Riigiteede teehoiukava
2026–2029

Tallinn 2026

Sisukord

Sisukord 2
Kokkuvõte 3
1.Sissejuhatus 6
2.Teehoiu rahastamise üldpõhimõtted 7
2.1 Välisvahendite kavandamine ja kasutamine 7
3.Riigiteede üldandmed, seisukord ja liiklusohutus 9
3.1 Riigiteede üldandmed 9
3.2 Riigiteede seisukord 11
3.3. Riigiteede liiklusohutus 13
4. Teehoiu kavandamise ja rahaliste vahendite jaotamise põhimõtted 17
4.1 Teedevõrgu säilitamine 18
4.1.1 Teede korrashoid 19
4.1.2 Teede korrashoiu ja muud investeeringud 20
4.1.3 Kruusateede remont 21
4.1.4 Kattega teede säilitusremont 21
4.1.5 Kattega teede taastusremont 22
4.1.6 Sildade rekonstrueerimine ja remont 23
4.1.7 Rekonstrueerimine 23
4.2 Teedevõrgu arendamine 24
4.2.1 Välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava täitmine 25
4.2.2 Intelligentsete transpordisüsteemide (ITS) ning teiste teega seotud seadmete võrgustiku rajamine ja kaasajastamine 25
4.2.3 Säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine 26
4.2.4 Liiklusohtlike kohtade ümberehitamine 27
4.2.5 Kruusateedele tolmuvabade katete ehitamine 28
4.2.6 Ehitamine 29
5. Riigiteede teehoiu vajadused aastani 2035 30
LISAD 35
Lisa 1. Teehoiukava finantsplaan 2026–2029 35
Lisa 2. Ehitusobjektid aastatel 2026–2029 36
Lisa 3. Rekonstrueerimisobjektid aastatel 2026–2029 37

Foto: Martin Siplane / Transpordiamet

Kokkuvõte

Riigiteede teehoiukava 2026–2029 (edaspidi THK) on koostatud Liiklusseaduse § 1[1] alusel vastavalt riigi eelarvestrateegias (edaspidi RES) 2026–2029 ja 2026. aasta riigieelarve seaduses riigiteede hoiuks kavandatud vahendite mahule.

Aastatel 2026–2029 on kavandatud vahendeid riigiteede hoiuks kokku suurusjärgus 1028 mln eurot, millest maksutulust laekuvaid vahendeid kokku 833,5 mln eurot, Euroopa Liidu (edaspidi EL) eelarveperioodi 2021–2027 ühtekuuluvuspoliitika fondide (edaspidi ÜF) vahendeid 150,2 mln eurot, Euroopa Ühendamise Rahastu *(ingl k. Connecting Europe Facility,* edaspidi CEF) toel Rail Baltic ja riigiteede eritasandiliste ristmike ehituseks ettenähtud vahendeid 0,9 mln eurot ning CEF sõjalise liikuvuse meetme toetuste vahendeid 39 mln eurot ja kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemisest eraldatud vahendeid (edaspidi CO_2 vahendid) 2,5 mln eurot ja muid välisvahendeid 1,5 mln eurot.

THK rahaline maht 2026–2029 perioodiks kokku on 1028 mln eurot.

THK rahalise mahu suurenemine on tingitud Vabariigi Valitsuse 2025. aasta otsusest suunata perioodil 2026-2029 teehoidu täiendavaid vahendeid 340 miljoni euro ulatuses. Täiendavate vahendite allikaks on mootorsõidukimaksust laekuv tulu ning EL ÜF vahendid kaitseotstarbelise teetaristu arendamiseks. Sellega toetatakse nii olemasoleva teedevõrgu säilitamist kui ka arendamist.

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

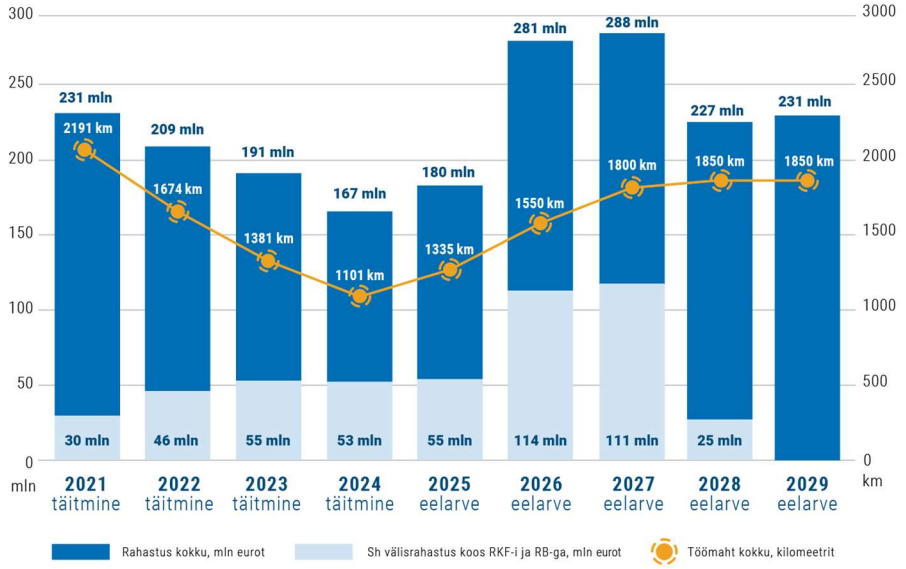
VAHENDID RIIGITEEDE HOIUKS	2026	2027	2028	2029	KOKKU
Maksutulust laekuvad vahendid	192,9	205,7	204,1	230,8	833,5
ÜF 2021–2027 toetus	51,9	19,3	0,0	0,0	71,2
ÜF 2021–2027 toetus kaitsevõime tagamiseks	17,0	39,0	23,0	0,0	79,0
CEF sõjalise liikuvuse meetme toetus	15,6	23,4	0,0	0,0	39,0
Rail Baltic CEF toetus	0,9	0,0	0,0	0,0	0,9
Rail Baltic CO_2 vahendid	0,2	0,0	0,0	0,0	0,2
CO_2 vahendid	2,3	0,0	0,0	0,0	2,3
Muud välisvahendid	0,6	0,6	0,3	0,0	1,5
Vahendid riigiteede hoiuks kokku	**281,4**	**288,0**	**227,4**	**230,8**	**1027,6**

RESiga teehoiuks ettenähtud rahaliste vahendite indikatiivne jaotus teedevõrgu säilitamis- ja arendamismeetmete vahel (vt Tabel 2) tugineb Transpordiameti ettepanekule ning toetab Transpordi ja liikuvuse arengukavas 2021-2035 (edaspidi TLAK) seatud eesmärkide täitmist. Uuendusena sisaldavad meetmete eelarve numbrid ka ettevalmistuskulusid ja tabeli lõpus on eraldi välja toodud meetmete ettevalmistustegevuste eelarve kogumaht aastate lõikes.

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

TEEHOIUVAHENDITE JAOTUS MEETMETE LÕIKES	2026	2027	2028	2029
Teede korrashoid	40,9	41,3	41,9	42,3
Teede korrashoiu ja muud investeeringud	9,9	10,4	10,4	10,6
Kruusateede remont	6,0	8,0	8,4	9,0
Kattega teede säilitusremont	17,8	18,8	19,1	19,4
Kattega teede taastusremont	16,4	23,0	25,5	26,0
Sildade rekonstrueerimine ja remont	11,0	10,4	7,3	9,0
Rekonstrueerimine	25,9	20,0	29,7	30,0
Teedevõrgu säilitamise rahastus kokku	**127,9**	**131,9**	**142,3**	**146,3**
Välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava täitmine	0,4	0,7	0,8	0,8
Intelligentsete transpordisüsteemide (ITS) ning teiste teega seotud seadmete võrgustiku rajamine ja kaasajastamine	1,2	1,1	0,8	0,5
Säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine	5,8	3,7	5,0	5,0
Liiklusohtlike kohtade ümberehitamine	5,8	8,6	8,6	8,6
Kruusateedele tolmuvabade katete ehitamine	12,0	11,4	11,0	11,0
Ehitamine sh Rail Baltic trassi ületavad viaduktid ja liiklussõlmed	128,3	130,6	58,9	58,6
Teedevõrgu arendamise rahastus kokku	**153,5**	**156,1**	**85,1**	**84,5**
Kokku	**281,4**	**288,0**	**227,4**	**230,8**
Sh teehoiu meetmete ettevalmistus kokku	**7,6**	**7,9**	**7,0**	**6,5**

Joonisel 1 on välja toodud teehoiu rahastus ja tööde mahud aastatel 2022-2029. Arvestatud ei ole EL eelarveperioodi 2028-2034 võimalike vahenditega, kuna läbirääkimised järgmise perioodi ELi eelarve osas ei ole veel lõppenud.



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

Riigiteed vajavad olemasoleva seisukorra säilitamiseks ja seisundi mõningaseks parendamiseks iga-aastaselt arvestuslikult 217 mln eurot. Järgneva nelja aasta jooksul on säilitamiseks võimalik kasutada keskmiselt 137 mln eurot aastas.

Transpordiamet on välja töötanud uue teekatte seisundi hindamise mõõdiku, millega saab tutvuda peatükis 3.2. Erinevad teekatet iseloomustavad näitajad on seotud rohkem või vähem erinevate remondimeetoditega, mistõttu on tekkinud vajadus ühendada kolm pidevalt mõõdetavat teekatte olukorra näitajat ühiseks seisukorra koondindeksiks.

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 vähemalt 150 mln eurot.

Järgneva nelja aasta jooksul on teedevõrgu arendamiseks võimalik kasutada keskmiselt 120 mln eurot aastas.

RES-ga 2026-2029 teehoiuks eraldatud vahendite maht annab võimaluse kiirendada liikumist 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[1] (edaspidi TEN-T määrus) sätestatud liiklusohutuse ja keskkonnanõuetele vastavuse tagamise suunas 2030. aasta lõpuks.

2025. aasta lõpu seisuga vastab Tallinna-Tartu teelõik määruses sätestatud nõuetele 41% ulatuses ja Tallinna-Pärnu-Ikla maantee 6% ulatuses. 2029. aasta lõpuks vastavad teelõigud määruses sätestatud nõuetele vastavalt 48% ja 30%.

TEN-T määrus võimaldab väikese liiklussagedusega (alla 10 000 sõiduki ööpäevas) teelõikudel küsida Euroopa Komisjonilt erandit. Vaatamata suurenenud rahastusele on selleks jätkuvalt vajadus. Seetõttu analüüsib Transpordiamet Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee Imavere-Tartu lõigu, Tallinna-Pärnu-Ikla tee Ääsmäe-Päädeva ja Uulu-Ikla lõikude liiklusprognoose ning ümberehitusvajadusi, misjärel otsustatakse nimetatud lõikudele erandi taotlemise üle.

Arvestades Uulu-Ikla teelõigu liikluskoormust, liiklusohutuse parendamise vajadust ning pikemate ja raskemate veokite (European Modular System – EMS) kasutuselevõtu soodustamist, aga ka sõjalise liikuvuse võimekuse suurendamist on koostamisel riigi eriplaneeringu algatamise taotlus Uulu-Ikla lõigu laiema trassikoridori kavandamiseks.

THK üks olulisematest eesmärkidest on liiklusohutuse parendamine riigiteedel. Teehoiukulude juhtimise üks olulisemaid aluseid on Vabariigi Valitsuse poolt kinnitatav liiklusohutusprogrammi 2026 – 2035 (LOP35) ohutu liiklussüsteemi põhimõtted, mis arvestavad inimeste haavatavust ja eksimisvõimalusi. Liiklusohutuse olukorda riigiteedel kirjeldab peatükk 3.3.

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

1.Sissejuhatus

THK-s 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 2026–2029 sisaldab RESiga teehoiuks ettenähtud rahaliste vahendite jaotust teedevõrgu säilitamis- ja arendamismeetmete vahel aastate lõikes.

THK lisas 2 on toodud aastatel 2026–2029 teostatavate riigiteede ehitusobjektide nimekiri.

THK lisas 3 on toodud aastatel 2026–2029 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.

Foto: GRK Eesti AS

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 5% 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 koos käibemaksuga, millele lisandub riigipoolne kohustuslik kaasfinantseering. Perioodil 2021–2027 eraldatava toetuse abil ehitatakse neljarajaliseks Tallinn-Pärnu-Ikla teel Libatse-Nurme lõik. 2+1 ristlõikega Neanurme-Pikknurme lõik Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa teel ning 2+2 ristlõikega Pärnu-Uulu ja Sauga-Pärnu lõigud Tallinna-Pärnu-Ikla teel valmisid 2024 ja 2025 aastatel.

5. juunil 2025 leppis Vabariigi Valitsus kokku täiendavates kaitsevõime investeeringutes, mida rahastatakse EL ühtekuuluvusfondide kasutamata vahenditest. Sellest 79 miljonit eurot suunatakse teede ehitusse. Eraldatud vahendite toel ehitatakse välja 2+2 ristlõikega lõigud Tallinna-Pärnu-Ikla teel Konuverest Päärduni ning Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa teel Paia ristmiku piirkonnas, kogupikkusega 14 km.

CEF sõjalise liikuvuse meetmest eraldati Transpordiametile Tallinna-Pärnu-Ikla teel 2+2 ristlõikega Päädeva-Konuvere lõigu ehitamiseks 39,5 mln eurot (50% objekti käibemaksuta maksumusest), millele lisandub riigi kaasfinantseering.

CEF ja RRF vahendeid kasutatakse ka Rail Baltic raudteetrassi ja riigiteede ristete ning kaasnevate liiklussõlmede ehituseks aastatel 2022-2026 kokku 71 mln euro ulatuses, millele lisandub riigipoolne kaasfinantseering osaliselt CO2 vahenditest.

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

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

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

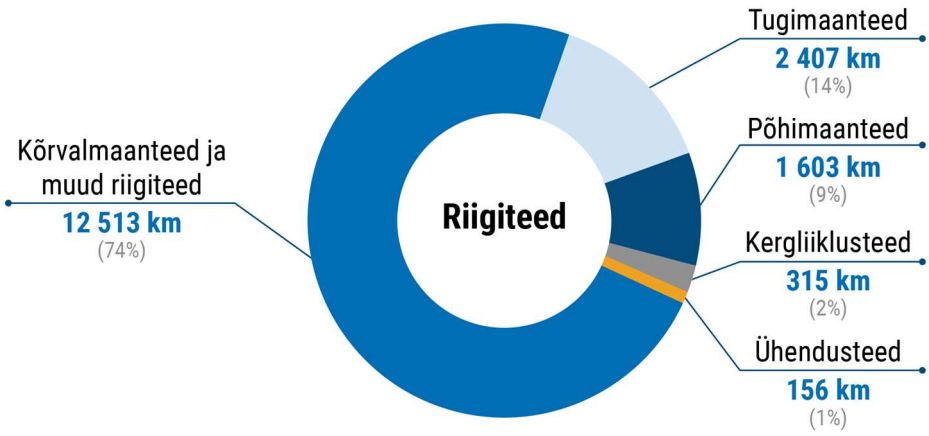
Foto: Martin Siplane / Transpordiamet

3.Riigiteede üldandmed, seisukord ja liiklusohutus

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 liiklusohtlike 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.

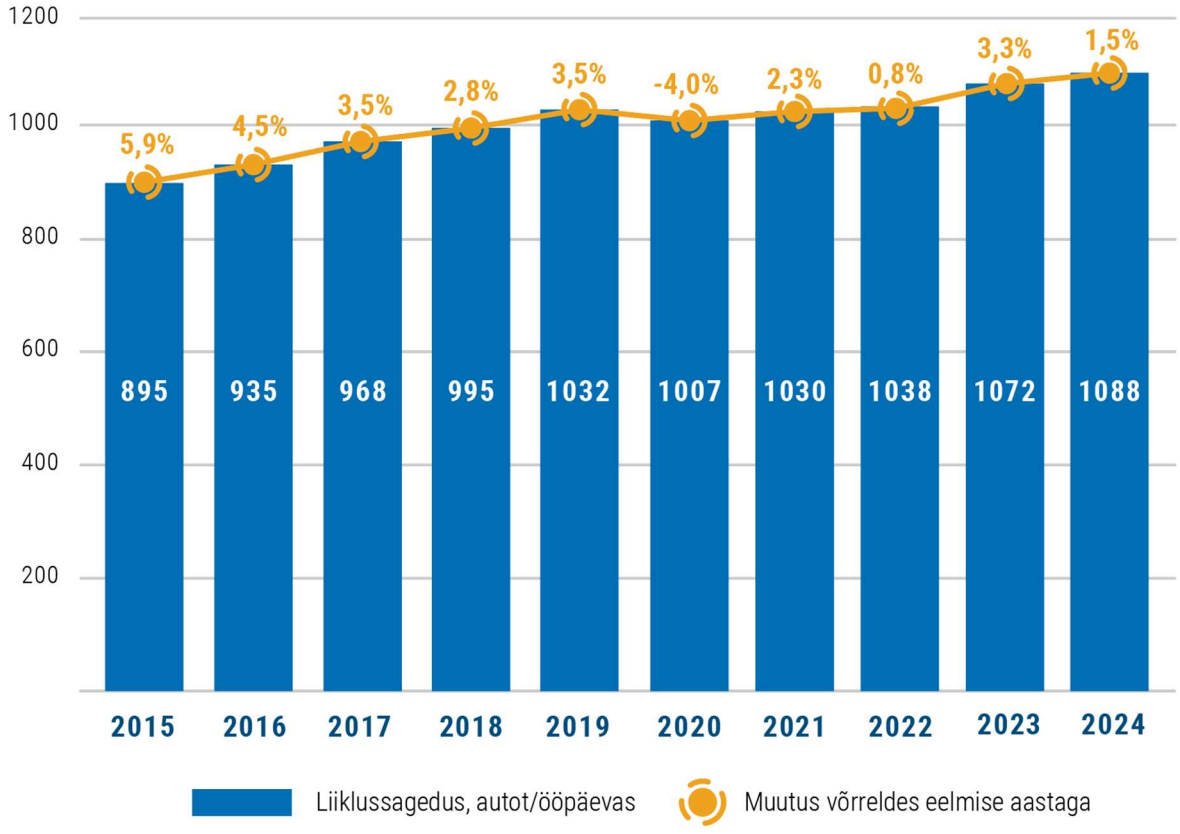
2025. aasta lõpu seisuga on lõpule viidud 73,7 km kõrvalmaantee üleandmine kohaliku omavalitsusüksustele, s.h 2025. aasta jooksul on üle antud 42,5 km kõrvalmaanteid.

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

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

- põhimaanteede keskmine AKÖL 5878 autot/ööpäevas, muutus +2,0%;
- tugimaanteede keskmine AKÖL 1735 autot/ööpäevas, muutus +1,9%;
- kõrvalmaanteede 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.

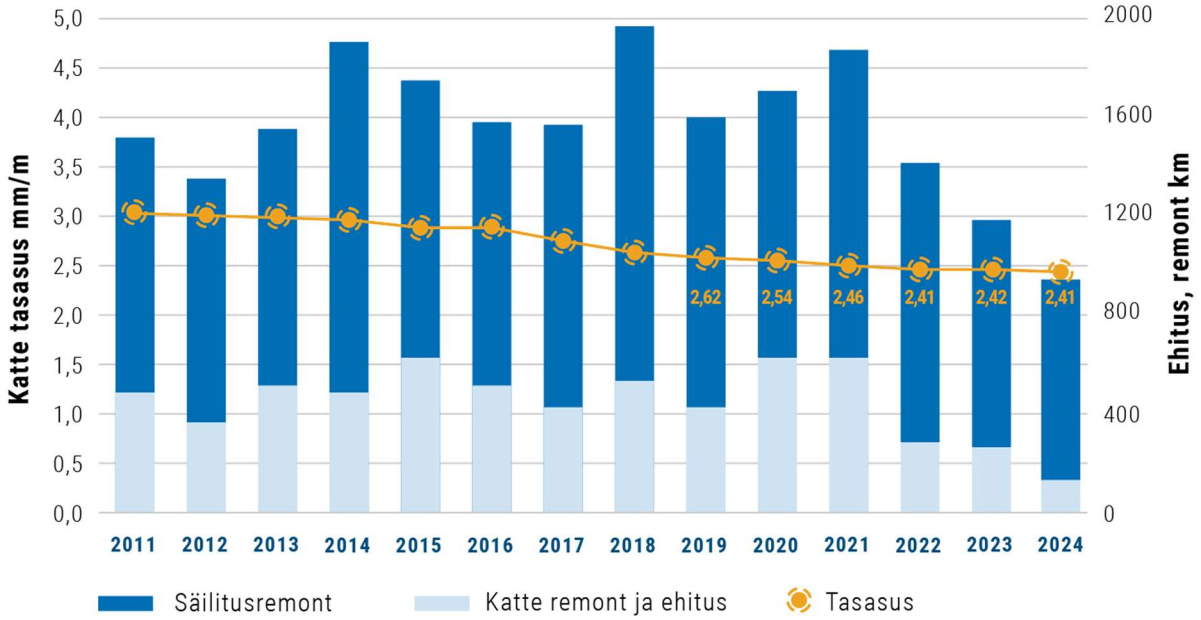
[2] Vabariigi Valitsuse 18. juuni 2020. a kabinetiistungil otsustati riigitee tunnustele mittevastavate teede üleandmist jätkata kooskõlas senise halduspraktikaga tagades omavalitsustele teede üleandmisele täiendavad teehoiuvahendid vastavalt heakskiidetud kalkulatsioonile. Vahendid kantakse üle kooskõlas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

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 kogu teedevõrgu tasandil on teekatte tasasus, defektide arv ning roopa sügavus.

Sõidukite teedel liiklemise mugavust näitab teekatte tasasus[3] (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 megatekstuur) mõõtmist teostatud koos teekatte tasasuse mõõtmisega.



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

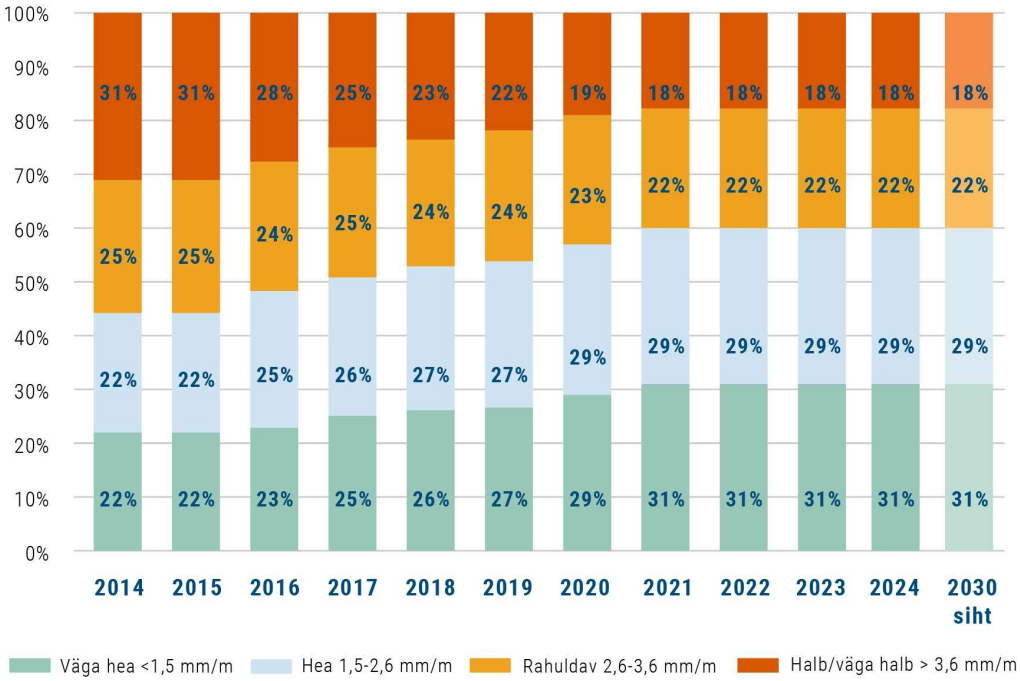
Joonisel 4 esitatud teekatte tasasuse näitaja muutumise graafik näitab varasemaga võrreldes paranemise seiskumist ja seda kõigi riigitee liikide puhul.

Suurema liiklusega teedel on ebatasased katted ümberehitatud või rekonstrueeritud ja nendel teedel teostatakse juba kulumisroobastest tingitud taastusremonti[4] (enamus põhimaanteedel). Väiksema liiklusega teede tasasuse parandamine eeldab teehoiuks ettenähtud rahastuse suurendamist.

Joonisel 5 on kujutatud teekatte tasasuse näitaja muutus aastatel 2014–2024 võrrelduna 2030. aastaks püstitatud sihiga.

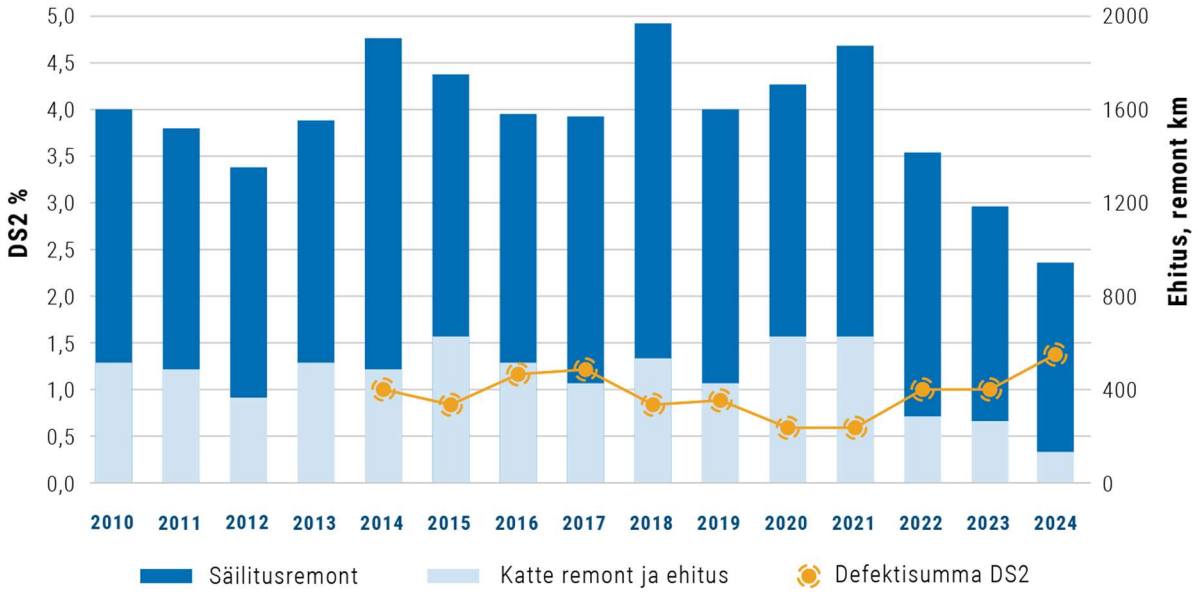
[3] IRI (*International Roughness Index*) on rahvusvaheliselt heaks kiidetud sõidumugavust iseloomustav väärtus, mis arvutatakse standardse sõiduki kere vertikaalsuunaliste võngete summana 100 m lõigule (ühik – mm/m). Tee on seda tasasem, mida väiksem on IRI väärtus.

[4] Kattega teede taastusremont – remondi liik, mille eesmärgiks on kattega teedel katte ehk tee katendi pealmise kihi uuendamine kas ülekatte või olemasoleva katte freesimise ja uuesti paigaldamisega. Taastusremondi vajaduse peamiseks põhjuseks on teekattesse tekkinud roopad. Taastusremondi tulemusel paraneb teede sõidetavus. Taastusremonti saab teha juhul kui tee katend ei ole defektne ja kandevõime on piisav. Väikest kandevõime puudujääki (kuni 10%) saab kompenseerida ülekattega.



Joonis 5. Teede tasasuse näitaja muutus riigiteedel kokku ja 2030 aastaks püstitatud siht.

Viimase kolme aasta vähenenud rahastusest tulenenud vähene remondimaht on suurendanud defektide hulka ja teeroobaste arengut. Joonisel 6 esitatud defektide hulga muutumise graafik näitab viimasel kolmel aastal võrreldes eelnevatega tee üldise seisukorra halvenemist ja seda kõigi riigiteede liikide puhul.



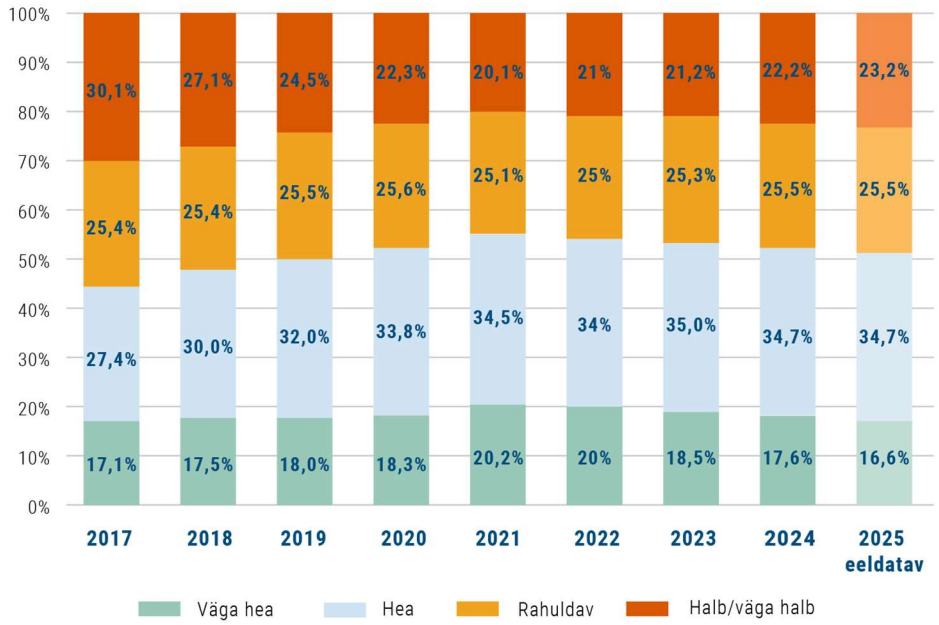
Joonis 6. Kattega teede defektide hulga näitaja ja teostatud ehitus- ja remonditööd aastate lõikes

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 2025 aastaks on see jõudnud 9,50 millimeetrini. Sama keskmise rööpasügavuse näitaja oli riigiteedel 2015. aastal.

Erinevad teekatte seisukorra näitajad on seotud rohkem või vähem erinevate remondimeetoditega, mistõttu on tekkinud vajadus ühendada kolm pidevalt mõõdetavat teekatte seisukorra näitajat ühiseks seisukorra koondindeksiks. Selleks on Transpordiamet välja töötanud teekatte seisukorra hindamise mõõdiku, milles kõikidele näitajatele lähtuvalt liiklussagedusest ning teelõigule lubatud kiirusest omistati piirväärtused väga heast väga halvani.

Kõikidele teekatte 100 meetristele mõõtmislõikudele arvutati iga näitaja osas seisukorra hinne ühest viieni, kus 1 on väga hea ja 5 väga halb ning koondindeksina võeti arvesse suurim hinne.

Uue kattega teede seisukorra koondindeksi muutus aastatel 2017-2024 on toodud joonisel 7.



Joonis 7. Teekatete seisukorra koondindeks aastatel 2017-2024 ja eeldatav koondindeks 2025

Kui riigiteede tasasus on aastatega paranenud ja alates 2021. aastast peatunud siis defektidest ja teeroobaste süvenemisest tingituna on teekatte üldine seisukord halvenenud. Tee seisukorra koondindeks võimaldab täpsemalt hinnata ja kirjeldada teedevõrgu tegelikku seisukorda.

Teekatte seisukord on väga heal tasemel peamiselt põhimaanteedel. Kuid rohkem kui 2000 km tugi- ja kõrvalmaanteede seisukord on jätkuvalt halvas või väga halvas seisukorras.

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

Uued, liiklusohutuse nõuetele vastavad liiklussõlmed on suurendanud sildade kogupindala (2010 – 237 052 m² ja 2024 – 323 217 m²), mille tulemusena on moonutatud 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 olemasolevate sildade seisund on halvenenud. Vaatamata sildade seisundi koondindeksi heale näitajale on riigiteedel halvas seisukorras 169 silda, mis vajavad suuremat tähelepanu.

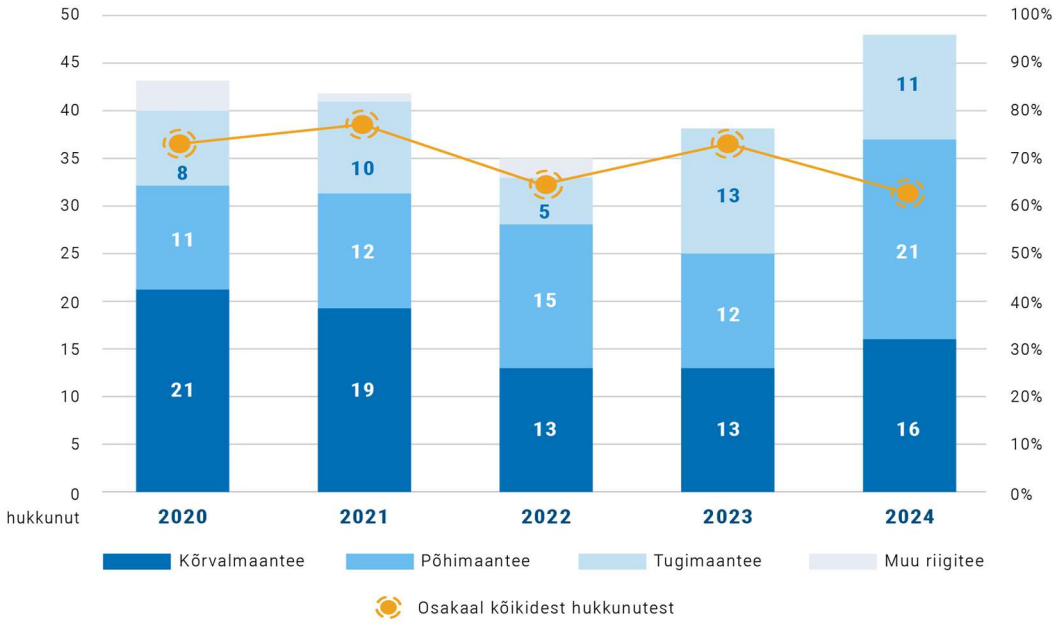
3.3. Riigiteede liiklusohutus

THK üks olulisematest eesmärkidest on riigiteede liiklusohutuse parendamine. Teehoiukulude juhtimise üks olulisemaid aluseid on Vabariigi Valitsuse poolt kinnitatav liiklusohutusprogrammi

2026 – 2035 (LOP35) ohutu liiklussüsteemi põhimõtted, mis arvestavad liiklejate ekslikkust ning pöörab enam tähelepanu haavatavamate liiklejate kaitsele.

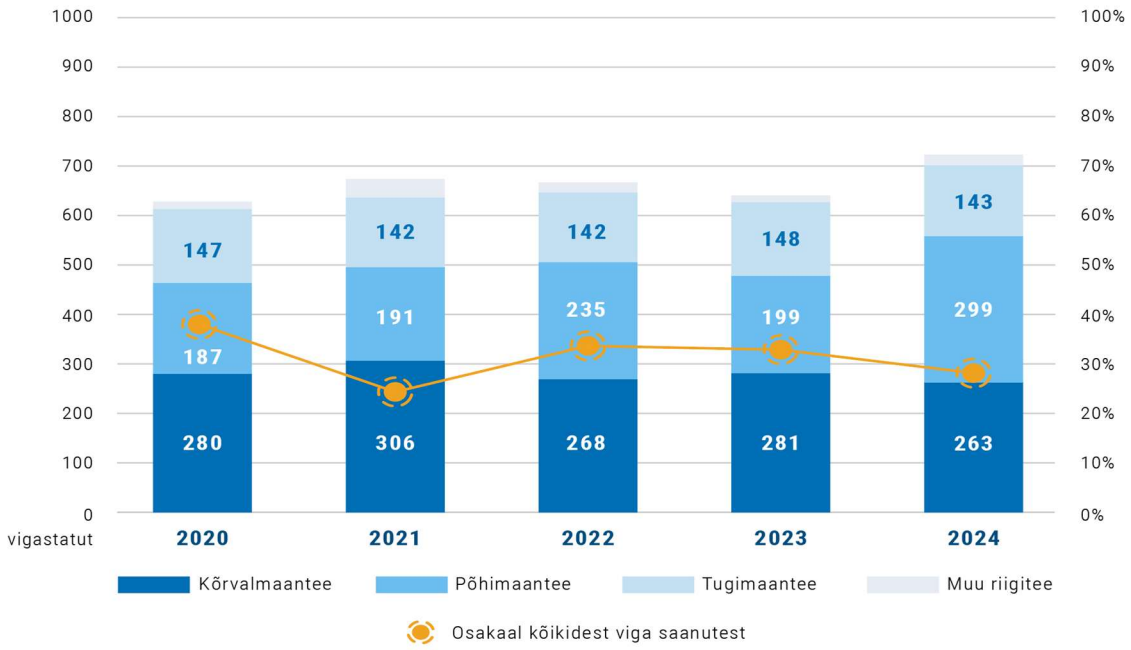
Eesti suutlikkus vähendada aastaks 2035 liiklussurmade arvu 22 inimeseni ja raskelt vigastatute arvu 272 inimeseni sõltub muuhulgas ka sellest, millistele tegevustele suunatakse teehoiule eraldatud vahendid.

Joonisel 8 on välja toodud riigiteedel viimase viie aasta jooksul hukkunud liiklejate arv ja jaotus teeliikide kaupa. Lisaks on eraldi näidatud riigiteedel hukkunute osakaal kõikidest liikluses hukkunutest, mis jääb perioodil 60-80% vahele.



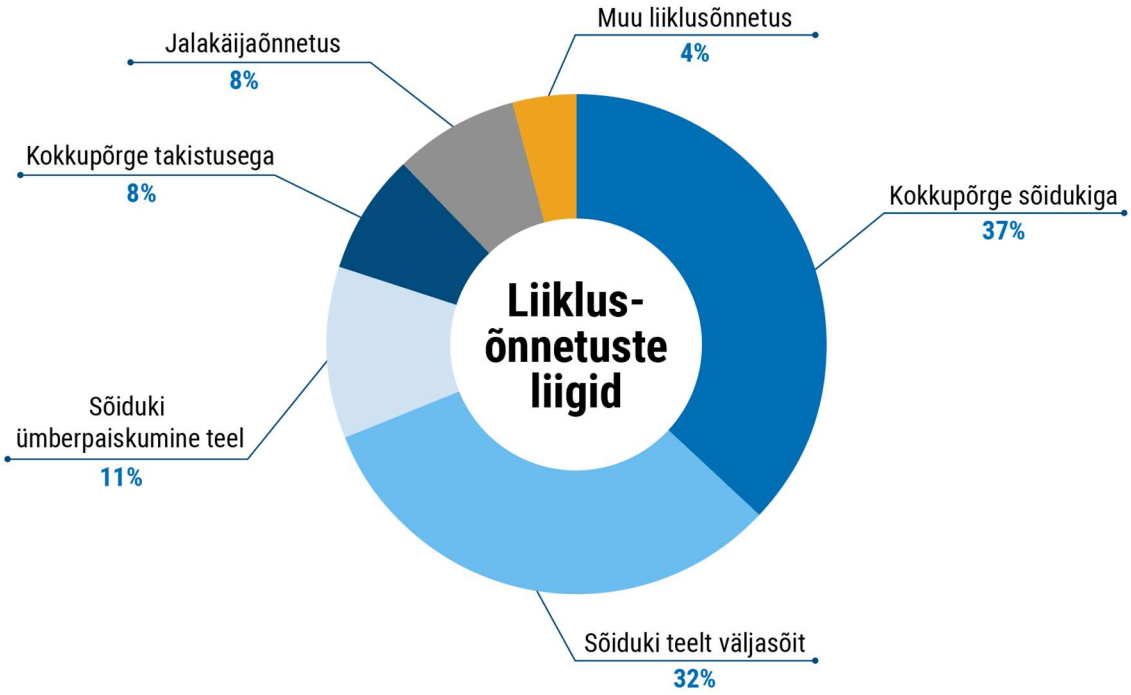
Joonis 8. Riigiteedel hukkunute arv teeliikide kaupa ja kokku ning osakaal kõikidest hukkunutest

Joonisel 9 on välja toodud riigiteedel viimase viie aasta jooksul vigastada saanud liiklejate arv ja jagunemine teeliikide kaupa. Lisaks on eraldi näidatud riigiteedel viga saanute osakaal kõikidest liikluses vigastatutest, mis jääb perioodil 20-40% vahele.



Joonis 9. Riigiteedel vigastata saanud liiklejate arv teeliikide kaupa ja osakaal kõikidest vigastatutest

Ligi kolmandik kõikidest politsei poolt registreeritud inimkannatanuga liiklusõnnetustest toimub riigiteedel. Joonisel 10 on välja toodud viimasel viiel aastal riigiteedel toimunud liiklusõnnetuste jagunemine liigiti.



Joonis 10. 2020 – 2024 riigiteedel toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetuste liigid ja nende osakaal

Raskete tagajärgedega liiklusõnnetuste suur osa on tingitud liikumiskiirustest riigiteedel ja liiklusruumi jagamisest erinevate liikumisviiside vahel.

Riigiteedel hukkunute ja raskesti vigastatute arvu vähendamiseks LOP35 eesmärgistatud mahus on oluline liiklusohutust mõjutavate teehoiu meetmete kavandamisel jätkuvalt arvestada järgmiste põhimõtetega:

- Tervikliku ja ohutu liiklussüsteemi saavutamiseks on vajalik süsteemne lähenemine kõigis planeerimise, projekteerimise, rajamise ja korrashoiu etappides.
- Riigiteede planeerimine ja projekteerimine peab lähtuma ohutu liiklussüsteemi põhimõtetest, integreeruma ohutuse varasesse faasi ning kasutama liiklusohutuse hindamise tööriistu, et tuvastatud puudused kõrvaldataks võimalikult tõhusalt.
- Taristu projekteerimislahendustes tuleb eelistada liikumisviiside eraldamist ja konfliktikohtade vähendamist, rakendada liiklust rahustavaid lahendusi ning tagada vähekaitstud liiklejate turvalisus.
- Liikluskorraldus peab olema intuitiivne, keskkonda sobituv ja eksimisruumi vähendav. Liikluskeskkonna ja liikluskorralduse kooskõla, sh kiirusrežiim, peab toetama ohutust ning vähendama liiklusest tulenevat stressi. Samuti tuleb tagada ohutus ka ajutistes liikluskorralduse olukordades, sh ehitusobjektidel.
- Liikluskorraldus peab arvestama arenevate sõidukitehnoloogiatega, mis tugineb suurel määral olemasoleval füüsilisel taristul. Suure liiklussagedusega teedel tuleb rakendada dünaamilist liikluskorraldust – reaalajas teavitamine, kiirusrežiimi muutmine ja liikluse ümbersuunamine.
- ITS-lahenduste rakendamine aitab muuta liiklemise sujuvamaks, ohutumaks ja keskkonnasäästlikumaks. Samuti soodustavad need erinevate liikumisviiside koostoimimist ning hõlbustavad andmevahetust sõidukite ja taristu vahel.
- Teede korrashoiu eesmärk on ennetada liiklusõnnetusi ning vähendada nende tagajärgede raskust. Sagenevad ekstreemsed ilmastikunähtused nõuavad reaalajas seire- ja

prognoosisüsteeme ning ennetavat reageerimist, et tagada ohutus ka muutuvates tingimustes.

Tingimused ohutuks liiklemiseks eelkõige tugi- ja kõrvalmaanteedel võivad lähiaastatel halveneda. Juhul kui eelarvelised piirangud ei võimalda tagada teede seisundinõuetele vastavust, tuleb rakendada liikluspiiranguid, mis tagavad ohutuse.

THK erinevate meetmete panus liiklusohutusse on erinev. Kogu teehoiukava rahaline maht ei ole üheselt liiklusohutusele üle kantav. LOP35 aastate 2026 – 2029 elluviimiskava eelnõu olulise mõjuga tegevused rahastatakse järgmistest THK meetmetest: uute 2+2 ristlõikega teelõikude ehitamine, liiklusohtlike kohtade ümberehitamine, intelligentsete transpordisüsteemide ning teiste teega seotud seadmete võrgustiku rajamine ja kaasajastamine, ehitamine, rekonstrueerimine ning teede korrashoiu ja muud investeeringud.

Foto: Martin Siplane / Transpordiamet

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[5], ehitamine[6] 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 2026–2029 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 poolt välja töötatud ja kinnitatud põhimõtete 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 meetmete koosseisu kuuluvad ka tegevused teehoiutööde ettevalmistamiseks.

[5] 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.

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

Ettevalmistustegevused 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 suurematekst ettevalmistamisel olevateks töödeks:

- Tallinna-Narva tee km 90-157 Haljala-Kukruse lõigu riigi eriplaneeringu ja eelprojekti koostamine
- Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee km 7-20 Peetri-Vaida 2+2 lõigu rekonstrueerimise põhiprojekti (sh Jüri liiklussõlm) koostamine ja teemaade omandamine
- Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee km 141-156 Puurmani-Laeva lõigu ümberehitamise eelprojekti koostamine
- Tallinna-Pärnu-Ikla tee km 15-28 Topi-Ääsmäe 2+2 lõigu rekonstrueerimise põhiprojekti koostamine ja teemaade omandamine
- Tallinna-Pärnu-Ikla tee km 42-62 Kustja-Päädeva 2+2 lõigu eel- ja põhiprojekti koostamine ja teemaade omandamine
- Tallinna-Pärnu-Ikla tee km 85-99 Päärdu-Pärnu-Jaagupi 2+2 lõigu põhiprojekti koostamine ja teemaade omandamine
- Tallinna-Pärnu-Ikla tee km 142-192 Uulu-Ikla lõigu eriplaneeringu algatamine

Vastavalt TLAK-le järgitakse suuremate investeerimisotsuste langetamisel järgmisi põhimõtteid: 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 kohandamistega võttes arvesse eri liikumisviiside prognoositud nõudlust. Vajaduse korral arvestatakse riiklike arengueesmärkidega - ühendusaja, majandus- või keskkonnakulu vähendamiseks.

THK finantsplaanis 2026–2029 (Lisa 1) on välja toodud säilitus- ja arendusmeetmete ettevalmistustööde rahaline kogumaht.

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

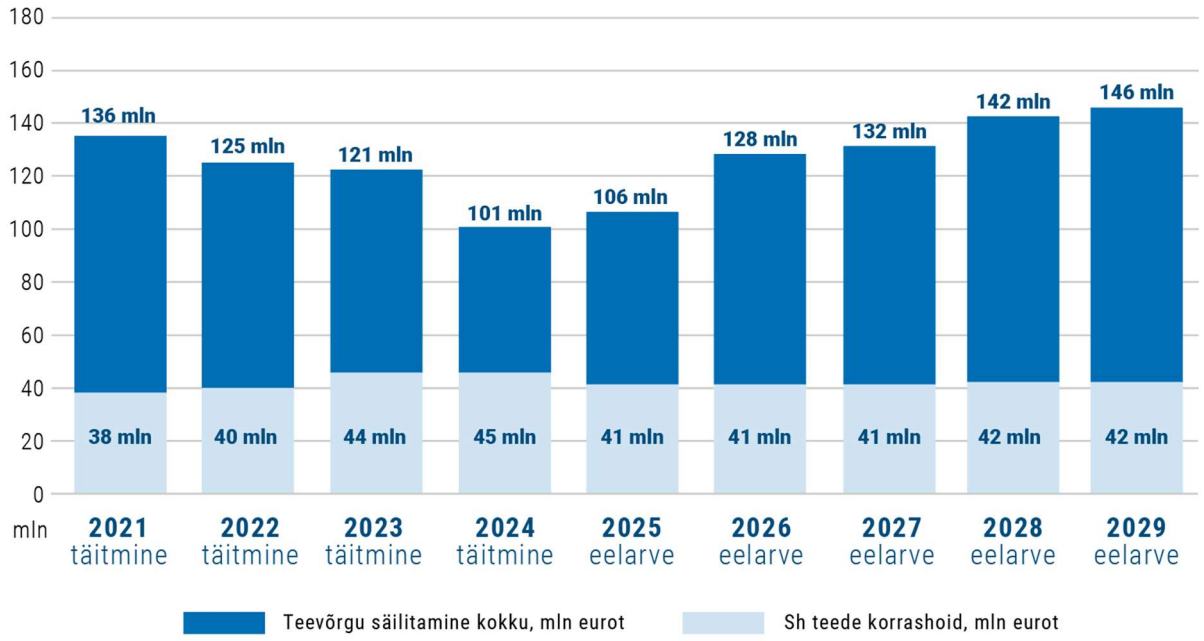
4.1 Teedevõrgu säilitamine

Teedevõrgu säilitamise gruppi kuuluvad alljärgnevad teehoiutööd – teede korrashoid, teede korrashoiu ja muud investeeringud, kruusateede remont, kattega teede säilitusremont[7], kattega teede taastusremont, sildade rekonstrueerimine ja remont[8] ning teede rekonstrueerimine.

[7] Kattega teede säilitusremont – remondi liik, mille eesmärgiks on teekatte olemasoleva olukorra säilitamine. Töö tulemusena sõidetavus märgatavalt ei parane kuid katte lagunemine (murenemine, augud ja osaliselt praod) on mõneks ajaks peatatud. Põhiliseks töömeetodiks on kattega teede osas pindamine. Töö võib sisaldada kraavide puhastamist ja truupide remonti või väljavahetamist ning külmakergete likvideerimist.

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

Joonisel 11 on välja toodud teedevõrgu säilitamise rahastus aastatel 2022-2025 ja eelarve aastateks 2026-2029.



Joonis 11. Teedevõrgu säilitamise rahastus aastate lõikes, mln eur.

4.1.1 Teede korrashoid

Teede korrashoiu eesmärgiks on riigiteede seisundinõuete tagamine vastavalt määrusele „Tee seisundinõuded“. Teede korrashoid jaguneb tava- ja perioodiliseks hooldeks. Tavahoole jaguneb omakorda suviseks ning talviseks hooldeks. Teede korrashoid ning teede seisundinõuete [9] tagamine on korraldatud korrashoiulepingutega.

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 ning selle rahastamine on kirjeldatud korrashoiu ja muude investeeringute peatükis.

Tavahoolde koosseis:

Suvehoole:

- Sildade, truupide ja viaduktide hooldus;
- Kergliiklusteede hooldus;

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

- Väikesemahulised katte parandustööd ja defektide remont;
- Väikesemahuline kraavide ja drenaažisüsteemide hooldus;
- Tee muldkeha hooldus ja parandustööd;
- Kruusateede hööveldamine 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;
- Libedustõrje;
- Teede talvise seisukorra kohta teabe kogumine ja edastamine.

Perioodilise hoolde kooseis:

- Täiendav tolmutõrje kruusateedel, vajadusel täiendava kruusmaterjali lisamine;
- 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;
- Maaparanduskaevude puhastamine ja betoonist kaevuluukide paigaldamine;
- Tööd riigiteede toimepidevuse plaani rakendumisel jm ettenägemata tööd.

Lisaks korrashoiulepingutele sisaldab teede korrashoid kulutusi:

- Teede valgustuse elektrile 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;
- Teemaade haldamisele.

Korrashoiukulude prognoosimisel on arvestatud iga-aastase lepingute muutumisega tarbijahinnaindeksi ja uute lisandunud teelõikude võrra. Olemasolevad korrashoiulepingud on sõlmitud erinevatel aegadel ja vastavalt lepingu lõppemisele korraldatakse uued hanked. Kehtivad lepingud lõppevad 2026–2030.

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 Teede korrashoiu ja muud investeeringud

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

Korrashoiulepingute säilitusremondi (investeeringute) koosseis:

- Teetruupide ehitamine ja lammutamine;

- Teekraavide kaevamine ja puhastamine;
- Teemulde remontimine;
- Tee aluskihtide ehitamine;
- Asfaltkatte paigaldamine ja likvideerimine;
- Teepeenarde kindlustamine;
- Katte löökaukude remont garantiialustel objektidel;
- Kattega teede pragude remont;
- Ribapindamine;
- Uute liikluskorraldusvahendite paigaldamine ja olemasolevate ümbertõstmine;
- Teepiirete paigaldus ja lammutamine;
- Väikesemahulised teekatte märgistustööd;
- Vana bussipeatuse platvormi lammutamine ja utiliseerimine ning uue ehitamine;
- Sillahoolde remonttööd;
- Jne.

Lisaks eelnevale rahastatakse muude investeeringutena selliseid teedel ja teerajatistel tehtavad töid, mis ei ole teiste säilitusmeetmete osad ning pole oma mahult nii suured, et vajaksid eraldi meedet. Sellisteks töödeks on näiteks müratõkkeseinte remont, amortiseerunud põrkepiirete väljavahetamine, naatriumvalgustite vahetamine LED valgustite vastu, kergliiklusteede remont, teede märgistustööd, erivedude koridoride väiksemate kitsaskohtade likvideerimine jne.

Meetmest rahastatavate tegevuste sisend saadakse pikaajalistest korrashoiulepingutest ja teehoiu spetsialistide poolt edastatud vajadustest. Meetme juht koostab objektide nimekirja lähtuvalt kriitilisest vajadusest ja meetme eelarvest.

4.1.3 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 hööveldamine. Lisaks olemasolevate liikluskorraldusvahendite ja vee ärajuhtimissüsteemide korrastamine, vajadusel uute vee ärajuhtimissüsteemide rajamine ning olemasolevate külmakergete likvideerimine. Kruusatee vajab remonti keskmiselt iga 12 aasta järel sõltuvalt tee liiklussagedusest. Riigiteede kruusaremondi vajadus on ca 330 kilomeetrit aastas.

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

Kruusateede remondi objektide nimekiri ja valiku põhimõtted on leitavad Transpordiameti kodulehel.

4.1.4 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 parendamine 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 9468 km. Lähtudes pinnatavate katete pikkusest, liiklussagedustest ja pindamise intervallidest ning arvestades pindamistööde mahajäämust (arvutuslikult ca 1700 km, lähtudes pindamiste vahelistest perioodidest) on perioodil 2026–2029 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 ilmneda täiendavad suured defektid, mis vajavad kohest parandamist, et suuremat kahju ära hoida.

Kattega teede säilitusremondi objektide nimekiri ja valiku põhimõtted on leitavad Transpordiameti kodulehel.

4.1.5 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 teekattesse 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 põhimaanteede, tugimaanteede (liiklussagedusega vähemalt 500 autot/ööpäevas) ja kõrvalmaanteede (liiklussagedusega vähemalt 1000 autot/ööp) pikkusest 4794 km, olemasolevast tee seisukorrast (roopa sügavus, katte defektid) ning roopa arenemise kiirusest. Lisaks liiklussageduse muutusele tuleneb analüüsitavate teelõikude pikkuse muutus uute teede ja liiklussõlmede rajamisest.

Roopa areng:

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

- liiklussagedus 10 000 ja rohkem autot/ööp, keskmine roopa sügavuse juurdekasv 2,5 mm/aastas.

Arvestuslik taastusremondi aastavajadus on üle 250 kilomeetri varasema 150-200 km asemel. Muutuse on põhjustanud viimastel aastatel eelarvevahendite vähesusest tingituna oluliselt langenud rekonstrueerimistööde maht. Taastusremondiobjektide valik toimub kattega teede taastusremondi objektide valiku metoodilise 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.

4.1.6 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. Investeerimisotsused tehakse sildade seisukorra analüüsi alusel. Andmeid seisukorra analüüsiks kogutakse elementide tasemel põhjalikuma ülevaatuse käigus iga 4 kuni 5 aasta järel. Lisaks toimub sildade regulaarne ülevaatus rutiinse korrashoiu käigus, et avastada ja remontida väiksemaid defekte ning reageerida suurtematele defektidele õigeaegselt.

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

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

Sildade rekonstrueerimise ja remondi objektide nimekiri ning objektide valiku põhimõtted on leitavad Transpordiameti kodulehel.

4.1.7 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.

Rekonstrueerimisobjektide valikuks on välja töötatud metoodika, millest lähtuvalt rekonstrueerimist vajavate lõikude leidmiseks analüüsitakse mõõdetud teekatte seisukorra näitajate ning teid iseloomustavate andmete alusel kogu kattega riigiteede võrku kasutades ühtseid põhimõtteid. Analüüsi tulemusel moodustub vajaduspõhine pingerida. Vajaduspõhise pingerea alusel koostatakse objektide rekonstrueerimise põhinimekiri. Lisaks põhinimekirjale koostatakse erinimekiri objektidest, kus võrreldavate andmete osas on puudujääke (kas mingit seisukorra

näitajat ei ole mõõdetud) või mis ei vasta püstitatud reeglitele (näiteks madal liiklussagedus koos suure raskeliikluse osakaaluga), kuid teelõigud vajavad just rekonstrueerimise töid. Nendele objektidele koostatakse täiendavad selgitused ja põhjendused.

Rekonstrueerimisobjektide põhi- ja erinimekirja ning eelmisel aastal kinnitatud nimekirja alusel koostatakse 4 aastane rekonstrueerimise kava, mis vaadatakse läbi ning kiidetakse heaks Transpordiameti juhtkonna poolt. Pärast kava heakskiitmist alustatakse tehniliste projektide koostamisega. Objektide lõplik maht ja maksumus kinnitatakse pärast projektide valmimist juhul, kui selle maksumus ja maht on optimaalne ning vastab meetme eelarvele. Kui teelõik on rekonstrueerimisobjektide nimekirja kinnitatud, siis säilitus- või taastusremonti sellel lõigul üldjuhul ei tehta.

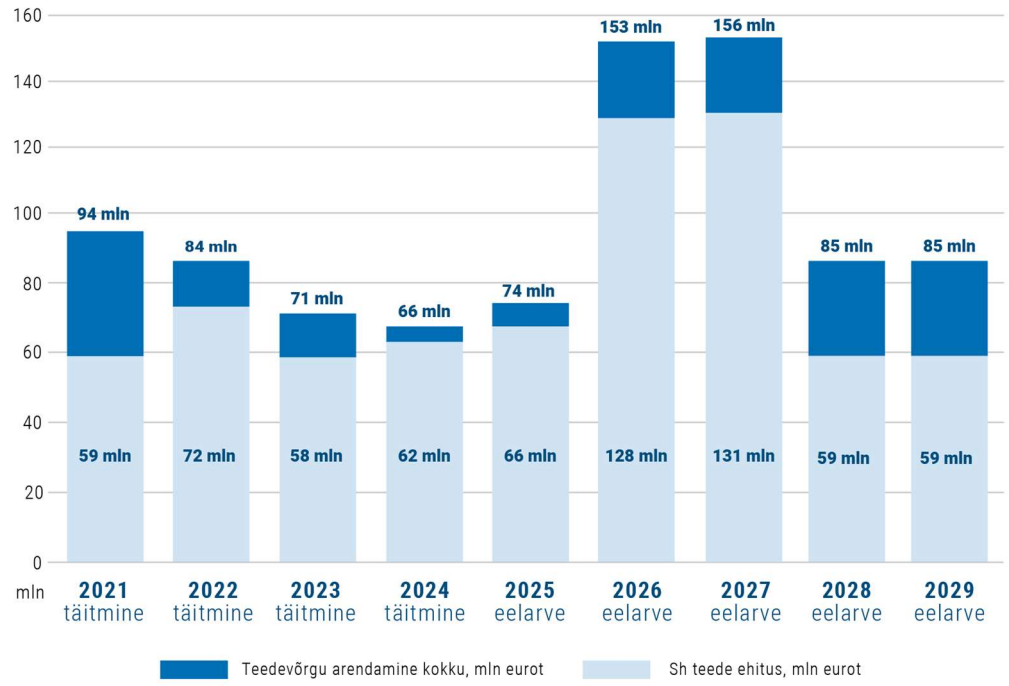
Meetme objektide nimekiri ja valiku põhimõtted on leitavad Transpordiameti kodulehel.

Lisas 1 Teehoiukava finantsplaan 2026–2029 rekonstrueerimise real kajastatud aastamahud sisaldavad lisas 3 loetletud rekonstrueerimisobjekte aastate lõikes.

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, liiklusohtlike kohtade ümberehitamine, kruusateedele katete ehitamine ning teede ehitamine.

Joonisel 12 on esitatud teedevõrgu arendamise rahastus aastatel 2022-2025 ja eelarve aastateks 2026-2029.



Joonis 12. Teedevõrgu arendamise rahastus aastate lõikes, mln eur.

4.2.1 Välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava täitmine

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

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

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

Välisõhu strateegilise mürakaardi ja müra vähendamise tegevuskava on järjepidevad strateegilise planeerimise dokumendid, mida peab AÕKS § 66 lg 2 kohaselt läbi vaatama iga viie aasta järel. Riigiteedel on välisõhu strateegilise mürakaardi koostamise lähtetingimuseks liiklussagedus (3 miljonit ja enam sõidukit aastas).

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 prioritiseerimise põhimõtted. Alates 2018. aastast on välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava alusel teostatavate investeeringute mahuks ca 0,5 miljoni eurot aastas. Nende vahendite ulatuses rajatakse müratõkkeid tee-ehitusobjektidest eraldiseisvalt. Asukohtade kokkulangevusel võib tegevuskavas sisalduvate abinõude realiseerimine toimuda ka tee-ehitusobjektide raames.

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

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

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

Meede on loodud riigiteede ITS lahenduste kaasajastamiseks ja arendamiseks ning kehtestatud nõuetega vastavusse viimiseks. Meetme tegevuste eesmärgid on: liikluse sujuvuse ja liiklusohutuse parendamine, 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, teekaameratest, statsionaarsetest liiklusloenduspunktidest ja kiiruskaameratest, raskeveokite kaalupunktist ning ilmastiku ja liiklusega kohanduvast muutuvteabega liiklusmärkide süsteemist. Riigiteede liiklusloenduse ja statsionaarsete kiiruskaamerate süsteem on vananenud ja vajab kaasajastamist.

Teeilmastiku monitooringusüsteem (teeilmajaamad ja -kaamerad) võimaldab teede hooldamisel ilmastiku oludele ennetavalt reageerida, kasutada optimaalseid ja õigeaegseid teehoolde tegevusi, mille tulemusel väheneb liiklusõnnetuste arv ja libedusetõrjeks kasutatav kloriidide kogus. Teehoole on selle tulemusena proaktiivne, kvaliteetsem ja väiksema keskkonnamõjuga. Seiretulemused on kättesaadavad liiklusinfoportaalis Tarktee kui ka masinloetavate avaandmetena Transpordiameti andmeväravas. Parem seire tagab ohutuma, sujuvama ja säästlikuma liikluse.

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

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

ITS-i kaasajastamiseks ja arendamiseks kasutatakse peamiselt erinevate Euroopa Liidu toetusfondide abi, millele lisatakse riigipoolne kaasrahastus. Euroopa Regionaalarengu Fondi toel investeeritakse teeilmajaamade seiresüsteemi täismahus uuendamisse, mis valmib 2027.a. CEF transpordirahastu kaasrahastuse abil rekonstrueeritakse TEN-T teedel asuvad statsionaarsed liiklusloenduspunktid ja luuakse ka kergliikluse püsivad seirepunktid. Sama rahastu abiga paigaldatakse Tallinn-Narva maantee 2+2 teelõigule km 10-90 muutuva teabega liiklusmärgid. Mõlemad tegevused valmivad 2028.a lõpuks.

Meetme objektide nimekiri ja valiku põhimõtted on leitavad Transpordiameti kodulehel.

4.2.3 Säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine

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

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

Meetme objektide nimekiri koostatakse “Säästlikumaid liikumisviise soodustava riigiteede taristu objektide valiku korra” alusel. Nimekirja iga-aastasel uuendamisel hinnatakse potentsiaalsete jalgsi ja rattaga 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.

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.

Meetme objektide nimekirja koostamist ja muutmist juhib meetme ekspertgrupp.

Meetme objektide nimekiri ja valiku põhimõtted on leitavad Transpordiameti kodulehel.

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

4.2.4 Liiklusohtlike kohtade ümberehitamine

Liiklusohutuse parendamiseks teeb Transpordiamet järjepidevat tööd liiklusohtlike lõikude ja ristmike väljaselgitamiseks ning ümberehitamiseks. Ohutuse seisukohast esmatähtsate objektidega seotud iga-aastane tegevusplaan koostatakse eelarve ulatuses. Eesmärk on kasutada liiklusohtlike 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 „Liiklusohtlike kohtade valiku ja investeeringute jaotamise kord“. Selle alusel kogutakse riigiteede liiklusohtlike lõikude ja ristmike kohta infot kolmest peamisest allikast:

- Riskiarvutused - tõenäosusliku arvutuse ja eksperthinnangu 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 ohuriskiga ja ohutule liikluskeskkonnale mittevastavad kohad.

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

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

Liiklusohtlike kohtade ümberehitamise nimekirja uuendatakse igal aastal. Ehitus-, rekonstrueerimis- või katte taastusremondiobjektiga kattumise korral ehitatakse liiklusohtlik koht ümber samaaegselt.

Meetme objektide nimekiri ja valiku põhimõtted on leitavad Transpordiameti kodulehel.

4.2.5 Kruusateedele tolmuvabade katete ehitamine

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

Seisuga 01.01.2025 on tolmuvaba 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. Töösse võetavad lõigud on külmakerkeohtlikel või sisuliselt ilma muldkeha ja kraavideta kruusateedel, mille tõttu on kruusateele katete ehitamise maksumus edaspidi kilomeetri kohta kõrgem. Hetkel on arvestuslikuks kilomeetri hinnaks 105 000 eurot, mis aga raskemates tingimustes võib olla märgatavalt suurem.

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

Transpordiamet on välja töötanud kruusateele katete ehitamise objektide valiku juhendi. 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 tolmuvabad 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 ettevõtlusele).

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 maanteede 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.

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

Muuhulgas korraldab Transpordiamet ehitusmeetme raames Rail 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 2026–2029 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.

Foto: Kaspar Pokk / Transpordiamet

5. Riigiteede teehoiu vajadused aastani 2035

Eesti majanduse toimepidevuse tagamise eelduseks on kvaliteetse transporditaristu olemasolu, kus oluline roll on ka informatsiooni kasutamisel, mis võimaldab osaliselt asendada füüsilist liikumist ning toetab liikluse ja logistika planeerimist ning juhtimist. Kuigi tehnoloogia areneb kiiresti, säilib hästi toimiva füüsilise transpordi ja kvaliteetse maanteevõrgu keskne roll. Tõhus logistika eeldab, et kogu transpordiahel – alates väikestest kohalikest teedest kuni põhimaanteedeni – moodustab toimiva terviku. Ilma usaldusväärse maanteevõrguta ei saa ka muud transpordiliigid, nagu raudtee või meretransport, täiel määral toimida.

Riigiteede võrgustik on riigi transporditaristu üks tugisambaid, mis tagab majanduse toimimise, riigikaitse, energiajulgeoleku ning riigi rahvusvahelise ja siseriikliku konkurentsivõime. Hästitoimiv maanteevõrk võimaldab jõuda igasse Eestimaa punkti ning loob eeldused teiste transpordiliikide toimimiseks. Arvestades Eesti geograafilist asukohta ja riiklikke strateegilisi eesmärke, on teedevõrgu kvaliteetne arendamine ja korrashoid hädavajalik, et toetada riigi kestlikku arengut.

Selleks vajame riigiteede võrgu korrashoiu korralduse ja arendamise pikaajalisemat lähenemist, kui RES 4-aastane periood seda võimaldab, et tagada liiklusohutus, soodustada majanduskasvu ning toetada riigi julgeolekut. Vajalikud on investeeringud teede ja teerajatiste kvaliteeti, nutikatesse liikuvuslahendustesse ja keskkonnasäästlikesse lahendustesse, et kindlustada Eesti konkurentsivõime nii täna kui tulevikus.

Riigiteede teehoiu vajadused aastani 2035 lähtuvad TLAK 2021-2035 alavaldkonnas „Ohutud teed“ püstitatud eesmärgist - „Arendame maanteid, et vähendada aegruumilisi vahemaid ja suurendada liiklemise ohutust“.

Projektide valimisel lähtume terviklikust sotsiaal-majanduslikust analüüsist, kasutame keskkonnaressursse säästlikult ning arvestame elurikkuse vajadustega. Maanteede ja raudteede arendamise vajadust hindame kompleksselt, kuna kiire, tihe ja mugav rongiühendus vähendab põhimaanteede liikluskoormust ning suurendab liiklusohutust.

Vastavalt TLAK-le peab teedevõrgu arendamise kavandamisel arvestama eelkõige kestliku arendamise põhimõtetega, et saavutada suurem keskkonnasääst, parendada 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 teedevõrgu korrashoiu ja säilitamisega ning vastavalt rahalistele võimalustele ka arendamisega. Suurematekseks väljakutseteks on piiratud rahaliste vahendite 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 tasasuse näitaja väärtuse paranemine.

Teedevõrgu säilitamise rahastuse vajadus tugineb ASi Teede Tehnokeskus poolt 2024. aastal läbi viidud analüüsil [10], 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 nimetatud analüüsist ja võttes aluseks teehoiutööde kallinemise keskmiselt 2% igal järgneval aastal on olemasoleva riigiteede võrgu säilitamise vajaduseks 217 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.

Allpool on tabelis 4 välja toodud tänane teedevõrgu säilitamise 2026-2029 aastate keskmine rahastus aasta kohta ning teedevõrgu säilitamise ja remondivõla vähendamise aasta keskmine rahastusvajadus miljonites eurodes meetmete kaupa.

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

TEEDEVÕRGU SÄILITAMISMEETMED	2026-2029 keskmine aasta rahastus	2026-2029 keskmine aasta vajadus
Teede korrashoid	41,6	45,3
Teede korrashoiu ja muud investeeringud	10,3	14,6
Kruusateede remont	7,9	12,4
Kattega teede säilitusremont	18,8	26,3
Kattega teede taastusremont	22,7	30,1
Sildade rekonstrueerimine ja remont	9,4	17,1
Rekonstrueerimine	26,4	71,7
Teedevõrgu säilitamise rahastus ja vajadus kokku	**137,1**	**217,5**

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

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

[10] Riigiteede teehoiu rahavajaduse strateegiline analüüs 2025-2054, AS Teede Tehnokeskus, Tallinn 2025

- Eesti rattastrateegia 2040 ellu viimise toetamine.

Sealjuures tuleb arvestada kasvavat liikluskoormust ja pikemate ning raskemate veokite (European Modular System – EMS) kasutuselevõtu soodustamist, aga ka sõjalise liikuvuse võimekuse suurendamise vajadust.

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 minimaalselt 150 mln eurot.

Eesmärkide täitmiseks kavandatud investeeringud on meetmete kaupa välja toodud tabelis 5, kus on võrdluseks toodud ka 2026-2029 perioodi tegelik aasta keskmine rahastusvajadus.

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

TEEDEVÕRGU ARENDAMISMEETMED	2026-2029 keskmine aasta rahastus	2026-2029 keskmine aasta vajadus
Välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava täitmine	0,7	0,8
Intelligentsete transpordisüsteemide (ITS) ning teiste teega seotud seadmete võrgustiku rajamine ja kaasajastamine	0,9	1,0
Säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine	4,9	7,3
Liiklusohtlike kohtade ümberehitamine	7,9	11,5
Kruusateedele tolmuvabade katete ehitamine	11,3	26,3
Ehitamine	94,1	107,3
Teedevõrgu arendamise rahastus ja vajadus kokku	**119,8**	**154,2**

RES-ga 2026-2029 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.

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

2025. aasta lõpu seisuga vastab Tallinna-Tartu teelõik määruses sätestatud nõuetele 41% ulatuses ja Tallinna-Pärnu-Ikla maantee 6% ulatuses. 2030. aasta lõpuks kavandame näitaja muutumist vastavalt 53%-ni ja 30%-ni.

Kokku on TEN-T põhivõrgu teede pikkuseks 353 km, millest on nõuetele vastavad 81 km, välja ehitamisel 66 km ja rahastuseta 82 km.

EL liikmesriikidel 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 hetkel teadaolevaid rahastusvõimalusi ja liiklussagedusi, analüüsib Transpordiamet ka Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee Imavere-Tartu lõigu ning Tallinna-Pärnu-Ikla tee Ääsmäe-Päädeva ja Päärdu-Pärnu-Jaagupi lõikude liiklusprognoose koos ümberehitusvajadustega, misjärel otsustatakse nimetatud lõikudele erandi taotlemise üle.

Esialgse hinnangu kohaselt taotletakse erandit kokku ca 124 km TEN-T põhivõrgu teelõikudele.

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, EMS ja sõjalise liikuvuse tagamiseks ümberehitamist vajavate teelõikude nimekiri ja võimalik teostamise aeg.

Tee ja teelõigu nimetus	2026	2027	2028	2029	2030	Lühikirjeldus	Algus km	Lõpp km	Pikkus km	Liiklus-sagedus 2024
EHITAMINE										
T-2 (E263) TALLINN-TARTU-VÕRU-LUHAMAA										
Peetri-Vaida				•	•	2+2 tee liiklusohutuse parendamine	6,0	20,0	14,0	20 300
T-4 (E67) TALLINN-PÄRNU-IKLA										
Topi-Ääsmäe				•	•	2+2 tee liiklusohutuse parendamine	15,0	28,0	13,0	15 000
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	8 900
Päärdu-Pärnu-Jaagupi			•	•	•	1+1 tee ümberehitus 2+2 teeks	85,5	98,5	13,0	9 000
Nurme-Sauga				•	•	2+1 tee ümberehitus 2+2 teeks	120,5	122,5	2,0	15 200
Ehitamise indikatiivne maksumus kokku (mln €)			**50**	**132**	**153**					

Muutunud liikumisvajadused eeldavad mahukaid teedevõrgu ümberehitamistöid. Suured teedeehitusprojektid vajavad ettevalmistusperioodi, et läbida aastate pikkuseid erinevaid planeerimise ja projekteerimise etappe. Seetõttu teedevõrgu arendamist kavandatakse TLAK perioodiks kuni 2035.

Tabelis 7 on välja toodud loetelu täna teadaolevatest ümberehitamist vajavatest teelõikudest. Nimekiri sisaldab nii TEN-T põhivõrgul arendamist vajavaid kui ka teiste teede olulisi teelõike. Tabelis toodud jaotus aastate vahel on tinglik ja ümberehitamise järjekord võib muutuda tingimuste (liiklussagedus, liiklusohtlikus, riiklikud prioriteedid vm) muutumisel ajas.

Tabel on koostatud arvestusega, et ehitustööde teostamiseks on järgmistes RES-des vahendeid 2026 ja 2027 aastatega samas suurusjärgus ehk 130 miljonit eurot aastas.

Tabel 7. Perioodil 2031-2035 ümberehitamist vajavate teelõikude nimekiri ja võimalik teostamise aeg.

Tee ja teelõigu nimetus	2031	2032	2033	2034	2035	Lühikirjeldus	Algus km	Lõpp km	Pikkus km	Liiklus-sagedus 2024
EHITAMINE										
T-1 (E20) TALLINN-NARVA										
Maardu-Jägala					•	2+2 tee liiklusohutuse parendamine	17,0	26,0	9,0	17 500
Jõhvi-Toila			•	•	•	1+1 tee ümberehitus 2+2 teeks	163,0	171,0	8,0	7 900
T-2 (E263) TALLINN-TARTU-VÕRU-LUHAMAA										
Imavere-Põltsamaa	•	•	•	•		1+1 tee ümberehitus 2+2 teeks	107,0	128,0	21,0	8 800
Puurmani-Laeva				•	•	1+1 tee ümberehitus 2+2 teeks	141,0	156,0	15,0	9 000
Kärevere ümbersõit ja Emajõe sild					•	1+1 tee ümberehitus 2+2 teeks	161,0	165,0	4,0	8 100
Kardla-Tartu	•	•				1+1 tee ümberehitus 2+2 teeks	169,0	177,0	8,0	8 100
Ülenurme-Reola			•	•		1+1 tee ümberehitus 2+2 teeks	185,0	189,0	4,0	12 700
T-4 (E67) TALLINN-PÄRNU-IKLA										
Pärnu linna Ehitajate tee ja Niidu tn ristmik	•	•				2+2 tee kahetasandiline ristmik	127,5	129,0	1,5	14 500
MUUD TEED										
Jõhvi-Tartu-Valga tee Tartu-Nõo lõik					•	1+1 tee ümberehitus 2+2 teeks	138,5	151,5	13,0	10 600
Tallinna-Paldiski tee Tähetorni-Harku lõik			•	•		1+1 tee ümberehitus 2+2 teeks	11,0	14,0	3,0	15 900
Tallinna ringtee Valingu-Keila lõik				•	•	1+1 tee ümberehitus 2+2 teeks	34,0	38,0	4,0	10 500

Riigiteede võrgustik on aastatega väljakujunenud ning valdav osa olemasolevatest sildadest ja viaduktidest on projekteeritud ja ehitatud koormustele (kuni 80t, vanemad sillad kuni 60t), mis ei vasta tänapäeva erivedude (kuni 320t, 40m) vajadustele. Julgeoleku tagamiseks kasutatavad sõidukid ja teedel veetavad strateegiliselt tähtsad veosed on muutumas raskemaks.

Suuremad probleemid on teedevõrgu sellel osal, mida kasutatakse sõjalise liikuvuse ja elektrivõrgu toimepidevuse tagamiseks vajalike üliraskete vedude teostamisel.

Viimastel aastatel on suurendatud sildade rekonstrueerimise ja remondi meetme rahastust, kuid see ei ole veel piisav kandevõime suurendamiseks vajalikus mahuks. Seetõttu on järgnevate aastate jooksul suureks väljakutseks 87 silla kandevõime suurendamisega alustamine, mille eeldatav kogumaksumus ületab 300 miljonit eurot.

LISAD

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

Lisa 1. Teehoiukava finantsplaan 2026–2029

VAHENDID RIIGITEEDE HOIUKS	2026	2027	2028	2029
Maksutulust laekuvad vahendid	192,9	205,7	204,1	230,8
ÜF 2021–2027 toetus	51,9	19,3	0,0	0,0
ÜF 2021–2027 toetus kaitsevõime tagamiseks	17,0	39,0	23,0	0,0
CEF sõjalise liikuvuse meetme toetus	15,6	23,4	0,0	0,0
Rail Baltic CEF toetus	0,9	0,0	0,0	0,0
Rail Baltic CO_2 vahendid	0,2	0,0	0,0	0,0
CO_2 vahendid	2,3	0,0	0,0	0,0
Muud välisvahendid	0,6	0,6	0,3	0,0
Vahendid riigiteede hoiuks kokku	**281,4**	**288,0**	**227,4**	**230,8**

TEEHOIUVAHENDITE JAOTUS MEETMETE LÕIKES	2026	2027	2028	2029
Teede korrashoid	40,9	41,3	41,9	42,3
Teede korrashoiu ja muud investeeringud	9,9	10,4	10,4	10,6
Kruusateede remont	6,0	8,0	8,4	9,0
Kattega teede säilitusremont	17,8	18,8	19,1	19,4
Kattega teede taastusremont	16,4	23,0	25,5	26,0
Sildade rekonstrueerimine ja remont	11,0	10,4	7,3	9,0
Rekonstrueerimine	25,9	20,0	29,7	30,0
Teedevõrgu säilitamise rahastus kokku	**127,9**	**131,9**	**142,3**	**146,3**
Välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava täitmine	0,4	0,7	0,8	0,8
Intelligentsete transpordisüsteemide (ITS) ning teiste teega seotud seadmete võrgustiku rajamine ja kaasajastamine	1,2	1,1	0,8	0,5
Säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine	5,8	3,7	5,0	5,0
Liiklusohtlike kohtade ümberehitamine	5,8	8,6	8,6	8,6
Kruusateedele tolmuvabade katete ehitamine	12,0	11,4	11,0	11,0
Ehitamine sh Rail Baltic trassi ületavad viaduktid ja liiklussõlmed	128,3	130,6	58,9	58,6
Teedevõrgu arendamise rahastus kokku	**153,5**	**156,1**	**85,1**	**84,5**
Kokku	**281,4**	**288,0**	**227,4**	**230,8**
Sh teehoiu meetmete ettevalmistus kokku	**7,6**	**7,9**	**7,0**	**6,5**

Lisa 2. Ehitusobjektid aastatel 2026–2029

Tee ja teelõigu nimetus	2026	2027	2028	2029	Lühikirjeldus	Algus km	Lõpp km	Pikkus km	Liiklussagedus 2024 (AKÖL)
EHITAMINE									
T-2 (E263) TALLINN - TARTU - VÕRU - LUHAMAA									
Käsukonna-Imavere (Paia ristmik)	•	•	•		2+2 tee ehitus	99,1	107,1	8,0	10 500
Mäo - Käsukonna *		•	•	•	2+2 tee ehitus	85,8	99,1	13,3	11 500
Jüri liiklussõlm			•	•	2+2 teede ristumise ümberehitus	12,0	13,0	1,0	20 325
T-4 (E67) TALLINN - PÄRNU - IKLA									
Libatse (Pärnu-Jaagupi) - Nurme	•	•	•		2+2 tee ehitus	98,5	120,5	22,0	10 100
Päädeva - Orgita	•	•			2+2 tee ehitus	62,2	64,8	2,6	9 200
Orgita - Haimre	•	•			2+2 tee ehitus	64,8	68,2	3,4	8 800
Haimre - Konuvere	•	•			2+2 tee ehitus	68,2	78,8	10,6	8 700
Konuvere - Päärdu	•	•	•		2+2 tee ehitus	78,8	85,3	6,5	9 000
MUUD TEED									
T-17 Keila - Haapsalu: Keila lõunapoolne ümbersõit		•	•		1+1 tee koos Keila jõe silla ja raudtee viaduktiga	0,0	2,2	2,2	5 000
T-18178 Värska - Ulitina	•				Tee ümberehitus EV territooriumile	4,5	10,5	6,0	300
T-11105 Kiiu - Soodla			•		Kiiu asula möödasõidu ehitus	0,0	0,6	0,6	700
T-11414 Tilgu tee				•	Tee varingu ohu tõttu uue ühendustee ehitus	0,0	1,7	1,7	700
RIIGITEEDE RISTUMISED RAIL BALTIC TRASSIGA									
T-15 Tallinn-Rapla-Türi: Kangru liiklussõlme ehitus	•				Raudtee ja maantee ristumine	4,2	6,7	2,5	8 800
Ehitamise maksumus kokku koos ettevalmistustöödega (mln €)	**128,3**	**130,6**	**58,9**	**58,6**					

* Objekt on RESis 2026-2029 osaliselt rahastatud. Objekti elluviimiseks kavandada vajalikud vahendid RESis 2027-2030 koostamise protsessis.

Lisa 3. Rekonstrueerimisobjektid aastatel 2026–2029

Tee ja teelõigu nimetus	2026	2027	2028	2029	Algus km	Lõpp km	Pikkus km
REKONSTRUEERIMINE							
Tee 34 Kiviõli-Varja	•				5,0	8,7	3,7
Tee 52 Viljandi-Rõngu Mustla-Kaubi lõik	•				25,1	41,4	16,3
Tee 53 Laidu tee	•				0,0	3,6	3,6
Tee 11185 Hüüru-Alliku-Saue	•				0,0	0,9	0,9
Tee 11185 Hüüru-Alliku-Saue	•				2,7	4,5	1,8
Tee 11230 Harju-Risti-Riguldi-Võntküla	•				3,0	6,6	3,6
Tee 19214 Jänesselja-Urge	•				0,0	2,2	2,2
Tee 22140 Tõrvandi-Roiu-Uniküla	•				0,0	10,0	10,0
Tee 3 Jõhvi-Tartu-Valga Vaardi-Õruste lõik	•	•			190,3	203,9	13,6
Tee 4 Tallinna-Pärnu-Ikla Ikla piiripunkti lõik		•			191,4	191,9	0,5
Tee 49 Imavere-Viljandi-Karksi-Nuia Võivaku-Aindu lõik		•			36,6	43,8	7,2
Tee 11395 Laulasmaa-Lohusalu		•			0,0	3,8	3,8
Tee 13124 Kiviõli-Maidla		•			0,0	3,6	3,6
Tee 15124 Kapu-Rakke-Paasvere		•			12,1	14,4	2,3
Tee 21140 Kuressaare-Sikassaare		•			0,0	1,8	1,8
Tee 24124 Viljandi-Suure-Jaani		•			21,3	22,5	1,2
Tee 3 Jõhvi-Tartu-Valga Pataste-Igavere lõik			•		103,6	109,5	5,9
Tee 6 Valga-Uulu			•		69,9	72,2	2,3
Tee 25 Mäeküla-Koeru-Kapu			•		5,0	17,7	12,7
Tee 29 Märjamaa-Koluvere			•		14,3	25,0	10,7
Tee 49 Imavere-Viljandi-Karksi-Nuia Jaska-Mudiste lõik			•		27,8	31,4	3,6
Tee 46 Tatra-Otepää-Sangaste Makita-Otepää lõik			•	•	13,0	25,7	12,7
Tee 62 Kanepi-Leevaku			•	•	0,0	19,2	19,2
Tee 49 Imavere-Viljandi-Karksi-Nuia Sagevere-Paaksima lõik				•	15,6	22,9	7,3
Tee 11230 Harju-Risti-Riguldi-Võntküla				•	51,5	57,8	6,3
Tee 11370 Keila-Ääsmäe alustamine				•	1,5	9,1	7,6
Tee 15126 Ambla-Tamsalu				•	12,2	16,8	4,6
Tee 15127 Järva-Jaani-Pikevere-Ebavere				•	18,6	22,9	4,3
Tee 19101 Audru -Tõstamaa-Nurmsi tee				•	8,8	14,5	5,7
Tee 19202 Pärnu-Jaagupi - Kergu				•	0,4	2,5	2,1
Rekonstrueerimise maksumus kokku koos ettevalmistustöödega (mln €)	**25,9**	**20,0**	**29,7**	**30,0**			