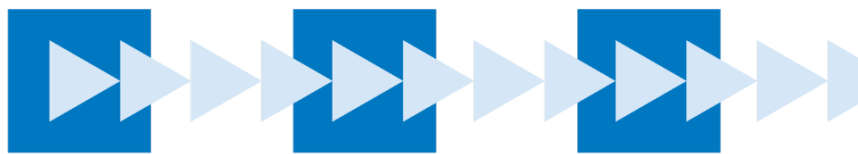




TRANSPORDIAMET



Säästlikumaid liikumisviise soodustava riigiteede taristu objektide valiku kord

TRANSPORDIAMET 2024

 TRANSPORDIAMET	TRANSPORDIAMETI JUHTIMISSÜSTEEM		KT_042_K3_r1
	SÄÄSTLIKUMAIK LIHKUMISVIISE SOODUSTAVA RIIGITEEDE TARISTU OBJEKTIDE VALIKU KORD		
	Kinnitamine: 13.12.2024 nr 1.1- 7/24/197	Koostaja: Kadi Pihlak	2/12

SISUKORD

1.	SISSEJUHATUS.....	2
2.	OBJEKTIDE JAOTUS	3
3.	OBJEKTIDE ETTEPANEKUTE KOGUMINE.....	3
4.	OBJEKTIDE ETTEPANEKUTE HINDAMINE	4
4.1.	Jalgratta- ja jalgteede rajamine	4
4.2.	Tingimuste loomine säästvate liikumisviiside sh ühistranspordi kasutamise soodustamiseks	7
5.	OBJEKTIDE JÄRJESTAMINE NING EHITUSKAVA KOOSTAMINE	12

1 SISSEJUHATUS

Säästlikumaid ja erinevatele elanikkonnagruppidele ligipääsetavamaid liikumisviise soodustava taristu rajamise eesmärk on riigiteede taristu kvaliteedi tõstmine läbi vajalikele väikeinvesteeringutele (objekti maksumus kuni miljon eurot) rahastuse võimaldamise, et luua võrdsed liikumisvõimalused erinevatele liiklejatele, soodustada ja võimaldada säästlike (tervislikumate ja väiksema keskkonnamõjuga) liikumisviiside kasutamist ning kombineerida sujuvalt erinevaid liikumisviise. Täpsemalt rajatakse paremaid ümberistumisvõimalusi erinevate liikumisviiside ja erinevate ühistranspordiliikide (ÜT) vahel ning soodustatakse säästvaid liikumisviise nõudluse põhiselt ja läbi võrgulise tähtsusega jalgratta- ja jalgteede rajamise.

Üldjuhul on meetme objektid otseselt seotud olemasoleva riigiteede võrgustikuga, kuid vajadusel on võimalik selle täiendamine uute ühenduste loikudega, kui need vastavad riigiteede tunnustele ja ühendavad riigiteid (st vähemalt üks objekti otsest peab olema seotud riigiteega) läheduses paiknevate oluliste sihtpunktidega, nt rongipeatustega.

Teehoiukava objektide valimiseks on vajalik leida kõige otstarbekamad, suurima nõudluse ja mõjuga objektid, milleks on välja töötatud järgnev metoodika.

2 KASUTATUD LÜHENDID

- **SÄLI** – säästlikumaid liikumisviise soodustava riigiteede taristu rajamine
- **ÜT** – ühistransport
- **AKÖL** – aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus
- **JJT** – jalgratta-ja jalgteede
- **KOV** – kohalik omavalitus
- **ÜTK** – ühistranspordikeskus
- **REM** – Regionaal- ja Põllumajandusministeerium
- **EVR** – Eesti Raudtee

 TRANSPORDIAMET	TRANSPORDIAMETI JUHTIMISSÜSTEEM		KT_042_K3_r1
	SÄÄSTLIKUMAIK LIHKUMISVIISE SOODUSTAVA RIIGITEEDE TARISTU OBJEKTIDE VALIKU KORD		
	Kinnitamine: 13.12.2024 nr 1.1-7/24/197	Koostaja: Kadi Pihlak	3/12

3 OBJEKTIDE JAOTUS

Meetmel on kahte tüüpi objekte:

- 1) Säätva liikumisviisi soodustamiseks jalgratta- ja jalgteede rajamine (sh olemasoleva liiklusruumi ümberajamise kaudu) teelõikudele, et:
 - o ühendada elukohti (elanikke) oluliste tõmbekeskustega ning esmatähtsate sihtkohtadega nagu töö, kool, peatused ja toidupood;
- 2) Tingimuste loomine liikumisviisi või ÜT-vahendi vahetamise soodustamiseks, et mingis liikumise lõigus kasutada säästlikumat liikumisviisi, sh:
 - o täiendavate maakonna- ja kaugliinide peatuste (liikuvuskeskuste) rajamine olulistesse liiklussõlmedesse ja mujale oluliste sihtpunktide juurde;
 - o „Pargi ja sõida“ parklate võrgustiku arendamine, sh auto- ja jalgrattaparklate rajamine olulistesse liiklussõlmedesse ja ühistranspordi peatuste lähedusse ümberistumise võimaluste ja ligipääsetavuse parandamiseks.

Arvestades meetme eesmäärke on Transpordiameti poolne suurim omaosalus ehitismaksumusest üks miljon¹ eurot ning vähim kakskümmend viis tuhat eurot käibemaksuta objekti kohta.

Meede käsitleb objektide rahastust, mis ei paikne kavandatud ehitus- ja rekonstrueerimisobjektidel. Nimetatud meetmetega lõikudel rahastatakse vajalikke ehitustõid terviklikult ühe projektiga ühe meetme alt.

4 OBJEKTIDE ETTEPANEKUTE KOGUMINE

Meetme efektiivseks töötamiseks on vajalik saada piisaval hulgal asjakohaseid ettepanekuid. Selleks kasutatakse mudelit „Potentsiaalsed jalgsi ja rattaga liikumised“², mille abil valitakse välja kõige suurema nõudlusega teelõigud, kus on vajadus jalgratta- ja jalgteede järele. Need lisatakse nimekirja, mida hakkab hindama järgnevas punktis kirjeldatud alustel ekspertgrupp.

Nimekirja võivad ettepanekuid esitada kõik, sh KOV-id, ÜTK-d ja teised Transpordiameti koostõõpartnerid ja liiklejad. Lisaks võivad ettepanekud laekuda ka Transpordiameti analüüsides ja maanteede projekteerimismõõnides nõutu alusel.

Potentsiaali mudeli väliselt on lubatud analüüsida ja nimekirja määrata ka objekte, mis vastavad „Kergliiklustristu kavandamine“ juhendi p 5 toodud kriteeriumitele:

Kaaluda jalgratturite ja jalakäijate omavahelist eraldamist maakonnakeskuste ja vähemalt 10 000 elanikuga linnade ümbruses, linna keskuse suunalistel kergliiklusteedel, kui linnast väljuval suunal asub vähemalt 1000 elanikuga linn, alev või alevik. Õigustatud on eraldatud liiklusega kergliiklustee rajamine siis, kui nimetatud linn, alev või alevik asub kuni 10 km kaugusel linna piirist, et soodustada jalgrataste kasutamist, vähendada konflikte jalakäijatega ning soodustada kiiremat ja sujuvamat jalgrataste liikumist tõmbepunktide vahel.

¹ kui aasta eelarve on üle 5 miljoni, võib kaaluda ka kallimate objektide kuni 2 miljonit realiseerimist

² [Potentsiaalsed jalgsi ja rattaga liikumised \(transpordiamet.ee\)](https://transpordiamet.ee), loe siit ka metoodikat, mille alusel mudel arvutati

 TRANSPORDIAMET	TRANSPORDIAMETI JUHTIMISSÜSTEEM		KT_042_K3_r1
	SÄÄSTLIKUMAIK LIHKUMISVIISE SOODUSTAVA RIIGITEEDE TARISTU OBJEKTIDE VALIKU KORD		
	Kinnitamine: 13.12.2024 nr 1.1- 7/24/197	Koostaja: Kadi Pihlak	4/12

Teist tüüpi ehk ühistranspordiga seotud objektide ettepanekute osas küsime eelkõige sisendi REMi ühistranspordi osakonnast, kes tegeleb ühistranspordi reformiga ning omab seega ülevaadet kõige mõjusamatest objektidest. Ka siia nimekirja võivad ettepanekuid objektide hindamiseks esitada kõik.

SÄLI meetme objektide seos ühistranspordireformiga:

Ühistranspordireformi keskne **eesmärk** on vähendada veondussektori keskkonnamõju, tõsta ühistranspordi kuluefektiivsust ning parandada hariduse, töökohtade ja teenuste kättesaadavust kõigis Eesti piirkondades aktiivsete ja säästlike liikumisviiside (jalgsi, jalgrattaga, kergliikuriga, ühistranspordiga) arendamise ning konkurentsivõime tõstmise abil.

Ühistranspordireformi **eesmärgiks** on vaadelda reisija teekonda tervikuna, mis ei alga ega lõppe ühistranspordipeatuses. Seega on oluline tagada, et ka ümberistumised ning teekonna esimene ja viimane miil oleksid sujuvad ja lihtsad.

Muuhulgas näeb ühistranspordi reform ette kolmetasandilise liinivõrgu moodustamist, mille aluseks on kiired ja mugavad ümberistumised olulisemates sõlmpunktides. Sõlmpunktid on sellised peatused (tavaliselt keskustes asuvad bussi- ja rongijaamad), kus saavad kokku põhi- ja kohalikud liinid ning kus toimub ümberistumine eri liinide vahel. Selguse huvides nimetatakse selliseid kohti liikuvuskeskusteks (ingl k mobility hub).

Ühistranspordi reformi raames töötatakse välja ühtsed kvaliteedistandardid, milles määratakse kindlaks liikuvuskeskuste asukohad.

5 OBJEKTIDE ETTEPANEKUTE HINDAMINE

Kandidaatobjektide nimekirju hindab ekspertgrupp, kes kaardistab kõigepealt ära objektide objektiivsed asjaolud ning annab seejärel mõjuhinna.

Hinnangu alusel moodustub igale objektile punktisumma, mida kasutatakse objektide prioriseerimiseks. Pingerivid koostatakse kahes osas:

- 1) Säästva liikumisviisi soodustamiseks jalgratta- ja jalgteede rajamine
- 2) Tingimuste loomine liikumisviisi või ÜT-vahendi vahetamise soodustamiseks
 - a. Rongipeatused
 - b. Bussipeatused

5.1 Jalgratta- ja jalgteede rajamine

„Potentsiaalsed jalgsi ja rattaga liikumised“ mudeli alusel valitakse välja kõige suurema potentsiaaliga jalgratta- ja jalgteede objektid, mille sõidukite AKÖL on rohkem kui 700 ning neid hindab SÄLI ekspertgrupp järgmiste kriteeriumide alusel:

 TRANSPORDIAMET	TRANSPORDIAMETI JUHTIMISSÜSTEEM		KT_042_K3_r1
	SÄÄSTLIKUMAIK LIHKUMISVIHSE SOODUSTAVA RIIGITEEDE TARISTU OBJEKTIDE VALIKU KORD		
	Kinnitamine: 13.12.2024 nr 1.1-7/24/197	Koostaja: Kadi Pihlak	5/12

Objektiivsed asjaolud:

Jnr	Hinnatav asjaolu	Hinnanguväärtuste selgitused
1	KOV või mõni muu huvitatud osapoole valmisolek katta kulusid (rajamis- või kasutuskulud)	4p – Transpordiameti väline osapool on valmis katma vähemalt 50% rajamiskuludest ning on nõus Transpordiameti pakutava korrashoiu jaotusega 3p – Transpordiameti väline osapool on valmis katma vähemalt 30% rajamiskuludest ning on nõus Transpordiameti pakutava korrashoiu jaotusega 2p – Transpordiameti-väline osapool on valmis katma vähemalt 10% rajamiskuludest 1p – Transpordiameti-väline osapool on valmis korraldama korrashoidu 0p – KOV ega keegi kolmas isik ei ole valmis kaasrahastama rajamist ega korraldama korrashoidu
2	Lõigul asuvate ÜT peatuste teenindamise sagedus	3p – Lõigul on (sh lähiajal kavandatud) selle piirkonna jaoks olulise sagedusega ÜT-teenus (16 või enam ühendust argipäeviti mõlemas suunas kokku) 2p – Lõigul on selle piirkonna jaoks olulise sagedusega ÜT-teenus (8 või enam ühendust argipäeviti mõlemas suunas kokku) 1p – Lõigul on vähene ÜT-teenus (vähem kui 8 ühendust argipäeviti mõlemas suunas kokku) 0p – Lõigul puudub ÜT-teenus
3	Liiklussagedus (AKÖL)	7p > 7000 6p 6000-7000 5p 5000-6000 4p 4000-5000 3p 3000-4000 2p 2000-3000 1p 1000-2000 0p <1000

 TRANSPORDIAMET	TRANSPORDIAMETI JUHTIMISSÜSTEEM		KT_042_K3_r1
	SÄÄSTLIKUMAIK LIHKUMISVIISE SOODUSTAVA RIIGITEEDE TARISTU OBJEKTIDE VALIKU KORD		
	Kinnitamine: 13.12.2024 nr 1.1-7/24/197	Koostaja: Kadi Pihlak	6/12

Eksperthinnangu asjaolud:

Jnr	Hinnatav asjaolu	Hinnanguväärtuste selgitused
1	Liikumiste jaotus mudelis sihtkohtade (kool, töö, toidupood, peatused) kaupa	3p – Liikumised kolme eri sihtkohta 2p – Liikumised kahte eri sihtkohta 1p – Liikumised ühte sihtkohta
2	Jätkusuutlikkus	4p – Kiiresti arenev ja kasvav piirkond (nt 1 km² kohta 2000-2024 a lõikes kasv üle 100 elaniku) või piirkond, kus elab üle 3000 elaniku 3p – Kasvav piirkond (nt 1 km² kohta 2000-2024 a lõikes kasv 50 kuni 100 elaniku) 2p – Stabiilne piirkond (nt 1 km² kohta 2000-2024 a lõikes elanike muutus +/-50) 1p – Kahaneva elanikkonnaga piirkond (nt 1 km² kohta 2000-2024 a lõikes kahanemine 50 kuni 100 elaniku) 0p – Pole jätkusuutlik (nt 1 km² kohta 2000-2024 a lõikes kahanemine üle 100 elaniku või puudub märkimisväärne asustus ja arengupotentsiaal)
3	Olemasoleva JJT võrgustiku täiendamine	7p – Olulise puuduva ühenduslülili rajamine (nt põhi- ja tugimaantee, põhivõrk) 4p – Puuduva ühenduslülili rajamine olemasoleva võrgustiku jätkamiseks või ühendamiseks 2p – Vähene seotus olemasoleva võrgustikuga 0p – Ei lisa väärtust võrgustikule
4	Liiklusohutus	4p – Lõigul on toimunud jalakäija või jalgratturi hukkumisega liiklusõnnetus 2p – Lõigul on toimunud liiklusõnnetus jalakäija või jalgratturi osavõtul 1p – Lõigul on toimunud liiklusõnnetus, kuid jalakäija või jalgratturi osavõtuta 0p – liiklusõnnetusi pole toimunud
5	Maksumus liikumise kohta (objekti eeldatav maksumus/potentsiaalsed liikumised päevas, keskmine lõigu kohta)	7p – alla 200 6p – 200-500 5p – 500-1000 4p – 1000-1500 3p – 1500-2000 2p – 2000-2500 1p – 2500-3000 0p – üle 3000

 TRANSPORDIAMET	TRANSPORDIAMETI JUHTIMISSÜSTEEM		KT_042_K3_r1
	SÄÄSTLIKUMAIK LIHKUMISVIISE SOODUSTAVA RIIGITEEDE TARISTU OBJEKTIDE VALIKU KORD		
	Kinnitamine: 13.12.2024 nr 1.1- 7/24/197	Koostaja: Kadi Pihlak	7/12

Võrdsete punktide korral on määravaks potentsiaalsed liikumised päevas ja objekti eeldatav maksumus.

5.2 Tingimuste loomine säästvate liikumisviiside sh ühistranspordi kasutamise soodustamiseks

Ühistranspordiga otseselt seotud objekte puhul tehakse vahet rongipeatuste ja bussipeatustega seonduvatel objektidel, kuna hindamiskriteeriumid on mõnevõrra erinevad. Ühel juhul on tegemist olemasoleva objektiga ja teisel juhul uuega ning neid hindab SÄLI ekspertgrupp eraldi, kuid järjestab koondpunktide alusel koos järgmiste kriteeriumite alusel:

I Rongipeatused

Objektiivsed asjaolud:

Jnr	Hinnatav asjaolu	Hinnanguväärtuste selgitused
1	Liikumiste rongipeatusesse ³ arv	• 7p – üle 400 • 6p – 350-400 • 5p – 300-350 • 4p – 250-300 • 3p – 200-250 • 2p – 150-200 • 1p – 100-150 • 0p – kuni 100
2	KOV või mõni muu huvitatud osapool valmisolek katta kulusid (rajamis- kasutuskulud) või	• 4p – Transpordiameti väline osapool on valmis katma vähemalt 50% rajamiskuludest ning on nõus Transpordiameti pakutava korrashoiu jaotusega • 3p – Transpordiameti väline osapool on valmis katma vähemalt 30% rajamiskuludest ning on nõus Transpordiameti pakutava korrashoiu jaotusega • 2p – Transpordiameti-väline osapool on valmis katma vähemalt 10% rajamiskuludest • 1p – Transpordiameti-väline osapool on valmis korraldama korrashoidu • 0p – KOV ega keegi kolmas isik ei ole valmis kaasrahastama rajamist ega korraldama korrashoidu

³ Mudeli „Potentsiaalsed jalgsi ja rattaga liikumised“ alusel: [Potentsiaalsed jalgsi ja rattaga liikumised \(transpordiamet.ee\)](https://transpordiamet.ee)

 TRANSPORDIAMET	TRANSPORDIAMETI JUHTIMISSÜSTEEM		KT_042_K3_r1
	SÄÄSTLIKUMAIK LIHKUMISVIHSE SOODUSTAVA RIIGITEEDE TARISTU OBJEKTIDE VALIKU KORD		
	Kinnitamine: 13.12.2024 nr 1.1-7/24/197	Koostaja: Kadi Pihlak	8/12

3	Peatust läbiva reisirongi teenuse sagedus	• 6p – Lõigul on (sh lähiajal kavandatavad) selle piirkonna jaoks olulise sagedusega ÜT-teenus (20 või enam ühendust argipäeviti kokku) • 4p – Lõigul on selle piirkonna jaoks olulise sagedusega ÜT-teenus (8-20 või enam ühendust argipäeviti kokku) • 2p – Lõigul on vähene ÜT-teenus (vähem kui 8 ühendust argipäeviti kokku)
---	---	---

* töögrupp võib lugeda rongipeatusega samaväärseks ka näiteks olulist sadamat või lennujaama

 TRANSPORDIAMET	TRANSPORDIAMETI JUHTIMISSÜSTEEM		KT_042_K3_r1
	SÄÄSTLIKUMAIK LIHKUMISVIISE SOODUSTAVA RIIGITEEDE TARISTU OBJEKTIDE VALIKU KORD		
	Kinnitamine: 13.12.2024 nr 1.1-7/24/197	Koostaja: Kadi Pihlak	9/12

Ekspert hinnangu asjaolud:

Jnr	Hinnatav asjaolu	Hinnanguväärtuste selgitused
1	Mõju ÜT kättesaadavuse ja koostoitivuse paranemisele	6p – Luuakse sujuvate ümberistumisvõimaluste ja peatustega sõlm ning omavahel ühendatakse üle kolme erineva liikumisviisi (nt kaug- ja kohalik bussiliin, reisirong, jalgratas, sõiduauto) 4p – Maksimumhinnangust väiksem arv liikumisviise, ootetingimuste oluline parandamine 2p – Vähene mõju 0p – Mõju puudub või see on negatiivne
2	Mõju liiklusohutuse suurendamisele	3p – Hea lahendus väga ohtlikule olukorrale 2p – Objektiga lahendatakse muuhulgas ka olemasolev ohutusprobleem 1p – Vähene mõju 0p – Mõju puudub või see on negatiivne
3	Jätkusuutlikkus	4p – Kiiresti arenev ja kasvav piirkond (nt 1 km² kohta 2000-2024 a lõikes kasv üle 100 elaniku) või piirkond, kus elab üle 3000 elaniku 3p – Kasvav piirkond (nt 1 km² kohta 2000-2024 a lõikes kasv 50 kuni 100 elaniku) 2p – Stabiilne piirkond (nt 1 km² kohta 2000-2024 a lõikes elanike muutus +/-50) 1p – Kahaneva elanikkonnaga piirkond (nt 1 km² kohta 2000-2024 a lõikes kahanemine 50 kuni 100 elaniku) 0p – Pole jätkusuutlik (nt 1 km² kohta 2000-2024 a lõikes kahanemine üle 100 elaniku või puudub märkimisväärne asustus ja arengupotentsiaal)
4	Maksumus liikumise kohta (objekti eeldatav maksumus/potentsiaalsed liikumised päevas)	5p – alla 200 4p – 200-400 3p – 400-600 2p – 600-800 1p – 800-1000 0p – üle 1000

 TRANSPORDIAMET	TRANSPORDIAMETI JUHTIMISSÜSTEEM		KT_042_K3_r1
	SÄÄSTLIKUMAIK LIHKUMISVIISE SOODUSTAVA RIIGITEEDE TARISTU OBJEKTIDE VALIKU KORD		
	Kinnitamine: 13.12.2024 nr 1.1-7/24/197	Koostaja: Kadi Pihlak	10/12

II Bussipeatused (ümberistumissõlmed)

Objektiivsed asjaolud:

Jnr	Hinnatav asjaolu	Hinnanguväärtuste selgitused
1	Elanike arv 5 km raadiuses	7p – üle 6000 6p – 5000-6000 5p – 4000-5000 4p – 3000-4000 3p – 2000-3000 2p – 1000-2000 0p – kuni 1000
2	KOV või mõni muu huvitatud osapoole valmisolek katta kulusid (rajamis- või kasutuskulud)	4p – Transpordiameti väline osapool on valmis katma vähemalt 50% rajamiskuludest ning on nõus Transpordiameti pakutava korrashoiu jaotusega 3p – Transpordiameti väline osapool on valmis katma vähemalt 30% rajamiskuludest ning on nõus Transpordiameti pakutava korrashoiu jaotusega 2p – Transpordiameti-väline osapool on valmis katma vähemalt 10% rajamiskuludest 1p – Transpordiameti-väline osapool on valmis korraldama korrashoidu 0p – KOV ega keegi kolmas isik ei ole valmis kaasrahastama rajamist ega korraldama korrashoidu
3	Liiklussagedus (sõidukit ööpäevas)	3p üle 6000 2p 4000-6000 1p 2000-4000 0p kuni 2000
4	Olemasoleva/potentsiaalse peatust läbiva ÛT-teenuse sagedus	3p – Lõigul on selle piirkonna jaoks olulise sagedusega ÛT-teenus (16 või enam ühendust argipäeviti mõlemas suunas kokku) 2p – Lõigul on selle piirkonna jaoks olulise sagedusega ÛT-teenus (8 või enam ühendust argipäeviti mõlemas suunas kokku) 1p – Lõigul on vähene ÛT-teenus (vähem kui 8 ühendust argipäeviti mõlemas suunas kokku) 0p – Lõigul puudub ÛT-teenus

 TRANSPORDIAMET	TRANSPORDIAMETI JUHTIMISSÜSTEEM		KT_042_K3_r1
	SÄÄSTLIKUMAIK LIHKUMISVIHSE SOODUSTAVA RIIGITEEDE TARISTU OBJEKTIDE VALIKU KORD		
	Kinnitamine: 13.12.2024 nr 1.1-7/24/197	Koostaja: Kadi Pihlak	11/12

Ekspertthinnangu asjaolud:

Jnr	Hinnatav asjaolu	Hinnanguväärtuste selgitused
1	Mõju ÜT teenuse kättesaadavuse koostöimivuse paranemisele ja	6p – Paraneb oluliselt ÜT kättesaadavus ja atraktiivsus ning piirkonnas puuduvad võimalused ümberistumiseks kaugliinidele 4p – ÜT kättesaadavus paraneb, kuid mõju potentsiaalsele kasutatavusele on mõõdukas 2p – Vähene mõju 0p – Mõju puudub või see on negatiivne
2	Mõju liiklusohutuse suurendamisele	3p – Hea lahendus väga ohtlikule olukorrale 2p – Objektiga lahendatakse muuhulgas ka olemasolev ohutusprobleem 1p – Vähene mõju 0p – Mõju puudub või see on negatiivne
3	Jätkusuutlikkus	4p – Kiiresti arenev ja kasvav piirkond (nt 1 km² kohta 2000-2024 a lõikes kasv üle 100 elaniku) või piirkond, kus elab üle 3000 elaniku 3p – Kasvav piirkond (nt 1 km² kohta 2000-2024 a lõikes kasv 50 kuni 100 elaniku) 2p – Stabiilne piirkond (nt 1 km² kohta 2000-2024 a lõikes elanike muutus +/-50) 1p – Kahaneva elanikkonnaga piirkond (nt 1 km² kohta 2000-2024 a lõikes kahanemine 50 kuni 100 elaniku) 0p – Pole jätkusuutlik (nt 1 km² kohta 2000-2024 a lõikes kahanemine üle 100 elaniku või puudub märkimisväärne asustus ja arengupotentsiaal)
4	Maksumus 5 km raadiuses elava elaniku kohta (objekti eeldatav maksumus/elanike arv 5 km raadiuses)	5p – alla 10 4p – 10-50 3p – 50-100 2p – 100-150 1p – 150-200 0p – üle 200

Võrdsete punktide korral on määravaks potentsiaalsed liikumised päevas või 5km raadiuses elavate elanike arv ning objekti eeldatav maksumus.

 TRANSPORDIAMET	TRANSPORDIAMETI JUHTIMISSÜSTEEM		KT_042_K3_r1
	SÄÄSTLIKUMAIK LIHKUMISVIISE SOODUSTAVA RIIGITEEDE TARISTU OBJEKTIDE VALIKU KORD		
	Kinnitamine: 13.12.2024 nr 1.1-7/24/197	Koostaja: Kadi Pihlak	12/12

6 OBJEKTIDE JÄRJESTAMINE NING EHTUSKAVA KOOSTAMINE

Ehituskava iga-aastaselt uuendamisel analüüsib ekspertgrupp kõiki laekunud ettepanekuid, mille tulemusel moodustub igale objektile punktisumma. Objektid järjestatakse punktisumma alusel suuremast väiksemani ning moodustatakse objektide pingerivi, mille alusel omakorda moodustatakse järgneva kahe aasta ehituskavad ning maksimaalselt 50% kolmanda aasta ehituskavast. Kaks esimest aastat ja kolmanda aasta maksimaalselt 50% objektidest kinnitatakse töösse ja neid uute objektidega enam pingerivisse ei panda ega võrrelda. Kaks kuni kolm aastat on vajalik periood, et tagada piisav aeg projekteerimiseks ja muudeks ettevalmistusteks ning selleks, et Transpordiametil ja koostööpartneritel oleks planeeritud objektidega võimalik arvestada oma muude investeeringute elluviimisel.

Objektide paigutamisel Ehituskavasse:

- 1) tehakse koostööd objekti puutuvate osapooltega (nt KOV, REM, ÜTK, EVR);
- 2) arvestatakse töömahtude jaotusega Transpordiameti regioonide vahel – sama piirkonna sarnased objektid rajatakse korraga;
- 3) arvestatakse teiste Teehoiukava meetmete lähiaastate pingeridadega, kattuvatel lõikudel rahastatakse üldjuhul vajalikke ehitustöid terviklikult ühe projektiga ühe meetme alt;
- 4) arvestatakse kohaliku omavalitsuse kaasrahastamisega – kohaliku omavalitsuse valmisolek katta osa rajamis- või kasutuskuludest mõjutab objekti paiknemist pingerivis.

Meetme lõpliku ehituskava moodustamiseks jagab ekspertgrupp kahte tüüpi objektid omavahel pingerivisse vastavalt eelarvelistele võimalustele, lähtudes objektide ettevalmistuse tasemest, nende mõjususe hinnangust ning paigutumisest Ehituskavasse p 5 1)-4).

Ehituskava kinnitatakse vastavalt Transpordiameti teehoiukava töögrupi korrale ning selle koostamist ja muutmist juhib käesoleva meetme ekspertgrupp. Üldjuhul hindab ekspertgrupp objekte kord aastas, mille tulemusel pannakse kokku nimekirjad, mis kinnitatakse hiljemalt detsembris. Hindamisperioodist järgneva aasta uuendatud kava peab olema kinnitatud oktoobris.