



Riigiteede teehoiukava 2025–2028



Tallinn 2024

Sisukord

Sisukord	2
Kokkuvõte.....	3
1.Sissejuhatus.....	6
2.Teehoiu rahastamise üldpõhimõtted.....	7
2.1 Välisvahendite kavandamine ja kasutamine.....	7
3. Riigiteede üldandmed ja seisukord.....	9
3.1 Riigiteede üldandmed	9
3.2 Riigiteede seisukord.....	11
4. Teehoiu kavandamise ja rahaliste vahendite jaotamise põhimõtted.....	14
4.1 Teedevõrgu säilitamine	15
4.1.1 Teede korrashoid	16
4.1.2 Kruusateede remont	17
4.1.3 Kattega teede säilitusremont	18
4.1.4 Kattega teede taastusremont.....	19
4.1.5 Sildade rekonstrueerimine ja remont.....	20
4.1.6 Rekonstrueerimine.....	20
4.1.7 Muud investeeringud.....	21
4.2 Teedevõrgu arendamine.....	21
4.2.1 Välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava täitmine	22
4.2.2 Intelligentsete transpordisüsteemide (ITS) ning teiste teega seotud seadmete võrgustiku rajamine ja kaasajastamine	22
4.2.3 Säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine.....	23
4.2.4 Liiklusohlike kohtade ümberehitamine.....	24
4.2.5 Kruusateedele tolmuwabade katete ehitamine	25
4.2.6 Ehitamine	26
5. Riigiteede teehoiu vajadused aastani 2030.....	27
LISAD	31
Lisa 1. Teehoiukava finantsplaan 2025–2028	31
Lisa 2. Ehitusobjektid aastatel 2025–2028	32
Lisa 3. Rekonstrueerimisobjektid aastatel 2025–2028.....	33

Kokkuvõte

Riigiteede teehoiukava 2025–2028 (edaspidi THK) on koostatud Liiklusseaduse § 1¹ alusel vastavalt riigi eelarvestrateegias (edaspidi RES) 2025–2028 ja 2025. aasta riigieelarve seaduses riigiteede hoiuks kavandatud vahendite mahule.

Aastatel 2025–2028 on kavandatud riigieelarvelisi vahendeid kokku 565 mln eurot, Euroopa Liidu (edaspidi EL) eelarveperioodi 2021–2027 ühtekuuluvuspoliitika fondide (edaspidi ÜF) vahendeid 84 mln eurot, Euroopa Ühendamise Rahastu (*ingl k. Connecting Europe Facility*, edaspidi CEF) toel ehitatavate Rail Baltic ja riigiteede eritasandiliste ristmike ehituse vahendeid 12 mln eurot ning CEF sõjalise liikuvuse meetme toetuste vahendeid 43 mln eurot ja kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemisest eraldatud vahendeid (edaspidi CO₂ vahendid) 6,9 mln eurot.

THK rahaline maht 2025–2028 perioodiks on 710 mln eurot. 2028. aasta kavandatud eelarve väike maht tuleneb asjaolust, et RESis 2025–2028 ei ole arvestatud järgmise EL eelarve perioodi võimalike vahenditega, kuna läbirääkimised ei ole veel alanud. Samuti ei ole hetke seisuga selleks perioodiks veel planeeritud Rail Baltica trassi ületavate viaduktide ja liiklussõlmede ehituse täpset mahtu.

Tabel 1. Vahendid riigiteede hoiuks aastate lõikes (mln, eur).

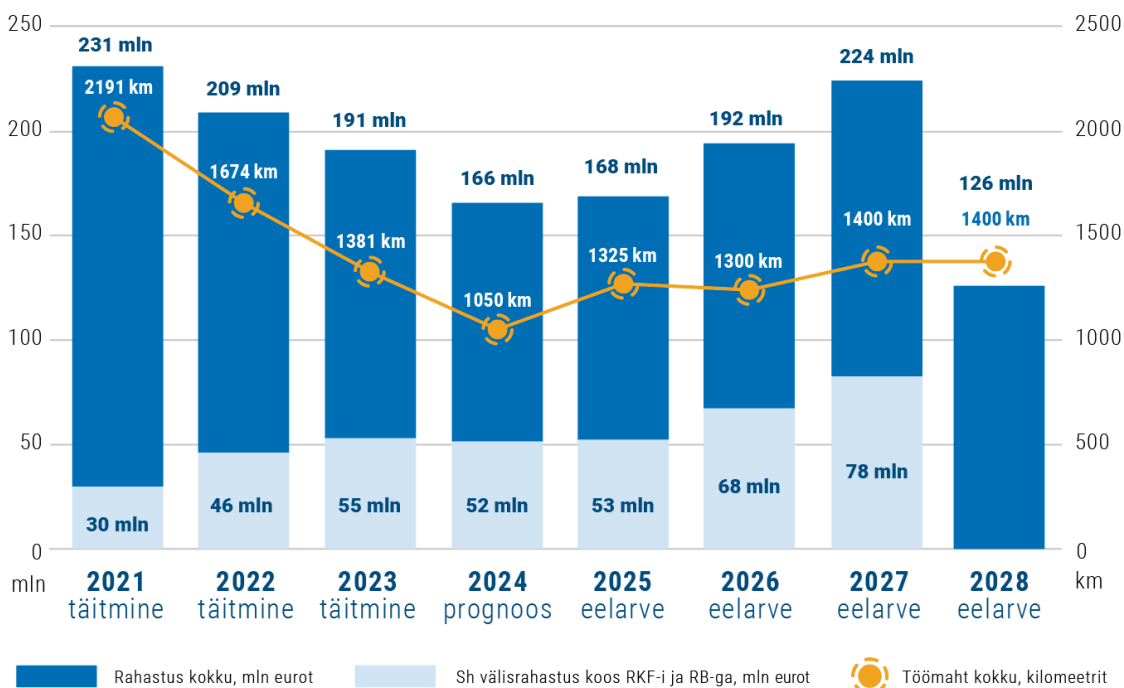
VAHENDID RIIGITEEDE HOIUKS	2025	2026	2027	2028	KOKKU
Riigieelarvelised vahendid	124,8	139,0	174,8	126,1	564,7
ÜF 2021–2027 toetus	23,8	34,9	25,2	0,0	83,9
CEF sõjalise liikuvuse meetme toetus	5,1	13,3	24,3	0,0	42,7
Rail Baltica CEF toetus	11,1	0,6	0,0	0,0	11,7
CO ₂ vahendid	3,0	3,9	0,0	0,0	6,9
Muud välisvahendid	0,4	0,0	0,0	0,0	0,4
Vahendid riigiteede hoiuks kokku	168,2	191,7	224,3	126,1	710,3

RESiga teehoiuks ettenähtud rahaliste vahendite indikatiivne jaotus teedevõrgu säilitamis- ja arendamismeetmete vahel (vt Tabel 2) tugineb Transpordiameti ettepanekule ning toetab Transpordi ja liikuvuse arengukavas 2021–2035 (edaspidi TLAK) seatud eesmärkide täitmist.

Tabel 2. Rahaliste vahendite jaotus teehoiu meetmete vahel aastate lõikes (mln, eur).

TEEHOIUVAHENDITE JAOTUS MEETMETE LÕIKES	2025	2026	2027	2028
Teede korrashoid	40,0	41,0	41,5	42,0
Kruusateede remont	3,0	3,0	5,0	7,4
Kattega teede säilitusremont	24,8	24,5	26,0	26,5
Kattega teede taastusremont	15,7	16,4	19,0	20,5
Sildade rekonstrueerimine ja remont	8,2	7,1	6,9	6,7
Rekonstrueerimine	5,7	5,7	24,4	7,4
Muud investeeringud	1,5	2,2	2,2	2,0
Teedevõrgu säilitamise meetmete ettevalmistus	0,7	0,6	0,9	0,9
Teedevõrgu säilitamise rahastus kokku	99,6	100,5	126,0	113,4
Välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava täitmine	0,2	0,4	0,4	0,5
Intelligentsete transpordisüsteemide (ITS) ning teiste teega seotud seadmete võrgustiku rajamine ja kaasajastamine	0,7	0,5	0,5	0,5
Säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine	2,5	4,9	2,5	1,8
Liiklusohlike kohtade ümberehitamine	0,9	2,4	5,2	3,6
Kruusateedele tolmuvabade katete ehitamine	2,5	2,0	1,4	1,0
Ehitamine sh Rail Baltic trassi ületavad viaduktid ja liiklussõlmed	53,6	76,9	84,3	0,9
Teedevõrgu arendamise meetmete ettevalmistus	8,2	4,1	4,0	4,4
Teedevõrgu arendamise rahastus kokku	68,6	91,2	98,3	12,7
Kokku	168,2	191,7	224,3	126,1

Joonisel 1 on välja toodud teehoiu rahastus ja tööde mahud aastatel 2021-2024 ning eelarve ja töömahtude prognoos aastateks 2025-2028. Joonisel ei ole arvestatud järgmise EL eelarve perioodi võimalike vahenditega, kuna läbirääkimised ei ole veel alanud.



Joonis 1. Teehoiu rahastus ja töömahud kokku, sh välisvahendid koos kaasfinantseeringuga aastate lõikes, mln eur.

Riigiteed vajavad olemasoleva seisukorra säilitamiseks ja seisundi mõningaseks parendamiseks iga-aastaselt arvestuslikult 220 mln eurot. Järgneva nelja aasta jooksul on säilitamiseks võimalik kasutada keskmiselt 110 mln eurot aastas, mis on pool vajalikust ning toob endaga kaasa teede seisukorra halvenemise. Arvestama peab asjaoluga, et seisukorra taastamine on oluliselt kulukam kui selle hoidmine.

RES-ga 2025-2028 teehoiuks eraldatud vahendite maht ja edasise rahastuse samas mahus jätkumine seab ohtu üleeuroopalise transpordivõrgu (inglise kl. *trans-European transport network*, edaspidi TEN-T) põhivõrku kuuluvate Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa maantee Tallinn-Tartu teelõik ja Tallinna-Pärnu-Ikla maantee Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruses (EL) 2024/1679¹ (edaspidi TEN-T määrus) sätestatud liiklusohutuse ja keskkonnanõuetele vastavuse tagamise 2030. aasta lõpuks. 2024. aasta lõpu seisuga vastab Tallinna-Tartu teelõik määruses sätestatud nõuetele 41% ulatuses ja Tallinna-Pärnu-Ikla maantee 6% ulatuses.

Seoses väikese liiklussagedusega Tallinn-Pärnu-Ikla maantee Uulu-Ikla lõigul taotletakse Euroopa Komisjonilt lõigu nõuetekohaseks väljaehitamise tähtaja pikendamist. Arvestades lähiaastate väheseid rahastusvõimalusi ja liiklussagedust alla 10 000 sõiduki ööpäevas, analüüsib Transpordiamet ka Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa maantee Imavere-Tartu ja Tallinna-Pärnu-Ikla maantee Konuvere-Pärnu-Jaagupi lõikude liiklusprognoose ning ümberehitusvajadusi, misjärel otsustatakse nimetatud lõikudele erandi taotlemise üle.

Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa maantee Tartu-Võru-Luhamaa lõik on Euroopa Komisjoni ettepanekul muudetud TEN-T üldvõrgu teeks tulenevalt Venemaa agressioonist Ukraina vastu. Üldvõrgu maanteede väljaehitamise tähtaeg on 2050. aasta.

TEN-T põhivõrku kuuluvate teede nõuetekohaseks ja kaasaegsetele tingimustele vastavaks väljaehitamine aastaks 2030, välisõhus leviva müra vähendamine, intelligentsete transpordisüsteemide rakendamine, liiklusohutuse ja säästva liikuvuse parendamine ning kruusateedele katete ehitamine vajab iga-aastaselt kokku ca 150 mln eurot.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2024/1679, 13. juuni 2024, milles käsitletakse liidu suuniseid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta ning millega muudetakse määrusi (EL) 2021/1153 ja (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 1315/2013



1. Sissejuhatus

THKs selgitatakse avalikult kasutatavate teede teehoiu rahastamise ning teehoiuks kavandatud vahendite kasutamise põhimõtteid.

Antakse ülevaade riigiteede võrgust ja selle seisukorrast. Kirjeldatakse erinevate THK meetmete sisu ja objektide valiku põhimõtteid ning antakse ülevaade väljakutsetest ja arenguvajadustest riigiteedel.


THK lisa 1 Finantsplaan 2025–2028 sisaldab RESiga teehoiuks ettenähtud rahaliste vahendite jaotust teedevõrgu säilitamis- ja arendamismeetmete vahel aastate lõikes.

THK lisa 2 on toodud aastatel 2025–2028 teostatavate riigiteede ehitusobjektide nimekiri.

THK lisa 3 on toodud aastatel 2025–2028 teostatavate riigiteede rekonstrueerimisobjektide nimekiri.

Lisades 2 ja 3 toodud nimekirjad võivad muutuda, kui plaanitud objekti realiseerimise eeldused olulises osas muutuvad (nt hanke nurjumine, rahastuse muutumine vms). Vastavad muudatused kajastatakse järgmise THK kinnitamisel.

THK redaktsioonid, objektide valiku põhimõtted ja kinnitatud nimekirjad on avalikustatud Transpordiameti [kodulehel](#).



2. Teehoiu rahastamise üldpõhimõtted

Eesti teed jagunevad avalikult kasutatavateks teedeks, era- ning metsateedeks.

Avalikult kasutatav tee on riigitee, kohalik tee ja avalikuks kasutamiseks määratud eratee.

Riigitee on riigile kuuluv tee, mille osas omaniku ülesandeid täidab Transpordiamet.

Kohalik tee on tee, mille osas omaniku ülesandeid täidab kohaliku omavalitsuse üksus. Kohalike teede hoid on tulenevalt kohaliku omavalitsuse korralduse seadusest ja ehitusseadustikust kohaliku omavalitsuse üksuse autonoomne ülesanne, mille esmaseks ja peamiseks rahastamise allikaks on kohaliku omavalitsuse üksuse eelarve.

Riigiteede teehoiu rahastamise maht ning kohalike teede teehoiu toetuste maht aastate kaupa nähakse ette riigi eelarvestrateegias.

Raha jaotus riigiteede hoiuks ning kohalike teede hoiu toetusteks määratakse igaks eelarveaastaks riigieelarves.

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

THK kohalike teede teehoiu rahastamist ei käsitle.

2.1 Välisvahendite kavandamine ja kasutamine

Lisaks riigi maksutulu vahenditele kasutatakse teehoiuks ka välisvahendeid, millele riik peab omaltpoolt lisama kaasfinantseeringu. Kaasfinantseeringu suurus sõltub välisvahendite kasutamise reeglitest ja on minimaalselt 15% projekti kogumaksumusest.

THK sisaldab EL ÜF 2021–2027 ja CEF ning vähemal määral teiste Euroopa Liidu otsetoetuste vahendeid.

EL ÜF 2021–2027 maanteede valdkonna vahendite kasutamist korraldatakse kliimaministri käskkirja „Maanteede investeeringute kava kinnitamine“ alusel. THK muutmisel uuendatakse vastavalt ka nimetatud käskkirja nii, et dokumendid ja kavad oleksid omavahel kooskõlas ning EL vahendite kasutamise nõuded täidetud.

EL ÜF-i toel on võimalik ehitada ja rekonstrueerida ainult TEN-T võrgustikku kuuluvaid teid. Välisvahenditest rahastatavate TEN-T teede ehitus- ja rekonstrueerimisobjektide valik toimub Transpordiameti ja Kliimaministeeriumi koostöös vastavalt Partnerlusleppega Ühtekuuluvuspoliitika fondide ning Euroopa Merendus-, Kalandus- ja Vesiviljelusfondi rakendamiseks perioodil 2021–2027 sätestatud saavutusindikaatoritele. Lisas 2 esitatud nimekiri sisaldab TEN-T põhi- ja üldvõrku kuuluvate põhimaanteede ehitusobjekte, nende teostamise aastaid ning maksumusi aastate lõikes kokku.

„Ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskava perioodiks 2021–2027“ poliitikaeesmärgi „Ühendatum Eesti“ täitmise toetuse maht riigiteedele on 159,1 mln eurot, millele lisandub riigipoolne kohustuslik kaasfinantseering. Perioodil 2021–2027 eraldatava toetuse abil ehitatakse neljarajaliseks Tallinn-Pärnu-Ikla maanteel Libatse-Nurme ja Sauga-Pärnu teelõigud. 2+1 ristlõikega Neanurme-Pikknurme teelõik Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa maanteel ja 2+2 ristlõikega Pärnu-Uulu teelõik Tallinna-Pärnu-Ikla maanteel valmisid 2024 aastal.

CEF sõjalise liikuvuse meetmest eraldati Transpordiametile Tallinna-Pärnu-Ikla teel 2+2 ristlõikega Päädeva-Konuvere lõigu ehitamiseks 39,5 mln eurot (50% objekti käibemaksuta maksumusest), millele lisandub riigi kaasfinantseering. Veel toetab meede Tallinna ringtee Kanama viadukti rekonstrueerimist 2024–2025 aastatel 5 mln euro ulatuses, millele lisandub samuti riigi kaasfinantseering.

CEF vahendeid kasutatakse ka Rail Baltic raudteetrassi ja riigiteede ristete ning kaasnevate liiklussõlmede ehituseks aastatel 2022-2026 kokku 69 mln euro ulatuses.

Kinnitatud THK annab Transpordiametile õiguse esitada lisas 2 nimetatud ÜF 2021-2027 projektide rahastamistaotlused rakendusüksusele (Riigi Tugiteenuste Keskus) Ühtekuuluvusfondist toetuse saamiseks.

Transpordiamet valmistab ette projektitaotlused koos vajalike lisadega, milleks on keskkonnamõjude analüüs (seadusega ettenähtud juhtudel), tasuvusanalüüs ja vajalikud kinnituskirjad. Projektitaotluse vaatab läbi rakendusüksus koostöös rakendusasutusega (Kliimaministeerium), andes hinnangu tasuvusanalüüsile, määrates selle analüüsi alusel toetuse määra ning hinnates riigiabi aspekte. Nõuetele vastavale projektile teeb rakendusüksus rahastamisotsuse. Juhul, kui kavas oleva projekti dokumentatsioon ei vasta toetuse eraldamise tingimustele, kaalutakse prioriteetsuselt järgmisele projektile toetuse andmist.

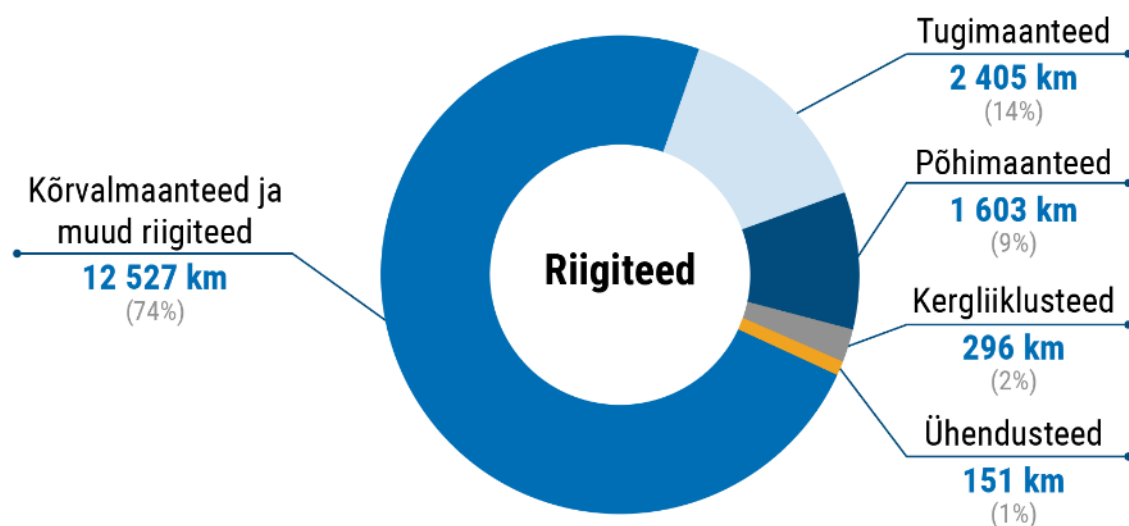
Välisvahendite kogumaht aastate lõikes on kajastatud THK Lisas 1 intelligentsete transpordisüsteemide jt teega seotud seadmete võrgustiku rajamiseks ja kaasajastamiseks ning ehitamiseks planeeritud kulude hulgas ning on indikatiivsed.

3. Riigiteede üldandmed ja seisukord

3.1 Riigiteede üldandmed

Eesti riigiteede pikkus 01.01.2024 seisuga on 16 982 km, millele lisandub sõltuvalt talvistest tingimustest kuni 88 km ajutisi jääteid.

Joonisel 2 on esitatud riigiteede pikkused ja protsentuaalne osakaal kogupikkusest teeliikide lõikes.



Joonis 2. Eesti riigiteede liigid ja nende osakaal kogupikkusest.

Riigi põhimaanteedest kuulub TEN-T põhivõrku 353 km ja üldvõrku 936 km.

Kattega teede pikkus seisuga 01.01.2024 on 13 010 km, s.o 77% ja kruusateede pikkus 3 972 km ehk 23% riigiteede kogupikkusest.

Riigiteedel on 1176 silda ja viadukti kogupikkusega 29 979 m. Nendest veekogu ületavaid sildu on kokku 939 ja viadukte 237, millest omakorda 13 on ökoduktid.

Muutused riigiteede üldandmetes on toimunud seoses uute teelõikude ehitamise ja liiklusohlike ristmike eritasandilisteks ehitamisega.

Samuti on toimunud muutused riigiteede osas, kus seoses tee funktsiooni muutusega on kohalik tee võetud riigiteeks või riigiteetunnustele mittevastava riigitee on antud kohalikuks teeks.

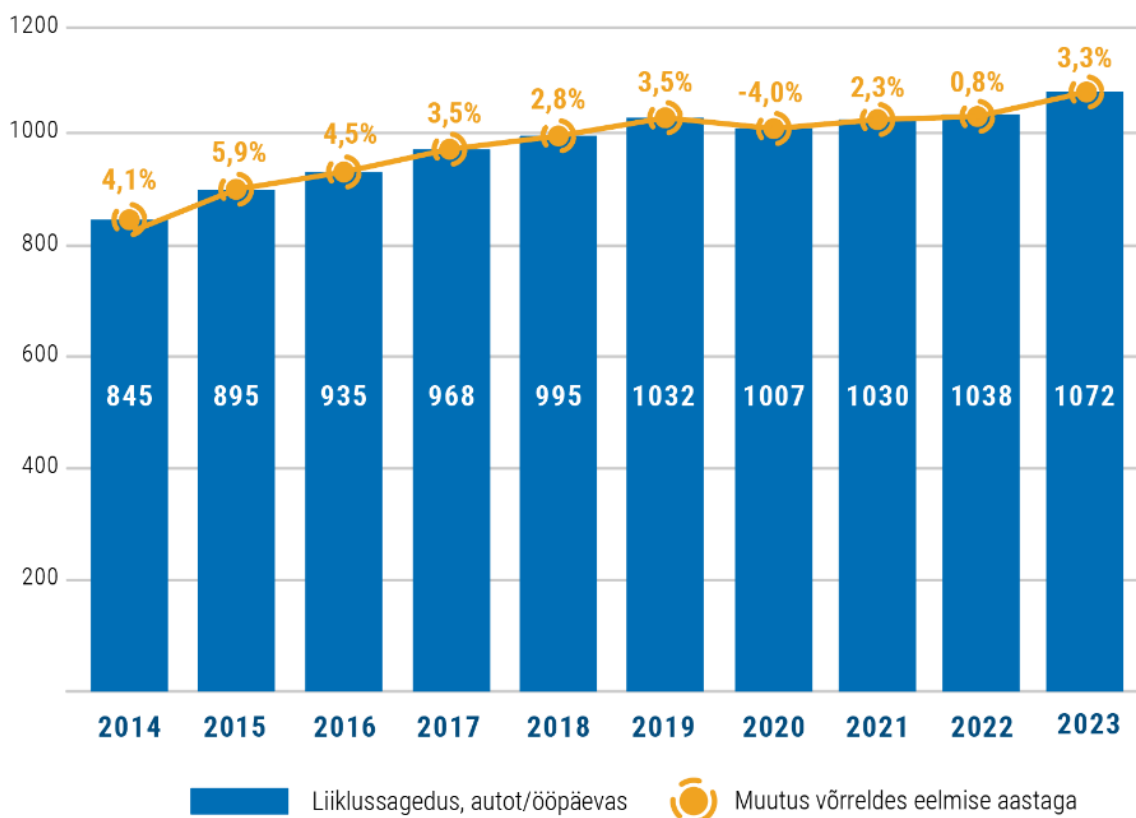
2024. aasta lõpu seisuga on lõpule viidud 31,2 km kõrvalmaantee ülendamine kohaliku omavalitsusüksustele, s.h 2024. aasta jooksul on üle antud 15,3 km kõrvalmaanteed.

Arvestades riigitee tunnustele mittevastavate teede mahtu (ligikaudu 3400 km), tuleb perspektiivis arvestada rahaliste vahendite ümberpaigutamisega kohaliku omavalitsuse üksuste eelarvesse ca 10 mln euro suuruses summas igal aastal.²

Tee liikide lõikes oli 2023. aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus (edaspidi AKÖL) ja muutused võrreldes 2022 aastaga järgmised:

- põhimaanteed keskmine AKÖL 5761 autot/ööpäevas, muutus +1,8%;
- tugimaanteed keskmine AKÖL 1702 autot/ööpäevas, muutus +3,1%;
- kõrvalmaanteed keskmine AKÖL 351 autot/ööpäevas, muutus +6,7%.

Alloleval joonisel 3. on välja toodud viimase 10 aasta AKÖL ja selle muutus võrreldes eelmise aastaga.



Joonis 3. AKÖL riigiteedel ja selle muutus võrreldes eelmise aastaga.

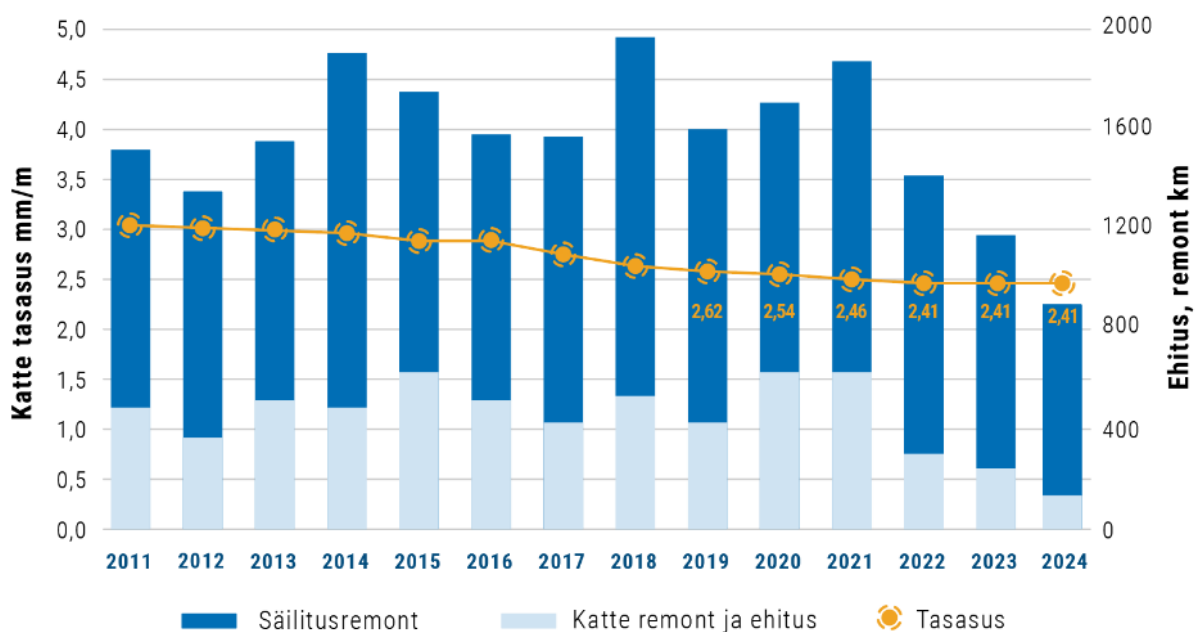
² Vabariigi Valitsuse 18. juuni 2020. a kabinetiistungil otsustati riigitee tunnustele mittevastavate teede üleandmist jätkata kooskõlas senise halduspraktikaga tagades omavalitsustele teede üleandmisele täiendavad teehoiuvahendid vastavalt heakskiidetud kalkultatsioonile. Vahendid kantakse üle kooskõlas Vabariigi Valitsuse määruse nr 16 „Riigieelarve seaduses kohaliku omavalitsuse üksustele määratud toetusfondi vahendite jaotamise ja kasutamise tingimused ja kord“ §-le 8².

3.2 Riigiteede seisukord

Transpordiamet mõõdab ja analüüsib regulaarselt teede seisukorra andmeid, et teha nende alusel kaalutletud otsuseid teehoiu parendamiseks. Peamisteks tee seisukorda iseloomustavateks näitajateks on teekatte tasetasus, defektide arv ning roopa sügavus.

Sõidukite teedel liiklemise mugavust näitab teekatte tasetasus³ (edaspidi: IRI - *International Roughness Index*). Teekasutaja jaoks tähendab kõrge IRI väärtus suuremat ebatasasust, mistõttu teedel liikudes on sõidumugavus väiksem ja teekasutajate kulutused suuremad.

Alates 1995. aastast on riigiteedel mõõdetud teekatete tasetasust ja inventeeritud teekatetel esinevaid defekte. Alates 1996. aastast on mõõdetud tee konstruktsiooni kandevõimet (FWD - *Falling Weight Deflectometer*) ja 2001. aastast teekatte roopa sügavust. Alates 2011. aastast on teekatte tekstuuri (makro- ja megatekstuuri) mõõtmist teostatud koos teekatte tasetasuse mõõtmisega.

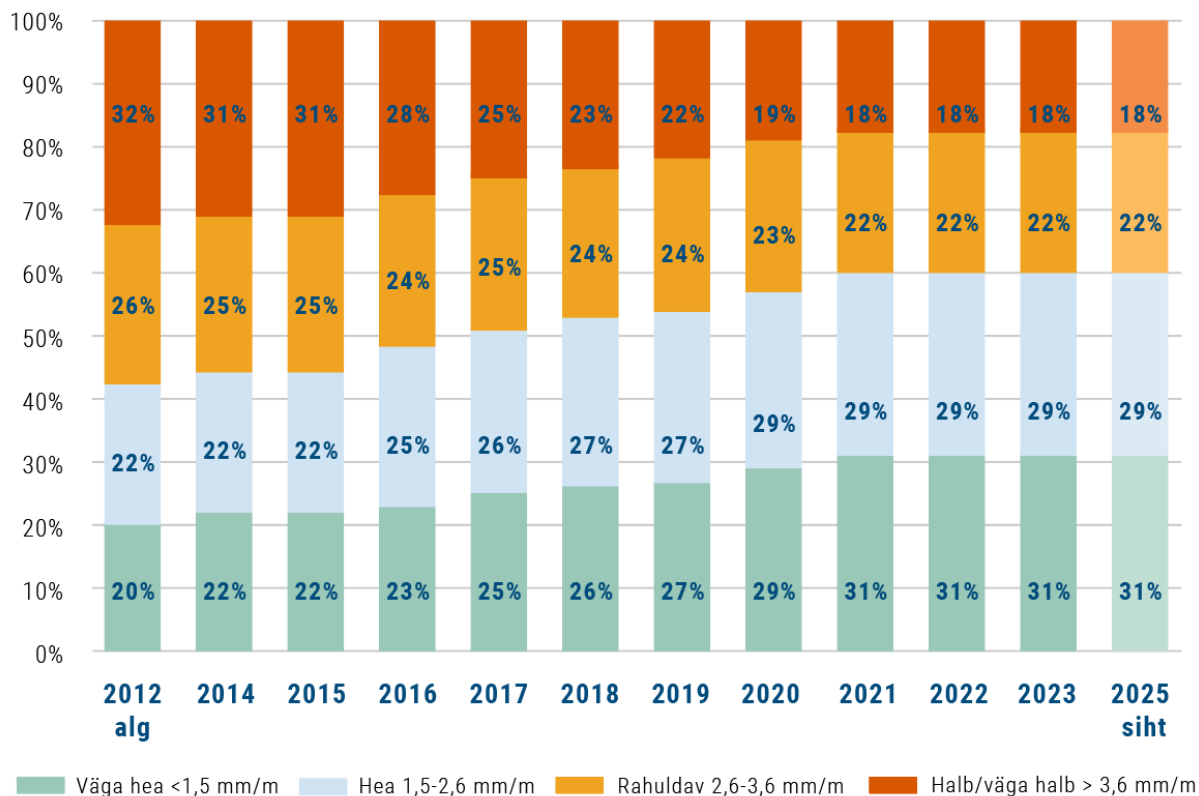


Joonis 4. Teekatte tasetasuse keskmine näitaja ning teostatud ehitus- ja remondimahud kõikidel riigiteedel kokku.

Joonisel 4 esitatud teekatte tasetasuse näitaja muutumise graafik näitab varasemaga võrreldes paranemise seisumist ja seda kõigi riigitee liikide puhul ning selle põhjuseks on vähenenud remondimahud.

Transpordi ja liikuvuse programmis aastateks 2025-2028 on püstitatud eesmärk säilitada tee seisukorra taset ehk tasetasust. Joonisel 6 on kujutatud teede seisukorra taseme muutus aastatel 2014–2023 võrrelduna 2025. aastaks püstitatud eesmärgiga.

³ 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 tasetasem, mida väiksem on IRI väärtus.



Joonis 6. Teekatte tasetasuse näitaja muutus riigiteedel kokku ja 2025 aastaks püstitatud eesmärk.

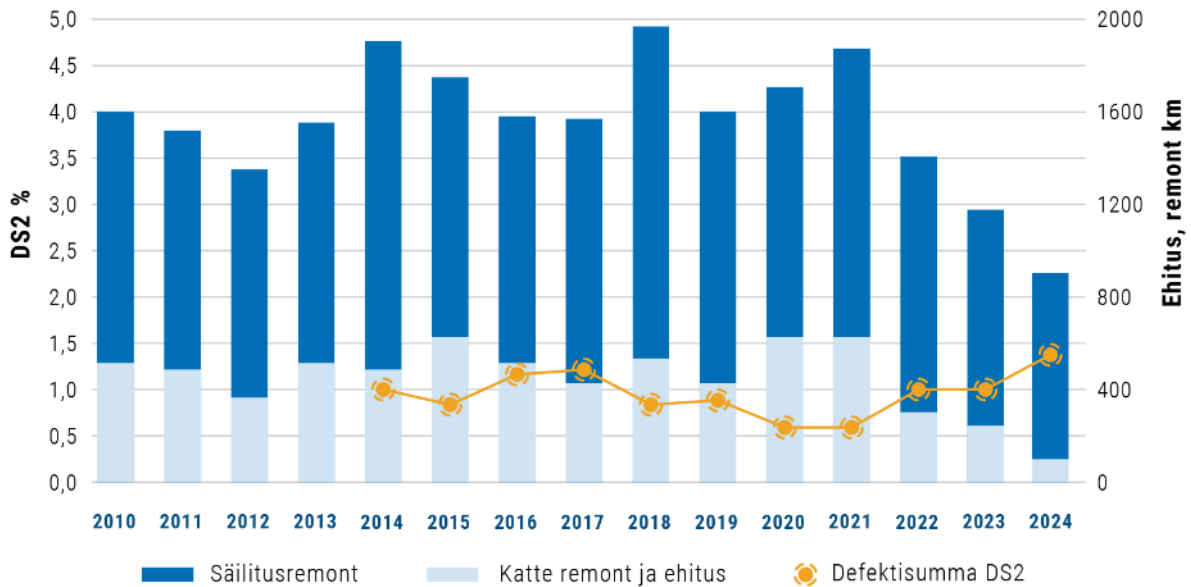
Riigiteede seisukord on aastatega paranenud, kuid 2021. aastast on paranemine peatunud. Teekatte seisukord on väga heal tasemel peamiselt põhimaanteedel. Kuid rohkem kui 2000 km tugi- ja kõrvalmaanteedel on jätkuvalt halval või väga halval tasemel.

Suurema liiklusega teedel on ebatasased katted ümber ehitatud või rekonstrueeritud ja nendel teedel teostatakse juba kulumisroobastest tingitud taastusremonti⁴ (enamuse põhimaanteedel). Väiksema liiklusega teede tasetasuse parandamine eeldab teehoiuks ettenähtud rahastuse suurendamist.

Alates 2021. aastast on teehoiu rahastamine aastast-aastasse vähenenud ning seetõttu on teehoiu korraldamisel teede seisunditaseme säilitamine suureks väljakutseks.

TLAKis on muuhulgas seatud eesmärgiks transpordi põhjustatud CO₂ heite vähendamine ja liiklusohutuse suurendamine. Teede tasetasuse pidev parendamine aitab kaasa nii kütusekulu vähenemisele kui ka liiklusohutuse ja kasutajate sõidumugavuse suurendamisele.

⁴ 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 vajaduse peamiseks põhjuseks on teekattesse tekkinud roopad. Taastusremondi tulemusel paraneb teede sõidetavus. Taastusremonti saab teha juhul kui tee katend ei ole defektne ja kandevõime on piisav. Väikest kandevõime puudujääki (kuni 10%) saab kompenseerida ülekattega.



Joonis 5. Kattega teede defektide hulga näitaja ja teostatud ehitus- ja remonditööd aastate lõikes


Joonisel 5 esitatud defektide hulga muutumise graafik näitab viimasel kolmel aastal võrreldes eelnevatega tee seisukorra halvenemist ja seda kõigi riigiteede liikide puhul ning selle põhjuseks on vähenenud remondimahud.

Kattega teede roopasügavuse keskmise näitaja vähenes kuni 2021. aastani, mil keskmine roopasügavus moodustas 7,66 millimeetrit. Kuid kolmel viimasel aastal on näitaja ühtlaselt suurenenud ning 2024 aastaks on see jõudnud 9,50 millimeetrini. Sama keskmise rööpasügavuse näitaja oli riigiteedel 2015. aastal.

Sildade ja viaduktide (edaspidi ühise nimetajana *sild*) keskmist seisukorda hinnatakse seisukorraindeksiga SI.

Uued, liiklusohutuse nõuetele vastavad liiklussõlmed on suurendanud sildade kogupindala (2010 – 237 052 m² ja 2024 – 323 217 m²), mille tulemusena on moondunud sildade keskmine seisundiindeksi väärtus. Sildade keskmine seisukorra indeks SI on tänaseks väärtusel 85 (2020 oli 88) skaalal 0–100.

Kui kõrvale jätta uute rajatud liiklussõlmede arvestatav mõju sildade seisundiindeksi paranemisse, siis on vähese rahastuse tõttu olemasolevate sildade seisund halvenenud enamgi veel. Vaatamata sildade seisundiindeksi heale näitajale on riigiteedel halvas seisukorras 169 silda, mis vajavad suuremat tähelepanu.



4. Teehoiu kavandamise ja rahaliste vahendite jaotamise põhimõtted

Eesti teedevõrk on välja kujunenud ja oma tiheduselt praegustele vajadustele vastav. Väljakutseks on olemasoleva teedevõrgu säilitamise tagamine ja selle jätkuv ohutumaks muutmine ning taristu ligipääsetavuse tagamine piiratud eelarvevahendite mahus.

Teehoidu kavandatakse tähtsuse järjekorras – riigiteede korrashoid, säilitamine, rekonstrueerimine⁵, ehitamine⁶ ja teedevõrgu muud arendusmeetmed ning on jaotatud kahte suuremasse gruppi - teedevõrgu säilitamine ja arendamine.

Käesolevas peatükis kirjeldatud teehoiutööde meetmed ja nende rahalised mahud on toodud Lisas 1 Teehoiukava 2025–2028 finantsplaan.

Riigieelarve strateegia koostamisel täpsustatakse riigiteede hoiu rahastamist rahastamisallikate ja aastate kaupa, mistõttu muutuvad vastavalt ka teedevõrgu säilitamise ja arendamise mahud aastate lõikes.

Erinevate teehoiumeetmete objektide nimekirjad koostatakse Transpordiameti juhtkonna poolt kinnitatud meetodikate alusel, nimekirjad vaadatakse üle igal aastal ning vajadusel tehakse korrektiivseid vastavalt teehoiu rahastamise muutusele, uuenenud teekatte seisundi andmetele ja liiklussageduse muutusele. Lisaks vaadatakse nimekirjade koostamise käigus optimeerimise eesmärgil üle võimalused ühendada erinevate meetmete objekte neid ajatades või vähesel määral pingerida muutes. Kõik investeeringuobjektid kinnitatakse Transpordiameti juhtkonna poolt.

⁵ Rekonstrueerimine – remondi liik, mille eesmärgiks on tee muldkeha, katendi või selle osa asendamine koos tee juurde kuuluvate rajatiste asendamise või remontimisega ja liiklusohutuse parandamine sh ristmike ümberehitamine jne. Tee rekonstrueerimisel otsustab tee omanik liiklusohutuse parandamise vajaduse ja rakendatavad meetmed ning tee juurde kuuluvate rajatiste asendamise ja remondi vajaduse.

⁶ Ehitamine – meetme eesmärk on nutikate ja ohutute teede rajamine, et vähendada linnade aegruumilisi vahemaid ning suurendada liiklusohutust ja parandada keskkonnaseisundit või soodustada piirkonna arengut. Tee ehitamise tulemus on uus tee, tee ristlõike muutmine, uus ristmik või lisarada.

Teedevõrgu säilitamise ja arendamise grupid sisaldavad meetet vastava grupi teehoiutööde ettevalmistamiseks.

Ettevalmistusmeetmed sisaldavad kulusid tee ehitusprojekti aluseks oleva planeeringu koostamisele, projekteerimistingimuste andmise menetluste korraldamisele, tee ehitusprojekti koostamisele, tee ehitusprojekti realiseerimiseks vajalike kinnisasjade omandamisele või sundvõõrandamisele, liiklusohutusele avalduva mõju hindamisele ning tee ehitusprojektide erinevates etappides teostatava liiklusohutuse auditeerimise korraldamisele, tulu-kulu analüüside koostamisele, keskkonnamõju hindamisele, ehitusprojekti ekspertiisi teostamisele ja muudele ehitus- ja remonditööde realiseerimisele eelnevate vajalike toimingute läbiviimisele.

THK perioodil on suuremateks ettevalmistamisel olevateks töödeks riigitee nr 1 Tallinn-Narva km 90-157 Haljala-Kukruse teelõigu riigi eriplaneeringu koostamine, riigitee nr 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 7-20 Peetri-Vaida 2+2 teelõigu rekonstrueerimise põhiprojekti koostamine ja teemaade omandamine, riigitee nr 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 86-106 Mäo-Imavere 2+2 teelõigu põhiprojekti koostamine ja teemaade omandamine ning riigitee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla km 15-28 Topi-Ääsmäe 2+2 teelõigu rekonstrueerimise põhiprojekti koostamine ja teemaade omandamine. Riigitee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla km 42-62 Kustja-Päädeva 2+2 teelõigu eel- ja põhiprojekti koostamine.

Vastavalt TLAK-le järgitakse suuremate investeerimisotsuste langetamisel esmajärjekorras nn nelja astme printsiipi: enne kui lahendada transpordiprobleem uue taristu ehitamisega, tuleb läbi kaaluda kõik muud alternatiivid, kas oleks võimalik lahendada probleemi nõudluse mõjutamisega, taristu tõhusama kasutusega või taristu pisemate kohandamisega. Teehoiu suuremate investeerimisotsuste langetamisel arvestatakse läbivalt eri liikumisviiside prognoositud nõudlust. Lähtutakse põhimõttest, et riik saab vajaduse korral nõudlust suunata seatud arengueesmärgi järgi - ühendusaja, majandus- või keskkonnakulu vähendamiseks.

Nelja astme printsiibi tõhusamaks rakendamiseks on suurenenud vajadus liikuvuse uurimiseks ja selle nõudluse põhjuste analüüsimiseks. Vastavate uuringute lähteülesanded on väljatöötamisel.

THK finantsplaanis 2025–2028 (Lisa 1) on välja toodud säilitus- ja arendusmeetmete ettevalmistustööde rahaline kogumaht.

Alljärgnevatel punktides on kirjeldatud teehoiutööde sisu, objektide valiku ja nimekirjade koostamise põhimõtteid.

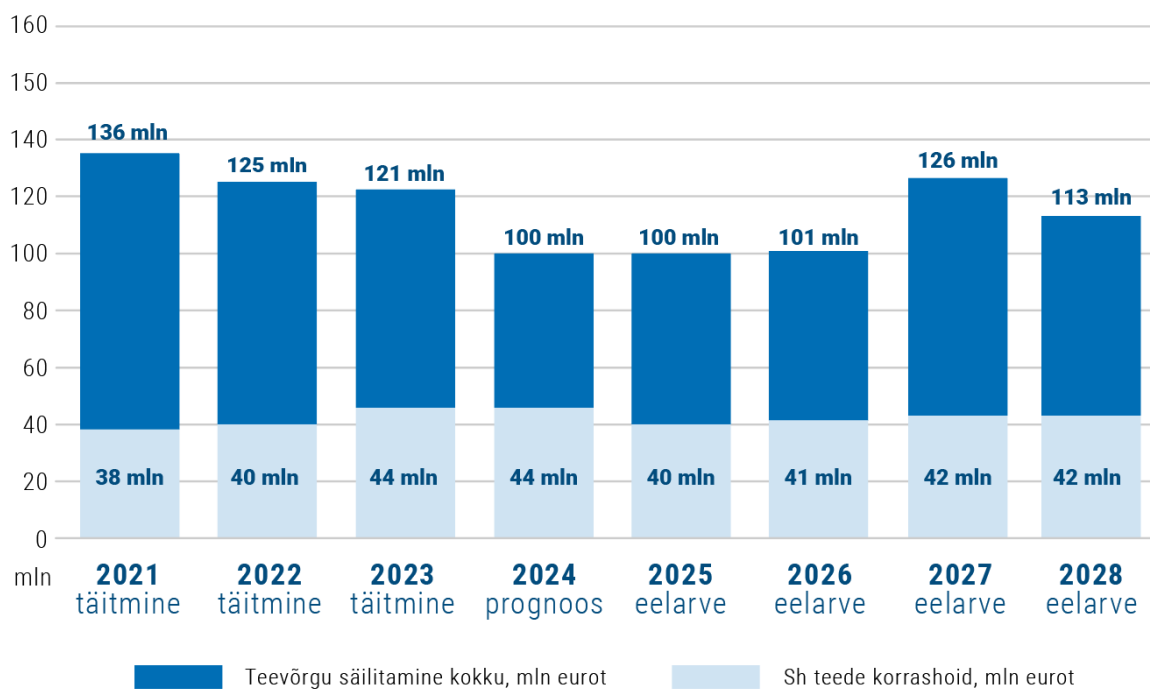
4.1 Teedevõrgu säilitamine

Teedevõrgu säilitamise gruppi kuuluvad alljärgnevad teehoiutööd – teede korrashoid, kruusateede remont, kattega teede säilitusremont⁷, kattega teede taastusremont, sildade rekonstrueerimine ja remont⁸ ning teede rekonstrueerimine ja muud investeeringud.

Joonisel 7 on välja toodud teedevõrgu säilitamise rahastus aastatel 2021-2024 ja eelarve aastateks 2025-2028.

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. Töö võib sisaldada kraavide puhastamist ja truupide remonti või väljavahetamist ning külmakergete likvideerimist.

⁸ Sildade rekonstrueerimine ja remont – sildade, viaduktide ja tunnelite kahjustatud elementide ja konstruktsioonide taastamine, tugevdamine ja uuendamine kandevõime säilitamise eesmärgil.



Joonis 7. Teedevõrgu säilitamise rahastus aastate lõikes, mln eur.

4.1.1 Teede korrashoid

Teede korrashoiu eesmärgiks on riigiteede seisundinõuete tagamine vastavalt määrusele „Tee seisundinõuded“. Teede korrashoid jaguneb tava- ja perioodiliseks hooldeks. Tavahoole jaguneb omakorda suviseks ning talviseks hooldeks. Teede korrashoid ning teede seisundinõuete⁹ tagamine on korraldatud korrashoiulepingutega.

Korrashoiulepingute üldpõhimõtted:

- Komplekshind tavahoolede seisunditasemete lõikes ja ühikhind ennetava libedusetõrje eest talvise seisunditasemega 3+ teedel;
- Ühikhinnad perioodilisele hooldele;
- Ühikhinnad säilitusremondi töödele;
- Hindasid korrigeeritakse kord aastas tarbijahinnaindeksi muutusega;
- Korrashoiulepingute pikkuseks on 5 aastat;
- Korrashoiulepingute tava- ja perioodilise hoolde eesmärk on tagada nõutud seisunditasemed;
- Korrashoiulepingute säilitusremondi tööde eesmärk on kõrvaldada operatiivselt tee elementide kahjustused.

Tavahoolede koosseis:

Suvehoole:

- Sildade, truupide ja viaduktide hooldus;
- Kergliiklusteede hooldus;
- Väikesemahulised katte parandustööd ja defektide remont;
- Väikesemahuline kraavide ja drenaažisüsteemide hooldus;
- Tee muldkeha hooldus ja parandustööd;
- Kruusateede hõõveldamine ning täiendava kruusa juurde vedu kokkulepitud mahus;

⁹ Tee seisundinõuded on kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 14.07.2015 määrusega nr 92. Seisundinõuetega määratletakse tee seisund, mis võimaldab liiklusseadust järgides ohutult liigelda ning tagab tee kasutajale ohutud liiklemistingimused.

- Tolmutõrje kruusateedel, vajadusel täiendava kruusmaterjali lisamine;
- Liikluskorraldusvahendite hooldus ja vahetamine;
- Peenarde täitmine ja äravedu;
- Niitmine, haljastus ja teemaa koristamine;
- Hukkunud väikeloomade ja lindude koristamine;
- Ajutise liikluskorralduse paigaldamine;
- Teede seisukorra kohta teabe kogumine ja edastamine.

Talihoole:

- Lumetõrje;
- Libedustõrje;
- Teede talvise seisukorra kohta teabe kogumine ja edastamine.

Perioodilise hoolde koosseis:

- Katte löökaukude remont garantiialustel objektidel;
- Kattega teede pragude remont;
- Ribapindamine;
- Tolmutõrje kruusateedel, vajadusel täiendava kruusmaterjali lisamine;
- Uute liikluskorraldusvahendite paigaldamine ja olemasolevate ümber tõstmine;
- Väikesemahulised teekatte märgistustööd;
- Teemaa puhastamine võsast ja puudest, kändude juurimine;
- Ebaseaduslikult ladustatud metsamaterjali laoplatside järelkoristus;
- Kuusehekkide istutamine tuisuohtlikesse kohtadesse;
- Lumeväravate või -aedade paigaldamine;
- Müratõkkeseintelt, tunnelitest ja ootekodade seintelt grafiti eemaldamine;
- Vana bussipeatuse platvormi lammutamine ja utiliseerimine;
- Maaparanduskaevude puhastamine ja betoonist kaevuluukide paigaldamine;
- Sillahoolded tööd;
- Tööd riigiteede toimepidevuse plaani rakendumisel jm ettenägemata tööd.

Lisaks korrashoiulepingutele sisaldab teede korrashoid kulutusi:

- Teede valgustustele ja valgustuse hooldusele;
- Tee seisukorra andmete kogumisele ja töötlemisele;
- Loendusseadmete, teekaamerate ja ilmajaamade seadmete ning infosüsteemide haldamisele ja hooldusele;
- Teeinfo edastamisele;
- Liiklusmärkidele, sh. foorid ja muutuva teabega märgid;
- Parklate inventari haldamisele;
- Kiiruskaamerate hooldus.

Korrashoiukulude prognoosimisel on arvestatud iga-aastase lepingute kallinemine hinnaindeksi ja uute lisandunud teelõikude võrra. Olemasolevad korrashoiulepingud on sõlmitud erinevatel aegadel ja vastavalt lepingu lõppemisele korraldatakse uued hanked. Kehtivad lepingud lõppevad 2025–2029.

Lisaks on iga-aastaselt arvestatud reserviks kuni 1% kõigist korrashoiukuludest. Reserv on vajalik ettenägematute kulude ja eriolukordade tarbeks, mida ei ole võimalik lepingute raames ette näha.

4.1.2 Kruusateede remont

Kruusateede remondi eesmärgiks on kruusatee sõidetavuse parendamine.

Kruusateede remondi töömeetodiks on kruusatee kulumiskihi taastamine ehk kruusa peale vedamine, et oleks võimalik tee optimaalne hõõveldamine. Lisaks olemasolevate liikluskorraldusvahendite ja vee ärajuhtimissüsteemide korrastamine, vajadusel uute vee ärajuhtimissüsteemide rajamine ning olemasolevate külmakergete likvideerimine. Kruusatee vajab

remonti keskmiselt iga 12 aasta järel sõltuvalt tee liiklussagedusest. Riigiteede kruusaremondi vajadus on ca 330 kilomeetrit aastas.

Vastavalt kruusteede remondiobjektide valimise juhendile koostatakse üle-eestiline pingerida, millest valitakse rahalistest võimalustest tulenevalt järgmise kahe aasta kruusateede remondi objektid.

Kruusateede remondi objektide nimekiri ja kruusteede remondiobjektide valimise juhend on leitavad Transpordiameti [kodulehel](#).

4.1.3 Kattega teede säilitusremont

Kattega teede säilitusremont on remondi liik, mille peamised eesmärgid on:

- olemasolevate katete säilimise tagamine tuginedes pindamiste vahelise perioodi pikkusele ja katte seisukorrale kuni tee taastusremondi või rekonstrueerimiseni;
- liiklusohutuse parandamine katte haardeteguri suurendamise ja osalise profiili parandamisega.

Säilitusremondi tulemusena peatub mõneks ajaks katte defektide areng (murenemine, augud ja osaliselt praod) ning taastatakse katte kulumise tulemusel vähenenud teekatte haardetegur. Põhiliseks säilitusremondi liigiks on pindamine.

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

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

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

Teedel liiklussagedusega üle 3000 autot/ööp ei ole pindamine üldjuhul sobiv töömeetod, kuna sellise sageduse puhul ei pea pindamine talvisele naastrehvide toimele vastu.

Pinnatud kattega teede kogupikkus on hetkel 9414 km. Lähtudes pinnatavate katete pikkusest, liiklussagedustest ja pindamise intervallidest ning arvestades pindamistöde mahajäämust (arvutuslikult ca 1700 km, lähtudes pindamiste vahelistest perioodidest) on perioodil 2025 –2028 pindamise vajadus aastas 1000–1400 km (varasemalt 900-1200 km). Lisaks on vajalikud vahendid profiili paranduseks (tasanduskiht ja tasandusfreesimine).

Kattega teede säilitusremondiobjektide valik toimub iga-aastaselt pärast teekatte defektide inventuuri. Meetme objektide nimekiri koostatakse vastavalt kattega riigiteede säilitusremondi objektide valimise juhendile. Jooksva aasta kevadel korrigeeritakse vajadusel nimekirja pärast talvehooaja lõppu, mil võivad ilmuda täiendavad suured defektid, mis vajavad kohest parandamist, et suuremat kahju ära hoida.

Kattega teede säilitusremondi objektide nimekiri ja kattega riigiteede säilitusremondi objektide valimise juhend on leitavad Transpordiameti [kodulehel](#).

Meetme koosseisu kuulub ka korrashoiulepingute raames tehtavate investeeringute (säilitusremondi tööde) rahastamine. Nende tööde eesmärk on operatiivne tee elementide kahjustuste likvideerimine esmase sõidetavuse ja liiklusohutuse taseme hoidmiseks.

4.1.4 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 ülekatttega.

Taastusremondi vajaduse väljaselgitamisel on lähtutud olemasolevate asfaltkatttega põhimaanteed, tugimaanteed (liiklussagedusega vähemalt 500 autot/ööpäevas) ja kõrvalmaanteed (liiklussagedusega vähemalt 1000 autot/ööp) pikkusest 4557 km, olemasolevast tee seisukorrast (roopa sügavus, katte defektid) ning roopa arenemise kiirusest. Lisaks liiklussageduse muutusele tuleneb analüüsitavate teelõikude pikkuse muutus uute teede ja liiklussõlmede rajamisest.

Roopa areng:

- liiklussagedus 1500 – 2999 autot/ööp, keskmine roopa sügavuse juurdekasv 1,3 mm/aastas;
- liiklussagedus 3000 – 5999 autot/ööp, keskmine roopa sügavuse juurdekasv 1,8 mm/aastas;
- liiklussagedus 6000 – 9999 autot/ööp, keskmine roopa sügavuse juurdekasv 2,0 mm/aastas;
- liiklussagedus 10 000 ja rohkem autot/ööp, keskmine roopa sügavuse juurdekasv 2,5 mm/aastas.

Arvestuslik taastusremondi aastavajadus on üle 250 kilomeetri varasema 150-200 km asemel. Muutuse on põhjustanud viimastel aastatel vahendite puudumise tõttu oluliselt langenud rekonstrueerimistöde maht. Taastusremondiobjektide valik toimub kattega teede taastusremondi objektide valiku meetodilise juhendi järgi. Taastusremondi objektide nimekiri koostatakse kaheks aastaks. Nimekirja teise aasta plaan sisaldab töömahte 50% ulatuses kavandatud vahenditest ja 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.

Katttega teede taastusremondi objektide nimekiri ja kattega teede taastusremondi objektide valiku meetodiline juhend on leitavad Transpordiameti [kodulehel](#).

4.1.5 Sildade rekonstrueerimine ja remont

Meetme eesmärk on tagada sildade ohutus läbi õigeaegselt teostatud remonttööde ning kandevõime suurendamise.

THK-s planeeritud vahendite maht sildade rekonstrueerimiseks ja remondiks põhineb sildade seisukorra analüüsil. Selleks, et tagada sildade vajalik ohutustase teostatakse regulaarseid ülevaatusi. Investeeringisotsused tehakse sildade seisukorra analüüsi alusel. Andmeid seisukorra analüüsiks kogutakse elementide tasemel põhjalikuma ülevaatus käigus iga 4 kuni 5 aasta järel. Lisaks toimub sildade regulaarne ülevaatus rutiinse korrashoiu käigus, et avastada ja remontida väiksemaid defekte ning reageerida suurtematele defektidele õigeaegselt.

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

Vastavalt silla seisukorrale, liiklussagedusele, projektsele kandevõimele ja raskeveokite osakaalule on sildade remondiobjektide ja remondimeetodi valimise juhendi alusel koostatud rekonstrueerimist ja remonti vajavate sildade nimekiri 5 kuni 6 aastase perspektiiviga. Nimekirja korrigeeritakse vajaduspõhiselt, kui teede remondi nimekirju on korrigeeritud või silla seisundindeksis on toimunud eelnevast kiirem langus või sildade erinevad menetlusprotsessid viibivad.

Sildade rekonstrueerimise ja remondi objektide nimekiri ning sildade remondiobjektide ja remondimeetodi valimise juhend on leitavad Transpordiameti [kodulehel](#).

4.1.6 Rekonstrueerimine

Rekonstrueerimine on remondi liik, mille eesmärgiks on tee kandekonstruktiooni taastamine või ümberehitamine koos tee juurde kuuluvate rajatiste asendamise või remontimisega ja liiklusohutuse parendamisega. Rekonstrueerimise vajadus tuleneb teekatte mitterahuldavast seisukorrast (ebatasane ja defektne teekate), kus on ka kandevõime puudujääk, mille tõttu ei ole võimalik säilitusremondi ja taastusremondiga tee seisundit taastada.

Rekonstrueerimisobjektide valikuks on välja töötatud metoodika, millest lähtuvalt rekonstrueerimist vajavate lõikude leidmiseks analüüsitakse mõõdetud teekatte seisukorra näitajate ning teid iseloomustavate andmete alusel kogu kattega riigiteede võrku kasutades ühtseid põhimõtteid. Analüüsi tulemusel moodustub vajaduspõhine pingerida. 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 ning eelmisel aastal kinnitatud nimekirja alusel koostatakse 4 aastane rekonstrueerimise kava, mis vaadatakse läbi ning kiidetakse heaks Transpordiameti juhtkonna poolt. Pärast kava heakskiitmist alustatakse tehniliste projektide koostamisega. Objektide lõplik maht ja maksumus kinnitatakse pärast projektide valmimist juhul, kui selle maksumus ja maht on optimaalne ning vastab meetme eelarvele. Kui teelõik on rekonstrueerimisobjektide nimekirja kinnitatud, siis säilitus- või taastusremonti sellel lõigul üldjuhul ei tehta.

Meetme objektide nimekiri ja kattega teede rekonstrueerimise objektide valimise juhend on leitavad Transpordiameti [kodulehel](#).

Lisas 1 Teehoiukava finantsplaan 2025–2028 rekonstrueerimise real kajastatud aastamahud sisaldavad lisas 3 loetletud rekonstrueerimisobjekte aastate lõikes.

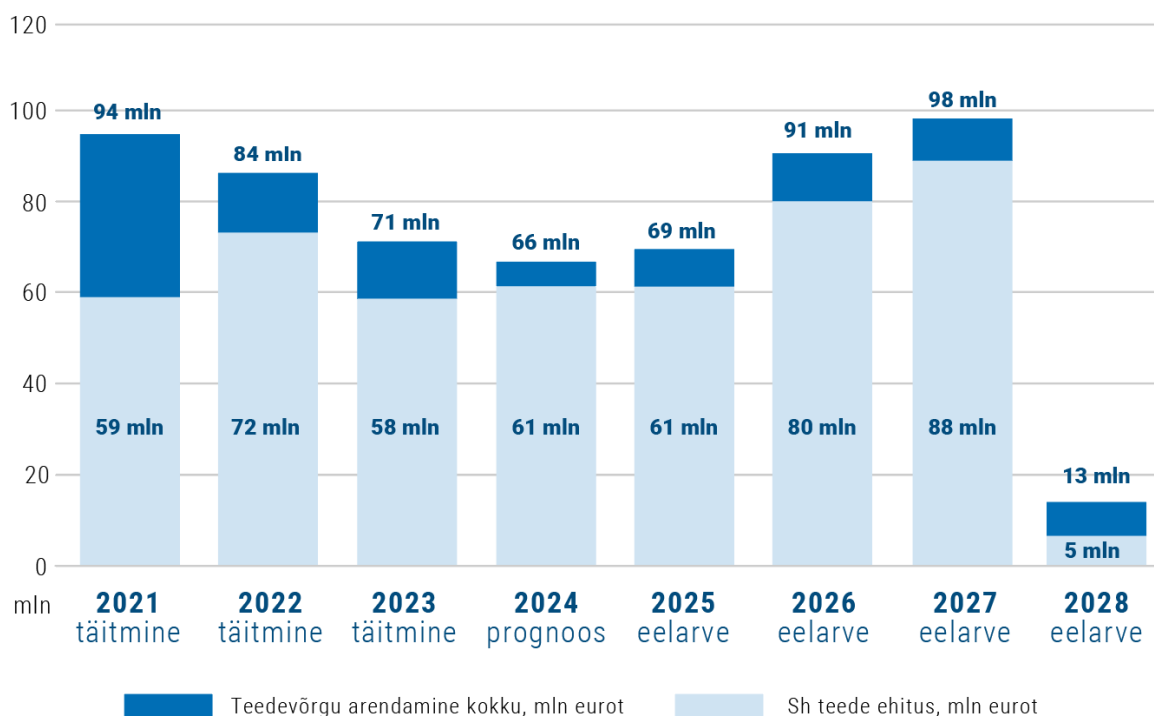
4.1.7 Muud investeeringud

Muude investeeringute meetmest rahastatakse selliseid teedel ja teerajatistel tehtavad töid, mis ei ole eelpool mainitud säilitusmeetmete osad ning pole oma mahult nii suured, et vajaksid eraldi meedet. Sellisteks töödeks on näiteks müratökkeseinte remont, amortiseerunud pörkepiirete väljavahetamine, naatriumvalgustite vahetamine LED valgustite vastu, kergliiklusteede remont, teede märgistustööd, erivedude koridoride väiksemate kitsaskohtade likvideerimine jne. Meetmest rahastatavate tegevuste sisend esitatakse teehoiu spetsialistide poolt vastavalt vajadustele ning meetme juht koostab objektide nimekirja lähtuvalt meetme eelarvest.

4.2 Teedevõrgu arendamine

Teedevõrgu arendamise gruppi kuuluvad järgnevad teehoiutööd - välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava täitmine, intelligentsete transpordisüsteemide (ITS) ning teiste teega seotud seadmete võrgustiku rajamine ja kaasajastamine, säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine, liiklusohutike kohtade ümberehitamine, kruusateedele katete ehitamine ning teede ehitamine.

Joonisel 8 on esitatud teedevõrgu arendamise rahastus aastatel 2021-2024 ja eelarve aastateks 2025-2028. 2028. aasta teedevõrgu arendamise eelarve väike maht tuleneb asjaolust, et RESis 2025-2028 ei ole arvestatud järgmise EL eelarve perioodi võimalike vahenditega, kuna läbirääkimised ei ole veel alanud. Samuti ei ole hetke seisuga selleks perioodiks veel planeeritud Rail Baltic trassi ületavate viaduktide ja liiklussõlmede ehituse mahtu.



Joonis 8. Teedevõrgu arendamise rahastus aastate lõikes, mln eur.

4.2.1 Välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava täitmine

Meetme eesmärgiks on tagada keskkonnamüraga kokkupuutumisest tingitud inimese tervisele kahjulike mõjude vältimine, ennetamine või vähendamine, sealhulgas häirivuse vähendamine.

Atmosfääriõhu kaitse seadus (edaspidi AÕKS) §-d 64–66 sätestavad põhimaanteede valdaja kohustused seoses välisõhus leviva müraga - müraallika valdaja (sh tee omanik) koostab ning esitab Terviseametile ja Kliimaministeeriumile teadmiseks välisõhu strateegilise mürakaardi ja välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava.

AÕKS § 64 nimetab isikud, kriteeriumid ja tähtajad, kes peavad strateegilise mürakaardi ja välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava esitama.

Välisõhu strateegilise mürakaardi ja müra vähendamise tegevuskava on järjepidevad strateegilise planeerimise dokumendid, mida peab AÕKS § 66 lg 2 kohaselt läbi vaatama iga viie aasta järel. Riigiteedel on välisõhu strateegilise mürakaardi koostamise lähtetingimuseks liiklussagedus.

Välisõhu strateegiline mürakaart koostatakse piirkonna eri müraallikate tekitatud müratasemete üldhinnangute või üldprognoosi andmiseks. Sellele kantakse müra levikut põhjustavad saasteallikad, olemasoleva või prognoositava müra leviku ulatus, elanike ja ehitiste paiknevus, andmed elanike ja ehitiste arvu, ehitiste iseärasuse ja muu kohta. Strateegilise mürakaardi alusel peab koostama müra vähendamise tegevuskava.

Müra vähendamise tegevuskavas määratakse müra vähendamise abinõud ja nende rakendamise tähtajad. Tegevuskavas on määratud realiseeritavate objektide valiku ja nende prioritseerimise põhimõtted. Alates 2018. aastast on välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava alusel teostatavate investeeringute mahuks ca 0,5 miljoni eurot aastas. Nende vahendite ulatuses rajatakse müratõkkeid tee-ehitusobjektidest eraldiseisvalt. Asukohtade kokkulangevusel võib tegevuskavas sisalduvate abinõude realiseerimine toimuda ka tee-ehitusobjektide raames.

Meetme tegevusi kavandatakse "Välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava teelõikudes, mida kasutab üle kolme miljoni sõiduki aastas 2025-2029" alusel.

Müra leevendamisele tehtud investeeringud, strateegilise mürakaardi, tegevuskava ja teiste müra-alaste uuringute kohta leiab täpsustavat informatsiooni Transpordiameti [kodulehelt](#).

4.2.2 Intelligentsete transpordisüsteemide (ITS) ning teiste teega seotud seadmete võrgustiku rajamine ja kaasajastamine

Meede on loodud riigiteede ITS lahenduste kaasajastamiseks ja arendamiseks ning kehtestatud nõuetega vastavusse viimiseks. Meetme tegevuste eesmärgid on: liikluse sujuvuse ja liiklusohutuse parandamine, teehoiu ja liiklusjuhtimissüsteemide kaasajastamine, liiklusinfo ning muu liikumisega seotud teabe kogumine ja kättesaadavaks tegemine.

Liiklusseadusega Eesti õigusesse ülevõetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist 2010/40/EL tulenevalt on Transpordiametil kohustus tagada ITS lahenduste ööpäevaringne toimimine.

ITS taristu koosneb riigiteedel teeilmajaamadest, teekaamerate, statsionaarsetest liiklusloenduspunktidest ja kiiruskaamerate, raskeveokite kaalupunktist ning ilmastiku ja liiklusega kohanduvast muutuvteabega liiklusmärkide süsteemist. Riigiteede liiklusloenduse, statsionaarsete kiiruskaamerate ja raskeveokite masside monitooringusüsteem on vananenud ja vajab kaasajastamist.

Teeilmastiku monitooringusüsteem (teeilmajaamad ja -kaamerad) võimaldab teede hooldamisel ilmastiku oludele ennetavalt reageerida, kasutada optimaalseid ja õigeaegseid teehoolde tegevusi, mille tulemusel väheneb liiklusõnnetuste arv ja libedusetõrjeks kasutatav kloriidide kogus.

Teehoole on selle tulemusena proaktiivne, kvaliteetsem ja väiksema keskkonnamõjuga. Seiretulemused on kättesaadavad liiklusinfoportaalis [Tarktee](#) kui ka masinloetavate avaandmetena Transpordiameti [andmeväravas](#). Parem seire tagab ohutuma, sujuvama ja säästlikuma liikluse.

Põhimaanteede 2+2 sõidurajaga teelõikudel on majanduslikult otstarbekas kasutada ilmastiku ja liiklusega kohanduvat liikluskorraldust, mille abil kehtestab Transpordiamet liiklemiseks ohutu sõidukiiruse ja edastab hoiatusi muutuva teabega liiklusmärkide abil. Muutuva teabega liiklusmärgid võimaldavad senisest paindlikumalt kehtestada madalamaid ja kõrgemaid piirkiiruseid.

Objektide valikul arvestatakse mõju liiklusohutusele, elutähtsa teenuse - riigiteede toimepidevuse tagamist, tehnilist kasutusi, seadusandlusest tulenevaid kohustusi, liiklussagedust ja CO2 vähendamist.

ITS-i kaasajastamiseks ja arendamiseks kasutatakse peamiselt erinevate Euroopa Liidu toetusfondide abi, millele lisatakse riigipoolne kaasrahastus. Euroopa Regionaalarengu Fondi toel investeeritakse teemajaamade seiresüsteemi täismahus uuendamisse, mis valmib 2027.a.

Meetme objektide nimekiri, valiku kord ja ITS arengukava on leitavad Transpordiameti [kodulehel](#).

4.2.3 Säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine

Säästlikumaid ja erinevatele elanikkonnagruppidele kättesaadavamaid liikumisviise soodustava taristu rajamise eesmärk on riigiteede taristu kvaliteedi ja ohutuse tõstmine läbi vajalike väikeinvesteeringute, et tagada parem ligipääsetavus olulistesse sihtkohtadesse, luua võrdsed liikumisvõimalused erinevatele liiklejatele, soodustada ja võimaldada säästlike (tervislikumate ja väiksema keskkonnamõjuga) liikumisviiside kasutamist ning kombineerida sujuvalt erinevaid liikumisviise.

Meetme raames rajatakse paremaid ümberistumisvõimalusi erinevate liikumisviiside ja erinevate ühistranspordiliikide vahel ning soodustatakse säästlikumaid liikumisviise läbi võrgulise tähtsusega jalgratta- ja jalgteede rajamise. Rajatav taristu on seotud olemasoleva riigiteede võrgustikuga või on selle täiendus uute ühendusteede näol, kui need vastavad riigiteede tunnustele ja ühendavad riigiteid oluliste sihtpunktidega.

Meetme objektide nimekiri koostatakse "Säästlikumaid liikumisviise soodustava riigiteede taristu objektide valiku korra" alusel. Nimekirja iga-aastasel uuendamisel hinnatakse potentsiaalsete jalgsi ja rattaga liikumise mudeli alusel suurima nõudlusega lõike, erinevatelt osapooltelt laekunud ettepanekuid ning kaardistatakse erinevad asjaolud. Nimekirjale annab mõjuhinnangu ekspertgrupp, misjärel koostatakse pingerida. Pingerida koostatakse kahes osas: tingimuste loomine säästvatel liikumisviisidel, sh ühistranspordi kasutamise, soodustamiseks (ümberistumise tingimuste parandamiseks) ning jalgratta- ja jalgteede rajamine.

Objekti kattumisel Transpordiameti nimekirjades oleva ehitus- või rekonstrueerimisobjekti lõiguga, rajatakse vajalik taristu terviklikult ehitus- või rekonstrueerimisobjekti raames. Meetme loomise ja eraldiseisva objektide nimekirja koostamise eesmärk on riigiteede taristu ajakohastamine liiklejate liikuvusvajadustega, mis muutuvad kiiremini, kui teede rekonstrueerimise tsüklid.

Objektide nimekirja koostamisel:

- tehakse koostööd objekti puutuvate osapooltega (nt KOV, REM, ÜTK, EVR);
- arvestatakse töömahtude jaotusega Transpordiameti regioonide vahel – sama piirkonna sarnased objektid rajatakse korraga;
- arvestatakse teiste THK meetmete lähiaastate pingeridadega, kattuvatel lõikudel rahastatakse üldjuhul vajalikke ehitustöid terviklikult ühe projektiga ühe meetme alt;
- arvestatakse kohaliku omavalitsuse kaasrahastamisega – kohaliku omavalitsuse valmisolek katta osa rajamis- või kasutuskuludest mõjutab objekti paiknemist pingerivis.
- arvestatakse kallinemisega – kui objekt kallineb enam kui kaks korda või enam kui 100 000 eurot, siis tuleb see uuesti hinnata ja pingerivis objektidega võrrelda

Meetme objektide nimekirja koostamist ja muutmist juhib meetme ekspertgrupp.

Meetme objektide nimekiri ja valiku põhimõtted on leitavad Transpordiameti [kodulehel](#).

Kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise tuludest ühistranspordi ligipäätavuse parendamiseks riigiteedel on eraldatud 6,9 mln, mille kasutamine on kavandatu aastatel 2025-2026.

4.2.4 Liiklusohlike kohtade ümberehitamine

Liiklusohutuse parandamiseks teeb Transpordiamet järjepidevat tööd liiklusohlike lõikude ja ristmike väljaselgitamiseks ning ümberehitamiseks. Ohutuse seisukohast esmatähtsate objektidega seotud iga-aastane tegevusplaan koostatakse eelarve ulatuses. Eesmärk on kasutada liiklusohlike kohtade ümberehitamiseks ette nähtud vahendeid riigiteede taristu muutmiseks nii, et liiklusõnnetustes hukkunute ja raskelt vigastatute koguarv väheneks kõige enam. Rakendatakse ka meetmeid liiklusõnnetuse riskide vähendamiseks ja liiklusõnnetuste ennetamiseks.

Objektide määramise aluseks on „Liiklusohlike kohtade valiku ja investeringute jaotamise kord“. Selle alusel kogutakse riigiteede liiklusohlike lõikude ja ristmike kohta infot kolmest peamisest allikast:

- Riskiarvutused - Tõenäosusliku arvutuse alusel kõige suurema vigastatuga liiklusõnnetuse toimumise riskiga kohad.
- Maakondade liikluskomisjonide kvalitatiivne hinnang - Maakondlikele liikluskomisjonidele eraldatud vahendite ulatuses kohaliku kogukonna esile tõstetud kõrge riskiga kohad.
- Muu kvalitatiivne hinnang - Juhtunud liiklusõnnetuste hinnangul põhinevad, kolmandate osapoolte esitatud (näiteks Politsei- ja Piirivalveamet, raskete liiklusõnnetuste uurimise komisjon, kohalikud omavalitsused jpt), kõrge riskiga kohad.

Tuvastatud liiklusohlike kohti analüüsib Transpordiameti liiklusohlike kohtade tehniline töögrupp, kes pakub kohapealse ülevaate ja juhtunud liiklusõnnetuste analüüsi tulemusel välja rakendamiseks sobivad liiklusohutusmeetmed või liiklusohlike koha ümberehitamise lahendused ja maksumused. Objektid kuni 500 000 eurot maksumusega, on liiklusohlike kohad tavanimekirjas, nii riskinimekirja, kui kvalitatiivsel hinnangul põhinevate objektidega.

Objektid maksumusega 500 000 – 2 000 000 eurot klassifitseeruvad suureks liiklusohlike kohaks, mille ümberehitust kaalutakse, kui planeeritavas perioodis (aastas) on vahendeid üle 5 000 000 euro.

Liiklusohlike kohtade ümberehitamise nimekirja uuendatakse igal aastal. Ehitus-, rekonstrueerimis- või katte taastusremondiobjektiga kattumise korral ehitatakse liiklusohlike koht ümber samaaegselt. Meetme objektide nimekiri ja valiku põhimõtted on leitavad Transpordiameti [kodulehel](#).

4.2.5 Kruusateedele tolmuwabade katete ehitamine

Tlak seab eesmärgiks ehitada tolmuwabad katted 2030. aastaks kõikidele riigi kruusateedele, mille liiklussagedus ületab 50 autot ööpäevas.

Seisuga 01.01.2024 on tolmuvaba katteta riigiteid 3970 km, mis moodustab riigiteede kogupikkusest 23 %.

Allpool näidatud tabelis 3 on välja toodud riigi kruusateede pikkuse muutus liiklussageduse ja aastate lõikes.

Tabel 3. Kruusateede pikkused (km) riigiteedel ja nende muutus.

Liiklussagedus autot ööpäevas							
Aasta	0-50	50-100	100-150	150-200	200-250	>250	Kokku km
2024	2279	1368	248	67	3	5	3970
2023	2465	1343	121	54	4	3	3990
2022	2408	1416	143	45	18	5	4035
2021	2441	1525	334	54	2	9	4365
2020	2476	1623	348	84	15	17	4564
2019	2578	1692	288	72	14	6	4650
2018	2580	1719	309	82	21	13	4724
2017	2563	1832	360	88	16	18	4877
2016	2733	1826	412	102	18	3	5094

Enamikel katteta riigiteedel on liiklussagedused alla 200 auto ööpäevas, mis on arvestuste järgi kruusateedele katte ehitamise sotsiaalmajandusliku tasuvuse piiriks kui investeeringu maksumuseks on 100 000 EUR/km. Ligikaudu 60% kruusateedest on väga väikese liiklussagedusega, ehk alla 50 auto ööpäevas.

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 arvestuslikuks kilomeetri hinnaks 110 000 eurot, mis aga raskemates tingimustes võib olla märgatavalt suurem.

Väiksema liiklusega kruusateedel tagatakse tolmuwabad katted vajaduse põhiselt, teostades elamute läheduses olevatel teelõikudel perioodiliselt tolmutõrjet kaltsiumkloriidiga.

Transpordiamet on välja töötanud kruusateele katete ehitamise objektide valikumethodika. Objektide määramisel ja järjestamisel arvestatakse liiklussagedust, raskeliiklust, tolmu mõju (teeäärseid majapidamised), teede kasutajaid ja bussiliinide olemasolu. Pingerea moodustamisel arvestatakse ka kohalike omavalitsuste eelistusi.

Objektide nimekiri koostatakse kuni 4 aastaks ning seda korrigeeritakse iga-aastase eelarve koostamise protsessi käigus. Üldjuhul eeldab kruusateele katte ehitamine lisaks ka suuremamahulist kruusatee remonti konstruktsiooni tugevdamiseks.

Nimekiri kruusateedest, kuhu ehitatakse tolmuwabad katted ja objektide valiku põhimõtted on leitavad Transpordiameti [kodulehel](#).

4.2.6 Ehitamine

Ehitusobjektide nimekirja koostamisel arvestatakse TLAK eesmärkidega, üleriigilise planeeringu Eesti 2030+ põhimõtetega ja Vabariigi Valitsuse otsustega.

Ehitamise eesmärgiks on nutikate ja ohutute teede rajamine, et vähendada linnade aegruumilisi vahemaid ning suurendada liiklusohutust. Kuigi teede ehitamine ei toeta arengukava püüdlusi säästva transpordi arendamisel, on nende areng vajalik, et täita TEN-T määrusest tulenevaid liiklusohutus- ja keskkonnanõudeid. Tee ehitamise tulemus on uus tee, tee ristlõike muutumine, uus ristmik või lisarada.

Nii rahvusvahelise, kui Eestisisese liikluse parema korraldamise seisukohast on eelistatud investeeringud TEN-T võrgustikku kuuluvatel suure liiklussagedusega teedel, eelkõige TEN-T põhivõrgu teedel Tallinna-Tartu ja Tallinna-Pärnu teelõikudel.

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

Valiku kriteerium on sotsiaalmajanduslik tasuvus või vastavad Vabariigi Valitsuse otsused. Tasuvuse seisukohalt on määravaks teguriks liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatute arvu vähenemine. Samuti arvestatakse keskkonnamõjudest (õhusaaste) tingitud kulude vähenemisega pikemas perspektiivis, teekasutajate ajasäästu ja sõidukikulude kokkuhoiuga, mis tekib tee ja ristmike ümberehitamise ja kohandamisega liikluse vajadusega.

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


TEN-T määrus seab lisaks maanteedele liiklusohutus- ja keskkonnanõuetele, muuhulgas ka nõuded turvaliste parklate ja puhkekohtade rajamiseks ning nende omavahelise maksimaalse kauguse kohta põhivõrgu kui ka üldvõrgu maanteedel. Vastavalt sellele tuleb tagada sobival hulgal parkimiskohti, kus on loodud asjakohasel tasemel ohutus- ja turvalisustingimused sõidukijuhtide nõuetekohaseks puhkuseks. Sellest tulenevalt nähakse vajaduspõhiselt ette uute parklate ja puhkekohtade rajamine ning olemasoleva parklavõrgustiku arendamine. Ehitusmeetme koosseisus on loomisel parklate ja puhkekohtade arendamise objektide valiku põhimõtted.

Transpordiamet on kooskõlastanud Tallinna-Pärnu-Ikla teel uute eraparklate rajamise Märjamaal Orgital ja Are möödasõidul. Kaalutakse sama tee Konuvere parklate rajamist Päädeva-Konuvere 2+2 teelõigu ehituse käigus ja kavandatakse Ääsmäe parkla rajamist Ääsmäe liiklussõlme ümberehitamise käigus.

Muuhulgas korraldab Transpordiamet ehitusmeetme raames Rail Baltica raudteetrassi ja riigiteede ristete ning kaasnevate liiklussõlmede rajamise. Rail Balticaga seotud ettevalmistavad tegevused (planeeringud, maade soetamine ja projekteerimised) ei kuulu Transpordiameti tegevuste hulka. Ehitustööde korraldamist teostatakse vastavalt projektide valmimisele ja ehituslubade saamisele. Ehitust rahastatakse Rail Baltica ehituseks eraldatud riigi- ja välisvahenditega vastavalt Transpordiameti ja Rail Baltic Estonia OÜ vahel sõlmitud koostöölepingule.

Meetme objektide nimekiri on leitav Transpordiameti [kodulehel](#).

Lisas 1 Teehoiukava finantsplaan 2025–2028 on ehituse real kajastatud Lisas 2 loetletud ehitusobjektid ja aastamahud ning Rail Baltic raudteetrassi ja riigiteede ristete ning kaasnevate liiklussõlmede ehitamise rahastamise mahud aastate lõikes.



5. Riigiteede teehoiu vajadused aastani 2030

Vastavalt Eesti Vabariigis kehtestatud arengudokumentidele peab teedevõrgu arendamise kavandamisel arvestama eelkõige kestliku arendamise põhimõtetega, et saavutada suurem keskkonnasääst, parandada liiklusohutust, maapiirkondade elanike elukvaliteeti ning ettevõtlustingimusi.

Hästi kavandatud teehoid vajab aga oluliselt pikemat vaadet ja rahastuskindlust, kui teehoiukava periood võimaldab.

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

Transpordiamet jätkab riigi teedevõrgu korrashoiu ja säilitamisega ning vastavalt rahalistele võimalustele ka arendamisega. Suuremateks väljakutseteks on rahaliste vahendite vähesuse tingimustes olemasoleva teedevõrgu säilitamine ning arengudokumentides soovitud eesmärkide saavutamine.

Teede seisukorra mõõtmise andmed näitavad viimasel kolmel aastal teekatte defektide hulga kasvu ja pikiroobaste sügavuse suurenemist. Samuti on peatunud teekatte tasetajaja väärtuse paranemine.

Teedevõrgu säilitamise rahastuse vajadus tugineb ASi Teede Tehnokeskus poolt 2019. aastal läbi viidud analüüsil, mille kohaselt oli remondivõlg teedevõrgu säilitamise (korrashoid, säilitusremont, taastusremont ja rekonstrueerimine) osas 689 miljonit eurot (arvestades suurema liiklusega teedel eesmärktaset „hea“ ja väiksema liiklusega teedel eesmärktase „rahuldav“). 2024. aastaks moodustab remondivõlg hinnatõusust tingituna samade remondimahtude vajaduse juures Transpordiameti hinnangul 900 mln eurot. 2024. aasta lõpuks valmib uuendatud analüüs, mille tulemused iseloomustavad täpsemalt teede seisukorda.

Lähtuvalt eelpool nimetatud analüüsist ja võttes aluseks Rahandusministeeriumi majandusprognoosis avaldatud investeeringute deflaatori väärtust järgnevatel aastatel on olemasoleva riigiteede võrgu säilitamise vajaduseks 220 mln eurot aastas. See võimaldaks vajaduspõhise remondi, rekonstrueerimise ja korrashoiutegevustega tagada teedevõrgu vastavuse seisundinõuetele ning likvideerida 30 aasta jooksul tänaseks kumuleerunud remondivõla.

Allpool on tabelis 4 välja toodud tänane teedevõrgu säilitamise 2025-2028 aastate keskmine rahastus aasta kohta ning teedevõrgu säilitamise ja remondivõla vähendamise aasta keskmine rahastusvajadus miljonites eurodes meetmete kaupa.

Tabel 4. Teedevõrgu säilitamismeetmete aasta keskmise rahastuse ja vajaduse võrdlus, mln eur

TEEDEVÕRGU SÄILITAMISMEETMED	2025-2028 keskmine aasta rahastus	2025-2028 keskmine aasta vajadus
Teede korrashoid	41,1	46,8
Kruusateede remont	4,6	12,6
Kattega teede säilitusremont	25,5	39,9
Kattega teede taastusremont	17,9	31,6
Sildade rekonstrueerimine ja remont	7,2	12,6
Rekonstrueerimine	10,8	71,7
Muud investeeringud	2,0	3,2
Teedevõrgu säilitamise meetmete ettevalmistus	0,8	4,2
Teedevõrgu säilitamise rahastus ja vajadus kokku	109,9	222,6

EL ja siseriiklikust seadusandlusest, TLAKist ja Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammist tulenevalt on Transpordiameti suuremateks eesmärkideks:

- Liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu vähendamine.
- TEN-T põhivõrgu ehitamine nõuetele vastavaks aastaks 2030.
- Tolmuvabade katete ehitamine kruusateedele, mille liiklussagedus on üle 50 auto ööpäevas, aastaks 2030.
- Välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava täitmine.

Eesmärkide täitmiseks kavandatud investeeringud on meetmete kaupa välja toodud tabelis 5, kus on võrdluseks toodud ka 2025-2028 perioodi tegelik aasta keskmine rahastusvajadus.

TEN-T põhivõrku kuuluvate teede nõuetekohaseks väljaehitamine aastaks 2030, välisõhus leviva müra vähendamine, EL ITS nõuete täitmine ja ajakohastamine, liiklusohutuse ja säästva liikuvuse parendamine ning kruusateedele katete ehitamine vajab iga-aastaselt ca 150 mln eurot.

Tabel 5. Teedevõrgu arendamismeetmete aasta keskmise rahastuse ja vajaduse võrdlus, mln eur.

TEEDEVÕRGU ARENDAMISMEETMED	2025-2028 keskmine aasta rahastus	2025-2028 keskmine aasta vajadus
Välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava täitmine	0,4	0,6
Intelligentsete transpordisüsteemide (ITS) ning teiste teega seotud seadmete võrgustiku rajamine ja kaasajastamine	0,6	1,0
Säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine	2,9	6,2
Liiklusohutlike kohtade ümberehitamine	3,0	10,3
Kruusateedele tolmuwabade katete ehitamine	1,7	25,8
Ehitamine	53,9	100,3
Teedevõrgu arendamise meetmete ettevalmistus	5,2	7,0
Teedevõrgu arendamise rahastus ja vajadus kokku	67,7	151,2

RES-ga 2025-2028 teehoiuks eraldatud vahendite maht ja edasise rahastuse samas mahus jätkumine ei võimalda TEN-T põhivõrku kuuluvate Tallinna-Tartu ja Tallinna-Pärnu-Ikla maanteed väljaehitamist TEN-T määruuses sätestatud liiklusohutuse ja keskkonnanõuetele 2030. aasta lõpuks.

2024. aasta lõpu seisuga vastab Tallinna-Tartu teelõik määruuses sätestatud nõuetele 41% ulatuses ja Tallinna-Pärnu-Ikla maantee 6% ulatuses.

TEN-T põhivõrgu maanteed ei tohi ristuda samal tasandil ühegi maantee, raudtee, trammitee, rattateega jalgteega ning kummagi sõidusuuna sõiduteed peavad teineteisest olema eraldatud eraldusribaga.

Kokku on TEN-T põhivõrgu teede pikkuseks 353 km, millest on nõuetele vastavad 79 km, väljaehitamisel 39 km ja mitte vastavad 235 km.

Riigil on võimalik taotleda nõuetele vastavuse erandit teelõikudele, mille aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus on väiksem kui 10 000 sõidukit.

Seoses väikese liiklussagedusega Tallinna-Pärnu-Ikla maantee Uulu-Ikla 50 km pikkusel lõigul taotletakse Euroopa Komisjonilt lõigu nõuetekohaseks väljaehitamise tähtaja pikendamist.

Arvestades lähiaastate väheseid rahastusvõimalusi ja liiklussagedust alla 10 000 sõiduki ööpäevas, analüüsib Transpordiamet ka Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa maantee Imavere-Tartu ja Tallinna-Pärnu-Ikla maantee Konuvere-Pärnu-Jaagupi lõikude liiklusprognoose ning ümberehitusvajadusi, misjärel otsustatakse nimetatud lõikudele erandi taotlemise üle.

Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa maantee Tartu-Võru-Luhamaa lõik on Euroopa Komisjoni ettepanekul muudetud TEN-T üldvõrgu teeks tulenevalt Venemaa agressioonist Ukraina vastu. Üldvõrgu maanteed väljaehitamise tähtaeg on 2050. aasta.

Tabelis 6 on esitatud TEN-T määruuse nõuetele vastavaks ümberehitamist vajavate põhimaanteed lõikude nimekiri, millele Euroopa Komisjon võib erandi andmisest keelduda. Tabelis on välja toodud ehitustööde võimalik teostamise graafik ja rahastamise vajadus. Järgnevate aastate RESides tuleb ette näha vajalikud vahendid nii projektide ettevalmistamiseks, sh vajalike maade võõrandamiseks, kui ka ehitustöödeks.

Tabel 6. TEN-T määruse täitmiseks ümberehitamist vajavate teelõikude nimekiri ja teostamise aeg.

Tee ja teelõigu nimetus	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Lühikirjeldus	Algus km	Lõpp km	Pikkus km	Liiklus-sagedus 2023
EHITAMINE											
T-2 (E263) TALLINN-TARTU-VÖRU-LUHAMAA											
Peetri-Vaida					*	*	2+2 tee liiklusohutuse parandamine	7,0	20,0	13,0	20668
Mäo-Imavere			*	*	*	*	2+2 tee	86,0	106,5	20,5	9469
T-4 (E67) TALLINN-PÄRNU-IKLA											
Topi-Ääsmäe					*	*	2+2 tee liiklusohutuse parandamine	15,0	28,0	13,0	17727
Ääsmäe-Kustja					*	*	2+1 ümberehitus 2+2 teeks	28,0	42,0	14,0	8803
Kustja-Päädeva				*	*	*	2+2 tee	42,0	62,0	20,0	8693
Nurme-Sauga					*	*	2+1 ümberehitus 2+2 teeks	120,5	122,5	2,0	13533
Pärnu linna Ehitajate tee Niidu tn ristmik					*	*	Ristumise ehitus kahetasandilise ks	128,0	129,0	1,0	12942
Ehitamise indikatiivne maksumus kokku (mln €)	0	0	20	63	123	145					

LISAD

Lisade tabelites toodud summad on esitatud miljonites eurodes ning ei sisalda käibemaksu.

Lisa 1. Teehoiukava finantsplaan 2025–2028

VAHENDID RIIGITEEDE HOIUKS	2025	2026	2027	2028
Riigieelarvelised vahendid	124,8	139,0	174,8	126,1
ÜF 2021–2027 toetus	23,8	34,9	25,2	0,0
CEF sõjalise liikuvuse meetme toetus	5,1	13,3	24,3	0,0
Rail Baltica CEF toetus	11,1	0,6	0,0	0,0
CO ₂ vahendid	3,0	3,9	0,0	0,0
Muud välisvahendid	0,4	0,0	0,0	0,0
Vahendid riigiteede hoiuks kokku	168,2	191,7	224,3	126,1

TEEHOIUVAHENDITE JAOTUS MEETMETE LÕIKES	2025	2026	2027	2028
Teede korrashoid	40,0	41,0	41,5	42,0
Kruusateede remont	3,0	3,0	5,0	7,4
Kattega teede säilitusremont	24,8	24,5	26,0	26,5
Kattega teede taastusremont	15,7	16,4	19,0	20,5
Sildade rekonstrueerimine ja remont	8,2	7,1	6,9	6,7
Rekonstrueerimine	5,7	5,7	24,4	7,4
Muud investeeringud	1,5	2,2	2,2	2,0
Teedevõrgu säilitamise meetmete ettevalmistus	0,7	0,6	0,9	0,9
Teedevõrgu säilitamise rahastus kokku	99,6	100,5	126,0	113,4
Välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava täitmine	0,2	0,4	0,4	0,5
Intelligentsete transpordisüsteemide (ITS) ning teiste teega seotud seadmete võrgustiku rajamine ja kaasajastamine	0,7	0,5	0,5	0,5
Säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine	2,5	4,9	2,5	1,8
Liiklusohutlike kohtade ümberehitamine	0,9	2,4	5,2	3,6
Kruusateedele tolmuwabade katete ehitamine	2,5	2,0	1,4	1,0
Ehitamine sh Rail Baltic trassi ületavad viaduktid ja liiklussõlmed	53,6	76,9	84,3	0,9
Teedevõrgu arendamise meetmete ettevalmistus	8,2	4,1	4,0	4,4
Teedevõrgu arendamise rahastus kokku	68,6	91,2	98,3	12,7
Kokku	168,2	191,7	224,3	126,1

Lisa 2. Ehitusobjektid aastatel 2025–2028

Tee ja teelõigu nimetus	2025	2026	2027	2028	Lühikirjeldus	Algus km	Lõpp km	Pikkus km	Liiklussagedus 2023 (AKÖL)
EHITAMINE									
T-4 (E67) TALLINN - PÄRNU - IKLA									
Libatse - Nurme	*	*	*		2+2 tee ehitus	98,5	120,5	22,0	9 341
Sauga - Pärnu	*				2+2 tee ehitus	122,5	125,0	2,5	13 533
Päädeva-Konuvere	*	*	*		2+2 tee ehitus	62,0	79,0	17,0	8 106
MUUD TEED									
T-11 (E265) TALLINNA RINGTEE: Kanama viadukt	*				Kanama viadukti ümberehitus koos pealesõitudega	30,0	31,0	1,0	14 000
T-18178 VÄRSKA-ULITINA		*			Tee ümberehitus EV territooriumile	4,5	10,5	6,0	221
T-11105 KIIU-SOODLA				*	Kiiu asula möödasõidu ehitus	0,0	0,6	0,6	700
RAIL BALTICA RISTUMISED									
T-15 Tallinn-Rapla-Türi: Kangru liiklussõlme ehitus	*	*			Raudtee ja maantee ristumine	4,2	6,7	2,5	
T-27 Rapla-Järvakandi-Kergu: eritasandiline ristumine	*				Raudtee ja maantee ristumine	3,7	4,7	1,0	
T-28 Rapla-Märjamaa: eritasandiline ristumine	*				Raudtee ja maantee ristumine	1,3	2,4	1,1	
T-11240 Tõdva-Hageri: eritasandiline ristumine	*				Raudtee ja maantee ristumine	2,3	3,2	0,9	
T-11342 Saku-Tõdva: eritasandiline ristumine	*				Raudtee ja maantee ristumine	3,7	5,0	1,2	
T-20141 Rapla-Varbola: eritasandiline ristumine	*				Raudtee ja maantee ristumine	2,8	3,8	1,0	
Ehitamise indikatiivne maksumus kokku	53,6	76,9	84,3	0,9					

Lisa 3. Rekonstrueerimisobjektid aastatel 2025–2028

Tee ja teelõigu nimetus	2025	2026	2027	2028	Algus km	Lõpp km	Pikkus km
REKONSTRUEERIMINE							
Tee 52 Viljandi-Rõngu Mustla-Kaubi lõik	*	*			25,1	41,4	16,3
Tee 11185 Hüüru-Alliku-Saue		*			0,0	0,9	0,9
Tee 11185 Hüüru-Alliku-Saue		*			2,7	4,5	1,8
Tee 22140 Tõrvandi-Roiu-Uniküla		*	*		0,0	10,0	10,0
Tee 34 Kiviõli-Varja			*		5,0	8,7	3,7
Tee 49 Imavere-Viljandi-Karksi-Nuia Võivaku-Aindu lõik			*	*	36,1	43,8	7,7
Tee 53 Laidu tee			*		0,0	3,6	3,6
Tee 11230 Harju-Risti-Riguldi-Võntküla			*		3,0	6,6	3,6
Tee 11395 Laulasmaa-Lohusalu			*		0,0	3,8	3,8
Tee 15124 Kapu - Rakke - Paasvere			*		12,1	14,4	2,3
Tee 19202 Pärnu-Jaagupi - Kergu			*		0,4	2,5	2,1
Tee 19214 Jänesselja-Urge			*		0,0	2,2	2,2
Tee 24124 Viljandi - Suure-Jaani			*		21,3	22,5	1,2
Tee 4 Tallinna-Pärnu-Ikla tee Ikla piiripunkti lõik				*	191,4	191,9	0,5
Tee 11254 Muuga tee				*	1,5	2,5	1,0
Tee 13124 Kiviõli-Maidla				*	0,0	3,6	3,6
Rekonstrueerimise indikatiivne maksumus kokku	5,7	5,7	24,4	7,4			