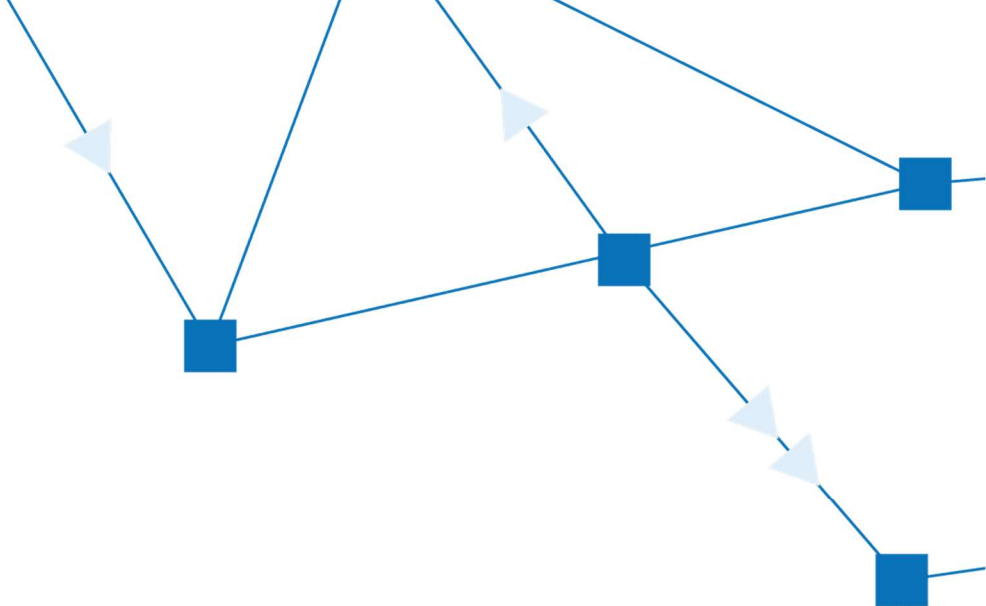




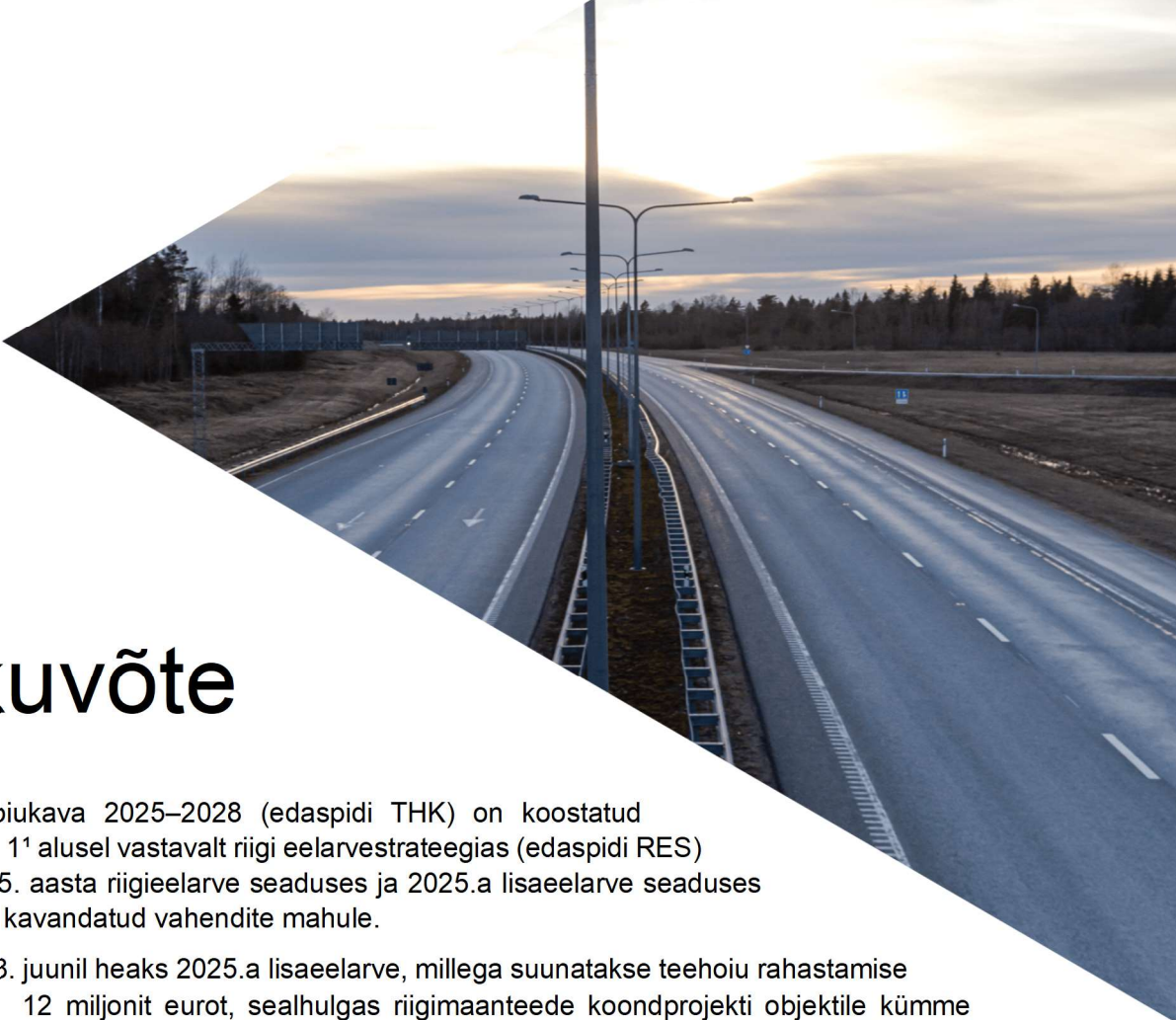
# Riigiteede teehoiukava 2025–2028



Tallinn 2025

# Sisukord

|                                                                                                                                |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Sisukord .....                                                                                                                 | 2  |
| Kokkuvõte.....                                                                                                                 | 3  |
| 1.Sissejuhatus.....                                                                                                            | 7  |
| 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 .....                                                                                                   | 15 |
| 4.1.2 Kruusateede remont .....                                                                                                 | 17 |
| 4.1.3 Kattega teede säilitusremont .....                                                                                       | 17 |
| 4.1.4 Kattega teede taastusremont.....                                                                                         | 18 |
| 4.1.5 Sildade rekonstrueerimine ja remont.....                                                                                 | 19 |
| 4.1.6 Rekonstrueerimine.....                                                                                                   | 19 |
| 4.1.7 Muud investeeringud.....                                                                                                 | 20 |
| 4.2 Teedevõrgu arendamine.....                                                                                                 | 20 |
| 4.2.1 Välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava täitmine.....                                                              | 20 |
| 4.2.2 Intelligentsete transpordisüsteemide (ITS) ning teiste teega seotud seadmete võrgustiku rajamine ja kaasajastamine ..... | 21 |
| 4.2.3 Säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine.....                                                             | 21 |
| 4.2.4 Liiklusohlike kohtade ümberehitamine.....                                                                                | 22 |
| 4.2.5 Kruusateedele tolmuwabade katete ehitamine .....                                                                         | 23 |
| 4.2.6 Ehitamine .....                                                                                                          | 24 |
| 5. Riigiteede teehoiu vajadused aastani 2030.....                                                                              | 25 |
| LISAD .....                                                                                                                    | 28 |
| Lisa 1. Teehoiukava finantsplaan 2025–2028 .....                                                                               | 28 |
| Lisa 2. Ehitusobjektid aastatel 2025–2028 .....                                                                                | 29 |
| Lisa 3. Rekonstrueerimisobjektid aastatel 2025–2028.....                                                                       | 29 |



# Kokkuvõte

Riigiteede teehoiukava 2025–2028 (edaspidi THK) on koostatud Liiklusseaduse § 1<sup>1</sup> alusel vastavalt riigi eelarvestrateegias (edaspidi RES) 2025–2028, 2025. aasta riigieelarve seaduses ja 2025.a lisaeelarve seaduses riigiteede hoiuks kavandatud vahendite mahule.

Riigikogu kiitis 18. juunil heaks 2025.a lisaeelarve, millega suunatakse teehoiu rahastamise suurendamiseks 12 miljonit eurot, sealhulgas riigimaanteed koondprojekti objektile kümme miljonit eurot teede ehituseks ja taastusremontideks ning kaks miljonit eurot, et soetada riigiteede ehituseks vajalikke maid.

2025.a lisaeelarve seadusega eraldatud täiendavad vahendid sisalduvad käesolevas teehoiukavas ning suunatakse:

1. Tallinna-Pärnu-Ikla tee Are möödasõidu km 108,5-115,8 2+2 teelõigu ehitamiseks 3,5 miljonit eurot;
2. Tõrvandi-Roiu-Uniküla tee Tõrvandi-Roiu km 0,0 -10,0 teelõigu rekonstrueerimiseks 1,5 miljonit eurot;
3. Kõpu-Tõramaa-Jõesuu tee km 14,7-23,2 kruustee lõigule tolmuva kate ehitamiseks 1 miljonit eurot;
4. Kattega teede taastusremontide objektidele 3,0 miljonit eurot;
5. Täiendavad markeerimistööd üle Eesti 1 miljonit eurot;

**Lisaks sisaldab teehoiukava ka 2025. aastal sõlmitud koalitsioonikokkuleppe teehoiu rahastamise suurendamise eesmärki, so alates 2026. aastast teehoidu suunatava mootorsõidukimaksu laekumise prognoosi arvestuslikus summas 70 mln eurot aastas, millest ühe allikana on kasutatud Euroopa Liidu ühtekuuluvusfondide kasutamata vahenditest teehoidu suunatud vahendeid 79 miljonit eurot.**

24. mail 2025 kinnitatud koalitsioonileppe kohaselt on võetud eesmärk suunata mootorsõidukimaksust laekuv summa täiendavate vahenditena teedevõrgu säilitamiseks ja arendamiseks sh kruusateedele tolmuva kate ehitamiseks. Arvestades eesmärki leevendada mootorsõidukimaksu koormust iga alaealise lapse kohta, muudetakse invasõidukite ja paljulapseliste perede väikebussidele maksumäärasid, mis vähendab nende isikute maksukoormust, laekub järgnevatel aastatel mootorsõidukimaksu väiksemas summas, st suurusjärgus 60-70 miljonit eurot aastas. Täiendavate vahendite all peetakse silmas erinevaid

allikaid, näiteks lisaks maksutulust laekuvatele vahenditele ka Euroopa Liidu vahendeid, sealhulgas ka kaitseotstarbelise teetaru arendamiseks.

Lisaks leppis Vabariigi Valitsus 5. juuni 2025 kokku ligi 200 miljoni euro mahus kaitsevõime investeringutes, mida soovitakse rahastada EL ühtekuuluvusfondide kasutamata vahenditest, sellest 79 miljonit eurot suunatakse maanteede ehitusse pärast Euroopa Komisjoni poolt kooskõlastuse saamist alljärgnevate projektide elluviimiseks:

1. Tallinna-Pärnu-Ikla tee Orgita-Haimre (Märjamaa ümbersõidu) 2+2 lõigu ehitus km 64,8-68,2. Liiklussagedus 8 600 autot/ööpäevas. Eeldatav maksumus 17 miljonit eurot. Ehitusperiood 2026-2028;
2. Tallinna-Pärnu-Ikla tee Konuvere-Päärdu (sh Päärdu sild)) 2+2 lõigu ehitus km 78,8-85,3. Liiklussagedus 9 000 autot/ööpäevas. Eeldatav maksumus 42 miljonit eurot. Ehitusperiood 2026-2028;
3. Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee Imavere möödasõidu (sh Paia ristmik) 2+2 lõigu ehitus km 102,9 – 107,1. Liiklussagedus 11 500 autot/ööpäevas. Eeldatav maksumus 20 miljonit eurot. Ehitusperiood 2026-2028.

Teedesse investeerides keskendutakse majanduse konkurentsivõime tõstmisele, parandades ligipääsu tööstusaladele ja sadamatele ning suurendades sildade kandevõimet.

**THK rahaline maht 2025–2028 perioodiks kokku on 932,3 mln eurot.** Maksutulust laekuvaid vahendeid on kokku 705,8 mln eurot, Euroopa Liidu (edaspidi EL) eelarveperioodi 2021–2027 ühtekuuluvuspoliitika fondide (edaspidi ÜF) vahendeid 162,9 mln eurot, Euroopa Ühendamise Rahastu (*ingl k. Connecting Europe Facility*, edaspidi CEF) ja Taaste- ja vastupidavusrahastu (*ing k. Recovery and Resilience Facility*, edaspidi RRF) toel Rail Baltic ja riigiteede eritasandiliste ristmike ehituseks ettenähtud vahendeid 13 mln eurot ning CEF sõjalise liikuvuse meetme toetuste vahendeid 42,7 mln eurot ja kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemisest eraldatud vahendeid (edaspidi CO<sub>2</sub> vahendid) 7,5 mln eurot.

2028. aasta eelarve väiksem maht tuleneb asjaolust, et 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 täpset mahtu.

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

| VAHENDID RIIGITEEDE HOIUKS                           | 2025         | 2026         | 2027         | 2028         | KOKKU        |
|------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Maksutulust laekuvad vahendid (sh mootorsõidukimaks) | 134,9        | 169,5        | 205,3        | 196,1        | 705,8        |
| ÜF 2021–2027 toetus                                  | 23,8         | 34,9         | 25,2         | 0,0          | 83,9         |
| ÜF 2021-2027 toetus kaitsevõime tagamiseks           | 0,0          | 39,5         | 39,5         | 0,0          | 79,0         |
| CEF sõjalise liikuvuse meetme toetus                 | 5,1          | 13,3         | 24,3         | 0,0          | 42,7         |
| Rail Baltic CEF ja RRF toetus                        | 12,4         | 0,6          | 0,0          | 0,0          | 13,0         |
| Rail Baltic CO <sub>2</sub> vahendid                 | 0,6          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,6          |
| CO <sub>2</sub> vahendid                             | 3,0          | 3,9          | 0,0          | 0,0          | 6,9          |
| Muud välisvahendid                                   | 0,4          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,4          |
| <b>Vahendid riigiteede hoiuks kokku</b>              | <b>180,2</b> | <b>261,7</b> | <b>294,3</b> | <b>196,1</b> | <b>932,3</b> |

Teehoiuks kavandatud 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                                                                                                   | 41,0         | 41,0         | 41,5         | 42,0         |
| Kruusateede remont                                                                                                 | 3,0          | 6,0          | 8,0          | 8,4          |
| Kattega teede säilitusremont                                                                                       | 24,8         | 24,5         | 26,0         | 26,5         |
| Kattega teede taastusremont                                                                                        | 18,7         | 16,4         | 23,0         | 25,5         |
| Sildade rekonstrueerimine ja remont                                                                                | 8,2          | 7,1          | 6,9          | 6,7          |
| Rekonstrueerimine                                                                                                  | 6,6          | 18,2         | 27,5         | 29,4         |
| Muud investeeringud                                                                                                | 2,5          | 2,2          | 2,2          | 2,0          |
| Teedevõrgu säilitamise meetmete ettevalmistus                                                                      | 0,7          | 0,6          | 0,9          | 0,9          |
| <b>Teedevõrgu säilitamise rahastus kokku</b>                                                                       | <b>105,5</b> | <b>116,0</b> | <b>136,0</b> | <b>141,4</b> |
| 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          | 3,5          | 2,8          |
| Liiklusohutlike kohtade ümberehitamine                                                                             | 0,9          | 5,4          | 8,2          | 6,6          |
| Kruusateedele tolmuwabade katete ehitamine                                                                         | 3,1          | 12,0         | 11,4         | 11,0         |
| Ehitamine sh Rail Baltic trassi ületavad viaduktid ja liiklussõlmed                                                | 57,1         | 116,4        | 128,3        | 26,9         |
| Teedevõrgu arendamise meetmete ettevalmistus                                                                       | 10,2         | 6,1          | 6,0          | 6,4          |
| <b>Teedevõrgu arendamise rahastus kokku</b>                                                                        | <b>74,7</b>  | <b>145,7</b> | <b>158,3</b> | <b>54,7</b>  |
| <b>Kokku</b>                                                                                                       | <b>180,2</b> | <b>261,7</b> | <b>294,3</b> | <b>196,1</b> |

**Riigiteed vajavad olemasoleva seisukorra säilitamiseks ja seisundi mõningaseks parendamiseks iga-aastaselt arvestuslikult 213 mln eurot.** Järgneva nelja aasta jooksul on säilitamiseks võimalik kasutada keskmiselt 125 mln eurot aastas.

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) 2024/1679<sup>1</sup> (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.

<sup>1</sup> 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

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 lõigu ja Tallinna-Pärnu-Ikla maantee lõikude liiklusprognose 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 2030. aasta lõpuks, 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.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 teehoiuks kavandatud rahaliste vahendite jaotust teedevõrgu säilitamis- ja arendamismeetmete vahel aastate lõikes.

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

THK lisas 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. Erandina on mõne Rail Baltic trassi ületava viadukti ehitamisel kaasfinantseeringu määr 0%.

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 ristolõikega Neanurme-Pikknurme teelõik Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa maanteel ja 2+2 ristolõikega Pärnu-Uulu teelõik Tallinna–Pärnu-Ikla maanteel valmisid 2024 aastal.

CEF sõjalise liikuvuse meetmest eraldati Transpordiametile Tallinna–Pärnu-Ikla teel 2+2 ristolõikega 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 ja RRF vahendeid kasutatakse ka Rail Baltic raudteetrassi ja riigiteede ristete ning kaasnevate liiklussõlmede ehituseks aastatel 2022–2026 kokku 69 mln euro ulatuses, millele lisandub riigipoolne kaasfinantseering osaliselt CO2 vahenditest.

Kinnitatud THK annab Transpordiametile õiguse esitada lisas 2 nimetatud ÜF 2021–2027 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 (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.

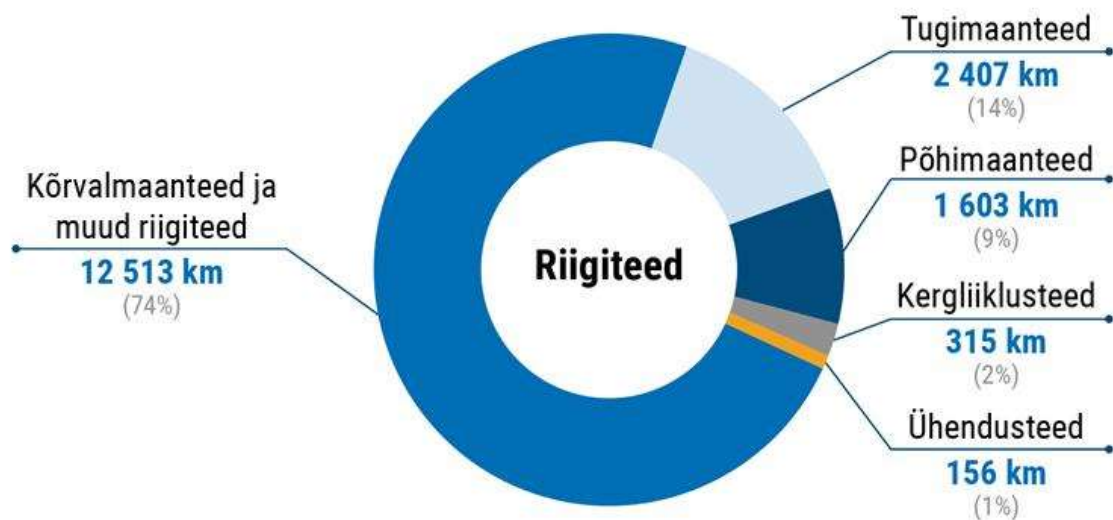
Välisvahendite kogumaht aastate lõikes on kajastatud THK Lisas 1 intelligentsete transpordisüsteemide jt teega seotud seadmete võrgustiku rajamiseks ja kaasajastamiseks ning ehitamiseks planeeritud kulude hulgas ning on indikatiivsed.

## 3. Riigiteede üldandmed ja seisukord

### 3.1 Riigiteede üldandmed

Eesti riigiteede pikkus 01.01.2025 seisuga on 16 994 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 01.01.2025 on 13 026 km, s.o 77% ja kruusateede pikkus 3 968 km ehk 23% riigiteede kogupikkusest.

Riigiteedel on 1178 silda ja viadukti kogupikkusega 30 245 m. Nendest veekogu ületavaid sildu on kokku 938 ja viadukte 240, 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.

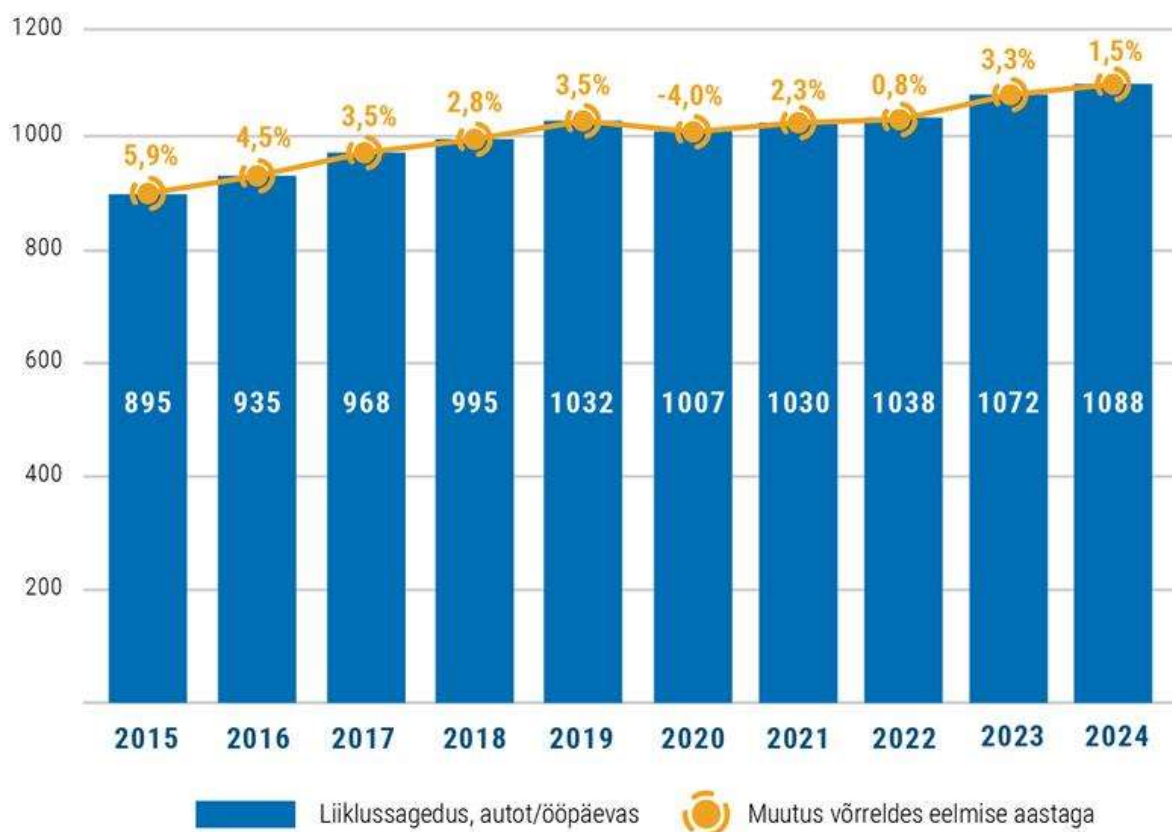
2024. aasta lõpu seisuga on lõpule viidud 31,2 km kõrvalmaantee ülendamine kohaliku omavalitsusüksustele, s.h 2024. aasta jooksul on üle antud 15,3 km kõrvalmaanteed.

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.<sup>2</sup>

Tee liikide lõikes oli 2024. aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus (edaspidi AKÖL) ja muutused võrreldes 2023 aastaga järgmised:

- põhimaantee keskmine AKÖL 5878 autot/ööpäevas, muutus +2,0%;
- tugimaantee keskmine AKÖL 1735 autot/ööpäevas, muutus +1,9%;
- kõrvalmaantee keskmine AKÖL 349 autot/ööpäevas, muutus +0,0%.

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.

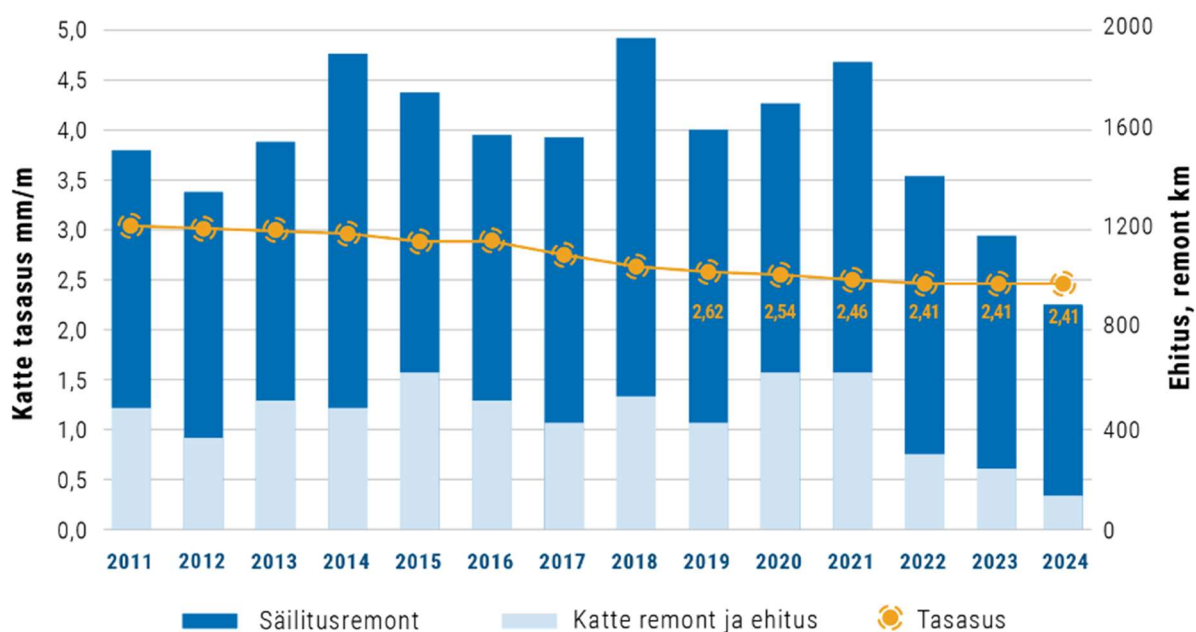
<sup>2</sup> Vabariigi Valitsuse 18. juuni 2020. a kabinetiistungil otsustati riigitee tunnustele mittevastavate teede üleandmist jätkata kooskõlas senise halduspraktikaga tagades omavalitsustele teede üleandmisele täiendavad teehoiuvahendid vastavalt heakskiidetud kalkultatsioonile. Vahendid kantakse üle kooskõlas Vabariigi Valitsuse määruse nr 16 „Riigieelarve seaduses kohaliku omavalitsuse üksustele määratud toetusfondi vahendite jaotamise ja kasutamise tingimused ja kord“ §-le 8<sup>2</sup>.

## 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 tasetas, defektide arv ning roopa sügavus.

Sõidukite teedel liiklemise mugavust näitab teekatte tasetas<sup>3</sup> (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 megatekstuur) mõõtmist teostatud koos teekatte tasetase mõõtmisega.

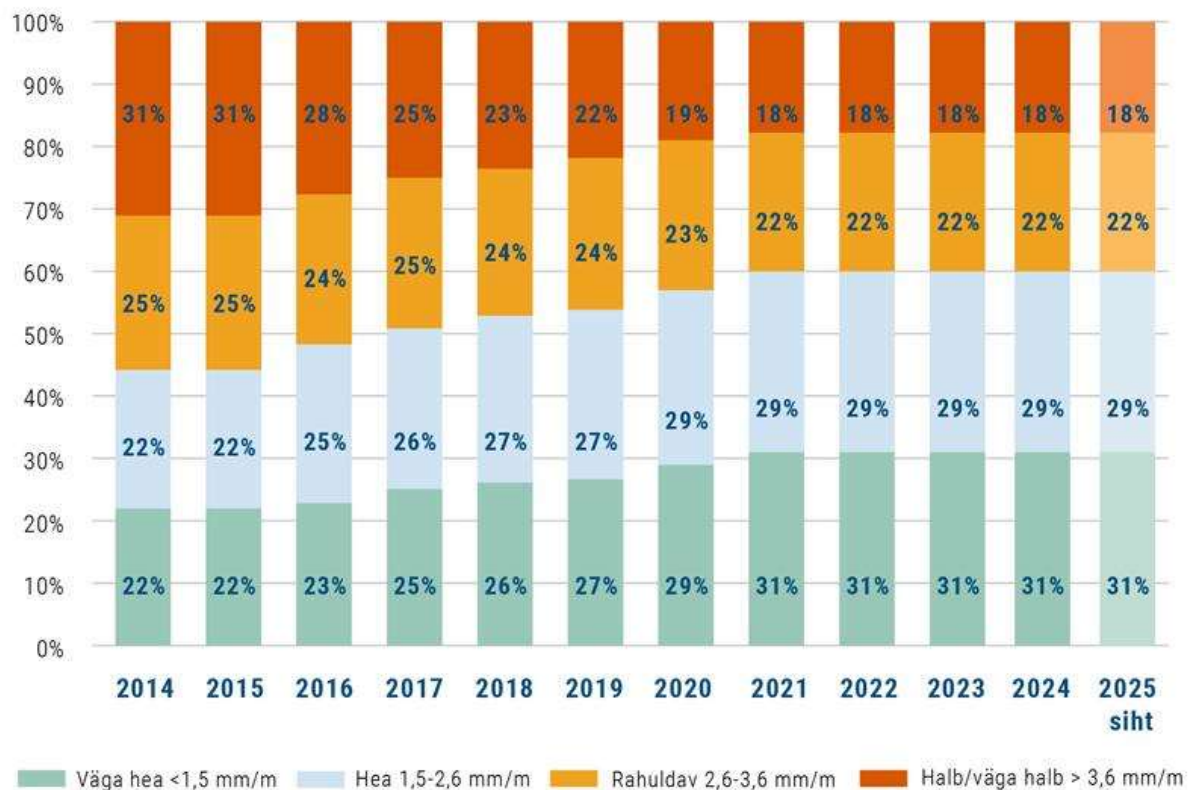


Joonis 4. Teekatte tasetase keskmise näitaja ning teostatud ehitus- ja remondimahud kõikidel riigiteedel kokku.

Joonisel 4 esitatud teekatte tasetase 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.

<sup>3</sup> 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 tasetas, mida väiksem on IRI väärtus.



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

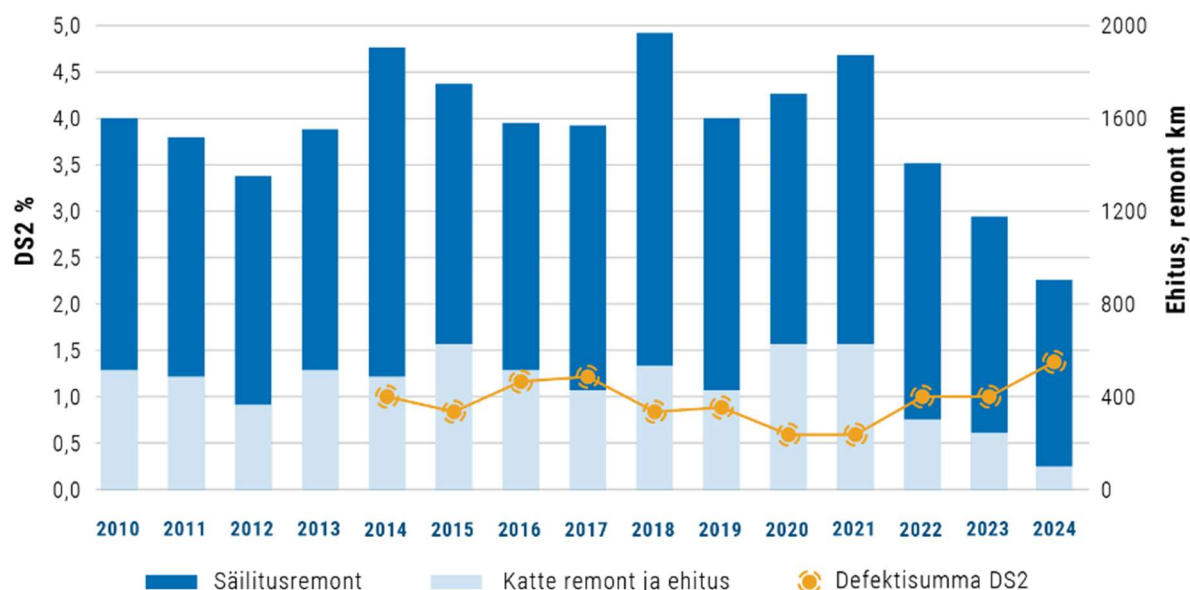
Riigiteede seisukord on aastatega paranenud, kuid 2021. aastast on paranemine peatunud. Teekatte seisukord on väga heal tasemel peamiselt põhimaanteedel. Kuid rohkem kui 2000 km tugi- ja kõrvalmaanteedel on jätkuvalt halval või väga halval tasemel.

Suurema liiklusega teedel on ebatasased katted ümber ehitatud või rekonstrueeritud ja nendel teedel teostatakse juba kulumisroobastest tingitud taastusremonti<sup>4</sup> (enamus põhimaanteedel). Väiksema liiklusega teede tasasuse 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 CO<sub>2</sub> heite vähendamine ja liiklusohutuse suurendamine. Teede tasasuse pidev parendamine aitab kaasa nii kütusekulu vähenemisele kui ka liiklusohutuse ja kasutajate sõidumugavuse suurendamisele.

<sup>4</sup> 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 roopasügavuse 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 m<sup>2</sup> ja 2024 – 323 217 m<sup>2</sup>), 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, rekonstrueerimine<sup>5</sup>, ehitamine<sup>6</sup> 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 metoodikate alusel, nimekirjad vaadatakse üle igal aastal ning vajadusel tehakse korrektiive 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.

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

---

<sup>5</sup> Rekonstrueerimine – remondi liik, mille eesmärgiks on tee muldkeha, katendi või selle osa asendamine koos tee juurde kuuluvate rajatiste asendamisega 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.

<sup>6</sup> 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.

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 säilitusremont<sup>7</sup>, kattega teede taastusremont, sildade rekonstrueerimine ja remont<sup>8</sup> ning teede rekonstrueerimine ja muud investeeringud.

### 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 seisundinõuete<sup>9</sup> tagamine on korraldatud korrashoiulepingutega.

<sup>7</sup> 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 truupeide remonti või väljavahetamist ning külmakergete likvideerimist.

<sup>8</sup> Sildade rekonstrueerimine ja remont – sildade, viaduktide ja tunnelite kahjustatud elementide ja konstruktsioonide taastamine, tugevdamine ja uuendamine kande võime säilitamise eesmärgil.

<sup>9</sup> 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.

#### Korrashoiulepingute üldpõhimõtted:

- Komplekshind tavahooldele 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.

#### Tavahoolde 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;
- 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;
- Libedusetõrje;
- Teede 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 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;
- Sillahoolde 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 kruusateede remondiobjektide valimise juhendile koostatakse üle-eestiline pingerida, millest valitakse rahalistest võimalustest tulenevalt järgmise kahe aasta kruusateede remondi objektid.

Kruusateede remondi 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 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 valiku põhimõtted 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 ülekattega.

Taastusremondi vajaduse väljaselgitamisel on lähtutud olemasolevate asfaltkattega põhimaanteedest, tugimaanteedest (liiklussagedusega vähemalt 500 autot/ööpäevas) ja kõrvalmaanteedest (liiklussagedusega vähemalt 1000 autot/ööp) pikkusest 4557 km, olemasolevast tee seisukorrast (roopa sügavus, katte defektid) ning roopa arenemise kiirusest. Lisaks liiklussageduse muutusele tuleneb analüüsitava teelõike 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.

Kattega teede taastusremondi objektide nimekiri ja valiku põhimõtted 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 nimekirja 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 nimekirja ning objektide valiku põhimõtted 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 põhinimekirja. Lisaks põhinimekirjale koostatakse erinimekirja 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 nimekirja ja valiku põhimõtted 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, liiklusohutlike kohtade ümberehitamine, kruusateedele katete ehitamine ning teede ehitamine.

#### 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 müratökkeid 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 kaalupunkti 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 liiklusinfoportaalil [Tarktee](#) kui ka masinloetavate avaandmetena Transpordiameti [andmeväravas](#). Parem seire tagab ohutuma, sujuvama ja säästlikuma liikluse.

Põhimaanteed 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 kasutust, seadusandlusest tulenevaid kohustusi, liiklussagedust ja CO<sub>2</sub> vähendamist.

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

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

#### 4.2.3 Säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine

Säästlikumaid ja erinevatele elanikkonnagruppidele kättesaadavaid 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 ühenduste näol, kui need vastavad riigiteede tunnustele ja ühendavad riigiteid oluliste sihtpunktidega.

Meetme objektide nimekirja koostatakse "Säästlikumaid liikumisviise soodustava riigiteede taristu objektide valiku korra" alusel. Nimekirja iga-aastasel uuendamisel hinnatakse potentsiaalsete jalgsi ja rattaga liikumiste 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 säästvate liikumisviiside, 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 nimekirja ja valiku põhimõtted on leitavad Transpordiameti [kodulehel](#).

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

#### 4.2.4 Liiklusohetlike kohtade ümberehitamine

Liiklusohutuse parandamiseks teeb Transpordiamet järjepidevat tööd liiklusohetlike lõikude ja ristmike väljaselgitamiseks ning ümberehitamiseks. Ohutuse seisukohast esmatähtsate objektidega seotud iga-aastane tegevusplaan koostatakse eelarve ulatuses. Eesmärk on kasutada liiklusohetlike 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 „Liiklusohetlike kohtade valiku ja investeringute jaotamise kord“. Selle alusel kogutakse riigiteede liiklusohetlike 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 liiklusohetlike kohti analüüsib Transpordiameti liiklusohetlike kohtade tehniline töögrupp, kes pakub kohapealse ülevaate ja juhtunud liiklusõnnetuste analüüsi tulemusel välja rakendamiseks sobivad liiklusohetusmeetmed või liiklusohetliku koha ümberehitamise lahendused

ja maksumused. Objektid kuni 500 000 eurot maksumusega, on liiklusohetlikud kohad tavanimekirjas, nii riskinimekirja, kui kvalitatiivsel hinnangul põhinevate objektidega.

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

Liiklusohetlike kohtade ümberehitamise nimekirja uuendatakse igal aastal. Ehitus-, rekonstrueerimis- või katte taastusremondiobjektiga kattumise korral ehitatakse liiklusohetlik koht ümber samaaegselt. Meetme objektide nimekirja 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 01.01.2025 on tolmuwaba katteta riigiteid 3966 km, mis moodustab riigiteede kogupikkusest 24 %.

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                          | 2208 | 1454   | 205     | 72      | 13      | 14   | 3966     |
| 2023                          | 2279 | 1368   | 248     | 67      | 3       | 5    | 3970     |
| 2022                          | 2465 | 1343   | 121     | 54      | 4       | 3    | 3990     |
| 2021                          | 2408 | 1416   | 143     | 45      | 18      | 5    | 4035     |
| 2020                          | 2441 | 1525   | 334     | 54      | 2       | 9    | 4365     |
| 2019                          | 2476 | 1623   | 348     | 84      | 15      | 17   | 4564     |
| 2018                          | 2578 | 1692   | 288     | 72      | 14      | 6    | 4650     |
| 2017                          | 2580 | 1719   | 309     | 82      | 21      | 13   | 4724     |
| 2016                          | 2563 | 1832   | 360     | 88      | 16      | 18   | 4877     |

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 külmarkerkehtlikud või sisuliselt ilma muldkeha ja kraavideta kruusateede teelõigud, mille tõttu on kruusateede 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 tolmuwabed 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 (teeäärsed 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 tolmuwabed 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 ettevõttele).

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-lkla 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 Baltic raudteetrassi ja riigiteede ristete ning kaasnevate liiklussõlmede rajamist. Ehitustööde korraldamist teostatakse vastavalt projektide valmimisele ja ehituslubade saamisele. Rail Baltic raudteetrassi ehitust rahastatakse

välisvahendite toel ja riigi kaasfinantseerimisel 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 eelarvestrateegiate 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 2024. aastal läbi viidud analüüsil, mille kohaselt oli rahastusvajaduse mahajäämus teedevõrgu säilitamise (korrashoid, säilitusremont, taastusremont ja rekonstrueerimine) osas 772 miljonit eurot (arvestades suurema liiklusega teedel eesmärktaset „hea“ ja väiksema liiklusega teedel eesmärktase „rahuldav“).

Lähtuvalt eelpool nimetatud analüüsist ja võttes aluseks teehoiutööde kallinemise keskmiselt 2% igal järgneval aastal on olemasoleva riigiteede võrgu säilitamise vajaduseks 213 mln eurot aastas teehoiukava perioodi kohta. See võimaldaks vajaduspõhise remondi, rekonstrueerimise ja korrashoiutegevustega tagada teedevõrgu vastavuse seisundinõuetele ning likvideerida 30 aasta jooksul tänaseks kumuleerunud mahajäämuse.

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 2030. aasta lõpuks.
- Tolmuwabade katete ehitamine kruusateedele, mille liiklussagedus on üle 50 auto ööpäevas, 2030. aasta lõpuks.
- 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 2030. aasta lõpuks, 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.

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 maanteede väljaehitamist TEN-T määruses sätestatud liiklusohutuse ja keskkonnanõuetele 2030. aasta lõpuks.

2024. aasta lõpu seisuga vastab Tallinna-Tartu teelõik määruses 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 38 km ja mitte vastavad 236 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 lõigu ja Tallinna-Pärnu-Ikla maantee lõikude liiklusprognose 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.

Tabelis 6 on esitatud TEN-T määruse nõuetele vastavaks ümberehitamist vajavate põhimaanteede 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 võimalik teostamise aeg.

| Tee ja teelõigu nimetus                       | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | Lühikirjeldus                       | Algus km | Lõpp km | Pikkus km | Liiklus-sagedus 2024 |
|-----------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|-------------------------------------|----------|---------|-----------|----------------------|
| EHITAMINE                                     |      |      |      |      |      |      |                                     |          |         |           |                      |
| T-2 (E263) TALLINN-TARTU-VÖRU-LUHAMAA         |      |      |      |      |      |      |                                     |          |         |           |                      |
| Peetri-Vaida                                  |      |      |      |      | *    | *    | 2+2 tee liiklusohutuse parandamine  | 7,0      | 20,0    | 13,0      | 20 500               |
| T-4 (E67) TALLINN-PÄRNU-IKLA                  |      |      |      |      |      |      |                                     |          |         |           |                      |
| Topi-Ääsmäe                                   |      |      |      |      | *    | *    | 2+2 tee liiklusohutuse parandamine  | 15,0     | 28,0    | 13,0      | 15 650               |
| Ääsmäe-Kustja                                 |      |      |      |      | *    | *    | 2+1 tee ümberehitus 2+2 teeks       | 28,0     | 42,0    | 14,0      | 7 600                |
| Kustja-Päädeva                                |      |      |      | *    | *    | *    | 1+1 tee ümberehitus 2+2 teeks       | 42,0     | 62,0    | 20,0      | 8 500                |
| Päärdu-Pärnu-Jaagupi                          |      | *    | *    | *    | *    | *    | 1+1 tee ümberehitus 2+2 teeks       | 85,3     | 98,5    | 19,5      | 8 850                |
| Nurme-Sauga                                   |      |      |      |      | *    | *    | 2+1 tee ümberehitus 2+2 teeks       | 120,5    | 122,5   | 2,0       | 15 200               |
| Pärnu linna Ehitajate tee Niidu tn ristmik    |      |      |      |      | *    | *    | Ristumise ehitus kahetasandilise ks | 128,0    | 129,0   | 1,0       | 14 500               |
| Ehitamise indikatiivne maksumus kokku (mln €) | 0    | 15   | 55   | 108  | 199  | 220  |                                     |          |         |           |                      |

# 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         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Maksutulust laekuvad vahendid (sh mootorsõidukimaks)                                                               | 134,9        | 169,5        | 205,3        | 196,1        |
| ÜF 2021–2027 toetus                                                                                                | 23,8         | 34,9         | 25,2         | 0,0          |
| ÜF 2021–2027 toetus kaitsevõime tagamiseks                                                                         | 0,0          | 39,5         | 39,5         | 0,0          |
| CEF sõjalise liikuvuse meetme toetus                                                                               | 5,1          | 13,3         | 24,3         | 0,0          |
| Rail Baltic CEF ja RRF toetus                                                                                      | 12,4         | 0,6          | 0,0          | 0,0          |
| Rail Baltic CO <sub>2</sub> vahendid                                                                               | 0,6          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| CO <sub>2</sub> vahendid                                                                                           | 3,0          | 3,9          | 0,0          | 0,0          |
| Muud välisvahendid                                                                                                 | 0,4          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <b>Vahendid riigiteede hoiuks kokku</b>                                                                            | <b>180,2</b> | <b>261,7</b> | <b>294,3</b> | <b>196,1</b> |
|                                                                                                                    |              |              |              |              |
| TEEHOIUVAHENDITE JAOTUS MEETMETE LÕIKES                                                                            | 2025         | 2026         | 2027         | 2028         |
| Teede korrashoid                                                                                                   | 41,0         | 41,0         | 41,5         | 42,0         |
| Kruusateede remont                                                                                                 | 3,0          | 6,0          | 8,0          | 8,4          |
| Kattega teede säilitusremont                                                                                       | 24,8         | 24,5         | 26,0         | 26,5         |
| Kattega teede taastusremont                                                                                        | 18,7         | 16,4         | 23,0         | 25,5         |
| Sildade rekonstrueerimine ja remont                                                                                | 8,2          | 7,1          | 6,9          | 6,7          |
| Rekonstrueerimine                                                                                                  | 6,6          | 18,2         | 27,5         | 29,4         |
| Muud investeeringud                                                                                                | 2,5          | 2,2          | 2,2          | 2,0          |
| Teedevõrgu säilitamise meetmete ettevalmistus                                                                      | 0,7          | 0,6          | 0,9          | 0,9          |
| <b>Teedevõrgu säilitamise rahastus kokku</b>                                                                       | <b>105,5</b> | <b>116,0</b> | <b>136,0</b> | <b>141,4</b> |
| 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          | 3,5          | 2,8          |
| Liiklusohlike kohtade ümberehitamine                                                                               | 0,9          | 5,4          | 8,2          | 6,6          |
| Kruusateedele tolmuwabade katete ehitamine                                                                         | 3,1          | 12,0         | 11,4         | 11,0         |
| Ehitamine sh Rail Baltic trassi ületavad viaduktid ja liiklussõlmed                                                | 57,1         | 116,4        | 128,3        | 26,9         |
| Teedevõrgu arendamise meetmete ettevalmistus                                                                       | 10,2         | 6,1          | 6,0          | 6,4          |
| <b>Teedevõrgu arendamise rahastus kokku</b>                                                                        | <b>74,7</b>  | <b>145,7</b> | <b>158,3</b> | <b>54,7</b>  |
| <b>Kokku</b>                                                                                                       | <b>180,2</b> | <b>261,7</b> | <b>294,3</b> | <b>196,1</b> |

## Lisa 2. Ehitusobjektid aastatel 2025–2028

| Tee ja teelõigu nimetus                             | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | Lühikirjeldus                                   | Algus<br>km | Lõpp<br>km | Pikkus<br>km | Liiklussagedus<br>2024 (AKÖL) |
|-----------------------------------------------------|------|------|------|------|-------------------------------------------------|-------------|------------|--------------|-------------------------------|
| <b>EHITAMINE</b>                                    |      |      |      |      |                                                 |             |            |              |                               |
| <b>T-4 (E67) TALLINN - PÄRNU - IKLA</b>             |      |      |      |      |                                                 |             |            |              |                               |
| Libatse - Nurme                                     | *    | *    | *    |      | 2+2 tee ehitus                                  | 98,5        | 120,5      | 22           | 10 500                        |
| Sauga - Pärnu                                       | *    |      |      |      | 2+2 tee ehitus                                  | 122,5       | 125        | 2,5          | 15 200                        |
| Päädeva - Konuvere                                  | *    | *    | *    |      | 2+2 tee ehitus                                  | 62          | 79         | 17           | 9 000                         |
| Konuvere - Päärdu                                   |      | *    | *    |      | 2+2 tee ehitus sh Päärdu sild                   | 78,8        | 85,3       | 6,5          | 9 000                         |
| Orgita - Haimre                                     |      | *    | *    |      | 2+2 tee ehitus                                  | 64,8        | 68,2       | 3,4          | 8 600                         |
| <b>T-2 (E263) TALLINN - TARTU - VÕRU - LUHAMAA</b>  |      |      |      |      |                                                 |             |            |              |                               |
| Imavere Paia ristmik                                |      | *    | *    |      | 2+2 tee ehitus                                  | 102,9       | 107,1      | 4,2          | 11 500                        |
| Mäo - Imavere                                       |      |      |      | *    | 2+2 tee ehitus                                  | 85,8        | 102,5      | 16,7         | 11 500                        |
| <b>MUUD TEED</b>                                    |      |      |      |      |                                                 |             |            |              |                               |
| T-11 (E265) TALLINNA RINGTEE: Kanama viadukt        | *    |      |      |      | Kanama viadukti ümberehitus koos pealesõitudega | 30          | 31         | 1            | 12 800                        |
| T-18178 VÄRSKA-ULITINA                              |      | *    | *    |      | Tee ümberehitus EV territooriumile              | 4,5         | 10,5       | 6            | 300                           |
| T-11105 KIIU-SOODLA                                 |      |      |      | *    | Kiiu asula möödasõidu ehitus                    | 0           | 0,6        | 0,6          | 700                           |
| <b>RIIGITEEDE RISTUMISED RAIL BALTIC TRASSIGA</b>   |      |      |      |      |                                                 |             |            |              |                               |
| T-15 Tallinn-Rapla-Türi: Kangru liiklussõlme ehitus | *    | *    |      |      | Raudtee ja maantee ristumine                    | 4,2         | 6,7        | 2,5          |                               |

|                                                          |             |              |              |             |                              |     |     |     |  |
|----------------------------------------------------------|-------------|--------------|--------------|-------------|------------------------------|-----|-----|-----|--|
| T-27 Rapla-Järvakandi-Kergu:<br>eritasandiline ristumine | *           |              |              |             | Raudtee ja maantee ristumine | 3,7 | 4,7 | 1   |  |
| T-28 Rapla-Märjamaa:<br>eritasandiline ristumine         | *           |              |              |             | Raudtee ja maantee ristumine | 1,3 | 2,4 | 1,1 |  |
| T-11240 Tõdva-Hageri:<br>eritasandiline ristumine        | *           |              |              |             | Raudtee ja maantee ristumine | 2,3 | 3,2 | 0,9 |  |
| T-11342 Saku-Tõdva:<br>eritasandiline ristumine          | *           |              |              |             | Raudtee ja maantee ristumine | 3,7 | 5   | 1,2 |  |
| T-20141 Rapla-Varbola:<br>eritasandiline ristumine       | *           |              |              |             | Raudtee ja maantee ristumine | 2,8 | 3,8 | 1   |  |
| <b>Ehitamise indikatiivne<br/>maksumus kokku</b>         | <b>57,1</b> | <b>116,4</b> | <b>128,3</b> | <b>26,9</b> |                              |     |     |     |  |

### Lisa 3. Rekonstrueerimisobjektid aastatel 2025–2028

| Tee ja teelõigu nimetus                                    | 2025       | 2026         | 2027        | 2028        | Algus<br>km | Lõpp<br>km | Pikkus<br>km |
|------------------------------------------------------------|------------|--------------|-------------|-------------|-------------|------------|--------------|
| <b>REKONSTRUEERIMINE</b>                                   |            |              |             |             |             |            |              |
| Tee 52 Viljandi-Rõngu tee Mustla-Kaubi lõik                | *          | *            |             |             | 25,1        | 41,4       | 16,3         |
| Tee 11185 Hüüru-Alliku-Saue tee                            |            | *            |             |             | 0           | 0,9        | 0,9          |
| Tee 11185 Hüüru-Alliku-Saue tee                            |            | *            |             |             | 2,7         | 4,5        | 1,8          |
| Tee 22140 Tõrvandi-Roiu-Uniküla tee                        | *          | *            |             |             | 0           | 10         | 10           |
| Tee 34 Kiviõli-Varja tee                                   |            | *            |             |             | 5           | 8,7        | 3,7          |
| Tee 53 Laidu tee tee                                       |            | *            |             |             | 0           | 3,6        | 3,6          |
| Tee 19214 Jänesselja-Urge tee                              |            | *            |             |             | 0           | 2,2        | 2,2          |
| Tee 49 Imavere-Viljandi-Karksi-Nuia tee Võivaku-Aindu lõik |            |              | *           |             | 36,1        | 43,8       | 7,7          |
| Tee 11230 Harju-Risti-Riguldi-Võntküla tee                 |            |              | *           |             | 3           | 6,6        | 3,6          |
| Tee 11395 Laulasmaa-Lohusalu tee                           |            |              | *           |             | 0           | 3,8        | 3,8          |
| Tee 15124 Kapu - Rakke - Paasvere tee                      |            |              | *           |             | 12,1        | 14,4       | 2,3          |
| Tee 19202 Pärnu-Jaagupi - Kergu tee                        |            |              | *           |             | 0,4         | 2,5        | 2,1          |
| Tee 24124 Viljandi - Suure-Jaani tee                       |            |              | *           |             | 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            |
| Tee 13124 Kiviõli-Maidla tee                               |            |              | *           |             | 0           | 3,6        | 3,6          |
| Tee 21140 Kuressaare-Sikassaare tee                        |            |              | *           |             | 0           | 1,8        | 1,8          |
| Tee 46 Tatra-Otepää-Sangaste tee                           |            |              | *           |             | 13          | 25,7       | 12,7         |
| Tee 19101 Audru -Tõstamaa-Nurmsi tee                       |            |              |             | *           | 8,8         | 14,5       | 5,7          |
| Tee 29 Märjamaa-Koluvere tee                               |            |              |             | *           | 14,3        | 25         | 10,7         |
| Tee 49 Imavere-Viljandi-Karksi-Nuia tee                    |            |              |             | *           | 15,6        | 22,9       | 7,3          |
| Tee 62 Kanepi-Leevaku tee                                  |            |              |             | *           | 0           | 9,8        | 9,8          |
| Tee 62 Kanepi-Leevaku tee                                  |            |              |             | *           | 9,8         | 19,2       | 9,4          |
| Tee 25 Mäeküla-Koeru-Kapu tee                              |            |              |             | *           | 5           | 17,7       | 12,7         |
| <b>Rekonstrueerimise indikatiivne maksumus kokku</b>       | <b>6,6</b> | <b>18,21</b> | <b>27,5</b> | <b>29,4</b> |             |            |              |