

Riigimaanteede teehoiukava aastateks 2014-2020



Tallinn 2014

Sisukord

1.	Sissejuhatus	3
2.	Riigimaanteede üldandmed	4
2.1	Riigimaanteede seisundi muutused	4
2.2	Riigimaanteede katete keskmiste vanuste muutused	5
3.	Teehoiu rahastamise üldpõhimõtted	6
3.1	Kohalike teede hoiu rahastamine	7
3.2	Välisvahendite kavandamine ja kasutamine	7
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 säilitusremont	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	14
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 tolmuwabaks aastaks 2030"	16
4.1.2.5	Ehitamine	18
4.1.3	Administreerimine	18
5.	Kokkuvõte	19

LISAD

Lisa 1. Teehoiukava 2014-2020 finantsplaan

Lisa 2. Riigimaanteede TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteede rekonstrueerimisobjektid

Lisa 3. Riigimaanteede TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteede ehitusobjektid

1. Sissejuhatus

Riigimaanteede hoidu kavandatakse "Teeseaduse" § 15 (lõike 3) alusel. „Riigimaanteede teehoiukava aastateks 2014-2020“ (edaspidi *teehoiukava*) koostas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium Maanteeameti ettepaneku alusel.

Tulenevalt muutustest teehoiu rahastamise põhimõtetes ja mahus muudetakse vastavalt 2013 aastal Vabariigi Valitsuse korraldusega nr 448 kinnitatud teehoiukava.

Vastavalt 24. aprillil 2014. a kinnitatud Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammile 2014-2015, mille maksupoliitika üheks eesmärgiks on eelarve paindlikkuse suurendamine ning tulude sidumise vähendamine konkreetsete kuluartiklitega, muudeti Teeseadust (vastu võetud 01.07.2014, jõustub 01.01.2015). Teeseadusega muudeti seni kehtinud põhimõtet, et teehoiu rahastamise maht on seotud kütuseaktsiisi laekumisega riigieelarvesse.

Käesoleva teehoiukava koostamise aluseks on Riigi eelarvestrateegia 2015-2018 ja Vabariigi Valitsuse 3.juuli 2014 otsus, mille kohaselt muudetakse TEN-T teede rekonstrueerimise ja ehituse objektide nimekirja: muudatuse tulemusel lisatakse 2015 aastal teehoiu vahenditele 17 miljoni eurot ühtekuuluvusfondi vahendeid, mille kasutus oli varem kavandatud hilisematele aastatele - muudatusega leevendatakse teehoiu rahastatismahu langusest tingitavat negatiivset mõju majandusele.

2019. ja 2020. aastate kohta on eelnõus kajastatud riigimaanteede teehoiuvahendite maksutulude vajaduse suurust tulenevalt välisvahendite kiiremast kasutamisest eelnevatel aastatel ja TEN-T võrgustikku mitte kuuluvate kattega riigimaanteede suuremast remondi- ja rekonstrueerimise vajadusest.

Esialgne, 2013 aastal kinnitatud teehoiukava on koostatud Transpordi arengukava 2014-2020 eelnõu alusel tagamaks selle alaeesmärgi, 2. Kvaliteetsed teed ja sujuv liiklus, täitmist. Eesmärk on, et aastaks 2020 väheneb halvas ja väga halvas seisukorras olevate teede osakaal 10 protsendipunkti võrra ja selle arvelt suureneb heas korras olevate teede hulk. Eesmärgi täitmist mõõdetakse tee seisukorra hindamisega (vt peatükk 4. Teehoiukava kavandamise ja vahendite jaotamise põhimõtted). Eesmärgi täitmise eest vastutab Maanteeamet.

Esialgselt planeeritud teehoiu rahastamise muutus tingib ka transpordi arengukava eesmärgi muutmist, juhul kui teehoiu rahastamise mahtu ei taastata ja ei suurendata hiljemalt 2018 aastast.

Antud teehoiukavas sisaldub Kose-Ardu-Võõbu-Mäo 2+2 maantee ehitus alates 2016 aastast kokku 210 mln €, milleks ei ole riigi eelarvestrateegias 2015-2018 vahendeid kavandatud.

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

Teehoiukavas antakse ülevaade teehoiu rahastamise alustest ning kavandamise põhimõtetest, mis määravad ära teehoiutööde järjekorra Eesti riigimaanteedel. Kirjeldatakse teedevõrgu säilitamis-, arendamis- ja administreerimiskuludest tehtavaid töid ning analüüsitakse nende vajadust ja mahtu. Lisaks finantsplaanile selgitusele kirjeldatakse lühidalt või viidatakse kasutatud meetodikatele ja juhenditele. Tutvustatakse maanteevõrgu üldandmeid, riigimaanteede seisukorda ning seisundi muutusi viimastel aastatel ning antakse ülevaade katete keskmistest vanusest sõltuvalt maantee liigist.

Lisas 2 riigimaanteede TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteede rekonstrueerimisobjektide nimekiri on koostatud 4 aastaks. 2017 aastal esitatakse Vabariigi Valitsusele muudetud teehoiukava riigimaanteede TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteede rekonstrueerimisobjektide nimekirjaga aastateks 2018-2020, juhul kui riigimaanteede hoiu üldsumma muutus ei tingi teehoiukava muutmist varem.

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

Majandus- ja kommunikatsiooniministri poolt kinnitatud kattega riigimaanteede rekonstrueerimisobjektide nimekirjad ning kruusateede nimekiri, kuhu esitatakse tolmuwabakatted avalikustatakse Maanteeameti kodulehel ([Teehoiukava juhenddokumendid](#)).

2. Riigimaanteede üldandmed

Eesti riigimaanteede võrk on aastaid olnud sisuliselt samalaadne. Üksikud muutused toimuvad seoses mõnede uute teelõikude ehitamise või riigimaanteede nimekirja täiendamisega mõne kohaliku omavalitsuse teega seoses tee funktsiooni muutusega.

Eesti riigimaanteede pikkuseks seisuga 1.01.2014 on 16'489 km.

Riigimaanteedest on 1'607 km (9,7%) põhimaanteed, 2'406 km (14,6%) tugimaanteed, 12'476 km (75,7%) kõrvalmaanteed. Kattega teede pikkus seisuga 01.01.2014.a oli 11'078 km, s.o 67,2% ja kruusateede pikkus 5411 km e 32,8% riigimaanteede kogupikkusest. Riigimaanteedel on 983 silda kogupikkusega 22'991 m.

Kui aastatel 1998-2007 toimus pidev liiklussageduse kasv, mis ulatus põhi- ja tugimaanteedel keskmiselt 6-10%-ni aastas, siis aastatel 2008-2010 liiklussagedus vähenes ning 2011. ja 2012. aastal oli see taas kergel tõusuteel (kasv 0,5% ja 0,1%). 2013. aastal kasvas liiklussagedus riigimaanteedel 2,0 % võrreldes eelnenud aastaga, sealhulgas põhimaanteedel 4,3% ja tugimaanteedel 2,4%. Kõrvalmaanteedel liiklussagedus aga vähenes 2,9%.

Suurima liiklusega riigimaantee lõik asub jätkuvalt Tallinna linna piiril põhimaanteel nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla, mille lõigul 13,0-13,7 km mõõdeti aasta keskmiseks liiklussageduseks 31 430 autot ööpäevas.

2.1 Riigimaanteede seisundi muutused

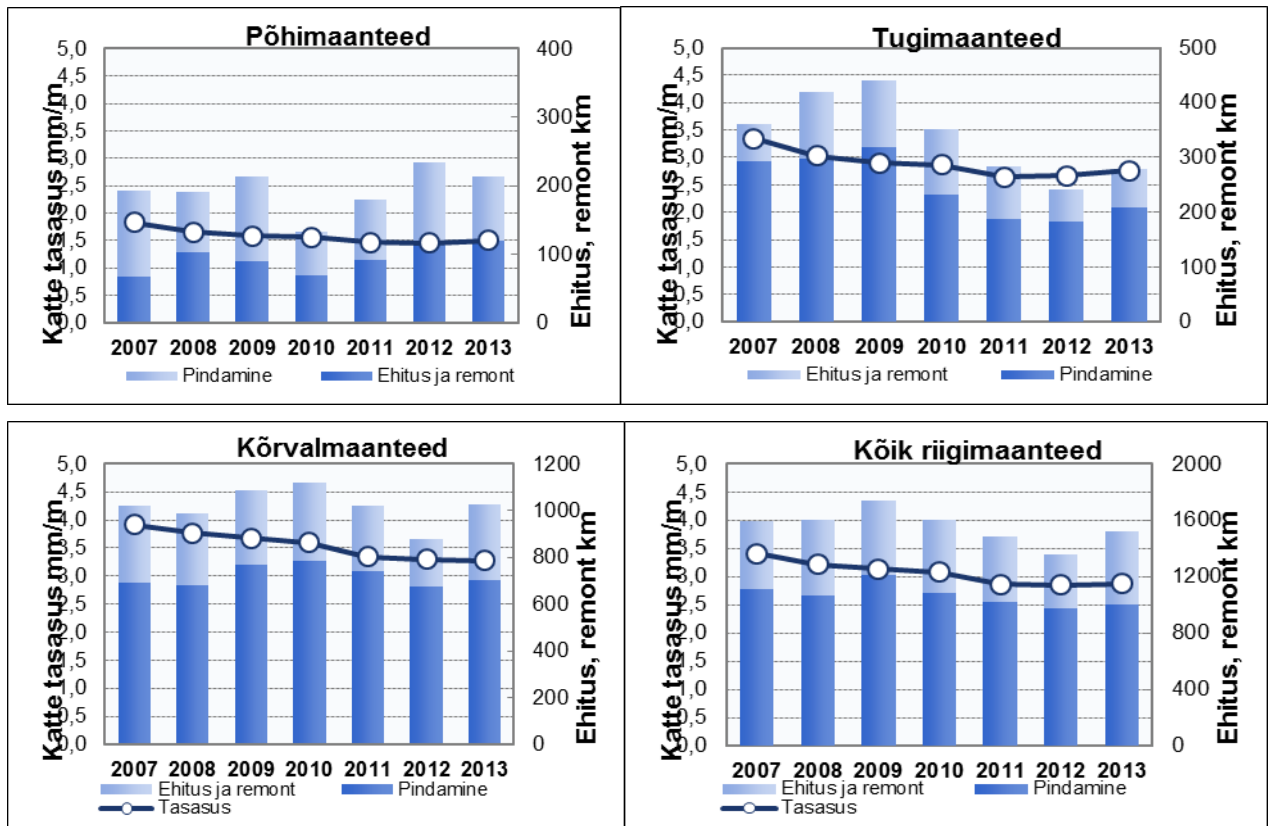
Alates 1995. aastast on riigimaanteedel mõõdetud teekatete tasasust ¹ (IRI – *International Roughness Index*) ja inventeeritud teekatetel esinevaid defekte. Alates 1996. aastast on mõõdetud tee konstruktsiooni kandevõimet (FWD-*Falling Weight Deflectometer*) ja 2001. aastast teekatte roopa sügavust. 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 ühtlast paranemist kõigi riigimaanteede liikide puhul. Võrreldes varasemate aastatega on tasasuse paranemine aeglustunud. Suurema liiklusega teedel on ebatasased katted ümber ehitatud ja nendel teedel teostatakse juba kulumisroobastest tingitud taastusremonti ² (enamasti põhimaanteedel). Väiksema liiklusega teede tasasuse parandamisega ei ole veel jõutud piisavalt tegeleda. Kogu kattega riigimaanteede võrgu keskmine IRI väärtus on aastatel 2008-2013 paranenud teekatete ehituseks, remondiks ja hoolduseks ette nähtud rahaliste vahendite taseme säilimise ja remondiobjektide otstarbeka planeerimise tulemusena. Kui põhimaanteede keskmise tasasusega võib rahule jääda, siis tugi- ja kõrvalmaanteede keskmine IRI näitaja on siiani liialt suur ja

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.

paranemine soovitud aeglaseks. Teekasutaja jaoks tähendab see teedel liikudes väiksemat sõidumugavust ja suuremaid kulutusi. Joonisel 1 on toodud teekatete tase näitajad ning pindamis-, ehitus- ja remonditööde mahud aastate lõikes teeliikide järgi.



Joonis 1 Teekatte tase näitajad teeliikide lõikes

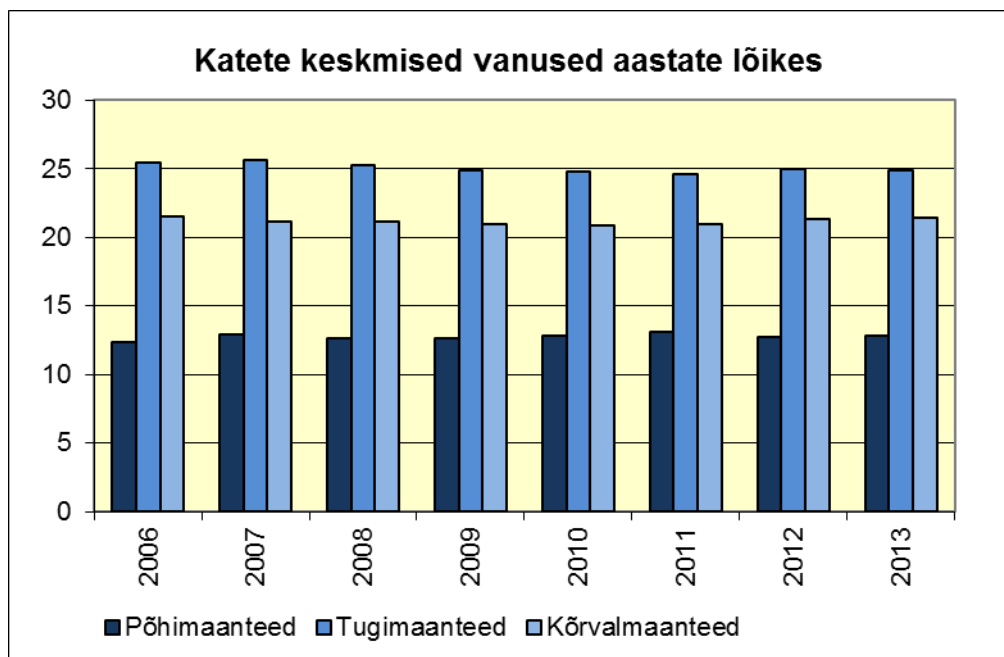
2.2 Riigimaanteed katete keskmise vanuse muutused

Riigimaanteed katete keskmise vanuse osas ei ole viimastel aastatel muutusi toimunud (Joonis 2), mis tähendab, et olemasolevat vanuselist taset on eraldatud vahenditega suudetud säilitada, kuid paranemiseks ei ole sellest piisanud.

Jooniselt on ka selgelt näha, et põhimaanteedel, kus toimub 53 % kogu riigimaanteedvõrgustiku liiklusest, on katete keskmine vanus tunduvalt madalam, kuna TEN-T võrgustikku kuuluvad põhimaanteed on olnud abikõlblikud rahastamiseks Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfondist. Tugimaanteedel, kus toimub 24% riigimaanteed liiklusest, on katete keskmised vanused kõige kõrgemad, kuna need on kattega teedeks ehitatud 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 püsib ühtlasel tasemel vaid seetõttu, et kruusateedele ehitatakse pidevalt uusi tolmuvaab katteid. Põhiliseks tugi- ja kõrvalmaanteed säilitusremondi meetmeks on pindamine³, mis ei taga küll sõidumugavuse parandamist kuid hoiab katteid lagunemast.

³ Pindamine – katte kulumiskihhi uuendamine.



Joonis 2 Teekatete keskmised vanused aastate lõikes

3. Teehoiu rahastamise üldpõhimõtted

Eesti teed jagunevad riigimaanteedeks, kohalike omavalitsuste teedeks, era- ning metsateedeks. Teede olem on reguleeritud Teeseadusega.

Riigimaanteede koosseisu kuuluvad need teed, mis on kantud riigimaanteede nimekirja vastavalt majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusele nr 26 25.02.2005 „Riigimaanteede nimekiri ja riigimaanteede liigid“.

Riigimaanteede hoitu rahastatakse vastavalt Teeseaduse §-le 16. Teehoitu rahastatakse riigi maksutulust ning välisvahenditest. Välisvahenditest rahastamise maht on määratud vastavalt üleriigiliste ja rahvusvaheliste ühenduste arendamise meetme riigimaanteedele kavandatud mahu ulatuses ning mida on võimalik kasutada jooksvalt kogu perioodi vältel, pluss kaks aastat. Teehoiuvahendite maht ei ole seetõttu rangelt seotud riigitulust moodustatud eelarvega vaid eelnevatel aastatel kasutamata jäänud välisvahendid on võimalik realiseerida rahastamisperioodi järgnevatel aastatel.

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

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

Käesoleva teehoiukava koostamise aluseks on riigi eelarvestrateegia 2015-2018 ning Vabariigi Valitsuse 3.juuli 2014 istungi otsus.

2019 ja 2020 aastatel on kajastatud riigimaanteede teehoiuvahendite maksutulu vajaduse suurust tulenevalt välisvahendite kiiremast kasutamisest eelnevatel aastatel ja TEN-T võrgustikku mittekuuluvate riigimaanteede suuremast remondi ja rekonstrueerimise vajadusest.

Teehoiukava Lisa 2 sisaldab Kose-Ardu-Võõbu-Mäo 2+2 maantee ehitust alates 2016 aastast, kokku 210 mln, milleks ei ole riigi eelarvestrateegias 2015-2018 vahendeid kavandatud.

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

Vastavalt kinnitatud Riigi eelarvestrateegiale 2015-2018 on kohalike teede hoiuks kavas eraldada igal aastal 28,0125 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 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.

2014. aastal eraldati kohalikele omavalitsustele teehoiutoetust 28,0125 mln eurot, mis moodustas 10% riigieelarves teehoiu rahastamiseks ettenähtud summast.

Lisaks eelmainitule on Tallinna ja Tartu linnale eraldatud EL eelarveperioodi 2007-2013 Transpordi infrastruktuuri arendamise meetmest Transpordi infrastruktuuri arendamise investeeringute kava alusel kokku 105,2 mln €. Toetatakse Veerenni-Filtri ühendustee, Ülemiste liiklussõlme rekonstrueerimise ja Tartu idapoolse ringtee rekonstrueerimise projekte. Välisvahendite väljamaksed projektidele toimuvad kuni 2015 aasta lõpuni.

EL eelarveperioodil 2014-2020 on kohalike omavalitsuste transpordiprojektidele planeeritud 40 mln välisvahendeid. Lisaks Tallinnale ja Tartule saab toetust taotleda ka Narva.

Tabel 1. Kohalikele omavalitsuste teehoiutoetused 2014-2018

					tuh EUR
Kohalike omavalitsuste teehoiutoetused	2014	2015	2016	2017	2018
Maksutulu	28 013	28 013	28 013	28 013	28 013
2007-2013 välisvahendid	14 030	3 540			
2014-2020 välisvahendid			3 000	5 000	5 000
KOKKU	42 043	31 553	31 013	33 013	33 013

Allikas: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

3.2 Välisvahendite kavandamine ja kasutamine

Riigimaanteede 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 02.05.2013 nr 214).

EL perioodil 2014-2020 kavandatava üleriigiliste ja rahvusvaheliste ühenduste arendamise meetme maht on 349,6 mln €, millest riigimaanteedele on planeeritud 200 mln € ja kohalikele

omavalitsustele 40 mln €. 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.

Kuna kohalikele omavalitsustele eraldatavate välisvahendite väljamakseid on teehoiukava koostamise hetkel keerukas prognoosida, siis on 40 mln € jaotatud 2015-2020 aastate vahel arvestades 2007-2013 perioodi väljamaksete trendi.

Välisvahendite jaotus riigimaanteede ning kohalike teede investeeringuteks määratakse riigieelarve strateegias ja igaks eelarveaastaks 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 riigimaanteede 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-tuluanalüüs, 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 rahastustaotluse 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 muutmine ettenähtud eelarvevahendite mahus. Vahendite optimaalse kasutamise eesmärgil tuleb tagada üleriigiline teedevõrgu säilimine, luues ohutumad tingimused liiklemiseks nii sõidukitele kui ka jalakäijatele.

Teehoiu rahastamismahu vähenemisest tulenevalt on oluliselt vähendatud kulutusi teedevõrgu ehitamisele ja arendamisele ning lisaks on kärbitud teedevõrgu säilitamisega seotud tegevusi.

Leevendamiseks teehoiu rahastamismahu langusest tingitud negatiivset mõju majandusele asendatakse 2015 aastasse maksutulust plaanitud TEN-T teede objektide rahastamine välisvahenditega ning kavandatakse uusi TEN-T teede objekte 2018-2020 aastatesse planeeritud välisvahendite arvel.

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

4.1 Teehoiukava finantsplaani

Teehoiukava finantsplaani ülesehitus järgib teehoiu rahastamise ja kavandamise põhimõtteid. Uuendatud finantsplaani koostamisel on lähtutud Riigi eelarvestrateegia 2015-2020 teehoiuks ette nähtud vahenditest ja Vabariigi Valitsuse 3.juuli 2014 istungi otsusest. ja

Teehoiutööde hinnad ja muud kulud on planeeritud 2014. 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 riigimaanteede hoiu rahastamist rahastamisallikate ja aastate kaupa.

Riigimaanteede 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 finantsplaani.

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 57-69% 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 tavahooldele seisunditasemetes lõikes
- Ühikuhinnad perioodilisele hooldele
- Ühikhindadel põhinev säilitusremont (remonttööd)
- Hindasid korrigeeritakse kord aastas maanteede hooldustööde hinnaindeksiga,

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 ja kruusateedel kruusa pealmise hõõveldamiseks vajaliku kihi taastamine. Töö võib sisaldada kraavide puhastamist ja truupeide 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 17.12.2002 määrusega nr 45. Seisundinõuetega määratletakse tee seisund, mis võimaldab liiklusseadust järgides ohutult liigelda ning tagab tee kasutajale ohutud liiklemistingimused.

- 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

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 väikloomade 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

Säilitusremondi (remonttööde) koosseis

- Kattega teede remont (pindamine)
- Kruusateede remont
- Drenaažisüsteemide ehitus
- Truupide ehitus
- Tee muldkeha remont
- Kraavide kaevamine
- Põrkepiirete asendus ja ehitus

Lisaks hooldelepingutele 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 vajaduse prognoosi lähtealuseks on võetud 2013. aasta eelarve maht, mis on saadud kehtivatest hooldelepingutest – 49,6 mln EUR.

Hooldekulude prognoosimisel on arvestatud järgmiste asjaoludega:

1. Iga-aastane lepingute kallinemine maanteede hooldehinna indeksi võrra. 2014-2020 aastate prognoosis on arvestatud hinnaindeksi kasvuks 2,5% aastas.⁹
2. Olemasolevad hooldelepingud on sõlmitud erinevatel aegadel ja vastavalt lepingu lõppemisele korraldatakse uued hanked. Suurem osa kehtivatest hooldelepingutest lõpevad aastatel 2015-2018. Eeldatavalt kallinevad uute hangetega lepingute maksumused. Sellise prognoosi aluseks on järgmised asjaolud:
 - Arvestatud on uute objektide ehitamisel lisanduvate teekilomeetrite ning uute rajatiste hooldamise vajadusega.
 - Hooldetööde kallinemisele avaldab survet meie naaberriikide hooldetööde maksumused, kus näiteks Soome ja Läti kulutused 1 km tee hooldamisel on ca 25% kõrgemad.

Hooldekuludele on iga-aastaselt arvestatud reserviks 2% kõigist hooldekuludest. Reserv on vajalik ettenägematute kulude ja eriolukordade tarbeks, mida ei ole võimalik hooldelepingute 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.

4.1.1.2 Kruusateede säilitusremont

Kruusateede säilitusremondi töömeetodiks on pealmise kruusakihi taastamine ehk kruusa peale vedamine, et oleks võimalik teostada tee hõõveldamist, mis tagab tee sõidetavuse. Teehoiukavas toodud finantsvajaduse maht baseerub arvestusel, et kruusatee säilitusremondi intervall on keskmiselt 12 aastat, see on kuni 400 kilomeetrit aastas.

Hetkel kruusateede kohta seisukorra andmeid ei koguta, seega toimub objektide valik Maanteeameti regioonide ettepanekul. Esitatud ettepanekud hinnatakse ja kinnitatakse Maanteeameti iga-aastase eelarveprotsessi käigus.

4.1.1.3 Kattega teede säilitusremont

Kattega teede säilitusremondi töömeetodiks on pindamine. Katete pindamine on remondi liik, mille eesmärgiks on tagada olemasolevate katete säilimine tuginedes pindamiste vahelise perioodi pikkusele ja katte seisukorrale kuni tee rekonstrueerimiseni. Korduspindamise tulemusena pidurdub mõneks ajaks katte defektide areng (murenemine, augud ja osaliselt praod) ning suureneb haardetegur.

Viimase 10 aastaga on katete remondil saavutatud olukord, kus katete keskmine defektide summa¹⁰ on langenud 3,8 %-lt 2002. a alla 1,0 % 2013. a. Defektide kahekordne vähenemine avaldab mõju teekasutajate kulude vähenemisele, sõidumugavuse suurenemisele ja liiklusohutusele. Üheks defektide vähenemise oluliseks põhjuseks on katete korduspindamise stabiilne finantseerimine teehoiukava 2010-2013 perioodil.

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

⁹ Maanteede hooldustööde hinnaindeksit avaldab Statistikaamet alates 2009 IV kv. Aastast 2010 alustati maanteede hooldustööde hinnaindeksi sisseviimisega hooldelepingutesse, seda seni kasutusel olnud ehitushinnaindeksi asemel. Korrigeerimine toimub iga-aastaselt pärast lepinguperioodi lõppu viimase saadaoleva kvartali ja sellest aasta tagasi oleva kvartali hinnaindeksi muutusega. Maanteede hooldustööde hinnaindeks on oluline hinnamuutuste riskide jagamise osas töövõtja ja teehooldaja vahel.

¹⁰ 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 - %).

- liiklussagedus 2001-4000 autot/ööp pindamiste vaheline periood 6 aastat
- liiklussagedus üle 4000 autot/ööp pindamiste vaheline periood 5 aastat

Teedel liiklussagedusega üle 6000 autot/ööp ei ole pindamine sobiv töömeetod, kuna sellise sageduse puhul ei pea pindmine talvisele naastrehvide toimele vastu.

Pinnatud kattega teede kogupikkus on 9 196 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 pindamistöde mahajäämust (arvutuslikult ca 530 km, arvestades pindamiste vahelist perioodi) on perioodil 2014 - 2020 pindamise vajadus aastas 1200-1500 km. Vajaduse planeerimisel on lähtutud 2012 hindadest ja järgnevaid aastaid on korrigeeritud indeksiga 1,025. 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 valikumetoodika](#)). 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 2276 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

Arvestuslik taastusremondi aastavajadus on 150-200 kilomeetrit. Lisaks on juurde arvestatud uute teede, liiklussõlmede ja teede laiendamistelt lisanduvad kilomeetrid ning ka vahendid ootamatute kevadiste teedefektide likvideerimiseks.

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 riigimaanteedel on hetkel 954 silda. Teehoiukavas planeeritud vahendite maht sildade remondiks põhineb sildade seisukorra analüüsil. Sildade investeringuteks eraldatavad summadega saavutatakse sildade optimaalne seisukord aastaks 2030.a. , mis arvestab hetkel kehtivaid piiranguid (44 t) raskeveokite täismassile.

Veoki massipiirangu muutmiseks 52 tonnile tuleb vastavalt AS Ramboll Eesti poolt koostatud uuringule „[Riigimaanteede 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 uuringu“ lõpparuandele on probleemiks ligi 400 silda, mille koormus ei vasta nõuetele.

Uuringute põhjal hetkel üle 52-tonniseid kogumassiga sõidukeid riigimaantee sildadele lubada ei tohiks.

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. Kirjeldatud programmiga on suunatud täiendav aastane sildade eelarve on 1,5-2 MEUR, mille eest on võimalik teostada vaid 2-4 sillal kandevõime suurendamine sõltuvalt olemasoleva silla mõõtmetest, tehnilisest olukorrast ja võimalikest lahendustest.

Maanteeametil on soov alustada riigimaanteedel 128 sillale rajatud paisu- või tõkestusrajatisele (keskkonnaagentuuri hinnangul aastal 2013.a.) meetmete väljatöötamisega. Selleks tuleb leida huvitatud pooled (KOV; RMK; KM; eraisikud) ja saavutada tõkestusrajatiste omanikega kokkuleppeid ühisfinantsseerimiseks nende sildade ja tõkestusrajatiste remondiks. Sillad on olulise riskifaktoriga ja kehvast seisukorras ning paisu- ja tõkestusrajatiste tõttu ei ole Maanteeametil võimalik antud sildu remontida. Kui omanike ei leita hakataks sildade külge kunagi ehitatud paise- ja tõkestusrajatise likvideerima.

Iga-aastaselt tehakse sildade väiksemaid ülevaatusi. Põhjalikuma ülevaatus tsükkel BMSi¹¹ alusel on 4 aastat. Lisaks toimub sildade igapäevane ülevaatus rutiinse teehoolde järelevalve käigus, et avastada ja remontida väiksemaid defekte.

Eesti riigimaanteede sildade seisundit ja investeerimisvajadust on hinnatud tarkvaraga Pontis. Antud analüüs tehakse Pontises elementide tasemel ja seetõttu tuleb igale elemendile ja elemendi seisunditasemele määrata ühikhind ja võimalikud tegevused. Võrdlemaks omavahel erinevate sildade füüsilist seisundit on Pontises 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 viimaste aasta 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 pealesõitude ehituse maksumust. Hetkel on Maanteeameti plaan edasi uuendada sildade tarkvara, mis arvestaks sildade füüsilisele seisundile lisaks juurde liiklusintensiivsust ja sellest tekkivaid liikuvaid koormusi..

Sildade rahastamismahu vähenemisega ei laiendata remonditavaid sildu, kui lähemas perspektiivis tee laiendust ei ole ette näha.

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

¹¹ BMS (*Bridge Management System*) – sildade remondi- ja korrashoiu planeerimise süsteem.

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

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 parendamine.

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.

Rekonstrueerimist vajavate riigimaanteede lõikude leidmiseks analüüsitakse mõõdetud teekatte seisukorra näitajate ning teid iseloomustavate andmete alusel kogu kattega riigimaanteede 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 meetoodika (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 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 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 riigimaanteede rekonstrueerimise kava (edaspidi *kava*). Kava koostatakse kevadel (märts-mai) tehtava analüüsi alusel kaks aastat ette (2013. aastal koostati 2015-2018 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 riigimaanteede 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 kattega riigimaanteede (va TEN-T) rekonstrueerimist kui ka lisas 2 esitatud TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteede rekonstrueerimist.

Kattega riigimaanteede (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 tolmuwabaks aastaks 2030" programmi ning maanteede ehitusobjektide valiku põhimõtteid ning mahtu. Teehoiukava perioodil panustatakse teedevõrgu arendamisele 22-35% teehoiutööde kogukuludest.

4.1.2.1 Projektide ettevalmistamine

Projektide ettevalmistuskulud sisaldavad kulusid projekteerimisele, maade võõrandamisele, kulusid liiklusohutuse auditite läbiviimisele projekteerimise erinevates etappides (Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/96/EÜ nõuded), 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 põhimõtetega vastavalt kehtivale seadusandlusele.

Suurem osa ettevalmistavaid tegevusi 2015. aastal realiseeritavatele rekonstrueerimis- ja ehitusobjektidele on tehtud või tegemisel. Kulutuste kasvu on planeeritud perioodi keskel ja lõpus 2016-2020 planeeritud objektide realiseerimiseks ja teehoiukava 2020+ ettevalmistavate tegevuste alustamiseks.

4.1.2.2 Müra kahjuliku mõju leevendamise tegevuskava täitmine

Eesti on üle võtnud Euroopa keskkonnamüra direktiiviga 2002/49/EC 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.

Seaduse § 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 maanteid (VÕKSi alusel kriteeriumiks maanteede 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 2014-2018.

2012. aasta strateegiline mürakaart koostati 158 km riigimaanteede 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. Teehoiukava muutmisel vaadatakse üle välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava tegevused, vahendid ja tähtajad ning korrigeeritakse vastavalt Teehoiukava muudatustele. Ühtekokku on hinnatud kõigi tegevuskavas sisalduvate tegevuste maksumuseks üle 23 miljoni euro, mis tähendab vähem prioriteetsete olukordade leevendamise lükkumist tulevastesse tegevuskava perioodidesse. 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 Liiklusohlike kohtade ümberehitamine

Vastavalt Teeseadusele täidab Maanteeamet riigimaanteedel ja kohalik omavalitsus kohalikel teedel Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2008/96/EÜ maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta (ELT L 319, 29.11.2008, lk 59–67) sätestatud 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.

Tee ohustaseme määramist väljaspool TEN-T teostatakse sama metoodika alusel, eesmärgiga olemasolevad liiklusohlikud kohad likvideerida. Metoodika 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 oleme Liiklusohutusprogrammi ja Euroopa Liidu saetud liiklusohutuse eesmärkide täitmisest maha jäämas. Liiklusohutuse eesmärke silmas pidades peame aasta-aastalt üha rohkem panustama liiklusohutusse.

Konkreetsete objektide määramise aluseks on majandus- ja kommunikatsiooniministri 6. detsembri 2011. a määrus nr 108 „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. Kõrgema tulutasuvuse alusel pannakse Maanteeameti poolt kokku objektide nimekiri, mille vaatab üle ja kinnitab Maanteeameti investeeringute komisjon. Nimekirja uuendatakse igal aastal.

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 tolmuvabaks aastaks 2030". Teehoiukava käsitleb programmi täitmist ainult riigimaanteedel.

Seisuga 01.01.2014 on riigimaanteed üldpikkus 16 489 km ja neist on 5 411 km, ehk 32,8% katteta teed ehk põhiliselt kruusateed.

Katteta riigimaanteed liiklussagedused on enamuses alla 200 auto ööpäevas ja ümardatult pool ehk 51,6% on väga väikese liiklussagedusega, ehk alla 50 auto ööpäevas.

Tabel 2 Kruusateede pikkused (km) riigimaanteedel seisuga 01.01.2014

Liiklussagedus, autot/ööp								
0-50	50-100	100-150	150-200	200-250	250-300	300-350	>350	Kokku
2792	1919	477	168	41	4	7	3	5411

Suur osa riigimaanteed 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.
- Lubanud teemaale paigaldada erinevaid maaaluseid kommunikatsioone (side- ja elektri kaableid ning muid tehnovõrke). Need võivad tulevikus olla mõningaseks probleemiks, kui on tarvis näiteks lisamaad kraavide kaevamiseks ja teekonstruktsiooni laiendamiseks. Üheksakümnendate aastate lõpus maareformi käigus riigi omandisse jäetud transpordimaa ulatus ei ole hetkel enam paljudel juhtudel piisav avalikult kasutatavatel teedel teehoiu korraldamiseks.
- 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 riigimaanteedele tolmuvabad katted kõigile suurema kasutusega (sagedus 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 kergkatend¹² laguneks kiiresti ja püsikatendi (asfaltbetoon) ehitus oleks, arvestades üldist väikest liiklussagedust, liialt kallis.

¹² Siirde- ja kergkatend on kergemat tüüpi katend - mustkate, kahekordne pindamine või freesipurust või stabiliseeritud kate, mis hiljem pinnatakse, mille tulemusel muudetakse tee tolmuvabaks.

Väiksema liiklusega kruusateedel tagatakse tolmuwabad katted vajaduse põhiselt, teostades elamute läheduses olevatel teelõikudel perioodiliselt tolmutõrjet CaCl₂-ga. Seda meetodit saab kasutada ka karjäärade 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 esitatakse tolmuwabad katted avalikustatakse Maanteeameti kodulehel ([vt Tolmuwabad katted kruusateedele](#)).

4.1.2.5 Ehitamine

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

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

Rahvusvahelise kaubaveo seisukohast on eelistatud investeeringud TEN-T võrgustikku kuuluvatel teedel eelkõige suundadel Tallinn-Narva, Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa, Tallinn-Pärnu-Ikla ning Tallinna ringtee, muuhulgas parandatakse seal ka liiklusohutust ja -sujuvust.

Kavandatakse võimalusel Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee Kose-Mäo teelõigu neljarajaliseks ehitamise jätkamist (riigi eelarvestrateegias 2015-2018 ei ole vahendeid kavandatud).

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

Valiku kriteerium on sotsiaal-majanduslik tasuvus. Tasuvuse seisukohalt määravaimaks teguriks on teekasutajate ajasääst, 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 ehitusobjektide aastamahud ja 2007-2013 perioodi välisvahenditest rahastatavate projektide lõpetamine 2014 ja 2015 aastatel (tee nr 1 Tallinn-Narva mnt Pirita jõe sildade ja Valgejõe-Rõmeda teelõik, tee nr 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee Aruvalla-Kose ja Tartu V ehitusala ning tee nr 11 Tallinna ringtee Kurna liiklussõlm ja Kurna-Luige vaheline teelõik) summades 19,5 mln € ja 18,5 mln € vastavalt ning teehoiukava 2010-2013 jätkutegevused Topi ristmiku ehituse lõpetamine 2014, Laagri möödasõidu ehitus 2016 (maksumus 3 mln €) ja Kroodi viadukti ehituse lõpetamine 2015 (maksumus 2 mln €).

4.1.3 Administreerimine

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

Administreerimiskulud sisaldavad ka teehoiuga otseselt mitte seotud investeeringuid - sh investeeringud infotehnoloogiale, kiiruskaameratele, hoonetele, sõidukitele.

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

Maanteeameti koosseisus töötab seisuga 31.08.2014 515 töötajat, neist ametnikke on 259. Personalikulud moodustavad kogu administreerimise kulust ca 50 %.

Administreerimiskulud kokku moodustavad 8-9% teehoiuks määratud vahendite mahust läbivalt kogu teehoiukava perioodil.

5. Kokkuvõte

Teehoiukavas ja selle lisades antakse ülevaade tegevustest, mida kavandatakse teostada Eesti riigimaanteedel seitsme aasta jooksul.

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

Riigimaanteede 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 2014. aasta jooksevhindades, millele on lisatud üldine hinnataseme kasv kuni 2,5% aastas.

Kogukulust on teedevõrgu säilitamisele planeeritud 57-69%, arendamisele 22-35% ning administreerimisele 8-9%.

Riigieelarve strateegia või perioodi välisvahendite kogusumma täpsustamisel muutuvad vastavalt ka teedevõrgu säilitamise ja arendamise mahud. Igal aastal riigieelarve koostamise käigus täpsustatakse riigimaanteede hoiu 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.

Antud teehoiukavas sisaldub Kose-Ardu-Võõbu-Mäo 2+2 maantee ehitus alates 2016 aastast kokku 210 mln €, milleks ei ole riigi eelarvestrateegias 2015-2018 vahendeid kavandatud.

Riigi eelarvestrateegia 2016-2019 ja 2017-2020 koostamisel taotleb Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium teehoiuvahendeid kavas määratletud aastamahtude ja rahastamisvajaduse ulatuses.

Juhul, kui pärast teehoiukava kinnitamist muudetakse teehoiu korraldamise või rahastamise põhimõtteid, on vajalik üle vaadata ja korrigeerida ka käesoleva kava kohustusi.

LISAD

Lisa 1 Teehoiukava 2014-2020 finantsplaan

tuh EUR							
	2014 eelarve	2015*	2016*	2017*	2018*	2019**	2020**
Riigimaanteede hoiuks							
Maksutulu	191 850	175 745	209 388	209 938	227 638	245 653	265 530
2007-2013 ja 2014-2020 välisvahendid	46 233	65 793	32 300	34 000	34 000	19 550	0
Täiendav rahastamisvajadus **	0	0	30 000	40 000	40 000	50 000	50 000
Riigimaanteede hoiuks KOKKU	238 083	241 538	271 688	283 938	301 638	315 203	315 530
Riigimaanteede teehoiukulud							
Teehoiutööd	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Teede hooldamise kulud	48 555	50 376	53 623	57 091	58 511	59 966	61 458
Kruusateede säilitusremont kuni 400 km aastas	6 180	6 335	6 493	6 655	6 822	6 992	7 167
Kattega teede säilitusremont 1200-1500 km aastas	22 301	18 842	23 408	23 993	24 593	26 708	28 333
Kattega teede taastusremont 150-200 km aastas	27 500	22 789	28 893	29 614	30 356	33 514	34 892
Sildade taastusremont 35 silda aastas	8 629	6 845	9 066	9 292	9 525	10 763	11 007
Rekonstrueerimine	43 209	60 490	43 718	30 429	38 876	44 286	60 345
Teede võrgu säilitamine KOKKU	156 374	165 676	165 201	157 075	168 682	182 229	203 201
Projektide ettevalmistus	5 000	5 000	6 500	6 000	6 250	8 000	9 000
Müra tõkked	500	500	1 000	735	500	2 154	2 208
Liiklusohlike kohtade ümberehitus	7 000	5 000	7 700	7 550	5 620	8 831	9 052
Programm "Kruusateed tolmu vabaks" riigiteedel 2014-2015 kuni 50 km, 2016-2017 kuni 100 km, alates 2018 kuni 150 km aastas	4 000	3 000	10 771	9 345	16 772	16 581	17 049
Ehitus	43 635	40 249	27 850	40 000	40 000	23 000	0
Suurprojekt Tartu mnt 2+2 (Kose-Ardu-Võõbu-Mäo) **	0	0	30 000	40 000	40 000	50 000	50 000
Teede võrgu arendamine KOKKU	60 135	53 749	83 821	103 630	109 142	108 565	87 309
Administreerimiskulud (sh muud investeeringud, tegevuskulud, liiklusregistri toimingud)	21 574	22 113	22 666	23 233	23 814	24 409	25 019
Administreerimine KOKKU	21 574	22 113	22 666	23 233	23 814	24 409	25 019
TEEHOIUTÖÖD KOKKU	238 083	241 538	271 688	283 938	301 638	315 203	315 530
* Teehoiu rahastamine vastavalt Riigi eelarvestrateegiale 2015-2018 ja Vabariigi Valitsuse 3.juuli 2014 otsusele							
** Rahastamisvajadus							

Lisa 2. Riigimaanteed TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteed rekonstrueerimisobjektid

Tee ja teelõigu nimetus	Rekonstrueerimise aasta ja aastamaht kokku, tuh EUR				Objekti aadress		Pikkus, km	Liiklussagedus 2012 *
	2014	2015	2016	2017	algus km	lõpp km		
NR 1 (E20) TALLINN - NARVA								
Kodasoo-Kiiu II niit	*	*			30,9	37,7	6,8	9247
Vahastu -Kemba II niit		*			50,3	56,3	6	6137
Valgejõe-Turba II niit	*				61,8	65	3,2	6137
NR 2 (E263) TALLINN - TARTU - VÕRU - LUHAMAA								
Mõigu - Jüri		*	*		5,5	12,6	7,1	18053, 14992, 11159
NR 3 (E264) JÕHVI - TARTU - VALGA								
Jõhvi - Ahtme-Puru		*			3,5	8,3	4,8	4533, 2776
Tammispää-Vilusi	*				61,2	67,1	5,9	1700
Aiamaa-Vapramäe - Elva		*			146	159	13,2	4966, 2486
Vilusi (Ida-Viru maakonna piir) - Raja küla			*		67,1	75,3	8,2	1700, 2017
Igavere - Kobratu		*			110	119	9,3	2571
NR 4 (E67) TALLINN - PÄRNU - IKLA								
NR 5 PÄRNU - RAKVERE - SÕMERU								
Mannare - Aluste			*		28,2	35,8	7,6	2172
Rõusa - Rae		*			48,5	61,7	13,2	1163
Reopalu - Mäo			*		87,8	94,1	6,3	4054, 5243
Roosna-Alliku - Ahula	*	*			111	121	9,9	1595
NR 7 RIIA - PIHKVA								
NR 8 TALLINN - PALDISKI (E265 osaline)								
Keila - Paldiski, sh Kloogaranna raudtee ülesõit (samatasandiline)	*	*			29,4	46,8	17,4	5894, 5766, 4712, 2634, 2654, 2391
Talinn-Keila lõik (Kiia ristist - Keila rist (Statoil))	*				18	25,1	7,1	8641, 6610, 6502
NR 9 ÄÄSMÄE - HAAPSALU - ROHUKÜLA								
Ääsmäe - Riisipere		*			0	18,3	18,3	5668, 5400, 4884
Risti - Palivere	*				38,9	49,4	10,5	3634, 2530
NR 10 RISTI - VIRTSU - KUIVASTU - KURESSAARE								
Üdruma - Laiküla		*	*		21	29	8	1919, 2008
NR 11 (E265) TALLINNA RINGTEE								
KOKKU rekonstrueerimine:	11 610	39 360	16 150				162,8	

* Märkus: Veevus „Liiklussagedus 2012“ toodud numbrid näitavad objekti koosseisu kuuluvate teelõikude liiklussagedusi -autot/ööpäevas

Lisa 3. Riigimaanteed TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteedehitusobjektid

Tee ja teelõigu nimetus	Ehitusaastad ja aastamaht kokku, tuh EUR							Lühikirjeldus	Objekti aadress		Pikkus, km	Liiklussagedus 2012*
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020		algus km	lõpp km		
NR 1 (E20) TALLINN - NARVA												
Valgejõe-Rõmeda	*							Valgejõe-Rõmeda teelõigu ehitue V ja VII ehitusala. Objekti lõpetamine (2007-2013 objekt)				
Pirita jõe sillad	*	*						2 silda, kummalgi sõiduteel üks sild (2007-2013 objekt)	10,4	0	0	26526
Väo sõlm			*	*	*			Uus eritasandiline ristmik jätkuks Loo-Maardu valmishitatud lõigule.	9	10,2	1,2	tee nr 1 -26520 tee nr 11- 10605
Sillamäe raudtee eritasandiline ristumine			*	*				Põhimaantee ja Sillamäe sadama raudtee kahetasandilise ristmiku rajamine. Kahetasandiline ristumine Tolstoi tn ning Sillamäe-Vaivara mnt-ga.	183	184,5	1,5	6218, 5600
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 (kilometraaž mööda vana teed 45 km)	40	85	45	7520, 7310
Lemmatsi - Lennujaama teerist	*	*						Tartu läänepoolne ümbersõidu V ehitusala. 1 eritasandiline ristmik, 1 eritasandiline riste, 1 raudtee viadukt, 1 jalakäiate tunnel (2007-2013 objekt)	188,5	191,6	3,1	14230, 11480
Ilmatsalu ring -Viljandi ring (Raja tn)	*	*						Liiklusohutuse ja liiklussujuvuse parandamine. Tartu läänepoolse ümbersõidu I ehitusala	181,9	184,1	2,2	4562, 9139, 11840
Variku viadukt - Raja tn		*	*					Liiklusohutuse ja liiklussujuvuse parandamine . Tartu läänepoolse ümbersõidu II ehitusala.	184,1	185,9	1,8	11840, 12790, 8700
Põltsamaa - Tartu möödaskõigialade rajamine					*	*		2 möödaskõigiala mõlemas suunas	128	181,5	53,5	5922, 6284, 6153, 4562
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, Laagri raudteelõigud)	14,7	0	0	19593, 1956
Tallinna piir - Topi sõlm			*	*				Liiklusohutuse ja liikluse sujuvuse parendamine.	13	16	3	31411, 19593
Ääsmäe - Kernu		*	*	*				2+1 ristlõikega lõigud (möödasõidurajad)	28	37	9	6912
Kernu ümbersõit					*	*		Teemaplaneeringu kohane uus tee (2+1 ristlõige)	37	42	5	6912, 6588
Nurme õgvendus			*	*				Teemaplaneeringu kohane uus tee (2+1 ristlõige, 1 sild)	120,3	124,1	3,8	10053
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	5722, 3964
Türi linna lõik	*	*						Teekatte seisukorra, liiklusohutuse ja liiklussujuvuse parandamine.	74,7	78,7	4	1578, 4174, 4198

Tee ja teelõigu nimetus	Ehitusaastad ja aastamaht kokku, tuh EUR							Lühikirjeldus	Objekti aadress		Pikkus, km	Liiklussagedus 2012*
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020		algus km	lõpp km		
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	8967, 7761, Keila jõe sillal 16235, 9327, 8919
NR 9 ÄÄSMÄE - HAAPSALU - ROHUKÜLA												
NR 10 RISTI - VIRTSU - 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	tee nr 11 -13127, tee nt 11115 - 3055, 2852
Kurna-Luige	*							Kurna liiklussõlme ja Luige ristmiku vaheline ala 2+2 teelõik, 1 väikeulukite tunnel (2007-2013 objekt)	16,2	17,8	1,6	8799
Väo - Jüri		*	*	*	*	*		Jüri jaotusringi liiklusohutuse ja sujuvuse parendamine, Põrguvälja ristmik, Karla eritasandiline sõlm, uus Lagedi viadukt ühendusteega, Lagedi raudteeületuse samatasandiline lahendus	0,6	11,3	10,7	10605, 11134, 9850, 12630, 13127
Kanama - Keila					*			Liiklusohutuse ja liikluse sujuvuse parendamine, samatasandilised ristmikud	30,7	37,8	7,1	10363, 7747
Juuliku sõlm			*					Eritasandiline ristmik	25,1	29,8	4,7	7620, 7043
LISAKS												
Kroodi (Vana-Narva mnt ja Maardu linna ühendus)		*						Viadukti lõpetamine				
KOKKU ehitamine:	43 635	40 249	57 850	80 000	80 000	73 000	50 000					

* Märkus: Veerus „Liiklussagedus 2012“ toodud numbrid näitavad objekti koosseisu kuuluvate teelõikude liiklussagedusi - autot/ööpäevas

** Täiendav rahastamisvajadus. Objekti realiseerimiseks ei ole vahendeid riigi eelarvestartteegias 2015-2018 kavandatud.