

Riigiteede teehoiukava 2023–2026

Tallinn 2022

SISUKORD

1. Üldosa.....	3
1.1 Muudatused võrreldes „Riigimaantee teehoiukava 2021-2030“	3
1.2 Järeldused.....	4
2. Riigiteede üld- ja seisundiandmed.....	4
2.1 Riigiteede seisundi muutused.....	5
3. Teehoiu rahastamise üldpõhimõtted.....	7
3.1 Välisvahendite kavandamine ja kasutamine.....	7
3.2 Kohalike teede hoiumahustamine	8
3.2.1 Riigitee tunnustele mittevastavate riigiteede üleandmine kohaliku omavalitsuse üksustele	8
4. Teehoium kavandamine ja rahaliste vahendite jaotamise põhimõtted.....	9
4.1 Teedevõrgu säilitamine	10
4.1.1 Teede korrashoid	10
4.1.2 Kruusateede remont	11
4.1.3 Katttega teede säilitusremont	12
4.1.4 Katttega teede taastusremont	12
4.1.5 Sildade rekonstrueerimine ja remont	13
4.1.6 Rekonstrueerimine.....	13
4.2 Teedevõrgu arendamine	14
4.2.1 Välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava täitmine	14
4.2.2 Intelligentsete transpordisüsteemide (ITS) ning teiste teega seotud seadmete võrgustiku rajamine ja kaasajastamine	15
4.2.3 Säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine.....	15
4.2.4 Liiklusohhtlike kohtade ümberehitamine	16
4.2.5 Kruusateedele tolmuwabade katete ehitamine	17
4.2.6 Ehitamine.....	17
5. Riigiteede hoium kavandamine aastatel 2027-2030.....	18
LISAD.....	20
Lisa 1. Teehoiumkava finantsplaan 2023–2026.....	20
Lisa 2. Ehitusobjektid aastatel 2023–2026.....	21
Lisa 3. Rekonstrueerimisobjektid aastatel 2023-2026	22

1. Üldosa

Käesolev „Riigiteede teehoiukava 2023–2026“ (edaspidi *THK*) on koostatud Liiklusseaduse § 1¹ alusel vastavalt riigi eelarvestrateegiale (edaspidi ka *RES*) 2023–2026 ja 2023. aasta riigieelarve seaduse eelnõule ning Euroopa Liidu eelarveperioodi 2021–2027 ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskava ja partnerlusleppega riigiteede arendamiseks kavandatud vahendite mahule. Koos THK-ga kinnitab Vabariigi Valitsus kõikide teehoiumeetmete indikatiivsed rahalised mahud (lisa 1) ning ehitus- ja rekonstrueerimise meetmete objektide nimekirjad (lisad 2-3).

THK toetab „Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035“ põhimõtete ellu viimist läbi tegevuspõhise riigieelarve Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmi.

Püstitatud suuremateks eesmärkideks on:

- Liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu vähendamine.
- Üleeuroopalise transpordivõrgustiku põhivõrgu ehitamine nõuetele vastavaks aastaks 2030.
- Riigiteede võrgu seisundi säilitamine.
- Tolmuwabade katete ehitamine kruusateedele, mille liiklussagedus on üle 50 auto ööpäevas, aastaks 2030.

THK koostas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium Transpordiameti ettepaneku alusel.

THK kirjeldavas osas antakse ülevaade olemasolevast riigiteede võrgust, olulisematest andmetest ja seisukorrast. Lisaks avatakse teehoiu rahastamise põhimõtteid, tutvustatakse nii riigieelarveliste vahendite kui ka välisvahendite kasutamist. Veel antakse lühikärgülevaade kõikidest THK osaks olevatest meetmetest, nende sisust ja objektide valiku põhimõtetest. Selgitava osa lõpetab 2027-2030 perioodi teehoiu kavandamise ülevaade.

THK Lisas 1 Finantsplaan 2023–2026 sisaldab eraldatud rahaliste indikatiivset vahendite jaotust teedevõrgu säilitamis- ja arendamismeetmete vahel aastate lõikes.

Finantsplaanis on riigiteede teehoiukulude kavandamisel arvestatud 2023–2026 perioodi riigieelarveliste vahenditega kokku 486,3 mln eurot, Ühtekuuluvusfondi perioodi 2014–2020 tulemusreservi vahenditega 2,5 mln eurot ja 2021–2027 perioodi vahenditega 118,2 mln euro suuruses summas. Lisaks on arvestatud Euroopa Ühendamise Rahastu (*Connecting Europe Facility – CEF*) toel ehitatavate Rail Baltic ja riigiteede eritasandiliste ristmike ehituse vahenditega 30,1 mln eurot ning teiste Euroopa Liidu otsetoetuste vahenditega 6 mln eurot. Kokku on THK rahaline maht 2023–2026 perioodiks 643,2 mln eurot.

THK lisa 2 on toodud aastatel 2023–2026 teostatavate riigiteede ehitusobjektide nimekiri.

THK lisa 3 on toodud aastatel 2023–2026 teostatavate riigiteede rekonstrueerimisobjektide nimekiri.

Kavandatav ehitus- ja rekonstrueerimisobjektide nimekirjad on koostatud hetke parima teadmise põhjal ning need võivad muutuda, kui plaanitud objekti realiseerimise eeldused olulises osas muutuvad (nt hanke nurjumine vms). Vastavad muudatused kajastatakse järgmise THK kinnitamisel.

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

1.1 Muudatused võrreldes „Riigiteede teehoiukava 2021–2030“

1. jaanuaril 2021 moodustati Veeteede Ameti, Lennuameti ja Maanteeameti ühendamise teel Transpordiamet. Seoses ametite ja nende ülalpidamiseks eraldatud vahendite liitmisega ühendameti loomisel ei ole otstarbekas käsitleda teehoiukulude osana administreerimiseks kavandatud vahendeid. Seetõttu ei sisalda käesolev THK teehoiu administreerimiskulusid (palgakulu, liiklusregistritoimingud, kulutused infotehnoloogiale). Varasemalt administreerimiskulude all kajastatud teehoiuga seotud muud investeeringud (amortiseerunud teepiirete vahetus, naatriumvalgustite asendamine LED valgustitega, müratõkkeseinte renoveerimine jms) on käesolevas THK-s toodud teedevõrgu säilitamise koosseisu muude investeeringute meetmena.

Alates 2020. aastast ei kajastata RES-s ja riigieelarve seaduses investeeringuid ja majandamiskulusid koos käibemaksuga. Kogu käibemaksukulu kajastatakse valitsemisala eelarves eraldi ühe reana. Selleks, et tagada teehoiu rahastamise võrreldavus RES-ga on võrreldes varasemaga THK-s kõik summad kajastatud ilma käibemaksuta.

Käesolevas THK-s on Lisas 1 projektide ettevalmistuskulud jaotatud säilitus- ja arendusmeetmete vahel vastavalt kavandatavale mahule. Varasemalt olid need näidatud ühe reana arendustegevuste blokis, mis ei andnud täpset ülevaadet säilitusmeetmetele kavandatavast ettevalmistuskulude mahust. Projektide ettevalmistuskulud sisaldavad kulusid tee ehitusprojekti koostamise aluseks oleva planeeringu koostamise finantseerimisele, projekteerimistingimuste andmise menetluste korraldamisele, tee ehitusprojekti koostamise korraldamisele, tee ehitusprojekti realiseerimiseks vajalike kinnisasjade omandamistele või sundvõõrandamistele, kulusid liiklusohutusele avalduva mõju hindamise ning tee ehitusprojektide erinevates etappides teostatava liiklusohutuse auditeerimise korraldamisele, tulu-kulu analüüside koostamisele, keskkonnamõju hindamisele, ehitusprojekti ekspertiisi teostamisele ja muudele ehitus- ja rekonstrueerimisobjektide realiseerimiseks vajalike toimingute läbiviimisele.

THK-st on välja jäetud lisad, mis kajastasid tegevusi aastani 2030. Teehoiu rahastamise vajadust ning tegevusi kuni 2030 on kirjeldatud kokkuvõtvalt THK peatükis 5. Muuhulgas on selles peatükis välja toodud EL õigusaktidest¹ tulenevate kohustuste täitmiseks üleeuroopalise transpordivõrgustiku (edaspidi *TEN-T*) põhivõrgustikku kuuluvate riigiteede ümberehitamist vajavate lõikude nimekiri, mille ehitustööde valmimise tähtaeg on 31.12.2030.

Võrreldes eelmise teehoiukavaga (2021–2030) suureneb 2023. aastal riigiteede hoiuks kavandatud riigieelarveliste vahendite maht 3,4 mln euro võrra ning 2024. aastal väheneb 40,7 mln euro võrra. Riigieelarvelistele vahenditele lisanduvad Ühtekuuluvusfondi 2021–2027 perioodi ning Euroopa Ühendamise Rahastu (CEF – Connecting Europe Facility) vahendid, mille tulemusena vahendite kogumaht suureneb 2023. aastal 54 mln ja 2024. aastal 4,5 mln võrra.

1.2 Järeldused

RES 2023-2026 teehoiuks eraldatud vahendite maht ja edasise rahastuse ebaselgus seavad ohtu TEN-T põhivõrku kuuluvate maanteed Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa ja Tallinn-Pärnu-Ikla väljaehitamise Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruses (EL) 1315/2013 (edaspidi *TEN-T määrus*) sätestatud liiklusohutuse ja keskkonnanõuetele vastavaks 2030. aasta lõpuks. 2022. aasta lõpu seisuga vastab Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee määruses sätestatud nõuetele 39% ulatuses ja Tallinn-Pärnu-Ikla maantee 22% ulatuses. Seoses väga madala liiklussagedusega Tallinn-Pärnu-Ikla maantee Uulu-Ikla lõigul ning Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa Ülenurme-Luhamaa lõigul taotletakse Euroopa Komisjonilt nende lõikude nõuetekohaseks väljaehitamise tähtaja pikendamist kuni aastani 2050.

Arendusmeetmete aastane vajadus, sh TEN-T põhivõrgu maanteed väljaehitamiseks, aastaks 2030 on ca 150 mln eurot aastas.

Riigiteed vajavad olemasoleva seisukorra säilitamiseks ja seisundi mõningaseks parendamiseks iga-aastaselt 200 mln eurot. Järgneva nelja aasta jooksul on säilitamiseks võimalik kasutada keskmiselt 100 mln eurot aastas, mis on poole vähem vajalikust ning toob endaga kaasa teede seisukorra halvenemise järgnevatel aastatel. Arvestama peab asjaoluga, et seisukorra taastamine on oluliselt kulukam kui seisukorra hoidmine.

Investeeringute vähendamine teede arendusse aastatel 2023 ja 2026 ning peatamine aastatel 2024 ja 2025 takistab oluliselt transpordi ja liikuvuse arengukavas ning liiklusohutusprogrammis seatud eesmärkide täitmist nii liikluses hukkunute ja vigastatute vähendamise püüdluste, kui ka kruusateedele tolmuwabade katete ehitamise osas.

2. Riigiteede üld- ja seisundiandmed

Eesti riigiteede pikkus 01.01.2022 seisuga on 16 933 km, millele lisandub sõltuvalt talvistest tingimustest kuni 88 km ajutisi jääteid.

¹ Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EL) nr 1315/2013 üle-euroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta.

Riigiteedest on 1 605 km (10%) põhimaanteed, 2 408 km (14%) tugimaanteed, 12 515 km (74%) kõrvalmaanteed ning muud riigiteed, 134 km (1%) rambid ja ühenduste ning 271 km (1%) kergliiklusteed.

Riigi põhiteedest kuulub TEN-T põhivõrku 460 km ja üldvõrku 831 km.

Kattega teede pikkus seisuga 01.01.2022 on 12 898 km, s.o 76% ja kruusateede pikkus 4 039 km ehk 24% riigiteede kogupikkusest. Riigiteedel on 1047 silda kogupikkusega 27456 m.

Aastatel 2011–2018 oli liiklussagedus mõõdukalt tõusuteel keskmiselt ~3,0% aastas ja 2019. aastal kasvas liiklussagedus riigiteedel võrreldes 2018. aastaga 3,8%.

Kaalutud keskmine aasta ööpäevane liiklussagedus (AKÖL) Eesti riigiteedel oli 2020. aastal 1007 autot/ööpäevas (2019. aastal oli AKÖL 1032 autot/ööpäevas, muutus -2,4%) ja 2021. aastal 1030 autot/ööpäevas (muutus võrreldes 2020 aastaga oli +2,3%). 2021 aastal jõudis liiklussagedus tagasi 2019 aasta (COVIDi-eelsele) tasemele.

Tee liikide lõikes oli 2021. aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus ja muutused võrreldes 2020. aastaga järgmised:

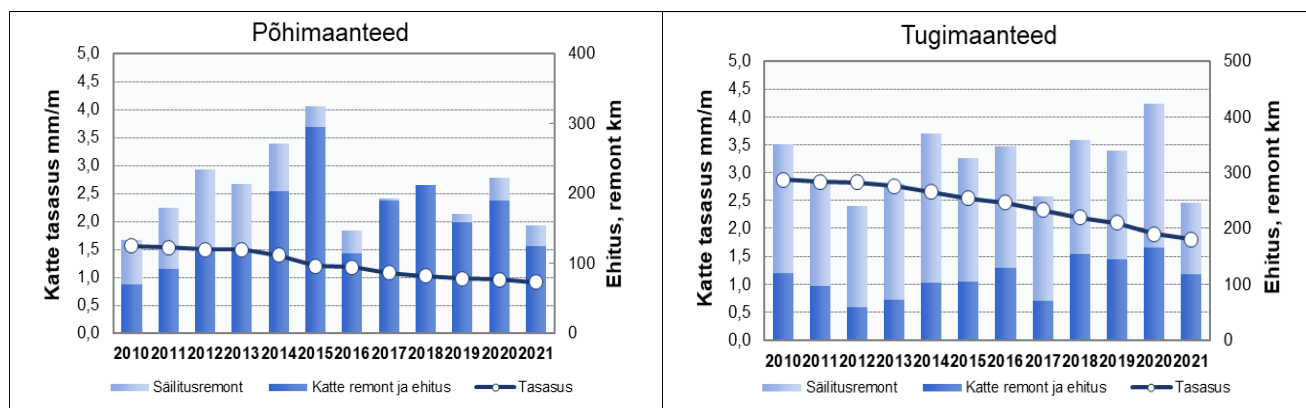
- põhimaanteede keskmine AKÖL 5573 autot/ööpäevas, muutus +3,1%;
- tugimaanteede keskmine AKÖL 1651 autot/ööpäevas, muutus +0,6%;
- kõrvalmaanteede keskmine AKÖL 328 autot/ööpäevas, muutus +2,1%.

Muutused riigiteede üldandmetes on toimunud seoses uute teelõikude ehitamise ja liiklusohtlike ristmike eritasandilisteks ehitamisega. Samuti on toimunud muutused riigiteede osas, kus seoses tee funktsiooni muutusega on kohalik tee võetud riigiteeks või riigitee on antud kohalikuks teeks.

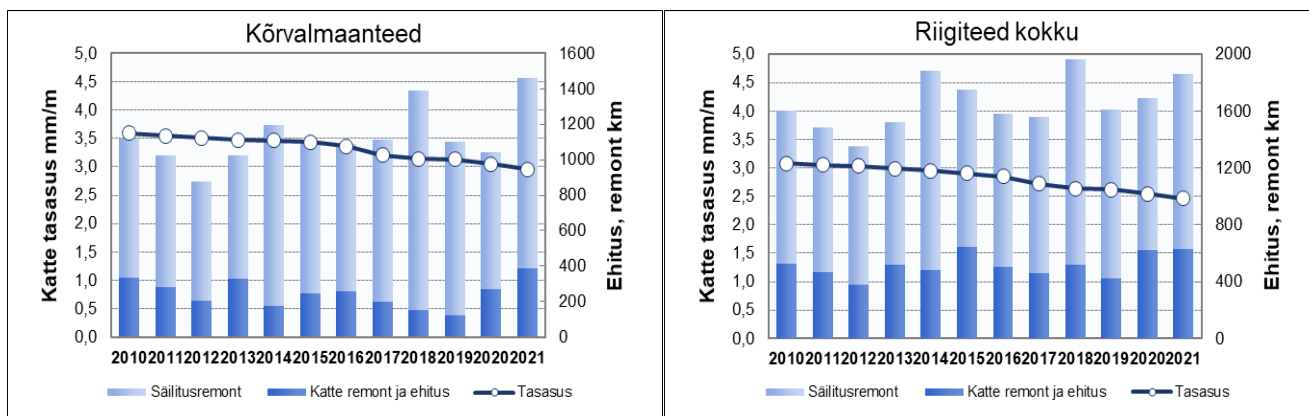
2.1 Riigiteede seisundi muutused

Sõidukite teedel liiklemise mugavust näitab teekatte tasasus² (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 tasasust 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 tasasuse mõõtmisega.



² IRI (*International Roughness Index*) on rahvusvaheliselt heaks kiidetud sõidumugavust iseloomustav väärtus, mis arvutatakse standardse sõiduki kere vertikaalsuunaliste võngete summana 100 m lõigule (ühik – mm/m). Tee on seda tasasem, mida väiksem on IRI väärtus.



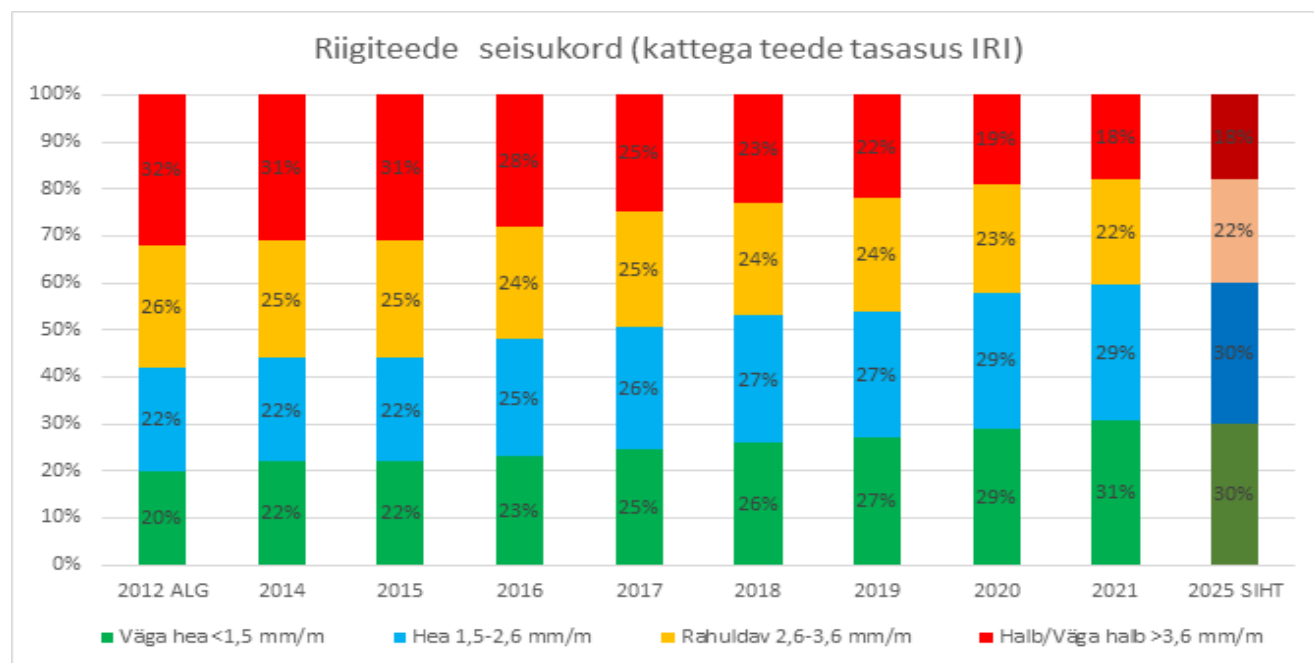
Joonis 1 Teekatte tasasuse näitajate tee- ja remondiliikide lõikes

Tasasuse muutumise graafikud näitavad pikas perspektiivis paranemist kõigi riigiteede liikide puhul.

Suurema liiklusega teedel on ebatasased katted ümber ehitatud ja nendel teedel teostatakse juba kulumisroobastest tingitud taastusremonti³ (enamusest põhimaanteedel). Väiksema liiklusega teede tasasuse parandamine vajab veel tähelepanu. Kogu kattega riigiteede võrgu keskmine IRI väärtus on aastatel 2010–2021 paranenud remondiobjektide otstarbeka planeerimise tulemusena.

Põhimaanteed seisund on väga hea. Tugi- ja kõrvalmaanteed tasasuse näitaja osas toimub paranemine, kuid IRI väärtus kõrvalmaanteedel on siiski liialt kõrge.

Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmis aastateks 2022–2025 on püstitatud eesmärk säilitada ja parandada tee seisukorra taset ehk tasasust, ohutust ja liiklemise sujuvust. Joonisel 2 on kujutatud teede seisukorra taseme muutus aastatel 2013–2021 võrrelduna 2025. aastaks püstitatud eesmärgiga.



Joonis 2 Teede seisukorra taseme muutus ja 2025.aastaks püstitatud eesmärk

³ Kattega teede taastusremont – remondi liik, mille eesmärgiks on kattega teedel katte ehk tee katendi pealmise kihi uuendamine kas ülekatte või olemasoleva katte freesimise ja uuesti paigaldamisega. Taastusremondi peamiseks põhjuseks on teekattes 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.

Riigiteede seisund on aastatega paranenud. Suurenenud on väga heas ja heas seisukorras olevate teede osakaal ning vähenenud on rahuldavas ja halvas seisukorras teede osakaal. Teekatte seisukord on väga heal tasemel peamiselt põhimaanteedel. Tugi ja kõrvalmaanteed seisukord on samuti paranenud. Suurem teekatte seisundi paranemine viimaste aastate jooksul on tingitud lisaks rekonstrueerimisele ja taastusremondile säilitusremondi raames väikese liiklusega väga ebatasastel teedel koos pindamisega tehtavast profiiliparandusest.

„Transpordi ja liikuvuse arengukavas 2021–2035“ on muuhulgas seatud eesmärgiks transpordi põhjustatud CO₂ heite vähendamine ja liiklusohutuse suurendamine. Teede tasasuse pidev parendamine aitab kaasa nii kütusekulu vähenemisele kui ka liiklusohutuse ja kasutajate sõidumugavuse suurendamisele.

3. Teehoiu rahastamise üldpõhimõtted

Eesti teed jagunevad riigiteedeks, kohalikeks teedeks, era- ning metsateedeks.

Riigiteede hoidu rahastatakse vastavalt liiklusseaduses sätestatud põhimõttele. Teehoidu rahastatakse riigi eelarvest ja välisvahenditest.

Riigiteede teehoiu rahastamise maht nähakse ette riigi eelarvestrateegias ja määratakse igaks eelarveaastaks riigieelarves.

3.1 Välisvahendite kavandamine ja kasutamine

THK sisaldab EL Ühtekuuluvusfondi eelarveperioodi 2021–2027 ja eelarveperioodi 2014–2020 tulemusreservi vahendeid ning Euroopa Ühendamise Rahastu (CEF – *Connecting Europe Facility*) ja vähemal määral teiste Euroopa Liidu otsetoetuste vahendeid.

Ühtekuuluvusfondi perioodi 2021–2027 maanteed valdkonna EL vahendite kasutamist korraldatakse majandus- ja taristuministri käskkirja „Maanteed 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.

Ühtekuuluvusfondi toel on võimalik ehitada ja rekonstrueerida ainult TEN-T võrgustikku kuuluvaid teid. Välisvahenditest rahastatavate TEN-T teede ehitus- ja rekonstrueerimisobjektide valik toimub Transpordiameti ja Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi 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 põhimaanteed 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. Perioodil 2021–2027 eraldatava toetuse abil on kavas ehitada neljarajaliseks Tallinn–Pärnu–Ikla maanteel Libatse–Nurme, Pärnu–Uulu ning Sauga–Pärnu teelõigud, ehitada eritasandiliseks Paldiski maanteel asuv Harku ristmik ning rajada 2+1 ristlõikega Neanurme–Pikknurme teelõik Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa maanteel.

EL perioodil 2014–2020 üleriigiliste ja rahvusvaheliste ühenduste arendamise meetme maht oli 291,3 mln eurot millest riigiteedele oli planeeritud ca 166,7 mln eurot ja kohalike omavalitsuste teedele 44,2 mln eurot Ühtekuuluvusfondi tulemusreservi vahendeid summas 2,5 mln eurot kasutatakse 2023. aastal Tallinn–Tartu maantee Võõbu–Mäo 2+2 lõigu ja Tallinna ringtee Kanama–Valingu 2+2 lõigu ehitamiseks.

CEF vahendeid kasutatakse Rail Baltic raudteetrassi ja riigiteede ristete ning kaasnevate liiklussõlmede ehituseks aastatel 2022–2024 kokku 30,1 mln euro ulatuses ning Tallinna ringtee Kanama viadukti rekonstrueerimist 2024–2025 aastatel 5 mln euro ulatuses.

Käesolev THK annab Transpordiametile õiguse esitada THK lisas 2 nimetatud projektide rahastamisaotlused 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 (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium), andes hinnangu tasuvusanalüüsile, määraates 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.

Välisvahendid kajastuvad THK Lisas 1 ehitamiseks ning intelligentsete transpordisüsteemide jt teega seotud seadmete võrgustiku rajamiseks ja kaasajastamiseks planeeritud kulude hulgas ning on indikatiivsed.

3.2 Kohalike teede hoiu rahastamine

Kohalik tee on kohaliku omavalitsuse territooriumil olev tee, mis on kantud kohalike teede nimekirja ning nende 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.

Käesolev teehoiukava ei käsitle kohalike teede teehoiu korraldamist.

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

Tulenevalt riigieelarve baasseaduse muudatusest kajastatakse riigieelarve seaduses alates 2015. aastast kohalike teede hoiu toetust kahel eelarvereval. Valemipõhine toetus (maanteed ja tänavate pikkuse alusel kehtiva kokkuleppelise koefitsiendiga 1:5) kajastatakse Vabariigi Valitsuse eelarves toetusfondi real ning juhtumipõhine toetus Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi eelarves avalikult kasutatavate kohalike teede hoiu real. Valemi- ja juhtumipõhise toetuse proportsioonid ja mahud otsustakse igal eelarveaastal eraldi.

Vastavalt riigi eelarvestrateegiale 2023–2026 on kohalike teede hoiuks kavas eraldada valemipõhist toetust igal aastal 29,3 mln eurot. 2020. aastal eraldati valemipõhist toetust kokku 59,3 mln eurot, sh 30 mln eurot eriolukorrast tingitud negatiivsete mõjude leevendamiseks.

Juhtumipõhist toetust eraldati aastatel 2018–2019 kokku 15 mln eurot. 2020. aastal eraldati juhtumipõhist toetust kokku 21,1 mln eurot, sh 14,1 mln eurot eriolukorrast tingitud majanduslanguse mõjude vähendamiseks kohalike teede hoiu täiendava toetusmeetmena. 2021. aastal juhtumipõhist toetust ei eraldatud, küll aga kavandati kohalike omavalitsusüksutele täiendavat eraldist kogusummas 17,3 mln eurot tulenevalt riigieelarve seaduse § 53 lõikest 7, mille objektilise jaotuse kinnitas Vabariigi Valitsus 15. jaanuari 2021 korraldusega nr 11 „2021. aasta riigieelarve täiendav liigendamine“. 2022. aasta eelarvega eraldati juhtumipõhiseks toetuseks 7 mln eurot. 2023. aastaks juhtumipõhist toetust eraldatud ei ole.

3.2.1 Riigitee tunnustele mittevastavate riigiteede üleandmine kohaliku omavalitsuse üksustele

Vabariigi Valitsuse 2019–2023 tegevusprogrammiga seati eesmärgiks anda kohalikele omavalitsustele täiendavaid ülesandeid ja kasvatada vastavalt ka tulubaasi. Eesmärgi täitmiseks pandi Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumile ülesandeks analüüsida ning teha ettepanekud riigitee tunnustele mittevastavate riigiteede seisukorra väljaselgitamiseks ja remondivajaku hindamiseks ning riigiteede tunnustele mittevastavate riigiteede üleandmiseks kohalikele omavalitsustele.

Tegevuse üks eesmärke oli kõrvaldada õiguslik vastuolo, kuivõrd Transpordiamet riigitee tunnustele mittevastavate teede, st olemuslikult kohalike teede, hoiu korraldamisel täidab sisuliselt omavalitsuse ülesandeid. Kaasnevalt suurendatakse sellega omavalitsuste finantsautonoomiat, andes omavalitsustele üle olemuselt omavalitsuse, kuid hetkel riigi poolt täidetavaid ülesandeid koos vastava finantseerimisega. Vahendite piiratuse tingimustes on vajalik tagada kohaliku tähtsusega avalikult kasutatavate teede vastavus kasutajate vajadustele, mida piirkondlikul tasandil suudab kõige paremini hinnata asukohajärgne omavalitsus.

Teatud kõrvalmaanteed üleandmine võimaldab omavalitsustel paindlikumalt arvestada kohalike elanike huvide ja liikumisvajadustega ning suunata teehoiuvahendeid nende kohalike teede remondiks ja arenguks, kus selle järgi on kohalikul tasandil kõige suurem vajadus.

Koos kohaliku teedevõrgu ja teehoiu eelarve suurenemisega paraneb omavalitsuste kohaliku tasandi avalike teenuste korraldamise võimekus. Teehoiutööde mahu suurenemine võimaldab teehoidu korraldada mõnevõrra väiksemate ühikhindadega. Küll aga ei võimalda antud tegevus ilma täiendava rahastuseta parendada avalikult kasutatavate teede võrku.

Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium koostöös Transpordiametiga viis läbi analüüsi ning kaardistas riigitee tunnustele mittevastavad riigiteed. Muuhulgas arutati välja turuhindade alusel hoolde- ja remondikulud. See võimaldab igale omavalitsusele eraldada vahendeid proportsionaalselt lisandunud teehoiu kohustustega piisava täpsusega ja kilomeetripõhiselt. Iga-aastane rahaline vajadus sõltub olulisel määral tee kategooriast ning varieerub vahemikus ca 2 100 kuni 23 000 eurot kilomeetri kohta aastas.

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 kalkulatsioonile.

Riigitee tunnustele mittevastavate riigiteede täiendavad teehoiuvahendid eraldatakse kohalikele omavalitsustele iga-aastaselt Transpordiametile eraldatud teehoiuvahendite arvelt. Kuna teede ülendamine toimub vabatahtlikkuse alusel ilma kokkulepitud ajagraafikuta, siis eelnevalt ei ole võimalik hinnata kui palju väheneb Transpordiametile eraldatud vahendite maht aastate lõikes. Küll aga on seda võimalik kavandada teemandi üleminekul kohalike omavalitsuste sellesisuliste taotluste alusel.

Hinnanguliselt, arvestades üleandmist vajavate teede indikatiivset mahtu (ligikaudu 3400 km), tuleb perspektiivis arvestada rahaliste vahendite ümberpaigutamisega kohaliku omavalitsuse üksuste eelarvesse ca 10 mln euro suuruses mahus.

Seisuga 01.11.2022 on lõpule viidud 13,8 km kõrvalmaantee ülendamine kohaliku omavalitsusüksustele, s.h 2022. aasta jooksul on üle antud vaid 0,4 km kõrvalmaanteid.

4. Teehoiu kavandamise ja rahaliste vahendite jaotamise põhimõtted

Eesti teedevõrk on välja kujunenud ja oma tiheduselt praegustele vajadustele vastav. Väljakutseks on olemasoleva teedevõrgu sõidumugavuse parandamine, selle jätkuv ohutumaks muutmine ning taristu ligipääsetavuse tagamine ettenähtud piiratud eelarvevahendite mahus. Piiratud eelarveliste vahendite kasutamise eesmärgiks on üleriigilise teedevõrgu säilimise tagamine, luues ohutumad tingimused liiklemiseks nii sõidukitele kui ka kergliiklejatele.

Teehoidu kavandatakse tähtsuse järjekorras – riigiteede korrashoid, säilitamine, rekonstrueerimine⁴, ehitamine⁵ ja teedevõrgu muud arendusmeetmed ning on jaotatud kahte suuremasse kulugruppi - teedevõrgu säilitamine ja arendamine.

Teehoiutööde rahaline maht on toodud Lisas 1 Teehoiukava 2023–2026 finantsplaan. Finantsplaan on koostatud RES-s 2023–2026 teehoiuks kavandatud vahendite ning EL erinevatest fondidest laekuvate vahendite ulatuses perioodil 2023–2026.

Iga järgneva aasta riigieelarve strateegia täpsustamisel muutuvad vastavalt ka teedevõrgu säilitamise ja arendamise mahud. Igal aastal riigieelarve koostamise käigus täpsustatakse riigiteede hoiumahtu rahastamist rahastamisallikate ja aastate kaupa.

Objektide nimekirjad koostatakse Transpordiameti juhtkonna poolt kinnitatud metoodikate alusel, nimekirjad vaadatakse üle igal aastal ning vajadusel tehakse korrektiive vastavalt teehoiumahtu rahastamise muutusele, uuenenud

⁴ Rekonstrueerimine – remondi liik, mille eesmärgiks on tee muldkeha, katendi või selle osa asendamine koos tee juurde kuuluvate rajatiste asendamise või remontimisega ja liiklusohutuse parendamine sh ristmike ümberehitamine jne. Tee rekonstrueerimisel otsustab tee omanik liiklusohutuse parendamise vajaduse ja rakendatavad meetmed ning tee juurde kuuluvate rajatiste asendamise ja remondi vajaduse.

⁵ Ehitamine – meetme eesmärk on muuta liiklemine ohutumaks, suurendada tee läbilaskevõimet ja seega soodustada transiitliiklust, parandada keskkonnaseisundit või soodustada piirkonna arengut. Tee ehitamise tulemus on uus tee, tee klassi muutmine, uus ristmik või lisarada.

teekatte seisundi andmetele ja liiklussageduse muutusele. Kõik investeeringuobjektid vaadatakse üle THK töögruppis ning koostatud nimekirjad kiidetakse heaks Transpordiameti juhtkonna poolt.

Teehoiu meetmed sisaldavad kulusid nii ettevalmistusele kui ka ehitus- ja remonditööde teostamisele.

Ettevalmistus omakorda sisaldab kulusid liikuvuse uurimisele, selle nõudluse põhjuste analüüsile, 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 analüüsile koostamisele, keskkonnamõju hindamisele, ehitusprojekti ekspertiisi teostamisele ja muudele ehitus- ja remonditööde realiseerimisele eelnevate vajalike toimingute läbiviimisele. THK finantsplaanis 2023–2026 (Lisa 1) on välja toodud säilitus- ja arendusmeetmete ettevalmistustööde rahaline kogumaht.

Alljärgnevatel punktides on kirjeldatud teehoiutööde koosseisu ja objektide valiku põhimõtteid.

4.1 Teedevõrgu säilitamine

Teedevõrgu säilitamise alajaotusesse kuuluvad alljärgnevatel teehoiutööd – teede korrashoid, kruusateede remont, kattega teede säilitusremont ⁶, kattega teede taastusremont, sildade rekonstrueerimine ja remont ⁷ ning rekonstrueerimine ja muud investeeringud.

4.1.1 Teede korrashoid

Teede korrashoid jaguneb tava- ja perioodiliseks hooldeks. Tavahoole jaguneb omakorda suviseks ning talviseks hooldeks. Teede korrashoid ning teede seisundinõuete⁸ tagamine on korraldatud korrashoiulepingutega.

Korrashoiulepingute üldpõhimõtted:

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

Korrashoiulepingute sõlmimisel on seatud eesmärgiks keskkonnahoiu põhimõtete rakendamine. Tähelepanu on pööratud pinna- ja põhjaveest säästvate hooldustavade rakendamisele (sh pestitsiidide kasutamise mõjule ja võimalusel alternatiivide eelistamisele). Teemaa niidetavate pindade hooldamisel võetakse arvesse elustiku vajadusi ning tehakse samme bioloogilise mitmekesisuse toetamiseks, rakendades sobivamaid niitmisrežiime.

Tavahooldete 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;

⁶ 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.

⁷ Sildade rekonstrueerimine ja remont – sildade, viaduktide ja tunnelite kahjustatud elementide ja konstruktsioonide taastamine, tugevdamine ja uuendamine kandevõime säilitamise eesmärgil põhikonstruktsiooni muutmata. Tulemuseks on algse tehnilise seisukorra taastamine.

⁸ 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.

- Kruusateede hõõveldamine ning täiendava kruusa juurde vedu kokkulepitud mahu;
- 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;
- Maantee seisukorra kohta teabe kogumine ja edastamine.

Talihoole:

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

Perioodilise hoolde koosseis:

- Katte lõõkaukude 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 tuisuhtlikesse 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 valgustusele ja valgustuse hooldusele;
- Tee seisukorra andmete kogumisele ja töötlemisele;
- Loendusseadmete, teekaamerate ja ilmajaamade seadmete ning infosüsteemide haldamisele ja hooldusele;
- Maanteeinfo edastamisele;
- Liiklusmärkidele, sh. foorid ja muutuva teabega märgid;
- Teekatte märgistustöödele;
- 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 2023–2027.

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 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. Teehoiukavas toodud finantsvajaduse maht baseerub arvestusel, et kruusatee säilitusremondi intervall on keskmiselt 12 aastat. Arvestuslikuks mahuks on kuni 380 kilomeetrit aastas.

Konkreetsete kruusateede objektide valik toimub iga-aastaselt enne eelarvestamise perioodi hiljemalt septembris. Vastavalt „Kruusateede remondi objektide valiku metoodikale“ koostatakse üle-eestiline pingerida, millest valitakse rahalistest võimalustest tulenevalt järgmise kahe aasta kruusateede remondi objektid. Meetme objektide nimekiri ja valiku põhimõtted 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 pindamistööde vaheline periood sõltuvalt liiklussagedusest:

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

Teedel liiklussagedusega üle 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 9 368 km. Igal aastal ehitatakse vastavalt võimalustele kruusateedele uusi kergkatteid, mis suurendab pinnatud kattega teede osa. Samas rekonstrueerimised ning mõned taastusremondid aga vähendavad pinnatud kattega teelõikude mahtu ning seetõttu püsib pinnatud katete kogumaht samas suurusjärgus. Lähtudes pinnatavate katete pikkusest, liiklussagedustest ja pindamise intervallidest ning arvestades pindamistööde mahajäämust (arvutuslikult ca 400 km, lähtudes pindamiste vahelistest perioodidest) on perioodil 2023–2026 pindamise vajadus aastas 900–1200 km. Lisaks on vajalikud vahendid profiili paranduseks (tasanduskiht ja tasandusfreesimine).

Konkreetsete säilitusremondiobjektide valik toimub iga-aastaselt pärast teekatte defektide inventuuri. Inventuur viiakse läbi kevadel ning augustis - septembris koostatakse kattega teede säilitusremondiobjektide valiku metoodilise juhendi alusel järgmise aasta objektide eelnimekiri. Jooksva aasta kevadel korrigeeritakse vajadusel seda nimekirja pärast talvehooaja lõppu täiendavate suurte defektide ilmnemisel (defektid, mis vajavad kohest sekkumist, et suuremat kahju ära hoida). Meetme objektide nimekiri ja valiku põhimõtted on leitavad Transpordiameti [kodulehel](#).

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 ülekattega.

Taastusremondi vajaduse väljaselgitamisel on lähtutud olemasolevate asfaltbetoonkattega põhimaanteed, tugimaanteed (liiklussagedusega vähemalt 500 autot/ööpäevas) ja kõrvalmaanteed (liiklussagedusega vähemalt 1000 autot/ööp) pikkusest 4524 km, olemasolevast tee seisukorrast (roopa sügavus, katte defektid) ning roopa arenemise kiirusest.

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.

Lisaks on juurde arvestatud uute teede, liiklussõlmede ja teede laiendamistelt lisanduvad kilomeetrid ning ka vahendid ootamatute kevadiste teedefektide likvideerimiseks.

Arvestuslik taastusremondi aastavajadus on 150–200 kilomeetrit. Konkreetsete taastusremondiobjektide valik toimub kattega teede taastusremondi objektide valiku metoodilise juhendi järgi. Taastusremondi objektide nimekiri koostatakse 2 aastaks. Nimekirja teise aasta plaan on indikatiivne, mida täpsustatakse, arvestades teostatud teekatte seisukorra mõõtmiste tulemusi ja katte remonditöid. Lõpliku nimekirja koostamisel täpsustatakse objekti töömeetod ja planeeritav maksumus. Taastusremondi objektide nimekiri vaadatakse üle iga-aastaselt. Meetme objektide nimekiri ja valiku põhimõtted on leitavad Transpordiameti [kodulehel](#).

4.1.5 Sildade rekonstrueerimine ja remont

Teehoiukavas planeeritud vahendite maht sildade rekonstrueerimiseks ja remondiks põhineb sildade seisukorra analüüsil. Eesti riigiteedel on 01.01.2022 seisuga 1047 silda. Nendest veekogu ületavaid sildu on kokku 848 ja viadukte 193, millest 6 on ökoduktid. Sildade arv on suurenenud peamiselt uute liiklussõlmede rajamisega linnade ümber ja uute teelõikude rajamisel. Uued ja suuremad liiklussõlmede rajatised on suurendanud kogu rajatiste kogupindala, mille tulemusena on tõusnud oluliselt rajatiste keskmist seisundiindeksi SI väärtus ja suurenenud on ka sildade kogupindala. Sildade keskmine seisukorra indeks SI on tänaseks väärtusel 87,13 skaalal 0–100. Kui kõrvale jätta uute sildade arvestatav mõju sildade seisundiindeksi paranemisse siis on vähese rahastuse tõttu olemasolevate sildade seisund halvenenud.

Selleks, et tagada sildade vajalik ohutustase teostatakse iga-aastaselt ülevaatusi. Investeeringisotsused tehakse sildade haldussüsteemi alusel. Andmeid haldussüsteemi kogutakse elementide tasemel põhjalikuma ülevaatus käigus iga 4 kuni 5 aasta tagant. Lisaks toimub sildade igapäevane ülevaatus rutiinse teehoolde järelevalve käigus, et avastada ja remontida väiksemaid defekte.

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

Vooluveekogu ületavate sildade ehitamisel lähtutakse veekogu looduslikest vooluomadustest ning välditakse sillakonstruktsioonide ja muu kaasnevaga paisutuse tekitamist veekogus. Lõheliste kudemis- ja elupaikade nimistusse kantud jõelõikudel välditakse siledapõhjaliste torusildade kasutamist. Torusilla ehitamise vajadusel kujundatakse selle põhi kärestikuliseks.

Vastavalt silla seisukorrale, liiklussagedusele ja raskeveokite osakaalule on koostatud rekonstrueerimist ja remonti vajavate sildade nimekiri 5 kuni 6 aastase perspektiiviga. Nimekirja korrigeeritakse vajaduspõhiselt, kui teede remondi nimekirja on korrigeeritud või silla seisundindeksis on toimunud eelnevast kiirem langus või sildade erinevad menetlusprotsessid viibivad arutelude tõttu. Meetme objektide nimekiri on leitav Transpordiameti [kodulehel](#).

4.1.6 Rekonstrueerimine

Rekonstrueerimine on remondi liik, mille eesmärgiks on tee kandekonstruktsiooni taastamine või ümberehitamine koos tee juurde kuuluvate rajatiste asendamise või remontimisega ja liiklusohutuse 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. Rekonstrueerimist vajavate riigiteede lõikude leidmiseks analüüsitakse mõõdetud teekatte seisukorra näitajate ning teid iseloomustavate andmete alusel kogu kattega riigiteede võrku, kasutades ühtseid põhimõtteid.

Teekatte seisukorra iseloomustamiseks kasutatakse järgmisi näitajaid:

- teekatte tasetas, IRI mm/m;
- defektisumma, DS %;

- elastsusmoodul, Emod Mpa;
- roopa sügavus, roobas mm.

Rekonstrueerimisobjektide valikuks on välja töötatud metoodika, mis koosneb alljärgnevatest etappidest:

- Teede lõikudeks jagamine - kõik kattega teed jagatakse lõikudeks vastavalt ette antud tingimustele;
- Teelõikude EPMS analüüsimine vastavalt katte seisukorra analüüsi (EPMS programm) lähteülesandele;
- Teelõikude rekonstrueerimisvajaduse koondindeksi arvutamine;
- Rekonstrueerimise kandidaatobjektide valimine ning objektide rekonstrueerimisvajaduse indeksi arvutamine (näitajana kasutatakse seisukorra indeksit, esimese aasta tasuvust, katte vanust, katendi kandevõime puudujääki, katte laiuse vastavust/ mittevastavust liiklussagedusele ja raskeliikluse suurust);
- objektide järjestamine rekonstrueerimisvajaduse koondindeksi alusel (suuremast väärtusest väiksemani) ning rekonstrueerimise objektide vajadusepõhise pingerea moodustamine.

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

Rekonstrueerimisobjektide põhi- ja erinimekirja alusel koostatakse 4 aastane kattega riigiteede rekonstrueerimise kava. Kava koostatakse kevadel tehtava analüüsi alusel. Kava vaadatakse läbi ning kiidetakse heaks Transpordiameti juhtkonna poolt. Pärast kava heakskiitmist alustatakse tehniliste projektide koostamisega. Projekteerimise lähteülesanne koos tulevase objekti kirjelduse, orienteeruvate mahtude ja maksumusega kinnitatakse THK töögrupi poolt. Projekti lõplik maht ja maksumus kinnitatakse pärast projekti valmimist juhul, kui projekti maksumus ja maht on optimaalne ning vastab kogu riigiteede võrgu rahastamise võimalustele. Kui lähiajal on rekonstrueerimine plaanis, siis säilitus- või taastusremonti sellel lõigul ei tehta. Rekonstrueerimisobjektide hankeid alustatakse 6–10 kuud enne ehitushooaja algust juhul, kui Transpordiameti THK töögrupp on kinnitanud objekti lõpliku eelarve.

Rekonstrueerimisvajaduse analüüsi teostatakse iga-aastaselt, mille käigus täpsustatakse uuendatud andmete alusel järgmise 4 aasta kava. Meetme objektide nimekiri ja valiku põhimõtted on leitavad Transpordiameti [kodulehel](#).

Lisas 1 Teehoiukava finantsplaan 2023–2026 rekonstrueerimise real kajastatud aastamahud sisaldavad lisas 3 loetletud rekonstrueerimisobjekte aastate lõikes.

4.2 Teedevõrgu arendamine

Teedevõrgu arendamise alajaotusesse 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, liiklusohutlike kohtade ümberehitamine, kruusateedele katete ehitamine ja uute teede ehitamine.

4.2.1 Välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava täitmine

Atmosfääriõhu kaitse seadus (edaspidi AÕKS) §-d 64–66 sätestavad põhimaanteede valdaja kohustused seoses välisõhus leviva müraga - mürallaika valdaja (sh maantee omanik) koostab ning esitab Terviseametile 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. Kuna maanteedel on välisõhus strateegilise mürakaardi tingimuseks liiklussagedus, siis on vaja iga viie aasta järel uus välisõhu strateegiline mürakaart ja selle alusel uus müra vähendamise tegevuskava luua.

Välisõhu strateegiline mürakaart koostatakse piirkonna eri mürallaikate tekitatud müratasemete üldhinnangute või üldprognoosi andmiseks, millele kantakse müra levikut põhjustavad saasteallikad, olemasoleva või prognoositava müra

leviku ulatus, elanike ja ehitiste paiknevus, andmed elanike ja ehitiste arvu, ehitiste iseärasuse ja muu kohta. Strateegilise mürakaardi alusel peab koostama müra vähendamise tegevuskava.

Müra vähendamise tegevuskavas määratakse müra vähendamise abinõud ja nende rakendamise tähtsused. Alates 2018. aastast on välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava investeeringute mahuks THK põhiselt ca 0,5 miljoni eurot aastas. Nende vahendite ulatuses rajatakse müratõkkeid tee-ehitusobjektidest eraldiseisvalt. Asukohtade kokkulangevusel võib tegevuskavas sisalduvate abinõude realiseerimine toimuda ka teeprojektide raames.

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 seadmestiku arendamiseks ja kehtestatavate nõuetega vastavusse viimiseks.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste loomiseks teiste transpordiliikidega (edaspidi ITS direktiiv), sätestab liikmesriigi kohustused, et tagada maantee-, liiklus- ja reisiandmete optimaalne kasutus, liikluse ja kaubaveo korraldusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenuste pidevus, liiklusohutuse ja turvalisusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide rakendused ja sõiduki liitmine transpordi infrastruktuuriga.

ITS direktiivist ja sellest tulenevate teiste otsekohaldavate määruste täitmine eeldab ITS baastaristu 24/7 toimimist. ITS baastaristu koosneb riigiteedel teilmastiku, liikluse ja raskeveokite masside automaatseirest ning ilmastikuga ja liiklusega kohanduvast muutuvteabega liiklusmärkide süsteemist. Riigiteede teilmastiku-, liiklusloenduse ja raskeveokite masside monitooringusüsteem on vananenud ja vajab kaasajastamist.

Teilmastiku monitooringusüsteem (teilmajaamad ja -kaamerad) võimaldab teehooldel ilmastiku ohtudele 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 vabalt kättesaadavad nii veebiportaalis Tarktee kui ka avaandmetena andmejaotuspunkti. Parem seire tagab ohutuma, sujuvama ja säästlikuma liikluse.

Põhimaanteed 2+2 sõidurajaga teelõikudel on majanduslikult otstarbekas kasutada ilmastiku ja liiklusega kohanduvat liikluskorraldust, mis määrab liiklemiseks ohutu sõidukiiruse ja vajadusel edastab hoiatusi muutuva teabega liiklusmärkide abil. Kliimamuutusest tulenev pehmem kliima ja muutlikud ilmaolud võimaldavad senisest pikema aja jooksul kasutada suuremaid piirkiirusi, millega saavutatakse ajavõit sihtkohta liikumisel.

Seadmete arendamiseks kasutatakse peamiselt erinevate toetusfondide abi, millele lisatakse riigi poolt omafinantseering. Euroopa Regionaalarengu Fondi toel investeeritakse teilmajaamade seiresüsteemi uuendamisse. CEF rahastu toel rajatakse muutuva teabega liikluskorraldus Tallinna ringteel.

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

4.2.3 Säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine

Säästlikumaid ja erinevatele elanikkonnagruppidele ligipääsetavamaid liikumisviise soodustava taristu rajamise eesmärk on riigiteede taristu kvaliteedi tõstmine läbi vajalikele väikeinvesteeringutele (objekti maksumus kuni üks miljon eurot) rahastuse võimaldamise, et luua võrdsed liikumisvõimalused erinevatele liiklejatele, soodustada ja võimaldada säästlike (tervislikumate ja väiksema keskkonnamõjuga) liikumisviiside kasutamist ning kombineerida sujuvalt erinevaid liikumisviise.

Meetme raames rajatakse paremaid ümberistumisvõimalusi erinevate liikumisviiside ja erinevate ühistranspordiliikide vahel ning soodustatakse kergliiklust läbi võrgulise tähtsusega kergliiklusteede 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.

Võimalike objektidena analüüsitakse eelkõige järgmisi ettepanekuid:

- Sotsiaalministeeriumi tellitud uuring „Transpordi ja tehiskeskkonna ligipääsetavuse analüüs“;

- kohalike omavalitsuste, ühistranspordikeskuste ja teiste Transpordiameti koostööpartnerite ettepanekud;
- Transpordiameti analüüsid ja ettepanekud;
- liiklejate ettepanekud läbi Transpordiameti spetsialistide;
- maanteede projekteerimismäärde alusel nõutud kergliiklusteede lõigud;
- ühistranspordiseadusega Transpordiametile pandud kohustuste täitmiseks vajalikud objektid maakonna- ja kaugliinide taristu planeerimise ning ÜT soodusliiklusolude loomise osas;
- Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ning Tallinna linna vahelise koostöömemorandumi alusel riigi ülesandeks olevad tegevused Harjumaal

Meetme objektide nimekiri koostatakse “Säästlikumaid liikumisviise soodustava riigiteede taristu objektide valiku metoodika” alusel. Nimekirja iga-aastasel uuendamisel analüüsitakse kõiki laekunud ettepanekuid ja kaardistatakse nende objektiivsed asjaolud ning antakse mõjuhindang ekspertgrupi poolt. Analüüsi tulemusel moodustub igale objektile punktisumma, mida kasutatakse objektide prioriseerimiseks. Pingerida koostatakse kahes osas: tingimuste loomine säästvate liikumisviiside, sh ühistranspordi kasutamise soodustamiseks (ümberistumise tingimuste parandamiseks) ja kergliiklusteede rajamine.

Objekti kattumisel Transpordiameti nimekirjades oleva ehitus- või rekonstrueerimisobjekti lõiguga, rajatakse vajalik taristu terviklikult ühe objekti raames. Eraldiseisva ehitusobjektide nimekirja koostamise eesmärk on riigiteede taristu ajakohastamine liiklejate liikuvusvajadustega, mis muutuvad kiiremini, kui teede rekonstrueerimise tsüklid. Objektide paigutamisel nimekirja arvestatakse muuhulgas:

- koostööpartnerite nõusolekuga - objekti rajamist peavad toetama Transpordiamet, kohalik omavalitsus ning ümberistumist parandavate objektide puhul ka ühistranspordikeskus;
- töömahtude jaotusega Transpordiameti piirkondlike üksuste vahel - sama piirkonna sarnased objektid rajatakse korraga;
- kohaliku omavalitsuse kaasrahastamisega - kohaliku omavalitsuse valmisolek katta osa rajamis- või kasutuskuludest mõjutab objekti paiknemist pingerivis.

Ehitusobjektide nimekirja koostamist ja muutmist juhib meetme ekspertgrupp.

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

4.2.4 Liiklusohutlike kohtade ümberehitamine

Liiklusohutuse parandamiseks teeb Transpordiamet järjepidevat tööd riigiteede liiklusohutlike lõikude ja ristmike väljaselgitamiseks ning ümberehitamiseks. Ohutuse seisukohast esmatähtsate objektidega seotud iga-aastane tegevusplaan koostatakse THKga selleks eraldatud eelarve ulatuses. Eesmärk on kasutada liiklusohutlike kohtade ümberehitamiseks ette nähtud vahendeid riigiteede taristu muutmiseks nii, et liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatute koguarv väheneks kõige enam.

Objektide määramise aluseks on „Metoodika teehoiukavas liiklusohutlike kohtade ümberehitamiseks ette nähtud vahendite kasutamiseks“. Selle alusel kogutakse riigiteede liiklusohutlike 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 liiklusohutlike kohti analüüsib Transpordiameti liiklusohutlike kohtade tehniline töögrupp, kes pakub kohapealse ülevaate ja juhtunud liiklusõnnetuste analüüsi tulemusel välja rakendamiseks sobivad liiklusohutusmeetmed või liiklusohutliku koha ümberehitamise lahendused ja maksumused.

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

4.2.5 Kruusateedele tolmuwabade katete ehitamine

„Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035“ seab eesmärgiks ehitada tolmuwabad katted 2030. aastaks kõikidele riigi kruusateedele, mille liiklussagedus ületab 50 autot ööpäevas.

Seisuga 01.01.2022 on tolmuwaba katteta riigiteid 4035 km, mis moodustab riigiteede kogupikkusest 24,2%.

Tabel 1 Kruusateede pikkused (km) riigiteedel ja nende muutus

Aasta	Liiklussagedus autot ööpäevas								Kokku km
	0-50	50-100	100-150	150-200	200-250	250-300	300-350	>350	
2022	2408	1416	143	45	18	2	3	0	4035
2021	2441	1525	334	54	2	9	0	0	4365
2020	2476	1623	348	84	15	10	5	2	4564
2019	2578	1692	288	72	14	2	3	1	4650
2018	2580	1719	309	82	21	7	4	2	4724
2017	2563	1832	360	88	16	14	2	2	4877
2016	2733	1826	412	102	18	0	1	2	5094
2014	2792	1919	477	168	41	4	7	3	5411
2013	2667	2005	607	203	76	17	30	15	5620

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 arvestatud kilomeetri keskmiseks hinnaks 100 000 eurot/kilomeeter, 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 valikumetoodika. Objektide määramisel ja järjestamisel arvestatakse liiklussagedust, raskeliiklust, tolmu mõju (teeärsed majapidamised), teede kasutajaid ja bussiliinide olemasolu.

Objektide nimekiri koostatakse kuni 4 aastaks ning seda korrigeeritakse iga-aastase eelarveprotsessi käigus. Üldjuhul eeldab kruusateele katte ehitamine lisaks ka suuremahulist kruusatee remonti.

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

4.2.6 Ehitamine

Ehitusobjektide nimekirja koostamisel arvestatakse „Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035“ suunistega, üleriigilise planeeringu Eesti 2030+ põhimõtetega ja Vabariigi Valitsuse otsustega.

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

Nii rahvusvahelise, kui Eestisese liikluse parema korraldamise seisukohast on eelistatud investeeringud TEN-T võrgustikku kuuluvatel suure liiklussagedusega teedel, eelkõige TEN-T põhivõrgu Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa ja Tallinn-Pärnu-Ikla maanteedel.

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

Valiku kriteerium on sotsiaalmajanduslik tasuvus ja poliitilised otsused. Tasuvuse seisukohalt on määravaks teguriks liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatute arvu vähenemine. Samuti arvestatakse keskkonnamõjude (õhusaaste) vähenemisega tingitud kulude vähenemisega, teekasutajate ajasäästu ja sõidukikulude kokkuhoiuga, mis tekib tee ja ristmike ümberehitamisega 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.

Vastavalt TEN-T määruale tuleb TEN-T võrgustikul 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. Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee Laeva ja Tartu Riia ristmiku, Narva maantee Vao ning Tallinna ringtee Veneküla parklad valmisid 2022. aastal. Transpordiamet on kooskõlastanud Tallinn-Pärnu-Ikla maanteel uute eraparklate rajamise Märjamaal Orgital ja Are möödasõidul. Tallinn-Pärnu-Ikla maantee Konuvere parkla rajatakse Päädeva-Konuvere 2+2 teelõigu ehituse käigus.

Muuhulgas korraldab Transpordiamet ehitusmeetme raames aastatel 2022-2024 Rail Baltic raudteetrassi ja riigiteede ristete ning kaasnevate liiklussõlmede rajamise. THK finantsplaan sisaldab nende objektide ehituse mahtu aastate lõikes. Rail Balticuga 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 vahenditest vastavalt Transpordiameti ja Rail Baltic Estonia OÜ vahel sõlmitud koostöölepingule.

Meetme (v.a. Rail Baltica risted) objektide nimekiri ja valiku põhimõtted on leitavad Transpordiameti [kodulehel](#).

Lisas 1 Teehoiukava finantsplaan 2023–2026 on ehituse real kajastatud Lisas 2 loetletud ehitusobjektid ja aastamahud ning Rail Baltic raudteetrassi ja riigiteede ristete ning kaasnevate liiklussõlmede ehitamise rahastamise mahtusid aastate lõikes.

5. Riigiteede hoiu kavandamine aastatel 2027–2030

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.

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

Transpordiamet jätkab riigi maanteevõrgu säilitamisega ja vastavalt rahalistele võimalustele ka arendamisega.

Teedevõrgu säilitamise rahastuse vajadus tugineb ASi Teede Tehnokeskus poolt 2019. aastal läbi viidud analüüsil, mille kohaselt on remondivõlg teedevõrgu säilitamise (korrashoid, säilitusremont, taastusremont ja rekonstrueerimine) osas 689 miljonit eurot (arvestades eesmärktaset „hea“).

Arvestades suurt hindade tõusu on olemasoleva riigiteede võrgu säilitamise vajaduseks 200 mln eurot aastas. See võimaldaks vajaduspõhise remondi, rekonstrueerimise ja korrashoiutegevustega tagada teedevõrgu vastavuse seisundinõuetele ning likvideerida 30 aasta jooksul tänaseks kumuleerunud remondivõla.

Kõikide teedevõrgu arendusmeetmete aastane vajadus, sh TEN-T põhivõrgu maanteede väljaehitamiseks aastaks 2030, on ca 150 mln eurot aastas.

Suuremateks väljakutseteks on rahaliste vahendite vähenemise tingimustes olemasoleva teedevõrgu säilitamine ning arengudokumentides soovitud eesmärkide saavutamine.

Tegelikud teehoiu rahastamise mahud aastate kaupa nähakse Vabariigi Valitsuse poolt ette riigi eelarvestrateegias neljaks aastaks sõltuvalt majandusprognoosi tulemustest ning riiklikest prioriteetidest.

Allpool toodud Tabelis 2 on esitatud TEN-T määruse nõuetele vastavaks ümberhitamist vajavate maanteede teelõikude nimekiri, mille ehitustööde valmimise tähtaeg on 31.12.2030. Tabelis on välja pakutud ehitustööde teostamise graafik ja rahastamise vajadus. Järgnevate aastate RESides tuleb ette näha vajalikud vahendid nii projektide ettevalmistamiseks, sh vajalike maade võõrandamiseks, kui ka ehitustöödeks.

Tabel 2 TEN-T määruse täitmiseks teede ümberhitamist vajavate teelõikude nimekiri ja vajalik teostamise aeg

Tee ja teelõigu nimetus	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Lühikirjeldus	Algus km	Lõpp km	Pikkus km
EHITAMINE										
T-2 (E263) TALLINN-TARTU-VÕRU-LUHAMAA										
Peetri-Vaida			*	*			2+2 tee liiklusohutuse parandamine	7	20	13
Mäo-Imavere	*	*	*				2+2 tee	92	111	19
Imavere-Põltsamaa				*	*	*	2+2 tee	111	131	20
Puurmani-Laeva				*	*	*	2+2 tee	147	160	13
Kärevere-Tartu	*	*					2+2 tee	168	182	10
T-4 (E67) TALLINN-PÄRNU-IKLA										
Topi-Ääsmäe					*	*	2+2 tee liiklusohutuse parandamine	15	28	13
Kustja-Päädeva				*	*	*	2+2 tee	42	62	20
Päädeva-Konuvere			*	*	*		2+2 tee ehitus koos Konuvere veokiparklaga	62	78,5	16,5
Konuvere-Pärnu-Jaagupi		*	*	*			2+2 tee	78	99	21
Nurme-Sauga						*	2+1 ümberhitus 2+2 teeks	120	122	2
Ehitamise indikatiivne maksumus kokku (mln €)	45,0	70,0	108,9	118,5	116,0	107,6				

LISAD

Lisades olevates tabelites toodud summad on miljonites eurodes ja käibemaksuta.

Lisa 1. Teehoiukava finantsplaan 2023–2026

mln €

VAHENDID RIIGITEEDE HOIUKS	2023	2024	2025	2026
Riigieelarvelised vahendid	151,9	107,8	82,2	144,5
ÜF 2014-2020 tulemusreservi ja ÜF 2021–2027 toetus	34,5	28,1	23,2	34,9
Rail Baltica CEF toetus	15,3	14,8	0,0	0,0
Muud välisvahendid	0,8	2,3	2,9	0,0
Vahendid riigiteede hoiuks kokku	202,5	153,0	108,3	179,4

TEEHOIUKULUD	2023	2024	2025	2026
Teede korrashoid	43,3	42,0	41,2	42,0
Kruusateede remont	9,2	9,2	5,0	10,2
Kattega teede säilitusremont	17,4	15,4	9,4	17,4
Kattega teede taastusremont	19,5	6,9	3,6	19,5
Sildade rekonstrueerimine ja remont	9,3	8,9	4,1	6,7
Rekonstrueerimine	20,8	3,5	0,0	24,9
Muud investeeringud	1,2	0,5	0,5	1,2
Teedevõrgu säilitamise meetmete ettevalmistus	2,6	2,1	1,5	1,6
Teedevõrgu säilitamise investeeringud kokku	123,3	88,5	65,3	123,5
Välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava täitmine	1,2	0,0	0,0	0,6
Intelligentsete transpordisüsteemide (ITS) ning teiste teega seotud seadmete võrgustiku rajamine ja kaasajastamine	2,3	0,5	0,0	0,0
Säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine	3,5	0,0	0,0	2,5
Liiklusohutlike kohtade ümberehitamine	4,7	0,0	0,0	4,5
Kruusateedele tolmuwabade katete ehitamine	1,6	0,0	0,0	1,4
Ehitamine sh Rail Baltic trassi ületavad viaduktid ja liiklussõlmed	59,8	61,3	40,0	41,2
Teedevõrgu arendamise meetmete ettevalmistus	6,1	2,7	3,0	5,7
Teedevõrgu arendamise investeeringud kokku	79,2	64,5	43,0	55,9
Teehoiukulud kokku	202,5	153,0	108,3	179,4

Lisa 2. Ehitusobjektid aastatel 2023–2026

Tee ja teelõigu nimetus	2023	2024	2025	2026	Lühikirjeldus	Algus km	Lõpp km	Pikkus km	Liiklussagedus 2021 (AKÖL)
EHITAMINE									
T-2 (E263) TALLINN - TARTU - VÕRU - LUHAMAA									
Võõbu - Mäo	*				2+2 tee ehituse lõpetamine	68,0	85,0	17,0	-
Neanurme - Pikknurme	*				2+1 tee ehitus	135,5	141,9	6,4	7147
Riia eritasandiline ristmik	*				Tartu ümbersõidu Riia eritasandilise ristmiku ehituse lõpetamine	184,1	185,9	1,8	-
T-4 (E67) TALLINN - PÄRNU - IKLA									
Libatse - Nurme		*	*	*	2+2 tee ehitus	99,0	120,6	21,6	9523
Sauga - Pärnu	*				2+2 tee ehitus	122,6	125,2	2,6	12810
Pärnu - Uulu	*	*			2+2 tee ehituse jätkamine	133,6	143,0	9,4	9223
MUUD TEED									
T-8 TALLINN - PALDISKI: Tähetorni - Harku		*	*		2+2 teelõigu ja Harku sõlme ehitus	11,0	14,0	3,0	16138
T-11 (E265) TALLINNA RINGTEE: Kanama - Valingu	*				2+2 tee ehituse lõpetamine	30,0	34,0	4,0	11510
T-11 (E265) TALLINNA RINGTEE: Kanama viadukt		*	*		Kanama viadukti ümberehitus koos pealesõitudega	30,0	30,0	0,0	10500
Rail Baltica raudteetrassi ja riigiteede ristete ning kaasnevate liiklussõlmede ehitus	*	*							
Ehitamise indikatiivne maksumus kokku	59,8	61,3	40,0	41,2					

Lisa 3. Rekonstrueerimisobjektid aastatel 2023–2026

Tee ja teelõigu nimetus	2023	2024	2025	2026	Algus km	Lõpp km	Pikkus km
REKONSTRUEERIMINE							
Tee 49 Imavere-Viljandi-Karksi-Nuia Viljandi-Loodi lõik	*				54,0	58,9	4,9
Tee 20 Põdruse-Kunda-Pada	*				16,9	28,4	11,4
Tee 11220 Kernu-Kohila	*				8,7	16,2	7,5
Tee 25 Mäeküla-Koeru-Kapu	*				21,3	25,3	4,1
Tee 11240 Tõdva-Hageri	*				9,5	14,8	5,3
Tee 52 Viljandi-Rõngu Mustla-Kaubi lõik	*	*			25,1	41,4	16,3
Tee 19214 Jänesselja-Urge				*	0,0	2,2	2,2
Tee 22140 Tõrvandi-Roiu-Uniküla ⁹				*	0,0	10,0	10,0
Tee 49 Imavere-Viljandi-Karksi-Nuia Võivaku-Aindu lõik				*	36,6	43,8	7,2
Tee 53 Laidu tee				*	0,0	3,6	3,6
Tee 11185 Hüüru-Alliku-Saue				*	2,7	4,5	1,8
Tee 25 Mäeküla-Koeru-Kapu Suurpalu-Vao lõik ⁹				*	5,0	17,7	12,7
Tee 13124 Kiviõli-Maidla				*	0,0	3,6	3,6
Tee 15127 Järva-Jaani-Pikevere-Ebavere Kilti-Ebavere lõik				*	18,6	22,9	4,3
Tee 11230 Harju-Risti-Riguldi-Võntküla				*	3,0	6,6	3,6
Tee 11185 Hüüru-Alliku-Saue				*	0,0	0,9	0,9
Tee 11315 Raasiku-Anija				*	0,1	5,9	5,8
Tee 19125 Lennuvälja tee				*	0,0	3,0	3,0
Rekonstrueerimise indikatiivne maksumus kokku (mln eurot)	20,8	3,5	0,0	24,9			

⁹ rekonstrueerimise objekt lõpetatakse 2027 aastal