maal, kus jätkatakse tööd juba läbiproovitud ehitusmaterjalidega. Seda enam peaksid olema meil mõistetavad nii mõnedki, olgugi küll soovimatud, eksimused asfaltteede ehitamisel, kuna meil on tegemist täitsa uue ehitusmaterjaliga, nagu seda on estoasfalt.

Üldiselt jagatakse teed koormatuse suuruse järgi kolme liiki: kerge, keskmise ja raske liiklemisega teedeks.

Eestis on omaks võetud nendele liikidele järgmised teekoormatused:

1. Kerge liiklemisega tee — 300 tonni / 24 tunni jooksul
2. Keskmise liiklemisega tee:
   a) keskmine kate — 500 t / 24 t.
   b) keskmisest raskem kate — 800 t / 24 t.
3. Raske liiklemisega tee — üle 1200 t / 24 t.

Tuleb märkida, et meil on lubatud tunduvalt väiksemad koormatused, võrreldes välismaa, näit. Saksamaa normidega. Seda põhjustab peamiselt küll meie kivimaterjal, mida ei saa võrrelda kaljust murtud, ühtlase kõvadusega graniit- või basaltkivi-materjaliga. Osalt jätab kohati soovida ka töö täiuslikkus. On ju teada, et teekatte vastupidavus oleneb tarvitatud materjalide kõrgeist tehnilisist omadusist ja ehitusviiside täiuslikkusest töö täideviimisel.

Üldkokkuvõtte järgi on Tartu linnas kindlustatud katetega teid:

munakivi-sillutisega	49 628	j. m	ehk	400 624 m²
parkettkivi-sillutisega	3 738	„	„	17 083 „
alusega killustik-kattega (vesimakadam)	8 110	„	„	41 704 „
bituumendatud makadamiga	7 034	„	„	36 697 „
bituumen-makadamiga	677	„	„	3 415 „
asfaltbetooniga	3 218	„	„	17 456 „
alusega kruusakattega	1 140	„	„	5 600 „
Kokku	73 545	j. m	ehk	522 579 m²

Seega on tänavate üldpikkusest 51 755 j. m täitsa ilma igasuguse katteta.

Kui arvestada kindlustatud kattega tee keskmiseks vastupidavuse eaks 10 aastat, mis keskmiselt arvestades makadamteede jaoks on küll liiga pikk, kuid munakivi-sillutisel on see kohase aluse puhul jälle suurem, siis ka sel korral tuleks linnal iga aasta ehitada uusi sillutisi vähemalt 7,25 km vanade tänavate uuesti ümberehitamise näol.

Tartu IV, lk. 111