

Riigiteede teehoiukava aastateks 2014-2020

Tallinn 2016

Sisukord

1.	Sissejuhatus	3
2.	Riigiteede üldandmed.....	4
2.1	Riigiteede seisundi muutused	4
2.2	Riigiteede katete keskmiste vanuste muutused	5
3.	Teehoiu rahastamise üldpõhimõtted.....	6
3.1	Kohalike teede hoiu rahastamine.....	7
3.2	Välisvahendite kavandamine ja kasutamine.....	8
4.	Teehoiukava kavandamise ja vahendite jaotamise põhimõtted	8
4.1	Teehoiukava finantsplaan.....	9
4.1.1	Teedevõrgu säilitamine	9
4.1.1.1	Teede hooldamine	9
4.1.1.2	Kruusateede remont.....	11
4.1.1.3	Kattega teede säilitusremont	11
4.1.1.4	Kattega teede taastusremont.....	12
4.1.1.5	Sildade remont.....	12
4.1.1.6	Rekonstrueerimine	13
4.1.2	Teedevõrgu arendamine.....	15
4.1.2.1	Projektide ettevalmistamine	15
4.1.2.2	Müra kahjuliku mõju leevendamise tegevuskava täitmine.....	15
4.1.2.3	Liiklusohlike kohtade ümberehitamine.....	16
4.1.2.4	Riiklik programm "Eesti teed tolmuvabaks aastaks 2030“	16
4.1.2.5	Ehitamine	18
4.1.3	Administreerimine	18
5.	Riigiteede teehoiu kavandamine 2021-2027	18
6.	Kokkuvõte	19
	LISAD	20
	Lisa 1 Teehoiukava 2014-2020 finantsplaan	20
	Lisa 2. Riigiteede TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteed rekonstrueerimisobjektid	21
	Lisa 3. Riigiteede TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteed ehitusobjektid	21
	Lisa 4. Riigiteede indikatiivne rahastamise vajadus ja kulude jaotus aastatel 2021-2027.....	24
	Lisa 5. Indikatsioon vajalikest tegevustest TEN-T teelõikudel aastatel 2021-2027	25

1. Sissejuhatus

Antud dokumendi näol on tegu „Riigimaanteede teehoiukava aastateks 2014–2020“ muutmisega, tulenevalt Vabariigi Valitsuse otsusest alustada 2017 aastal Kose-Mäo teelõigu ehitusega.

Antud teehoiukava on täiendatud Kose-Ardu-Võõbu-Mäo 2+2 maantee ehituse rahastamise kavaga alates 2017 aastast, maksumusega 170 mln €. Riigi eelarvestrateegias 2017–2020 on aastatel 2019 ja 2020 projekti teostamiseks täiendavalt eraldatud teedehituseks raha kokku 40 mln €. Järgnevate aastate, 2021–2022, riigieelarve strateegia planeerimisel tuleb arvestada täiendava 40 mln € vajadusega projekti lõpetamiseks.

Täiendavalt ehitatakse veel kolm uut teede objekti. Need on Luige-Juuliku teelõik, Saue-Topi ühendustee ja Tallinna-Rannamõisa-Kloogaranna teelõik.

Tulenevalt Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2015–2019 punktist 8.47 „Jätkame riigi maanteevõrgu ajakohastamist. Teedehituse taset tõstetakse kvaliteetsema planeerimise ja hankekorraldusega ning tõhusama omanikujärelevalvega. Tagame teede stabiilse rahastamise, mis võimaldab pikaajalist planeerimist. Töötame välja teede pikaajalise rahastamise kava.“ sisaldavad teehoiukava lisad 4 ja 5 perioodiks 2021–2027 kavandatud riigiteede rahastamise mahu vajadust ja TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteede rekonstrueerimis- ja ehitusobjektide indikatiivset nimekirja.

Teehoiukavas antakse ülevaade teehoiu rahastamise alustest ning kavandamise põhimõtetest, mis määravad ära teehoiutööde järjekorra Eesti riigiteedel. Kirjeldatakse teedevõrgu säilitamis-, arendamis- ja administreerimiskuludest tehtavaid töid ning analüüsitakse nende vajadust ja mahtu.

1. juulil 2015. aastal jõustusid ehitusseadustik ning ehitusseadustiku ja planeerimiseseaduse rakendamise seadus, viimane neist tunnistas kehtetuks teeseaduse, mis eelnevalt reguleeris teehoidu ja selle rahastamist. Riigiteede hoidu kavandatakse alates 1. juulist 2015. a liikluseaduse § 1¹ alusel. Tulenevalt ehitusseadustikule üleminekust võeti teehoidu puudutavas osas kasutusele ka mõningad uued terminid. Nüüd on termin „riigimaanteed“ asendatud uue terminiga „riigitee“. Majandus- ja taristuministri kinnitatud kattega riigiteede rekonstrueerimisobjektide nimekirjad ning Maanteeameti peadirektori kinnitatud kruusateede nimekiri, kuhu ehitatud tolmuwabakatted avalikustatakse Maanteeameti kodulehel <http://www.mnt.ee/index.php?id=23919> (Teehoiukava juhenddokumendid).

„Riigiteede teehoiukava aastateks 2014–2020“ koostas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium Maanteeameti ettepaneku alusel. Riigiteede teehoiukava aastateks 2014–2020 (edaspidi *teehoiukava*) koosneb kirjeldavast osast, finantsplaanist, mis sisaldab teedevõrgu säilitamiseks, arendamiseks ja administreerimiseks vajalike tegevuste kulusid aastate lõikes ning üle-euroopalisse transpordivõrgustikku (edaspidi *TEN-T – Trans-European Transport Network*) kuuluvate riigiteede ehitus- ja rekonstrueerimisobjektide nimekirjadest.

Lisa 3 sisaldab riigiteede TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteede ehitusobjekte ning on koostatud 7 aastaks ehk kogu Teehoiukava ulatuses.

Kattega riigiteede rekonstrueerimisobjektide nimekirjad vaadatakse üle igal aastal ning tehakse vajadusel korrektiivse vastavalt teehoiu rahastamise muutusele, muutunud teekatte seisundile ning liiklussagedusele.

Majandus- ja taristuministri poolt kinnitatud kattega riigiteede rekonstrueerimisobjektide nimekirjad ning kruusateede nimekiri, kuhu esitatakse tolmuvabad katted avalikustatakse Maanteeameti kodulehel ([Teehoiukava juhenddokumendid](#)).

2. Riigiteede üldandmed

Eesti riigiteede võrk on mõõdukas arengufaasis. Muutused toimuvad seoses uute teelõikude ehitamise, liiklusohlike samatasandiliste ristmike eritasandilisteks ehitamisega. Samuti on toimunud muutused riigiteede nimekirjas, kus seoses tee funktsiooni muutusega on kohalik tee võetud riigiteeks või riigitee on antud kohalikuks teeks.

Eesti riigiteede pikkuseks seisuga 1.01.2016 on 16'597 km millele lisandub sõltuvalt ilmastikust kuni 87,6 km ajutisi jääteid.

Riigiteedest on 1'609 km (9,7%) põhimaanteed, 2'405 km (14,5%) tugimaanteed, 12'484 km (75,2%) kõrvalmaanteed ning muud riigiteed ja 99 km (0,6%) rambid ja ühendusteel. Kattega teede pikkus seisuga 01.01.2016.a oli 11'503 km, s.o 69,3% ja kruusateede pikkus 5094 km e 30,7% riigiteede kogupikkusest. Riigiteedel on 998 silda kogupikkusega 24'580 m.

Kui aastatel 1998-2007 toimus pidev liiklussageduse kasv, mis ulatus põhi- ja tugimaanteedel keskestlābi 6-10%-ni aastas, siis aastatel 2008-2010 liiklussagedus vähenes. Edasi oli see taas mõõdukal tõusuteel kasvades 2011. aastal 0,5% 2012. aastal 0,1% ja 2013. aastal 2,0 %. 2014 aastal kasvas liiklussagedus riigiteedel võrreldes eelnenud aastaga 4,1 %, sealhulgas põhimaanteedel 3,8%, tugimaanteedel 4,5% ja kõrvalmaanteedel 4,3%.

2.1 Riigiteede seisundi muutused

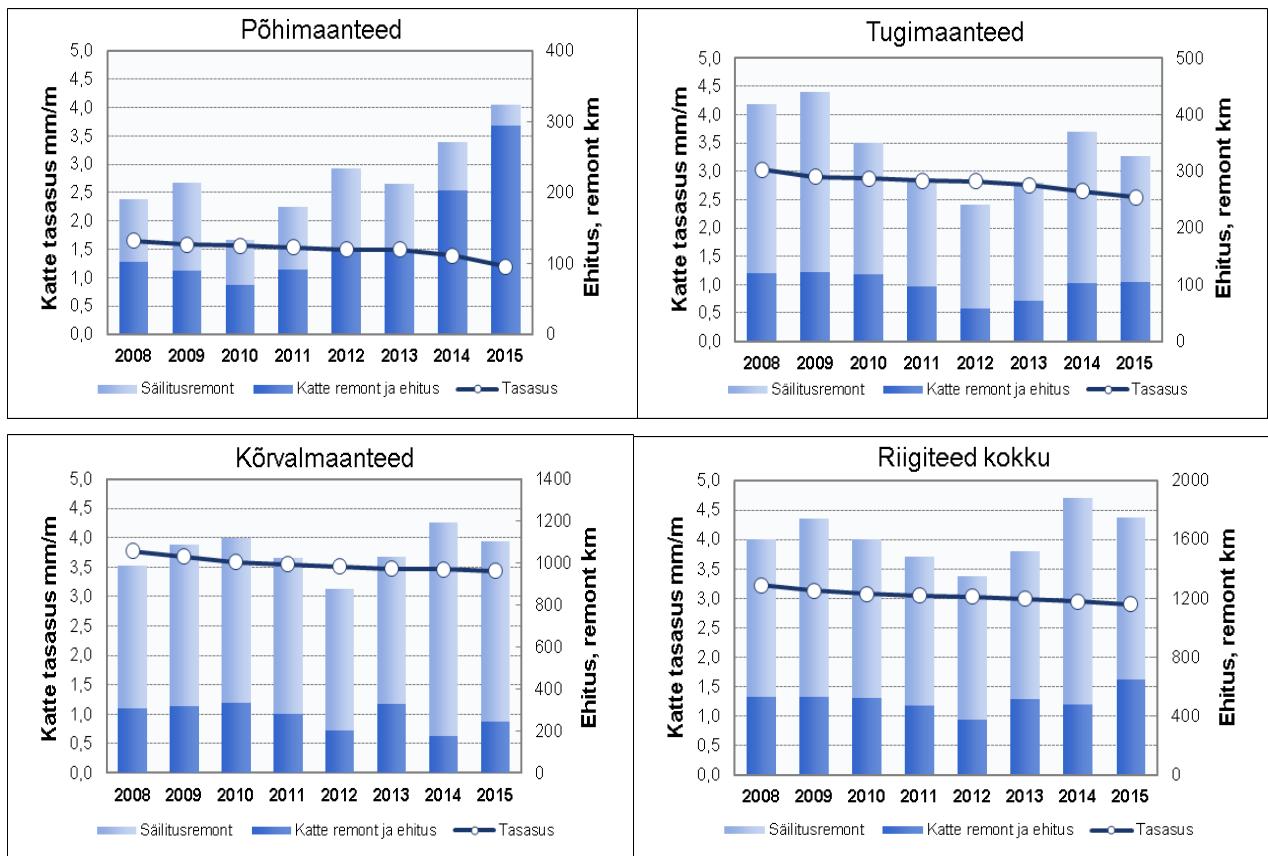
Alates 1995. aastast on riigiteedel mõõdetud teekatete tasasust ¹ (IRI – *International Roughness Index*) ja inventeeritud teekatetel esinevaid defekte. Alates 1996. aastast on mõõdetud tee konstruktsiooni kandevõimet (FWD-*Falling Weight Deflectometer*) ja 2001. aastast teekatte roopa sügavust. Uuendusena alustati alates 2011. aastast teekatte tekstuuri (makro- ja megatekstuuri) mõõtmist koos teekatte tasasuse mõõtmisega ja selleks on kasutusel uus täpsem laserseade. Alates 2014 aastast mõõdetakse teekatte roopa sügavust samuti uue laserseadmega, mis võimaldab mõõta kogu sõiduraja laiust ala.

Teedel liiklemise mugavust näitab teekatte tasasus. Tasasuse muutumise graafikud näitavad pikas perspektiivis paranemist kõigi riigiteede liikide puhul.

Suurema liiklusega teedel on ebatasased katted ümber ehitatud ja nendel teedel teostatakse juba kulumisroobastest tingitud taastusremonti ² (enamuse põhimaanteedel). Väiksema liiklusega teede tasasuse parandamisega ei ole veel jõutud piisavalt tegeleda. Kogu kattega riigiteede võrgu keskmine IRI väärtus on aastatel 2008-2015 paranenud teekatete ehituseks, remondiks ja hoolduseks ette nähtud rahaliste vahendite taseme säilimise ja remondiobjektide otstarbeka planeerimise tulemusena. Põhimaanteedel keskmine tasasusega võib rahule jääda. Tugi- ja kõrvalmaanteedel keskmine tasasuse (IRI) näitaja osas toimub paranemine ning liigutakse aegsasti soovitud eesmärgini. Teekasutaja jaoks tähendab see teedel liikudes väiksemat sõidumugavust ja suuremaid kulutusi. Joonisel 1 on toodud teekatete tasasuse näitajad ning pindamis-, ehitus- ja remonditööde mahud aastate lõikes teeliikide järgi.

¹ IRI (*International Roughness Index*) on rahvusvaheliselt heaks kiidetud sõidumugavust iseloomustav väärtus, mis arvutatakse standardse sõiduki kere vertikaalsuunaliste võngete summana 100 m lõigule (ühik - mm/m). Tee on seda tasasem, mida väiksem on IRI väärtus.

² Kattega teede taastusremont - remondi liik, mille eesmärgiks on kattega teedel katte ehk tee katendi pealmise kihi uuendamine kas ülekatte või olemasoleva katte freesimise ja uuesti paigaldamisega. Taastusremondi peamiseks põhjuseks on teekattesse tekkinud roopad. Taastusremondi tulemusel paraneb teede sõidetavus. Taastusremonti saab teha juhul kui tee katend ei ole defektne ja kandevõime on piisav. Väikest kandevõime puudujääki (kuni 10%) saab kompenseerida ülekattega.



Joonis 1 Teekatte tasasuse näitajad teeliikide lõikes

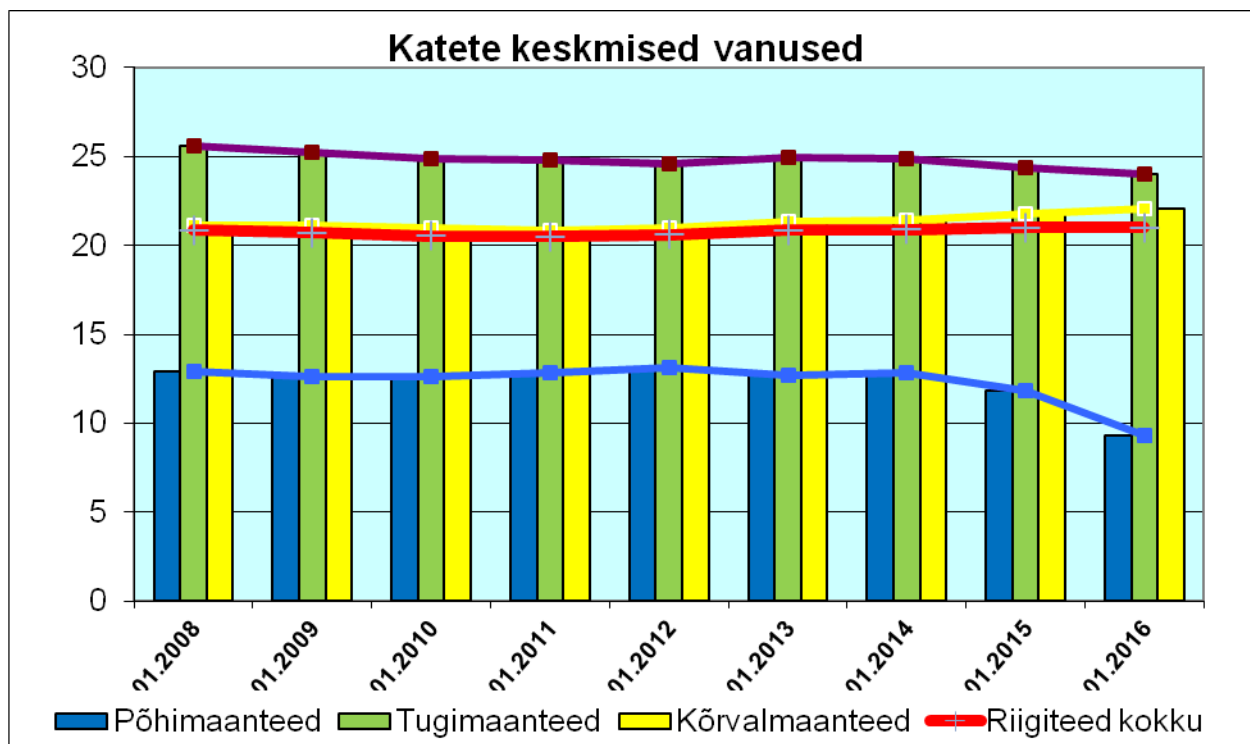
2.2 Riigiteede katete keskmiste vanuste muutused

Riigiteede katete (katendi pealmise kihi) keskmise vanuse (Joonis 2) osas ei ole kogu riigiteede võrgul muutusi toimunud. Muutused vähenemise suunas on viimastel aastatel toimunud põhi ja tugimaanteedel, kuid samas on kõrvalmaanteed vanused ühtlaselt suurenenud ja seetõttu keskmine vanus veidi suureneb, mis tähendab, et kogu riigiteede võrgu olemasolevat vanuselist taset on eraldatud vahenditega suudetud säilitada, kuid vanuse vähenemiseks ei ole sellest piisanud.

Jooniselt on ka selgelt näha, et põhimaanteedel, kus toimub 53 % kogu riigiteede võrgustiku liiklusest, on katete keskmine vanus tunduvalt madalam, kuna TEN-T võrgustikku kuuluvad põhimaanteed on olnud abikõlblikud rahastamiseks Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfondist. Tänu taastusremondi mahtudele, mis viivad katte vanuse nulli on just viimasel kahel aastal põhimaanteed vanus märgatavalt vähenenud. Tugimaanteedel, kus toimub 24% riigiteede liiklusest, on katete keskmise vanuse tase kõige kõrgem, kuna need teed on kattega teedeks ümberehitatud enne kõrvalmaanteed (aastatel 1970- 1980) ja rekonstrueerimist ei ole neist paljudel teedel veel tehtud.

Kõrvalmaanteed (23% liiklusest) osas peab märkima, et nende rekonstrueerimiseks piisavalt vahendeid ei jätku ning keskmine katete vanus suureneb aeglaselt vaid seetõttu, et kruusateedele ehitatakse pidevalt uusi tolmuvaabu katteid. Muul juhul suureneks see tunduvalt kiiremini. Põhiliseks tugi- ja kõrvalmaanteed säilitusremondi meetmeks on pindamine³, mis ei taga küll sõidumugavuse parandamist, kuid hoiab katteid lagunemast.

³ Pindamine – katte kulumiskihi uuendamine.



Joonis 2 Teekatete keskmised vanused aastate lõikes

3. Teehoiu rahastamise üldpõhimõtted

Eesti teed jagunevad riigiteedeks, kohalikeks teedeks, era- ning metsateedeks. Teede olem on reguleeritud ehitusseadustikuga.

Riigiteede koosseisu kuuluvad need teed, mis on kantud riigiteede nimekirja vastavalt majandus- ja taristuministri 25.06.2015 määrusele nr 72 „Riigiteede liigid ja riigiteede nimekiri“.

Riigiteede hoidu rahastatakse vastavalt liiklusseadusele. Teehoiu rahastatakse riigi tuludest, sh välisvahenditest. Välisvahenditest rahastamise maht on määratud vastavalt üleriigiliste ja rahvusvaheliste ühenduste arendamise meetme riigiteedele kavandatud mahu ulatusele ning mida on võimalik kasutada jooksvalt kogu perioodi vältel, pluss kaks aastat. Teehoiuvahendite maht ei ole seetõttu seotud ainult riigi maksutuludest moodustatud eelarvega vaid eelnevatel aastatel kasutamata jäänud välisvahendid on võimalik realiseerida rahastamisperioodi järgnevatel aastatel.

Riigiteede teehoiu rahastamise maht ning kohalike teede teehoiu toetuste maht aastate kaupa nähakse ette riigi eelarvestrateegias.

Raha jaotus riigiteede hoiuks ning kohalike teede hoiu toetusteks määratakse igaks eelarveaastaks riigieelarves.

Kohalik tee on kohaliku omavalitsuse territooriumil olev tee, mis on kantud kohalike teede nimekirja ning nende hoid on tulenevalt kohaliku omavalitsuse korralduse seadusest ja ehitusseadustikust kohaliku omavalitsuse üksuse autonoomne ülesanne, mille esmaseks ja peamiseks rahastamise allikaks on kohaliku omavalitsuse üksuse eelarve. Riigi poolt eraldatakse kohalike teede hoiuks toetust

Vastavalt liiklusseaduse §-s ¹¹ võib teehoiukavaga kinnitatud riigiteede rekonstrueerimis- ja ehitusobjektide raames kavandada ka riigile mittekuuluva tee osalist ehitamist või rekonstrueerimist või liiklusohutuse tegevuste toetamist kui see on tingitud tee-ehituse ja korrashoiu tehnoloogiast või toimivast liikluskorraldusest.

Teehoiukava alusel koostatavate ehitus- ja rekonstrueerimisobjektide ning liiklusohutlike kohtade nimekirjas olevate objektide projektides seotakse vajadusel projekteeritav liikluskorralduse lahend

osaliselt teise teeomaniku maal paikneva teerajatisega ja sellised tegevused rahastatakse riigiteede hoiust.

Vajadus muu tee osaliseks ehitamiseks, tulenevalt ehitamise või korrashoiu tehnoloogiast või teedevõrgu terviklikkuse tagamisest avalikes huvides, selgub riigitee ehitusprojekti koostamise raames ning liiklusseaduse § 1¹ lõike 6 kohaselt peab antud lahendus olema ette nähtud ka riigitee ehitusprojektis.

Käesolev teehoiukava on koostatud vastavalt riigi eelarvestrateegias 2017-2020 planeeritud ja 2016 aasta riigieelarveseadusega kehtestatud vahendite ulatusele.

3.1 Kohalike teede hoiu rahastamine

Kohalike teede hoid on omavalitsuste ülesanne ja selle rahastamine sõltub otseselt kohaliku omavalitsuse prioriteetide seadmisest eelarve koostamisel.

Kohalike teede hoidu on võimalik rahastada omavalitsuse eelarve tulubaasist e. maksutuludest, tuludest kaupade ja teenuste müügist, muudest tegevustuludest ning riigi poolt teedele sihtotstarbeliselt eraldatud vahenditest sh välisvahendid.

Riigieelarvest toetatakse omavalitsusi teehoiu ülesande täitmisel vastavalt võimalustele ning riigipoolne sihtfinantseerimine on kohalike teede hoiu täiendav rahastamine.

Vastavalt kinnitatud Riigi eelarvestrateegiale 2017-2020 on kohalike teede hoiuks kavas eraldada igal aastal 29,3125 mln eurot. Kohalike teede hoiuks eraldatav toetus jaguneb kaheks – valemipõhine toetus ja juhtumipõhine toetus.

Tulenevalt riigieelarve baasseaduse muudatusest kajastatakse riigieelarve seaduses alates 2015. aastast kohalike teede hoiu toetust kahel eelarvereval. Valemipõhine toetus (maanteede ja tänavate pikkuse alusel kokkuleppelise koefitsiendiga 1:5) kajastatakse Rahandusministeeriumi eelarves toetusfondi real ning juhtumipõhine toetus Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi eelarves avalikult kasutatavate kohalike teede hoiu real.

Valemi- ja juhtumipõhise toetuse proportsioonid ja mahud otsustakse igal eelarveaastal eraldi. 2015. aastal eraldati kohalikele omavalitsustele teehoiutoetust 28,0125 mln eurot sh juhtumipõhine toetus 3,3 mln €, mis moodustas 10% riigieelarves teehoiu rahastamiseks ettenähtud summast.

Vastavalt Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2015-2019 punktile 5.10 „Jätkame riigiteede ja kohalike teede tolmuvabaks muutmise programmi. Suurendame kohalike teede rahastamist.“ suurendati 2016 aastal kohalike teede teehoiutoetuse valemipõhist summat 5 mln € võrra, moodustades 29,7 mln €. Valemipõhise toetuse summa suurenemine toimus 2016 aasta juhtumipõhiseks toetuseks kavandatud 3,3 mln € ning millele lisati veel 1,7 mln € muudest allikatest. Juhtumipõhist toetust 2016 aastal ette ei nähtud.

2017. aastaks kohalike teede hoiu toetuseks on kavandatud 29,3 miljonit eurot. Riigi eelarvestrateegias ei ole määratud vahendite jagunemist valemipõhise ja juhtumipõhise toetuse vahel. Juhtumipõhiseks toetuseks vahendite eraldamine otsustatakse 2017. aasta riigieelarve seaduse menetlemise käigus.

Lisaks eelmainitule on EL eelarveperioodil 2014-2020 kohalike omavalitsuste teedele ja tänavatele planeeritud 53 mln välisvahendeid. Lisaks Tallinnale ja Tartule saab toetust taotleda ka Narva.

EL eelarveperioodil 2007-2013 on Tallinna ja Tartu linnale eraldatud Transpordi infrastruktuuri arendamise meetmest Transpordi infrastruktuuri arendamise investeeringute kava alusel kokku 105,2 mln €.

3.2 Välisvahendite kavandamine ja kasutamine

Riigiteede teehoiukava 2014-2020 sisaldab EL eelarveperioodide 2007-2013 ja 2014-2020 välisvahendeid, kuna langeb ajaliselt kokku mõlema perioodi vahendite rakendamise ajaga.

EL perioodi 2007-2013 vahenditest kaasrahastatavate projektide rahastamise aluseks on Transpordi infrastruktuuri arendamise investeeringute kava (Vabariigi Valitsuse 6. märtsi 2008. a korralduse nr 126, muudetud 12.11.2015 nr 484).

EL perioodil 2014-2020 kavandatava üleriigiliste ja rahvusvaheliste ühenduste arendamise meetme maht on 349,6 mln €, millest riigiteedele on planeeritud 200 mln € ja kohalike omavalitsuste teedel 53€.

EL perioodi 2014-2020 maanteede valdkonna EL vahendite kasutamist korraldatakse majandus- ja taristuministri käskkirja „Maanteede investeeringute kava kinnitamine“ alusel. Teehoiukava muutmisel uuendatakse vastavalt ka nimetatud käskkirja nii, et dokumendid ja kavad oleksid omavahel kooskõlas ning EL vahendite kasutamise nõuded täidetud.

Välisvahendite jaotus riigiteede ning kohalike teede investeeringuteks kajastatakse riigieelarve strateegias ja igal eelarveaastal riigieelarves.

Välisvahendid kajastuvad finantsplaanis rekonstrueerimiseks ja ehitamiseks planeeritud kulude hulgas ning on indikatiivsed.

Ühtekuuluvusfondi toel on võimalik ehitada ja rekonstrueerida ainult TEN-T võrgustikku kuuluvaid teid. Selleks otstarbeks on riigiteede rekonstrueerimisobjektide üldisest nimekirjast eraldatud TEN-T võrgustikku kuuluvad teed. TEN-T teede ehitus- ja rekonstrueerimisobjektide valik toimus Maanteeameti koostatud ja Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt heakskiidetud meetodika alusel. Lisades 2 ja 3 esitatud nimekirjad sisaldavad TEN-T teede ehitus- ja rekonstrueerimisobjekte, nende teostamise aastaid ning maksumusi aastate lõikes kokku.

Vabariigi Valitsuse poolt kinnitatud TEN-T teede ehitus- ja rekonstrueerimisobjektide nimekirjast on võimalik esitada objekte või objektigruppe (projekte) rahastamiseks EL perioodi 2014-2020 üleriigiliste ja rahvusvaheliste ühenduste arendamise meetmest, andes Maanteeametile õiguse esitada projekti rahastamisaotlus rakendusüksusele (Tehnilise Järelevalve Amet).

Maanteeamet valmistab ette projektitaotlused koos vajalike lisadega, milleks on keskkonnamõjude analüüs (juhul kui seda nõuab seadus), tasuvusanalüüs ja vajalikud kinnituskirjad. Projektitaotluse vaatab läbi rakendusüksus koostöös rakendusasutusega (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium), andes hinnangu tasuvusanalüüsile, määrates selle analüüsi alusel toetuse määra ning hinnates riigiabi aspekte. Nõuetele vastavale projektile teeb rakendusüksus rahastamisotsuse.

Seega maanteeprojektidele struktuurivahenditest toetuse eraldamise eelduseks on käesolev teehoiukava. Nõutavad tasuvusanalüüs, kulu-tulu analüüs, KMH (vajadusel ka muud hinnangud), projekti elluviimise detailne ajakava ning selle eeldusena vajalikud load ja kooskõlastused peavad olema esitatud Tehnilise Järelevalve Ametile (transpordivaldkonna rakendusüksusele) projekti rahastusaotluse osana, enne kui rakendusüksus teeb struktuurivahenditest toetuse andmiseks rahastusotsuse. Juhul, kui mõne kavas oleva projekti dokumentatsiooniga on lahendamataid probleeme, siis kaalutakse prioriteetsuselt järgmisele projektile toetuse andmist.

4. Teehoiukava kavandamise ja vahendite jaotamise põhimõtted

Vastavalt Transpordi arengukavale 2014-2020 on teehoiukava koostamisel lähtunud põhimõttest, et Eesti teedevõrk on väljakujunenud ja oma tiheduselt praegustele vajadustele vastav. Väljakutseks on olemasoleva võrgu sõidumugavuse parandamine ja jätkuv teedevõrgu ohutumaks muutmine

ettenähtud eelarvevahendite mahus. Vahendite optimaalse kasutamise eesmärgil tuleb tagada üleriigiline teedevõrgu säilimine, luues ohutumad tingimused liiklemiseks nii sõidukitele kui ka jalakäijatele.

Teehoidu on kavandatud tähtsuse järjekorras - säilitamine, rekonstrueerimine ⁴, ehitamine ⁵ ja teedevõrgu arendamine.

4.1 Teehoiukava finantsplaan

Teehoiukava finantsplaani ülesehitus järgib teehoiu rahastamise ja kavandamise põhimõtteid. Uuendatud finantsplaani koostamisel on lähtutud riigi eelarvestrateegia 2017-2020 ja 2016. aasta riigieelarveseadusega teehoiuks ette nähtud vahenditest.

Teehoiutööde hinnad ja muud kulud on planeeritud 2015. aasta jooksevhindades, millele on lisatud üldine hinnataseme kasv kuni 2,5% aastas.

Riigieelarve strateegia täpsustamisel muutuvad vastavalt ka teedevõrgu säilitamise ja arendamise mahud. Igal aastal riigieelarve koostamise käigus täpsustatakse riigiteede hoiu rahastamist rahastamisallikate ja aastate kaupa.

Riigiteede hoid on jaotatud kolme suuremasse kulugruppi - teedevõrgu säilitamine, arendamine ning administreerimine. Alljärgnevalt on toodud teehoiutööde loetelu, koosseis ning selle vajaduse põhjendus. Teehoiutööde rahaline maht on toodud lisas 1. Teehoiukava 2014-2020 finantsplaan.

4.1.1 Teedevõrgu säilitamine

Teedevõrgu säilitamise alajaotusesse kuuluvad alljärgnevad teehoiutööd - teede hooldamine, kruusateede remont, kattega teede säilitusremont ⁶, kattega teede taastusremont, sildade remont ⁷. Teedevõrgu säilitamise kulud teehoiukava perioodil moodustavad ca 60 % teehoiutööde kogukuludest.

4.1.1.1 Teede hooldamine

Teede hooldamine jaguneb tava- ja perioodiliseks hooldeks. Tavahoole jaguneb omakorda suviseks ning talviseks hooldeks. Teede hooldamine ning teede seisundinõuete ⁸ tagamine on korraldatud hooldelepingutega.

Hooldelepingute üldpõhimõtted:

- Komplekshind tavahooledele seisunditasemetete lõikes;
- Ühikuhinnad perioodilisele hooldele;

⁴ Rekonstrueerimine – remondi liik, mille eesmärgiks on tee muldkeha, katendi või selle osa asendamine koos tee juurde kuuluvate rajatiste asendamise või remontimisega ja liiklusohutuse parendamine sh ristmike ümberehitamine jne. Tee rekonstrueerimisel otsustab tee omanik liiklusohutuse parendamise vajaduse ja rakendatavad meetmed ning tee juurde kuuluvate rajatiste asendamise ja remondi vajaduse.

⁵ Ehitamine - eesmärk on muuta liiklemine ohutumaks, suurendada tee läbilaskevõimet ja seega soodustada transiitliiklust, parandada keskkonnaseisundit või soodustada piirkonna arengut. Tee ehitamise tulemus on uus tee, tee klassi muutmine, uus ristmik või lisarada.

⁶ Kattega teede säilitusremont – remondi liik, mille eesmärgiks on teekatte olemasoleva olukorra säilitamine. Töö tulemusena sõidetavus märgatavalt ei parane kuid katte lagunemine (murenemine, augud ja osaliselt praod) on mõneks ajaks peatatud. Põhiliseks töömeetodiks on kattega teede osas pindamine. Töö võib sisaldada kraavide puhastamist ja truupide remonti või väljavahetamist ning külmakergete likvideerimist.

⁷ Sildade remont - sildade, viaduktide ja tunnelite kahjustatud elementide ja konstruktsioonide taastamine, tugevdamine ja uuendamine kandevõime säilitamise eesmärgil põhikonstruktsiooni muutmata. Remondi tulemuseks on algse tehnilise seisukorra taastamine.

⁸ Tee seisundinõuded on kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 14.07.2015 määrusega nr 92. Seisundinõuetega määratletakse tee seisund, mis võimaldab liikluseadust järgides ohutult liigelda ning tagab tee kasutajale ohutud liiklemistingimused.

- Ühikhindadel põhinev säilitusremont (remonttööd);
- Hindasid korrigeeritakse kord aastas tarbijahinnaindeksi muutusega;
- Hooledelepingute pikkused on 3 - 8 aastat. Maanteeamet on võtnud suuna viia lepingud alates 2014 aastast viie aasta pikkuseks;
- Hooledelepingute tava- ja perioodilise hoolde eesmärk on tagada nõutud seisunditasemed;
- Hooledelepingute säilitusremondi (remonttööde) eesmärk on taastada minimaalses mahus teede kulumine nii, et tava- ja perioodilise hooldega oleks tagatud teede nõutud seisunditasemed.

Tavahoolde koosseis

- Talihoole
- Sildade, viaduktide ja truupide hooldus
- Väiksemahulised katte parandustööd ja defektide remont
- Kraavide ja drenaažisüsteemide hooldus
- Tee muldkeha hooldus ja parandustööd
- Kruusateede hõõveldamine ning täiendava kruusa juurdevedu kokkulepitud mahus
- Liikluskorraldusvahendite hooldus ja vahetamine
- Peenarde täitmine
- Niitmine, haljastus ja teemaa koristamine
- Hukkunud väikeloomade ja lindude koristamine
- Ajutise liikluskorralduse paigaldamine
- Maanteede seisukorra kohta teabe kogumine ja edastamine
- Jäätete rajamine ja hooldus

Perioodilise hoolde koosseis

- Ribapindamine
- Kruusatee kulumiskihi remontimine
- Uute liikluskorraldusvahendite paigaldamine
- Teekatte märgistustööd
- Teemaa puhastamine võsast ja puudest
- Truubi otste ehitus
- Tolmutõrje kruusateedel (lõiguti)
- Tööd toimepidevuse plaani rakendumisel jm ettenägemata tööd

Lisaks hooledelepingutele sisaldab teede hooldamine kulutusi teede valgustusele ja valgustuse hooldele, tee seisukorra andmete kogumisele ja töötlemisele, loendusseadmete, teekaamerate ja ilmajaamade hooldusele, maanteeinfo edastamisele, liiklusmärkidele, sh. foorid ja muutuva teabega märgid, teekatte markeerimisele, sh. kattehelkurid, karjäärimajandusele, hoolde teostamise järelevalvele jm.

Hooldekulude prognoosimisel on arvestatud järgmiste asjaoludega:

1. Iga-aastane lepingute kallinemine hinnaindeksi ja uute lisandunud teelõikude võrra.
2. Olemasolevad hooledelepingud on sõlmitud erinevatel aegadel ja vastavalt lepingu lõppemisele korraldatakse uued hanked. Kehtivad hooledelepingud lõppevad 2017-2021.

Hooldekuludele on iga-aastaselt arvestatud reserviks 2% kõigist hooldekuludest. Reserv on vajalik ettenägematute kulude ja eriolukordade tarbeks, mida ei ole võimalik hooledelepingute raames teostada. Näiteks seoses 2012/2013 aasta maanteede hoiu mõistes väga raske talvega, mis põhjustas paljudel teelõikudel külmakerkeid, kasutatakse selliste teelõikude erakorraliseks remondiks reservi vahendeid.

Seoses hooledepingute perioodi lõppemisega seitsmes maakonnas viidi 2015 aastal läbi uued hanked nende maakondade riigiteede hooldamiseks. Uute hankelepingute hinnad kujunesid eelnevatest soodsamaks, mille tulemusena on korrigeeritud teehoiukava hooldekulu mahtusid.

4.1.1.2 Kruusateede remont

Kruusateede remondi töömeetodiks on katte kulumiskihi taastamine ehk kruusa peale vedamine, et oleks võimalik teostada tee hõõveldamist, mis tagab tee sõidetavuse. Tööde käigus korrastatakse liikluskorraldusvahendid ja vete ärajuhtimissüsteemid. Teehoiukavas toodud finantsvajaduse maht baseerub arvestusel, et kruusatee säilitusremondi intervall on keskmiselt 18 aastat, see on kuni 400 kilomeetrit aastas.

Konkreetsete kruusateede objektide valik toimub iga-aastaselt enne eelarvestamise perioodi hiljemalt septembris. Vastavalt „Kruusateede remondi objektide valikumetoodikale“ koostatakse üle-eestiline pingerivi, millest valitakse rahalistest võimalustest tulenevalt järgmise aasta kruusateede remondi lõigud.

4.1.1.3 Kattega teede säilitusremont

Kattega teede säilitusremont on remondi liik, mille peamised eesmärgid on:

- tagada olemasolevate katete säilimine tuginedes pindamiste vahelise perioodi pikkusele ja katte seisukorrale kuni tee taastusremondi või rekonstrueerimiseni.
- liiklusohutuse parandamine katte haardeteguri suurendamise ja osalise profiili parandamisega

Põhiliseks säilitusremondi liigiks on pindamine.

Säilitusremondi tulemusena peatub mõneks ajaks katte defektide areng (murenemine, augud ja osaliselt praod) ning taastatakse katte kulumise tulemusel vähenenud teekatte haardetegur.

Viimase 10 aastaga on katete remondil saavutatud olukord, kus katete keskmine defektide summa⁹ on langenud 3,8 %-lt 2002. a 0,5% -ni 2015. aastal. Defektide vähenemine avaldab mõju teekasutajate kulude vähenemisele, sõidumugavuse suurenemisele ja liiklusohutusele.

Arvestades katte defektide arengut, on käesoleva teehoiukava kavandamise aluseks võetud järgmine pindamistööde vaheline periood sõltuvalt liiklussagedusest:

- liiklussagedus kuni 500 autot/ööp pindamiste vaheline periood 8 aastat
- liiklussagedus 501-2000 autot/ööp pindamiste vaheline periood 7 aastat
- liiklussagedus 2001-4000 autot/ööp pindamiste vaheline periood 6 aastat
- liiklussagedus üle 4000 autot/ööp pindamiste vaheline periood 5 aastat

Teedel liiklussagedusega üle 3000 autot/ööp ei ole pindamine üldjuhul sobiv töömeetod, kuna sellise sageduse puhul ei pea pindamine talvisele naastrehvide toimele vastu.

Pinnatud kattega teede kogupikkus on 9 333 km ja igal aastal ehitatakse vastavalt programmi „Eesti teede tolmuvabaks 2030“ võimalustele kruusteedele uusi kergkatteid. Lähtudes pinnatavate katete pikkusest, liiklussagedustest ja pindamise intervallidest ning arvestades pindamistööde mahajäämust (arvutuslikult ca 530 km, arvestades pindamiste vahelist perioodi) on perioodil 2014 - 2020 pindamise vajadus aastas 900-1200 km. Lisaks on planeeritud vahendid profiili paranduseks (tasanduskiht ja tasandusfreesimine).

Konkreetsete pindamisobjektide valik toimub iga-aastaselt pärast teekatte defektide inventuuri. Inventuur viiakse läbi kevadel ning augustis-septembris koostatakse järgmise aasta objektide eelnimekirja (vt [Kattega teede säilitusremondi objektide valikumetoodika](#)). Jooksva aasta kevadel

⁹ Defektide summa - defektide mõõtmistulemuste alusel arvutatakse igale 100 m teelõigule defektide (augud, kitsad ja laiad pikipraod, kitsad ja laiad vuugipraod, võrkpraod, murenemine ja serva defektid) kogusumma DS, mis näitab protsentuaalselt vigastatud katte osa inventeeritud teekatte pinnast antud 100 m lõigul (ühik - %).

korrigeeritakse vajadusel seda nimekirja pärast talvehooaja lõppu täiendavate suurte defektide ilmnmisel (defektid, mis vajavad kohest sekkumist, et suuremat kahju ära hoida).

4.1.1.4 Kattega teede taastusremont

Taastusremont on remondi liik, mille eesmärgiks on kattega teede puhul katte ehk tee katendi pealmise kihi uuendamine, kas ülekatte või olemasoleva katte freesimise ja uuesti paigaldamise näol.

Taastusremondi peamiseks põhjuseks on teekattesse tekkinud kulumisroopad. Taastusremondi tulemusel paraneb teede sõidetavus ja liiklusohutus. Taastusremonti saab teha juhul, kui tee katend ei ole liiga defektne ja kandevõime on piisav. Väikest kandevõime puudujääki (kuni 10%) saab kompenseerida ülekattega.

Taastusremondi vajaduse väljaselgitamisel on lähtutud olemasoleva asfaltbetoonkattega ja liiklussagedusega rohkem kui 1500 autot/ööp teede pikkusest 2545 km, olemasolevast seisukorrast (teeregistris mõõdetud roopa sügavusest) ning roopa arenemise kiirusest.

Roopa areng:

- liiklussagedus 1500 – 2999 autot/ööp, keskmine roopa sügavuse juurdekasv 1,3 mm/aastas
- liiklussagedus 3000 – 5999 autot/ööp, keskmine roopa sügavuse juurdekasv 1,8 mm/aastas
- liiklussagedus 6000 - 9999 autot/ööp, keskmine roopa sügavuse juurdekasv 2,0 mm/aastas
- liiklussagedus 10 000 ja rohkem autot/ööp, keskmine roopa sügavuse juurdekasv 2,5 mm/aastas

Lisaks on juurde arvestatud uute teede, liiklussõlmede ja teede laiendamistelt lisanduvad kilomeetrid ning ka vahendid ootamatute kevadiste teedefektide likvideerimiseks. Samuti on taastusremondi meetme alla lisatud väiksema liiklussagedusega teede (alla 1500 autot/ööp) katte taastusremont (freesimine+ pindamine), kus taastatakse üldjuhul mustkattega väga ebatasaseid teid kohtades, kus ei ole suuri kandevõime puudujääke.

Arvestuslik taastusremondi aastavajadus on 150-200 kilomeetrit.

Konkreetsete taastusremondiobjektide valik toimub juhendi alusel (vt [Kattega teede taastusremondi objektide valikumetoodika](#))

Taastusremondi objektide nimekiri koostatakse 2 aastaks. Nimekirja teise aasta plaan on indikatiivne, mida täpsustatakse, arvestades teostatud teekatte seisukorra mõõtmiste tulemusi ja katte remonditöid. Lõpliku nimekirja koostamisel täpsustatakse objekti töömeetod ja planeeritav maksumus.

Taastusremondi objektide nimekiri vaadatakse üle iga-aastaselt.

4.1.1.5 Sildade remont

Eesti riigiteedel on hetkel 985 silda. Teehoiukavas planeeritud vahendite maht sildade remondiks põhineb sildade seisukorra analüüsil. Sildade investeeringuteks eraldatavad summadega saavutatakse sildade optimaalne seisukord aastaks 2030.a., mis arvestab hetkel kehtivaid piiranguid (44 t) raskeveokite täismassile.

Veoki massipiirangu muutmisega 52 tonnile tuleb vastavalt AS Ramboll Eesti poolt koostatud uuringule „[Riigiteede ja sildade tugevdamise maksumuse hindamine tulenevalt 52 t veoste aastaringse liikumise võimalusest](#)“ ümber ehitada 144 silda (37,5 mln eurot), et tagada nende vajalik kandevõime. Erinevalt Tallinna Tehnikakõrgkooli, Tartu ülikooli ja Eesti Maaülikooli „[Puidutranspordi makromajandusliku uuring](#)“ lõpparuandele on probleemiks ligi 400 silda, mille koormus ei vasta nõuetele.

Uuringute põhjal hetkel üle 52-tonniseid kogumassiga sõidukeid riigitee sildadele lubada ei tohi.

Maanteeamet on sildade remondil eesmärgiks seadnud sildade kandevõime tõstmise programmi võimaluste piires. Eesmärgiks on alustada peamiste eriveoste (raskeveosed, mille täismass ületab

seaduses lubatud täismassi) marsruutide kaardistamist ning selle põhjal võimaluste piires sildade kandevõime suurendamist.

Iga-aastaselt tehakse sildadele väiksemaid ülevaatusi. Põhjalikuma ülevaatus tsükkel BMSi¹⁰ alusel on 4 aastat. Lisaks toimub sildade igapäevane ülevaatus rutiinse teehoolde järelevalve käigus, et avastada ja remontida väiksemaid defekte.

Eesti riigiteede sildade seisundit ja investeerimisvajadust on hinnatud tarkvaraga Pontis. Antud analüüs tehakse Pontis'es elementide tasemel ja seetõttu tuleb igale elemendile ja elemendi seisunditasemele määrata ühikhind ja võimalikud tegevused. Võrdlemaks omavahel erinevate sildade füüsilist seisundit on Pontis'es kasutusel seisundiindeks (SI), mis 0 – 100 % skaalal näitab antud silla füüsilist seisundit. SI on arvutatud silla ülevaatuselt kogutud elementide seisundiandmete põhjal. Optimaalne on olukord, kus sillad jõutakse remontida veel enne, kui nende SI langeb alla 70% (u. 35 aasta tagant), millega hoitakse ära hilisemad suured kulutused kandekonstruktsioonide remondile/asendamisele. Tarkvara Pontis analüüsimoodulis kasutatavad ühikhinnad põhinevad 2-3 viimastel aastatel remonditud või ehitatud sildade projektidel. Eesmärgiks on välja töötada ühikhindade süsteem, mille põhjal on võimalik täpsemalt arvutada sildade remontide/ümberehituste maksumusi. Sildade remondi kulurida sisaldab ka projekteerimise ning silla pealesõitute ehituse maksumust. Hetkel on Maanteeameti plaan edasi uuendada sildade tarkvara, mis arvestaks sildade füüsilisele seisundile lisaks juurde liiklusintensiivsust ja sellest tekkivaid liikuvaid koormusi.

Sildade laiendamine toimub juhul kui lähimas perspektiivis on ette näha ka tee laiendus. .

Vastavalt silla seisukorrale; liiklussagedusele ja raskeveoki osakaalule on koostatud remondi ja ümberehitust vajavate sildade nimekiri 5 aastase perspektiiviga. Nimekirja korrigeeritakse, kui teede remondi nimekirja on korrigeeritud või silla seisundindeksis on toimunud eelnevast kiirem langus. Remonti ja ümberehitust vajavate sildade nimekiri vaadatakse läbi ja kiidetakse heaks maanteeameti investeringute komitees kord aastas sügisel.

Vastavalt seisukorrale ja liiklussagedusele koostatakse remonti vajavate sildade kohta igal aastal pingerida, mis on objektide valiku aluseks.

Koostöös Keskkonnaministeeriumiga jätkab Maanteeamet sildade all paiknevate paisu- ja tõkestusrajatiste ning kalapääsude juriidiliselt mõttelise eraldamisega sillast. Selleks jätkatakse 2015 aastal paisutusest huvitatud pooltega (KOV, RMK; KM; eraisikud) kokkulepete saavutamist tõkestusrajatiste piiritlemise ja remondi või ümberehituse finantseerimise osas SA Keskkonna Investeringute Keskus toetusmeetmete toel. Maanteeameti tegevuse eesmärgiks ei ole vee paisutamine veekogudes ega kalade rändetingimuste parandamine, seega ka vee-erikasutuslubade taotlemine. Vee-erikasutusloa taotleb ja saab paisutusest huvitatud isik, kelle kohuseks on ka paisu või kalapääsurajatise korrashoid.

4.1.1.6 Rekonstrueerimine

Rekonstrueerimine on remondi liik, mille eesmärgiks on tee kandekonstruktsiooni taastamine või ümberehitamine koos tee juurde kuuluvate rajatiste asendamise või remontimisega ja liiklusohutuse parendamisega.

Rekonstrueerimise vajadus tuleneb teekatte mitterahuldavast seisukorrast (ebatasane ja defektne teekate), kus on ka kandevõime puudujääk, mille tõttu ei ole võimalik säilitusremondi ja taastusremondiga tee seisukorda taastada.

¹⁰ BMS (*Bridge Management System*) – sildade remondi- ja korrashoiu planeerimise süsteem.

Rekonstrueerimist vajavate riigiteede lõikude leidmiseks analüüsitakse mõõdetud teekatte seisukorra näitajate ning teid iseloomustavate andmete alusel kogu kattega riigiteede võrku, kasutades ühtseid põhimõtteid.

Teekatte seisukorra iseloomustamiseks kasutatakse järgmisi näitajaid:

- teekatte tasasus, IRI mm/m
- defektisumma, DS %
- elastsusmoodul, Emod Mpa
- roopa sügavus, roobas mm

Rekonstrueerimisobjektide valikuks on välja töötatud meetodika (vt [Kattega teede rekonstrueerimisobjektide valikumetoodika](#)), mis koosneb alljärgnevatest etappidest:

- Teede lõikudeks jagamine – kõik kattega teed jagatakse lõikudeks vastavalt ette antud tingimustele;
- Teelõikude PMS analüüsimine vastavalt katte seisukorra analüüsi (PMS programm) lähteülesandele;
- Teelõikude rekonstrueerimisvajaduse indeksi arvutamine;
- Rekonstrueerimise kandidaatobjektide valimine ning objektide rekonstrueerimisvajaduse indeksi arvutamine (näitajadena kasutatakse seisukorra indeksit, esimese aasta tasuvust, katte vanust, katendi kandevõime puudujääki ja katte laiuse vastavust/mittevastavust liiklussagedusele);
- objektide järjestamine rekonstrueerimisvajaduse indeksi alusel (suuremast väärtusest väiksemani) ning rekonstrueerimise objektide vajadusepõhise pingerea moodustamine.

Vajaduspõhise pingerea alusel koostatakse objektide rekonstrueerimise põhinimekirja.

Lisaks põhinimekirjale koostatakse erinimekirja objektidest, kus võrreldavate andmete osas on puudujääke (kas mingit seisukorra näitajat ei ole mõõdetud) või mis ei vasta püstitatud reeglitele (näiteks madal liiklussagedus koos suure raskeliikluse osakaaluga), kuid teelõigud vajavad just rekonstrueerimise töid. Nendele objektidele koostatakse täiendavad selgitused ja põhjendused.

Rekonstrueerimisobjektide põhi- ja erinimekirja alusel koostatakse 4 aastane kattega riigiteede rekonstrueerimise kava (edaspidi *kava*). Kava koostatakse kevadel (märts-mai) tehtava analüüsi alusel kaks aastat ette (2015. aastal koostati 2016-2019 kava). Kava vaadatakse läbi ning kiidetakse heaks Maanteeameti investeringute komitees. Pärast kava heakskiitmist alustatakse tehniliste projektide koostamisega esimese ja ka teise aasta objektidele. Projekteerimise lähteülesanne koos tulevase objekti kirjelduse, orienteeruvate mahtude ja maksumusega kinnitatakse investeringute komitees. Projekti lõplik maht ja maksumus kinnitatakse pärast projekti valmimist juhul, kui projekti maksumus ja maht on optimaalne ja vastab kogu riigiteede võrgu rahastamise võimalustele. Kolmanda ja neljanda aasta objektid on indikatiivsed ning vajalikud sisendiks säilitusremondi ja taastusremondi planeerimisel (kui lähiajal on rekonstrueerimine plaanis, siis ei tehta 1-2 aastaks säilitus- või taastusremonti).

Maanteeameti investeringute komitee poolt heakskiidetud kava esitatakse kinnitamiseks majandus- ja kommunikatsiooniministrile.

Rekonstrueerimisvajaduse analüüsi teostatakse iga-aastaselt, mille käigus täpsustatakse järgmise 4 aasta kava uuendatud andmete alusel.

Rekonstrueerimisobjektide hankeid alustatakse 6-10 kuud enne ehitushooaja algust juhul, kui Maanteeameti investeringute komitee on kinnitanud objekti lõpliku eelarve.

Finantsplaani rekonstrueerimise kulurida sisaldab nii kattega riigiteede (va TEN-T) rekonstrueerimist kui ka lisas 2 esitatud TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteede rekonstrueerimist.

Kattega riigiteede (va TEN-T) rekonstrueerimise 4 aastase nimekirja kinnitab majandus- ja taristuminister oma käskkirjaga.

4.1.2 Teedevõrgu arendamine

Teedevõrgu arendamise alajaotuses kirjeldatakse teehoiukavas planeeritud ehitusobjektide teostamiseks vajalikke ettevalmistavaid tegevusi, Euroopa keskkonnamüra direktiivi täitmiseks kohustuslikke tegevusi, liiklusohutlike kohtade ümberehituse, "Eesti teed tolmuvabaks aastaks 2030" programmi ning maanteed ehitusobjektide valiku põhimõtteid ning mahtu. Teehoiukava perioodil panustatakse teedevõrgu arendamisele ca 30% teehoiutööde kogukuludest.

4.1.2.1 Projektide ettevalmistamine

Projektide ettevalmistuskulud sisaldavad kulusid projekteerimisele, maade võõrandamisele, kulusid liiklusohutuse auditite läbiviimisele projekteerimise erinevates etappides vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2008/96/EÜ, 19. november 2008, maanteed infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta (ELT L 319, 29.11.2008, lk 59—67) (edaspidi: *infrastruktuuri ohutuse direktiiv*), tulu-kulu analüüsidele, keskkonnamõju hinnangutele ja muudele ehitus- ja rekonstrueerimisobjektide realiseerimiseks vajalike toimingute läbiviimisele.

Teehoiukava ning selles esitatud rekonstrueerimis- ja ehitusobjektide ettevalmistamisel ning elluviimisel on arvestatud keskkonnamõju põhimõtetele vastavalt kehtivale seadusandlusele.

4.1.2.2 Müra kahjuliku mõju leevendamise tegevuskava täitmine

Eesti on üle võtnud Euroopa parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/49/EÜ, 25. juuni 2002, mis on seotud keskkonnamüra hindamise ja kontrollimisega (ELT 102,15/7.kd ja EÜT L 189, 18.07.2002, lk 12) seatud välisõhus leviva müra vähendamise eesmärgid ja kohustused ning siseriiklikult kehtestanud need välisõhu kaitse seaduses (VÕKS).

VÕKS § 134 sätestab müraallika valdaja kohustused seoses välisõhus leviva müraga - müraallika valdaja (sh maantee omanik) koostab ning esitab kooskõlastamiseks Terviseametile välisõhu strateegilise mürakaardi ja välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava.

VÕKS § 151 nimetab isikud, kriteeriumid ja tähtajad, kes peavad strateegilise mürakaardi ja välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava esitama.

2012. aasta 30. juuniks esitati Maanteeameti poolt Terviseametile kooskõlastamiseks välisõhu strateegiline mürakaart ja 16.09.2013 välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava maanteelõikudes, mida kasutab üle 3 miljoni sõiduki aastas (vastavalt VÕKS §151).

Välisõhu strateegiline mürakaart koostatakse piirkonna eri müraallikate tekitatud müratasemete üldhinnangute või üldprognoosi andmiseks, millele kantakse müra levikut põhjustavad saasteallikad, olemasoleva või prognoositava müra leviku ulatus, elanike ja ehitiste paiknevus, andmed elanike ja ehitiste arvu, ehitiste iseärasuse ja muu kohta.

Välisõhus leviva müra tegevuskava käsitleb müra ja selle mõju vähendamise abinõusid ning peab sisaldama ühtlasi kavandatavate abinõude loetelu, milles on nimetatud abinõude maksumus, abinõude rakendajad ja rakendamise tähtajad.

Varasemalt, 2007. aastal kaardistas Maanteeamet 10,9 km maanteed (VÕKSi alusel kriteeriumiks maanteed lõigud liiklussagedusega üle 6 mln sõiduki aastas) ning 2008. aastal koostas tegevuskava, milles sisaldus perioodiks 2010-2013 viis tegevust müratõkke seinte ehitamise näol. Realiseerus antud perioodil üks – Loo-Maardu lõigul Teemeistri piirkonna hoonete kaitseks rajatud 564 meetri pikkune müratõkkesein. Ülejäänud tegevuskavas määratud tegevused puudutasid Tallinn-Pärnu-Ikla mnt Laagri-Kanama lõiku, kuid need jäid realiseerumata majanduslanguse ja riigieelarveliste vahendite vähenemise tõttu Maanteeameti eelarves antud perioodil. Tegevused on üle kantud uude tegevuskava perioodi 2015-2018. Alates 2018 on eraldi müraseinte investeringuid võimalik vähendada 0,5 miljoni euroniga aastas kuna müraseinte põhiline vajadus täidetakse ÜF ehitusobjektide käigus (Tallinna ringtee ja Tartu ümbersõit).

2012. aasta strateegiline mürakaart koostati 158 km riigiteede kohta (lõigud üle 3 mln sõiduki aastas, 2010 liiklusloenduse andmetel). Võttes aluseks sotsiaalministri 04.03.2002 määrusega nr 42 kehtestatud siseriiklikud müra normtasemed, tuvastati 2013. aastal koostatud tegevuskavas uuritud lõikude osas ühtekokku 297 normatiive ületavat müraolukorda. Võimalike käsitletavate leevendatavate meetmete ja teostatavuse analüüside alusel leiti, et vajalik on 78 müratõkkeseina ehitus, mis leevendab 177 kinnistu müraolukorra. Tegevuste realiseerimine on kavandatud vastavalt olukordade prioriteetsusele ja Teehoiukavas määratud vahenditele. Ühtekokku on hinnatud kõigi tegevuskavas sisalduvate tegevuste maksumuseks üle 23 miljoni euro. Terviseameti poolt heaks kiidetud strateegilise mürakaardiga 2012 ja välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskavaga 2014-2018 saab tutvuda Maanteeameti kodulehel: [Strateegiline mürakaart 2012](#) ja [Tegevuskava 2014-2018](#). Strateegilist müra kaarti uuendatakse ja tegevuskava vaadatakse üle iga viie aasta järel.

4.1.2.3 Liiklusohutlike kohtade ümberehitamine

Maanteeamet täidab riigiteedel ja kohalik omavalitsus kohalikel teedel infrastruktuuri ohutuse direktiivi artikkel 2 lõikest 2 tuleneva pädeva asutuse ülesandeid ning korraldab üleeuroopalise teedevõrgu teedel Eestis direktiivi nõudeid täites liiklusohutusele avalduva mõju hindamist, liiklusohutuse auditeerimist, tee ohutuse määramist ja tee ohutuse kontrollimist.

Riigiteede ohutuse määramist väljaspool üleeuroopalist teedevõrku teostatakse reeglina sama meetodika alusel, eesmärgiga olemasolevad liiklusohutlikud kohad likvideerida. Meetodika põhjal selgitatakse välja kõige suurema riskiga lõigud ning ristmikud. Parandusmeetmed kavandatakse nendele lõikudele ja ristmikele, millel on kõige suurem potentsiaal kulu-tulu tõhusalt vähendada liiklusõnnetusi. Vaadates hetke liiklusohutuse seis, siis on Eesti Liiklusohutusprogrammi ja Euroopa Liidu seatud liiklusohutuse eesmärkide täitmisest maha jäämas. Liiklusohutuse eesmarke silmas pidades tuleb aasta-aastalt rohkem panustada liiklusohutusse.

Konkreetsete objektide määramise aluseks on majandus- ja taristuministri 25.06.2015 määrus nr 70 „Tee ohutuse määramise tingimused ja nõuded tee ohutuse määramisele“ ning Politsei- ja Piirivalveametilt saadud liiklusõnnetuste info. Lisaks analüüsitakse sõidukite ning jalakäijate ja jalgratturite liiklemise konfliktkohti ning võetakse arvesse liiklejatelt ja kohalikelt omavalitsustelt tulnud ettepanekuid. Kõrgema tulutasuvuse alusel pannakse Maanteeameti poolt kokku objektide nimekiri, mille vaatab üle ja kinnitab Maanteeameti investeeringute komitee. Nimekirja uuendatakse igal aastal. Liiklusohutlike kohtade ümberehitamine sisaldab muuhulgas parklate ehitust või renoveerimist kogusummas kuni 0,25 milj. eurot/aastas. Ehitus- või rekonstrueerimisobjekti korral ehitatakse või renoveeritakse parkla objekti raames.

4.1.2.4 Riiklik programm "Eesti teed tolmuabaks aastaks 2030"

Vabariigi Valitsuse 5. mai 2011. a korraldusega nr 209 on vastu võetud „Vabariigi Valitsuse tegevusprogramm 2011-2015“, millega on püstitatud eesmärk koostada ja rakendada riiklik programm "Eesti teed tolmuabaks aastaks 2030". Teehoiukava käsitleb programmi täitmist ainult riigiteedel.

Seisuga 01.01.2016 on riigiteede üldpikkus 16 591 km ja neist on 5 094 km, ehk 30,7% katteta teed ehk põhiliselt kruusateed.

Katteta riigiteede liiklussagedused on enamuses alla 200 auto ööpäevas ja ümardatult pool ehk 53,6% on väga väikese liiklussagedusega, ehk alla 50 auto ööpäevas.

Tabel 2 Kruusateede pikkused (km) riigiteedel seisuga 01.01.2016

Liiklussagedus, autot/ööpäevas								
0-50	50-100	100-150	150-200	200-250	250-300	300-350	>350	Kokku
2733	1826	412	102	18	0	1	2	5094

Suur osa riigiteede nimekirjas olevatest kruusateedest on korralikult välja ehitamata muldkeha ja kraavideta ning ei vasta ka praegu kehtivatele normidele ja nõuetele.

Maanteeamet on:

- Tõstnud olemasolevate teede kandevõimet jämedateralise skelettmaterjali lisamisega nõrgema kandevõimega kohtades ning taastanud kruusateede pealiskihti lõikudel, kus viimane on põhiliselt tolmamise mõjul vähenenud alla kriitilise piiri, tagades tee profileeritavuse.
- Puhastanud tee maa-ala võsast ja puudest, vähemalt riigile kuuluva transpordimaa ulatuses, mis on vajalik külge- ja pikinähtavuse sh minimaalse liikumisruumi tagamiseks.
- Teostanud elamute läheduses olevatel kruusateede lõikudel perioodiliselt tolmutõrjet Ca Cl₂-ga.

Suurimaks probleemiks kruusateede juures on tolmu mõju keskkonnale ja selle suurus sõltub enim elanikkonna paiknemisest ja liiklussagedusest. Kahjuks ei ole meil vastupidiselt põhjanaabritele võimalik kasutada materjale, millest saaks ehitada sideainega töötlemata peaaegu tolmuvabu katteid (graniitkillustik ja väike kogus savi). Nõuete järgi peab ka Eestis kruusateel kasutatav kruus sisaldama saviosakesi, mis tagab tee parema püsivuse kuid tolmamist ei vähenda. Seetõttu on üheks väheseks võimaluseks tolmust vabanemiseks kruusateedele kergkatete ehitamine.

Vahendite planeerimisel katete ehituseks on lähtutud sellest, et olemasolev riigi kruusateede võrk on suures osas seisukorras, mis vajab nii kraavide kaevamist, muldkeha ning kruusast aluse ehitamist. Enamus kruusateid, kus muldkehad ja kraavid olid varasemalt korda tehtud, on juba katte alla viidud ja järgi on külmakerkeohtlikud või sisuliselt ilma muldkeha ja kraavideta kruusateede teelõigud, mille tõttu on kruusateele katete ehitamise hind edaspidi kilomeetri kohta kõrgem. Hetkel on arvestatud kilomeetri keskmiseks hinnaks 100 000 eurot/kilomeeter, mis aga raskemates tingimustes võib olla märgatavalt suurem.

Eesmärk on ehitada riigiteedele tolmuwabakatted kõigile suurema kasutusega (liiklussagedus üle 50 autot/ööp) kruusateedele aastaks 2030, arvestades elanikkonna paiknemist ja tee kasutamise intensiivsust. Planeeritud vahendid võimaldavad ehitada kava perioodil kruusateedele katteid 30 kuni 150 km aastas.

Raskeliikluse korral (näiteks karjääriveod üle 15 % liiklusest) kruusateedele tolmuvaba katte ehitust ei planeerita, kuna siirde- või kergkatend¹¹ laguneks kiiresti ja püsikatendi (asfaltbetoon) ehitus oleks, arvestades üldist väikest liiklussagedust, liialt kallis.

Väiksema liiklusega kruusateedel tagatakse tolmuwabakatted vajaduse põhised, teostades elamute läheduses olevatel teelõikudel perioodiliselt tolmutõrjet CaCl₂-ga. Seda meetodit saab kasutada ka karjääride väljaveotedel. Samal ajal tegeleb Maanteeamet teiste võimalike tolmutõrje meetodite või vahendite välja selgitamisega ja võimalusel katsetamisega.

Maanteeamet on välja töötanud [Kruusateele katete ehitamise objektide valikumetoodika](#).

Objektide määramisel ja järjestamisel arvestatakse liiklussagedust, raskeliiklust, tolmu mõju (teeäärsed majapidamised), teede kasutajaid, võrgulist tähtsust, bussiliinide olemasolu, jalgrattatrasse ja tasuvust.

Objektide nimekiri koostatakse kuni 4 aastaks ning seda korrigeeritakse iga-aastase eelarveprotsessi käigus. Üldjuhul eeldab kruusateele katte ehitamine sellele eelnevat suuremamahulist kruusatee remonti. Tuleb tööd planeerida reeglina kahele aastale, et konstruktsioon saaks vajuda ja tekkinud külmakerkelisi kohti oleks veel võimalik parandada.

Nimekiri kruusateedest, kuhu esitatakse tolmuwabakatted avalikustatakse Maanteeameti kodulehel ([vt Tolmuwabakatted kruusateedele](#))

¹¹ Siirde- ja kergkatend on kergemat tüüpi katend - mustkate, kahekordne pindamine või freesipurust või stabiliseeritud kate, mis hiljem pinnatakse, mille tulemusel muudetakse tee tolmuvabaks.

4.1.2.5 Ehitamine

Ehitamise eesmärk on muuta liiklemine ohutumaks ning sujuvamaks suurendada tee läbilaskevõimet ja seega soodustada transiitliiklust, parandada keskkonnaseisundit või soodustada piirkonna arengut. Tee ehitamise tulemus on uus tee, tee klassi muutumine, uus ristmik või lisarada.

Ehitusobjektide nimekirja koostamisel arvestati üleriigilise planeeringu Eesti 2030+ ning transpordi arengukava 2014-2020 põhimõtete ja suunitlustega.

Nii rahvusvahelise kui Eesti sisese liikluse seisukohast on eelistatud investeeringud TEN-T võrgustikku kuuluvatel suure liiklussagedusega teedel, eelkõige Tallinn-Narva, Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa, Tallinn-Pärnu-Ikla maanteedel ning Tallinna ringteel. Valitsus on otsustanud Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee Kose-Mäo teelõigu neljarajaliseks ehitamise. Projekti realiseerimiseks on vajalik eraldada riigieelarvest täiendavaid vahendeid 2020+.

Objektide valikul lähtutakse maantee liiklussagedusest (sh koormussagedusest), teekatte seisundist, liiklusohutuse tasemest, samuti mõjust maakasutusele ja keskkonnale (sh mõjud piirkonna elanikele ja ettevõttele). Ehitusobjektide valik teostatakse lähtudes kulu-efektiivsuse analüüsist.

Valiku kriteerium on sotsiaal-majanduslik tasuvus. Tasuvuse seisukohalt määravaimaks teguriks on teekasutajate ajasääst ja sõidukikulude kokkuhoid, mis tekib tee ja ristmike ümberehitamisega ja kohandamisega liikluse vajadusega. Samuti arvestatakse liiklusõnnetuste ning keskkonnamõjude (müra, õhusaaste) vähenemisest saadavate tuludega.

Projektide ettevalmistuses arvestatakse Eestiga sarnases kliimatingimustes teiste Euroopa Liidu riikide (Soome, Rootsi jt) parimate praktikate ja kogemusega tehnoloogiate ja materjalide osas.

Finantsplaanis on ehituse real kajastatud lisa 3 TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteede ehitusobjektid ja aastamahud.

4.1.3 Administreerimine

Administreerimiskulud sisaldavad Maanteeameti tegevuskulusid, sh liiklusregistritoimingud, hoonete ülalpidamine, sideteenused, juriidilised teenused, kulud audititele, liikmemaksud, infotehnoloogiakulud jne.

Administreerimiskulud sisaldavad ka nii tehoiu kui liikluskorraldusega kaudselt seotud investeeringuid - sh investeeringud infotehnoloogiale, kiiruskaameratele, hoonetele, sõidukitele.

Maanteeamet, lisaks liiklusohutuse, tehoiu ja liikluse korraldamisele riigiteedel, koordineerib ja korraldab muuhulgas ühistransporti, liiklusregistri, teeregistri ja maanteemuuseumi tegevust ning riikliku järelevalvet ameti tegevusvaldkonda reguleerivatest õigusaktidest tulenevate nõuete täitmise üle.

2016-2018 aastal teostatakse teeregistri andmete ulatuslik ajakohastamine, kuna kohalike teede osas on andmed olulises osas ebaõiged või puudulikud.

Seisuga 01.01.2016 töötab Maanteeameti koosseisus 510 töötajat, neist ametnikke on 264. Personalikulud moodustavad kogu administreerimise kulust ca 50 %.

5. Riigiteede tehoiu kavandamine 2021-2027

Vabariigi Valitsus on tegevusprogrammis 2015-2019 sätestanud (punkt 8.46): „Jätkame riigi maanteevõrgu ajakohastamist. Teedeehituse taset tõstetakse kvaliteetsema planeerimise ja hankekorraldusega ning tõhusama omanikujärelevalvega. Tagame teede stabiilse rahastamise, mis võimaldab pikaajalist planeerimist. Töötame välja teede pikaajalise rahastamise kava.“

Vastavalt tegevusprogrammis sätestatule ning tuginedes menetluses olevale „Liiklusohutuse programm aastateks 2016-2025“ on lisa 4 kavandatud perioodi 2021-2027 riigiteede rahastamise

mahu vajadus ja võimalik jaotus ning lisas 5 on toodud indikatsioon vajalikest tegevustest TEN-T teelõikudel vastavatel aastatel.

Pikaajaline planeerimine võimaldab Maanteeametil kavandada oma tegevusi projektide ettevalmistamisel.

Kõikide eritasapinnaliste ristmike lõplik vajadus selgub lähtuvalt projekteerimise erinevatel etappidel teostatavatest perspektiivsetest liiklussagedustest ja kehtivatest projekteerimisnormidest.

Tegelik teehoiu rahastamise mahud aastate kaupa nähakse ette riigi eelarvestrateegias sõltuvalt majandusprognooosi tulemustest ning eesmärgiks seatud eelarvepositsiooni piires.

6. Kokkuvõte

Teehoiukavas ja selle lisades antakse ülevaade tegevustest, mida teostatakse Eesti riigiteedel seitsme aasta jooksul.

Maanteede hoiuks planeeritud kulud vastavad riigieelarve strateegiaga eraldatud teehoiu vahenditele, mida igal aastal täpsustatakse ning perioodiks eraldatud välisvahendite summale.

Riigiteede hoid on jaotatud kolme suuremasse kulugruppi - teedevõrgu säilitamine, arendamine ning administreerimine. Teehoiutööde rahaline maht on toodud lisas 1. Teehoiukava 2014-2020 finantsplaan. Lisades 2 ja 3 esitatud nimekirjad sisaldavad TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteede ehitus- ja rekonstrueerimisobjekte, nende teostamise aastaid ning maksumusi aastate lõikes kokku. Teehoiutööde hinnad ja muud kulud on planeeritud 2015. aasta jooksevhindades, millele on lisatud üldine hinnataseme kasv kuni 2,5% aastas.

Kogukulust on teedevõrgu säilitamisele planeeritud ca 60%, arendamisele ca 30% ning administreerimisele ca 10%.

Riigieelarve strateegia või perioodi välisvahendite kogusumma täpsustamisel muutuvad vastavalt ka teedevõrgu säilitamise ja arendamise mahud. Igal aastal riigieelarve koostamise käigus täpsustatakse riigiteede hoiumahust rahastamist rahastamisallikate ja aastate kaupa.

Käesoleva teehoiukava raames Vabariigi Valitsuse poolt kinnitatud TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteede ehitus- ja rekonstrueerimisobjektide nimekirjast on võimalik esitada objekte või objektigruppe (projekte) rahastamiseks EL perioodi 2014-2020 üleriigiliste ja rahvusvaheliste ühenduste arendamise meetmest.

Juhul, kui pärast teehoiukava kinnitamist muudetakse teehoiu korraldamise või rahastamise põhimõtteid vaadatakse üle ja korrigeeritakse ka käesolevat kava.

LISAD

Lisa 1 Teehoiukava 2014-2020 finantsplaan

							tuh EUR
VAHENDID RIIGITEEDE HOIUKS	2014	2015	2016	2017*	2018*	2019*	2020*
Riigitulu	191 850	175 745	207 348	209 654	227 354	247 354	247 354
2007-2013 ja 2014-2020 välisvahendid**	46 233	65 793	31 476	48 382	45 475	23 120	
Riigiteede hoiuks KOKKU	238 083	241 538	238 824	258 036	272 829	270 474	247 354
TEEHOIUKULUD	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Teede hooldamise kulud	48 555	50 376	47 623	49 082	50 000	51 225	52 480
Kruusateede remont kuni 400 km aastas	6 180	6 335	8 493	8 000	8 524	8 277	8 560
Kattega teede säilitusremont 900-1200 km aastas	22 301	18 842	20 000	19 500	20 000	19 513	19 038
Kattega teede taastusremont 150-200 km aastas	27 500	22 789	23 000	23 000	23 575	20 164	22 768
Sildade taasturemont kuni 30 silda aastas	8 629	6 845	7 000	7 175	7 354	7 538	7 727
Rekonstrueerimine	43 209	60 490	47 560	41 098	52 942	51 336	47 459
Teedevõrgu säilitamine KOKKU	156 374	165 676	153 676	147 855	162 396	158 053	158 032
Projektide ettevalmistus	5 000	5 000	4 500	4 613	4 728	4 346	4 467
Müratõkked	500	500	1 000	735	500	500	500
Liiklusohlike kohtade ümberehitus	7 000	5 000	10 123	7 000	6 000	6 000	6 000
Programm "Kruusateed tolmuwabaks" riigiteedel 50-100 km aastas	4 000	3 000	10 771	7 345	6 000	6 000	4 000
Ehitus	43 635	40 249	34 061	65 420	67 500	69 870	48 000
Teedevõrgu arendamine KOKKU	60 135	53 749	60 455	85 113	84 728	86 716	62 967
Administreerimiskulud (sh muud investeeringud, tegevuskulud, liiklusregistri toimingud)	21 574	22 113	24 693	25 068	25 705	25 704	26 354
Administreerimine KOKKU	21 574	22 113	24 693	25 068	25 705	25 704	26 354
TEEHOIUKULUD KOKKU	238 083	241 538	238 824	258 036	272 829	270 474	247 354
* Teehoiu rahastamine vastavalt Riigi eelarvestrateegiale 2017-2020							
** Välisvahendite täpsutatud väljamaksete prognoos seisuga mai 2016							

Lisa 2. Riigiteede TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteedekonstruktsioonide rekonstrueerimisobjektid

Tee ja teelõigu nimetus	Rekonstrueerimise aasta ja aastamaht kokku, tuh EUR							Objekti aadress (indikatiivne)		Pikkus, km	Liiklussagedus 2014*	
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	algus km	lõpp km			
NR 1 (E20) TALLINN - NARVA												
Kodasoo-Kiiu II niit	*	*						30,9	37,7	6,8	10067	
Vahastu -Kemba II niit		*						50,3	56,3	6	6733	
Valgejõe-Turba II niit	*							61,8	65	3,2	6733	
NR 2 (E263) TALLINN - TARTU - VÕRU - LUHAMAA												
Mõigu - Jüri		*	*					5,5	12,6	7,1	21315, 17988	
Jüri-Vaida						*	*	12,6	20	7,4		
NR 3 (E264) JÕHVI - TARTU - VALGA												
Jõhvi - Ahtme-Puru		*	*					3,5	8,3	4,8	6817, 2990	
Tammispää-Vilusi	*							61,2	67,1	5,9	1917	
Aiamaa-Vapramäe - Elva		*						146	159	13,2	8840, 2834	
Vilusi (Ida-Viru maakonna piir) - Raja küla			*					67,1	75,3	8,2	1917, 2175	
Igavere - Kobratu		*						110	119	9,3	2679	
NR 4 (E67) TALLINN - PÄRNU - IKLA												
Kernu			*					39,3	40,0	0,7		
NR 5 PÄRNU - RAKVERE - SÕMERU												
Kuiaru-Mannare				*	*			16,2	28,2	12,1	2079	
Mannare - Aluste			*					28,2	35,8	7,6	1181	
Rõusa - Rae		*						48,5	61,7	13,2	5634	
Reopalu - Mäo				*				87,8	94,1	6,3	1279	
Roosna-Alliku - Ahula	*	*						111	121	9,9		
NR 7 RIIA-PIHKVA												
				*				196	209	13,623		
						*		209	217	7,73		
NR 8 TALLINN - PALDISKI (E265 osaline)												
Keila - Paldiski, sh Kloogaranna raudtee ülesõit (samatasandiline)	*	*						29,4	46,8	17,4	5860, 2491	
Tallinn-Keila lõik (Kiia ristist - Keila rist (Statoil))	*							18	25,1	7,1	8920	
NR 9 ÄÄSMÄE - HAAPSALU - ROHUKÜLA												
Ääsmäe - Riisipere		*						0	18,3	18,3	6185, 4966	
Risti - Palivere	*							38,9	49,4	10,5	3830, 3009	
NR 10 RISTI - VIRTUSU - KUIVASTU - KURESSAARE												
Üdruma - Laiküla		*						21	29	8	2093	
Ridase-Virtsu				*				56,5	65,0	8,5		
NR 11 (E265) TALLINNA RINGTEE												
KOKKU rekonstrueerimine:	11 610	32 670	14 960	7 600	3 660	12 700	3 876			212,86		

* Märkus: Veerus „Liiklussagedus 2014“ toodud numbrid näitavad objekti koosseisu kuuluvate teelõikude liiklussagedusi -autot/ööpäevas

Lisa 3. Riigiteede TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteedehitusobjektid

Tee ja teelõigu nimetus	Ehitusaastad ja aastamaht kokku, tuh EUR							Lühikirjeldus	Objekti aadress (indikatiivne)		Pikkus, km	Liiklussagedus 2014*
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020		algus km	lõpp km		
NR 1 (E20) TALLINN - NARVA												
Valgejõe-Rõmeda	*							Valgejõe-Rõmeda teelõigu ehituse lõpetamine (2007-2013 objekt)				6700
Pirita jõe sillad	*	*						2 silda, kummalgi sõiduteel üks sild (2007-2013 objekt)	10,4	0,0	0	27600
Väo sõlm				*	*	*		Uus eritasandiline ristmik jätkuks Loo-Maardu valmishitatud lõigule.	9,0	10,2	1,2	tee nr 1 -27600 tee nr 11- 11325
Sillamäe raudtee eritasandiline ristumine			*	*				Põhimaantee ja Sillamäe sadama raudtee kahetasandilise ristmiku rajamine. Kahetasandiline ristumine Tolstoi tn ning Sillamäe-Vaivara mnt-ga	183,0	187,5	1,5	6700
NR 2 (E263) TALLINN - TARTU - VÕRU - LUHAMAA												
Aruvalla-Kose	*							Objekti lõpetamine (2007-2013 objekt)				
Kose-Ardu-Võõbu-Mäo				*	*	*	*	uus 2+2 maantee, ehituslõigu pikkus 40 km (kilomeetraaz mööda vana teed 45 km)	40,0	85,0	45	7700
Lemmatsi - Lennujaama teerist	*	*						Tartu läänepoolne ümbersõidu V ehitusala. 1 eritasandiline ristmik, 1 eritasandiline riste, 1 raudtee viadukt, 1 jalakäijate tunnel (2007-2013 objekt)	188,5	191,6	3,1	12000
Ilmatsalu ring -Viljandi ring (Raja tn)	*	*						Liiklusohutuse ja liiklussujuvuse parandamine. Tartu läänepoolse ümbersõidu I ehitusala	181,9	184,1	2,2	12000
Variku viadukt - Raja tn							*	Liiklusohutuse ja liiklussujuvuse parandamine . Tartu läänepoolse ümbersõidu II ehitusala ehituse algus.	184,1	185,9	1,8	12200
Põltsamaa - Tartu möödasõidualade rajamine			*	*	*			3 möödasõiduala mõlemas suunas	128,0	181,5	53,5	6500
NR 3 (E264) JÕHVI - TARTU - VALGA												
NR 4 (E67) TALLINN - PÄRNU - IKLA												
Topi sõlm	*		*					Tallinn-Pärnu-Ikla maantee ja planeeritava Juuliku-Tabasalu ühendustee vaheline Topi liiklussõlm ning Juuliku-Tabasalu ühendustee km 3,3 –7,0 (sh Topi raudteeviadukt). 2016 Laagri möödasõidu ehitus	14,7	0,0	0	19474, 3000
Tallinna piir - Topi sõlm				*	*			Liiklusohutuse ja liikluse sujuvuse parendamine.	13,0	16,0	3	31800, 19400
Ääsmäe - Kernu			*	*				2+1 ristlõikega lõigud (möödasõidurajad)	28,0	37,0	9	8000
Kernu ümbersõit					*	*		Teemaplaneeringu kohane uus tee (2+1 ristlõige)	37,0	42,0	5	7000
Nurme õgvendus			*	*				Teemaplaneeringu kohane uus tee (2+1 ristlõige, 1 sild)	120,3	124,1	3,8	11300

Tee ja teelõigu nimetus	Ehitusaastad ja aastamaht kokku, tuh EUR							Lühikirjeldus	Objekti aadress (indikatiivne)		Pikkus, km	Liiklussagedus 2014*
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020		algus km	lõpp km		
NR 5 PÄRNU - RAKVERE - SÕMERU												
Pärnu - Tammiste	*							Aluse tugevdamine ja uus kattekonstruktsioon. Liiklusohutuse ja sujuvuse parandamine, samatasandilised ristmikud, jalg- ja jalgrattatee ehitamine. Valgustus	1,5	4,2	2,7	5800
Türi linna lõik	*	*						Teekatte seisukorra, liiklusohutuse ja liiklussujuvuse parandamine.	74,7	78,7	4	4300
NR 7 RIIA-PIHKVA												
NR 8 TALLINN - PALDISKI (E265 osaline)												
Keila lõik, sh Keila jõe sild	*	*						Liiklusohutuse ja liikluse sujuvuse parandamine. Kahe uue Keila jõe silla ehitamine	24,7	29,4	4,7	9100 Keila jõe sillal 16000
NR 9 ÄÄSMÄE - HAAPSALU - ROHUKÜLA												
NR 10 RISTI - VIRTUSU - KUIVASTU - KURESSAARE												
NR 11 (E265) TALLINNA RINGTEE												
Kurna liiklussõlm	*	*						Kurna eritasandiline ristmik (1 sõidutee viadukt, 1 jalakäiate viadukt, 1 jalakäiate tunnel) ja 2+2 teelõik (2007-2013 objekt)	11,8	16,2	4,4	13700
Kurna-Luige	*							Kurna liiklussõlme ja Luige ristmiku vaheline 2+2 teelõik, 1 väikeulukite tunnel (2007-2013 objekt)	16,2	17,8	1,6	10100
Väo - Jüri		*	*	*	*	*		Jüri jaotusringi liiklusohutuse ja sujuvuse parendamine, Põrguvälja ristmik, Karla eritasandiline sõlm, uus Lagedi viadukt ühendusteedega, Lagedi raudteeületuse samatasandiline lahendus	0,6	11,3	10,7	12000
Kanama - Keila					*	*		Liiklusohutuse ja liikluse sujuvuse parendamine, samatasandilised ristmikud, Valingu viadukt	30,7	34,0	3,3	10800, 8100
Luige-Juuliku					*	*		2+2 teelõigu ehituse algus Luige ja Juuliku sõlmede vahel	20,0	24,1	4,1	8100
Juuliku sõlm			*	*				Eritasandiline ristmik ja 2+2 teelõik Jälgimäe-Kanama, Juuliku-Topi sõlm ühendustee	24,1	29,8	4,7	8700, 5000
LISAKS												
Kroodi (Vana-Narva mnt ja Maardu linna ühendus)		*						Viadukti lõpetamine				
Saue - Topi sõlm ühendustee						*		Saue linn - Topi sõlm ühendustee koos Väana jõe sillaga			3	
T11390 Tallinn-Rannamõisa-Kloogaranna						*		2+2 tee ehitus linna piirist kuni Tiskre ristmikuni, ühendus Tallinna linna 2+2 lõiguga	2,6	4,1	1,5	15500
KOKKU ehitamine:	43 635	40 249	34 061	65 420	67 500	69 870	48 000					

* Märkus: Veerus „Liiklussagedus 2014“ toodud numbrid näitavad objekti koosseisu kuuluvate teelõikude liiklussagedusi - autot/ööpäevas

Lisa 4. Riigiteede indikatiivne rahastamise vajadus ja kulude jaotus aastatel 2021-2027

							tuh EUR
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Rahastamise vajadus riigiteede hoiuks	282 985	290 834	283 787	283 847	289 015	294 294	294 685
TEEHOIUKULUD	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Teede hooldamise kulud	55 050	56 400	57 785	59 205	60 660	62 151	63 680
Kruusateede remont	8 741	8 926	9 115	9 307	9 503	9 703	9 907
Kattega teede säilitusremont	21 469	21 908	22 356	22 813	23 279	23 755	24 240
Kattega teede taastusremont	25 264	25 769	26 285	26 810	27 346	27 893	28 451
Sildade taastusremont	7 881	8 039	8 200	8 364	8 531	8 702	8 876
Rekonstrueerimine	47 742	49 917	61 115	62 337	63 584	64 856	66 153
Teedevõrgu säilitamine KOKKU	166 147	170 959	184 855	188 836	192 904	197 060	201 307
Projektide ettevalmistus	5 067	5 168	5 271	5 377	5 484	5 594	5 706
Müra tõkked	510	520	531	541	552	563	575
Liiklusohutlike kohtade ümberehitus	6 180	5 364	9 551	9 742	9 937	10 135	10 338
Programm "Kruusateed tolmuwabaks" riigiteedel	4 200	4 404	10 612	10 824	11 041	11 262	11 487
Ehitus**	74 000	77 000	45 000	40 000	40 000	40 000	35 000
Teedevõrgu arendamine KOKKU	89 957	92 456	70 965	66 484	67 014	67 554	63 105
Administreerimiskulud (sh muud investeeringud, tegevuskulud, liiklusregistri toimingud)	26 882	27 419	27 968	28 527	29 097	29 679	30 273
Administreerimine KOKKU	26 882	27 419	27 968	28 527	29 097	29 679	30 273
TEEHOIUKULUD KOKKU	282 985	290 834	283 787	283 847	289 015	294 294	294 685

Lisa 5. Indikatsioon vajalikest tegevustest TEN-T teelõikudel aastatel 2021-2027

Tee ja teelõigu nimetus	Ehitusaastad ja aastamaht kokku, tuh EUR							Lühikirjeldus	Objekti aadress		Pikkus, km	Liiklussagedus 2014
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027		algus km	lõpp km		
NR 1 (E20) TALLINN - NARVA												
Maardu - Jägala		*	*					Liiklusohutuse parandamine, kiirus 110 km/h, Kostivere eritasandiline ristmik kogujateedega, Maardu-Jõelähtme vasaku niidi laiendus	17,5	26	8,5	16500
Jägala-Loksa-Valgejõe			*	*				Liiklusohutuse parandamine, kiirus 110 km/h, Loksa eritasandilise ristmiku ehitus km 52. Ohtlike mahasõidude sulgemine, keskpäire Kuusalu-Valgejõe lõigule	26	65	39	6700...10000
Rõmeda- Aaspere -Haljala	*	*						2+2 vahelõigu ehitus Aaspere ja Haljala vahel, liiklusohutuse parandamine, kiirus 110 km/h, Rõmeda-Aaspere vasaku niidi rekonstrueerimine, Aaspere samatasandiline ristmik, Sauste ja Vanamõisa viaduktid	78	88	10	5800
Haljala- Kukruse ja Jõhvi-Narva			*	*	*	*	*	2+1 tee ehitus, liiklusohutuse parandamisega, kiirus 100 km/h. Vähemalt 10 möödasisiduaal mõlemas suunas, va km 156- 163), Põdruse/Kunda ja/või Jõhvi/Toila eritasandiliste ristmike I etapp	88	208	120	3400...7600
NR 2 (E263) TALLINN - TARTU - VÕRU - LUHAMAA												
Kose-Ardu-Võõbu-Mäo	*	*						Kose-Mäo uus 2+2 maantee kokku 40 km (kilometraaž mööda vana teed 45 km), kiirus 120 km/h, liiklusohutuse parandamine 50% võrreldes oleva trassiga	40,0	85,0	45,0	7700
Mäeküla möödasisit						*	*	2+1 tee, kiirus 100 km/h, liiklusohutuse parandamine	92,0	102,0	10,0	7300
Mäeküla- Tartu möödasisiduaalade ehitamine			*	*	*			2+1 lõigud, kiirus 100 km/h, liiklusohutuse parandamine	102,0	178,0	76,0	7300...6200
Põltsamaa ümbersõit						*	*	2+1 tee, liiklusohutuse parandamine, kiirus 100 km/h	126,0	132,0	8,0	6200
Raja tn - Variku viadukt	*							Liiklusohutuse ja liiklussujuvuse parandamine, Tartu läänepoolse ümbersõidu II ehitusala eritasandiliste ristmike ehituse lõpetamine, kiirus 70 km/h	184,1	185,9	1,8	12000
NR 3 (E264) JÕHVI - TARTU - VALGA												
Tartu-Külitse-Aiamaa					*	*	*	2+1 tee ja 3 eritasandilise sõlme ehitus (Külitse, Lemmatsi, Aiamaa), kiirus 100 km/h, liiklusohutuse parandamine	138,7	148,0	9,3	8800...9400

Tee ja teelõigu nimetus	Ehitusaastad ja aastamaht kokku, tuh EUR							Lühikirjeldus	Objekti aadress		Pikkus, km	Liiklussagedus 2014
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027		algus km	lõpp km		
NR 4 (E67) TALLINN - PÄRNU - IKLA												
Kernu - Libatse- Are-Nurme möödaskõigialade ehitamine	*	*	*	*	*	*		2+1 tee ehitus (vähemalt 7 möödaskõigiala mõlemas suunas), kiirus 100 km/h, liiklusohutuse parandamine (sh Märjamaa/Orgita lõik). Ääsmäe-Pärnu 100 km/h täismahus 2040+	42,0	119,0	50,0	6000...8100
Libatse ümbersõidu ehitus			*	*				uue 2+1 tee ehitus, kiirus 100 km/h, liiklusohutuse parandamine	92,0	99,0	7,0	7300
Are ümbersõidu ehitus				*	*			uue 2+1 tee ehitus, kiirus 100 km/h, liiklusohutuse parandamine, Are müraprobleemi likvideerimine	107,9	115,2	7,3	7300
Pärnu - Uulu	*	*						2+1 tee ehitus, Uulu eritasandiline ristmik. Kiirus 100 km/h, liiklusohutuse parandamine	134,0	141,0	7,0	8500
NR 5 PÄRNU - RAKVERE - SÕMERU												
NR 8 TALLINN - PALDISKI (E265 osaline)												
Tähetorni-Harku	*	*						2+2 tee ehitus, Harku eritasandilise ristmik, Juuliku-Tabasalu ühendustee Alliku-Vatsla 5 km 1+1 lõigu ehitus, T8 kiirus 90 km/h, liiklusohutuse parandamine 50 %	11,0	14,0	3,0	14000
Harku-Keila-Paldiski möödaskõigialade ehitamine					*	*	*	2+1 tee ehitus maantee (6 möödaskõigiala mõlemas suunas), Kiia eritasandiline ristmik, Hüüru estakaad/sild, liiklusohutuse parandamine, kiirus 90 km/h	14,0	46,8	32,8	5000...9000
NR 9 ÄÄSMÄE - HAAPSALU - ROHUKÜLA												
NR 10 RISTI - VIRTSU - KUIVASTU - KURESSAARE												
NR 11 (E265) TALLINNA RINGTEE												
Kanama - Keila			*	*	*			2+2 tee ehitus lõigus Tõkke tn ristmik -Keila linna piir, Ringtee Tule tn eritasandiline ristmik, liiklusohutuse parandamine 50 %, kiirus 100 km/h	32,5	37,8	5,3	8200
Kokku	74 000	77 000	45 000	40 000	40 000	40 000	35 000					