

Riigiteede teehoiukava 2020-2030

Tallinn 2019

SISUKORD

1. Sissejuhatus	3
2. Riigiteede üldandmed	4
2.1 Riigiteede seisundi muutused	5
3. Teehoiu rahastamise üldpõhimõtted	7
3.1 Kohalike teede hoiu rahastamine.....	7
3.2 Välisvahendite kavandamine ja kasutamine	8
4. Teehoiukava kavandamise ja vahendite jaotamise põhimõtted.....	9
4.1 Teehoiukava finantsplaan.....	9
4.1.1 Teedevõrgu säilitamine	9
4.1.1.1 Teedevõrgu arendamine	15
4.1.1.3 Administreerimine.....	19
5. Riigiteede teehoiu kavandamine aastateks 2024-2030	19
6. Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2019-2023 teehoiualdkonna eesmärkide rahastamisvajadus. 20	
Lisad.....	22
Lisa 1. Teehoiukava finantsplaan 2020-2023	22
Lisa 2. Riigiteede TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteedehitus- ja rekonstrueerimisobjektid aastatel 2020-2023.....	23
Lisa 3. Riigiteede indikatiivne rahastamise vajadus ja kulude jaotus aastatel 2024-2030.....	24
Lisa 4. Ehitusobjektid TEN-T teedel ja teiste olulise mõjuga teelõikudel aastatel 2024-2030, sealhulgas ka Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2019-2023 eesmärgiks seatud Tartu, Pärnu ja Narva suunaliste põhimaanteedehitamiseks ehitamise indikatiivne ehitamise kava.....	25

1. Sissejuhatus

Käesolev "Riigiteede teehoiukava 2020-2030" (*edaspidi* THK) on koostatud Liiklusseaduse §1¹ alusel vastavalt riigi eelarvestrateegiale (*edaspidi* ka RES) 2020-2023 ning 2020. aasta riigieelarve seaduse eelnõule.

THK koostas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium Maanteeameti ettepaneku alusel, arvestades muuhulgas Vabariigi Valitsuse 2019-2023 tegevusprogrammi teehoiuvaldkonnas püstitatud eesmärkidega.

THK koosneb kirjeldavast osast ning lisadest.

Lisa 1 „Finantsplaan 2020-2023“ sisaldab teedevõrgu säilitamiseks, arendamiseks ja administreerimiseks vajalike tegevuste kulusid aastate lõikes.

Finantsplaanis on riigiteede teehoiukulude kavandamisel arvestatud riigituluga, Ühtekuuluvusfondi perioodi 2014-2020 vahenditega ning eeldatava Ühtekuuluvusfondi tulemusreservi vahenditega.

Tulemusreservi vahendid (eeldatavalt 29 mln €) ega ka Ühtekuuluvusfondi 2021+ perioodi vahendeid ei ole kajastatud RES 2020-2023. Euroopa Liidu eelarveperioodi 2021-2027 toetuste läbirääkimiste tulemused Eestile eraldatavate vahendite mahu ja tulemuseesmärkide jaotuse osas kajastuvad järgnevas riigi eelarvestrateegiates ning vastavalt ajakohastatakse siis ka THK-d.

Teedevõrgu säilitamise rahavajaduse suurus on saadud ASi Teede Tehnokeskus poolt läbi viidud analüüsist, kus leiti, et optimaalse teedevõrgu säilitamise (säilitusremont, taastusremont ja rekonstrueerimine) rahaline vajadus on 128 miljonit eurot aastas. Seni on teedevõrgu säilitusmeetmete koondmaht jäänud 10-20% alla soovitu, mida on vähesel määral kompenseerinud ehitusmeede.

Teedevõrgu arendamise indikatiivne rahastamise vajaduse maht kajastab peamiselt liiklusohutuse suurendamist, aeg-ruumiliste vahemaade vähendamist ning EL õigusaktidest¹ tulenevate kohustuste täitmist üle-euroopalise transpordivõrgustiku (*edaspidi* TEN-T – *Trans-European Transport Network*) põhivõrgu väljaehitamiseks aastaks 2030.

THK raames on arvestatud Maanteeameti osalusega AS-ga Tallinna Lennujaam, Tallinna linna ja Rae vallaga Tallinna väikese ringi nn Delta ühendustee projekteerimisel proportsionaalselt teelõigu pikkustega, et selgitada välja ehitusmaksumus. Teelõigu ehituse etappides osalemine otsustatakse pärast

¹ Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EL) nr 1315/2013 üle-euroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta.

eelprojekti ja tasuvusanalüüsi valmimist 2021. aasta lõpus. Tallinna väikese ringi eelprojekti ettevalmistuse hankeleping sõlmiti 08.10.2019. Töö teostamise tähtaeg on juuni 2021.

Lisas 2 on toodud aastatel 2020-2023 teostatavate TEN-T kuuluvate riigiteede ehitus- ja rekonstrueerimisobjektide nimekiri.

Teiste, TEN-T võrgustikku mittekuuluvate, kattega riigiteede rekonstrueerimisobjektide nimekirja kinnitab majandus-ja taristuminister.

Kruusateede nimekiri, kuhu ehitatakse tolmuwabads katted kinnitatakse Maanteeameti peadirektori poolt.

Objektide nimekirjad koostatakse Maanteeameti kodulehel avaldatud meetodikate alusel, nimekirjad vaadatakse üle igal aastal ning tehakse vajadusel korrektiivse vastavalt teehoiu rahastamise muutusele, muutunud teekatte seisundile ning liiklussagedusele.

Lisas 3 on kajastatud perioodiks 2024–2030 riigiteede rahastamise vajalik maht riigiteede võrgustiku seisundi säilitamiseks ja mõõdukaks parandamiseks, mis sisaldab muuhulgas ka Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2019-2023 eesmärkide täitmiseks vajalikku lisavahendite mahtu.

Lisas 4 on välja toodud ehitusobjektid TEN-T teedel, sealhulgas ka Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2019-2023 eesmärgiks seatud Tartu, Pärnu ja Narva suunaliste põhimaanteede neljarealisteks ehitamise kava ja teiste olulise mõjuga teelõikude ehitusobjektid aastatel 2024-2030.

THK peatükk 6 käsitleb Vabariigi Valitsuse 2019-2023 tegevusprogrammi teehoiuvaldkonna eesmärkide täitmist ning vastavalt rahastamise vajadust.

Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2019-2023 täitmiseks täiendavate finantseerimisvõimaluste analüüsi viib läbi Rahandusministeerium, misjärel saab Vabariigi Valitsus otsustada põhimaanteede neljarealisteks väljaehitamise finantseerimisskeemi ja täpsema ajakava. Nimetatud otsusega muudetakse vastavalt THK-d.

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

2. Riigiteede üldandmed

Muutused riigiteede üldandmetes toimuvad seoses uute teelõikude ehitamise ja liiklusohtlike 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 01.01.2019 on 16 608 km, millele lisandub sõltuvalt ilmastikust kuni 87,6 km ajutisi jääteid.

Riigiteedest on 1 609 km (9,7%) põhimaanteed, 2 405 km (14,5%) tugimaanteed, 12 480 km (75,1%) kõrvalmaanteed ning muud riigiteed ja 114 km (0,7%) ühendusteel.

Kattega teede pikkus seisuga 01.01.2019.a on 11 958 km, s.o 72% ja kruusateede pikkus 4 650 km e 28% riigiteede kogupikkusest. Riigiteedel on 1012 silda kogupikkusega 25 033 m.

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

Kaalitud keskmine aasta ööpäevane liiklussagedus (AKÖL) Eesti riigimaanteedel oli 2018. aastal 995 autot/ööpäevas (2017. aastal oli AKÖL 968 autot/ööpäevas, muutus +2,9%).

Tee liikide lõikes oli 2018. aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus ja muutused võrreldes 2017. aastaga järgmised:

- põhimaanteede keskmine AKÖL 5395 autot/ööpäevas, muutus +2,4%;
- tugimaanteede keskmine AKÖL 1601 autot/ööpäevas, muutus +2,7%;
- kõrvalmaanteede keskmine AKÖL 310 autot/ööpäevas, muutus +4,0%.

2.1 Riigiteede seisundi muutused

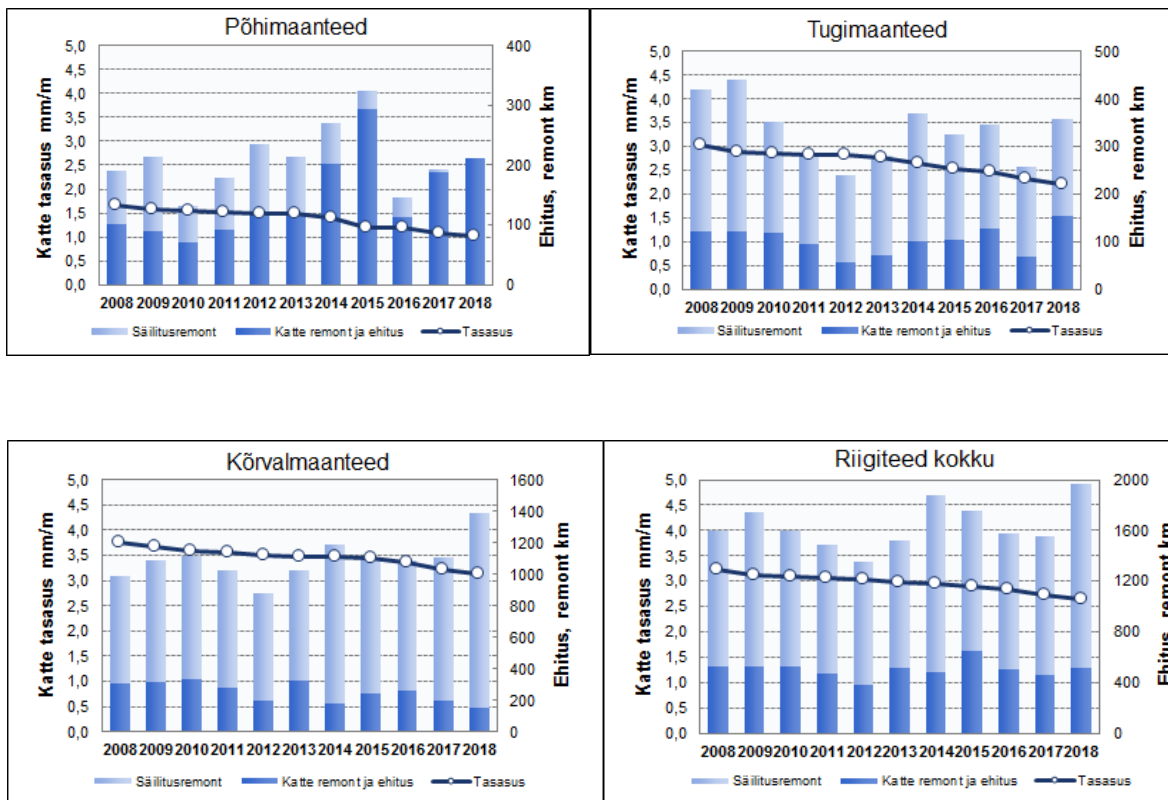
Alates 1995. aastast on riigiteedel mõõdetud teekatete tasasust² (IRI – *International Roughness Index*) ja inventeeritud teekatetel esinevaid defekte. Alates 1996. aastast on mõõdetud tee konstruktsiooni kandevõimet (FWD-*Falling Weight Deflectometer*) ja 2001. aastast teekatte roopa sügavust. Uuendusena 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 taastusremonti³ (enamuse põhimaanteedel). Väiksema liiklusega teede tasasuse parandamisega ei ole veel jõutud piisavalt tegeleda. Kogu kattega riigiteede võrgu keskmine IRI väärtus on aastatel 2008-2018 paranenud teekatete ehituseks, remondiks ja hoolduseks ette nähtud rahaliste vahendite taseme säilimise ja remondiobjektide otstarbeka planeerimise tulemusena. Põhimaanteede keskmise tasasusega võib rahule jääda. Tugi- ja kõrvalmaanteede keskmise 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 suuremad. Joonisel 1 on toodud teekatete tasasuse näitajad ning pindamis-, ehitus- ja remonditööde mahud aastate lõikes teeliikide järgi.

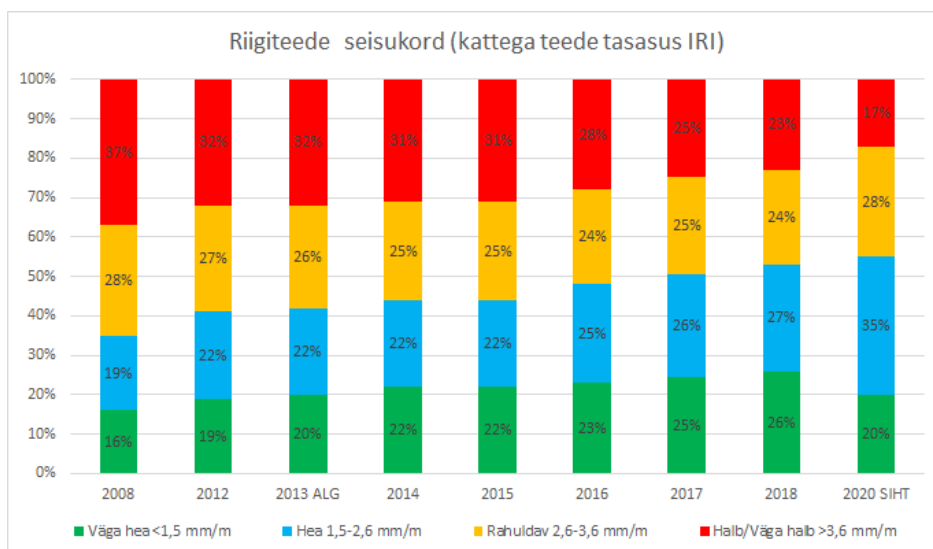
² IRI (*International Roughness Index*) on rahvusvaheliselt heaks kiidetud sõidumugavust iseloomustav väärtus, mis arvutatakse standardse sõiduki kere vertikaalsuunaliste võngete summana 100 m lõigule (ühik - mm/m). Tee on seda tasasem, mida väiksem on IRI väärtus.

³ 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 teekattes tekkinud roopad. Taastusremondi tulemusel paraneb teede sõidetavus. Taastusremonti saab teha juhul kui tee katend ei ole defektne ja kandevõime on piisav. Väikest kandevõime puudujääki (kuni 10%) saab kompenseerida ülekattega.



Joonis 1 Teekatte tasasuse näitajad teeliikide lõikes

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 2008-2018 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. 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 liikluseaduses 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.

3.1 Kohalike teede hoiu rahastamine

Kohalike teede hoid on omavalitsuste ülesanne ja selle rahastamine sõltub otseselt kohaliku omavalitsuse üksuste 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 eelarvereal. Valemipõhine toetus (maanteed ja tänavate pikkuse alusel kokkuleppelise koefitsiendiga 1:5) kajastatakse Vabariigi Valitsuse eelarves toetusfondi real ning juhtumipõhine toetus Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi eelarves avalikult kasutatavate kohalike teede hoiu real. Valemi- ja juhtumipõhise toetuse proportsioonid ja mahud otsustakse igal eelarveaastal eraldi.

Vastavalt riigi eelarvestrateegiale 2020-2023 on kohalike teede hoiuks kavas eraldada valemipõhine toetust igal aastal 29,3 mln eurot. Aastatel 2018-2019 eraldati juhtumipõhine toetust kokku 15 mln €. RESis 2020-2023 juhtumipõhine toetust ei ole kavandatud. Küll aga on 2020. aasta riigieelarve seaduse eelnõus kavandatud kohalike teede juhtumipõhiseks toetuseks 7 mln €.

Lisaks eelmainitule on EL eelarveperioodil 2014-2020 kohalike omavalitsuste teedele ja tänavatele eraldatud 53 mln € välisvahendeid. Nimetatud toetust saavad Tallinn, Tartu ja Narva. EL eelarveperioodil 2021-2027 vahendite maht ja jaotus otsustatakse eeldatavalt 2020. aasta jooksul.

Perioodil 2014-2020 toetust saanud projektid on leitavad siit:

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

3.2 Välisvahendite kavandamine ja kasutamine

THK sisaldab EL eelarveperioodi 2014-2020 Ühtekuuluvusfondi vahendeid. Samuti on kavandatud Ühtekuuluvusfondi tulemusreservi (ca 29 mln €) kasutamise võimalus aastatel 2020-2023. EL eelarveperioodi 2021-2027 Ühtekuuluvusfondi vahendeid kajastatakse THKs pärast nende sisseviimist järgnevatel aastatel riigi eelarvestrateegiasse. Tulemusreservi ja perioodi 2021-2027 välisvahendite maht täpsustub lõplikult 2020. aasta jooksul.

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

EL perioodi 2014-2020 maanteede valdkonna EL vahendite kasutamist korraldatakse majandus- ja taristuministri käskkirja „Maanteede investeringute 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 investeringuteks kajastatakse riigi eelarvestrateegias ja igal eelarveaastal riigieelarves.

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

Ühtekuuluvusfondi toel on võimalik ehitada ja rekonstrueerida ainult TEN-T võrgustikku kuuluvaid teid. Selleks otstarbeks on riigiteede rekonstrueerimisobjektide üldisest nimekirjast eraldatud TEN-T võrgustikku kuuluvad teed. TEN-T teede ehitus- ja rekonstrueerimisobjektide valik toimus Maanteeameti koostatud ja Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt heakskiidetud meetodika alusel. Lisas 2 esitatud nimekiri sisaldab 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 esitatakse objekte või objektigruppe (projekte) rahastamiseks EL perioodi 2014-2020 üleriigiliste ja rahvusvaheliste ühenduste arendamise meetmest, andes Maanteeametile õiguse esitada projekti rahastamisaotlus rakendusüksusele (Tarbijakaitse ja 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 Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile (transpordivaldkonna rakendusüksusele) projekti rahastusaotluse osana, enne kui rakendusüksus teeb struktuurivahenditest toetuse andmiseks rahastusotsuse. Juhul, kui mõne kavas oleva projekti dokumentatsiooniga on lahendamataid probleeme, 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.

Teehoidu on kavandatud tähtsuse järjekorras - säilitamine, rekonstrueerimine⁴, ehitamine⁵ ja teedevõrgu arendamine.

4.1 Teehoiukava finantsplaan

Teehoiukava finantsplaani ülesehitus järgib teehoiu rahastamise ja kavandamise põhimõtteid. Finantsplaani koostamisel on lähtutud RESis 2020-2023 teehoiuks ette nähtud vahenditest.

Teehoiutööde hinnad ja muud kulud on planeeritud 2019. 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 hoiumahust rahastamisallikate ja aastate kaupa.

Riigiteede hoid on jaotatud kolme suuremasse kulugruppi - teedevõrgu säilitamine, arendamine ning administreerimine. Alljärgnevalt on toodud teehoiutööde loetelu, koosseis ning selle vajaduse põhjendus. Teehoiutööde rahaline maht on toodud lisa 1. „Teehoiukava 2020-2023 finantsplaan“.

4.1.1 Teedevõrgu säilitamine

Teedevõrgu säilitamise alajaotusesse kuuluvad alljärgnevad teehoiutööd - teede hooldamine, kruusateede remont, kattega teede säilitusremont⁶, kattega teede taastusremont, sildade remont⁷ ja kattega teede rekonstrueerimine.

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 muutmise, uus ristmik või lisarada.

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

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

4.1.1.1 Teede hooldamine

Teede korrashoid jaguneb tava- ja perioodiliseks hooldeks. Tavahoole jaguneb omakorda suviseks ning talviseks hooldeks. Teede korrashoid ning teede seisundinõuete⁸ tagamine on korraldatud korrashoiulepingutega.

Korrashoiulepingute üldpõhimõtted:

- Komplekshind tavahooldele seisunditasemete lõikes;
- Ühikhinnad perioodilisele hooldele;
- Ühikhindadel põhinev säilitusremont (remonttööd);
- Hindasid korrigeeritakse kord aastas tarbijahinnaindeksi muutusega;
- Korrashoiulepingute pikkused on 5 aastat;
- Korrashoiulepingute tava- ja perioodilise hoolde eesmärk on tagada nõutud seisunditasemed;
- Korrashoiulepingute säilitusremondi (remonttööde) eesmärk on kõrvaldada tee elementide kahjustused.

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
- Hukunud väikeloomade ja lindude koristamine
- Ajutise liikluskorralduse paigaldamine
- Maanteede seisukorra kohta teabe kogumine ja edastamine

Perioodilise hoolde koosseis

- Ribapindamine
- Kruusatee kulumiskihi remontimine
- Uute liikluskorraldusvahendite paigaldamine
- Teekatte märgistustööd
- Teemaa puhastamine võsast ja puudest
- Tolmutõrje kruusateedel
- Tööd riigiteede toimepidevuse plaani rakendumisel jm ettenägemata tööd

Lisaks korrashoiulepingutele sisaldab teede korrashoid kulutusi

- Teede valgustusele ja valgustuse hooldele
- Tee seisukorra andmete kogumisele ja töötlemisele

⁸ 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.

- Loendusseadmete, teekaamerate ja ilmajaamade hooldusele
- Maanteeinfo edastamisele
- Liiklusmärkidele, sh. foorid ja muutuva teabega märgid
- Teekatte märgistustöödele
- Parklate inventari haldamisele
- Jäätete rajamisele ja korrashoiule

Korrashoiukulude prognoosimisel on arvestatud järgmiste asjaoludega:

1. Iga-aastane lepingute kallinemine hinnaindeksi ja uute lisandunud teelõikude võrra.
2. Olemasolevad korrashoiulepingud on sõlmitud erinevatel aegadel ja vastavalt lepingu lõppemisele korraldatakse uued hanked. Kehtivad lepingud lõppevad 2019-2024.

Korrashoiukuludele on iga-aastaselt arvestatud reserviks kuni 2,5% kõigist korrashoiukuludest. Reserv on vajalik ettenägematute kulude ja eriolukordade tarbeks, mida ei ole võimalik lepingute raames ette näha.

Seoses liiklejate suurematele ootustele on tõstetud korrashoiu nõudeid millega kaasneb kulude kasv.

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 pt 4.1.2.4 Riiklik programm „Eesti teed tolmuvabaks aastaks 2030“) 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:

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

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

Viimase 10 aastaga on katete remondil saavutatud olukord, kus katete keskmine defektide summa⁹ on langenud üle kolme korra. Defektide vähenemine avaldab mõju teekasutajate kulude vähenemisele, sõidumugavuse suurenemisele ja liiklusohutusele.

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

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

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

Pinnatud kattega teede kogupikkus on hetkel 9 179 km ja see number eriti ei muutu, kuna igal aastal ehitatakse vastavalt programmi „Eesti teede tolmuvabaks 2030“ võimalustele kruusateedele 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 pindamistöõde mahajäämust (arvutuslikult ca 530 km, lähtudes pindamiste vahelistest perioodidest) on perioodil 2020 -2023 pindamise vajadus aastas 900-1200 km. Lisaks on planeeritud vahendid profiili paranduseks (tasanduskiht ja tasandusfreesimine).

Konkreetsete säilitusremondiobjektide 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 metoodiline 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 olemasolevate asfaltbetoonkattega põhimaanteedega, tugimaanteedega (liiklussagedusega vähemalt 500 autot/ööpäevas) ja kõrvalmaanteedega (liiklussagedusega vähemalt 1000 autot/ööp) pikkusest 3686 km, olemasolevast tee seisukorrast (roopa sügavus, katte defektid) ning roopa arenemise kiirusest.

Roopa areng:

- liiklussagedus 1500 – 2999 autot/ööp, keskmine roopa sügavuse juurdekasv 1,3 mm/aastas

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

- 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 (kõrvalteed alla 1000 autot/ööpäevas ja tugiteed alla 500 auto/ööpäevas) katte taastusremont (freesimine+ pindamine), kus taastatakse üldjuhul mustkatttega väga ebatasaseid teid kohtades, kus ei ole suuri kandevõime puudujääke.

Arvestuslik taastusremondi aastavajadus on 150-200 kilomeetrit. Konkreetsete taastusremondiobjektide valik toimub juhendi alusel (vt [Katttega teede taastusremondi objektide valiku metoodiline 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 taastusremont

Teehoiukavas planeeritud vahendite maht sildade remondiks põhineb sildade seisukorra analüüsil. Eesti riigiteedel on hetkel 1012 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 on tänaseks saavutatud väärtuse 89,0 skaalal 0-100.

Veoki massipiirangu muutmisega 52 tonnile tuleb sildade vajaliku kandevõime tagamiseks kogu eluea jooksul lisaks investeerida sildade tugevdamisse. Uuringute põhjal on hetkel Eesti riigiteedel ligi 130 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. Investeeringisotsused tehakse BMSi¹⁰ 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 raskeveokite 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.

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

4.1.1.6 Rekonstrueerimine

Rekonstrueerimine on remondi liik, mille eesmärgiks on tee kandekonstruksiooni 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.

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 metoodika (vt [Kattega teede rekonstrueerimise objektide valiku metoodiline juhend](#)), mis koosneb alljärgnevatest etappidest:

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

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

Rekonstrueerimisobjektide põhi- ja erinimekirja alusel koostatakse 4 aastane kattega riigiteede rekonstrueerimise kava (edaspidi *kava*). Kava koostatakse kevadel (märts) tehtava analüüsi alusel. Kava vaadatakse läbi ning kiidetakse heaks Maanteeameti investeeringute 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 investeeringute 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).

Rekonstrueerimisvajaduse analüüsi teostatakse iga-aastaselt, mille käigus täpsustatakse järgmise 4 aasta kava uuendatud andmete alusel. Maanteeameti investeeringute komitee poolt heakskiidetud kattega

riigiteede (va TEN-T) rekonstrueerimise 4 aastase nimekirja kinnitab majandus- ja taristuminister oma käskkirjaga. Rekonstrueerimisobjektide hankeid alustatakse 6-10 kuud enne ehitushooaja algust juhul, kui Maanteeameti investeringute komitee on kinnitanud objekti lõpliku eelarve. Finantsplaani rekonstrueerimise kulurida sisaldab kõigi kattega riigiteede rekonstrueerimist.

4.1.1 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 maantee 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 keskkonnamõju põhimõtetega vastavalt kehtivatele õigusaktidele.

4.1.2.2 Müra kahjuliku mõju leevendamise tegevuskava täitmine

Atmosfääriõhu kaitse seadus (edaspidi AÕKS) §-d 64-66 sätestavad 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 üldprognosi 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 investeringute mahuks THK põhiselt ca 0,5 miljoni eurot aastas. Nende vahendite ulatuses rajatakse müratõkkeid tee-ehitusobjektidest 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 Liiklusohutlike kohtade ümberehitamine

Liiklusohutuse parandamiseks teeb Maanteeamet järjepidevat tööd riigiteede liiklusohutlike lõikude ja ristmike väljaselgitamiseks ning ümberehitamiseks. Ohutuse seisukohast esmatähtsate objektidega seotud iga-aastane tegevusplaan koostatakse tehoiukavas selleks eraldatud eelarve ulatuses. Eesmärk on kasutada tehoiukavas liiklusohutlike kohtade ümberehitamiseks ette nähtud vahendeid riigimaanteede taristu muutmiseks nii, et liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatute koguarv väheneks kõige enam.

Objektide määramise aluseks on Maanteeameti investeeringute komitees kinnitatud dokument „Metoodika tehoiukavas liiklusohutlike kohtade ümberehitamiseks ette nähtud vahendite kasutamiseks“. Selle alusel kogutakse riigiteede liiklusohutlike lõikude ja ristmike kohta infot kolmest peamisest allikast;

- Riskiarvutused - Tõenäosusliku arvutuse alusel kõige suurema vigastatuga liiklusõnnetuse toimumise riskiga kohad.
- Maakondade liikluskomisjonide kvalitatiivne hinnang - Maakondlikele liikluskomisjonidele eraldatud vahendite ulatuses kohaliku kogukonna esile tõstetud kõrge riskiga kohad.
- Muu kvalitatiivne hinnang – Juhtunud liiklusõnnetuste hinnangul põhinevad, kolmandate osapoolte esitatud (näiteks Politsei- ja Piirivalveamet, raskete liiklusõnnetuste uurimise komisjon, kohalikud omavalitsused jpt), kõrge riskiga kohad.

Tuvastatud liiklusohutlike kohti analüüsib Maanteeameti liiklusohutuse ekspertrühm, kes pakub kohapealse ülevaate ja juhtunud liiklusõnnetuste analüüsi tulemusel välja rakendamiseks sobivad liiklusohutusmeetmed või liiklusohutlike koha ümberehitamise lahendused. Lahendused ja nende maksumus arutatakse läbi tehnilises töögrupis ning lõpliku heakskiidu nimekirjale annab Maanteeameti investeeringute komitee.

Liiklusohutlike kohtade nimekirja uuendatakse igal aastal. Ehitus- või rekonstrueerimisobjekti korral ehitatakse liiklusohutlik koht ümber objekti raames.

4.1.2.4 Riiklik programm „Eesti teed tolmuwabaks 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 riiklikku programmi "Eesti teed tolmuwabaks aastaks 2030". Tehoiukava käsitleb programmi täitmist ainult riigiteedel.

Seisuga 01.01.2019 on riigiteede üldpikkus 16 608 km ja neist on 4650 km, ehk 28% katteta teed ehk põhiliselt kruusateed.

Katteta riigiteede liiklussagedused on enamuses alla 200 auto ööpäevas, mis on arvestuste järgi kruusateedele katte ehitamise tasuvuse piiriks kui investeeringu maksumuseks on 100 000 EUR/km. Ligikaudu 55% kruusateedest on väga väikese liiklussagedusega, ehk alla 50 auto ööpäevas.

Aastatel 2013-2019 on 974 km kruusateid saanud tolmuvaba katte.

Tabel 1 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	
2019	2578	1692	288	72	14	2	3	1	4650
2018	2580	1719	309	82	21	7	4	2	4724
2017	2563	1832	360	88	16	14	2	2	4877
2016	2733	1826	412	102	18	0	1	2	5094
2014	2792	1919	477	168	41	4	7	3	5411
2013	2667	2005	607	203	76	17	30	15	5620

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 vähemalt riigile kuuluva transpordimaa ulatuses tee maa-ala võsast ja puudest, mis on vajalik külg- ja pikinähtavuse ning minimaalse liikumisruumi tagamiseks.
- Teostanud elamute läheduses olevatel kruusateede lõikudel perioodiliselt tolmutõrjet Ca Cl₂-ga.

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

Vahendite planeerimisel katete ehituseks on lähtutud sellest, et olemasolev riigi kruusateede võrk on suures osas seisukorras, mis vajab nii kraavide kaevamist, muldkeha ning kruusast aluse ehitamist. Enamus kruusateid, kus muldkehad ja kraavid olid varasemalt korda tehtud, on juba katte alla viidud ja järgi on külmakerkeotlikud 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.

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

¹¹ 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 tolmuwabed katted vajaduse põhiselt, teostades elamute läheduses olevatel teelõikudel perioodiliselt tolmutõrjet Ca Cl₂-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 ja bussiliinide olemasolu.

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 tolmuwabed katted avalikustatakse Maanteeameti kodulehel (vt [Tolmuwabed 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+ põhimõtetega ja Vabariigi Valitsuse otsustega.

Nii rahvusvahelise kui Eesti sisese liikluse parema korraldamise 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 ettevõttele).

Valiku kriteerium on sotsiaal-majanduslik tasuvus ja poliitilised otsused. 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 2 TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteedehitusobjektid ja aastamahud.

Muuhulgas korraldab Maanteeamet ka Rail Balticu ehituse raames Rail Baltic raudtee ja riigiteede eritasandiliste ristmike ehitust. THK finantsplaan ei sisalda Rail Balticu ristumiste ehituse korraldamise ja ehituse rahastust. Ehitust rahastatakse Rail Balticu vahenditest vastavalt Maanteeameti ja Rail Baltic Estonia OÜ vahel sõlmitud koostöölepingule.

4.1.3 Administreerimine

Lisaks liiklusohutuse, teehoiu ja liikluse korraldamisele riigiteedel koordineerib ja korraldab Maanteeamet ka maakondade ja üleriigilist ühistransporti, liiklusregistri, teeregistri ja maanteemuuseumi tegevust ning teostab riiklikku järelevalvet ameti tegevusvaldkonda reguleerivatest õigusaktidest tulenevate nõuete täitmise üle.

Administreerimiskulud koosnevad Maanteeameti juhtimiseks, igapäevatöö korraldamiseks ning jätkusuutliku ja stabiilse arengu tagamiseks vajalikest tegevuskuludest ning teehoiu ja liikluskorraldusega kaudselt seotud investeeringutest.

Nimetatud investeeringud sisaldavad tehnoloogilisi arendusi taristule, sh muutuva teabega märke, teeilmajaamu ja kiiruskaameraid ning ka IT investeeringuid. Samuti on seal kajastatud investeeringud Maanteeameti hoonetele ja inventarile.

Tegevuskulud sisaldavad muuhulgas ühistranspordi korraldamise vahendeid, liiklusregistri toimingutega seotud kulusid, kulutusi info- ja kommunikatsioonitehnoloogiale, uurimis- ja arendustöödele, liikluskasvatusele ja ennetustegevusele, hoonete ülalpidamisele ning juriidilistele teenustele.

Seisuga 01.01.2019 töötas Maanteeameti 502 teenistajat, neist ametnikke oli 278.

5. Riigiteede teehoiu kavandamine aastateks 2024-2030

Maanteeamet jätkab riigi maanteevõrgu ajakohastamist. Teedehituse taset tõstetakse kvaliteetsema planeerimise ja hankekorraldusega ning tõhusama omanikujärelevalvega. 2016. aastal oli esmakordselt THK-s välja toodud lisaks kava rahastusperioodile pikemaajalisem teehoiu rahastamise vajadus. Sellega on jätkatud ka käesolevas kavas. Pikaajaline planeerimine võimaldab riigi eelarvestrateegia väljatöötamisel arvestada teehoiu vajadustega ning samuti võimaldab Maanteeametil aegsasti alustada projektide ettevalmistamisega.

Lisas 3 on kajastatud perioodiks 2024–2030 riigiteede rahastamise vajalik maht riigiteede võrgustiku seisundi säilitamiseks ja mõõdukaks parandamiseks, sisaldades muuhulgas ka Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2019-2023 eesmärkide täitmiseks vajalikku lisavahendite mahtu.

Lisas 4 on välja toodud ehitusobjektid TEN-T teedel, sealhulgas ka Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2019-2023 eesmärgiks seatud Tartu, Pärnu ja Narva suunaliste põhimaanteedel neljarealisteks ehitamiseks kava ja teiste olulise mõjuga teelõikude ehitusobjektid aastatel 2024-2030.

Ressursside jaotus lähtub Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2019-2023 teehoiuvallkonna eesmärkidest, teedevõrgu nõuetekohase hooldamise ja ülalpidamise vajadusest,

liiklusohutusprogrammist aastateks 2016-2025 ja EL õigusaktist¹², mis annab liikmesriikidele suunised TEN-T põhivõrgu teede väljaehitamiseks.

Teedevõrgu säilitamise rahavajadus tugineb ASI Teede Tehnokeskus poolt läbi viidud analüüsil, mille kohaselt optimaalse teedevõrgu säilitamise (säilitusremont, taastusremont ja rekonstrueerimine) rahaline vajadus on ca 128 miljonit eurot aastas. Seni on teedevõrgu säilitusmeetmete koondmaht jäänud 10-20% alla soovitu, mida on vähesel määral kompenseerinud ehitusmeede.

Alates aastast 2024 kavandatakse säilitusmeetmeid optimaalsel tasemel ning vastav rahastus kasvab iga-aastaselt inflatsiooni võrra. Senise rahastuse juures on teedevõrgu remondivõlga suudetud hoida eelviidatud analüüsis tuvastatud tasemel, ehk ca 840 miljoni euro juures. Planeeritud säilitusmeetmete koondmahu juures kavandatakse alates 2024 aastast remondivõla mõningast vähenemist.

Teedevõrgu arendamise kavandamisel on lähtutud eelkõige kestliku arendamise põhimõtetest, et saavutada suurem keskkonnasääst, parandada liiklusohutust, maapiirkondade elanike elukvaliteeti ning ettevõtlustingimusi. Liiklusohutusprogrammi tulemuseesmärgid eeldavad rahaliselt suuremas mahus tegevusi liiklusohutuse suurendamiseks. Samuti tuleb täiendavaid vahendeid kaasata TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteedega mitmerealiseks ehitamiseks tulenevalt nii EL-i määruse nr 1315/2013 suunistest (TEN-T teedevõrgul liiklejatele võimalikult ühetaoliste kvaliteedi- ja ohutustingimuste loomine), 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. Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2019-2023 teehoiuvaldkonna eesmärkide rahastamisvajadus

Vabariigi Valitsus on oma tegevusprogrammis 2019–2023 on seatud eesmärgiks Narva, Tartu ja Pärnu suunaliste põhimaanteedega neljarealiseks ehitamise ning arvestatava kasutusega kruusateede muutmine tolmuvabaks aastaks 2030.

Seatud eesmärkide elluviimiseks on vaja senist teehoiu rahastamise mahtu suurendada keskmiselt ca 200 mln aastas järgnevate tegevusprogrammi punktide lõikes:

14.1. Valmistame ette suuremahulised taristuinvesteeringute projektid, et neid oleks võimalik jätkusuutlikult teostada sõltumata majanduskonjunktuurist.

mln, €	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Põhisuundade 2+2 teehituse projektide ettevalmistamine (projekteerimine, KMH, maade omandamine)	4,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0

Kolme põhimaantee neljarealiseks ehitamise ettevalmistamiseks on arvestatud ca 5 mln € aastas, lisaks teiste ehitus- ja rekonstrueerimisprojektide ettevalmistuskulule. Kulud on seatud 2+2 teede projekteerimise, keskkonnamõju hindamise, maade omandamise jt seadustest tulenevate tegevuste läbiviimisega.

¹² Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EL) nr 1315/2013 üle-euroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta.

14.2. Seame eesmärgiks muuta arvestatava kasutusega kruusateed 2030. aastaks tolmuvabaks.

mln, €	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Kruusateede remont ning tolmuvaba katte paigalduse täiendav vajadus	14,8	15,0	15,0	15,3	15,6	15,9	16,2	16,6	16,9	17,2

01.01.2019 seisuga on kruusakattega teid 4 650 km, neist aasta keskmise liiklussagedusega alla 50 autot/ööpäevas on 2578 km.

Kruusateed, mille liiklussagedus on üle 350 auto ööpäevas, on käesolevaks ajaks saanud tolmuvaba katte.

Madalama liiklussagedusega kruusateed on halvemas seisus ning vajavad rohkem investeringuid veerežiimi parandamiseks ja kulumiskihtide uuendamiseks.

Kõikidele kruusateedele, mille aasta keskmine liiklussagedus ületab 50 autot/ööpäevas, (2072 km) katete ehitamiseks aastaks 2030 on vaja kruusateede remondi ja katete ehitamise mahtu senisest kahekordistada.

14.3. Seame eesmärgiks põhimaanteed (Tallinn-Tartu, Tallinn-Narva, Tallinn-Pärnu) neljarealiseks väljaehitamise. Analüüsime täiendavaid finantseerimisvõimalusi.

mln, €	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
T1 Tallinn-Narva suund 54 km 2+2 teed. (2023 aastaks olemasolevate 2+2 teede pikkus sellel suunal kokku 90km. Juures oleva kava järgi aastaks 2030 kokku 144km)**	12,0	10,0	10,0	10,0	35,0	45,0	65,0
T2 Tallinn-Tartu suund 79 km 2+2 teed (2023 aastaks olemasolevate 2+2 teede pikkus sellel suunal kokku 81km. Juures oleva kava järgi aastaks 2030 kokku 160km)**	22,0	40,0	47,0	54,0	55,0	46,0	37,0
T4 Tallinn-Pärnu suund 79 km 2+2 teed (2023 aastaks olemasolevate 2+2 teede pikkus sellel suunal kokku 48km***. Juures oleva kava järgi aastaks 2030 kokku 127km)**	79,2	85,0	85,0	50,0	25,0	45,0	35,0
VV tegevusprogrammi täitmiseks vajalik lisarahastus	113,2	135,0	142,0	114,0	115,0	136,0	137,0

** Toodud pikkuste juures ei ole arvestatud Tallinna linna piiridesse jäävaid tee osasid.

***Arvestatud on, et selleks ajaks on rajatud Are ümbersõit ning Sauga Pärnu ja Pärnu - Uulu 2+2 teed.

Vahendite vajadus kolme põhimaantee neljarealiseks ehitamiseks on arvestatud 15 aastase ehitusprogrammi korral 2024-2038. 15-aastane programm vajalik, et projekteerijad ja ehitajad jõuaksid koolitada välja vajalikud insenerid ja töötajad ning ehitajad jõuaksid selle ajaga teha karjäärise uuringud ja hankida kaevandusloa.

15 aasta kava on koostatud arvestusega, et TEN-T põhivõrgu teed (Pärnu ja Tartu mnt) saavad väljaehitatud EL TEN-T määruse 1315/2013 tähtajaks 2030. Narva mnt kui TEN-T üldvõrgu tee valmib 2+2 lahenduses 2035. Tänapäev Tallinn-Pärnu-Ikla mnt vastab 10% ulatuses EL TEN-T määruse 1315/2013 liiklusohutuse ja keskkonnastandarditele.

Juhul, kui Vabariigi Valitus otsustab ehitada kolm põhimaanteed neljarealiseks avaliku ja erasektori koostöölepingu alusel (*ingl. PPP – Public Private Partnership*), siis muudetakse THK ja selle lisad vastavalt Vabariigi Valituse sellekohastele otsustele.

Lisad

Lisa 1. Teehoiukava finantsplaan 2020-2023

mln, €

VAHENDID RIIGITEEDE HOIUKS	2020	2021	2022	2023
Riigitulu*	254,7	246,8	233,8	209,3
2014-2020 ja tulemusreservi vahendid**	25,0	30,9	23,5	0,0
Riigiteede hoiuks KOKKU	279,7	277,7	257,3	209,3
TEEHOIUKULUD***	2020	2021	2022	2023
Teede hooldamise kulud	44,2	46,4	48,7	51,1
Kruusateede remont kuni 400 km aastas	8,6	8,7	8,9	8,9
Kattega teede säilitusremont 900-1200 km aastas	20,5	21,5	21,9	21,9
Kattega teede taastusremont 150-200 km aastas	21,2	25,3	25,8	25,8
Sildade taasturemont kuni 30 silda aastas	6,0	6,5	8,0	8,0
Rekonstrueerimine	43,7	37,1	29,3	35,9
Teedevõrgu säilitamine KOKKU	144,2	145,5	142,6	151,6
Projektide ettevalmistus	10,4	6,6	6,4	4,0
Müratõkked	0,5	0,5	0,5	0,5
Liiklusohlike kohtade ümberehitus	6,0	6,2	6,4	6,6
Programm "Kruusateed tolmuvabaks" riigiteedel	15,5	5,7	5,9	4,5
Ehitus	70,0	79,8	63,4	10,0
Teedevõrgu arendamine KOKKU	102,4	98,8	82,6	25,6
Administreerimiskulud (sh muud investeeringud, tegevuskulud, liiklusregistri toimingud)	33,1	33,4	32,1	32,1
Administreerimine KOKKU	33,1	33,4	32,1	32,1
TEEHOIUKULUD KOKKU	279,7	277,7	257,3	209,3

* Teehoiu rahastamine vastavalt riigi eelarvestrateegiale 2020-2023 ja 2020.a riigieelarve eelnõule

** Tulemusreservi vahendite maht on indikatiivne ega kajastu veel RES 2020-2023 kuna vahendite jaotuse otsus tehakse hiljemalt 2020 aasta II kvartalis.

*** Teehoiukuludes ei kajastu Vabariigi Valituste tegevusprogrammis 2019-2023 teehoiuvaldkonna eesmärkide rahastamisvajadus perioodil 2021-2023, mis moodustab ca 20 mln aastas. RES 2021-2024 läbirääkimisteks esitatakse vastav rahastamise lisatotlus.

Lisa 2. Riigiteede TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteedehitus- ja rekonstrueerimisobjektid aastatel 2020-2023

Tee ja teelõigu nimetus	2020	2021	2022	2023	Lühikirjeldus	Objekti indikatiivne aadress		Pikkus, km	Liiklussagedus 2018*
						algus km	lõpp km		
EHITAMINE									
NR 1 (E20) TALLINN - NARVA									
Väo sõlm	*	*			Eritasandiline ristmik	9	10,2	1,2	30500
Aaspere-Haljala 2+2	*				2+2 vahelõigu ehitus Aaspere-Haljala vahel, liiklusohutuse parandamine 50%	75,8	87,4	11,6	6500
NR 2 (E263) TALLINN - TARTU - VÕRU - LUHAMAA									
Kose-Ardu-Võõbu-Mäo	*	*	*		Uus 2+2 maantee, ehituslõigu pikkus 40 km (kilometraaž mööda vana teed 45 km)	40	85	45	8900
NR 4 (E67) TALLINN - PÄRNU - IKLA									
Kernu ümbersõit	*				Uus 2+1 tee	37	42	5	8900
Sauga - Pärnu		*			Sauga-Pärnu 2+2 tee ehitus, liiklusohutuse ja sujuvuse parandamine	122,6	125,2	2,6	13000
Pärnu - Uulu		*	*	*	Pärnu-Uulu 2+2 tee ehitus, liiklusohutuse ja sujuvuse parandamine	133,6	141,5	7,9	10800
NR 11 (E265) TALLINNA RINGTEE									
Veneküla sõlme ehituse lõpetamine	*				Veneküla sõlme ehituse lõpetamine	1	2	1	13900
Luige-Juuliku	*				2+2 teelõigu ehitus Luige ja Juuliku sõlmede vahele	20	24,1	4,1	10600
Kanama - Keila	*	*	*		2+2 teelõik Kanama ristmikust kuni Välja tee ristmikuni. Valingu viadukti ehituse algus 2020	30,1	34,5	4,4	10800
LISAKS									
Saue - Topi sõlm ühendustee	*				Saue linn - Topi sõlm ühendustee koos Väana jõe sillaga			3	
T11390 Tallinn-Rannamõisa-Kloogaranna	*	*			2+2 tee ehitus linna piirist kuni Tabasalu mäeni	2,6	5,5	2,9	16000
Ehitamise maksumus KOKKU (mln, €):	70,0	79,8	63,4	10,0					
REKONSTRUEERIMINE									
NR 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa									
Jüri-Vaida	*	*	*			12,6	25,4	12,8	
Rekonstrueerimise maksumus KOKKU (mln, €):	3,6	3,8	6,2					12,8	

* Märkus: Veerus „Liiklussagedus 2018“ toodud numbrid näitavad objekti koosseisu kuuluvate teelõikude aasta keskmist liiklussagedust - autot/ööpäevas

Lisa 3. Riigiteede indikatiivne rahastamise vajadus ja kulude jaotus aastatel 2024-2030

mln, €

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Rahastamise vajadus riigiteede hoiuks	424,5	452,5	455,8	439,3	462,0	469,8	477,8
TEEHOIUKULUD							
Teede hooldamise kulud	52,4	53,7	55,0	56,4	57,8	59,3	60,8
Kruusateede remont	18,3	18,6	18,8	19,1	19,3	19,6	19,8
<i>sh VVTP p 14.2</i>	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0
Kattega teede säilitusremont	22,9	23,5	24,1	24,7	25,3	25,9	26,6
Kattega teede taastusremont	26,9	27,6	28,3	29,0	29,7	30,4	31,2
Sildade taastusremont	8,4	8,6	8,8	9,1	9,3	9,5	9,7
Rekonstrueerimine	62,6	64,2	65,8	67,5	69,1	70,9	72,6
Teedevõrgu säilitamine KOKKU	191,6	196,1	200,8	205,6	210,5	215,6	220,7
Projektide ettevalmistus	9,0	9,1	9,2	9,3	9,4	9,5	9,6
<i>sh VVTP p 14.1 Pärnu, Tartu, Narva 2+2</i>	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Müra tõkked	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6
Liiklusohtlike kohtade ümberehitus	9,8	10,0	10,3	10,5	10,8	11,1	11,4
Programm "Kruusateed tolmuvabaks" riigiteedel	12,5	12,9	13,4	13,9	14,4	14,9	15,4
<i>sh VVTP p 14.2</i>	6,3	6,6	6,9	7,2	7,6	7,9	8,2
Ehitus	168,2	190,0	187,0	164,0	180,0	181,0	182,0
<i>sh VVTP 14.3 Pärnu, Tartu, Narva 2+2</i>	113,2	135,0	142,0	114,0	115,0	136,0	137,0
Teedevõrgu arendamine KOKKU	200,0	222,6	220,4	198,3	215,1	217,0	218,9
Administreerimiskulud (sh muud investeeringud, tegevuskulud, liiklusregistri toimingud)	32,9	33,7	34,6	35,4	36,3	37,2	38,2
Administreerimine KOKKU	32,9	33,7	34,6	35,4	36,3	37,2	38,2
TEEHOIUKULUD KOKKU	424,5	452,5	455,8	439,3	462,0	469,8	477,8

Lisa 4. Ehitusobjektid TEN-T teedel ja teiste olulise mõjuga teelõikudel aastatel 2024-2030, sealhulgas ka Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2019-2023 eesmärgiks seatud Tartu, Pärnu ja Narva suunaliste põhimaanteedel neljarealiseks ehitamise indikatiivne ehitamise kava.

Tee ja teelõigu nimetus	Ehituse indikatiivne aeg							Lühikirjeldus	Objekti aadress		Pikkus, km	Liiklussagedus 2018
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		algus km	lõpp km		
NR 1 (E20) TALLINN - NARVA												
Maardu - Jägala	*	*						Liiklusohutuse parandamine 50 %, kiirus 120 km/h, Kostivere eritasandiline ristmik kogujateedega, Maardu-Jõelähtme vasaku	17	26	9	17000
Loksa eritasandiline ristmik						*	*	Loksa eritasandiline ristmik	50	52	2	8000
Põdruse eritasandiline ristmik						*	*	Põdruse eritasandiline ristmik	90	94	4	5000
Sõmeru eritasandiline ristmik						*	*	Sõmeru eritasandiline ristmik	99	103	4	6000
Jõhvi - Toila ristmikud			*	*	*			Jõhvi/Uikala ja Toila eritasandilised ristmikud ja 2+2 tee ehitus	164	170	6,4	8200
Toila ristmik - Sillamäe							*	Toila ristmik - Sillamäe 2+2 tee ehituse algus	170	183	13	7200
Sillamäe - Narva					*	*	*	2+2 tee ehitus (jätkub 2030+)	188	209	21	6100...7800
Sillamäe Pavlovi tn ja Viivikonna mnt eritasandiline ristmik *	*							Eritasandiline ristmik Pavlovi tn ning Sillamäe-Viivikonna mnt-ga	185	188	2,8	8500
NR 2 (E263) TALLINN - TARTU - VÕRU - LUHAMAA												
Mäeküla möödasõit			*	*	*			2+2 tee ehitus	92,0	102,0	10,0	7800...9000
Käskonna õgvendus						*	*	2+2 tee ehitus	102,0	109,0	7,0	7600
Paia ristmik			*	*				2+2 tee ehitus	109,0	112,0	3,0	7200
Põltsamaa ümbersõit			*	*	*			2+2 tee ehitus	126,0	132,0	6,0	7000
Neanurme - Pikknurme		*	*					2+1 tee ehitus, PPP puhul 2+2 ehitus	135,5	141,9	6,4	7000
Puurmani - Laeva				*	*	*	*	2+2 tee ehitus	147,0	160,8	13,8	7500
Kärevere - Kardla *	*	*						2+2 tee, liiklusohutuse parandamine 50%, objekt asub NATURA 2000 alas, seetõttu 2 loomatunnelit	170,0	174,4	4,4	7600
Kardla - Tiksoja			*	*				2+2 tee, sh 2 liiklussõlme	174,4	178,0	3,6	7600
Riia eritasandiline ristmik *	*	*						Tartu ümbersõidu Riia eritasandiline ristmik	184,1	185,9	1,8	18400
Lennujaama - Reola					*	*		2+2 tee, sh 2 viadukti. Tartu ümbersõidu 6. ehitusala	191,2	194,5	3,3	13400...8000
NR 3 (E264) JÕHVI - TARTU - VALGA												
Tartu-Külitse-Nõo				*	*	*		2+2 tee, sh 3 eritasandilist ristmikku	138,7	152,0	13,6	10700...9100

Tee ja teelõigu nimetus	Ehituse indikatiivne aeg							Lühikirjeldus	Objekti aadress		Pikkus, km	Liiklussagedus 2018
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		algus km	lõpp km		
NR 4 (E67) TALLINN - PÄRNU - IKLA												
Kernu - Varbola						*	*	2+2 tee ehitus	42,0	50,0	8,0	8600
Varbola - Päädeva	*	*	*					2+2 tee ehitus	50,0	62,0	12,0	8400
Päädeva - Konuvere				*	*	*		2+2 tee ehitus	62,0	77,0	15,0	8400...7300
Konuvere - Jädivere	*	*	*					2+2 tee ehitus	77,0	89,0	12,0	7300...8300
Jädivere õgvendus							*	2+2 tee ehitus	89,0	92,0	3,0	8300
Libatse - Are	*	*	*	*				2+2 tee ehitus	92,0	109,0	17,0	8300...8900
Are - Nurme *	*	*	*					2+2 tee ehitus	109,0	120,7	11,7	10100
Pärnu-Uulu *	*							2+2 tee ehituse lõpetamine	133,6	141,5	7,9	10800
NR 5 PÄRNU - RAKVERE - SÕMERU												
Uus sild üle Pärnu jõe koos ühendusteedega	*	*	*					Teemaplaneeringu kohane riigitee nr 5 ja riigitee nr 59 vaheline sild üle Pärnu jõe	0,0	1,5	1,5	3000...4000
NR 8 TALLINN - PALDISKI												
Tähetorni - Harku *	*	*						2+2 teelõigu ja Harku sõlme ehitus	11,0	14,0	3,0	17800
Tallinn-Paldiski mnt Harku ristmik-Keila					*	*	*	2+2 tee ehitus				
NR 11 (E265) TALLINNA RINGTEE												
Valingu - Keila	*	*	*					2+2 tee ehitus	34,0	38,0	4,0	11500...9700
NR 15 TALLINN-RAPLA-TÜRI												
Tallinn-Rapla mnt Tallinna piir-Luige							*	2+2 tee keskpäärdega linnalähilõigu ehitus linna piirist Tallinna ringtee Luige ristmikuni. Objekt vajalik tee liiklusohutuse ja keskkonnaõuete täitmiseks ning Tallinna väikese ringtee täiendava liikluse teenindamiseks ning Rail Baltic Luige kohaliku jaama juurdepääsuna.	4,0	9,0	5,0	13600...8300
NR 9 ÄÄSMÄE-HAAPSALU-ROHUKÜLA												
Ääsmäe-Haapsalu							*	2+1 tee ehituse alustamine	0,0	70,0	70,0	4000...7600
NR 13106 SILLAMÄE-VIIVIKONNA												
Viivikonna mnt viadukt üle Tallinn-Narva raudtee	*							Viadukti ehitus üle Tallinn-Narva raudtee	1,5	2,5	1,0	1300
NR 96 TALLINN-PEETRI ALEVIK-TALLINN												
Tallinna väike ringtee	*	*	*	*	*			Tallinna väikese ringtee ehitus				
Ehitamise indikatiivne maksumus KOKKU, mln €:	168,2	190,0	187,0	164,0	180,0	181,0	182,0					

* Objektid, mis on täiendava rahastuse tagamisel võimalik realiseerida perioodil 2021 - 2023