

Projekti nimetus	MobileEstLat_E67		
Taotleja organisatsioon	Transpordiamet, partnerluses „Läti Riigiteed“		
Projekti asukoht	Ehitus Eestis: Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu-Ikla km 85,3 – 99,0 Päärdu – Pärnu-Jaagupi teelõik Projekteerimine Lätis: A4 Baltezers–Saulkalne, km 0.3 to km 19.6 A5 Salaspils–Babīte, km 0.000 to km 22.800		
Osa TEN-T üld- või põhivõrgust	TEN-T põhivõrk		
Millisest CEF vooru tegevusest on kavas raha taotleda?	CEF-T-2026-MILMOB		
Maksumus	Kokku 85 500 000€ Eesti osa 81 MEUR Läti osa 4,5 MEUR	Ehituse (works) või uuringute (studies) teostamise aeg	Ehitus Eestis: mai 2028 – dets. 2030 Projekteerimine Lätis: märts 2027 – dets 2029
CEFi toetus	Kuni 50% ja mitte rohkem 40 MEUR		
Omafinantseeringu allikas	Eesti osa riigieelarve, 53% ja 43,3 MEUR		
Projekti lühikirjeldus Kirjeldada projektiga kavandatavaid tegevusi. Projekti „MobileEstLat_E67“ realiseerimisel kaasajastatakse põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu-Ikla km 85,3 – 99,0 Päärdu – Pärnu-Jaagupi lõik I klassi maanteeks kokku 13,7 km ulatuses. Hetke seisuga III klassi maanteelõik asub Rapla ja Pärnu maakonnas. Antud teelõik on riigi põhimaanteedel võrgu oluline osa ning see peab tagama sujuva ja ohutu põhja-lõuna suunalise tsiviil- ja militaartranspordi ühenduse Via-Baltica trassil Soomest ja Rootsist sadamate kaudu läbi Harju, Rapla ja Pärnu maakondade, Tallinna ning Pärnu linnade Läti ning muu Euroopaga. Maantee nr 4 (E67) kuulub üleeuroopalise TEN-T maanteedel võrgustikku North Sea–Baltic ning Läänemere-Musta mere-Egeuse koridorisse. Selleks, et muuta antud teelõigul liiklus sujuvamaks ja ohutumaks ning kahese kasutuse nõuetele vastavaks on teelõigul eelprojekteeritud perspektiivsele liikluskoormusele vastav uus teekonstruktsioon 2+2 lahendusena, ristmikud muudetakse eritasapinnalisteks, mahasõidud kaotatakse ja vajalikud ühendused tekitatakse uute ühendus- ja kogumisteede kaudu, mis viiakse vastavusse kehtivate projekteerimise normidega. Lisaks uuendatakse kogu teelõigul liiklusemärgid ja teekatte märgistus. Hetkel on teelõik põhiprojekteerimise faasis, lepingu lõpptähtaeg oktoober 2027. Läti Riigiteed projekteerib projektiga olulisi teelõike, mis moodustavad osa Riia ringteest ning kuuluvad Euroopa teede marsruutidele E67/E77. Kavandatav tegevus hõlmab A4 Baltezers–Saulkalne lõigu 19,3 km ning A5 Salaspils–Babīte lõigu P85–A8 22,8 km ulatuses täismahus ehitusprojektide koostamist, et valmistada need ette neljarealisteks eraldatud sõidusuundadega kiirteedeks koos eritasandiliste liiklussõlmede, paralleelsete kohaliku liikluse teede ning suurema kandevõimega tehniliste lahendustega			
Probleemid Milline on hetkeolukord ja probleem, mida projektiga lahendatakse?			

Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla km 85,3 – 99,0 Päärdu – Pärnu-Jaagupi lõik kulgeb mööda suhteliselt sirget ja hea nähtavusega trassi. Lõigu naabrusesse ei jää ühtegi suuremat asulat, ristuvad kõrvalmaanteed on 5 ja need on pigem madala liiklussagedusega (alla 300 auto ööpäevas).

Valdavalt kehtib teelõigu ulatuses lubatud suurim sõidukiirus 90 km/h. Kiiruspiirang 70 km/h on rakendatud Libatse-Langerma mnt ristmikualal km 94,792-95,331 mõlemal pool teed. Mahasõite on Teeregistri andmetel 29, samatasandilisi ristumisi riigiteega 9, paarisbussipeatusi 3. Maantee muldkeha on madal. Tee on asfaltkattega, sõidutee markeeritud ning muldkeha on tähistatud tähispostidega.

Eraldiseisvad jalg- ja jalgrattateed antud lõigul puuduvad ning liiklemiseks kasutatakse sõiduteed.

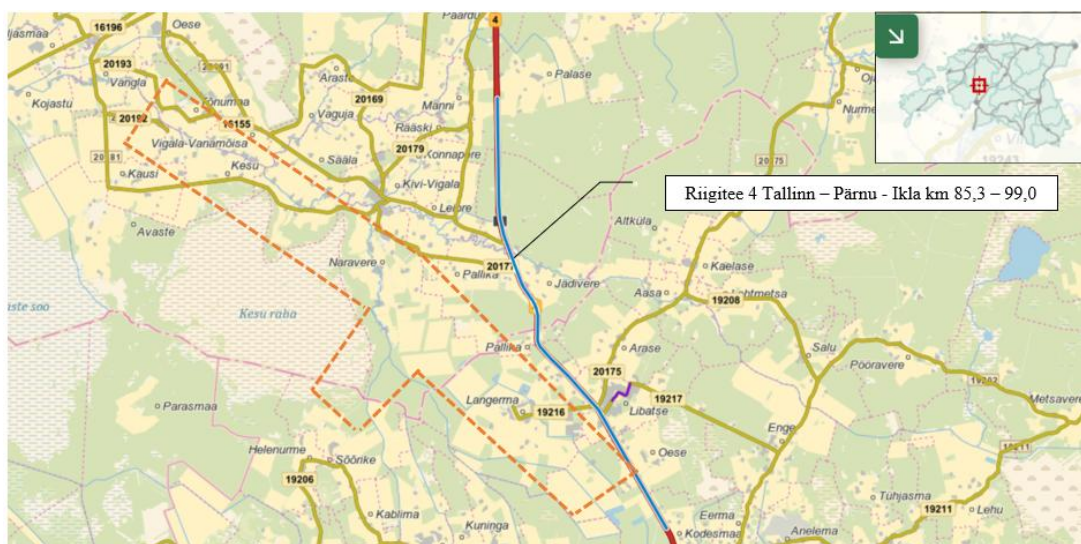
Põhimaantee liiklussagedus oli 2025. a teeregistri andmete põhjal vahemikus 7569–9425 autot ööpäevas, millest raskeliikluse osakaal oli 21–31%.

Proгноositav liiklussagedus vastavalt Teostatavatus ja tasuvusanalüüsile on aastal 2048 on 10500 autot ööpäevas, raskeveokite osakaal jääb ca 27% peale.

Transpordiameti andmetel on 2011– august 2026 toimunud antud teelõigul 22 liiklusõnnetust, milles on hukkunud 6 ja vigastatud 39 inimest. Enim on toimunud kokkupõrkeid vastutuleva sõidukiga – 8; külkkokkupõrkeid oli 6 ning ees liikuva sõidukiga 3. Teelt väljasõite 4.

Antud tee ei vasta TEN-T põhivõrgu ohutus- ja keskkonnastandarditele järgmistel põhjustel:

- samatasandilised ristmikud, jalakäijate ülepääsud ja bussipeatused on ohtlikud tänase liiklussageduse juures;
- puuduvad kergliiklusteed, tunnelid või sillad jalakäijatele ja jalgratturitele;
- puuduvad loomatarad, ökoduktid, müraseinad jm keskkonna leevendusmeetmed;
- raskeliikluse kolonnidest möödasõidud põhjustavad ohuolukordi ja liiklusstressi (tegemist on Tallinna ringtee järel Eesti suurima raskeliikluse sagedusega maanteeaga).



Joonis 1. Asukohaskeem

Eli vahendite kasutamise eesmärk 1: Paremad ühendused TEN-T võrgustikus

Projektiga vähendatakse halvas või väga halvas seisukorras maanteede osakaalu TEN-T võrgustikus. Selle teelõigu ehitamisega kasvab uuendatud ja väga heas või heas seisukorras (IRI väärtus alla 2.45 mm/m) oleva TEN-T teedevõrgu osa 13,7 km võrra.

Parandamiseks liiklusohutuse olukorda ehitatakse olemasolev maantee 2+2 ristlõikega maanteeks, kus sõidusuunad on üksteisest eraldatud eraldusriba ja metallist keskpäärdega ja mis välistab sõidukite kokkupõrked.

Ehitatakse järgmised eritasandilised risted - Manni viadukt km 85,8; Jädivere liiklussõlme viadukt km 88,9 Pallika riste viadukt km 90,2; Langerma viadukt km 93,6; Libatse liiklussõlme viadukt km 94,9 ja Kodesmaa viadukt km 97,6.

Rajatakse uus Jädivere põhitee sild km 89,7 ning Jädivere kogujatee sild km 89,7

Rajatakse 2 ökodukti - Jädivere ökodukt km 86,9 ja Pallika ökodukt km 91,8.

Kogu trassi ulatuses rajatakse ulukitara, mis välistab metsloomade pääsemise maanteele.

Uuendatakse liikluskorraldusvahendid ja teekatte tähistus.

Tee ja rajatiste rajamisel arvestatakse tulenevalt tee kuulumisest Euroopa Militaartranspordi võrgustikku kahese kasutuse nõudeid (mõõtmed, kandevõimed jne) ning kaasatakse projekteerimisse Kaitseväge eksperte täiendavate kaitsevajadustega arvestamiseks.

Tulemusena muutub nii tsiviil- kui militaarliiklus sujuvamaks ja ohutumaks. Paraneb tee seisund, suureneb kaupade, sise- ja välituristide ning ettevõtjate voog ning tõuseb nende teenindamise võimekus ja vähenevad liiklusõnnetused.

Eeldatav mõju:

- Parandatakse teekatte seisukorda, mis omakorda vähendab teekasutajate kulusid.
- 2+2 ristlõikega maantee rajamisega muutub liiklus sujuvamaks ja keskmine sõidukiirus tõuseb, mis omakorda vähendab sõiduajakulusid.
- Eraldatud sõidusuundade, eritasandiliste ristmike, möödasõiduradade, ulukite läbipääsude ning ulukitarade ehitamisega paraneb liiklusohutuse olukord ja väheneb liiklusõnnetuste toimumise risk.
- Müratõkete rajamisega paraneb maantee mõjualas elavate inimeste elukeskkond.

Liikluse sujuvamaks muutumisega muutub paremaks ka looduskeskkond ning inimeste elukeskkond tänu saaste, tolmu ja müra vähenemisele.

Läti projektiosa probleem seisneb selles, et Riia ringtee A4 ja A5 lõigud ei taga praegusel kujul E67/Via Baltica koridorile vajalikku läbilaskevõimet, liiklusvoo katkematust ega sõiduaja prognoositavust. A4 lõigul katkestavad põhisuunalist liiklust mitmed foorjuhitavad samatasandilised ristmikud ning A5 lõigul ringristmikud ja kitsaskohad, mis põhjustavad järjekordi, kiiruse kõikumist ja suuremat liiklusõnnetuste riski.

Probleemi võimendab suur raskeveokite osakaal, Riia ringtee oluline roll rahvusvahelise transiitkoridorina ning vajadus tagada kriisilukordades ja sõjalise mobiilsuse vajaduse korral usaldusväärne põhja-lõuna suunaline ühendus.

Läti tegevuste oodatavaks mõjuks on, et kahe strateegilise Riia ringtee lõigu ehitusprojektide valmimine loob tehnilise ja haldusliku valmisoleku muuta kokku 42,1 km TEN-T põhivõrgu teed neljarajaliseks eraldatud sõidusuundadega kiirteeks ning loob eeldused nende rajamiseks. Kavandatud eritasandilised liiklussõlmed, kohaliku liikluse paralleelteed, tugevdatud sillad ja suurema kandevõimega teekonstruktsioonid vähendavad pudelikaelu, parandavad liiklusohutust, lühendavad sõiduaega ning suurendavad E67 koridori sobivust nii tsiviil- kui ka militaarliikluseks.

Projektil tervikuna on piiriülene mõju kogu Eesti–Läti suunalise Via Baltica ühenduse toimekindluse ja NATO idatiiva logistilisele valmisoleku suurendamisele.

Eesmärgid ja tulemused

Kuidas ja milliste tegevustega projekti eesmärgid ja tulemused saavutatakse (sh TEN-T võrgustiku elluviimine)?

Põhimaantee (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla km 85,3 – 99,0 Päärdu – Pärnu-Jaagupi lõigu I klassi maantee rekonstrueerimise eesmärgiks on tsiviil- ja militaartranspordi paremad ühendused TEN-T võrgustikus

Saavutatakse kokku 13,7 km TEN-T nõuetele vastavat teed (vt tulemusindikaatorid lk 7) ning Läti oluliste teelõikude ettevalmistatus väljaehituseks.

Uuringud ja analüüsid

1) Kas ja millal on läbiviidud projekti teostatavusuuringud, tasuvusanalüüsid, ekspertiisid jmt? (kirjeldada, millal valmib/on valminud)

Eelprojekti käigus on läbi viidud kõik vajalikud uuringud:

- Ehitusgeoloogiline uurimistöö - koostaja Reib OÜ, töö nr GE-3238, detsember 2022;
- Hüdroloogilised uuringud - Riigitee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla (E67) km 78,8-99,0 Konuvere-Pärnu-Jaagupi lõigu hüdroloogilised uuringud – Kobras OÜ, töö nr 2022-259, november 2022;
- Liikluse hinnang - eelprojekt ja keskkonnamõju hindamine, Kajaja Acoustics OÜ, 24.03.2023
- E67 Konuvere-Pärnu-Jaagupi trassi nahkhiirte eksperthinnang, OÜ Elustik 2022;
- Ekspert hinnang Tallinn-Pärnu maantee Konuvere-Pärnu-Jaagupi lõigu ehitusalal esinevate III kaitsekategooria taimeliikide ümberasustamise võimalikkuse kohta; OÜ Nordic Botanical, 2022
- Riigitee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla (E67) km 78,8-99,0 Konuvere - Pärnu-Jaagupi lõigu eelprojekti Arheoloogilise uuringu I etapp; OÜ Muinasprojekt, 2022
- Riigitee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla km 78,8-99,0 Konuvere-Pärnu-Jaagupi lõigu eelprojekti koostamine Ulukite liikumise ja konfliktkohtade analüüs, töö nr 21007501, Skepast&Puhkim OÜ, september 2023
- [Riigitee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla \(E67\) km 78,8-99,0 Konuvere - Pärnu-Jaagupi lõigu eelprojektiga kavandatavate tegevuste keskkonnamõju hindamine \(KMH\), töö nr 2021-0075](#)
- Liiklusuuring - Inseneribüroo Stratum koostatud „Riigitee nr 4 Tallinn – Pärnu – Ikla km 78,8-99 Konuvere – Pärnu-Jaagupi lõigu eelprojekti koostamise liiklusuuring“. Töö nr T090-2021, 2022.
- Tasuvusanalüüs - Riigitee 4 Tallinn-Pärnu-Ikla (E67) km 78,8–99,0 Konuvere – Pärnu-Jaagupi lõigu eelprojekt - Tasuvusarvutus ja finantsanalüüsid. Tulemuslikkuse analüüs, Skepast&Puhkim OÜ, 12.06.2024.

Ehitustööde eelprojekt ja kõik asjakohased on kooskõlastatud vastavate asutustega ja ametkondadega ning läbitud vajalikud avalikustamise ja kaasamise etapid.

Läti poole uuringud teostatakse valdavalt projekti raames tulenevalt tööde iseloomust.

Seosed arengukavadega

Kirjeldada, millistes arengukavades (nt Eesti 2035+, Tallinna regiooni säästva liikuvuse arengukava 2035, Transpordi ja Liikuvuse arengukava 2021-2035 vmt) toodud eesmärkidega on projekti elluviimine seotud.

Projekt on Eesti kaitse-, ruumi- ja transpordipoliitika eesmärkidega kooskõlas.

Kaitsevaldkonna vaatest toetab Eesti tegevus riigikaitse arengukava 2022–2031 pikaajalist võimeplaneerimist, sest parandab sõjalise liikuvuse ja tsiviil-militaar kahese kasutuse seisukohalt olulist transporditaristut.

Üleriigilise planeeringu „Eesti 2030+“ loogikaga haakub projekt seetõttu, et Via Baltica/E67 on Eesti peamine põhja-lõuna suunaline maismaaühendus Läti, Leedu, Poola ja laiema Euroopa Liiduga ning projekt parandab selle ühenduse ohutust ja toimekindlust.

Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035 seab eesmärgiks mugava, ligipääsetava, ohutu, kiire, nutika ja kestliku liikuvuse ning toetab ohutuma ja konkurentsivõimelisema teetaristu arendamist. Projekt aitab neid eesmäärke saavutada, rekonstrueerides prioriteetse TEN-T põhivõrgu lõigu kõrgemale ohutus- ja läbilaskevõime standardile ning vähendades samatasandilistest konfliktipunktidest tulenevaid riske.

Samuti toetab projekt pikaajalise **strateegia „Eesti 2035“** eesmäärke, parandades rahvusvahelisi ja riigisiseseid ühendusi, vähendades aegruumilisi vahemaid ning suurendades liiklusohutust ja taristu vastupanuvõimet.

Riigiteede teehoiukava 2026–2029 kinnitab riigi jätkuvat kohustust arendada ja rekonstrueerida riigiteid, sealhulgas neljarajalisi põhimaanteid ning TEN-T põhivõrgu teid vajaliku kvaliteedini. Eesti tegevus ei ole seega eraldiseisev üksikprojekt, vaid osa laiemast riiklikust teetaristu investeerimisprogrammist, mille eesmärk on parandada Via Baltica koridori kvaliteeti, ohutust, sõiduaja prognoositavust ja valmisolekut nii tsiviil- kui ka militaarliikluseks. Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu-Ikla km 85,3 – 99,0 Päärdu – Pärnu-Jaagupi on seal lk 33 kajastatud ehitatavana aastatel 2028-2030, mille teostamiseks käesolev projekt ka toetust otsib.

Sihtgrupp

Kui suur on projekti kasusaajate hulk ja kuidas see neid mõjutab?

Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu-Ikla km 85,3 – 99,0 Päärdu – Pärnu-Jaagupi teelõigu kasutajad on nii kohalikud elanikud kui ka ümbritsevate teiste valdade, maakondade ja kogu Eestit läbiv põhja-lõuna suunaline tsiviil ja militaar transiitliiklus.

Ehitatavad uued liiklussõlmed ja viaduktid tagavad nii kohalikele elanikele kui ka põhimaanteel liiklejatele ohutu liikluskeskkonna vajalike manöövrite tegemiseks.

Ehitatavad uued sillad tagavad põhimaanteel tsiviil ja militaartranspordile ohutu ja sujuva jõe ületamise.

Ehitatavad ökoduktid on olulised rajatised parandamaks liiklusohutust antud teelõigul, võimaldades metsloomadel maantee ohutu ületamise ja lisaks kogu teelõigu pikkuses rajatav ulukitara välistab sõidukite kokkupõrked loomadega.

Seos riigiabi reeglitega

Taotlejal põhjendada, milleks on antud projektile vajalik riigipoolne abi (kui on kohandatav) ning milliste sätetega on kooskõlas lähtudes riigiabi andmise reeglitest, sh hinnata taotletud toetuse osakaalu realistlikkust arvesse võttes riigiabi piiranguid.

Ei kohaldu

Projekti etapilisus

Kui projekt on üks etapp suuremast projektist, kirjeldada projekti teisi etappe (sh ajakava). Millistest allikatest on kavandatud järgmiste etappide rahastus?

Projekt viiakse ellu ühes etapis.

Rakendamine (ehitus)

1) Kas on koostatud eel- või põhiprojekt ning kes seda millistest vahenditest rahastab? (kirjeldada, millises staadiumis projekt on projekti elluviimise seisukohast vajalik ning tuua selle valmimise aeg ja rahastaja koos rahastusallikaga)

Transpordiameti tellimusel on varasemalt koostatud eelprojekt:

Skepast&Puhkim OÜ töö nr MA11069 „Riigitee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla (E67) km 78,8-99,0 Konuvere – Pärnu-Jaagupi lõigu eelprojekt“. Projektmaterjalid ja uuringud on tutvumiseks leitavad lingil:

<https://pilv.transpordiamet.ee/s/AYJmwX655ZruoPK>

Hetkel on elluviimisel käesoleva projekti lõigu põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla km 85,3 – 99,0 Päärdu – Pärnu-Jaagupi **põhiprojekteerimine** sama ettevõtte poolt tähtajaga 2027 aasta oktoobris.

2) Kas vajalikud maad on omandatud? (kirjeldada, kas maade omandamine projekti elluviimiseks on vajalik ning mis etapis see tegevus on)

Maad ei ole veel omandatud. Maade omandamise tegevused on ettevalmistamisel.

3) Kas vajalikud ehitusload on väljastatud? Kui jah, siis millal? Kui ei, siis millal on kavas väljastada?

Transpordiamet väljastab projektiga ehitatavale teeosale kas 2 või ühe ehitusloa, mõlemad eeldatavalt 2027 aasta lõpus. Vajadusel jagatakse tee järgmisteks lõikudeks: Päärdu-Pallika km 85,3-92,3 ning Pallika – Pärnu - Jaagupi km 92,3 - 98,6.

4) Kas projekt vajab keskkonnamõjude (KMH) hindamist? Mis staadiumis on KMH koostamine, sh planeeritud heakskiitmise aeg?

Jah. KMH on valmis ja heakskiidetud.

Eelprojektiga kavandatud tegevuse keskkonnamõju hindamise aruanded ja avalikud lisad on kättesaadavad Transpordiameti kodulehelt: <https://transpordiamet.ee/riigitee-4-e67-tallinn-parnu-ikla-km-788-990-konuvere-parnu-jaagupi-loigu-eelprojektiga>

5) Millal on võimalik projekti elluviimisega alustada ning millal on kavas tööd lõpetada?

Projekti kui terviku elluviimisega alustatakse peale CEF poolset rahastusotsuse väljakuulutamist, mis langeb eeldatavalt 2027.a I kvartalis, tänase plaani kohaselt märtsis.

Eesti poole ehitustegevusi on planeeritud alustada mais 2028, sellele eelneb toetusprojekti välisena hangete ettevalmistamine, maade omandamine ja muud kaasnevad tegevused 2027 aasta viimases ning 2028 aasta I kvartalis. Tööd lõpetatakse hiljemalt 31.12.2030.

Rakendamine (uuringud)

1) Millal on kavas uuringutega alustada ning mis ajaks lõpule viia?

Kõik taotlemiseks vajalikud uuringud on eelprojekti käigus juba läbi viidud. Vt punkt „Uuringud ja analüüsid“. Põhiprojekteerimise faasis toimub nende täpsustamine vastavalt tavapärasele praktikale, ning need viiakse lõpule hiljemalt 2027 aasta oktoobriks.

2) Milliste tulevaste projektide elluviimiseks on uuringu läbiviimine vajalik?

Vt punkt 1 vastus.

Verstapostid

Väljundindikaatorid <i>nt CBA vastuvõtmine, eelprojekti koostamine, ehitusprojekti valmimine jmt</i>	Kuupäev	Väljund <i>nt üleandmise- vastuvõtmise akt, leping, ehitusluba jmt</i>
<i>Ehitushanked on avaldatud</i>	<i>01.02.2028</i>	<i>RHR kirje</i>
<i>Ehitusjärelevalve hange on avaldatud</i>	<i>01.02.2028</i>	<i>RHR kirje</i>
<i>Objekt on realiseeritud</i>	<i>31.12.2030</i>	<i>Järelevalve akt</i>
Tulemusindikaatorid	Ühik	Allikas
<i>nt kasutajate arv</i>		<i>nt loenduse tulemused, aruanded jmt</i>
<i>Ehitatud 2+2 sõidurajaga põhimaanteed, sh</i>	km	<i>13,7</i>
Manni viadukt km 85,8;	tk	<i>1</i>
Jädivere ökodukt km 86,9;	tk	<i>1</i>
Jädivere liiklussõlme viadukt km 88,9;	tk	<i>1</i>
Jädivere põhitee sild km 89,7;	tk	<i>1</i>
Jädivere kogujatee sild (nr 271) km 89,7;	tk	<i>1</i>
Pallika riste viadukt km 90,2;	tk	<i>1</i>
Pallika ökodukt km 91,8;	tk	<i>1</i>
Langerma viadukt km 93,6;	tk	<i>1</i>
Libatse liiklussõlme viadukt km 94,9;	tk	<i>1</i>
Kodesmaa viadukt km 97,6	tk	<i>1</i>