

Riigimaanteeede teehoiukava aastateks 2014-2020



Tallinn 2013

Sisukord

1.	Sissejuhatus	3
2.	Riigimaanteede üldandmed	4
2.1	Riigimaanteede seisundi muutused	4
2.2	Riigimaanteede katete keskmiste vanuste muutused	5
3.	Teehoiu rahastamise üldpõhimõtted	6
3.1	Kohalike omavalitsuste teede hoiu rahastamine	6
3.2	Välisvahendite kavandamine ja kasutamine	8
4.	Teehoiukava kavandamise ja vahendite jaotamise põhimõtted	9
4.1	Teehoiukava finantsplaan	10
4.1.1	Teedevõrgu säilitamine	10
4.1.1.1	Teede hooldamine	10
4.1.1.2	Kruusateede säilitusremont	12
4.1.1.3	Kattega teede säilitusremont	12
4.1.1.4	Kattega teede taastusremont	13
4.1.1.5	Sildade remont	13
4.1.1.6	Rekonstrueerimine	14
4.1.2	Teedevõrgu arendamine	15
4.1.2.1	Projektide ettevalmistamine	15
4.1.2.2	Müra kahjuliku mõju leevendamise tegevuskava täitmine	16
4.1.2.3	Liiklusohlike kohtade ümberehitamine	16
4.1.2.4	Riiklik programm "Eesti teed tolmuvaaks aastaks 2030"	17
4.1.2.5	Ehitamine	18
4.1.3	Administreerimine	19
5.	Kokkuvõte	19

LISAD

Lisa 1. Teehoiukava 2014-2020 finantsplaan

Lisa 2. Riigimaanteede TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteede rekonstrueerimisobjektid

Lisa 3. Riigimaanteede TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteede ehitusobjektid

1. Sissejuhatus

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

Teehoiukava on koostatud esmakordselt seitsmeks aastaks. Tulenevalt 2014-2020 Euroopa Liidu (EL) ühtekuuluvuspoliitika vahendite (edaspidi *välisvahendid*) kasutamise planeerimise ning Transpordi Arengukava 2014-2020 ja selle finantseerimise planeerimise kooskõla tagamise vajadusest, on otstarbekas riigimaanteede teehoiukava ühitada ajaliselt välisvahendite kasutamise perioodiga. Samas tagab see ka parema planeerimise keskpikas perspektiivis.

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

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

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

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

Kattega riigimaanteede (va TEN-T) rekonstrueerimisobjektide nimekiri ja programmi "Eesti teed tolmuvabaks aastaks 2030" alusel koostatud kruusateede nimekiri, kuhu ehitatakse tolmuvabad katted, on esitatud informatsiooniks Vabariigi Valitsusele korralduse seletuskirja lisades 1 ja 2.

Kattega riigimaanteede rekonstrueerimisobjektide nimekirjad vaadatakse üle igal aastal ning tehakse vajadusel korrektiive vastavalt aktsiisi laekumise prognoosile, muutunud teekatte seisundile ning liiklussagedusele.

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

2. Riigimaanteede üldandmed

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

Eesti riigimaanteede pikkuseks seisuga 1.01.2013 on 16'469 km.

Riigimaanteedest on 1'607 km (9,8%) põhimaanteed, 2'403 km (14,6%) tugimaanteed, 12'458 km (75,6%) kõrvalmaanteed. Kattega teede pikkus seisuga 01.01.2013.a oli 10'849 km, s.o 65,9% ja kruusateede pikkus 5620 km ehk 34,1% riigimaanteede kogupikkusest. Riigimaanteedel on 951 silda kogupikkusega 22'605 m.

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

Suurima liiklusega riigimaantee lõik asub jätkuvalt Tallinna linna piiril põhimaanteel nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla, mille lõigul 13,0-13,7 km mõõdeti aasta keskmiseks liiklussageduseks 31 411 autot ööpäevas.

2.1 Riigimaanteede seisundi muutused

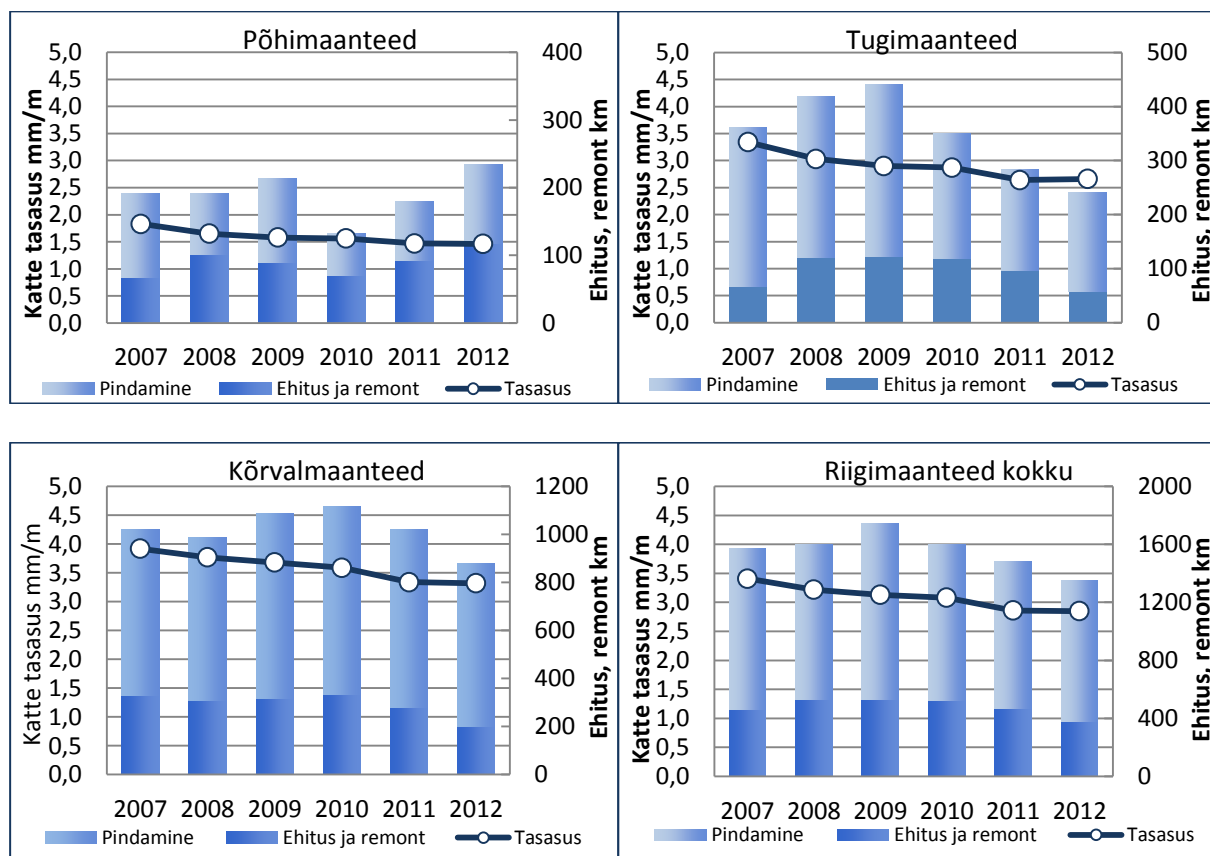
Alates 1995. aastast on riigimaanteedel mõõdetud teekatete tasasust ¹ (IRI – *International Roughness Index*) ja inventeeritud teekatetel esinevaid defekte. Alates 1996. aastast on mõõdetud tee konstruktsiooni kandevõimet (FWD-*Falling Weight Deflectometer*) ja 2001. aastast teekatte roopa sügavust.. Uuendusena alustati alates 2011. aastast teekatte tekstuuri (makro- ja megatekstuuri) mõõtmist koos teekatte tasasuse mõõtmisega ja selleks on kasutusel uus täpsem laserseade.

Teedel liiklemise mugavust näitab teekatte tasasus. Tasasuse muutumise graafikud näitavad pikas perspektiivis ühtlast paranemist kõigi riigimaanteede liikide puhul. Võrreldes varasemate aastatega on tasasuse paranemine aeglustunud. Suurema liiklusega teedel on ebatasased katted ümber ehitatud ja nendel teedel teostatakse juba kulumisroobastest tingitud taastusremonti ² (enamuse põhimaanteedel). Väiksema liiklusega teede tasasuse parandamisega ei ole veel jõutud piisavalt tegeleda. Kogu kattega riigimaanteede võrgu keskmine IRI väärtus on aastatel 2008-2012 paranenud teekatete ehituseks, remondiks ja hoolduseks ette nähtud rahaliste vahendite taseme säilimise ja remondiobjektide otstarbeka planeerimise tulemusena. Kui põhimaanteede keskmise tasasusega võib rahule jääda, siis tugi- ja kõrvalmaanteede keskmine IRI näitaja on siiani liialt suur ja paranemine soovitud aeglaseks. Teekasutaja jaoks tähendab see teedel liikudes väiksemat

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

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

sõidumugavust ja suuremaid kulutusi. Joonisel 1 on toodud teekatete tasasuse näitajad ning pindamis-, ehitus- ja remonditööde mahud aastate lõikes teeliikide järgi.



Joonis 1 Teekatte tasasuse näitajad teeliikide lõikes

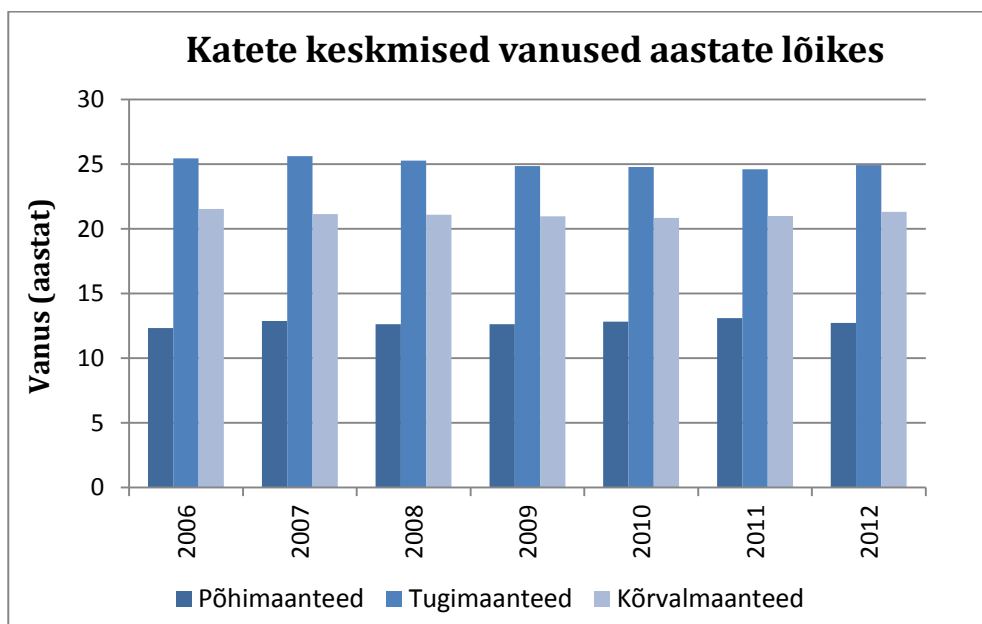
2.2 Riigimaanteede katete keskmiste vanuste muutused

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

Jooniselt on ka selgelt näha, et põhimaanteedel, kus toimub 51 % kogu riigimaanteevõrgustiku liiklusest, on katete keskmine vanus tunduvalt madalam, kuna TEN-T võrgustikku kuuluvad põhimaanteed on olnud abikõlblikud rahastamiseks Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfondist. Tugimaanteedel, kus toimub 24% riigimaanteede liiklusest, on katete keskmised vanused kõige kõrgemad, kuna need on kattega teedeks ehitatud enne kõrvalmaanteed (aastatel 1970- 1980) ja rekonstrueerimist ei ole neist paljudel teedel veel tehtud.

Kõrvalmaanteede (25% liiklusest) osas peab märkima, et nende rekonstrueerimiseks piisavalt vahendeid ei jätku ning keskmine katete vanus püsib ühtlasel tasemel vaid seetõttu, et kruusateedele ehitatakse pidevalt uusi tolmuvalu katteid. Põhiliseks tugi- ja kõrvalmaanteede säilitusremondi meetmeks on pindamine³, mis ei taga küll sõidumugavuse parandamist kuid hoiab katteid lagunemast.

³ Pindamine – katte kulumiskihi uuendamine.



Joonis 2 Teekatete keskmised vanused aastate lõikes

3. Teehoiu rahastamise üldpõhimõtted

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

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

Riigimaanteede hoidu rahastatakse vastavalt Teeseaduse §-le 16. Teehoiu rahastamiseks nähakse riigieelarves ette kulud üldsummas, mille suurus vastab vähemalt 75 protsendile kütuseaktsiisi (välja arvatud erimärgistatud kütused ja maagaasi aktsiisi) ja 25 protsendile erimärgistatud kütuste aktsiisi kavandatavast laekumisest.

Teehoiu rahastamiseks ettenähtud üldsumma sisse arvestatakse:

- planeeritavad välisvahendid riigimaanteedele;
- planeeritavad välisvahendid kohalike omavalitsuste teedele ja tänavatele;
- täiendav toetus kohalike omavalitsuste teede hoiuks (% teehoiu arvestuslikust üldsummast TS §16 alusel);
- riigitulu.

Käesoleva teehoiukava koostamise aluseks on Rahandusministeeriumi kütuseaktsiisi kavandatava laekumise 2013 aasta suveproгноos kuni aastani 2020.

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

3.1 Kohalike omavalitsuste teede hoium rahastamine

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

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

Igal aastal riigieelarve seadusega nähakse ette kohalikele omavalitsustele eraldised tasandusfondist. Tasandusfond on toetus, kus otstarve jääb riigi poolt määramata. Tasandusfond on ette nähtud kohalike omavalitsuste teenuste osutamise võimaluste ühtlustamiseks. Seejuures arvestatakse kohalike omavalitsusüksuste teede pikkusega, mis aitab arvestada erinevustega nende kuluvajaduses (riigieelarve seadus § 3 „Kohaliku omavalitsuse üksustele tasandus- ja toetusfondi jaotamise põhimõtted“).

Alljärgnev tabel kajastab kohalike omavalitsuste kulutusi teedesse, teehoiukulude osakaalu eelarvetest ning teehoiu eelarve täitmist ajavahemikul 2006-2013.

Tabel 1 Kohalike omavalitsuste kulutused teedesse 2006-2013

								<i>mln EUR</i>
Kulud maanteetranspordile (vallateede- ja tänavate korrashoid):	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Kõik kohalikud omavalitused kokku:	96	112	122	77	58	85	115	133
sh Tallinn	46	41	34	34	20	43	56	39
sh Tartu	8	12	14	5	5	3	9	30
KOV eelarvete täitmine teede ja tänavate osas, %	91%	91%	92%	94%	76%	88%	87%	
teehoiukulude osakaal eelarvetest (keskmise), %	9%	10%	9%	7%	5%	7%	12%	12%
sh Tallinn	12%	11%	8%	9%	5%	11%	17%	10%
sh Tartu	8%	15%	16%	6%	7%	4%	9%	40%

Allikas: Rahandusministeerium

Riigieelarvest võib omavalitsusi toetada selle ülesande täitmisel vastavalt võimalustele ning riigipoolne sihtfinantseerimine on täiendav rahastamine, mille mahtudele ei ole seni seatud iga-aastaselt eeldusi. Perioodil 2014-2020 kavatakse kohalike teede hoiuks eraldada kuni 10% Teeseadusega teehoiuks ette nähtud vahenditest. Kaalutakse nimetatud vahendite omavalitsustele eraldamise sidumist omavalitsuste vajadusega teostada kohalike teede remonti või ehitamist tingimusel, et omavalitsus tagab omapoolse kaasfinantseeringu.

2013. aastal eraldati kohalikele omavalitsustele 29,265 mln eurot, mis moodustas 10% riigieelarves teehoiu rahastamiseks ettenähtud summast.

Kütuseaktsiisi kavandatava laekumise üldsummast on Teeseaduse alusel kohalike teede hoiuks eraldatud vahendite mahud aastate lõikes toodud tabelis 1.

Tabel 2 Perioodil 2006-2012 Teeseaduse alusel kohalike teede hoiuks eraldatud vahendid

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
% kütuseaktsiisi kavandatavast laekumisest	10%	15%	17%	5%	5%	5%	7%
Kõik kohalikud omavalitused kokku, mln €:	17,19	29,78	40,46	11,38	11,38	12,66	18,14
sh Tallinn	1,72	2,85	4,51	2,45	1,15	1,26	1,86
sh Tartu	0,69	1,01	1,61	0,89	0,42	0,47	0,83

Allikas: Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium

Lisaks eelmainitule on Tallinna ja Tartu linnale eraldatud EL eelarveperioodi 2007-2013 Transpordi infrastruktuuri arendamise meetmest Transpordi infrastruktuuri arendamise investeeringute kava alusel kokku 105,2 mln €. Toetatakse Veerenni-Filtri ühendustee, Ülemiste liiklussõlme

rekonstrueerimise ja Tartu idapoolse ringtee rekonstrueerimise projekte. Välisvahendite väljamaksed projektidele toimuvad ajavahemikul 2009-2015.

EL eelarveperioodil 2014-2020 on kohalike omavalitsuste transpordiprojektidele planeeritud 40 mln välisvahendeid.

3.2 Välisvahendite kavandamine ja kasutamine

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

EL perioodi 2007-2013 vahenditest kaasrahastatavate projektide rahastamise aluseks on Transpordi infrastruktuuri arendamise investeeringute kava (Vabariigi Valitsuse 6. märtsi 2008. a korralduse nr 126, muudetud 02.05.2013 nr 214).

EL perioodil 2014-2020 kavandatava üleriigiliste ja rahvusvaheliste ühenduste arendamise meetme maht on 349,6 mln €, millest riigimaanteele on planeeritud 200 mln € ja kohalikele omavalitsustele 40 mln €.

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

Välisvahendite jaotus riigimaanteede ning kohalike omavalitsuste teede hoiuks määratakse riigieelarve strateegias ja igaks eelarveaastaks riigieelarves. Kohalikele omavalitsustele eraldatavate välisvahendite väljamaksete prognoosist sõltub riigimaanteede hoiuks kavandatud üldsumma.

Perioodi 2014-2020 välisvahendid kajastuvad finantsplaanis rekonstrueerimiseks ja ehitamiseks planeeritud kulude hulgas ning on indikatiivsed, kuna teehoiukava koostamise ajal on riigi struktuurivahendite planeerimise protsess käimas ning rahastamise otsuseid tehtud ei ole.

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

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

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

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

4. Teehoiukava kavandamise ja vahendite jaotamise põhimõtted

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

Käesolevas teehoiukavas on planeeritud kattega teedel teostada erinevaid remondimeetodeid ja rekonstrueerimistöid ca 1600-1800 km aastas, mis tagab keskmiselt 7 aasta jooksul minimaalselt vajaliku remondimeetme rakendamise igale kattega teelõigule. Lisaks kruusateede hooldustöödele tellib Maanteeamet kruusateede säilitusremonti ⁴ kuni 400 kilomeetril aastas, tagamaks kruusateede sõidetavuse vastavalt tee seisundinõuetele.

Teehoiukava koostamisel järgiti eelkõige eeldatavat liiklussagedust, liiklusohutust, olemasolevat tee seisukorda, keskkonnakaitse nõudeid, piirkonna ja riiklikke arengukavasid ning muid olulisi asjaolusid.

Teehoidu on kavandatud tähtsuse järjekorras - säilitamine, rekonstrueerimine ⁵, ehitamine ⁶ ja teedevõrgu arendamine.

2014-2020 aastate teedevõrgu säilitamise kavandamisel arvestati ka AS Teede Tehnokeskus uuringu „Riigimaanteed strateegiline analüüs 2011. aastal.“ tulemusi.

Eesmärk on, et aastaks 2020 väheneb halvas ja väga halvas seisukorras olevate teede osakaal 10 protsendipunkti võrra ja selle arvelt suureneb heas korras olevate teede hulk. Eesmärgi täitmist mõõdetakse tee seisukorra hindamisega. Tee seisukorda hinnatakse viiel tasemel „väga hea“ kuni „väga halb“. Need kirjeldavad tee tasasuse vahemikke, mida mõõdetakse IRI arvuga – rahvusvahelise tasasuse indeksiga.

Tabel 3 Teekatte erinevate seisukordade osakaalud kattega riigimaanteedel.

	Teekatte seisukord (osakaal)			
	Väga hea	Hea	Rahuldav	Halb/väga halb
Algtase 2012	19%	26%	28%	27%
Lõpptase 2020	20%	35%	28%	17%

Väga hea Tasane teekate. Hea sõita, sõidukiirus kipub ületama lubatud. IRI arv <1,5.

Hea Üldiselt tasane teekate, esineb kerget pikisuunalist ebatasasust ning üksikuid põiksuunalisi ebatasasusi, mis üldiselt ei mõjuta sõidumugavust. Lubatud sõidukiirust kerge ületada. IRI arv 1,5...2,59.

⁴ Kruusateede säilitusremontremont – pealmise kruusakihi taastamine või kruusatee seisukorra säilitamine komplekselt (pealmise kruusakihi uuendamine, aluse tugevdamine, kraavide süvendamine, võsa raiumine jm), kuid ei ehitata tolmuvaabakat.

⁵ 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.

⁶ 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.

Rahuldav	Teekate suhteliselt ebatasane. Esineb üksikuid kergeid heitusid. Sõidukiirus üldiselt lähedal lubatud maksimaalsele sõidukiirusele, sõites on vaja teepinda jälgida. IRI arv 2,6...3,59.
Halb	Teekate on ebatasane, esineb rohkesti kergeid heitusid ja üksikuid suuri heitusid. Sõidukiirus kõigub, sõidutrajektoori tuleb muuta, tuleb keskenduda sõitmisele. IRI arv 3.6...4,69.
Väga halb	Teekate on väga ebatasane, rohkesti kergeid ja suuri heitusid. Sõitmine ebamugav, sõidukiirus üldiselt allpool maksimaalselt lubatud piiri. Tuleb mööduda defektidest ja ebatasasustest. Tuleb keskenduda sõitmisele. IRI arv $\geq 4,7$.

4.1 Teehoiukava finantsplaan

Teehoiukava finantsplaani ülesehitus järgib teehoiu rahastamise ja kavandamise põhimõtteid. Finantsplaani koostamisel on lähtutud Rahandusministeeriumi kütuseaktsiisi laekumise pikaajalisest prognoosist, mis on koostatud augustis 2013. aastal ning sellest lähtuvalt on arvutatud Teeseaduse § 16 täitmiseks kuluv suurus.

Teehoiutööde hinnad ja muud kulud on planeeritud 2013. aasta jooksevhindades, millele on lisatud üldine hinnataseme kasv kuni 2,5% aastas.

Kütuseaktsiisi laekumise prognoosi täpsustamisel muutuvad vastavalt ka teedevõrgu säilitamise ja arendamise mahud. Igal aastal riigieelarve koostamise käigus täpsustatakse riigimaanteede hoiu rahastamist rahastamisallikate ja aastate kaupa.

Pidades silmas asjaolu, et kohalike omavalitsuste teede täiendav riigipoolne rahastamine ja samuti välisvahendite kasutamine arvestatakse Teeseaduse § 16 täitmise hulka on finantsplaanis selguse huvides kajastatud ka kohalikele omavalitsustele planeeritud vahendid.

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

4.1.1 Teedevõrgu säilitamine

Teedevõrgu säilitamise alajaotusesse kuuluvad alljärgnevad teehoiutööd - teede hooldamine, kruusateede remont, kattega teede säilitusremont⁷, kattega teede taastusremont, sildade remont⁸. Teedevõrgu säilitamise kulud teehoiukava perioodil moodustavad 62-66% teehoiutööde kogukuludest.

4.1.1.1 Teede hooldamine

Teede hooldamine jaguneb tava- ja perioodiliseks hooldeks. Tavahoole jaguneb omakorda suviseks ning talviseks hooldeks. Teede hooldamine ning teede seisundinõuete⁹ tagamine on korraldatud hooldelepingutega.

⁷ Kattega teede säilitusremont – remondi liik, mille eesmärgiks on teekatte olemasoleva olukorra säilitamine. Töö tulemusena sõidetavus märgatavalt ei parane kuid katte lagunemine (murenemine, augud ja osaliselt praod) on mõneks ajaks peatatud. Põhiliseks töömeetodiks on kattega teede osas pindamine ja kruusateedel kruusa pealmise hõõveldamiseks vajaliku kihi taastamine. Töö võib sisaldada kraavide puhastamist ja truupeide remonti või väljavahetamist ning külmakergete likvideerimist.

⁸ 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.

⁹ Tee seisundinõuded on kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 17.12.2002 määrusega nr 45. Seisundinõuete ga määratletakse tee seisund, mis võimaldab liiklusseadust järgides ohutult liigelda ning tagab tee kasutajale ohutud liiklemistingimused.

Hooldelepingute üldpõhimõtted:

- Komplekshind tavahooldele seisunditasemete lõikes
- Ühikuhinnad perioodilisele hooldele
- Hindasid korrigeeritakse kord aastas maanteede hooldustööde hinnaindeksiga,
- Hetkel lepingute pikkused 7-9 aastat, alates 2012 maksimaalselt 5 aastat
- Lepingu eesmärk on tagada nõutud seisunditasemed, v.a loomulikust kulumisest tingitud olukorra taastamine

Tavahoolde koosseis

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

Perioodilise hoolde koosseis

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

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

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

Hooldekulude prognoosimisel on arvestatud järgmiste asjaoludega:

1. Iga-aastane lepingute kallinemine maanteede hooldehinna indeksi võrra. 2014-2020 aastate prognoosis on arvestatud hinnaindeksi kasvaks 2,5% aastas.¹⁰

¹⁰ Maanteede hooldustööde hinnaindeksit avaldab Statistikaamet alates 2009 IV kv. Aastast 2010 alustati maanteede hooldustööde hinnaindeksi sisseviimisega hooldelepingutesse, seda seni kasutuses olnud ehitushinnaindeksi asemel. Korrigeerimine toimub iga-aastaselt pärast lepinguperioodi lõppu viimase saadaoleva kvartali ja sellest aasta tagasi oleva kvartali hinnaindeksi muutusega. Maanteede hooldustööde hinnaindeks on oluline hinnamuutuste riskide jagamise osas töövõtja ja teehooldaja vahel.

2. Olemasolevad hooldelepingud on sõlmitud erinevatel aegadel ja vastavalt lepingu lõppemisele korraldatakse uued hanked. Suurem osa kehtivatest hooldelepingutest lõpevad aastatel 2015-2018. Eeldatavalt kallinevad uute hangetega lepingute maksumused. Sellise prognoosi aluseks on järgmised asjaolud:
- Arvestatud on uute objektide ehitamisel lisanduvate teekilomeetrite ning uute rajatiste hooldamise vajadusega.
 - Hooldetööde kallinemisele avaldab survet meie naaberriikide hooldetööde maksumused, kus näiteks Soome ja Läti kulutused 1 km tee hooldamisel on ca 35% kõrgemad.

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

4.1.1.2 Kruusateede säilitusremont

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

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

Eesmärk on 2013. aastal välja töötada ja 2015. aastaks juurutada kruusateede seisukorra hindamise süsteem, mis käsitleks nii kruusatee enda kui ka veerežiimi seisukorda ja mille abil saaks võrrelda kruusateede remondiobjekte.

4.1.1.3 Kattega teede säilitusremont

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

Viimase 10 aastaga on katete remondil saavutatud olukord, kus katete keskmine defektide summa ¹¹ on langenud 3,8 %-lt 2002. a 1,8 %-le 2011. a. Defektide kahekordne vähenemine avaldab mõju teekasutajate kulude vähenemisele, sõidumugavuse suurenemisele ja liiklusohutusele. Üheks defektide vähenemise oluliseks põhjuseks on katete korduspindamise stabiilne finantseerimine teehoiukava 2010-2013 perioodil.

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

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

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

¹¹ 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 - %).

Pinnatud kattega teede kogupikkus on 9 196 km ja igal aastal ehitatakse vastavalt programmi „Eesti teede tolmuvabaks 2030“ võimalustele kruusteedele uusi kergkatteid. Lähtudes pinnatavate katete pikkusest, liiklussagedustest ja pindamise intervallidest ning arvestades pindamistöde mahajäämust (arvutuslikult ca 530 km, arvestades pindamise vahelist perioodi) on perioodil 2014 - 2020 pindamise vajadus aastas 1200-1500 km. Vajaduse planeerimisel on lähtutud 2012 hindadest ja järgnevaid aastaid on korrigeeritud indeksiga 1,025. Lisaks on planeeritud vahendid profiili paranduseks (tasanduskiht ja tasandusfreesimine).

Konkreetsete pindamisobjektide valik toimub iga-aastaselt pärast teekatte defektide inventuuri. Inventuur viiakse läbi kevadel ning augustis-septembris koostatakse järgmise aasta objektide eelnimekiri (vt [Kattega teede säilitusremondi objektide valikumetoodika](#)). Jooksva aasta kevadel korrigeeritakse vajadusel seda nimekirja pärast talvehooaja lõppu täiendavate suurte defektide ilmnemisel (defektid, mis vajavad kohest sekkumist, et suuremat kahju ära hoida).

4.1.1.4 Kattega teede taastusremont

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

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

Taastusremondi vajaduse väljaselgitamisel on lähtutud olemasoleva asfaltbetoonkattega ja liiklussagedusega rohkem kui 3000 autot/ööp teede pikkusest 1080 km, olemasolevast seisukorrast (teeregistris mõõdetud roopa sügavusest) ning roopa arenemise kiirusest.

Roopa areng:

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

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

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

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

Taastusremondi objektide nimekiri vaadatakse üle iga-aastaselt.

4.1.1.5 Sildade remont

Eesti riigimaanteedel on 951 silda. Teehoiukavas planeeritud vahendite maht sildade remondiks põhineb sildade seisukorra ja investeerimisvajaduse analüüsil, mille järgi vajavad sillad 2022. aastaks optimaalse seisukorra taseme saavutamiseks 8 miljonit eurot aastas. See vajadus arvestab hetkel kehtivaid piiranguid (44 t) raskeveokite täismassile.

Kui veokite massipiirangud muuta 52 tonnile, siis tuleb vastavalt AS Ramboll Eesti poolt koostatud uuringule „[Riigimaanteede ja sildade tugevdamise maksumuse hindamine tulenevalt 52 t veoste aastaringse liikumise võimalusest](#)“ ümber ehitada 144 silda (37,5 mln eurot), et tagada nende vajalik kandevõime.

Maanteeamet alustab lisaks sildade remondile sildade kandevõime tõstmise programmi. Eesmärgiks on alustada peamiste eriveoste (raskeveosed, mille täismass ületab seaduses lubatud täismassi) marsruutide kaardistamist ning selle põhjal võimaluste piires sildade kandevõime suurendamist. Kirjeldatud programmi aastane sildadele suunatud eelarve on 1,5-2 MEUR ja selle eest on võimalik teostada 1-4 silla kandevõime suurendamine sõltuvalt olemasoleva silla mõõtmetest, tehnilisest olukorrast ja võimalikest lahendustest.

Iga-aastaselt tehakse sildade väiksem ülevaatus. Põhjalikuma ülevaatus tsükkel BMSi¹² alusel on 4 aastat. Lisaks toimub sildade igapäevane ülevaatus rutiinse teehoolde järelevalve käigus, et avastada ja remontida väiksemaid defekte.

Eesti riigimaantee sildade seisundit ja investeerimisvajadust hinnatakse tarkvaraga Pontis. Sildade seisukorra analüüs tehakse Pontises elementide tasemel ja seetõttu tuleb igale elemendile ja elemendi seisunditasemele määrata ühikhind ja võimalikud tegevused. Tarkvara Pontis analüüsimoodulis kasutatavad ühikhinnad põhinevad viimastel aastatel remonditud või ehitatud sildade projektidel. Ühikhindade põhjal on arvutatud sildade remontimiste/asendamiste maksumused. Sildade remondi kulurida sisaldab ka projekteerimise ning silla pealesõitude ehituse maksumust (kui pealesõidud vajavad laiendamist).

Võrdlemaks omavahel erinevate sildade füüsilist seisundit on Pontises kasutusel seisundiindeks (SI), mis 0 – 100 % skaalal näitab antud silla füüsilist seisundit. SI on arvutatud silla ülevaatuselt kogutud elementide seisundiandmete põhjal. Optimaalne on olukord, kus sillad jõutakse remontida veel enne, kui nende SI langeb alla 70% (u. 35 aasta tagant), sellega hoitakse ära hilisemad suured kulutused kandekonstruktsioonide remondile/asendamisele. Teehoiukavas planeeritud vahendite mahuga saavutatakse optimaalne tase eeldatavasti aastaks 2026.

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

4.1.1.6 Rekonstrueerimine

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

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

Rekonstrueerimist vajavate riigimaantee lõikude leidmiseks analüüsitakse mõõdetud teekatte seisukorra näitajate ning teid iseloomustavate andmete alusel kogu kattega riigimaantee 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 rekonstrueerimisobjektide valikumetoodika](#)), mis koosneb alljärgnevatest etappidest:

- Teede lõikudeks jagamine – kõik kattega teed jagatakse lõikudeks vastavalt ette antud tingimustele;
- Teelõikude PMS analüüsimine vastavalt kätte seisukorra analüüsi (PMS programm) lähteülesandele;

¹² BMS (*Bridge Management System*) – sildade remondi- ja korrashoiu planeerimise süsteem.

- Teelõikude rekonstrueerimisvajaduse indeksi arvutamine;
- Rekonstrueerimise kandidaatobjektide valimine ning objektide rekonstrueerimisvajaduse indeksi arvutamine (näitajatenä kasutatakse seisukorra indeksi, esimese aasta tasuvust, katte vanust, katendi kandevõime puudujääki ja katte laiuse vastavust/mittevastavust liiklussagedusele);
- objektide järjestamine rekonstrueerimisvajaduse indeksi alusel (suuremast väärtusest väiksemani) ning rekonstrueerimise objektide vajadusepõhise pingerea moodustamine.

Vajaduspõhise pingerea alusel koostatakse objektide rekonstrueerimise põhinimekiri.

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

Rekonstrueerimisobjektide põhi- ja erinimekirja alusel koostatakse 4 aastane kattega riigimaantee rekonstrueerimise kava (edaspidi *kava*). Kava koostatakse kevadel (märts-mai) tehtava analüüsi alusel kaks aastat ette (2012. aastal koostati 2014-2017 kava). Kava vaadatakse läbi ning kiidetakse heaks Maanteeameti investeringute komitees. Pärast kava heakskiitmist alustatakse tehniliste projektide koostamisega esimese ja ka teise aasta objektidele. Projekteerimise lähteülesanne koos tulevase objekti kirjelduse, orienteeruvate mahtude ja maksumusega kinnitatakse investeringute komitees. Projekti lõplik maht ja maksumus kinnitatakse pärast projekti valmimist juhul, kui projekti maksumus ja maht on optimaalne ja vastab kogu riigimaantee võrgu rahastamise võimalustele. Kolmanda ja neljanda aasta objektid on indikatiivsed ning vajalikud sisendiks säilitusremondi ja taastusremondi planeerimisel (kui lähiajal on rekonstrueerimine plaanis, siis ei tehta 1-2 aastaks säilitus- või taastusremonti).

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

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

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

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

Majandus- ja kommunikatsiooniministri poolt kinnitatud kattega riigimaantee (va TEN-T) rekonstrueerimise kava on esitatud teehoiukava seletuskirja lisas informatsiooniks.

4.1.2 Teedevõrgu arendamine

Teedevõrgu arendamise alajaotuses kirjeldatakse teehoiukavas planeeritud ehitusobjektide teostamiseks vajalikke ettevalmistavaid tegevusi, Euroopa keskkonnamüra direktiivi täitmiseks kohustuslikke tegevusi, liiklusohutlike kohtade ümberehituse, "Eesti teed tolmuabaks aastaks 2030" programmi ning maantee ehitusobjektide valiku põhimõtteid ning mahtu. Teehoiukava perioodil panustatakse teedevõrgu arendamisele 25-29 % teehoiutööde kogukuludest.

4.1.2.1 Projektide ettevalmistamine

Projektide ettevalmistuskulud sisaldavad kulusid projekteerimisele, maade võõrandamisele, kulusid liiklusohutuse auditite läbiviimisele projekteerimise erinevates etappides (Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/96/EÜ nõuded), tulu-kulu analüüsidele, keskkonnamõju hinnangutele ja muudele ehitus- ja rekonstrueerimisobjektide realiseerimiseks vajalike toimingute läbiviimisele.

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

Suurem osa ettevalmistavaid tegevusi 2014. ja 2015. aastal realiseeritavatele rekonstrueerimis- ja ehitusobjektidele on tehtud või tegemisel. Kulutuste kasvu on planeeritud perioodi keskel ja lõpus 2016-2020 planeeritud objektide realiseerimiseks ja teehoiukava 2020+ ettevalmistavate tegevuste alustamiseks.

4.1.2.2 Mära kahjuliku mõju leevendamise tegevuskava täitmine

Eesti on üle võtnud Euroopa keskkonnamära direktiiviga 2002/49/EC seatud välisõhus leviva müra eesmärgid ja kohustused ning siseriiklikult kehtestanud need Välisõhu kaitse seaduses (VÕKS).

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

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

2012. aasta 30. juuniks esitati Terviseametile kooskõlastamiseks välisõhu strateegilise mürakaardi ja 2013. aasta IV kvartalis esitatakse kooskõlastamiseks välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava, kohtades, kus riigimaanteid kasutab üle 3 miljoni sõiduki aastas (VÕKS §151).

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

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

2007. kaardistas Maanteeamet 10,9 km maanteid ning koostas tegevuskava, milles sisaldus perioodiks 2010-2013 viis tegevust müratõkke seinte ehitamise näol. Realiseerunud on üks – Loo-Maardu lõigul Teemeistri piirkonna hoonete kaitseks rajatud müratõkkesein. Teised tegevused puudutasid Tallinn-Pärnu-Ikla mnt Laagri-Kanama lõiku, kuid nende realiseerimise otstarbekus on hetkel selgusetu ning ilmselt kanduvad üle uude perioodi (2014-2018).

2012. aasta Maanteeameti strateegiline mürakaart koostati 158 km riigimaanteed kohta (lõigud üle 3 mln sõiduki aastas). Võttes aluseks sotsiaalministri 04.03.2002 määrusega nr 42 kehtestatud siseriiklikud müra normtasemed, võib väita, et hinnanguliselt paikneb öömüraindikaatori L_{night} osas normatiive ületavas (mitterahuldavas) situatsioonis (L_{night} üle 55 dB) 334 elamut, kus elab ca 1300 elanikku. Enim liiklusräst mõjutatud elanikke ja elamuid asub Tallinn-Pärnu-Ikla, Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee km 5,5-37,2 ja 182,4-192,4, Tallinn-Rannamõisa-Kloogaranna maanteel ning Tallinna ringteel km 0-19,8. Ositi on need lõigud kaetud tulevaste teeprojektidega ning leevendavad meetmed on võimalik planeerida nende kaudu. Siiski vajab palju olukordi leevendamist individuaalselt. Terviseameti poolt heaks kiidetud strateegilise mürakaardiga 2012 saab tutvuda Maanteeameti kodulehel: [Strateegiline mürakaart 2012](#)

Objektide prioriteetiseerimise alused, meetmed, maksumused ja rakendamise tähtajad koondatakse tegevuskavasse.

Välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava koostakse järgneva viie aasta kohta ning tegevused prioriteetseeritakse ja planeeritakse vastavalt teehoiukava vahenditele.

4.1.2.3 Liiklusohlike kohtade ümberehitamine

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

korraldab üleeuroopalise teedevõrgu teedel Eestis direktiivi nõudeid täites liiklusohutusele avalduva mõju hindamist, liiklusohutuse auditeerimist, tee ohutuse määramist ja tee ohutuse kontrollimist.

Tee ohutustaseme määramist väljaspool TEN-T teostatakse sama metoodika alusel, eesmärgiga olemasolevad liiklusohutlikud kohad likvideerida.

Konkreetsete objektide määramise aluseks on majandus- ja kommunikatsiooniministri 6. detsembri 2011. a määrus nr 108 „Tee ohutuse määramise tingimused ja nõuded tee ohutuse määramisele” ning Politsei- ja Piirivalveametilt saadud liiklusõnnetuste info. Lisaks analüüsitakse sõidukite ning jalakäijate ja jalgratturite liiklemise konfliktkohti. Kõrgema tulutasuvuse alusel pannakse Maanteeameti poolt kokku objektide nimekiri, mille vaatab üle ja kinnitab Maanteeameti investeeringute komisjon. Nimekirja uuendatakse igal aastal.

4.1.2.4 Riiklik programm "Eesti teed 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 riiklik programm "Eesti teed tolmuwabaks aastaks 2030".

Suur osa riigimaantee 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 tolumamise mõjul vähenenud alla kriitilise piiri, tagades tee profileeritavuse.
- Puhastanud tee maa-ala võsast ja puudest, vähemalt riigile kuuluva transpordimaa ulatuses, mis on vajalik külg- ja pikinähtavuse sh minimaalse liikumisruumi tagamiseks.
- Lubanud teemaale paigaldada erinevaid maaaluseid kommunikatsioone (side- ja elektri kaableid ning muid tehnovõrke). Need võivad tulevikus olla mõningaseks probleemiks, kui on tarvis näiteks lisamaad kraavide kaevamiseks ja teekonstruktsiooni laiendamiseks. Üheksakümnendate aastate lõpus maareformi käigus riigi omandisse jäetud transpordimaa ulatus ei ole hetkel enam paljudel juhtudel piisav avalikult kasutatavatel teedel teehoiu korraldamiseks.
- Teostanud elamute läheduses olevatel kruusateede lõikudel perioodiliselt tolmutõrjet CaCl_2 -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 tolmuvalu katteid (graniitkillustik ja väike kogus savi). Nõuete järgi peab ka Eestis kruusateel kasutatav kruus sisaldama saviosakesi, mis tagab tee parema püsivuse kuid tolumamist ei vähenda. Seetõttu on üheks väheseks võimaluseks tolmust vabanemiseks kruusateedele kergkatete ehitamine.

Seisuga 01.01.2013 on riigimaantee üldpikkus 16 469 km ja neist on 5 620 km, ehk 34,1% katteta teed ehk põhiliselt kruusateed.

Katteta riigimaantee liiklussagedused on enamuses alla 200 auto ööpäevas ja väga suur osa ehk 47,4% on väga väikese liiklussagedusega, ehk alla 50 auto ööpäevas.

Tabel 4 Kruusateede pikkused (km) riigimaanteedel seisuga 01.01.2013

Liiklussagedus, autot/ööp								
0-50	50-100	100-150	150-200	200-250	250-300	300-350	>350	Kokku
2667	2005	607	203	76	17	30	15	5620

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

Eesmärk on ehitada riigimaanteedele tolmuwabad katted kõigile suurema kasutusega (sagedus üle 50 autot/ööp) kruusateede aastaks 2030, arvestades elanikkonna paiknemist ja tee kasutamise intensiivsust. Planeeritud vahendid võimaldavad ehitada kava perioodil kruusateede katteid 50 kuni 150 km aastas.

Raskeliikluse korral (näiteks karjääriveod üle 15 % liiklusest) kruusateede tolmuvaba katte ehitust ei planeerita, kuna siirde- või kergkatend¹³ laguneb kiiresti ja püsikatendi (asfaltbetoon) ehitus oleks, arvestades üldist väikest liiklussagedust, liialt kallis.

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

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

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

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

Nimekiri kruusateedest, kuhu esitatakse tolmuwabad katted avalikustatakse Maanteeameti kodulehel ([vt Tolmuwabad katted kruusateede](#)).

4.1.2.5 Ehitamine

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

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

Rahvusvahelise kaubaveo seisukohast on eelistatud investeeringud TEN-T võrgustikku kuuluvatel teedel eelkõige suundadel Tallinn-Narva, Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa, Tallinn-Pärnu-Ikla ning Tallinna ringtee.

Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2011-2015 täitmise tagamiseks jätkatakse Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee neljarajaliseks ehitamist, Tallinna ning Tartu ringtee ja Tallinn-Narva maantee liiklusohutuse ja -sujuvuse parandamist.

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

¹³ Siirde- ja kergkatend on kergemat tüüpi katend - mustkate, kahekordne pindamine või freesipurust või stabiliseeritud kate, mis hiljem pinnatakse, mille tulemusel muudetakse tee tolmuvabaks.

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

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

Finantsplaanis on ehituse real kajastatud lisa 3 TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaantee ehitusobjektide aastamahud ja 2007-2013 perioodi välisvahenditest rahastatavate projektide lõpetamine 2014 ja 2015 aastatel, summades 21,6 mln € ja 14,3 mln € vastavalt ning teehoiukava 2010-2013 jätkutegevused Topi ristmikul ja Kroodi sõlmes 2014-2015 aastal, summades 12 mln € ja 3,4 mln € vastavalt.

4.1.3 Administreerimine

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

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

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

Maanteeameti koosseisus töötab seisuga 31.12.2012 513 töötajat, neist ametnikke on 196. Personalikulud moodustavad kogu administreerimise kulust 50 %.

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

5. Kokkuvõte

Teehoiukavas ja selle lisades antakse ülevaade tegevustest, mida kavandatakse teostada Eesti riigimaanteedel järgneval seitsmel aastal.

Maantee hoiuks planeeritud kulud vastavad kütuseaktsiis laekumise prognoosile, mis igal aastal, vastavalt kütuseaktsiisi prognoosi suurenemisele, kasvavad 2-3 %.

Riigimaantee hoid on jaotatud kolme suuremasse kulugruppi - teedevõrgu säilitamine, arendamine ning administreerimine. Teehoiutööde rahaline maht on toodud lisas 1. Teehoiukava 2014-2020 finantsplaan. Lisades 2 ja 3 esitatud nimekirjad sisaldavad TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaantee ehitus- ja rekonstrueerimisobjekte, nende teostamise aastaid ning maksumusi aastate lõikes kokku. Teehoiutööde hinnad ja muud kulud on planeeritud 2012. aasta jooksevhindades, millele on lisatud üldine hinnataseme kasv kuni 2,5 aastas.

Kogukulust on teedevõrgu säilitamisele planeeritud 62-66 %, arendamisele 25-29 % ning administreerimisele 9%.

Kütuseaktsiisi laekumise prognoosi täpsustamisel muutuvad vastavalt ka teedevõrgu säilitamise ja arendamise mahud. Igale aastal riigieelarve koostamise käigus täpsustatakse riigimaantee hoiu rahastamist rahastamisallikate ja aastate kaupa.

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

Pidades silmas asjaolu, et kohalike omavalitsuste teede täiendav riigipoolne rahastamine ja samuti välisvahendite kasutamine arvestatakse Teeseaduse § 16 täitmise hulka, on finantsplaanis selguse huvides kajastatud kütuseaktsiisi kavandatavast laekumisest ka kohalikele omavalitsustele planeeritud vahendid.

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

LISAD

Lisa 1 Teehoiukava 2014-2020 finantsplaan

							tuh eur
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Kütuseaktsiisi kavandatav laekumine (02.09.13 prognoos)	400 000	408 000	420 000	430 000	440 000	450 000	460 000
Teehoiuks arvestuslikult TS §16 alusel	280 125	285 725	294 350	301 175	308 175	315 225	322 200
Kohalike omavalitsuste teede rahastamiseks							
10% teehoiu arvestulikust summast	28 013	28 573	29 435	30 118	30 818	31 523	32 220
2007-2013 välisvahendid	14 030	3 700	0	0	0	0	0
2014-2020 välisvahendid (arvestuslik prognoos)	0	0	3 000	5 000	5 000	10 000	10 000
Kohalike omavalitsuste teedele KOKKU	42 043	32 273	32 435	35 118	35 818	41 523	42 220
Riigimaanteede hoiuks kavandatud üldsumma	238 083	253 453	261 915	266 058	272 358	273 703	279 980
TEEHOIUTÖÖD							
Teede hooldamine	48 555	50 376	53 623	57 091	58 511	59 966	61 458
Kruusateede säilitusremont kuni 400 km aastas	6 180	6 336	6 493	6 656	6 823	6 992	7 167
Kattega teede säilitusremont 1200-1500 km aastas	22 301	22 837	23 408	23 993	24 593	25 208	25 838
Kattega teede taastusremont 150-200 km aastas	27 500	28 188	28 892	29 614	30 355	31 114	31 892
Sildade remont kuni 35 silda aastas	8 629	8 845	9 066	9 292	9 525	9 763	10 007
Rekonstrueerimine	43 209	44 616	44 252	37 998	38 876	38 686	42 291
Teedevõrgu säilitamine KOKKU	156 374	161 197	165 734	164 645	168 682	171 729	178 652
Projektide ettevalmistamine	5 000	5 000	7 000	7 000	8 000	8 000	9 000
Müra kahjuliku mõju leevendamise tegevuskava täitmine	500	1 500	2 000	2 050	2 101	2 154	2 208
Liiklusohutlike kohtade ümberehitamine	7 000	8 000	8 200	8 405	8 615	8 831	9 051
Riiklik programm "Eesti teed tolmuwabaks aastaks 2030" 2014 kuni 50 km, 2015 kuni 100 km, alates 2016 kuni 150 km	4 000	7 900	15 315	15 725	16 146	16 581	17 049
Ehitamine	43 635	47 743	41 000	45 000	45 000	42 000	39 000
Teedevõrgu arendamine KOKKU	60 135	70 143	73 515	78 180	79 862	77 565	76 308
Administreerimine	21 574	22 113	22 666	23 233	23 814	24 409	25 019
Administreerimine KOKKU	21 574	22 113	22 666	23 233	23 814	24 409	25 019
TEEHOIUTÖÖD KOKKU	238 083	253 453	261 915	266 058	272 358	273 703	279 980

Lisa 2. Riigimaanteee TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteee rekonstrueerimisobjektid

Tee ja teelõigu nimetus	Rekonstrueerimise aasta ja aastamaht kokku, tuh EUR				Objekti aadress		Pikkus, km	Liiklussagedus 2012 *
	2014	2015	2016	2017	algus km	lõpp km		
NR 1 (E20) TALLINN - NARVA								
Kodasoo-Kiiu II niit	*				30,9	37,7	6,8	9247
Vahastu -Kemba II niit	*				50,3	56,3	6	6137
Valgejõe-Turba II niit	*				61,8	65	3,2	6137
NR 2 (E263) TALLINN - TARTU - VÕRU - LUHAMAA								
Mõigu - Vaida		*	*		5,6	20,8	15,2	18053, 14992, 11159
NR 3 (E264) JÕHVI - TARTU - VALGA								
Ahtme-Puru			*		5,5	7,8	2,3	4533, 2776
Tammispää-Vilusi	*				61,2	67,1	5,9	1700
Vapramäe - Elva			*	*	156	159	3	4966, 2486
Ida-Viru maakonna piir - Raja küla			*		67,1	75,3	8,2	1700, 2017
Igavere - Kobratu		*			110	119	9,3	2571
NR 4 (E67) TALLINN - PÄRNU - IKLA								
NR 5 PÄRNU - RAKVERE - SÕMERU								
Mannare - Aluste				*	28,2	35,8	7,6	2172
Rõusa - Rae		*			48,5	61,7	13,2	1163
Reopalu - Mäo			*		87,8	94,1	6,3	4054, 5243
Roosna-Alliku - Ahula			*		111	121	9,9	1595
NR 7 RIIA - PIHKVA								
NR 8 TALLINN - PALDISKI (E265 osaline)								
Keila - Paldiski, sh Kloogaranna raudtee ülesõit (samatasandiline)	*				29,2	47,1	17,9	4712, 2634, 2654, 2391
Talinn-Keila lõik (Kiia ristist - Keila rist (Statoil))	*				18	25,1	7,1	8641, 6610, 6502
NR 9 ÄÄSMÄE - HAAPSALU - ROHUKÜLA								
Ääsmäe - Riisipere				*	0	18,3	18,3	4884
Risti - Palivere	*				38,9	49,4	10,5	3634, 2530
NR 10 RISTI - VIRTU - KUIVASTU - KURESSAARE								
Üdruma - Laiküla			*		21	29	8	1919, 2008
NR 11 (E265) TALLINNA RINGTEE								
KOKKU rekonstrueerimine:	22 000	22 000	19 000	9 000			158,7	

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

Lisa 3. Riigimaanteed TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteedehitusobjektid

Tee ja teelõigu nimetus	Ehitusaastad ja aastamaht kokku, tuh EUR							Lühikirjeldus	Objekti aadress		Pikkus, km	Liiklussagedus 2012*
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020		algus km	lõpp km		
NR 1 (E20) TALLINN - NARVA												
Valgejõe-Rõmeda	*							Valgejõe-Rõmeda teelõigu ehitue V ja VII ehitusala. Objekti lõpetamine (2007-2013 objekt)				
Pirita jõe sillad	*	*						2 silda, kummalgi sõiduteel üks sild (2007-2013 objekt)	10,4	0	0	26526
Väo sõlm				*	*			Uus eritasandiline ristmik jätkuks Loo-Maardu valmisenihitatud lõigule.	9	10,2	1,2	tee nr 1 -26520 tee nr 11- 10605
Sillamäe raudtee eritasandiline ristumine			*					Põhimaantee ja Sillamäe sadama raudtee kahetasandilise ristmiku rajamine. Kahetasandiline ristumine Tolstoi tn ning Sillamäe-Vaivara mnt-ga.	183	184,5	1,5	6218, 5600
Kostivere - Jõelähtme kogujateed							*	2 kogujateede (1,2 ja 1,8 km). Eesmärk likvideerida kaks ohtlikku tagasipööret	18	24	6	14753 (p nr 11103 - 982, p nr 11109 - 386, v nr 11260 - 220, v nr 11259 - 310)
NR 2 (E263) TALLINN - TARTU - VÕRU - LUHAMAA												
Aruvalla-Kose	*							Objekti lõpetamine (2007-2013 objekt)				
Kose-Ardu			*	*	*	*	*	uus 2+2 maantee, 5 rajatist, ehituslõigu pikkus 12,3 km (kilomeetraaž mööda vana teed 15 km)	40	55	15	7520, 7310
Lemmatsi - Lennujaama teerist	*	*						Tartu läänepoolne ümbersõidu V ehitusala. 1 eritasandiline ristmik, 1 eritasandiline riste, 1 raudtee viadukt, 1 jalakäiate tunnel (2007-2013 objekt)	188,5	191,6	3,1	14230, 11480
Ilmatsalu ring -Viljandi ring (Raja tn)	*							Liiklusohutuse ja liiklussujuvuse parandamine. Tartu läänepoolse ümbersõidu I ehitusala	181,9	184,1	2,2	4562, 9139, 11840
Variku viadukt - Raja tn		*						Liiklusohutuse ja liiklussujuvuse parandamine . Tartu läänepoolse ümbersõidu II ehitusala.	184,1	185,9	1,8	11840, 12790, 8700
Põltsamaa - Tartu möödasõidulade rajamine					*			2 möödasõiduala mõlemas suunas	128	181,5	53,5	5922, 6284, 6153, 4562
NR 3 (E264) JÕHVI - TARTU - VALGA												
NR 4 (E67) TALLINN - PÄRNU - IKLA												
Topi sõlm	*		*					Tallinn-Pärnu-Ikla maantee ja planeeritava Juuliku-Tabasalu ühendustee vaheline Topi liiklussõlm ning Juuliku-Tabasalu ühendustee km 3,3 –7,0 (sh Topi raudteeviadukt, Laagri raudteeülesõit)	14,7	0	0	19593, 1956
Tallinna piir - Topi sõlm				*				Liiklusohutuse ja liikluse sujuvuse parendamine.	13	16	3	31411, 19593
Ääsmäe - Kernu		*	*					2+1 ristlõikega lõigud (möödasõidurajad)	28	37	9	6912
Kernu ümbersõit					*	*		Teemaplaneeringu kohane uus tee (2+1 ristlõige)	37	42	5	6912, 6588
Nurme õgvendus						*	*	Teemaplaneeringu kohane uus tee (2+1 ristlõige, 1 sild)	120,3	122,8	2,5	10053

NR 5 PÄRNU - RAKVERE - SÕMERU												
Pärnu - Tammiste	*							Aluse tugevdamine ja uus kattekonstruktsioon. Liiklusohutuse ja sujuvuse parandamine, samatasandilised ristmikud, jalg- ja jalgrattatee ehitamine. Valgustus.	1,5	4,2	2,7	5722, 3964
Türi linna lõik	*							Teekatte seisukorra, liiklusohutuse ja liiklussujuvuse parandamine.	74,7	78,7	4	1578, 4174, 4198
NR 8 TALLINN - PALDISKI (E265 osaline)												
Keila lõik, sh Keila jõe sild	*	*						Liiklusohutuse ja liikluse sujuvuse parandamine. Kahe uue Keila jõe silla ehitamine.	24,7	29,4	4,7	8967, 7761, Keila jõe sillal 16235, 9327, 8919
NR 9 ÄÄSMÄE - HAAPSALU - ROHUKÜLA												
NR 10 RISTI - VIRTU - KUIVASTU - KURESSAARE												
NR 11 (E265) TALLINNA RINGTEE												
Kurna liiklussõlm	*	*						Kurna eritasandiline ristmik (1 sõidutee viadukt, 1 jalakäiate viadukt, 1 jalakäiate tunnel) ja 2+2 teelõik (2007-2013 objekt)	11,8	16,2	4,4	tee nr 11 -13127, tee nt 11115 - 3055, 2852
Kurna-Luige	*							Kurna liiklussõlme ja Luige ristmiku vaheline ala 2+2 teelõik, 1 väikeulukite tunnel (2007-2013 objekt)	16,2	17,8	1,6	8799
Vao - Jüri (tehakse ainult sõlmed)		*	*	*	*	*	*	Jüri jaotusringi liiklusohutuse ja sujuvuse parendamine, Põrguvälja ristmik, Karla eritasandiline sõlm, uus Lagedi viadukt ühendusteedega, Lagedi raudteeületuse samatasandiline lahendus	0,6	11,3	10,7	10605, 11134, 9850, 12630, 13127
Kanama - Keila						*	*	Liiklusohutuse ja liikluse sujuvuse parendamine, samatasandilised ristmikud	30,7	37,8	7,1	10363, 7747
Jälgimäe viadukt			*					Eritasandiline riste	27	28,5	1,5	7620, 7043
LISAKS												
Kroodi (Vana-Narva mnt ja Maardu linna ühendus)		*						Viadukti lõpetamine				
KOKKU ehitamine:	43 635	47 743	41 000	45 000	45 000	42 000	39 000					
* Märkus: Veerus „Liiklussagedus 2012“ toodud numbrid näitavad objekti koosseisu kuuluvate teelõikude liiklussagedusi - autot/ööpäevas												