



Euroopa Liit
Euroopa Sotsiaalfond



Eesti
tuleviku heaks

Kohalike teede teehoiu rahastamisvajadus ja eelarve stsenaariumite mõjud

Lõpparuanne

2021



Kohalike teede teehoiu rahastamisvajadus ja eelarve stsenaariumite mõjud LÜHIKOKKUVÕTE

Tellijä	Riigikantselei
Tellijä esindaja ja kontaktandmed	Triin Reisner triin.reisner@riigikantselei.ee Rahukohtu 3 15161 Tallinn Tel: 6935626
Lepingu nr	L20152
Aruande kuupäev	29. juuli 2021
Aruande nr	ERC/01-2/2021
Märksõnad	Kohalikud teed, teehoid, rahastamisvajadus, strateegiline analüüs, HDM-4, liikluse modelleerimine, teehoiu remondi- ja hooldustööd, BMS, sildade seisukord
Keywords	Local roads, road maintenance, financing needs, strategy analysis, HDM-4, traffic modelling, road improvement and maintenance standards, BMS, bridge condition
Töös osalesid	M.Sc Tiit Kaal <i>Projektijuht/Teekatte seisukorra ekspert, ERC Konsultatsiooni OÜ</i> M.Sc Luule Kaal <i>Aseprojektijuht/Liikluse ekspert, ERC Konsultatsiooni OÜ</i> D.Sc (Tech) Konsta Sirvio <i>GIS-ekspert/Andmeteadlane, Sirway Oy</i> M.Sc Markku Knuuti <i>Transpordiökonomist/HDM ekspert, AFRY Finland Oy</i> M.Sc Sander Sein <i>Sillaekspert, TTÜ Ehituse ja arhitektuuri instituut</i> PhD Andrus Aavik <i>Teehoiutööde ja -tehnoloogia ekspert, ERC Konsultatsiooni OÜ</i> M.Sc Ain Kendra <i>Katendiekspert, T-Konsult OÜ</i> M.Sc Zaur Izzatdust <i>IKT ekspert, Sirway Oy</i> B.Sc Tuukka Alavaikko <i>Andmete analüütik, Sirway Oy</i>

ERC Konsultatsiooni OÜ
Väike-Ameerika 15-9
10129 Tallinn, Eesti
e-post: info@ercc.ee
tel: +372526984
www.ercc.ee

LÜHIKOKKUVÕTE

Sissejuhatus

Maanteeamet (tänapäevane Transpordiamet) koostöös kohalike omavalitsustega käivitas Vabariigi Valitsuse omandireformi reservfondi vahendite kaasamisel kohalike teede inventeerimise, mille käigus täpsustati kohalike tervikteede asukohad, nende omand ning anti hinnang kohalike tervikteede seisukorra kohta.

Käesoleva uuringu eesmärk oli teostada kompleksne **kohalike omavalitsuste (KOV) teedevõrgu rahastamisvajaduse analüüs**, mille käigus analüüsiti kohalike teede teehoiu hetketaset, määrati selle optimaalne tase ning selgitati teehoiutööde rahastamisvajaduse mahajäämus.

Analüüsi tulemusi saab kasutada Transpordi Arengukava 2021+ koostamisel, teehoiu rahastamise poliitika kujundamisel ning senisest efektiivsema teehoiu planeerimisel. Lõpptulemusena on esitatud erinevate eelarve stsenaariumite rakendamise tulemused koos nende mõjuga teedevõrgu seisukorrale ning maksumused.

Töö tellija on Riigikantselei strateegiabüroo ja seda rahastatakse ühtekuuluvusfondide 2014-2020 rakenduskava prioriteetse suuna 12 „Haldusvõimekus“ meetmest 12.2 „Poliitikakujundamise kvaliteedi arendamine“. Projekti algatajad ja koostööpartnerid on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Rahandusministeerium, Maanteeamet (al 01.01.2021 Transpordiamet) ning Eesti Linnade ja Valdade Liit.

Töö teostamise eest vastutas ERC Konsultatsiooni OÜ ja selles osalesid mitmed Eesti ja rahvusvahelised oma ala tuntud eksperdid ning konsultandid erinevatest firmadest (Sirway Oy, AFRY Finland Oy, T-Konsult OÜ jt).

Analüüsi eesmärk

Töö eesmärgiks oli saada ülevaade KOV teedevõrgu hooldamiseks ja haldamiseks vajaminevate finantsiliste vahendite vajadustest ning välja tuua erinevate eelarvemahtude mõju teedevõrgu seisukorrale ja teekasutajatele. Sarnast analüüsi nimetatakse strateegiliseks analüüsiks. Strateegilise analüüsi puhul ei vaadelda konkreetseid teelõike, vaid analüüsitakse nn homogeenseid (sarnaste omadustega) teelõike ning nende hoolduse ja remondi vajadusi/nõudeid. Homogeensed teelõigud määratletakse lähtudes etteantud erinevatest parameetritest (liiklussagedus, seisukorra tasemed, tee klass, kate, piirkond vms) ning nende piirväärtustest.

Analüüsi metoodika

Strateegilise analüüsi koostamisel kasutati HDM-4 (*Highway Development and Management Tool*) tarkvaral põhinevaid mudeleid, mis on kasutusel üle maailma teede halduse ja investeerimisalternatiivide hindamisel ning see põhineb infrastruktuuri elutsükli analüüsimisel.

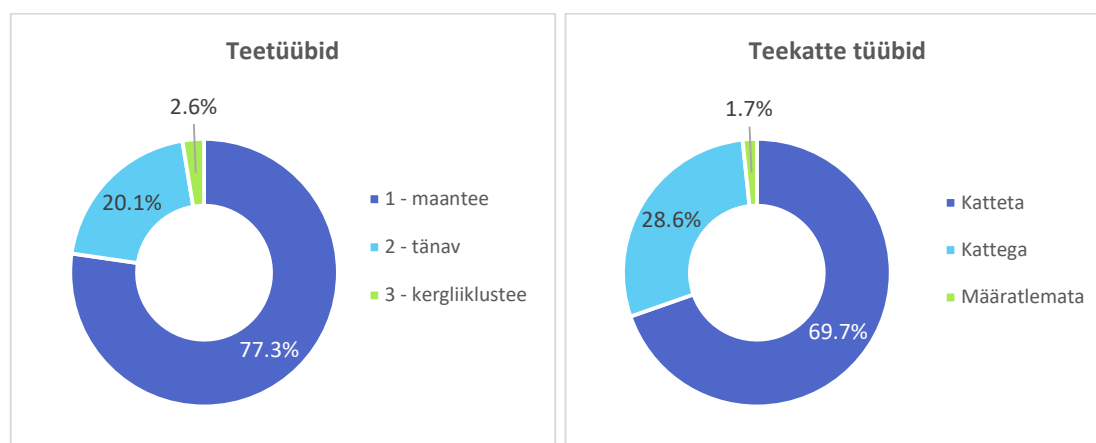
Teekatete ja -konstruktsiooni üldine seisukord sõltub pikas plaanis otseselt rakendatud hooldus- ja remondimeetoditest. Ennustatavat teekatte seisukorra muutumist on võimalik kirjeldada sõidukvaliteedina, mida reeglina väljendatakse rahvusvahelise tasetasuse indeksina (*International Roughness Index*, IRI). Hooldustaseme kindlaks määramisega seatakse ka teekatte lagunemise lubatud piirid. Selle tulemusena sõltuvad teehaldaja kogukulud lisaks teehituse investeerimiskuludele ka teelõigul ette nähtud hooldus- ja remonditööde tasemest. Teekatete seisukorra mõju teekasutajatele mõõdetakse teekasutaja kuludega ning muude mõjudega ühiskonnale ja keskkonnale. Teekasutaja kulud sisaldavad sõiduki ülalpidamise kulusid (kütus, rehvid, määrdeained, varuosad, amortisatsioon jne), sõiduaja kulusid nii reisijatele kui kaubale ning liiklusõnnetuste kulusid ühiskonnale (s.o. inimelu kaotus, inimvigastused, sõidukite ja teeäärsete objektide vigastused jne). Mõjusid ühiskonnale ja keskkonnale saab väljendada sõiduki heitgaaside, energiakulu, liiklusrüüa ja hüvede kaudu, mida tee kasutamine ühiskonnale toob.

HDM-4 tarkvara sisendandmetena on kasutatud andmeid teedevõrgu (seisukord jm), liikluse ja sõidukite, töömeetodite ning nende mõjude kohta. Teedevõrk on jagatud erinevate andmeliikide (teekatte tüüp, tee tüüp, liiklussagedus, teekatte seisukord) etteantud kriteeriumite alusel homogeenseteks osavõrkudeks.

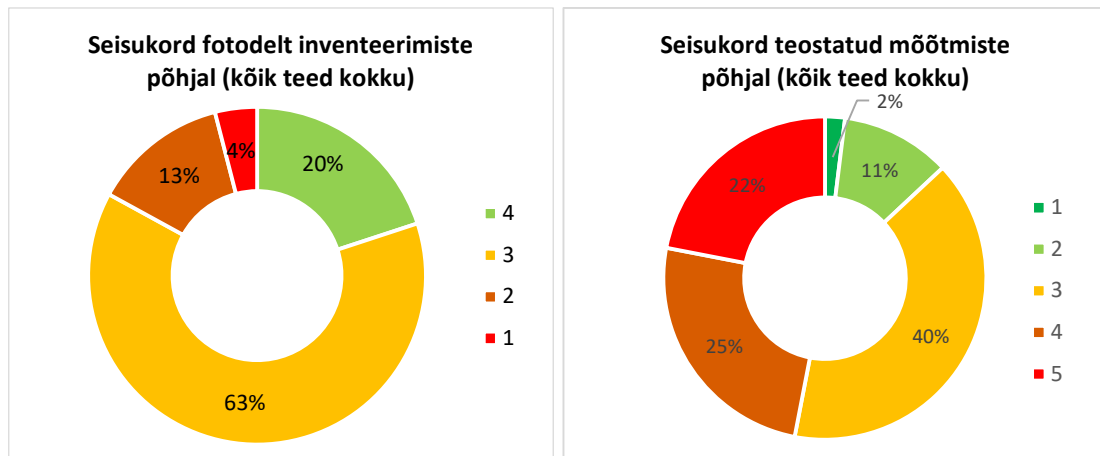
Analüüsis kasutatud remondi- ja hooldustööde määramisel on lähtutud neljast põhimõttelisest tasemest – rekonstrueerimine, taastusremont, hooldus ja teehoole. Planeeritud tööde eesmärk, nende kapitaalsus ja sellest tulenev maksumus sõltub tee tüübist (maantee või tänav), katte tüübist (kattega või ilma) ja liiklussageduse klassist.

KOV teedevõrgu olem

Teede liigituse järgi on kogu KOV teedevõrgust valdav osa 21 629,4 km (77,3%) asulavälised maantee tüüpi teed. Asulasiseseid tänav tüüpi teid on 5 637,7 km (20,1%) ning kergliiklusteid on 723,9 km ehk 2,6%. Teekatte tüübi andmete alusel on KOV teedevõrk valdavalt katteta, ehk siis kas kruusatee (18364,8 km) või pinnastee (1015,6 km). Kattega teede osa on 28,6% (7958,1 km). Teekatte tüüp on määratlemata 483,3 km. Valdav enamus maantee tüüpi teedest (92,8%) on katteta teed (kruusa- või pinnastee), samas tänav tüüpi teedest on enamus (87,1%) kattega.

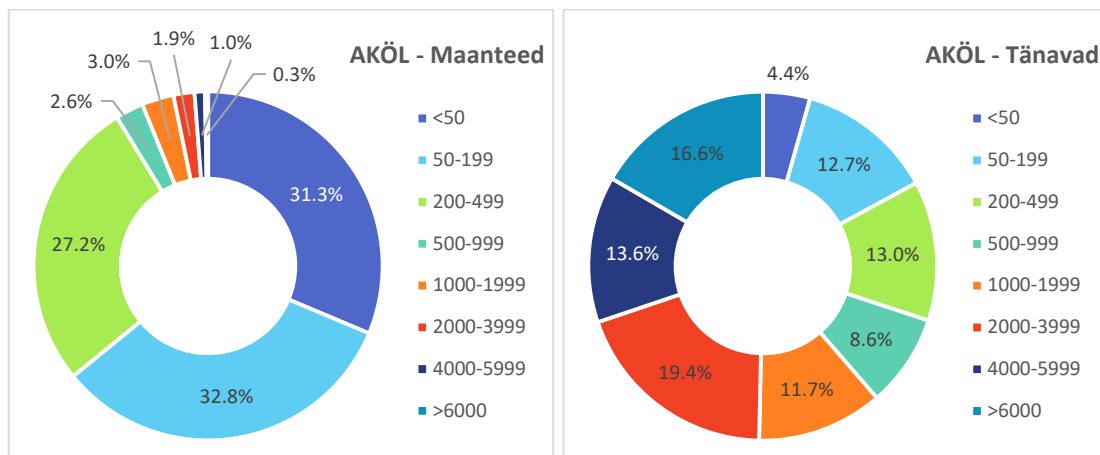


Kohalike teede ja tänavate seisukord on Maanteeameti poolt varasemalt tellitud inventeerimistel määratletud fotodelt ning valdavalt oli see kas hea või rahuldav. Kuivõrd esitatud katte seisukord oli käesoleva töö koostajate hinnangul mõneti küsitav, tehti tegeliku olukorra kontrollimiseks täiendavaid teekatte seisukorra mõõtmisi. Kokku oli reaalsete mõõtmistulemuste maht 2 296 km, mis moodustab ca 9,0% analüüsitud teedevõrgu pikkusest ning see maht on piisav, et hinnata piisava usaldusväärsusega kogu KOV teedevõrgu seisukorda.



Liiklussagedus

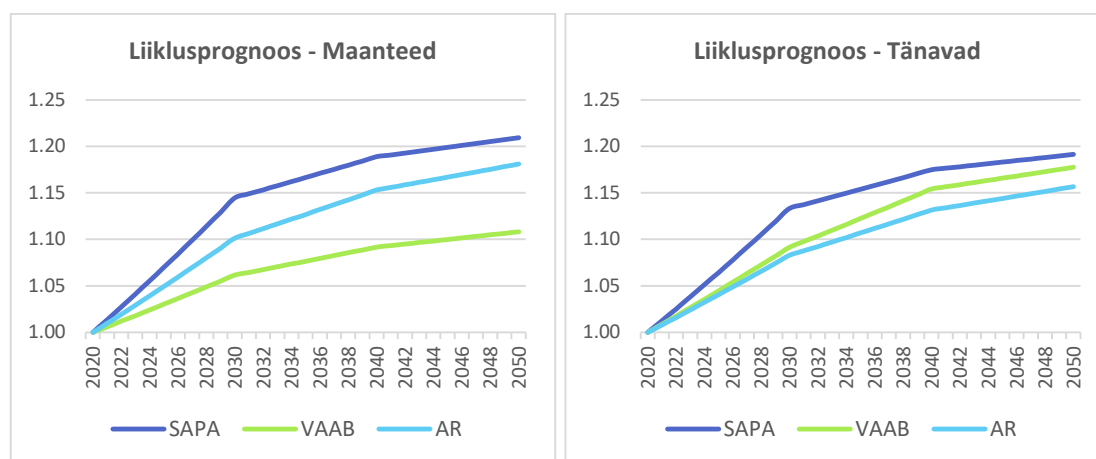
Aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus (AKÖL) on üks olulisemaid andmeid teedevõrgu hooldusvajaduste hindamisel ja määratlemisel. Ideaalolukorras on kogu teedevõrgu kohta usaldusväärselt teada teekatte seisukord, katendikonstruktsioon, hoolduskulud ja liikluse andmed. Kuna KOV teedevõrgu puhul enamjaolt liiklussageduse andmed puuduvad (liikluse mudel oli olemas vaid üksikute linnade kohta) ning kogu võrgu loendus ajalise ressursi piiratuse tõttu oli komplitseeritud, siis kasutati KOV teede AKÖL väärtuste saamiseks liikluse modelleerimist. Alusandmetena on kasutatud elanike ja hoonete arvu ning nende paiknemist, asustustihedust, liikumiste kodu-töö(kool)-kodu arvu, teedevõrgu andmeid ning loendustulemusi. Liikluse modelleerimise tulemusena esitati igale teele AKÖL väärtus koos sõidukiklassidesse jaotusega.



Liiklussagedust mõjutavad mitmed tegurid – alates rahvastiku arvu ja paiknemise, autostumise taseme ja liikumisviiside muutusest kuni erinevate majandusnäitajate ning samas ka poliitiliste otsuste muutuseni. Praegused rahvastiku muutuse trendid näitavad, et vaid Harju ja Tartu maakonnas eeldatakse rahvaarvu kasvu, teistes maakondades elanike arv kahaneb. Kuna aga käesoleval juhult on tegu strateegilise analüüsiga, siis on KOV teede liikluse prognoosi puhul tehtud teatavaid üldistusi.

Tulenevalt Euroopa Liidu kliimaeesmärkidest on ka Eesti võtnud eesmärgiks vähendada kasvuhoonegaaside heitkogust, mistõttu on väga aktuaalseks muutunud muuhulgas ka sõiduautoga liikumiste arvu võimalik vähendamine ning alternatiivsete liikumisviiside arendamine.

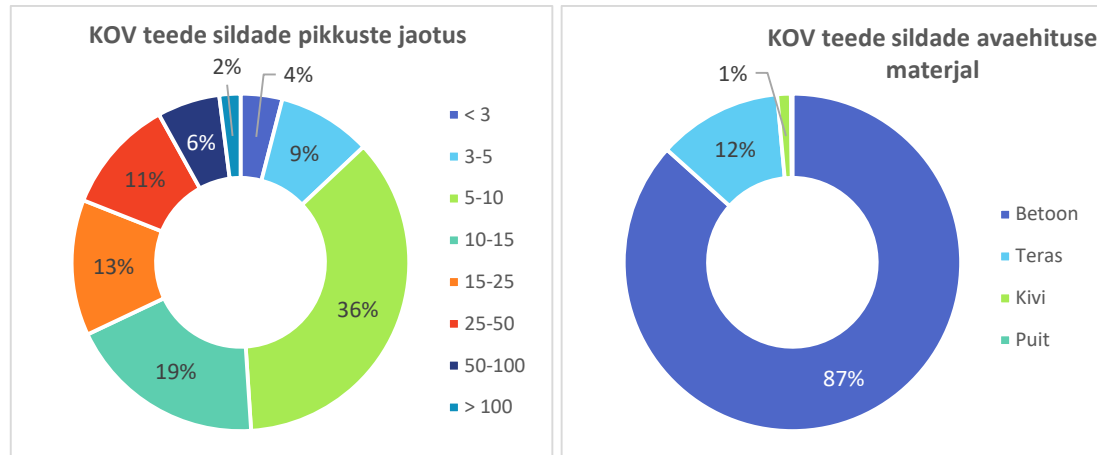
Kui linnalises piirkonnas on võimalik sõiduautoga liikumiste arvu mõnevõrra ohjata parendades ühistranspordi teenust, arendades jalg- ja jalgrattateede taristut jne, siis hajaasustusega piirkondades on isiklik sõiduvahend tihtipeale liikumisvõimalusena pigem sunnitud ja ainus valik. Seetõttu on prognoosi koostades eeldatud, et maantee tüüpi KOV teedel on liiklussageduse kasvutegurid mõnevõrra kõrgemad kui tänav tüüpi teedel.



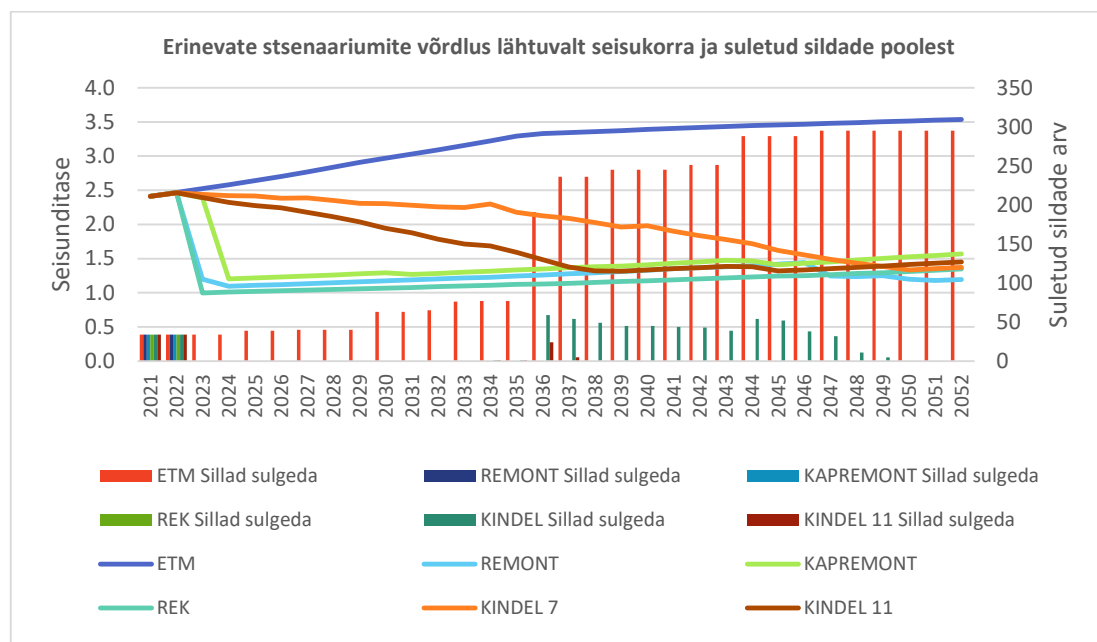
Sillad

KOV teedel on 819 rajatist. Kõige enam on Eestis talasildasid (57%), millele järgnevad plaat- ja toru/kaarsillad (25% ja 10%). Ülejäänud (8%) on vant-, ripp- või sõrestiksillad. Enamik silde on suhteliselt lühikesed – alla 15 m pikkused. Pikki silde (üle 100 m) on 2%. Sillad on peamiselt 1-avalised (72%) ja kuni 4-avalised sillad moodustavad kõikidest sildadest 97%. Peamiseks sildade ehitusmaterjaliks on betoon, millele järgneb teras ja kivi.

Sildade hetke olukorra kaardistamiseks on kasutatud seisunditaseme indeksit (number vahemikus 1...4 ehk väga hea kuni väga kehv). Kohalike teede keskmine seisukord on 2.5, mis tähendab, et enamik silde vajab juba kindlasti remonti ning ligemale pooled vajavad kapitaalset remonti või ümberehitamist. Sõltuvalt silla seisunditasemest on määratud sildade parendustegevused – hooldus, remont, kapitaalremont või ümberehitus.



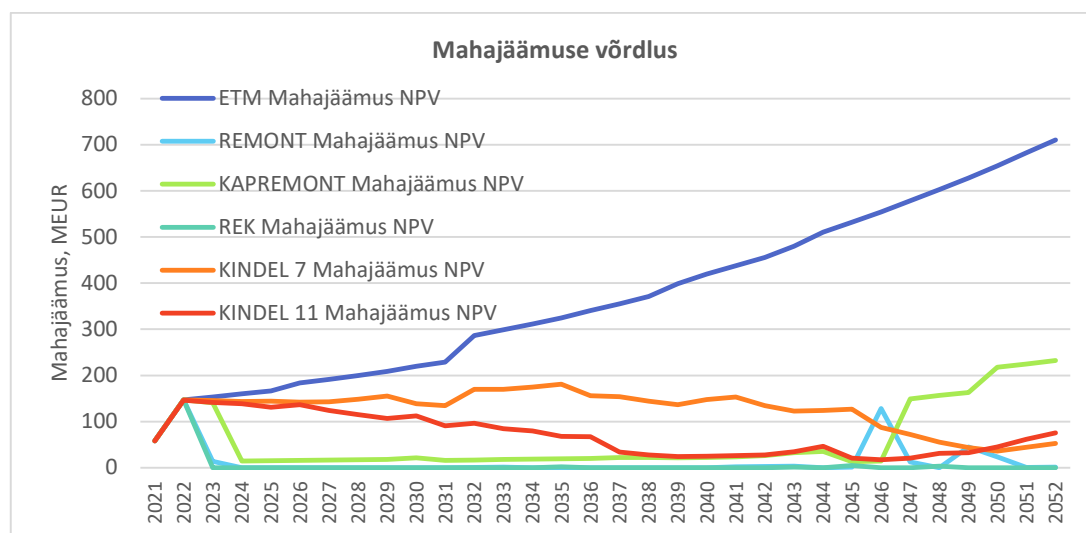
Sillavõrgu rahaliste vajaduste hindamisel on lähtutud erinevatest stsenaariumitest (piiramatu ja optimaalse eelarve stsenaariumid ning olemasolevate vahendite stsenaarium). Erinevaid strateegiaid võrreldi omavahel kõikide tuvastatud näidikute – seisukord, maksumus, suletud sillad, mahajäämus – 30 aasta keskmiste väärtuste alusel.



Jooniselt on näha, et piiramatu eelarve tasub ennast kohe ära, ning kui esialgu on vaja sulgeda 34 silda, siis nende kiire rekonstrueerimine hoiab ära kõige hullemat. Kõige ebasoodsam olukord tekib stsenaariumi „Ei tee midagi“ juures, kus aastaks 2052 on vaja sulgeda juba 295 silda ning üldine sillapargi seisukord on selline, kus enamik sildu on halvas või väga halvas seisukorras. Kõige mõistlikum lähenemine seisukorra järgi tundub kindla rahasumma järgi investeerimine, kuid vaadates sildade sulgemisi, siis 7 MEUR stsenaariumi puhul tuleb praegu keskmises seisundis olevatest sildadest osad 15 aasta pärast sulgeda, sest neid ei jõuta lihtsalt sellise aja jooksul ära remontida. 11 MEUR stsenaariumi puhul jõutakse piiramatu eelarve lähenemisele järgi 17 aastaga.

Kohalike teede sildade puhul on remondivõlg 2021. aastal 58 MEUR, mis tulenevalt suurest sildade arvust, mis on seisukorras 2,5 ning seisukorra piirväärtuse 2,5 ületamisest suureneb aastaks 2022 kuni 147 MEUR-ini.

Mitte midagi tehases (stsenaarium ETM) suureneb remondivõlg aastaks 2052 ligemale 5 korda. Eri tegevuste juures on remondivõla vähenemine korrelatsioonis investeringuvajadusega ning vaadates viimast 7 aastat (alates 2045) on näha, et remondivõlg hakkab enamike lähenemiste puhul taaskord suurenema.



Teede ja tänavate strateegiline analüüs

Teedevõrgu majandusanalüüsi peamine eesmärk on määrata kindlaks majanduskulud ja -tulud ühiskonnale avalduva mõju osas ning antud analüüsi teostamiseks on kasutatud HDM-4 tarkvara. HDM-4 on arvutimudel, mis simuleerib kasutaja määratud alternatiivsete strateegiate ja stsenaariumide jaoks füüsilisi ja majanduslikke tingimusi etteantud analüüsi perioodil, tavaliselt tee-elukaare jooksul.

HDM-4 mudelis kirjeldatakse erinevad töömeetodid ning nende rakendamise tingimused – nt kui IRI ületab etteantud väärtuse, soovib mudel selle töö teostamist. Optimeerimisprotsessi käigus tehakse otsus, kas seda tööd tehakse kohe või saab seda mõne aasta võrra edasi lükata. Sõltuvalt tee tüübist (maantee või tänav) ning liiklussagedusest ja teekatte seisukorrast määratakse igale osavõrgule töömeetodite rakendamise strateegia.

Analüüsitud on viit erinevat eelarvestsenaariumit:

- Stsenaarium 1 (SCE-1) on praegune olemasolev eelarve, mille maht on 170 miljonit eurot aastas.
- Stsenaariumit 2 (SCE-2), mille maht on 211,5 miljonit eurot aastas, võib nimetada olemasoleva seisukorra hoidmine.

- Stsenaariumid 3 ja 4 (SCE-3 ja SCE-4) on niinimetatud vahepealsed variandid, kus finantseerimist on järk-järgult suurendatud kuni stsenaariumini 5 (SCE-5).
- Stsenaarium 5 on ilma eelarveliste piiranguteta (*unlimited budget*) ja selle stsenaariumi puhul teostatakse KOV teedevõrgul kõik vajalikud hooldus-, remondi- ja ehitustööd, mis on **majanduslikult tasuvad** (NPV/CAP suhe positiivne).

Tabelis on toodud eelarve stsenaariumite teehaldajate kulude jaotuste võrdlus koos vastava stsenaariumi teekasutaja kogukuludega. Summeerides vastava stsenaariumi teehaldaja ja teekasutaja kulud saame teada ühiskonna kogukulud. Toodud võrdlusest on näha, et ilma eelarveliste piiranguteta stsenaarium (SCE-5) on ka nn optimaalne olukord, kus on vastavalt mudeli arvutustele ühiskonna kogukulud teedevõrgule ja seda kasutavale sõidukipargile kõige madalamad.

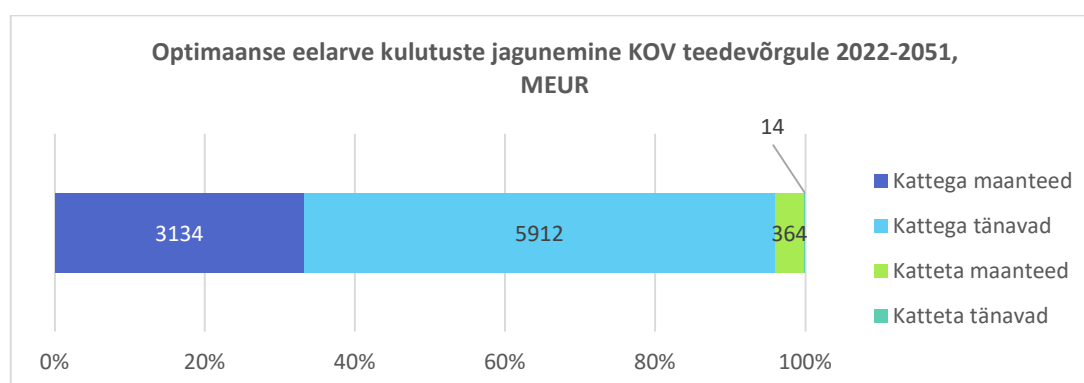
Erinevad analüüsitud eelarvete stsenaariumid ja nende mõju KOV teedevõrgule 2022-2051							
Eelarve stsenaarium	Hooldusremont ja teehoole, M€	Remondi- ja rekonstrueerimistööd, M€	Aastane eelarve kokku, M€	Kogu 30 aasta eelarve, M€		Teekasutaja kulud, M€	Ühiskonna kulud kokku, M€
				Käibemaksuga	Käibemaksuta		
SCE-1 Olemasolev eelarve	2 326.3	2 778.7	170.2	5 104.9	4 453.5	254 503.0	258 956.5
SCE-2 Olemasoleva seisukorra säilitamine	2 343.7	3 999.8	211.5	6 343.5	5 414.4	251 065.5	256 479.9
SCE-3 Vahepealne 1	2 373.9	4 852.9	240.9	7 226.9	5 979.4	249 286.9	255 266.3
SCE-4 Vahepealne 2	2 353.6	5 976.9	277.7	8 330.5	6 980.3	246 466.5	253 446.8
SCE-5 Optimaalne	2 298.6	7 124.2	314.1	9 422.8	7 973.0	244 029.9	252 002.9

Erinevad analüüsitud eelarvete stsenaariumid mõjutavad analüüsiperioodil teede ja tänavate seisukorra arengut erinevalt. Kui teede ja tänavate hooldus- ja remonditööde eelarve jääb samaks kui praegu, siis teede ja tänavate seisukord halveneb oluliselt. Kattega teede keskmine teekatte tasetasuse väärtus kasvab väärtuseni 5,8 mm/m, mida võib pidada teekasutaja seisukohast halvaks. Optimaalse (SCE-5) eelarvemahu puhul teede ja tänavate seisukord paraneb ja keskmine teekatte tasetasuse väärtus jõuab analüüsi perioodi lõpuks väärtuseni 3,3 mm/m, mida võib pidada „rahuldav+“ tasemeks.

Erinevate stsenaariumite mõju teede ja tänavate teekatte seisukorrale							
Tee tüüp	Parameeter	Seisukord 2021	SCE-1	SCE-2	SCE-3	SCE-4	SCE-5
Kattega teed	Keskmine teekatte tasasus 2051 aastal, IRI mm/m	4,9	5,8	4,8	4,2	3,8	3,3
	Seisukorra klass	Halb	Halb	Halb	Rahuldav-	Rahuldav	Rahuldav+
Katteta teed	Keskmine teekatte tasasus perioodil 2022-2051, IRI mm/m	6,5	7,3	6,7	6,3	6,3	6,3
	Seisukorra klass	Halb	Väga halb	Väga halb	Halb	Halb	Halb

Hooldus- ja remonditöö	Olemasolev eelarve SCE-1			Optimaalne eelarve SCE-5		
	30 aasta eelarve, M€	Aastane eelarve, M€	Osakaal	30 aasta eelarve, M€	Aastane eelarve, M€	Osakaal
Tolmuvaba katte ehitamine	203.2	6.8	4%	1 392.0	46.4	15%
Kattega teede remont ja rekonstrueerimine	2 372.3	79.1	46%	5 652.5	188.4	60%
Katteta teede remont ja rekonstrueerimine	203.1	6.8	4%	79.7	2.7	1%
Hooldusremont ja teehoole	2 326.3	77.5	46%	2 298.6	76.6	24%
Kokku	5 104.9	170.2	100%	9 422.8	314.1	100%

Strateegilise analüüsi optimaalse eelarve stsenaarium näeb ette tolmuva katte ehitamist KOV teedevõrgul mahus kokku 9 376 km (9 172 km maantee tüüpi ja 204 km tänav tüüpi teedel).



Mahajäämus, ehk remondivõlg näitab seda, kui palju erineb hetke olukord (eelarvelised vahendid ja teede ning tänavate seisukord) optimaalsest olukorrast. Vastavalt teostatud analüüsile on optimaalne eelarvemaht kogu 30 aastast analüüsi perioodi arvestades 314,1 miljonit eurot aastas. Praegune olemasolev eelarve maht on orienteeruvalt 170,2 miljonit eurot aastas. Seega on finantseerimise mahajäämus antud hetkel suurusjärgus 143,9 miljonit

eurot aastas. Teine võimalus mahajäämuse hindamiseks on võrrelda piiramatult eelarve stsenaariumi esimese aasta (2022) remondivajaduse maksumust olemasoleva eelarve suurusega. Samas peab arvestama, et praeguses analüüsis muudetakse väga suur hulk teid ja tänavaid tolmuvaabaks. Seega kirjeldab mahajäämus pigem vajadust teedevõrgu uuendamise järgi, mitte niivõrd olemasoleva olukorra säilitamiseks.

Variant	Olemasolev eelarve (2020), M€	Esimese aasta (2022) rekonstrueerimis- ja remonditööde programmi maksumus, M€	Erinevus/Mahajäämus, M€
Variant 1	170.2	314.1	143.9
Variant 2	170.2	3 803.8	3 633.6

KOKKUVÕTE

Kokkuvõtte KOV teedevõrgu strateegilise analüüsi tulemustest	
Komponent	Maksumus, M€
Optimaalne aastane eelarve, sh	325.9
teed ja tänavad	314.1
sillad	11.8
Remondivõlg, ehk mahajäämus 2022 aastal, sh	3 780.6
katttega maanteed	238.6
katttega tänavad	2 049.6
katteta maanteed	1 336.3
katteta tänavad	68.9
sillad	147.0

Teed ja tänavad:

- Kohalike teede ja tänavate täpne maht on hoolimata teostatud inventeerimisest tegelikult teadmata. Analüüsi algandmetena töövõtjale esitatud erinevates andmetabelites on teede pikkused erinevad. Eeldatavalt on KOV teedevõrgu pikkus ca 27 000 km;
- KOV teedevõrgu koondseisukord on teostatud mõõtmistulemuste alusel teekasutaja seisukohast lähtudes halb. Mõnevõrra parem on seisukord katttega teedel (koondhinne rahuldav) ja selgelt kehvem katteta teedel (koondhinne halb);
- KOV teedevõrgu remondivõla, ehk mahajäämuse (*back-log*) arvutus näitas, et rekonstrueerimis- ja remonditööde kohene vajadus 2022 aastal on 3,6 miljardit eurot;
- KOV teedevõrgu olemasoleva seisukorra tagamiseks tuleb iga-aastast eelarvemahtu kasvatada (järgmise 30 aasta jooksul) senisest 170,0 miljonist eurost 211,5 miljoni euroni;
- KOV teedevõrgu seisukorra parendamiseks optimaalse seisukorrani tuleks olemasolevat iga-aastast teede ja tänavate hooldus- ja remonditööde eelarvet kasvatada summani 314,1 miljonit eurot;
- Üle 9000 km KOV teedevõrgu teid ja tänavaid vajab tolmuvaaba katet.

Sillad:

- Kohalikel teedel on kokku 819 rajatist, millest enamik on ehitatud betoonist ning ava pikkusega alla 15 meetri;
- Kohalike teede sildade hetke seisukorda võib hinnata keskmise hindega 2,5, mis on hea ja rahuldava piiripealne väärtus;
- Sildade remondivõlg aastal 2022 on 147 miljonit eurot;
- Välja pakutud rahastusstsenaariumitest osutus kõige mõistlikumaks parandada sildade seisukorda kindla rahatusega kuni 11 miljonit eurot aastas, millele lisanduvad hooldekulud 0.75 miljonit eurot aastas.

Soovitused edasiseks

- Süstemaatilise, kindla intervalliga teedevõrgu põhianndmete, nende seisukorra, liiklussageduse ja muude andmete kogumisega tuleb jätkata. See on pidev tegevus, kuna teedevõrk on tingituna erinevatest hooldus-, remondi- ja arendustegevustest pidevas muutumises;
- Antud töö raames on esimest korda Eestis modelleeritud KOV teedevõrgule liiklussageduse andmed. See on suur samm edasi ja selle tööga peab kindlasti järgnevatel aastatel jätkama, et seni tehtud töö raisku ei läheks. Modelleerimine põhines suures osas erinevatel olemasolevatel taustaandmetel ja vähesel määral tegelikel liiklusloenduse andmetel. Samas tõi modelleerimise protsess selgelt välja, et sarnaselt riigiteedele vajab ka KOV teedevõrk tegelikke andmeid liiklussageduste kohta. KOV teedevõrgule tuleb koostada iga-aastane liiklusloenduskava, mis tagaks, et igas KOV-is tehakse igal aastal vajalik mahus reaalselt liiklusloendust;
- KOV-id peavad oma teedevõrgu haldamiseks hakkama kasutama RAMS (*Road Asset Management System*) süsteeme, et tagada olemasolevate piiratud finantsvahendite optimaalne ja majanduslikult mõistlik kasutamine;
- Antud analüüs oli strateegiline ja käsitles kogu KOV teedevõrku ühe tervikuna, eraldamata erinevaid KOV-e või muid piirkondi. Järgmine loogiline samm siit edasi oleks sarnase analüüsi teostamine piirkonniti/KOV tasemel, et saada täpsem ülevaade piirkondlikest ja/või erinevate KOV-ide vajadustest;
- KOV-ide tasemel tuleb teehoiukavade koostamine siduda programmianalüüsiga, ehk siis teede ja tänavate remondi- ja rekonstrueerimisobjektide valik peab põhinema tegelikul, realselt mõõdetud andmetel. Seda nii teede ja tänavate seisukorra kui ka liikluse andmete osas;
- Sarnaste uuringute kvaliteedi tagamiseks on oluline, et erinevad alusuuringud on olemas ja et neid ka pidevalt uuendatakse. Teedealaste majandusanalüüsise aluseks olevate esindussõidukite andmed on käesolevaks hetkeks paraku vananenud. Vastav alusuuring vajab uuendamist.