

# Riigiteede teehoiukava 2021–2030

## SISUKORD

1. Sissejuhatus.....	3
2. Riigiteede üldandmed .....	4
2.1 Riigiteede seisundi muutused .....	5
3. Teehoiu rahastamise üldpõhimõtted .....	6
3.1 Kohalike teede hoiu rahastamine .....	7
3.1.1 Riigitee tunnustele mittevastavate riigiteede üleandmine kohaliku omavalitsuse üksustele .....	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
4.1.2 Teedevõrgu arendamine .....	14
4.1.3 Administreerimine.....	19
5. Riigiteede teehoiu kavandamine aastateks 2025-2030 .....	20
6. Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2019-2023 teehoiuvaldkonna eesmärkide rahastamisvajadus ja täitmine .....	20
Lisa 1. Teehoiukava finantsplaan 2021-2024 .....	23
Lisa 2. Ehitusobjektid TEN-T teedel ja teiste olulise mõjuga teelõikudel aastatel 2021-2024.....	24
Lisa 3. Riigiteede indikatiivne rahastamise vajadus ja kulude jaotus aastatel 2025-2030.....	24
Lisa 4. Ehitusobjektid TEN-T teedel ja teiste olulise mõjuga teelõikudel aastatel 2025-2030, sh Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2019-2023 eesmärgiks seatud Tartu, Pärnu ja Narva suunaliste põhimaanteedel neljarealisteks ehitamise indikatiivne ehitamise kava.....	26

# 1. Sissejuhatus

---

Käesolev "Riigiteede teehoiukava 2021-2030" (edaspidi THK) on koostatud Liiklusseaduse §1<sup>1</sup> alusel vastavalt riigi eelarvestrateegiale (edaspidi ka RES) 2021-2024 ning 2021. aasta riigieelarve seaduse eelnõule.

Kavandatud vahendite erinevus RES 2021-2024 ja THK vahel tuleneb käibemaksu erinevast kajastamisest. Alates 2020. aastast ei kajastata RESis ja riigieelarve seaduses investeringuid ja majandamiskulusid koos käibemaksuga. Kõikide valitsusasutuste erinevate määradega käibemaksukulu kajastatakse valitsemisala eelarves eraldi ühe reana. Selleks, et tagada teehoiu rahastamise võrreldavus möödunud perioodidega on käesolevas THKs kõik summad kajastatud koos käibemaksuga.

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

THK koosneb kirjeldavast osast ning lisadest.

Lisa 1 „Finantsplaan 2021-2024“ sisaldab teedevõrgu säilitamiseks, arendamiseks ja administreerimiseks vajalike tegevuste kulusid aastate lõikes.

Finantsplaanis on riigiteede teehoiukulude kavandamisel arvestatud riigituluga, Ühtekuuluvusfondi perioodi 2014-2020 vahenditega ning Ühtekuuluvusfondi tulemusreservi vahenditega 29,1 mln euro suuruses summas.

Võrreldes RES-ga 2020-2023 suurendati RES 2021-2024 eelnõuga riigimaantee hoidu 2021 aastal 30 mln võrra ja 2022 aastal 9,6 mln võrra riigitulude arvelt. Täpsustakse välisvahendite väljamakseid ning kajastatakse Rail Baltic ja riigiteede eritasandiliste ristmike ehituse kulusid. THK vahendite muutus kokku on 2021 aastal 32,9 mln € ja 2022. aastal 6,6 mln €. 2023 ja 2024 aastaks on kavandatud vaid riigiteede hoiu baassumma 209,3 mln €.

Ühtekuuluvusfondi 2021-2027 perioodi vahendeid ei ole RES 2021-2024 kajastatud kuna läbirääkimiste tulemused Eestile eraldatavate vahendite mahu ja tulemuseesmärkide jaotuse osas ei ole veel lõplikult kokku lepitud.

Teedevõrgu säilitamise rahavajadus tugineb ASi Teede Tehnokeskus poolt 2019 aastal läbi viidud analüüsil, mille kohaselt optimaalse teedevõrgu säilitamise (hooldus, säilitusremont, taastusremont ja rekonstrueerimine) rahaline vajadus on ca 193 miljonit eurot aastas. Seni on teedevõrgu säilitusmeetmete koondmaht jäänud 15-25% alla soovitu, mida on vähesel määral kompenseerinud ehitusmeede.

Teedevõrgu arendamise indikaativne rahastamise vajaduse maht kajastab peamiselt liiklusohutuse suurendamist, aegruumiliste vahemaade vähendamist ning EL õigusaktidest<sup>1</sup> tulenevate kohustuste täitmist üleeuroopalise transpordivõrgustiku (edaspidi TEN-T – *Trans-European Transport Network*) põhivõrgu väljaehitamiseks aastaks 2030 aga ka intelligentsete transpordisüsteemide (ITS) taristu kaasajastamist ning säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamist.

Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2019-2023 täitmiseks täiendavate finantseerimisvõimaluste leidmiseks otsustas Vabariigi Valitsus 19.12.2019 kabinetiistungil rahastada kolme põhimaantee neljarealiseks ehitamiseks avaliku ja erasektori koostöö (*ing kl Public Private Partnership*; edaspidi PPP) raames. Pilootprojektiks valiti Tallinn-Pärnu-Ikla maantee Libatse-Nurme 21,6 km pikkune teelõik. Kuna Eestis puudub varasemalt PPP maanteeprojektide elluviimise kogemus, viisid Rahandusministerium ja Maanteeamet läbi ühishanke konsultandi leidmiseks. Leping konsultatsiooniteenuse hanke edukaima pakkujaga sõlmitakse eeldatavalt 2021. aasta alguses.

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

---

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

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

Lisas 2 on toodud aastatel 2021-2024 teostatavate TEN-T võrgustikku kuuluvate riigiteede ehitus- ja rekonstrueerimisobjektide nimekiri. Teiste, TEN-T võrgustikku mittekuuluvate, kattega riigiteede rekonstrueerimisobjektide nimekirja kinnitab majandus- ja taristuminister.

Kruusateede nimekiri, kuhu ehitatakse tolmuvabad katted kinnitatakse Maanteeameti peadirektori poolt koostöös Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumiga.

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

Lisas 3 on kajastatud perioodiks 2025–2030 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 neljarealiseks ehitamise kava ja teiste olulise mõjuga teelõikude ehitusobjektid aastatel 2025-2030.

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

## 2. Riigiteede üldandmed

---

Muutused riigiteede üldandmetes toimuvad seoses uute teelõikude ehitamise ja liiklusohlike 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 01.01.2020 on 16 609 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, 12 479 km (75,1%) kõrvalmaanteed ning muud riigiteed ja 116 km (0,7%) ühendusteel.

Kattega teede pikkus seisuga 01.01.2020.a on 12 046 km, s.o 73% ja kruusateede pikkus 4 563 km s.o 27% riigiteede kogupikkusest. Riigiteedel on 1010 silda kogupikkusega 25 909 m.

Kui aastatel 1998-2007 toimus pidev liiklussageduse kasv, mis ulatus põhi- ja tugimaanteedel keskmiselt 6,1%-ni aastas, siis aastatel 2008-2010 vähenes riigiteede liiklussagedus võrreldes varasemate aastatega. Edasi oli see taas mõõdukal tõusuteel kasvades 2011-2017 keskmiselt 2,96 % aastas ja 2018. aastal kasvas liiklussagedus riigiteedel võrreldes 2017. aastaga 2,9 %, sealhulgas põhimaanteedel 2,4%, tugimaanteedel 2,7% ja kõrvalmaanteedel 4,0%.

Kaalutud keskmine aasta ööpäevane liiklussagedus (AKÖL) Eesti riigimaanteedel oli 2019. aastal 1033 autot/ööpäevas (2018. aastal oli AKÖL 995 autot/ööpäevas, muutus +3,8%).

Tee liikide lõikes oli 2019. aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus ja muutused võrreldes 2018. aastaga järgmised:

- põhimaanteede keskmine AKÖL 5602 autot/ööpäevas, muutus +3,8%;
- tugimaanteede keskmine AKÖL 1601 autot/ööpäevas, muutus +3,9%;
- kõrvalmaanteede keskmine AKÖL 310 autot/ööpäevas, muutus+3,5%.

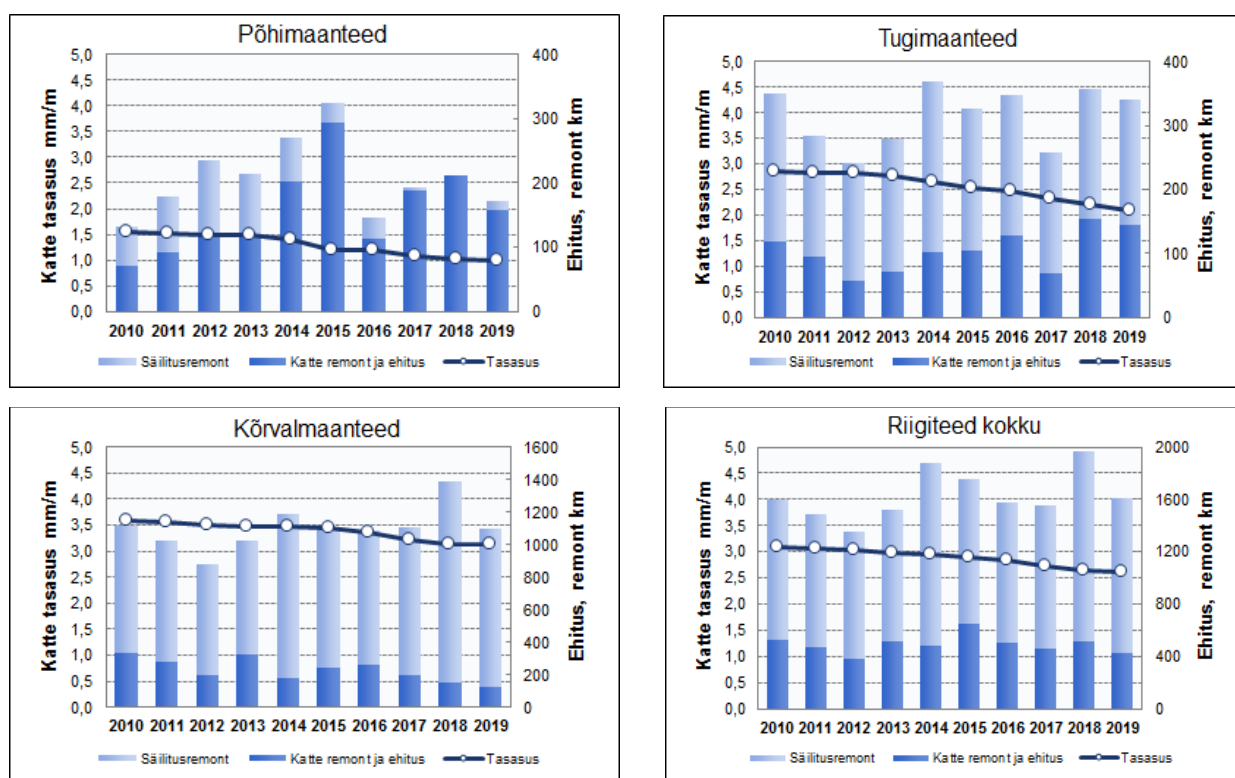
## 2.1 Riigiteede seisundi muutused

Alates 1995. aastast on riigiteedel mõõdetud teekatete taset<sup>2</sup> (edaspidi: 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 tasetase 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 tasetase. Tasetase muutumise graafikud näitavad pikas perspektiivis paranemist kõigi riigiteede liikide puhul.

Suurema liiklusega teedel on ebatasased katted ümber ehitatud ja nendel teedel teostatakse juba kulumisroobastest tingitud taastusremonti<sup>3</sup> (enamus põhimaanteedel). Väiksema liiklusega teede tasetase parandamisega ei ole veel jõutud piisavalt tegeleda. Kogu kattega riigiteede võrgu keskmine IRI väärtus on aastatel 2008-2019 paranenud teekatete ehituseks, remondiks ja hoolduseks ette nähtud rahaliste vahendite taseme säilimise ja remondiobjektide otstarbeka planeerimise tulemusena.

Põhimaanteedel IRI väärtusega võib rahule jääda. Tugi- ja kõrvalmaanteedel IRI näitaja osas toimub paranemine, kuid IRI 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 IRI näitajad ning pindamis-, ehitus- ja remonditööde mahud aastate lõikes teeliikide järgi.

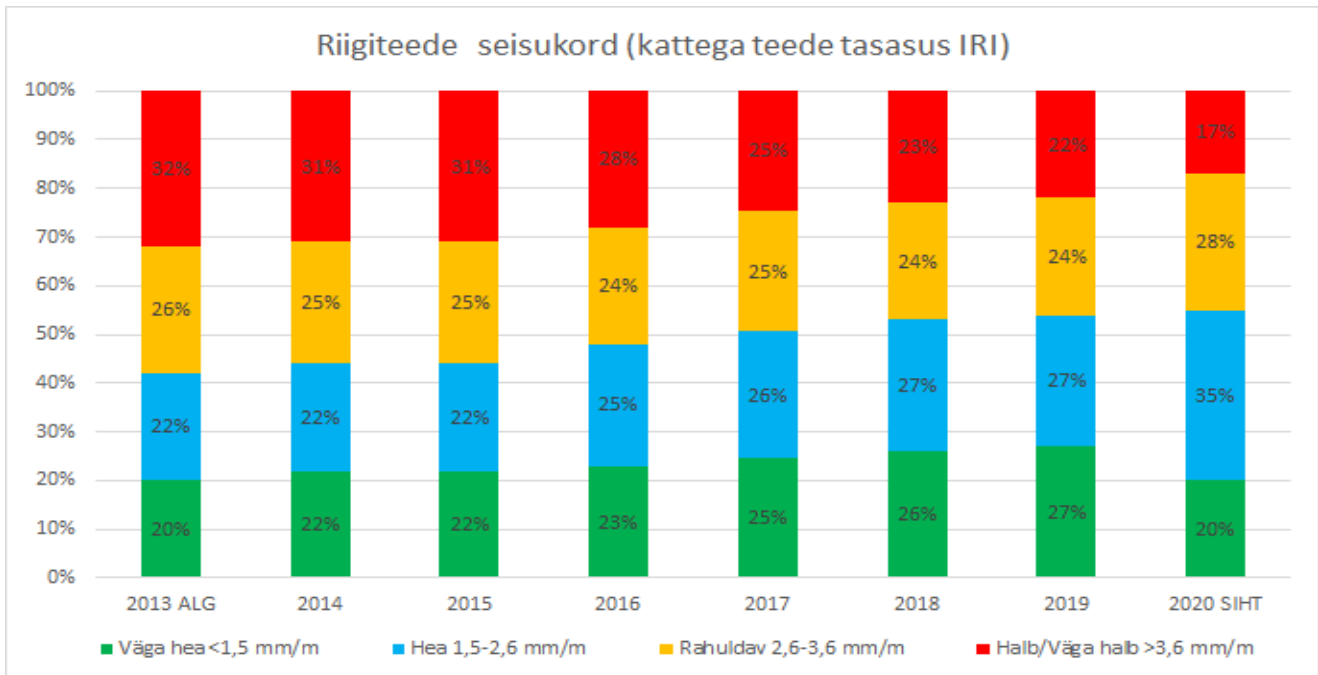


Joonis 1 Teekatte tasetase näitajad teeliikide lõikes

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

<sup>3</sup> 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.

Transpordi arengukavas 2014-2020 püstitati eesmärk 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 2008-2019 võrrelduna 2020. aastaks püstitatud eesmärgiga.



Joonis 2 Teede seisukorra taseme muutus ja 2020 aastaks püstitatud eesmärk

Veidi suurem seisundi paranemine on toimunud viimaste aastate jooksul ja see on tingitud säilitusremondi raames väikese liiklusega väga ebatasastel teedel koos pindamisega tehtavast profiiliparandusest. Seda töömeetodit kasutatakse teedel, kus rekonstrueerimine ei ole tasuv töömeetod.

Transpordi ja Liikuvuse Arengukava 2021-2035 eelnõus on muuhulgas seatud eesmärgiks transpordi põhjustatud CO2 heite vähendamine ja liiklusohutuse suurendamine. Teede seisundi pidev parendamine aitab kaasa nii kütusekulu vähenemisele kui ka liiklusohutuse ja kasutajate sõidumugavuse suurendamisele.

### 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 ehituseadustikust 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 ehk maksutuludest, tuludest kaupade ja teenuste müügist, muudest tegevustuludest, riigi poolt teedele sihtotstarbeliselt eraldatud vahenditest sh välisvahendid jms.

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

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

Vastavalt riigi eelarvestrateegiale 2021-2024 on kohalike teede hoiuks kavas eraldada valemipõhist toetust igal aastal 29,3 mln eurot. 2020. aastal eraldati valemipõhist toetust kokku 59,3 mln eurot, sh 30 mln eurot eriolukorrast tingitud negatiivsete mõjude leevendamiseks.

Juhtumipõhist toetust eraldati aastatel 2018-2019 kokku 15 mln €. 2020. aastal eraldati juhtumipõhist toetust kokku 21,1 mln eurot, sh 14,1 mln eurot eriolukorrast tingitud majanduslanguse mõjude vähendamiseks kohalike teede hoiu täiendava toetusmeetmena.

2021. a riigieelarve eelnõu kohaselt toetatakse kohalikke teid kuni 20 mln euro ulatuses.

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

Perioodil 2014-2020 toetust saanud projektid on leitavad [siit](#).

#### 3.1.1 Riigitee tunnustele mittevastavate riigiteede üleandmine kohaliku omavalitsuse üksustele

Vabariigi Valitsus on tegevusprogrammi 2019-2023 punktiga 5.9. seadnud eesmärgiks anda *kohalikele omavalitsustele täiendavaid ülesandeid, mida nad efektiivsemalt täita suudavad, ja kasvatame vastavalt ka tulubaasi*. Eesmärgi täitmiseks pandi Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumile ülesandeks analüüsida ning teha ettepanekud riigitee tunnustele mittevastavate riigiteede seisukorra väljaselgitamiseks ja remondivajaku hindamiseks ning riigiteede tunnustele mittevastavate riigiteede üleandmiseks.

Tegevuse üks eesmärke on kõrvaldada õiguslik vastuolu, kuivõrd Maanteeamet riigitee tunnustele mittevastavate teede, s.t olemuslikult kohalike teede hoiu korraldamisel täidab sisuliselt omavalitsuse ülesandeid. Kaasnevalt suurendatakse sellega omavalitsuste finantsautonoomiat, andes omavalitsustele üle olemuselt omavalitsuse, kuid hetkel riigi poolt täidetavaid ülesandeid koos vastava finantseerimisega. Vahendite piiratuse tingimustes on vajalik tagada kohaliku tähtsusega avalikult kasutatavate teede vastavus kasutajate vajadustele, mida piirkondlikul tasandil suudab kõige paremini hinnata asukohajärgne omavalitsus.

Osade kõrvalmaanteed üleandmine võimaldab omavalitsustel paindlikumalt arvestada kohalike elanike huvide ja liikumisvajadustega ning suunata teehoiuvahendeid nende kohalike teede remondiks ja arenguks, kus selle järgi on kohalikul tasandil kõige suurem vajadus.

Koos kohaliku teedevõrgu ja teehoiu eelarve suurenemisega paraneb omavalitsuste kohaliku tasandi avalike teenuste korraldamise võimekus. Teehoiutööde mahu suurenemine võimaldab teehoidu korraldada mõnevõrra väiksemate ühikhindadega. Küll aga ei võimalda antud tegevus ilma täiendava rahastuseta parendada avalikult kasutatavate teede võrku.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium koostöös Maanteeametiga viis läbi analüüsi ning kaardistas riigitee tunnustele mittevastavad riigiteed. Muuhulgas arvatati välja tänaste turuhindade alusel hoolde- ja remondikulud. See võimaldab igale omavalitsusele eraldada vahendeid proportsionaalselt lisandunud teehoiu kohustustega piisava täpsusega ja kilomeetripõhiselt. Iga-aastane rahaline vajadus olulisel määral sõltub tee kategooriast ning varieerub vahemikus ca 2 100 kuni 23 000 eurot kilomeetri kohta aastas.

Analüüsi käigus tuvastati ka mitmeid kohalikke teid, millel esialgse hinnangu kohaselt esinevad riigitee tunnused ning mille võtmine riigiteeks võib olla põhjendatud. Kokku tuvastati 52 sellist teelõiku kogupikkusega ca 47,4 km.

Vabariigi Valitsuse 18.juuni 2020 kabinetiistungil otsustati riigitee tunnustele mittevastavate teede üleandmist jätkata kooskõlas senise halduspraktikaga tagades omavalitsustele teede üleandmisele täiendavad teehoiuvahendid vastavalt heakskiidetud kalkulatsioonile.

Täiendavaid teehoiuvahendid eraldatakse iga-aastaselt Maanteeametile eraldatud teehoiuvahendite arvelt. Kuna teede ülendamine toimub vabatahtlikkuse alusel ilma kokkulepitud ajagraafikuta, siis eelnevalt ei ole võimalik hinnata kui palju väheneb Maanteeametile eraldatud vahendite maht aastate lõikes. Küll aga on seda võimalik kavandada teemandi üleminekul kohalike omavalitsuste sellesisuliste taotluste alusel. Hinnanguliselt, arvestades üleandmist vajavate teede indikatiivset mahtu (ligikaudu 3400 km), tuleb perspektiivis arvestada rahaliste vahendite ümberpaigutamisega kohaliku omavalitsuse üksuste eelarvesse ca 10 mln euro suuruses mahus.

### 3.2 Välisvahendite kavandamine ja kasutamine

THK sisaldab EL eelarveperioodi 2014-2020 Ühtekuuluvusfondi ja selle tulemusreservi vahendeid.

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 €. Ühtekuuluvusfondi tulemusreservi vahendeid summas 29,1 mln eurot kasutatakse Ardu-Võõbu teelõikude ehitamiseks.

Ühtekuuluvusfondi 2021-2027 perioodi vahendeid ei ole RES 2021-2024 kajastatud, kuna läbirääkimiste tulemused Eestile eraldatavate vahendite mahu ja tulemuseesmärkide jaotuse osas ei ole RES 2021-2024 koostamise ajal lõplikult kokku lepitud.

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 ka 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 rahastustaotluse osana, enne kui rakendusüksus teeb struktuurivahenditest toetuse andmiseks rahastusotsuse. Juhul, kui kavas oleva projekti dokumentatsioon ei vasta toetuse eraldamise tingimustele, kaalutakse prioriteetsuselt järgmisele projektile toetuse andmist.

Sarnast korraldust kavandatakse rakendada ka EL perioodil 2021-2027 vastava õigusraamistiku vastuvõtmisel.

## 4. Teehoiukava kavandamise ja vahendite jaotamise põhimõtted

THK koostamisel on 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 piiratud mahus. Vahendite optimaalse kasutamise eesmärgil tuleb tagada üleriigiline teedevõrgu säilimine, luues ohutumad tingimused liiklemiseks nii sõidukitele kui ka jalakäijatele.

Teehoiudu on kavandatud tähtsuse järjekorras - säilitamine, rekonstrueerimine<sup>4</sup>, ehitamine<sup>5</sup> ja teedevõrgu arendamine.

### 4.1 Teehoiukava finantsplaan

Teehoiukava finantsplaani ülesehitus järgib teehoiu rahastamise ja kavandamise põhimõtteid. Finantsplaani koostamisel on lähtutud RESis 2021-2024 teehoiuks ette nähtud vahenditest.

Teehoiutööde hinnad ja muud kulud on planeeritud 2020. aasta jooksevhindades, millele on lisatud üldine hinnataseme kasv kuni 2,5% aastas sh käibemaks.

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

Riigiteede hoid on jaotatud kolme suuremasse kulugruppi - teedevõrgu säilitamine, arendamine ning administreerimine. Alljärgnevalt on toodud teehoiutööde loetelu, koosseis ning selle vajaduse põhjendus. Teehoiutööde rahaline maht on toodud lisa 1. „Teehoiukava 2021-2024 finantsplaan“.

#### 4.1.1 Teedevõrgu säilitamine

Teedevõrgu säilitamise alajaotusesse kuuluvad alljärgnevad teehoiutööd - teede hooldamine, kruusateede remont, kattega teede säilitusremont<sup>6</sup>, kattega teede taastusremont, sildade remont<sup>7</sup> ja kattega teede rekonstrueerimine.

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

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

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

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

#### 4.1.1.1 Teede hooldamine

Teede korrashoid jaguneb tava- ja perioodiliseks hooldeks. Tavahoole jaguneb omakorda suviseks ning talviseks hooldeks. Teede korrashoid ning teede seisundinõuete<sup>8</sup> 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:

##### ➤ Suvehoole

- Sildade, truupide ja viaduktide hooldus;
- Kergliiklusteede hooldus;
- Väikesemahulised katte parandustööd ja defektide remont;
- Väikesemahuline kraavide ja drenaažisüsteemide hooldus;
- Tee muldkeha hooldus ja parandustööd;
- Kruusateede hõõveldamine ning täiendava kruusa juurde vedu kokkulepitud mahus;
- Liikluskorraldusvahendite hooldus ja vahetamine;
- Peenarde täitmine ja äravedu;
- Niitmine, haljastus ja teemaa koristamine;
- Hukkunud väikeloomade ja lindude koristamine;
- Ajutise liikluskorralduse paigaldamine;
- Maanteede seisukorra kohta teabe kogumine ja edastamine.

##### ➤ Talihoole

- Lumetõrje;
- Libedustõrje;
- Teepinna karestamine;
- Patrullõidud.

Perioodilise hoolde koosseis:

- Katte lõökaukude remont garantiialustel objektidel;
- Kattega teede pragude remont;
- Ribapindamine;
- Tolmutõrje kruusateedel, vajadusel täiendava kruusmaterjali lisamine;
- Uute liikluskorraldusvahendite paigaldamine ja olemasolevate ümber tõstmine;
- Väikesemahulised teekatte märgistustööd;
- Teemaa puhastamine võsast ja puudest, kändude juurimine;
- Ebaseaduslikult ladustatud metsamaterjali laoplatside järelkoristus;
- Kuusehekkide istutamine tuisohtlikesse kohtadesse;
- Lumeväravate või -aedade paigaldamine;
- Müratõkkeseintelt, tunnelitest ja ootekodade seintelt grafiti eemaldamine;
- Vana bussipeatuse platvormi lammutamine ja utiliseerimine;
- Dükrikaevude puhastamine ja betoonist kaevuluukide paigaldamine;

---

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

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

Korrashoiukulude prognoosimisel on arvestatud iga-aastase lepingute kallinemine hinnaindeksi ja uute lisandunud teelõikude võrra. Olemasolevad korrashoiulepingud on sõlmitud erinevatel aegadel ja vastavalt lepingu lõppemisele korraldatakse uued hanked. Kehtivad lepingud lõppevad 2020-2025.

Lisaks on 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.

#### 4.1.1.2 Kruusateede remont

Kruusateede remondi töömeetodiks on kruusatee kulumiskihi taastamine ehk kruusa peale vedamine, et oleks võimalik tee optimaalne greiderdamine. Lisaks olemasolevate liikluskorraldusvahendite ja vee ärajuhtimissüsteemide korrastamine, vajadusel uute vee ärajuhtimissüsteemide rajamine ning olemasolevate külmakergete likvideerimine. Teehoiukavas toodud finantsvajaduse maht baseerub arvestusel, et kruusatee säilitusremondi intervall on keskmiselt 12 aastat, see on kuni 380 kilomeetrit aastas.

Konkreetsete kruusateede objektide valik toimub iga-aastaselt enne eelarvestamise perioodi hiljemalt septembris. Vastavalt „[Kruusateede remondi objektide valiku meetodikale](#)“ koostatakse üle-eestiline pingerida, millest valitakse rahalistest võimalustest tulenevalt järgmise kahe 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.

Defektide vähenemine avaldab mõju teekasutajate kulude vähenemisele, sõidumugavuse suurenemisele ja liiklusohutusele.

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

- 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 9 168 km. Igal aastal ehitatakse vastavalt programmi „Eesti teede tolmuvabaks 2030“ võimalustele kruusateedele uusi kergkatteid, mis suurendab pinnatud kattega teede osa. Samas rekonstrueerimised ning mõned taastusremondid aga vähendavad pinnatud kattega teelõikude mahtu ning seetõttu püsib pinnatud katete kogumaht samas suurusjärgus. Lähtudes pinnatavate katete pikkusest, liiklussagedustest ja pindamise intervallidest ning arvestades pindamistöõde mahajäämust (arvutuslikult ca 400 km, lähtudes pindamise vahelistest perioodidest) on perioodil 2021 -2024 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 3930 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
- 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.

Arvestuslik taastusremondi aastavajadus on 150-200 kilomeetrit. Konkreetsete taastusremondiobjektide valik toimub juhendi alusel (vt [Kattega 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 01.01.2020 seisuga 1010 silda. Sildade arv on suurenenud peamiselt uute liiklussõlmede rajamisega linnade ümber ja uute teelõikude rajamisel. 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 väärtusel 88,0 skaalal 0-100.

Selleks, et tagada sildade vajalik ohutustase teostatakse iga-aastaselt ülevaatusi. Investeeringisotsused tehakse sildade haldusüsteemi<sup>10</sup> alusel, mille andmeid kogutakse elementide tasemel põhjalikuma ülevaatus käigus iga 4 aasta tagant. Lisaks toimub sildade igapäevane ülevaatus rutiinse teehoolde järelevalve käigus, et avastada ja remontida väiksemaid defekte.

Sildade laiendamine toimub juhul, kui perspektiivis on ette näha ka tee laiendus. Sama põhimõtte järgi toimub ka sildade gabariitide vähendamine.

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 või sildade erinevad menetlusprotsessid viibivad arutelude tõttu. Remonti ja ümberehitust vajavate sildade nimekiri vaadatakse läbi ja kiidetakse heaks Maanteeameti investeeringute komitees kord aastas sügisel.

Vastavalt seisukorrale ja liiklussagedusele ja projekteeritud koormustele 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 kandekonstruktiooni taastamine või ümberehitamine koos tee juurde kuuluvate rajatiste asendamise või remontimisega ja liiklusohutuse parendamisega. Rekonstrueerimise vajadus tuleneb teekatte mitterahuldavast seisukorrast (ebatasane ja defektne teekate), kus on ka kandevõime puudujääk, mille tõttu ei ole võimalik säilitusremondi ja taastusremondiga tee seisundit 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 meetodika (vt [Kattega teede rekonstrueerimise objektide valiku meetodiline juhend](#)), mis koosneb alljärgnevatest etappidest:

- Teede lõikudeks jagamine – kõik kattega teed jagatakse lõikudeks vastavalt ette antud tingimustele;
- Teelõikude EPMS analüüsimine vastavalt katte seisukorra analüüsi (EPMS programm) lähteülesandele;
- Teelõikude rekonstrueerimisvajaduse koondindeksi arvutamine;
- Rekonstrueerimise kandidaatobjektide valimine ning objektide rekonstrueerimisvajaduse indeksi arvutamine (näitajatena kasutatakse seisukorra indeksit, 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 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 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 indikatiivsed 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 investeeringute komitee on kinnitanud objekti lõpliku eelarve. Finantsplaani rekonstrueerimise kulurida sisaldab kõigi kattega riigiteede rekonstrueerimist.

#### 4.1.2 Teedevõrgu arendamine

Teedevõrgu arendamise alajaotuses kirjeldatakse THKs planeeritud ehitusobjektide teostamiseks vajalikke ettevalmistavaid tegevusi, intelligentsete transpordisüsteemide (ITS) taristu kaasajastamiseks kohustuslikke tegevusi, keskkonnamüra kahjuliku mõju leevendamise tegevuskava täitmiseks kohustuslikke tegevusi, liiklusohutlike kohtade ümberehituse, "Eesti teed tolmuvabaks aastaks 2030" programmi, säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamise 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.

THK lisa 1 "Teehoiukava finantsplaani 2021-2024" projektide ettevalmistamise meede sisaldab muuhulgas ka PPP pilootprojekti "Tallinn-Pärnu-Ikla maantee Libatse-Nurme (km 99-120,6) neljarealiseks ehitamise ettevalmistamise kulusid vastavalt Vabariigi Valitusse 19.12.2019 ja 18.06.2020 kabinetisitungi otsustele.

Libatse-Nurme teelõigu (km 99-120,6) neljarealiseks ehitamise projekt vastab Pärnu maavanema 01.10.2012 korraldusega nr. 529 kehtestatud Via Baltica teemaplaneeringule. Projekti keskkonnamõjude hindamine on algatatud 29.11.2019. Eelprojekti ning KMH valmimise tähtaeg on juuni 2021.

Libatse-Nurme teelõiku kavandatakse ehitada neljarealiseks PPP „projekteeri-ehita-rahasta-hoolda“ tüüpi tehinguna. Kuna Eestis puudub varasemalt PPP maanteeprojektide elluviimise kogemus, viisid Rahandusministeerium ja Maanteeamet läbi ühishanke konsultandi leidmiseks. Leping konsultatsiooniteenuse hanke edukaima pakkujaga sõlmitakse eeldatavalt 2021. aasta alguses.

Konsultatsiooniprotsessi käigus koostatakse PPP lepingu projekt ja hankedokumendid, riskianalüüs Euroopa Statistikaametilt bilansivälise kajastuse osas hinnangu küsimiseks ning viiakse läbi PPP „projekteeri-ehita-rahasta-hoolda“ hange. PPP „projekteeri-ehita-rahasta-hoolda“ lepingu pikkuseks on kavandatud 23 aastat. Indikatiivse ajakava kohaselt toimub Libatse-Nurme teelõigu ehitus aastatel 2023-2026 ning kättesaadavusmaksed on kavandatud aastatele 2026-2046.

Käimas on ka järgmiste PPP raames neljarealiseks ehitamiseks sobilike teelõikude eelprojekteerimised ning keskkonnamõju hindamised.

#### 4.1.2.2 Mūra kahjuliku mõju leevendamise tegevuskava täitmine

Atmosfääriõhu kaitse seadus (edaspidi AÕKS) §-d 64-66 sätestavad põhimaanteedel valdaja kohustused seoses välisõhus leviva müraga - mürallaika valdaja (sh maantee omanik) koostab ning esitab Keskkonnaministeeriumile välisõhu strateegilise mürakaardi ja välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava, mille andmed edastab Keskkonnaministeerium Euroopa Komisjonile. Nimetatud andmete alusel võrreldakse kõigi EL liikmesriikide põhimaanteedelt levivaid müratasemeid.

AÕKS § 64 nimetab isikud, kriteeriumid ja tähtjad, 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 mürallaikate tekitatud müratasemete üldhinnangute või üldprognoosi andmiseks, millele kantakse müra levikut põhjustavad saasteallikad, olemasoleva või prognoositava müra leviku ulatus, elanike ja ehitiste paiknevus, andmed elanike ja ehitiste arvu, ehitiste iseärasuse ja muu kohta. Strateegilise mürakaardi alusel peab koostama müra vähendamise tegevuskava.

Müra vähendamise tegevuskavas määratakse müra vähendamise abinõud ja nende rakendamise tähtjad. Alates 2018. aastast on välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava investeeringute 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 Intelligentsete transpordisüsteemide (ITS) taristu kaasajastamine

Euroopa parlamendi ja nõukogu direktiiv 2010/40/EL, 7. juuli 2010, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (edaspidi ITS direktiiv) sätestab liikmesriigi kohustused, et tagada maantee-, liiklus- ja reisiandmete optimaalne kasutus, liikluse ja kaubaveo korraldusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenuste pidevus, liiklusohutuse ja turvalisusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide rakendused ja sõiduki liitmine transpordi infrastruktuuriga.

Liiklusseaduse muutmise seadusega 02.05.2012 vastu võetud ITS direktiivi, ja Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega nr 132 (vastu võetud 13.11.2015) "Minimaalse liiklusohutusega seotud teabe edastamise tingimused ja kord" EU 886/201, ning ITS direktiivist tulenevate teiste otsekohalduvate määruste (EU) 2015/962, (EU) 886/2013, (EU) 885/2013 ja direktiivi (EU)2015/719 täitmine eeldab ITS baastaristu 24/7 toimimist, mis koosneb riigiteedel teeilmastiku, liikluse ja raskeveokite masside automaatseirest ja ilmastikuga ning liiklusega kohanduvast liikluse juhtimissüsteemist. Riigiteede teeilmastiku- ja raskeveokite masside monitooringusüsteem on vananenud ja vajab kaasajastamist.

Teeilmastiku monitooringusüsteem (teeilmajaamad ja -kaamerad) võimaldab teehooldel ilmastiku ohtudele ennetavalt reageerida, kasutada optimaalseid ja õigeaegseid teehoolde tegevusi, mille tulemusel väheneb liiklusõnnetuste arv ja libedusetõrjeks kasutatav kloriidide kogus. Teehoole on selle tulemusena proaktiivne, kvaliteetsem ja väiksema keskkonnamõjuga. Seiretulemused on kasutajatele vabalt kättesaadavad nii veebiportaalis [Tarktee](#) kui ka avaandmetena andmejaotuspunktis. Parem seire tagab ohutuma, sujuvama ja säästlikuma liikluse.

Põhimaanteedel 2+2 sõidurajaga teelõikudel on majanduslikult otstarbekas kasutada ilmastikuga ja liiklusega dünaamiliselt kohanduvat liiklusjuhtimist, mille puhul määratakse liiklemiseks sobiv sõidukiirus vastavalt ilma- ja



liiklusoludele ning liiklejaid hoiatatakse teel olles ohtude tekkimisest. Kliimamuutusest tulenev pehmem kliima ja muutlikud ilmaolud võimaldavad senisest pikema aja jooksul kasutada suviseid piirkiirusi, millega saavutatakse ajavõit sihtkohta liikumisel.

Maanteeamet kasutab edukalt ITS baastaristu arendamisel Euroopa Liidu sihtotstarbelisi toetusi, osaledes CEF rahastu ja muude EL abiprogrammide taotlusvoorudes nii piiriüleste kui ka siseriiklike ITS projektidega. Kaasatav EL rahastus (2,7 MEUR 2021-2023.a), mis täiendab riigieelarvest tehtud investeeringuid, aitab kiirendada Eesti riigiteede ITS taristu kaasajastamist.

#### 4.1.2.4 Säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine

Säästlikumaid ja erinevatele elanikkonnagruppidele ligipääsetavamaid liikumisviise soodustava taristu rajamise eesmärk on riigiteede taristu kvaliteedi tõstmine läbi vajalikele väikeinvesteeringutele (objekti maksumus kuni üks miljon eurot) rahastuse võimaldamise, et luua võrdsed liikumisvõimalused erinevatele liiklejatele, soodustada ja võimaldada säästlike (tervislikumate ja väiksema keskkonnamõjuga) liikumisviiside kasutamist ning sujuvalt kombineerida erinevaid liikumisviise. Täpsemalt rajatakse paremaid ümberistumisvõimalusi erinevate liikumisviiside ja erinevate ühistranspordiliikide vahel ning soodustatakse kergliiklust läbi võrgulise tähtsusega kergliikluste rajamise. Rajatav taristu on seotud olemasoleva riigiteede võrgustikuga või on selle täiendus uute ühenduste näol, kui need vastavad riigiteede tunnustele ja ühendavad riigiteid oluliste sihtpunktidega.

Võimalike objektidena analüüsitakse eelkõige järgmisi ettepanekuid:

- Sotsiaalministeeriumi tellitud uuring „Transpordi ja tehiskeskonna ligipääsetavuse analüüs“;
- kohalike omavalitsuste, ühistranspordikeskuste ja teiste Maanteeameti koostööpartnerite ettepanekud;
- Maanteeameti analüüsid ja ettepanekud;
- liiklejate ettepanekud läbi Maanteeameti spetsialistide;
- maanteede projekteerimismääruste alusel nõutud kergliikluste lõigud;
- ühistranspordiseadusega Maanteeametile pandud kohustuste täitmiseks vajalikud objektid maakonna- ja kaugliinide taristu planeerimise ning ÜT-soodusliiklusolude loomise osas;
- Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ning Tallinna linna vahelise koostöömemorandumi alusel riigi ülesandeks olevad tegevused Harjumaal.

Ehituskava iga-aastaselt uuendamisel analüüsitakse kõiki laekunud ettepanekuid, mille tulemusel koostatakse objektide pingerivi kõige suurema mõjuga objektide määramiseks ning selle alusel järgneva kolme aasta jooksul rajatavate objektide nimekiri. Ligikaudu kolm aastat on vajalik periood projekteerimiseks, maade omandamiseks ja muudeks ettevalmistusteks ning selleks, et Maanteeametil ja koostööpartneritel oleks planeeritud objektidega võimalik arvestada oma muude investeeringute elluviimisel. Objekti kattumisel Maanteeameti kavades oleva ehitus- või rekonstrueerimisobjekti lõiguga, rajatakse vajalik taristu terviklikult ühe objekti raames. Eraldiseisva ehituskava koostamise eesmärk on riigiteede taristu ajakohastamine liiklejate liikuvusvajadustega, mis muutuvad kiiremini, kui teede rekonstrueerimise tsüklid. Analüüsid teostab vastav Maanteeameti ekspertgrupp, lõpliku ehituskava kinnitab Maanteeameti investeeringute komitee ning protsessi juhib selle arendusmeetmete töögrupp. Ettepanekute analüüsiks ja objektide hindamiseks kasutatakse Maanteeameti investeeringute komitee poolt kinnitatavat meetodikat.

Objektide paigutamisel ehituskavasse arvestatakse muuhulgas:

- koostööpartnerite nõusolekuga – objekti rajamist peavad toetama Maanteeamet, kohalik omavalitsus ning ümberistumist parandavate objektide puhul ka ühistranspordikeskus;
- töömahtude jaotusega Maanteeameti regioonide vahel – sama piirkonna sarnased objektid rajatakse korraga;
- kohaliku omavalitsuse kaasrahastamisega – kohaliku omavalitsuse valmisolek katta osa rajamis- või kasutuskuludest mõjutab objekti paiknemist pingerivis.

#### 4.1.2.5 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 teehoiukavas selleks eraldatud eelarve ulatuses. Eesmärk on kasutada teehoiukavas 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 teehoiukavas 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 ülevaatus ja juhtunud liiklusõnnetuste analüüsi tulemusel välja rakendamiseks sobivad liiklusohutusmeetmed või liiklusohutliku 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.

#### 4.1.2.6 Riiklik programm „Eesti teed tolmuabaks aastaks 2030“

Vastavalt Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammile 2011-2015, millega püstitati eesmärk koostada ja rakendada riiklikku programmi "Eesti teed tolmuabaks aastaks 2030" kui ka Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2019-2023 eesmärgile muuta arvestatava kasutusega kruusateed 2030. aastaks tolmuabaks investeeritakse kruusateele katete ehitamisse. Teehoiukava käsitleb eesmärgi täitmist ainult riigiteedel.

Seisuga 01.01.2020 on katteta riigiteid 4564 km, mis moodustab riigiteede üldpikkusest ca 28%.

Tabel 1 Kruusateede pikkused (km) riigiteedel ja nende muutus

Aasta	Liiklussagedus, autot/ööpäevas								Kokku km
	0-50	50-100	100-150	150-200	200-250	250-300	300-350	>350	
2020	2476	1623	349	84	15	10	5	2	4564
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

2020. aastal suunati kruusateede katete ehitamiseks kokku 20,5 mln €, millest 5 mln € eraldati täiendavalt 2020. aasta lisaelarvega. 2020. aastal ehitati kruusateede katted 200 km ulatuses.

Katteta riigiteede liiklussagedused on enamuses alla 200 auto ööpäevas, mis on arvestuste järgi kruusateede katte ehitamise tasuvuse piiriks kui investeeringu maksumuseks on 100 000 EUR/km. Ligikaudu 54% kruusateedest on väga väikese liiklussagedusega, ehk alla 50 auto ööpäevas.

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

Olemasolevate kruusateede kandevõimet tõstetakse jämedateralise skelettmaterjali lisamisega nõrgema kandevõimega kohtades ning taastanud kruusateede pealiskihti lõikudel, kus viimane on põhiliselt tolmamise mõjul vähenenud alla kriitilise piiri, tagades tee profileeritavuse. Riigile kuuluva transpordimaa ulatuses puhastatakse tee maa-ala võsast ja puudest, mis on vajalik kül- ja pikinähtavuse ning minimaalse liikumisruumi tagamiseks.

Ehkki elamute läheduses olevatel kruusateede lõikudel teostatakse perioodiliselt tolmutõrjet Ca Cl<sub>2</sub>-ga on suurimaks probleemiks kruusateede juures on tolmu mõju keskkonnale. 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). Eestis kruusateedel kasutatav kruus peab 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 kruusateede 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 kohalike omavalitsuste ettepanekuid, elanikkonna paiknemist ja tee kasutamise intensiivsust.

Raskeliikluse korral (näiteks karjäärivedod üle 15 % liiklusest) kruusateedele tolmuvaba katte ehitust ei planeerita, kuna siirde- või kergkatend<sup>9</sup> laguneks kiiresti ja püsikatendi (asfaltbetoon) ehitus oleks, arvestades üldist väikest liiklussagedust, liialt kallis.

Väiksema liiklusega kruusateedel tagatakse tolmuvabad katted vajaduse põhised, teostades elamute läheduses olevatel teelõikudel perioodiliselt tolmutõrjet CaCl<sub>2</sub>-ga. Seda meetodit saab kasutada ka karjäärivedo väljaveoteedel. Samal ajal tegeleb Maanteeamet teiste võimalike tolmutõrje meetodite või vahendite välja selgitamisega ja võimalusel katsetamisega.

Maanteeamet on välja töötanud [kruusateede katete ehitamise objektide valikumetoodika](#). Objektide määramisel ja järjestamisel arvestatakse liiklussagedust, raskeliiklust, tolmu mõju (teeäärised majapidamised), teede kasutajaid ja bussiliinide olemasolu ning võimalusel ka kohalike omavalitsuste ettepanekuid.

Objektide nimekiri koostatakse kuni 4 aastaks ning seda korrigeeritakse iga-aastase eelarveprotsessi käigus. Üldjuhul eeldab kruusateede katte ehitamine lisaks ka suuremahulist kruusatee remonti.

Nimekiri kruusateedest, kuhu ehitatakse tolmuvabad katted avalikustatakse Maanteeameti [kodulehel](#).

#### 4.1.2.7 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.

---

<sup>9</sup> Siirde- ja kergkatend on kergemat tüüpi katend - mustkate, kahekordne pindamine või freesipurust või stabiliseeritud kate, mis hiljem pinnatakse, mille tulemusel muudetakse tee tolmuvabaks.

Nii rahvusvahelise kui Eesti sisese liikluse 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.

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

Valiku kriteerium on sotsiaalmajanduslik 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.

Projektide ettevalmistuses arvestatakse võimalusel ringmajanduse põhimõtetega. Sekundaarsete materjalide kasutamisel eelistatakse eelkõige jäätmetekke vähendamisele suunatud tegevust st ehitatakse pikema vastupidavusega tee konstruktsioone ning kasutatakse maksimaalselt vana tee konstruktsiooni materjale nii tee remondi kui ka uute teede ehitamisel arvestades, et nende materjalide veoga ei kaasneks täiendavat keskkonnakoormust. Jäätmeid kasutatakse ringlussevõtu kaudu kui jäätmetest on tehtud teedeehituses kehtivatele nõuetele vastav ja kvaliteetne toode.

Lisas 1 Teehoiukava finantsplaan 2021-2024 on ehituse real kajastatud lisa 2 TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteedehitusobjektid ja aastamahud. Uute parklate ehitamise kulud sisalduvad projektide maksumuses.

Muuhulgas korraldab Maanteeamet ka Rail Balticu ehituse raames Rail Baltic raudtee ja riigiteede eritasandiliste ristmike ehitust. THK finantsplaan sisaldab 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 maanteemuseumi 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 vahendeid IT süsteemide arendamiseks, Maanteeameti hoonete renoveerimiseks ja inventari soetuseks.

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 01.01.2020 töötas Maanteeameti 505 teenistujat, neist ametnikke oli 312.

Vabariigi Valitsus otsustas 18.juuni 2020.a. kabinetinõupidamisel luua transpordivaldkonna ühendameti, mis alustab tööd 1. jaanuarist 2021. Uue ametiga ühinevad Lennuamet, Maanteeamet ja Veeteede Amet. Lennuameti ja Veeteede Ameti eelarved liidetakse Maanteeameti eelarvega.

Transpordi valdkonna ühendameti loomine on osa riigireformi laiaulatuslikust programmist, millega on eri valdkondades kavandatud üle 30 tegevuse. Riigireformi tegevuskava tegevused moodustavad tervikprogrammi, mis aitavad tõhusamalt täita riigiülesandeid, osutada kvaliteetselt teenuseid ning vähendada selleks kuluvat tööaega ja -kulusid.

Peamised positiivsed riigiasutuste ühendamise mõjud on seotud avalike teenuste kvaliteedi kasvu ja riigiasutuste ressursitõhusama juhtimisega. Riigiasutuste ühendamise laiem mõju riigis tervikuna on poliitika tulemuslik

rakendamine vähemate allasutuste kaudu ja sellest tulenevalt terviklikum tulemusvaldkondade eesmärkidesse panustamine. Laiemale avalikkusele/inimestele/klientidele tähendab uus ühendamet eelkõige paremaid avalikke teenuseid. Tekib ühtne teenindusstandard, e-teeninduskeskkond ja suhtluskanal.

## 5. Riigiteede teehoiu kavandamine aastateks 2025-2030

---

Teehoiu pikaajaline planeerimine võimaldab riigi eelarvestrateegiate väljatöötamisel arvestada teehoiu vajadustega ning samuti võimaldab Maanteeametil aegsasti alustada projektide ettevalmistamisega.

Maanteeamet jätkab riigi maanteevõrgu ajakohastamist. Teedehituse taset tõstetakse kvaliteetsema planeerimise ja hankekorraldusega ning tõhusama omanikujärelevalvega.

Lisas 3 on kajastatud riigiteede rahastamise vajalik maht perioodil 2025–2030 riigiteede võrgustiku seisundi säilitamiseks ja mõõdukaks parandamiseks ning Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2019-2023 eesmärkide täitmiseks vajalikku vahendite 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 neljarealiseks ehitamise kava ja teiste olulise mõjuga teelõikude ehitusobjektid aastatel 2025-2030.

Ressursside jaotus lähtub Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2019-2023 teehoiuvaldkonna eesmärkidest, teedevõrgu nõuetekohase hooldamise ja ülalpidamise vajadusest, liiklusohutusprogrammist aastateks 2016-2025 ja EL õigusaktist<sup>10</sup>, mis annab liikmesriikidele suunised TEN-T põhi- ja üldvõrgu teede väljaehitamiseks.

Teedevõrgu säilitamise rahavajadus tugineb ASi Teede Tehnokeskus poolt 2019 aastal läbi viidud analüüsil, mille kohaselt optimaalse teedevõrgu säilitamise (hooldus, säilitusremont, taastusremont ja rekonstrueerimine) rahaline vajadus on ca 193 miljonit eurot aastas.

Teedevõrgu arendamise kavandamisel on lähtunud 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 põhimaanteede 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 ja täitmine

---

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

Seatud eesmärkide elluviimiseks indikatiivne rahastamisvajadus meetmete lõikes on toodud Lisas 3. Senist teehoiu rahastamise mahtu peab suurendama keskmiselt ca 200 mln aastas järgnevate tegevusprogrammi punktide lõikes:

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

---

<sup>10</sup> Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta.

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

RESiga 2021-2024 eraldati 2021. aastaks projektide ettevalmistamiseks täiendavalt 6 mln € ning moodustab kokku 12,6 mln €.

## 2. Seame eesmärgiks muuta arvestatava kasutusega kruusateed 2030. aastaks tolmuwabaks.

01.01.2020 seisuga on kruusakattega teid 4 564 km, neist aasta keskmise liiklusedusega alla 50 autot/ööpäevas on 2 476 km.

Madalama liiklusedusega kruusateed on halvemas seisus ning vajavad rohkem investeeringuid veerežiimi parandamiseks ja kulumiskihtide uuendamiseks.

Kõikidele kruusateedele, mille aasta keskmine liiklusedus ületab 50 autot/ööpäevas, katete ehitamiseks aastaks 2030 peab kruusateede remondi ja katete ehitamise maht moodustama ca 20 mln € aastas.

2020. aastal suunati kruusateedele katete ehitamiseks kokku 20,5 mln €, millest 5 mln € eraldati täiendavalt 2020. aasta lisaelarvega. 2020. aastal ehitati kruusateedele katted 200 km ulatuses.

2021. aastaks eraldatakse kruusateedele katete ehitamiseks täiendavalt 14 mln €, mis moodustab kokku 19,7 mln €.

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

Vahendite vajadus kolme põhimaantee neljarealiseks ehitamiseks on arvestatud 15 aastase ehitusprogrammiga (2023-2038). 15-aastane programm on vajalik, et projekteerijad ja ehitajad jõuaksid koolitada välja vajalikud insenerid ja töötajad ning ehitajad jõuaksid selle ajaga teha karjääride uuringud ja hankida kaevandusloa.

15 aasta kava on koostatud arvestusega, et TEN-T põhivõrgu teed (Pärnu ja Tartu mnt) piisava liiklusedusega teelõigud saavad väljaehitatud EL TEN-T määruse 1315/2013 tähtjaks 2030. Narva mnt kui TEN-T üldvõrgu tee valmib 2+2 lahenduses 2038. Näiteks Tallinn-Pärnu-Ikla maantee vastab hetkel 21% ulatuses EL TEN-T määruse 1315/2013 liiklusohutuse ja keskkonnastandarditele (39 km 2+2 ja 2+1 teelõike 179 km kogupikkusest).

Eesmärgi täitmiseks on Vabariigi Valitsus oma 19.12.2019 ja 18.06.2020 kabinetistungitel otsustanud täiendavate vahendite kaasamiseks rakendada ka avaliku ja erasektori koostööd. 2021. aasta alguses alustatakse Libatse-Nurme teelõigu PPP „projekteeri-ehita-rahasta-hoolda“ tüüpi hanke ettevalmistust ning jätkatakse teiste teelõikude ettevalmistamistegevusi alljärgnevalt (vt ka Lisa 4 põhimaanteed neljarealiseks ehitamise indikatiivne ehitamise kava):

### Tallinn - Tartu - Võru - Luhamaa





Lõik	KM	KM	L (km)	Märkused	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Adavere ja Põltsamaa möödaskõigud	111	131	20	Leping eelprojekti koostamiseks ja keskkonnamõju hindamiseks sõlmitud 14.05.2020.								
Kardla - Tartu ja Tartu põhjapoolne ümbersõit	166	183	17	Leping eelprojekti koostamiseks ja keskkonnamõju hindamiseks sõlmitud 11.09.2020.								

### Tallinn - Narva

Lõik	KM	KM	L (km)	Märkused	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Jõhvi - Toila	162	172	10	Leping eelprojekti koostamiseks ja keskkonnamõju hindamiseks sõlmitud 16.07.2020.								

### Tallinn - Pärnu - Ikla

Lõik	KM	KM	L (km)	Märkused	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Kernu-Päädeva	42	62	20	Eelprojekti ja keskkonnamõju hindamise hanke 2021 aastal.								
Märjamaa (Päädeva-Konuvere)	62	77	15	Leping eelprojekti koostamiseks ja keskkonnamõju hindamiseks sõlmitud 02.09.2020.								

-  Eelprojekti koostamine, sh keskkonnamõju hindamine
-  Maade omandamine
-  PPP hanke läbiviimine
-  Ehitamine

LISAD

Lisa 1. Teehoiukava finantsplaan 2021-2024 <sup>11 12</sup>

	mln €			
<b>VAHENDID RIIGITEEDE HOIUKS</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Riigitulu	276,8	243,4	209,3	209,3
ÜF 2014-2020 ja ÜF tulemusreservi vahendid	33,9	20,5	0,0	0,0
Rail Baltic CEF toetus	14,9	14,3	0,0	0,0
<b>Riigiteede hoiuks KOKKU</b>	<b>325,7</b>	<b>278,2</b>	<b>209,3</b>	<b>209,3</b>
<b>TEEHOIUKULUD</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Teede hooldamise kulud	46,4	47,8	49,7	52,2
Kruusateede remont   kuni 400 km aastas	12,8	12,2	12,2	12,2
Kattega teede säilitusremont   900-1200 km aastas	21,5	20,9	20,9	20,9
Kattega teede taastusremont   150-200 km aastas	23,0	22,5	23,5	23,5
Sildade taasturemont   kuni 30 silda aastas	6,5	8,0	8,0	8,0
Rekonstrueerimine	40,0	29,3	35,9	35,9
<b>Teedevõrgu säilitamine KOKKU</b>	<b>150,2</b>	<b>140,7</b>	<b>150,2</b>	<b>152,7</b>
Projektide ettevalmistus	12,6	6,4	4,0	4,0
Müratõkked	1,0	0,6	0,5	0,3
ITS taristu kaasajastamine	1,6	3,0	2,0	1,4
Säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine	0,0	3,0	3,0	3,0
Liiklusohlike kohtade ümberehitus	8,5	6,4	6,6	6,6
Programm "Kruusateed tolmuwabaks" riigiteedel   50-100 km aastas	19,7	5,9	4,5	4,5
Ehitus	99,7	81,1	7,4	5,7
<b>Teedevõrgu arendamine KOKKU</b>	<b>143,1</b>	<b>106,4</b>	<b>28,0</b>	<b>25,5</b>
Administreerimiskulud (sh muud investeeringud, tegevuskulud, liiklusregistri toimingud)	32,4	31,1	31,1	31,1
<b>Administreerimine KOKKU</b>	<b>32,4</b>	<b>31,1</b>	<b>31,1</b>	<b>31,1</b>
<b>TEEHOIUKULUD KOKKU</b>	<b>325,7</b>	<b>278,2</b>	<b>209,3</b>	<b>209,3</b>

<sup>11</sup> Sisaldab käibemaksu

<sup>12</sup> Ei sisalda EL eelarveperioodi 2021-2027 vahendeid

Lisa 2. Ehitusobjektid TEN-T teedel ja teiste olulise mõjuga teelõikudel aastatel 2021-2024

Tee ja teelõigu nimetus	2021	2022	2023	2024	Lühikirjeldus	Objekti aadress		Pikkus, km	Liiklussagedus 2019
						algus km	lõpp km		
<b>NR 1 (E20) TALLINN - NARVA</b>									
Väo sõlm	*				Eritasandiline ristmik	9	10,2	1,2	32300
Sillamäe Pavlovi tn ja Viivikonna mnt eritasandiline ristmik	*				Eritasandiline ristmik Pavlovi tn ning Sillamäe-Viivikonna mnt-ga	185	188	2,8	8700
<b>NR 2 (E263) TALLINN - TARTU - VÕRU - LUHAMAA</b>									
Võõbu-Mäo	*	*			2+2 tee ehitus	68,0	85,0	17,0	9100,0
Kärevere - Kardla	*	*			2+2 tee, objekt asub NATURA 2000 alas, seetõttu 2 loomatunnelit	170,0	174,4	4,4	6500
Riia eritasandiline ristmik	*	*			Tartu ümbersõidu Riia eritasandiline ristmik	184,1	185,9	1,8	20500
<b>NR 4 (E67) TALLINN - PÄRNU - IKLA</b>									
Libatse - Nurme PPP projekt			*	*	2+2 tee ehitus 2023-2026	99,0	120,6	21,6	9100...11200
Sauga-Pärnu		*			2+2 tee ehitus	122,6	125,2	2,6	13400
Pärnu-Uulu	*	*	*		2+2 tee ehitus	133,6	141,5	7,9	11000
<b>NR 5 PÄRNU - RAKVERE - SÕMERU</b>									
<b>NR 8 TALLINN - PALDISKI</b>									
Tähetorni - Harku				*	2+2 teelõigu ja Harku sõlme ehitus	11,0	14,0	3,0	15000...20000
<b>NR 11 (E265) TALLINNA RINGTEE</b>									
Kanama-Valingu	*	*			2+2 tee ehitus	30,0	34,0	4,0	10500...9400
Kanama viadukt				*	Kanama viadukti ümberehituse koos pealesõitudega rahastatakse koostöös Kaitseministeeriumiga EL Military Mobility programmi raames	30,0			10500
<b>Muud:</b>									
T11499 Saue-Topi ühendustee	*				Saue linn - Topi sõlm ühendustee				
T11390 Tallinn-Rannamõisa-Kloogaranna	*				2+2 tee Tiskre ristmikust kuni Tabasalu mäeni	4,1	5,5	1,4	17200
Rail Baltic trassi ja riigiteede eritasandilised ristumised	*	*							
<b>Ehitamise indikatiivne maksumus KOKKU:</b> mln, €	<b>99,7</b>	<b>81,1</b>	<b>7,4</b>	<b>5,7</b>					



Lisa 3. Riigiteede indikatiivne rahastamise vajadus ja kulude jaotus aastatel 2025-2030

						mln, €
TEEHOIUKULUD	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Teede hooldamise kulud	53,7	55,0	56,4	57,8	59,3	60,8
Libatse-Nurme PPP kättesaadavusmaksed alates 2026 vastavalt 2023 sõlmitavale hankelepingule		x	x	x	x	x
Kruusateede remont	13,2	13,4	13,7	13,9	14,1	14,3
Kattega teede säilitusremont	23,5	24,1	24,7	25,3	25,9	26,6
Kattega teede taastusremont	27,6	28,3	29,0	29,7	30,4	31,2
Sildade taastusremont	8,6	8,8	9,1	9,3	9,5	9,7
Rekonstrueerimine	64,2	65,8	67,5	69,1	70,9	72,6
<b>Teedevõrgu säilitamine KOKKU</b>	<b>190,8</b>	<b>195,4</b>	<b>200,3</b>	<b>205,1</b>	<b>210,1</b>	<b>215,2</b>
Projektide ettevalmistus	9,1	9,4	9,3	9,4	9,5	9,6
Müra tõkked	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6
ITS Taristu kaasajastamine	1,4	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4
Säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine	3,1	3,2	3,2	3,3	3,4	3,5
Liiklusohlike kohtade ümberehitus	10,0	10,3	10,5	10,8	11,1	11,4
Programm "Kruusateed tolmuwabaks" riigiteedel	21,9	22,4	22,9	23,4	23,9	24,4
Ehitus	225,0	243,0	227,0	192,0	193,0	182,0
<b>Teedevõrgu arendamine KOKKU</b>	<b>271,1</b>	<b>289,3</b>	<b>274,0</b>	<b>239,9</b>	<b>241,8</b>	<b>231,8</b>
Administreerimiskulud (sh muud investeeringud, tegevuskulud, liiklusregistri toimingud)	31,9	32,7	33,5	34,3	35,2	36,0
<b>Administreerimine KOKKU</b>	<b>31,9</b>	<b>32,7</b>	<b>33,5</b>	<b>34,3</b>	<b>35,2</b>	<b>36,0</b>
<b>Rahastamise vajadus riigiteede hoiuks KOKKU</b>	<b>493,7</b>	<b>517,4</b>	<b>507,8</b>	<b>479,3</b>	<b>487,2</b>	<b>483,0</b>

Lisa 4. Ehitusobjektid TEN-T teedel ja teiste olulise mõjuga teelõikudel aastatel 2025-2030, sh Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2019-2023 eesmärgiks seatud Tartu, Pärnu ja Narva suunaliste põhimaanteedel neljarealisteks ehitamise indikatiivne ehitamise kava.

Tee ja teelõigu nimetus							Lühikirjeldus	Objekti aadress		Pikkus, km	Liiklussagedus 2019
	2025	2026	2027	2028	2029	2030		algus km	lõpp km		
<b>NR 1 (E20) TALLINN - NARVA</b>											
Maardu - Jägala	*	*					Kiirus 120 km/h, Kostivere eritasandiline ristmik kogujateedega, Maardu-Jõelähtme vasaku niidi laiendus	17	26	9	18000
Loksa eritasandiline ristmik					*	*	Loksa eritasandiline ristmik	50	52	2	10300
Põdruse eritasandiline ristmik					*	*	Põdruse eritasandiline ristmik	90	94	4	5700
Sõmeru eritasandiline ristmik					*	*	Sõmeru eritasandiline ristmik	99	103	4	6000
Jõhvi - Toila ristmikud *	*	*	*				Jõhvi/Uikala ja Toila eritasandilised ristmikud ja 2+2 tee ehitus	163,6	170	6,4	7800
Toila ristmik - Sillamäe						*	Toila ristmik - Sillamäe 2+2 tee ehituse algus	170	183	13	7300
Sillamäe - Narva				*	*	*	2+2 tee ehitus (jätkub 2030+)	188	209	21	6100...8700
<b>NR 2 (E263) TALLINN - TARTU - VÕRU - LUHAMAA</b>											
Mäeküla möödasõit *	*	*	*				2+2 tee ehitus	92,0	102,0	10,0	8700...9300
Käasukonna õgvendus					*	*	2+2 tee ehitus	102,0	109,0	7,0	8700
Paia ristmik		*	*				2+2 tee ehitus	109,0	111,5	2,5	8700
Adavere möödasõit		*	*	*	*		2+2 tee ehitus	111,5	126,0	14,5	7800
Põltsamaa ümbersõit		*	*	*	*		2+2 tee ehitus	126,0	132,0	6,0	7200
Neanurme - Pikknurme	*	*					2+2 tee ehitus	135,5	141,9	6,4	7300
Puurmani - Laeva			*	*	*	*	2+2 tee ehitus	147,0	160,8	13,8	7600
Kardla - Tartu ja Tartu põhjapoolne ümbersõit	*	*	*	*	*	*	2+2 tee ja Tartu põhjapoolse ümbersõidu ehitus	166,0	182,2	16,2	6500
Lennujaama - Reola				*	*		2+2 tee, sh 2 viadukti. Tartu ümbersõidu 6. ehitusala	191,2	194,5	3,3	13600...8400
<b>NR 3 (E264) JÕHVI - TARTU - VALGA</b>											
Tartu-Külitse-Nõo			*	*	*		2+2 tee, sh 3 eritasandilist ristmikku	138,7	152,0	13,6	14700...11000
<b>NR 4 (E67) TALLINN - PÄRNU - IKLA</b>											
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	78,5	16,5	8500...7500
Konuvere - Jädivere		*	*				2+2 tee ehitus	78,5	89,0	10,5	7500...8300
Jädivere õgvendus				*			2+2 tee ehitus	89,0	92,0	3,0	8300
Libatse möödasõit *	*	*					2+2 tee ehitus	92,0	99,0	7,0	8300
Libatse - Nurme PPP projekt	*	*	*				2+2 tee ehitus 2023-2026	99,0	120,6	21,6	9100...11200
<b>NR 5 PÄRNU - RAKVERE - SÕMERU</b>											
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
<b>NR 8 TALLINN - PALDISKI</b>											
Tähetorni - Harku	*						2+2 teelõigu ja Harku sõlme ehitus	11,0	14,0	3,0	15000...20000
Tallinn-Paldiski mnt Harku ristmik-Keila				*	*	*	2+2 tee ehitus				
<b>NR 11 (E265) TALLINNA RINGTEE</b>											
Valingu-Keila *	*	*					2+2 tee ehitus	34,0	38,0	4,0	9400
<b>NR 15 TALLINN-RAPLA-TÜRI</b>											
Tallinn-Rapla mnt Tallinna piir-Luige						*	2+2 tee keskpäärdega linnalähilõigu ehitus linna piirist Tallinna ringtee Luige ristmikuni. Objekt vajalik tee liiklusohutuse ja keskkonnanõuete täitmiseks, Tallinna väikese ringtee täiendava liikluse teenendamiseks ning Rail Baltic Luige kohaliku jaama juurdepääsuna	4,0	9,0	5,0	13400...8400
<b>NR 9 ÄÄSMÄE-HAAPSALU-ROHUKÜLA</b>											
Ääsmäe-Haapsalu						*	ehituse alustamine	0,0	70,0	70,0	3600...7700
<b>NR 13106 SILLAMÄE-VIIVIKONNA</b>											
Viivikonna mnt viadukt üle Tallinn-Narva raudtee *	*						Viadukti ehitus üle Tallinn-Narva raudtee	1,5	2,5	1,0	1100
<b>NR 96 TALLINN-PEETRI ALEVIK-TALLINN</b>											
Tallinna väike ringtee *	*	*	*	*			Tallinna väikese ringtee ehitus				
Ehitamise indikatiivne maksumus KOKKU: mln, €	225,0	243,0	227,0	192,0	193,0	182,0					

\* täiendava rahastuse korral ehituse algus võimalik 2024