuala põhja- ja idapiiril säilitatakse. Projektiga nähakse ette olemasoleva kraavi korrastamine ja puhastamine, et tagada vee äravool ja kraavi toimimine. Kraavi korrastamisel tuleb säilitada olemasolev äravoolusuund ja vältida vee paisutamist naaberladele.

Planeeringuala sisese eraldusriba alla on projekteeritud killustikust immutusala. Killustikust immutusala ümbritsetakse geotekstiiliga, et vältida peenosiste kandumist killustikku ja tagada lahenduse toimivus. Madalamatesse kohtadesse on projekteeritud dreanaažitoru, mille väljavool juhitakse kraavi.

### 3.6 Katend ja mulle

#### 3.6.1 Valitud katendikonstruktsioonid

Projekteerimise käigus on koostatud katendiprojekti aruanne, milles analüüsiti olemasolevat olukorda, geotehnilisi tingimusi ja erinevaid katendivariantide lahendusi. Tellija otsuse alusel on käesolevas projektis kasutatud alljärgnevat katendikonstruktsiooni. Konstruktsioonid on toodud põhimõtteliselt; täpsed kihipaksused ja kasutuskohad on esitatud katendite joonistel ning ristlõigetel.

Tähis / kasutuskoht	Katendikonstruktsioon	Märkused
Tüüp 1 – riigitee nr 19123 laiendus ja ristmiku laiendatav osa	AC16 surf – 5 cm AC32 base – 8 cm Killustikalus fr 4/63 – min 30 cm Dreenkiht f4 – min 40 cm Täitepinnas ja geotekstiil vastavalt olemasolevale aluspinnasele ja joonistele	Riigitee laiendus rajatakse astmeliselt olemasoleva katendiga kokku viies. Katte vuugid nihutatakse kihtide kaupa.
Tüüp 2 – planeeringuala veotänavad, raskeliikluse alad ja tuletõrje veevõtukohta juurdepääs/plats	AC16 surf 100% tardskivikill LA25 – 5 cm AC32 base kill LA30 – 7 cm Killustikalus fr42/63 LA30 – 25 cm Dreenkiht f4 – min 35 cm Täitepinnas f6 Täitepinnas ja geotekstiil vastavalt olemasolevale aluspinnasele ja joonistele	Konstruktsioon on valitud Tellija otsuse alusel, arvestades tulevast raskeliiklust, staatilisi koormusi ning pidurdamis- ja manööverduskoormusi.
Tüüp 3 – jalg- ja jalgrattatee	AC12 surf 100% tardskivikill – 5 cm Killustikalus fr 4/32 LA35 – 20 cm Dreenkiht f4 – min 20 cm Täitepinnas vastavalt joonistele	Kergliiklustee konstruktsioon vastavalt projektilahendusele ja katendiaruande põhimõtetele.
Tüüp 4 – Betoonkividest katend	Betoonkivid (kartano) – 8 cm Sängituskiht (peeneteraline kill. ) – 4 cm Killustikalus fr 4/32 LA35 – 20 cm Dreenkiht f4 – min 20 cm Täitepinnas vastavalt joonistele	Liiklussaare konstruktsioon vastavalt tüüplahendustele

Tüüp 5 – tugipeenar ja haljasala taastamine	Tugipeenar – segu nr 6 või võrdväärne nõuetele vastav materjal Kasvualus ja murukülv haljasalade taastamiseks	Tugipeenrad ja nõlvad taastatakse joonistel näidatud ulatuses.
---	--	--

Riigitee laiendamisel olemasoleva katendiga tuleb katend ehitada astmeliselt. Olemasolev asfaltkate ja aluskihid lõigatakse tagasi selliselt, et eri katendikihtide vuugid ei langeks ühele vertikaalile. Ühendus olemasoleva ja uue katendi vahel tuleb teostada vastavalt Transpordiameti juhenditele ning asfaldist katendikihtide ehitamise juhisele.

### 3.6.2 Materjalinõuded

Katendites kasutatavad asfaltsegud, bituumenid ja täitematerjalid peavad vastama EVS 901 seeria standarditele ning Transpordiameti asfaldist katendikihtide ehitamise juhisele.

Killustikalustes kasutada nõuetele vastavat purustatud kivimaterjali. Killustiku Los Angelese kulumiskindluse kategooria sõiduteedel peab olema vähemalt LA30, kui joonistel või katendiaruandes ei ole määratud rangemaid nõudeid. Killustikalused rajada ja tihendada vastavalt Transpordiameti killustikust katendikihtide ehitamise juhisele.

Dreenkihi materjal peab olema vett läbilaskev ja külmakindel. Dreenkihi materjali peenosiste sisaldus peab vastama kategooriale f4 ning täitepinnase peenosiste sisaldus kategooriale f6, kui katendiaruandes või joonistel ei ole määratud teisiti.

Geotekstiili kasutatakse katendikonstruktsioonides eraldava ja filtreeriva kihina vastavalt joonistele. Geotekstiil peab olema nõuetele vastav ning paigaldatud tootja juhiste ja projekti ristlõigete kohaselt. Killustikust immutusala ümber paigaldatakse geotekstiil ümber killustikukihi.

Betoonist äärekivid peavad vastama standardile EVS-EN 1340. Betoonkivid ja sillutiskivid peavad vastama standardile EVS-EN 1338. Äärekivid paigaldada betoonalusele ja killustikalusele vastavalt tüüpriistlõigetele ning tootja juhiste. Äärekivide nähtav kõrgus, allalastud lõigud ja üleminekud on näidatud asendiplaanidel ja tüüpriistlõigetel.

### 3.6.3 Mulle ja aluspinnas

Uute teekonstruktsioonide alt eemaldatakse kasvupinnas, orgaaniline pinnas ja nõrga kandevõimega pinnas. Aluspinnas planeeritakse, vajadusel kuivatatakse ja tihendatakse enne konstruktsioonikihtide rajamist. Liigniiskena pinnast ei tohi tihendada.

Mulde ja täite ehitamisel tuleb vältida vett koguvate lohkude jätmist vett mitteläbilaskvate pinnaste peale. Kui ehitustööde käigus ilmnevad projektis arvestatust halvemad pinnasetingimused, tuleb lahendus täpsustada projekteerijaga.

### 3.7 Liikluskorraldusvahendid ja teekattemärgistus

Liikluskorraldusvahendid projekteeritakse vastavalt standardile EVS 613:2023 „Liiklusmärgid ja nende kasutamine“, standardile EVS 614:2022 „Teemärgised ja nende kasutamine“ ning Transpordiameti riigiteede liikluskorralduse juhenditele.

Riigiteele paigaldatavad liiklusmärgid kuuluvad II suurusgruppi ning peavad vastama riigiteedele esitatavatele nõuetele. Planeeringuala sisestel teedel on ette nähtud 30 km/h ala/kiirusrežiim ning liiklusmärgid kuuluvad 0. suurusgruppi. Märkide kile, postid, vundamendid ja kinnitustarvikud peavad vastama kehtivatele nõuetele.

Teekattemärgistus projekteeritakse asfalkattel termoplastikust. Märgistusmaterjalid ja klaaskulid peavad tagama nõutud nähtavuse, kulumiskindluse ja peegeldusomadused. Märgistuse paigutus on näidatud liikluskorralduse joonistel.

### 3.8 Haljastus, raadamine ja maaparandus

Ehitusele ette jäävad puud, võsa ja kännud likvideeritakse projekti ulatuses. Likvideeritavate puude ja võsa ulatus määratakse asendiplaanil ja ehitustööde käigus täpsustatakse vajadusel Tellija ning kohaliku omavalitsusega. Nähtavuskolmnurkade ulatuses tuleb nähtavust piirav kõrghaljastus ja olemasolev mullavall eemaldada.

Hoonestusest, teedest, kraavidest ja tehnoorkudest vabaks jäävatel aladel säilitatakse olemasolevat kõrghaljastust võimalikult suures ulatuses. Ehitusest kahjustatud haljasalad taastatakse kasvualuse ja murukülviga. Kraavide ja mullete nõlvad planeeritakse ning kindlustatakse kasvualuse ja murukülviga, vajadusel kasutatakse erosioonitõkkemeetmeid.

Olemasolev põlludrenaaž likvideeritakse kohtades, kus see ristub projekteeritud teede, kraavide, tiigi või tehnoorkudega ning kus drenaaži säilimine ei ole tehniliselt võimalik. Drenaaži likvideerimisel tuleb vältida vee kontrollimatut kogunemist või naaberlade kahjustamist.

## 4 Juhised tööde teostamiseks

### 4.1 Ajutine liikluskorraldus

Ehitusaegse liikluskorralduse projekti koostab töövõtja vastavalt valitud ehitustehnoloogiale ja tööde etappidele. Ajutine liikluskorraldus tuleb enne tööde alustamist kooskõlastada tee omaniku, Transpordiameti, kohaliku omavalitsuse ja vajadusel teiste asjaomaste osapooltega.

Ehitustööde ajal tuleb tagada ohutu liikluskorraldus riigiteel nr 19123 ning juurdepääs olemasolevatele kinnistutele. Liikluse piiramisel tuleb lähtuda kehtivatest nõuetest ajutisele liikluskorraldusele ja Transpordiameti juhenditest. Töövõtja peab tagama ajutiste liikluskorraldusvahendite korrashoiu kogu ehitusperioodi jooksul.

### 4.2 Ehitustööd ja kvaliteedinõuded

Töövõtja peab tööde tegemisel juhinduma projektlahendusest, kehtivatest õigusaktidest, standarditest, Transpordiameti juhenditest, tee ehitamise kvaliteedi nõuetest ning asjakohastest tootjajuhistest.

Enne ehitustööde algust tuleb välja märkida tee teljed, katte servad, kraavid, truubid, äärekivid, liiklussaared, tehnoõrgud ja muud olulised projektielemendid. Kõik olemasolevad tehnoõrgud tuleb enne kaevetööde alustamist looduses tuvastada ning vajadusel kutsuda võrguvaldaja esindaja.

Kasvupinnas eemaldatakse kogu teekonstruktsioonide, kraavide, truupide, tiigi ja mullete ulatuses. Kõlblik kasvumuld ladustatakse eraldi ning kasutatakse haljastuse taastamisel. Ehitusel tekkivad jäätmed ja kõlbmatu pinnas käideldakse vastavalt jäätmeseadusele ja kohaliku omavalitsuse nõuetele.

Kõik konstruktsioonikihid tuleb paigaldada projektis määratud paksuste, kallete ja tihendusnõuete kohaselt. Enne järgmise kihi paigaldamist peab eelnev kiht vastama nõutud kandevõimele, tasetasusele ja tihendusele.

## 5 Keskkonnakaitse ja jäätmekäitlus

Ehitustööde käigus tuleb vältida pinnase, pinna- ja põhjavee reostamist. Masinate tankimine, hooldus ja ladustamine tuleb korraldada selliselt, et oleks välistatud kütuse, õli või muu saasteaine sattumine pinnasesse või kraavidesse.

Kraavide ja sademeveesüsteemi ehitamisel tuleb vältida sette ja ehitusprahi kandumist eesvoolu. Vajadusel tuleb kasutada settepüüdeid ja ajutisi tõkkeid. Ehitustööde järel tuleb töömaa korrastada, eemaldada ajutised rajatised ja taastada haljasalad.

Ehitusjäätmed tuleb liigiti koguda ja anda üle vastavat õigust omavale jäätmekäitlejale. Taaskasutatav materjal tuleb võimalusel kasutada objektil, kui see vastab projektis ja normides esitatud kvaliteedinõuetele.

## 6 Hooldusjuhend

Valminud teede, kraavide, truupide, haljasalade ja liikluskorraldusvahendite hooldus peab tagama nende kasutuskõlblikkuse, liiklusohutuse ja sademevee äravoolu toimivuse kogu kasutusaja jooksul.

Sõiduteedelt ja jalg- ning jalgrattateedelt tuleb regulaarselt eemaldada praht, lahtine täitematerjal, lehed, lumi ja jää. Talihooldusel tuleb vältida lume ladustamist nähtavuskolmnurkadesse, liiklussaartele, truupide otsadesse ja kraavidesse viisil, mis takistab nähtavust või vee äravoolu.

Kraave, trubiotsi ja sademevee väljavoolusid tuleb regulaarselt kontrollida ning vajadusel puhastada settest, taimestikust ja prahist. Eriti tuleb jälgida riigitee ristmiku piirkonna truupi, olemasolevaid säilitatavaid kraave põhja- ja idapiiril ning tiigi ümbruse hooldusteed.

Liiklusmärgid, tähispostid ja teekattemärgistus peavad olema nähtavad ja korras. Haljasalaid tuleb hooldada selliselt, et taimestik ei piiraks nähtavust ristmikel, nähtavuskolmnurkades ega liikluskorraldusvahendite juures. Vajadusel tuleb teha niitmist, võsa lõikamist ja kraavide puhastamist.

Koostas: A. Grigorjev

04.06.2026