

# Riigiteede teehoiukava aastateks 2018-2022

Tallinn 2018

## SISUKORD

1.	Sissejuhatus .....	2
2.	Riigiteede üldandmed .....	3
2.1	Riigiteede seisundi muutused .....	3
3.	Teehoiu rahastamise üldpõhimõtted .....	5
3.1	Kohalike teede hoiu rahastamine .....	6
3.2	Välisvahendite kavandamine ja kasutamine .....	6
4.	Teehoiukava kavandamise ja vahendite jaotamise põhimõtted .....	7
4.1	Teehoiukava finantsplaan .....	7
4.1.1	Teedevõrgu säilitamine .....	8
4.1.1.1	Teede hooldamine .....	8
4.1.1.2	Kruusateede remont.....	9
4.1.1.3	Kattega teede säilitusremont .....	10
4.1.1.4	Kattega teede taastusremont .....	10
4.1.1.5	Sildade remont .....	11
4.1.1.6	Rekonstrueerimine .....	12
4.1.2	Teedevõrgu arendamine .....	13
4.1.2.1	Projektide ettevalmistamine .....	13
4.1.2.2	Müra kahjuliku mõju leevendamise tegevuskava täitmine .....	14
4.1.2.3	Liiklusohtlike kohtade ümberehitamine .....	14
4.1.2.4	Riiklik programm "Eesti teed tolmuwabaks aastaks 2030" .....	14
4.1.2.5	Ehitamine .....	15
4.1.3	Administreerimine .....	16
5.	Riigiteede teehoiu kavandamine 2023-2027.....	16
6.	Kokkuvõte .....	17
	<b>LISAD</b> .....	<b>18</b>
	Lisa 1 Teehoiukava 2018-2022 finantsplaan.....	18
	Lisa 2. Riigiteede TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteed rekonstrueerimisobjektid 2018-2022 .....	19
	Lisa 3. Riigiteede TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteedehitusobjektid 2018-2022.....	20
	Lisa 4. Riigiteede indikatiivne rahastamise vajadus ja kulude jaotus aastatel 2023-2027 .....	22

## 1. SISSEJUHATUS

Käesolev "Riigiteede teehoiukava 2018-2022" (*edaspidi* THK) on koostatud Liiklusseaduse §1<sup>1</sup> alusel ning vastavalt 2018. aasta riigieelarve seadusele ja riigi eelarvestrateegiale (*edaspidi* RES) 2019-2022.

THK koostas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium Maanteeameti ettepaneku alusel, arvestades muuhulgas 11.mai 2017 ja 15.veebruari 2018 toimunud valitsuskabineti arutelu suuniseid, sh Kellasalu tee (teeregistri nr 2951460) 388 m teelõigu ehitamist Lääne-Harju Vallavalitsuse omafinantseeringut arvestades ning Tallinn-Narva maantee Aaspere-Haljala ning Tallinn-Pärnu-Ikla maanteel Pärnu-Sauga ja Pärnu-Uulu teelõikude neljarealiseks ehitamist ning Are möödasõidu rajamist.

Vastavalt RES-le 2019–2022 asendatakse Kose-Mäo teelõigu ehituseks kavandatud riigi maksutulu aastatel 2020-2022 välisvahenditega ning suurendatakse programmi „Kruusateede tolmuwabaks“ aastatel 2019–2022 kokku 6 mln € võrra võrreldes eelnevalt kavandatuga.

Lisaks on THK raames arvestatud Maanteeameti koostööga AS-ga Tallinna Lennujaam, Tallinna linna ja Rae vallaga nn Delta ühendustee projekteerimisel proportsionaalselt teelõigu pikkusega, et selgitada välja ehitusmaksumus. Teelõigu ehituse etappides osalemine otsustatakse pärast eelprojekti ja tasuvusanalüüsi valmimist.

THK koosneb kirjeldavast osast, finantsplaanist, mis sisaldab teedevõrgu säilitamiseks, arendamiseks ja administreerimiseks vajalike tegevuste kulusid aastate lõikes ning üle-euroopalisel transpordivõrgustikku (*edaspidi* TEN-T – *Trans-European Transport Network*) kuuluvate riigiteede ehitus- ja rekonstrueerimisobjektide nimekirjadest.

Lisas 4 on kajastatud perioodiks 2023–2027 riigiteede rahastamise vajalikku mahtu riigiteede võrgustiku seisundi säilitamiseks ja mõõdukaks parandamiseks.

Teedevõrgu säilitamise rahavajaduse suurus on saadud ASi Teede Tehnokeskus poolt läbi viidud analüüsi alusel, kus leiti, et optimaalse teedevõrgu säilitamise (säilitusremont, taastusremont ja rekonstrueerimine) rahaline vajadus on 128 miljonit eurot aastas. Seni on teedevõrgu säilitusmeetmete koondmaht jäänud 1020% alla soovitu, mida on vähesel määral kompenseerinud ehitusmeede.

Alates aastast 2023 kavandatakse teedevõrgu säilitusmeetmeid optimaalsel tasemel ning vastav rahastus kasvab iga-aastaselt Euroopa keskpanga inflatsioonieesmärgi võrra. Senise rahastuse juures on teedevõrgu remondivõlga suudetud hoida analüüsis tuvastatud tasemel ehk 840 miljoni euro juures. Planeeritud säilitusmeetmete koondmahu juures kavandatakse alates 2023 aastast remondivõla mõningast vähenemist.

Teedevõrgu arendamise indikaativne rahastamise vajaduse maht kajastab peamiselt liiklusohutuse suurendamist, aeg-ruumiliste vahemaade vähendamist ning EL õigusaktidest tulenevaid kohustuste täitmist (TEN-T põhivõrgu väljaehitamine aastaks 2030 aastaks).

Teiste kattega riigiteede rekonstrueerimisobjektide nimekirja kinnitab majandus- ja taristuminister. Kruusateede nimekiri, kuhu esitatakse tolmuwabad katted kinnitatakse Maanteeameti peadirektori poolt.

Nimekirjad vaadatakse üle igal aastal ning tehakse vajadusel korrektiivse vastavalt teehoiu rahastamise muutusele, muutunud teekatte seisundile ning liiklussagedusele.

THK redaktsioonid, juhendmaterjalid ning kinnitatud nimekirjad on avalikustatud [Maanteeameti kodulehel](#).

## 2. RIIGITEEDE ÜLDANDMED

Muutused riigiteede üldandmetes 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 1.01.2018 on 16'605 km millele lisandub sõltuvalt ilmastikust kuni 87,6 km ajutisi jääteid.

Riigiteedest on 1'609 km (9,7%) põhimaanteed, 2'405 km (14,4%) tugimaanteed, 12'478 km (75,2%) kõrvalmaanteed ning muud riigiteed ja 110 km (0,7%) rambid ja ühendusteel. Kattete pikkus seisuga 01.01.2018.a oli 11'880 km, s.o 71,5% ja kruusateede pikkus 4725 km e 28,5% riigiteede kogupikkusest. Riigiteedel on 1007 silda kogupikkusega 25'033 m.

Kui aastatel 1998-2007 toimus pidev liiklussageduse kasv, mis ulatus põhi- ja tugimaanteedel keskmiselt 610%-ni aastas, siis aastatel 2008-2010 liiklussagedus vähenes. Edasi oli see taas mõõdukal tõusuteel kasvades 2011-2016 keskmiselt 2,85 % . 2017. aastal kasvas liiklussagedus riigiteedel võrreldes 2016 aastaga 3,6 %, sealhulgas põhimaanteedel 4,6%, tugimaanteedel 1,8% ja kõrvalmaanteedel 2,5%.

### 2.1 RIIGITEEDE SEISUNDI MUUTUSED

Alates 1995. aastast on riigiteedel mõõdetud teekatete tasasust <sup>1</sup> (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 megatekstuur) 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.

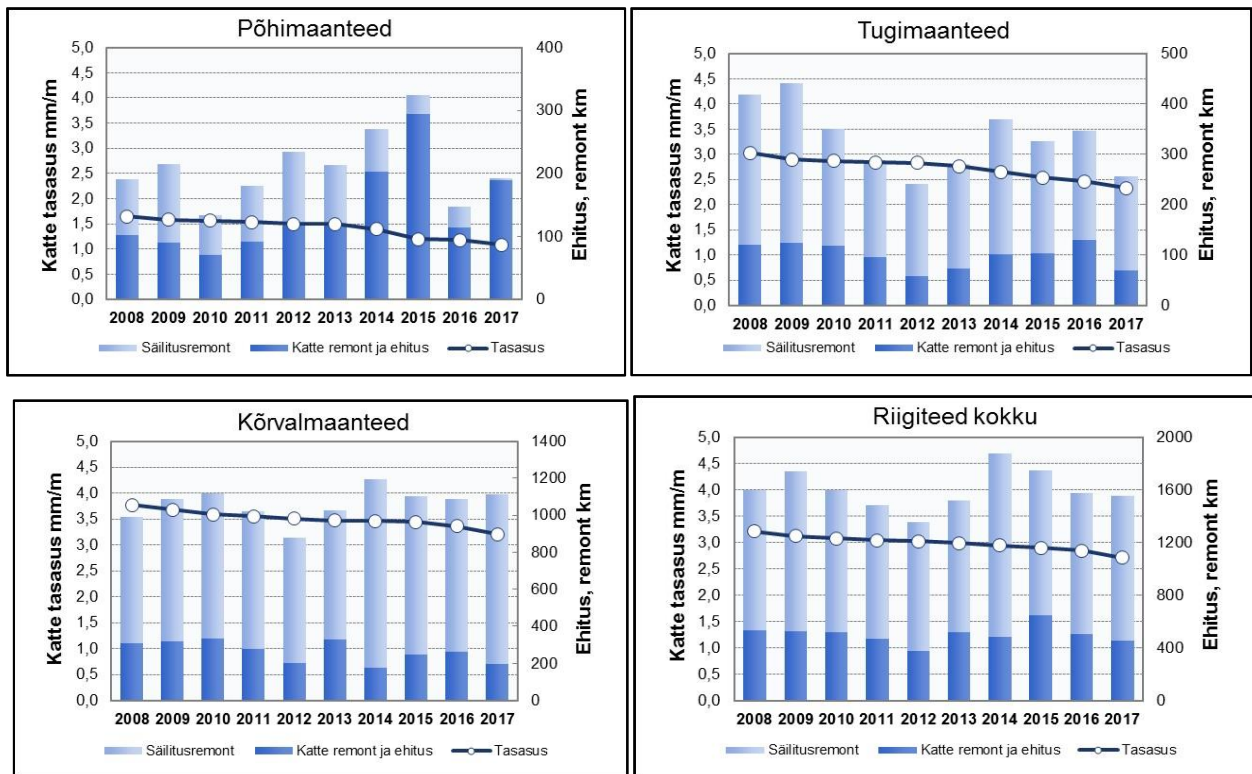
Sõidukite teedel liiklemise mugavust näitab teekatte tasasus. Tasasuse muutumise graafikud näitavad pikas perspektiivis paranemist kõigi riigiteede liikide puhul.

Suurema liiklusega teedel on ebatasased katted ümber ehitatud ja nendel teedel teostatakse juba kulumisroobastest tingitud taastusremonti <sup>2</sup> (enamuse põhimaanteedel). Väiksema liiklusega teede tasasuse parandamisega ei ole veel jõutud piisavalt tegeleda. Kogu kattete riigiteede võrgu keskmine IRI väärtus on aastatel 2008-2017 paranenud teekatete ehituseks, remondiks ja hoolduseks ette nähtud rahaliste vahendite taseme säilimise ja remondiobjektide otstarbeka planeerimise tulemusena. Põhimaanteedel keskmise tasasusega võib rahule jääda. Tugi- ja kõrvalmaanteedel keskmine tasasuse (IRI) näitaja osas toimub paranemine kuid keskmise tasasuse väärtus on kõrvalmaanteedel siiski liialt kõrge. Teekasutaja jaoks tähendab kõrge IRI väärtus suuremat ebatasasust, mistõttu teedel liikudes on sõidumugavus väiksem ja kulutused suuremaid. Joonisel 1 on toodud teekatete tasasuse näitajad ning pindamis-, ehitus- ja remonditööde mahud aastate lõikes teeliikide järgi.

---

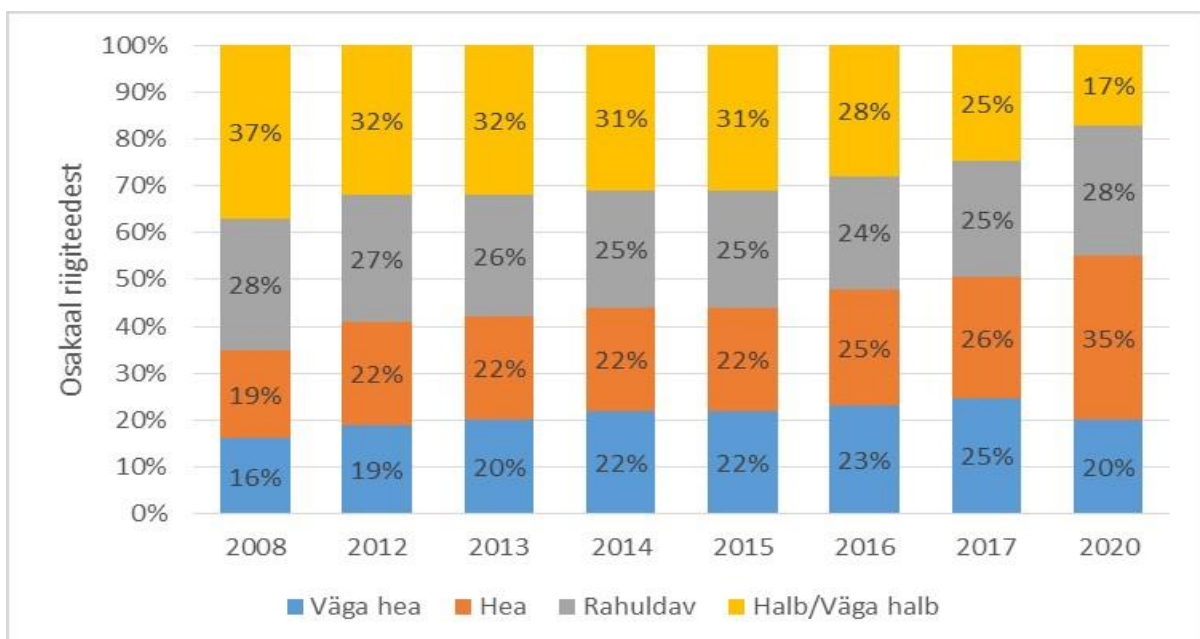
<sup>1</sup> IRI (*International Roughness Index*) on rahvusvaheliselt heaks kiidetud sõidumugavust iseloomustav väärtus, mis arvutatakse standardse sõiduki kere vertikaalsuunaliste võngete summana 100 m lõigule (ühik - mm/m). Tee on seda tasasem, mida väiksem on IRI väärtus.

<sup>2</sup> Kattete taastusremont - remondi liik, mille eesmärgiks on kattete 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 tase näitajad teeliikide lõikes

Transpordi arengukavas 2014-2020 on püstitatud eesmärk, et põhimaanteedel tee seisukorra taset hoida ning parandada ohutust ja liiklemise sujuvust. Tugi- ja kõrvalmaanteedel aga vähendada halvas ja väga halvas seisukorras olevate teede osakaalu. Joonisel 2 on kujutatud teede seisukorra taseme muutus aastatel 2008-2017 võrrelduna 2020 aastaks püstitatud eesmärgiga.



Joonis 2 Teede seisukorra taseme muutus ja 2020 aastaks püstitatud eesmärk

Seisukorra paranemine on toimunud paari viimase aasta jooksul, mis on tingitud säilitusremondi raames väikese liiklusega väga ebatasastel teedel koos pindamisega tehtavast profiiliparandusest, mis tõstab

tuntavalt hinda, kuid annab ka arvestatavat efekti. Seda töömeetodit kasutatakse teedel, kus rekonstrueerimine ei ole tasuv töömeetod.

### 3. TEEHOIU RAHASTAMISE ÜLDPÕHIMÕTTED

Eesti teed jagunevad riigiteedeks, kohalikeks teedeks, era- ning metsateedeks.

Riigiteede hoidu rahastatakse vastavalt liiklusseaduses sätestatud põhimõttele. Teehoiu rahastatakse riigi tuludest, sh välisvahenditest. Välisvahenditest rahastamise maht on määratud vastavalt üleriigiliste ja rahvusvaheliste ühenduste arendamise meetme riigiteedele kavandatud mahu ulatusele ning seda 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 täiendavat toetust

Vastavalt liiklusseaduse §-s 1<sup>1</sup> 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 lahendus osaliselt teise teemaniku maal paikneva teerajatisega ja sellised tegevused rahastatakse riigi teehoiuvahenditest.

Vajadus muu tee osaliseks ehitamiseks, tulenevalt ehitamise või korrashoiu tehnoloogiast või teedevõrgu terviklikkuse tagamisest avalikes huvides, selgub riigitee ehitusprojekti koostamise raames ning liiklusseaduse § 1<sup>1</sup> lõike 6 kohaselt peab antud lahendus olema ette nähtud ka riigitee ehitusprojekti.

#### 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, riigi poolt teedele sihtotstarbeliselt eraldatud vahenditest sh välisvahendid jms.

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

Tulenevalt riigieelarve baasseaduse muudatusest kajastatakse riigieelarve seaduses alates 2015. aastast kohalike teede hoiu toetust kahel eelarvereval. Valemipõhine toetus (maanteed ja tänavate pikkuse alusel kokkuleppelise koefitsiendiga 1:5) kajastatakse Vabariigi Valitsuse eelarves toetusfondi real ning juhtumipõhine toetus Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi eelarves avalikult kasutatavate kohalike teede hoiu real. Valemi- ja juhtumipõhise toetuse proportsioonid ja mahud otsustatakse igal eelarveaastal eraldi.

Vastavalt 2018. aasta riigieelarve seadusele ja Riigi eelarvestrateegiale 2019-2022 on kohalike teede hoiuks kavas eraldada valemipõhist toetust igal aastal 29,3 mln eurot.

2017. aastal eraldati kohalike teede hoiu toetuseks valemipõhiselt samuti 29,3 miljonit eurot. Juhtumipõhist toetust 2017 aastal ette ei nähtud. 2018 aastal eraldatakse kohalikele omavalitsutele juhtumipõhist toetust transiitliiklusega ning ettevõtlusega seotud teede toetuseks 9 mln € ning 2019 aastal kavandatakse 6 mln € eraldamist.

Lisaks eelmainitule on EL eelarveperioodil 2014-2020 kohalike omavalitsuste teedele ja tänavatele eraldatud 53 mln välisvahendeid. Nimetatud toetust saavad Tallinn, Tartu ja Narva.

Toetust saanud projektid on leitavad siit:

<https://www.riigiteataja.ee/aktiivisa/3260/2201/5013/93klisa.pdf#>

### 3.2 VÄLISVAHENDITE KAVANDAMINE JA KASUTAMINE

THK sisaldab EL eelarveperioodi 2014-2020 Ühtekuuluvusfondi vahendeid. Samuti on kavandatud juba Ühtekuuluvusfondi tulemusreservi kasutamise võimalus aastatel 2020-2022. Välisvahendite kasutamise võimalus tulemusreservist täpsustub lõplikult 2019 aasta jooksul.

EL perioodil 2014-2020 üleriigiliste ja rahvusvaheliste ühenduste arendamise meetme maht oli 349,6 mln €, millest riigiteedele oli 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 metoodika 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.

Maanteeprojektidele struktuurivahenditest toetuse eraldamise eelduseks on käesolev teehoiukava. Nõutavad kulu-tulu analüüs, keskkonnamõju hinnang (vajadusel ka muud hinnangud), projekti elluviimise detailne ajakava ning selle eeldusena vajalikud load ja kooskõlastused esitatakse Tehnilise Järelevalve Ametile (transpordivaldkonna rakendusüksusele) projekti rahastusaotluse osana, enne kui rakendusüksus teeb struktuurivahenditest toetuse andmiseks rahastusotsuse. Juhul, kui mõne kavas oleva projekti

dokumentatsiooniga on lahendamatu probleeme, siis kaalutakse prioriteetsuselt järgmisele projektile toetuse andmist.

#### 4. TEEHOIUKAVA KAVANDAMISE JA VAHENDITE JAOTAMISE PÕHIMÕTTED

Vastavalt Transpordi arengukavale 2014-2020 on teehoiukava koostamisel lähtutud põhimõttest, et Eesti teedevõrk on väljakujunenud ja oma tiheduselt praegustele vajadustele vastav. Väljakutseks on olemasoleva võrgu sõidumugavuse parandamine ja jätkuv teedevõrgu ohutumaks muutmise ettenähtud eelarvevahendite mahus. Vahendite optimaalse kasutamise eesmärgil tuleb tagada üleriigiline teedevõrgu säilimine, luues ohutumad tingimused liiklemiseks nii sõidukitele kui ka jalakäijatele.

Teehoiud on kavandatud tähtsuse järjekorras - säilitamine, rekonstrueerimine<sup>3</sup>, ehitamine<sup>4</sup> ja teedevõrgu arendamine.

##### 4.1 TEEHOIUKAVA FINANTSPLAAN

Teehoiukava finantsplaani ülesehitus järgib teehoiu rahastamise ja kavandamise põhimõtteid. Finantsplaani koostamisel on lähtutud riigi eelarvestrateegia 2019-2022 ja 2018. aasta riigieelarve seadusega teehoiuks ette nähtud vahenditest.

Teehoiotööde hinnad ja muud kulud on planeeritud 2018. aasta jooksevhindades, millele on lisatud üldine hinnataseme kasv kuni 2,5% aastas.

Iga järgneva aasta 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. Teehoiotööde rahaline maht on toodud lisa 1. Teehoiukava 2014-2020 finantsplaan.

##### 4.1.1 TEEDEVÕRGU SÄILITAMINE

Teedevõrgu säilitamise alajaotusesse kuuluvad alljärgnevad teehoiutööd - teede hooldamine, kruusateede remont, kattega teede säilitusremont<sup>5</sup>, kattega teede taastusremont, sildade remont<sup>6</sup>.

---

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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 muutmise, uus ristmik või lisarada.

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> 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.



#### 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 <sup>7</sup> tagamine on korraldatud hooldelepingutega.

Hooldelepingute üldpõhimõtted:

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

Tavahoole koosseis

- Talihoole
- Sildade, viaduktide ja truupide hooldus
- Väiksemahulised katte parandustööd ja defektide remont
- Kraavide ja drenaazüsteemide 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 rakendamisel jm ettenägemata tööd

---

<sup>7</sup> Tee seisundinõuded on kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 14.07.2015 määrusega nr 92. Seisundinõuetega määratletakse tee seisund, mis võimaldab liiklusseadust järgides ohutult liigelda ning tagab tee kasutajale ohutud liiklemistingimused.

Lisaks hooldepingutele sisaldab teede hooldamine kulutusi teede valgustusele ja valgustuse hooledele, 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 hooldepingud on sõlmitud erinevatel aegadel ja vastavalt lepingu lõppemisele korraldatakse uued hanked. Kehtivad hooldepingud lõppevad 2018-2023.

Hooldekuludele on iga-aastaselt arvestatud reserviks kuni 2% kõigist hooldekuludest. Reserv on vajalik ettenägematute kulude ja eriolukordade tarbeks, mida ei ole võimalik hooldepingute 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 talveperioodil libeduse tõttu toimunud õnnetuste arvu suurenemisega on Maanteeamet karmistanudhooldenõudeid ning seetõttu on hooldekulu mahtusid vastavalt korrigeeritud.

#### 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 valiku juhendile“ (vt [Kruusatee objektide valimine](#)) koostatakse üle-eestiline pingerida, 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 summa<sup>8</sup> on langenud 3,8 %-lt 2002. a 0,4% -ni 2017. aastal. Defektide vähenemine avaldab mõju teekasutajate kulude vähenemisele, sõidumugavuse suurenemisele ja liiklusohutusele.

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

---

<sup>8</sup> Defektide summa - defektide mõõtmistulemuste alusel arvutatakse igale 100 m teelõigule defektide (augud, kitsad ja laiad pikipraad, kitsad ja laiad vuugipraad, võrkpraod, murenemine ja serva defektid) kogusumma DS, mis näitab protsentuaalselt vigastatud katte osa inventeeritud teekatte pinnast antud 100 m lõigul (ühik - %).

- 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 hetkel 9 242 km ja see number eriti ei muutu, kuna igal aastal ehitatakse vastavalt programmi „Eesti teede tolmuvabaks 2030“ võimalustele kruusteedele uusi kergkatteid, mis suurendab pinnatud teede osa. Rekonstrueerimised ning mõned taastusremondid aga vähendavad seda numbrit. Lähtudes pinnatavate katete pikkusest, liiklussagedustest ja pindamise intervallidest ning arvestades pindamistöde 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 eelnimekiri (vt [Kattega teede säilitusremondi objektide valiku meetoodiline juhend](#)). Jooksva aasta kevadel korrigeeritakse vajadusel seda nimekirja pärast talvehooaja lõppu täiendavate suurte defektide ilmnemisel (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 teekattes 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 2611 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 valiku meetoodiline juhend](#) )

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

Teehoiukavas planeeritud vahendite maht sildade remondiks põhineb sildade seisukorra analüüsil. Eesti riigiteedel on hetkel 1007 silda. Sildade arv on suurenenud peamiselt uute liiklussõlmede rajamisega linnade ümber. Uued ja suuremad liiklussõlmede rajatised on suurendanud kogu rajatiste kogupindala, millega tõusnud oluliselt rajatiste keskmist seisundiindeksi SI väärtus ja suurenenud on ka sildade kogupindala. Sildade keskmine seisukorra indeks SI tänaseks saavutatud väärtus 87,2, skaalal 0-100.

THK perioodil on aasatel 2018-2021 kavandatud sildade remondiks ca 5 mln EUR kuna samal ajal toimuvad suuremad ehitustööd riigi põhimaanteedel. Sama suurusjärgus raha kasutamine ei ole aga pikas perspektiivis jätkusuutlik ning SI väärtus langeks sellisel juhul 2027 aastaks 81-ni ehk üldine sildade seisukord halveneb. Olemasoleva taseme hoidmiseks on kavandatud alates 2022 aastast 8 mln EUR ja see summa peaks püsima aastani 2035.a.

Veoki massipiirangu muutmise 52 tonnile tuleb sildade vajaliku kandevõime tagamiseks kogu eluea jooksul lisaks investeerida sildade tugevdamisse. Uuringute põhjal on hetkel Eesti riigiteedel ligi 200 silda, mida 52-tonnise kogumassiga sõidukid ületada ei tohi ning seetõttu on sildadele kehtestatud massipiirangud.

Selleks, et tagada sildade vajalik ohutustase teostatakse iga-aastaselt ülevaatusi. Investeeringuotsused tehakse BMSi<sup>9</sup> alusel, mille andmeid kogutakse elementide tasemel põhjalikuma ülevaatus käigus iga 4 aasta tagant. Lisaks toimub sildade igapäevane ülevaatus rutiinse teehoolde järelevalve käigus, et avastada ja remontida väiksemaid defekte.

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 4 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 investeeringute 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, mis samuti nõuab finantseerimist.

#### 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 teekatte), kus on ka kandevõime puudujääk, mille tõttu ei ole võimalik säilitusremondi ja taastusremondiga tee seisukorda taastada.

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

---

<sup>9</sup> BMS (*Bridge Management System*) – sildade remondi- ja korrashoiu planeerimise süsteem.

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 rekonstrueerimise objektide valiku meetodiline juhend](#)), 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 koondindeksi arvutamine;
- Rekonstrueerimise kandidaatobjektide valimine ning objektide rekonstrueerimis-vajaduse indeksi arvutamine (näitajatena kasutatakse seisukorra indeksit, esimese aasta tasuvust, katte vanust, katendi kandevõime puudujääki, katte laiuse vastavust/ mittevastavust liiklusedusele ja raskeliikluse suurust);
- objektide järjestamine rekonstrueerimisvajaduse koondindeksi alusel (suuremast väärtusest väiksemani) ning rekonstrueerimise objektide vajadusepõhise pingerea moodustamine.

Vajadusepõhise pingerea alusel koostatakse objektide rekonstrueerimise põhinimekiri.

Lisaks põhinimekirjale koostatakse erinimekiri objektidest, kus võrreldavate andmete osas on puudujääke (kas mingit seisukorra näitajat ei ole mõõdetud) või mis ei vasta püstitatud reeglitele (näiteks madal liiklusedus 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) tehtava analüüsi alusel. 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. Kava kolmanda ja neljanda aasta objektid on indikaativsed 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 kõigi kattega riigiteede rekonstrueerimist (sh 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 THKs planeeritud ehitusobjektide teostamiseks vajalikke ettevalmistavaid tegevusi, keskkonnamüra kahjuliku mõju leevendamise tegevuskava täitmiseks kohustuslikke tegevusi, liiklusohutlike kohtade ümberehituse, "Eesti teed tolmuvabaks aastaks 2030" programmi ning maanteede ehitusobjektide valiku põhimõtteid ning mahtu.

##### 4.1.2.1 PROJEKTIDE ETTEVALMISTAMINE

Projektide ettevalmistuskulud sisaldavad kulusid tee ehitusprojekti koostamise aluseks oleva planeeringu koostamise finantseerimisele, projekteerimistingimuste andmise menetluste korraldamisele, tee ehitusprojekti koostamise korraldamisele, tee ehitusprojekti realiseerimiseks vajalike kinnisasjade omandamistele või sundvõõrandamistele, kulusid liiklusohutusele avalduva mõju hindamise ning tee ehitusprojektide erinevates etappides teostatava liiklusohutuse auditeerimise korraldamisele, tulu-kulu analüüside koostamisele, keskkonnamõju hindamisele, ehitusprojekti ekspertiisi teostamisele ja muudele ehitus- ja rekonstrueerimisobjektide realiseerimiseks vajalike toimingute läbiviimisele.

THK ning selles esitatud rekonstrueerimis- ja ehitusobjektide ettevalmistamisel ning elluviimisel on arvestatud keskkonnanohu põhimõtetega vastavalt kehtivale seadusandlusele.

##### 4.1.2.2 MÜRA KAHJULIKU MÕJU LEEVENDAMISE TEGEVUSKAVA TÄITMINE

Atmosfääriõhu kaitse seadus (edaspidi AÕKS) § 64-66 sätestab põhimaanteede valdaja kohustused seoses välisõhus leviva müraga - müraallika valdaja (sh maantee omanik) koostab ning esitab Terviseametile teadmiseks välisõhu strateegilise mürakaardi ja välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava.

AÕKS § 64 nimetab isikud, kriteeriumid ja tähtajad, kes peavad strateegilise mürakaardi ja välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava esitama.

Välisõhu strateegilise mürakaardi ja müra vähendamise tegevuskava on järjepidevad strateegilise planeerimise dokumendid, mida peab AÕKS §66 lg 2 kohaselt läbi vaatama iga viie aasta järel. Kuna maanteedel on välisõhus strateegilise mürakaardi tingimuseks liiklussagedus, siis on vaja iga viie aasta järel uus välisõhu strateegiline mürakaart ja selle alusel uus müra vähendamise tegevuskava luua.

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. Strateegilise mürakaardi alusel peab koostama müra vähendamise tegevuskava.

Müra vähendamise tegevuskavas määratakse müra vähendamise abinõud ja nende rakendamise tähtajad. Alates 2018. aastast on välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava investeeringute mahuks THK põhiselt ca 0,5 miljoni eurot aastas. Nende vahendite ulatuses rajatakse müratõkkeid teehitusobjektidest eraldiseisvalt. Asukohtade kokkulangevusel võib tegevuskavas sisalduvate abinõude realiseerimine toimuda ka teeprojektide raames. Müra leevendamisele tehtud investeeringud avaldatakse Maanteeameti aastaraamatus.

Müra, strateegilise mürakaardi, tegevuskava ja teiste müra-alaste uuringute kohta leiab täpsustavat informatsiooni Maanteeameti kodulehelt ( <https://www.mnt.ee/et/tee/mura-ja-valisohk> ).

##### 4.1.2.3 LIIKLUSOHTLIKE KOHTADE ÜMBEREHITAMINE

Maanteeamet täidab riigiteedel ja kohalik omavalitsus kohalikel teedel infrastruktuuri ohutuse pädeva asutuse ülesandeid ning korraldab TEN-T teedevõrgu teedel liiklusohutusele avalduva mõju hindamist Eestis, liiklusohutuse auditeerimist, tee ohutuse määramist ja tee ohutuse kontrollimist.

Riigiteede ohutuse määramist väljaspool TEN-T teedevõrku teostatakse reeglina sama metoodika alusel, eesmärgiga olemasolevad liiklusohutlikud kohad likvideerida. Metoodika põhjal selgitatakse välja kõige suurema riskiga lõigud ning ristmikud. Parandusmeetmed kavandatakse nendele lõikudele ja ristmikule, millel on kõige suurem potentsiaal tõhusalt vähendada liiklusõnnetusi. Vaadates hetke liiklusohutuse seis, siis tuleb Eesti Liiklusohutusprogrammi ja Euroopa Liidu seatud liiklusohutuse eesmärkide täitmisestki teha senisest suuremaid jõupingutusi nende eesmärkide täitmiseks aasta-aastalt liiklusohutusse rohkem panustada.

Konkreetsete objektide määramise aluseks on majandus- ja taristuministri 30.08.2016 määrus nr 52 „Tee ohutuse määramise tingimused ja nõuded tee ohutuse määramisele“ ning Politsei- ja Piirivalveametilt saadud liiklusõnnetuste info. Lisaks võetakse arvesse taristuga seotud spetsialistide hinnanguid ja liiklejatelt ja maakondlike liikluskomisjonide poolt tulnud ettepanekuid. Maanteeamet koostab objektide nimekirja, mille vaatab üle ja kinnitab Maanteeameti investeringute komitee

Nimekirja uuendatakse igal aastal. Liiklusohutlike kohtade ümberehitamine sisaldab muuhulgas parklate ehitust või renoveerimist. Ehitus- või rekonstrueerimisobjekti korral kõrvaldatakse liiklusohutlik koht ning ehitatakse või renoveeritakse parkla objekti raames.

#### 4.1.2.4 RIIKLIK PROGRAMM "EESTI TEED TOLMUVABAKS 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 01.01.2018 on riigiteede üldpikkus 16 605 km ja neist on 4725 km, ehk 28,5% katteta teed ehk põhiliselt kruusateed.

Katteta riigiteede liiklussagedused on enamuses alla 200 auto ööpäevas, mis on arvestuste järgi kruusateedele katte ehitamise tasuvuse piiriks kui investeringu maksumuseks on 100 000 EUR/km. Ümardatult pool ehk 54,6% on väga väikese liiklussagedusega, ehk alla 50 auto ööpäevas.

Aastatel 2013-2018 on 895 km kruusateid saanud tolmuabaka katte.

**Tabel 2 Kruusateede pikkused (km) riigiteedel ja nende muutus**

Aasta	Liiklussagedus, autot/ööpäevas								Kokku
	0-50	50-100	100-150	150-200	200-250	250-300	300-350	>350	
2018	2580	1719	309	82	21	7	4*	2*	4725
2017	2563	1832	360	88	16	14	2	2	4876
2016	2733	1826	412	102	18	0	1	2	5092
2014	2792	1919	477	168	41	4	7	3	5411
2013	2667	2005	607	203	76	17	30	15	5620

\* Teelõikudele ehitatakse katted 2018-2020.

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 külg- ja pikinähtavuse sh minimaalse liikumisruumi tagamiseks.

- Teostanud elamute läheduses olevatel kruusateede lõikudel perioodiliselt tolmutõrjet Ca Cl<sub>2</sub>-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 tolmuvabad katted 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 kuni 150 km aastas.

Raskeliikluse korral (näiteks karjääriveod üle 15 % liiklusest) kruusateedele tolmuvaba katte ehitust ei planeerita, kuna siirde- või kergkatend<sup>10</sup> laguneks kiiresti ja püsikatendi (asfaltbetoon) ehitus oleks, arvestades üldist väikest liiklussagedust, liialt kallis.

Väiksema liiklusega kruusateedel tagatakse tolmuvabad katted vajaduse põhiselt, teostades elamute läheduses olevatel teelõikudel perioodiliselt tolmutõrjet CaCl<sub>2</sub>-ga. Seda meetodit saab kasutada ka karjääriveo väljaveoteedel. 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 ehitatakse tolmuvabad katted avalikustatakse Maanteeameti kodulehel ([vt Tolmuvabad katted kruusateedele](#))

#### 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 arvestatakse üleriigilise planeeringu Eesti 2030+ , transpordi arengukava 2014-2020 põhimõtete ja suunitlustega ja Vabariigi Valitsuse otsustega.

<sup>10</sup> Siirde- ja kergkatend on kergemat tüüpi katend - mustkate, kahekordne pindamine või freesipurust või stabiliseeritud kate, mis hiljem pinnatakse, mille tulemusel muudetakse tee tolmuvabaks.



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.

2016. aastal on valitsus otsustanud Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee Kose-Mäo teelõigu neljarajaliseks ehitamise ning 2017. aastal on neljarealiseks otsustatud ehitada ka Pärnu-Uulu, Pärnu-Sauga ja Aaspere –Haljala teelõigud.

Objektide valikul lähtutakse maantee liiklussagedusest (sh koormussagedusest), teekatte seisundist, liiklusohutuse tasemest, samuti mõjust maakasutusele ja keskkonnale (sh mõjud piirkonna elanikele ja ettevõtlusele).

Valiku kriteerium on sotsiaal-majanduslik tasuvus ja poliitilised otsused piirkondade eelisarendamise kohta. Tasuvuse seisukohalt määravaimaks teguriks on teekasutajate ajasääst ja sõidukikulude kokkuhoid, mis tekib tee ja ristmike ümberehitamisega ja kohandamisega liikluse vajadusega. Samuti arvestatakse liiklusõnnetuste arvu ning keskkonnamõjude (müra, õhusaaste) vähenemisega tingitud kulude vähenemisega

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 teehoiu kui liikluskorraldusega kaudselt seotud investeeringuid - sh investeeringud infotehnoloogiale, kiiruskaameratele, hoonetele, sõidukitele.

Maanteeamet, lisaks liiklusohutuse, teehoiu 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.

2016-2019 aastal teostatakse teeregistri andmete ulatuslik ajakohastamine, kuna kohalike teede osas on andmed olulises osas ebaõiged või puudulikud.

Seisuga 01.01.2018 töötab Maanteeameti koosseisus 510 töötajat, neist ametnikke on 264.

## 5. RIIGITEEDE TEEHOIU KAVANDAMINE 2023-2027

Maanteeamet jätkab riigi maanteevõrgu ajakohastamist. Teedehituse taset tõstetakse kvaliteetsema planeerimise ja hankekorraldusega ning tõhusama omanikujärelevalvega. Alates 2016 aastast on THKs välja toodud ka pikemaajalisem teehoiu rahastamise planeerimine. Pikaajaline planeerimine võimaldab riigi eelarvestrateegia väljatöötamisel teehoiu vahendite täpsemat kavandamist, samuti Maanteeameti tegevuste läbiviimiseks projektide ettevalmistamisel.

Lähtuvalt teedevõrgu nõuetekohase hooldamise ja ülalpidamise vajadusest, Liiklusohutuse programmist aastateks 2016-2025 ja EL õigusaktist<sup>11</sup> on antud THK lisas 4 kavandatud perioodi 2023-2027 riigiteede rahastamise mahu vajadus ja võimalik jaotus.

---

<sup>11</sup> Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EL) nr 1315/2013 üle-euroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta.

Teedevõrgu säilitamise rahavajaduse suurus on saadud ASi Teede Tehnokeskus poolt läbi viidud analüüsi alusel, kus leiti, et optimaalse teedevõrgu säilitamise (säilitusremont, taastusremont ja rekonstrueerimine) rahaline vajadus on 128 miljonit eurot aastas. Seni on teedevõrgu säilitusmeetmete koondmaht jäänud 1020% alla soovitu, mida on vähesel määral kompenseerinud ehitusmeede.

Alates aastast 2023 kavandatakse säilitusmeetmeid optimaalsel tasemel ning vastav rahastus kasvab igaaastaselt Euroopa keskpanga inflatsioonieesmärgi võrra. Senise rahastuse juures on teedevõrgu remondivõlga suudetud hoida analüüsis tuvastatud tasemel ehk 840 miljoni euro juures. Planeeritud säilitusmeetmete koondmahu juures kavandatakse alates 2023 aastast remondivõla mõningast vähenemist.

Teedevõrgu arendamise kavandamisel on lähtutud eelkõige jätkusuutliku arendamise põhimõtetest, et saavutada suurem keskkonnasääst, parandada liiklusohutust, maapiirkondade elanike elukvaliteeti ning ettevõtlustingimusi. Liiklusohutusprogrammi tulemuseesmärgid eeldavad planeeritust suuremas mahus tegevusi liiklusohutlike kohtade likvideerimiseks, samuti tuleb täiendavaid vahendeid kaasata TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteede mitmerealiseks ehitamiseks tulenevalt nii EL-i määruse nr 1315/2013 suunistest TEN-T teedevõrgul liiklejatele võimalikult ühetaoliste kvaliteedi- ja ohustustingimuste loomiseks, kui ka Eesti regioonide tõmbekeskuste vahel kiiremate ja ohutumate ühenduste tagamiseks.

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

## 6. KOKKUVÕTE

Teehoiukavas ja selle lisades antakse ülevaade tegevustest, mida teostatakse Eesti riigiteedel aastatel 2018-2022 ning indikatiivsest rahastamise vajadusest aastatel 2023-2027

Riigiteede hoid on jaotatud kolme suuremasse kulugruppi - teedevõrgu säilitamine, arendamine ning administreerimine. Teehoiutööde rahaline maht on toodud lisas 1. Teehoiukava finantsplan. 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 2018. aasta jooksevhindades, millele on lisatud üldine hinnataseme kasv kuni 2,5% aastas.

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

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 ja mahtu, vaadatakse üle ja korrigeeritakse ka käesolevat kava.

## LISAD

## LISA 1 TEEHOIUKAVA 2018-2022 FINANTSPLAAN

tuh EUR

VAHENDID RIIGITEEDE HOIUKS	2018	2019	2020	2021	2022
Riigitulu*	242 784	253 259	249 260	209 260	209 260
ÜF 2014-2020 ja ÜF tulemusreservi vahendid*	45 821	46 750	65 610	50 000	10 000
<b>Riigiteede hoiuks KOKKU</b>	<b>288 605</b>	<b>300 009</b>	<b>314 870</b>	<b>259 260</b>	<b>219 260</b>
<b>TEEHOIUKULUD</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Teede hooldamise kulud	44 491	43 500	45 500	47 000	48 500
Kruusateede remont   kuni 400 km aastas	8 524	8 277	8 560	8 741	8 926
Kattega teede säilitusremont 900-1200 km aastas	20 000	19 513	19 038	21 469	21 908
Kattega teede taastusremont   150-200 km aastas	23 575	20 164	22 768	25 264	25 769
Sildade taastusremont   kuni 30 silda aastas	5 074	5 065	5 037	5 033	8 039
Rekonstrueerimine	57 786	46 830	47 460	32 741	49 917
<b>Teedevõrgu säilitamine KOKKU</b>	<b>159 451</b>	<b>143 349</b>	<b>148 364</b>	<b>140 248</b>	<b>163 059</b>
Projektide ettevalmistamine	5 900	6 612	6 402	5 640	3 994
Müraatõkete paigaldamine	500	500	500	510	520
Liiklusohlike kohtade ümberehitamine	6 000	6 000	6 000	6 180	6 364
Programm "Kruusateed tolmuwabaks" riigiteedel   2014-2015 kuni 50 km, 2016-2017 kuni 100 km, alates 2018 kuni 150 km aastas	6 000	7 500	5 500	5 700	5 904
Ehitamine	83 549	108 344	119 750	72 100	10 000
<b>Teedevõrgu arendamine KOKKU</b>	<b>101 949</b>	<b>128 956</b>	<b>138 152</b>	<b>90 131</b>	<b>26 782</b>
Administreerimiskulud (sh muud investeeringud, tegevuskulud, liiklusregistri toimingud)	27 205	27 704	28 354	28 882	29 419
<b>Administreerimine KOKKU</b>	<b>27 205</b>	<b>27 704</b>	<b>28 354</b>	<b>28 882</b>	<b>29 419</b>
<b>TEEHOIUKULUD KOKKU</b>	<b>288 605</b>	<b>300 009</b>	<b>314 870</b>	<b>259 260</b>	<b>219 260</b>

\* Teehoiu rahastamine vastavalt 2018. aasta riigieelarve seadusele ja Riigi eelarvestrateegiale 2019-2022.

LISA 2. RIIGITEEDE TEN-T VÕRGUSTIKKU KUULUVATE PÕHIMAANTEEDE  
REKONSTRUEERIMISOBJEKTID 2018-2022

Tee ja teelõigu nimetus						Objekti aadress (indikatiivne)		Pikkus, km
	2018	2019	2020	2021	2022	algus km	lõpp km	
<b>NR 2 (E263) TALLINN - TARTU - VÕRU - LUHAMAA</b>								
Jüri-Vaida			*	*		12,6	20,9	8,3
<b>NR 7 RIIA-PIHKVA</b>								
Tsiiruli-Missoküla	*					195,6	209,2	13,6
Missoküla-Hindsa		*				209,2	216,9	7,7
<b>NR 10 RISTI - VIRTSU - KUIVASTU - KURESSAARE</b>								
Tuudi-Ridase		*				50,1	56,5	6,3
<b>NR 11 (E265) TALLINNA RINGTEE</b>								
<b>KOKKU rekonstrueerimine:</b>	<b>4 450</b>	<b>7 500</b>	<b>7 400</b>	<b>6 200</b>	<b>0</b>			<b>35,989</b>

## LISA 3. RIIGITEEDE TEN-T VÕRGUSTIKKU KUULUVATE PÕHIMAANTEDE EHTUSOBJEKTID 2018-2022

Tee ja teelõigu nimetus						Lühikirjeldus	Objekti indikatiivne aadress		Pikkus, km	Liiklussagedus 2017*
	2018	2019	2020	2021	2022		algus km	lõpp km		
<b>NR 1 (E20) TALLINN - NARVA</b>										
Väo sõlm		*	*			Eritasandiline ristmik	9	10,2	1,2	30429
Aaspere-Haljala 2+2		*	*			2+2 vahelõigu ehitus Aaspere-Haljala vahel, liiklusohutuse parandamine 50%, projektkiirus 120 km/h	75,8	87,4	11,6	6350
Sillamäe raudtee eritasandiline ristumine 2. etapp			*			Kahetasandiline ristumine Pavlovi tn ning Sillamäe-Viivikonna mnt-ga	184,7	187,5	2,8	8078
<b>NR 2 (E263) TALLINN - TARTU - VÕRU - LUHAMAA</b>										
Kose-Ardu-Vööbu-Mäo	*	*	*	*	*	uus 2+2 maantee, ehituslõigu pikkus 40 km (kilometraaž mööda vana teed 45 km)	40	85	45	8788...8808
Variku viadukt - Raja tn (Riia ring)			*	*		Liiklusohutuse ja liiklussujuvuse parandamine. Tartu läänepoolse ümbersõidu II ehitusala eritasandilised ristmikud, kiirus 70 km/h	184,1	185,9	1,8	16700
Pikknurme-Puurmani	*	*				2+1 (100 km/h)	142	147	5	7326
Annikvere-Neanurme	*					2+1 (100 km/h)	131	135,1	4,1	7326
Valmaotsa -Kärevere	*					2+1 (100 km/h)	160,7	168,1	7,4	7527
<b>NR 4 (E67) TALLINN - PÄRNU - IKLA</b>										
Tallinna piir - Topi sõlm	*	*				Liiklusohutuse ja liikluse sujuvuse parendamine	13	16	3	31616...30027

<b>Kernu ümbersõit</b>	*	*				Teemaplaneeringu kohane uus tee (2+1 ristlõige)	37	42	5	8396...8209
<b>Are möödasõit - Nurme **</b>			*	*		Liiklusohutuse ja sujuvuse parandamine	109	120,6	11,6	8626...10179
<b>Pärnu-Sauga</b>			*	*		Pärnu-Sauga 2+2 lõigu ehitus, liiklusohutuse ja sujuvuse parandamine	122,6	125,2	2,6	12761
<b>Pärnu - Uulu</b>			*	*		Pärnu-Uulu 2+2 tee ehitus, liiklusohutuse ja sujuvuse parandamine	133,6	141,5	7,9	10450
<b>NR 5 PÄRNU - RAKVERE - SÕMERU</b>										
<b>Tapa linnaku ja Kaitseväe keskpõlügeni ühendustee ja riigitee 5 eritasandiline ristumine</b>		*				Tapa linnaku ja Kaitseväe keskpõlügeni ühendustee ja riigitee 5 Pärnu–Rakvere–Sõmeru eritasandiline ristumine	141,4	142	0,6	2151
<b>NR 11 (E265) TALLINNA RINGTEE</b>										
<b>Veneküla LS</b>	*					Veneküla liiklussõlm	0	3	3	12025
<b>Karla LS</b>	*	*				Karla liiklussõlm	6	9,7	3,7	14155
<b>Luige-Juuliku</b>	*	*				2+2 teelõigu ehitus Luige ja Juuliku sõlmede vahele	20	24,1	4,1	10319
<b>Kanama - Keila</b>		*	*			2+2 teelõik Kanama ristmikust kuni Välja tee ristmikuni. Valingu viadukt	30,1	34,5	4,4	11030...10060
<b>LISAKS</b>										
<b>Saue - Topi sõlm ühendustee</b>		*				Saue linn - Topi sõlm ühendustee koos Väana jõe sillaga			3	
<b>T11390 Tallinn-Rannamõisa-Kloogaranna</b>		*				2+2 tee ehitus linna piirist kuni Tiskre ristmikuni km 2,6-4,1 ühendus linna 2+2 lõiguga	2,6	4,1	1,5	15452
<b>KOKKU ehitamine:</b>	83 549	108 344	119 750	72 000	10 000					

\* Märkus: Veerus „Liiklussagedus 2017“ toodud numbrid näitavad objekti koosseisu kuuluvate teelõikude aasta keskmist liiklussagedust - autot/ööpäevas

\*\* Teelõigu ristlõike otsus tehakse 2019. aastal RES 2020-2023 läbirääkimiste raames.

## LISA 4. RIIGITEEDE INDIKATIIVNE RAHASTAMISE VAJADUS JA KULUDE JAOTUS AASTATEL 2023-2027

tuh EUR

	2023	2024	2025	2026	2027
Rahastamise vajadus riigiteede hoiuks KOKKU	327 402	333 518	340 636	343 857	349 180

TEEHOIUKULUD	2023	2024	2025	2026	2027
Teede hooldamise kulud	50 000	51 500	53 000	54 500	56 000
Kruusateede remont	9 115	9 307	9 503	9 703	9 907
Kattega teede säilitusremont	22 356	22 813	23 279	23 755	24 240
Kattega teede taastusremont	26 234	26 787	27 281	27 814	28 387
Sildade taastusremont	8 200	8 364	8 531	8 702	8 876
Rekonstrueerimine	61 115	62 337	63 584	64 856	66 153
<b>Teedevõrgu säilitamine KOKKU</b>	<b>177 019</b>	<b>181 108</b>	<b>185 178</b>	<b>189 330</b>	<b>193 562</b>
Projektide ettevalmistamine	5 271	5 377	5 484	5 594	5 706
Müratõkete paigaldamine	531	541	552	563	575
Liiklusohlike kohtade ümberehitamine	9 551	9 742	9 937	10 135	10 338
Programm "Kruusateed tolmuwabaks" riigiteedel	6 022	6 143	6 265	6 391	6 518
Ehitamine	99 000	100 000	102 000	100 000	100 000
<b>Teedevõrgu arendamine KOKKU</b>	<b>120 375</b>	<b>121 803</b>	<b>124 239</b>	<b>122 683</b>	<b>123 137</b>
Administreerimiskulud (sh muud investeeringud, tegevuskulud, liiklusregistri toimingud)	30 008	30 608	31 220	31 844	32 481
<b>Administreerimine KOKKU</b>	<b>30 008</b>	<b>30 608</b>	<b>31 220</b>	<b>31 844</b>	<b>32 481</b>
<b>TEEHOIUKULUD KOKKU</b>	<b>327 402</b>	<b>333 518</b>	<b>340 636</b>	<b>343 857</b>	<b>349 180</b>