

Põlva Vallavalitsuse 27.01.2021. a
korralduse nr 2-3/41 "Põlva valla
teehoiukava aastateks 2021–2025
projekti heakskiitmine ja
avalikule väljapanekule suunamine"
Lisa

PROJEKT

Põlva Vallavolikogu __. __. 2021. a
määruse nr 1-2/ __ "Põlva valla teehoiukava
aastateks 2021–2025"
Lisa

Põlva Vallavalitsus



PÕLVA VALLA TEEHOIUKAVA AASTATEKS 2021–2025

Põlva 2021

Sisukord

SISSEJUHATUS.....	3
1. TEEHOIUKAVA KOOSTAMISE METOODIKA.....	4
2. TEEDE ÜLDANDMED JA VAJALIKUD TÖÖD	5
2.1. PÕLVA LINNA TÄNAVAD	5
2.2. PÕLVA VALLA TEEDE VÄLJASPOOL PÕLVA LINNA	5
2.3. KATTEGA TEEDE SÄILITUSREMONT.....	6
3. TEEDE EHTUS- JA ÜMBEREHITUSTÖÖD	6
3.1. KRUUSKATTEGA TEEDE	6
3.2. TOLMUVABA- JA MUSTKATTEGA TEEDE.....	6
4. INVESTEERINGUTE KAVANDAMINE	7
5. TEEHOIUKAVA SEIRE JA UUENDAMINE.....	8

Sissejuhatus

Teede hoidu kavandatakse kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse § 6 lõike 1 alusel. Põlva valla teehoiukava koostamise vajadus aastateks 2021–2025 tuleneb asjaolust, et haldusterritoriaalse reformi käigus loodi 2017. aastal viie valla vabatahtlikul ühinemisel uus omavalitsusüksus Põlva vald.

Teehoiukava eesmärgiks on koostada valla vajadusi ning võimalusi arvestav teehoiukava, millega planeerida valla eelarvest teede ehituse- ja hooldusega seonduvat rahastamist, samuti teavitada avalikkust (sh vallakodanikud, ettevõtjad, organisatsioonid ja seotud isikud) vallateede ja tänavavõrgu korrashoiul planeeritavatest tegevustest. Lisaks võimaldab teehoiukava planeerida projektitegevusi ja nende rahastamist riiklikest vahenditest.

Teehoiukava on ka üks alusdokumente vallavalitsuse hankeplaanide koostamisel.

Teehoiukava on kooskõlas Põlva valla kehtiva arengukavaga ning eelarvestrateegiaga.

Teehoiukava on seotud Põlva valla teeregistriga, milles tuuakse välja teid ja tänavaid iseloomustavad tehnilised näitajad. Riikliku teeregistri haldajaks on Põlva Vallavalitsus, koordinaatoriks Maanteeameti Teeregistri talitus. Registrisse tehakse jooksvaid täiendusi ja parandusi vastavalt uute olukordade tekkele. Teeregister on aluseks Põlva valla planeeringute koostamisel (sh üldplaneering), statistiliste aruannete koostamisel, teehoiukava arendamisel ja muude erinevate ülevaadete teostamisel.

Lähtuvalt vallavolikogu kehtestatud detailplaneeringute elluviimisest ja võimalikest uutest liikluskorralduslikest tegevustest võib ilmnedada vajadus kavandada ümber ka investeeringute kava. Käesolev teehoiukava on koostatud viieks aastaks ning vajadusel uuendatakse kava kord aastas.

1. Teehoiukava koostamise metoodika

Teehoiukava on koostanud Põlva Vallavalitsus. Teehoiukava koostamine algatati Põlva Vallavalitsuse 01.07.2020. a korraldusega nr 2-3/360 "Põlva valla teehoiukava koostamise algatamine".

Teehoiukava koostamisel on arvestatud Põlva Vallavolikogu 15.10.2018. a määrusega nr 1-2/47 "Põlva valla arengukava aastateks 2019–2030" seatud strateegilisi arengusuundi ning kava elluviimine aitab saavutada arengukavas püstitatud eesmärged:

- valla avalikult kasutatavad kohalikud teed on aastaringselt heas seisukorras;
- vallavalitsus koostöös elanikkonna, kolmanda sektori ja riiklike institutsioonidega on taganud turvalise elukeskkonna.

Põlva valla arengukava üheks seiremõõdikuks on kõvakattega teede osatähtsuse kasv teede üldpikkusest.

Teehoiukava koostamise käigus viis vallavalitsuse teedespetsialist koos Põlva Haldusteenistusega (edaspidi *haldusteenistus*) läbi teede seisukorra hindamise. Teede seisukorda hinnati nii veebirakenduse Eyevi abil kui ka teid läbi sõites. Põlva valla kohalike teede inventeerimise andmepakett saadi Maanteeametilt 2020. aasta aprillikuus. Teede seisukorra hindamisel on lähtutud majandus- ja taristuministri 14. juuli 2015. a määrusest nr 92 "Tee seisundinõuded" (edaspidi *määrus nr 92*). Teehoiukavas on lähtutud teeregistri andmetest 12.11.2020. a seisuga, mil Põlva valla kohalike teede nimekirjas oli 602 teed kogupikkusega 679,16 km. Neist metsateid on 135,70 km, avalikke teid 514,16 km ja mitteavalikke teid 29,39 km. Kruusa- ja pinnaskattega teede osakaal valla kohalikest teedest on 90,5% ning erineva kõvakattega teede (asfalt või kergkate) osakaal on 9,5%.

Teehoiukava koostamise raames ei teostatud liiklusuuringuid, geoloogilisi uuringuid, ei võetud kruuskattest proove ning ei mõõdetud katte paksust.

Teehoiukava investeeringute kava koostamisel on arvestatud Põlva Vallavolikogu 19.12.2019. a määruses nr 27 "Põlva valla eelarvestrateegia aastateks 2019–2024" tooduga. Eelarvestrateegias on kavandatud 2021. aasta investeeringud teede ja tänavate ehituseks vastavalt ühinemislepingule ning igaks järgneva aastaks on kavandatud 750 000 eurot. Lisaks kajastuvad investeeringute kavas eelmisest teehoiukavast ületulevad teed.

Käesolev teehoiukava ei käsitle jalgrattateede võrgustiku parendamist ega uute asulate vaheliste kergliiklusteede rajamist. Põlva linna tänavate ja valla teede nimekirjas on ka jalgteid (näiteks Põlva Kultuurikeskuse ümbruse jalgteed ja trepid, kalmistute jalgteed, korterelamute vahelised jalgteed), mida nende eripärast tulenevalt käesoleva teehoiukava raames ei käsitleta.

Tavapäraselt juhendatakse investeeringute kavandamisel liiklussagedusest, majanduslikust mõjust ja liiklusohlike kohtade võimalikust likvideerimisest. Kohalike teede puhul üldjuhul mõõtmisandmed liiklussageduse kohta puuduvad ja informatsioon liiklusohlike kohtade kohta on subjektiivne. Põlva Vallavalitsuse teedespetsialist ja haldusteenistus viisid läbi vaatlused, mille põhjal võib öelda, et liiklussagedusest lähtuvalt vastavad enamus teid määruses nr 92 toodud seisundi tasemetele 1 ja 2 esitatud nõuetele.

2. Teede üldandmed ja vajalikud tööd

2.1. Põlva linna tänavad

Põlva linna tänavate kogupikkus teeregistri järgi on 35,44 km. Kõvakattega tänavad moodustavad Põlva linna tänavates ca 90%, kruus- ja pinnaskattega tänavaid on 10%.

Vallasise linna Põlva kattega tänavate seisukord on rahuldav ja vastab üldjuhul määruses nr 92 toodud seisundi tasemetele 1 ja 2. Seda kinnitab ka septembris 2020 Maanteeameti poolt läbi viidud teede ülevaatus.

Põlva linna keskust läbivad Kesk ja Jaama tänavad on suures osas rekonstrueeritud 2015. aastal. Need tänavad vajavad lähiaastatel juba pealmise kulumiskihi uuendamist. Kuna tegemist on suure liiklussagedusega teedega, on soovitatav kasutada tasafreesimist koos ülekatte paigaldamisega. Kesk tänava Raudteega paralleelselt kulgeva Jaama tänava osa rekonstrueeriti 2016. aastal. 2017. aastal lõpetati Võru tänava rekonstrueerimine ja remonditi J. Käisi tänav koos kergliiklusteega.

Linna põhitänavatest vajab rekonstrueerimist, koos osaliselt puuduva jalgtee rajamisega, Piiri tänav ning Metsa tänav. Metsa tänava rekonstrueerimisel ehitatakse välja ka jalakäijate- ja jalgrattatee.

Kõrvaltänavate põhilised probleemid on seotud katte ebatasasusega. Löökauke, võrkpragusid või pikiroopaid on täheldatud siiski vaid üksikutes kohtades. Kruuskattega teed on valdavalt heas seisukorras, kuid vajavad sagedast hooldamist.

2.2. Põlva valla teed väljaspool Põlva linna

Põlva valla kohalikud teed väljaspool Põlva linna on valdavalt kruuskattega. Kõvakattega (asfalt- ja kergkatted) teid on 47 km, kuid ca 15 km ulatuses esineb ka pinnaskattega teid. Suures osas asuvad valla teed hajaasustusega alal ning on peamiselt ühendusfunktsiooniga, st on ühendusteede külade ning majapidamiste vahel riigi kõrval- ja tugimaanteedega. Valla arengueesmärk on tolmuwabade katetega teede osakaalu tõus. Prioriteetsed on need teed, kus on tihedam liiklus ning kus tehakse keemilist tolmutõrjet.

Valdavalt kasutavad teid kohalikud elanikud ja põllumajandustransport, vähemal määral maakonna bussitransport ning turistid. Hinnanguliselt jääb aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus kohalikel teedel oluliselt alla 200 auto ööpäevas.

Vaatlusperioodil oli teede seisukord pigem hea või rahuldav, kuid esines ka mitterahuldavas seisukorras teid. Halvas seisukorras teede hulgas on palju selliseid teid, mida kasutatakse harva.

Peamised puudused teedel on seotud teekatte ebatasasusega, mis mõjutab otseselt sõidumugavust, st esineb nii auke, kui ka nn "treppis katet". Vaatluse ja üldise praktika põhjal tuleb märkida, et peamine põhjus kruusateede seisukorra kvaliteedi langusel on liiga õhuke kulumiskiht. Probleemiks on liigsuured sõidukiirused mõnedel lõikudel ja üldine liikluskultuur. Suurenenud on teede äärde jäävate majapidamiste elanike soov kiiruspiirangute või tõkiste paigaldamiseks.

Liiklusohutuse seisukohast on jätkuvalt oluline teemaalt ja ristmike piirkonnas liigse võsa ja/või puude likvideerimine. Teede seisunditaseme tagamisel võibki kõige suuremaks probleemiks kujuneda tee kaitsevööndi võsast puhastamine, kuna vallal puudub selleks tehnika ja teenus tuleb sisse osta.

Veeviimariid on valdavalt töökorras, kuid hooldamata ehk kraavid on niitmata ja truubid vajavad setetest puhastamist. Peamiselt likvideeritakse tekkinud puudused (löökaugust, ebatasasused jne) korralise hoolduse käigus.

Ühinenud valdade lõikes on avalikuks kasutamiseks määratud teede seisukord väga erinev. Teede inventeerimise käigus tuleks osa teid avalikust kasutamisest välja arvata. Samuti esineb teid, kus tee seisukorrast ning kinnistu omaniku tegevusest tulenevalt ei ole võimalik teed läbida.

2.3. Kattega teede säilitusremont

Kattega teede säilitusremont on remondi liik, mille eesmärgiks on teekatte olemasoleva olukorra säilitamine kuni tee või tänava rekonstrueerimiseni. Töö tulemusena sõidumugavus küll märgatavalt ei parane, kuid katte lagunemine (murenemine, augud ja osaliselt praod) on mõneks ajaks peatatud. Põhiliseks töömeetodiks on kattega teede osas pindamine ja kruusateedel kruuskatte pealmise, hõõveldamiseks vajaliku kihi taastamine. Töö võib sisaldada kraavide puhastamist ja truupide remonti või väljavahetamist ning külmakergete likvideerimist.

Lähtudes liiklusintensiivsustest on vanade mustkatete ja asfaltbetoonkatete remondil põhiliseks töömeetodiks korduspindamine. Tee või tänava katte profiili on soovitav parandada enne pindamist sobiva asfaltbetoon-seguga. Vajadusel tuleb tõsta õigele kõrgusele trasside kaevuluugid. Sobivaim pindamisliik vanade katete puhul on nn 1,5-kordne pindamine. Konkreetsete pindamisobjektide valik toimub igal aastal pärast teekatte defektide inventuuri.

Perioodil 2021–2025 on vajalik pindamistöde maht hinnanguliselt ~120 000 m². Kuigi kattega tee säilitusremonti (korduspindamist) loetakse perioodiliseks hooldustööks, siis töö maksumusest tulenevalt kajastatakse need käesoleva teehoiukava lisa – investeringute kavas.

3. Teede ehitus- ja ümberehitustööd

3.1. Kruuskattega teed

Kruusateede rekonstrueerimistöde planeerimisel on oluline eeldus nende kevadise seisukorra fikseerimine aastate lõikes. Vajalik on välja selgitada võimalike külmakergete asukohad ning teetruupide vajadused jmt.

3.2. Tolmuvaba- ja mustkattega teed

Lähtudes liiklusintensiivsusest (kuni 200 autot ööpäevas) on soovitav hajaasustust ühendavatel teelõikudel nn "kerkate" ehitamine.

Kergkatete ehituse eelduseks on teel külmakerkekindla alusmaterjali olemasolu ja niiskusežiimi hoidmine. See tähendab teedele teekraavide, nõvade ja veeviimarite rajamist ja nende pidevat hooldust. Arvestades teemaaks jäetud maade kitsust, on korralike teekraavide rajamiseks vajalik külgnevate maaomanike kooskõlastus.

Kergkatte kihte saab paigaldada ainult tugevdatud, profileeritud ja korralikult rullitud alusele. Maanteeameti peadirektori 12. detsembri 2007. a käskkirjaga nr 255 kinnitatud "Kergkatete ehitamise juhised" alusel kuuluvad kergkatete hulka nii mustkatted (edaspidi *MSE*), kui ka erinevate pindamisliikidega rajatud tolmuwabade katted.

Lähtudes freesipurust (vana asfaltbetoon- või mustkatte ülesfreesimisel saadud materjal) defitsiidist Lõuna-Eestis ja samas väiksemast liiklusintensiivsusest, on tolmuwabade katete rajamise üheks võimaluseks just kergkatted, mis on tehtud pindamiskihtidest.

Kergkatte rajamisel on soovitatav kasutada kruuskatte 2,5-kordset pindamist, mis on saadud 1-kordse ja 1,5-kordse pindamise liitmise teel. Kagu-Eesti ja ka Saaremaa teedehitajate kogemustest lähtudes koosneb selle katte konstruktsioon alljärgnevatest kihtidest:

- eelpuiste ridakillustik fr 4–16 (kruuskillustik);
- pindamine tardkivikillustikuga fr 8–12;
- pindamine tardkivikillustikuga fr 8–12, mis on kinni kiilutud fr 4–8 (juhises 1,5-kordne pindamiskiht).

Nimetatud meetod on kinnitatud ka Maanteeameti peadirektori 13. veebruari 2014. a käskkirjaga nr 0063 "Pindamisjuhised". Teedel või teelõikudel, kus on suur põllumajandusliku transpordi osakaal, on soovitatav viimane kiht teostada kiudpindamisena.

Antud kergkate sobib reeglina liiklusintensiivsuse puhul alla 300 auto ööpäevas, kuid ei sobi teelõikudele, kus on suur raskeliikluse osakaal. Samuti võib tekkida probleeme teelõikudel, kus on palju järsked teekõveraid. Taolistel lõikudel tuleb kasutada *MSE*-st või *AB*-st (asfaltbetoonist) katteid.

Mustkatteid rajatakse freesipurust erinevatel meetoditel nii teel segamise ja greideritega paigaldamisega kui ka seguritest täiendava materjali lisamisega ning laoturitega paigaldatuna. Valikuid tehakse lähtutakse nii liiklusintensiivsusest, liikluse koostisest kui ka ehitustööde maksumusest. Soovituslik on freesipurule alati lisada killustikku ja bituumenit, mille koguse täpsustab labor.

Tööde planeerimisel võib lähtuda Maanteeameti teehoiutööde tehnoloogilisest juhise "Kergkatete ehitamise juhised" ja projekteerimisjuhendist "Näidiskatendid väikese liiklusega teedele". Lõpliku valiku teekatte konstruktsiooni osas annab teetööde projekti koostamine.

Teehoiukava lisas toodud katete ehituse maksumuste prognoosides on valitud katte tüübiks kergkate (2,5-kordne pindamine) ning eraldi on välja toodud tee kruusakatte (kui aluse) remondi maksumus.

4. Investeeringute kavandamine

Käesoleva teehoiukava investeeringute kava vastavalt lisale on koostatud lähtudes valla teede seisukorrast ja tänastest eelarve võimalustest.

Investeeringute ja teehooldekulude puhul on jälgitud pingerida:

1. piisavate vahendite tagamine teede ja tänavate regulaarseks korrashoiuks ja ohutuse tagamiseks;
2. piisavate vahendite tagamine teede ja tänavate säilitusremondiks;
3. investeeringud tolmuwabade katete ehituseks, uute ühenduste loomiseks, kõnniteede ehituseks, tänavate rekonstrueerimine.

Teedel, mille puhul hoolduskulud on suuremad seoses iga-aastase tolmutõrje teostamisega, vähesest kruuskatte kulumiskihist või valest teekattematerjalist tingituna vms, on otstarbekas kaaluda tee rekonstrueerimist. Sellised rekonstrueerimist vajavad teed ja teesad on nimetatud investeeringute kavas.

Investeeringutekavas välja toodud teede maksumuste prognoosides on arvestatud 2020. aasta Lõuna-Eesti teetööde turuhindasid.

5. Teehoiukava seire ja uuendamine

Teehoiukava uuendamise vajaduse väljaselgitamiseks ning järgmise perioodi investeeringute paremaks kavandamiseks:

- teedespetsialist koos haldusteenistusega hindavad regulaarselt valla teede ja tänavate seisukorda;
- 2021. aastal lõpetatakse Maanteeameti poolt läbi viidud teede inventariseerimine ja viiakse teeregister sellega kooskõlla;
- hinnatakse avalikuks kasutuseks määratud teede vastavust Põlva Vallavolikogu 26.11.2020 määrusele nr 1-2/17 "Erateede avalikuks kasutamiseks määramise kord";
- jooksvalt korrastatakse aadressiandmete korrastamisest tulenev ka teeregistris;
- 2021. aastal kaardistatakse suuremate ühenduste suunaviitade lisamise vajadus.