

Riigiteede teehoiukava 2024–2027



Tallinn 2023

Sisukord

Sisukord.....	2
Kokkuvõte	3
1.Sissejuhatus	6
2.Teehoiu rahastamise üldpõhimõtted	7
2.1 Välisvahendite kavandamine ja kasutamine	7
3. Riigiteede üldandmed ja seisukord.....	9
3.1 Riigiteede üldandmed.....	9
3.2 Riigiteede seisukord.....	10
4. Teehoiu kavandamise ja rahaliste vahendite jaotamise põhimõtted.....	13
4.1 Teedevõrgu säilitamine	14
4.1.1 Teede korrashoid.....	15
4.1.2 Kruusateede remont	16
4.1.3 Kattega teede säilitusremont	17
4.1.4 Kattega teede taastusremont	17
4.1.5 Sildade rekonstrueerimine ja remont	18
4.1.6 Rekonstrueerimine	19
4.1.7 Muud investeeringud	19
4.2 Teedevõrgu arendamine.....	19
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	27
Lisa 1. Teehoiukava finantsplaan 2024–2027	27
Lisa 2. Ehitusobjektid aastatel 2024–2027	28
Lisa 3. Rekonstrueerimisobjektid aastatel 2024–2027	29



Kokkuvõte

Riigiteede teehoiukava 2024–2027 (edaspidi THK) on koostatud Liiklusseaduse § 1¹ alusel vastavalt riigi eelarvestrateegias (edaspidi RES) 2024–2027 ja 2024. aasta riigieelarve seaduses ning Euroopa Liidu (edaspidi EL) eelarveperioodi 2021–2027 ühtekuuluvuspoliitika fondide (edaspidi ÜF) rakenduskava ja partnerlusleppes riigiteede hoiuks kavandatud vahendite mahule.

Aastatel 2024–2027 on kavandatud riigieelarvelisi vahendeid kokku 544 mln eurot, EL ÜF 2021–2027 perioodi vahendeid 88 mln eurot, Euroopa Ühendamise Rahastu (*Connecting Europe Facility* – CEF) toel ehitatavate Rail Baltic ja riigiteede eritasandiliste ristmike ehituse vahendeid 43 mln eurot ning teiste EL otsetoetuste vahendeid 6 mln eurot.

THK rahaline maht 2024–2027 perioodiks 680,5 mln eurot.

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

VAHENDID RIIGITEEDE HOIUKS	2024	2025	2026	2027
Riigieelarvelised vahendid	111,8	129,4	137,7	164,9
ÜF 2021–2027 toetus	15,2	23,0	35,0	14,5
Rail Baltica CEF toetus	23,0	19,9	0,0	0,0
Muud välisvahendid	2,9	3,2	0,0	0,0
Vahendid riigiteede hoiuks kokku	152,9	175,5	172,7	179,4

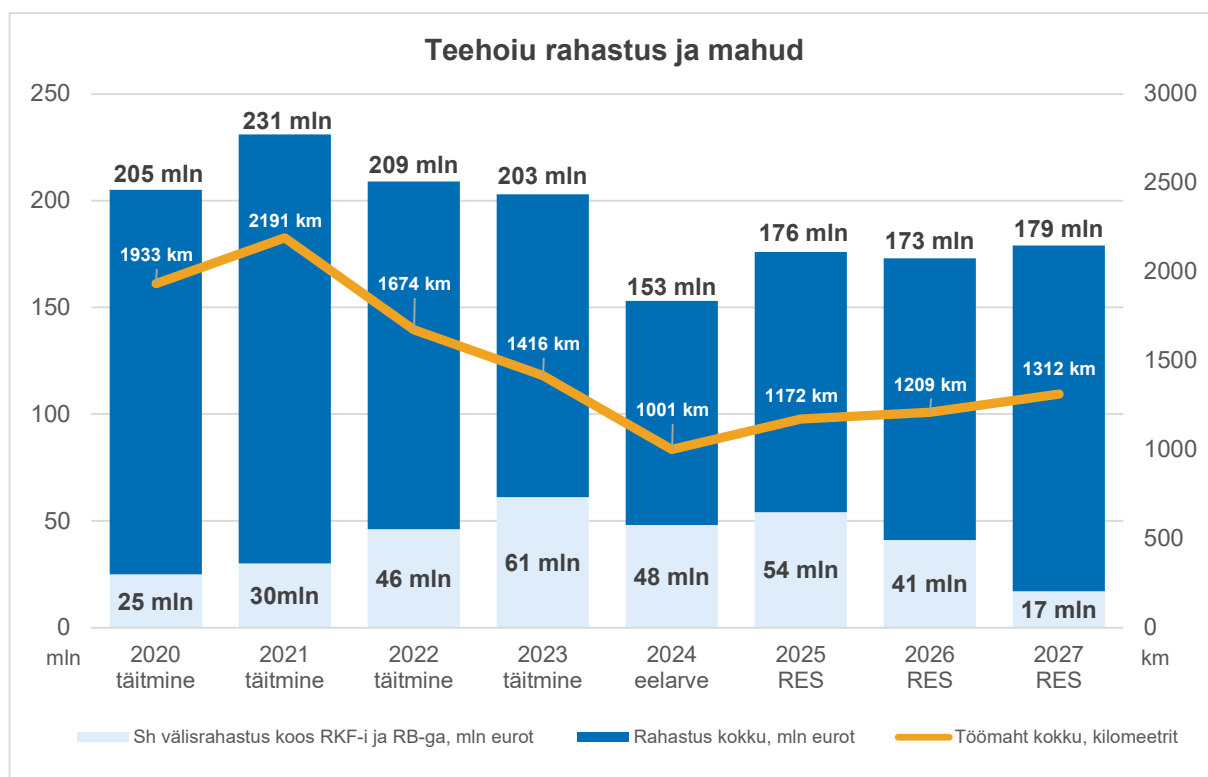
RESiga teehoiuks ettenähtud rahaliste vahendite indikatiivne jaotus teedevõrgu säilitamis- ja arendamismeetmete vahel (vt Tabel 2) tugineb Transpordiameti ettepanekule ning toetab Transpordi ja liikuvuse arengukavas 2021-2035 (edaspidi TLAK) seatud eesmärkide täitmist.

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

TEEHOIUKULUD	2024	2025	2026	2027
Teede korrashoid	45,0	47,0	48,0	49,0
Kruusateede remont	5,0	5,0	5,0	7,0
Kattega teede säilitusremont	20,7	23,0	23,5	24,0
Kattega teede taastusremont	8,4	16,7	19,5	20,0

Sildade rekonstrueerimine ja remont	9,0	8,1	6,7	6,6
Rekonstrueerimine	3,4	5,6	11,7	32,3
Muud investeeringud	0,5	0,5	1,2	1,2
Teedevõrgu säilitamise meetmete ettevalmistus	1,4	0,9	1,0	1,3
Teedevõrgu säilitamise investeeringud kokku	93,4	106,8	116,6	141,4
Välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava täitmine	0,0	0,0	0,6	0,6
Intelligentsete transpordisüsteemide (ITS) ning teiste teega seotud seadmete võrgustiku rajamine ja kaasajastamine	1,2	0,4	0,5	0,5
Säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine	0	2,0	4,2	6,0
Liiklusohlike kohtade ümberehitamine	0,8	0,7	2,3	5,1
Kruusateedele tolmuwabade katete ehitamine	0,0	0,0	0,0	1,4
Ehitamine sh Rail Baltic trassi ületavad viaduktid ja liiklussõlmed	51,1	58,8	41,3	17,2
Teedevõrgu arendamise meetmete ettevalmistus	6,4	6,8	7,2	7,2
Teedevõrgu arendamise investeeringud kokku	59,5	68,7	56,1	38,0
Teehoiukulud kokku	152,9	175,5	172,7	179,4

Joonisel 1 on välja toodud teehoiu rahastus ja tööde mahud aastatel 2020-2023 ning eelarve ja töömahtude prognoos aastateks 2024-2027 (sh välisrahastus koos Rail Baltica ristumiste ja riigi kaasfinantseeringuga).



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

Riigiteed vajavad olemasoleva seisukorra säilitamiseks ja seisundi mõningaseks parendamiseks iga-aastaselt 210 mln eurot. Järgneva nelja aasta jooksul on säilitamiseks võimalik kasutada keskmiselt 114,5 mln eurot aastas, mis on vähem vajalikust ning toob endaga kaasa teede seisukorra halvenemise kui pikemas perspektiivis ei leita täiendavat lisaraha. Arvestama peab asjaoluga, et seisukorra taastamine on oluliselt kulukam kui seisukorra hoidmine.

RES-ga 2024-2027 teehoiuks eraldatud vahendite maht ja edasise rahastuse samas mahus jätkumine ei võimalda saavutada TEN-T põhivõrku kuuluvate teede Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa ja Tallinn-Pärnu-Ikla väljaehitamise Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruses (EL) 1315/2013 (edaspidi TEN-T määrus) sätestatud liiklusohutuse ja keskkonnanõuetele vastavust 2030. aasta lõpuks. 2023. aasta lõpu seisuga vastab Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa tee määruses sätestatud nõuetele 41% ulatuses ja Tallinn-Pärnu-Ikla tee 22% ulatuses.

Seoses väikese liiklussagedusega Tallinn-Pärnu-Ikla maantee Uulu-Ikla lõigul taotletakse Euroopa Komisjonilt lõigu nõuetekohaseks väljaehitamise tähtaja pikendamist.

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

TEN-T põhivõrku kuuluvate teede nõuetekohaseks ja kaasaegsetele tingimustele vastavaks väljaehitamine aastaks 2030, välisõhus leviva müra vähendamine, EL ITS määruse täitmine, liiklusohutuse ja säästva liikuvuse parendamine ning kruusateedele katete ehitamine vajab iga-aastaselt ca 160 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 2024–2027 sisaldab RESiga teehoiuks ettenähtud rahaliste vahendite jaotust teedevõrgu säilitamis- ja arendamismeetmete vahel aastate lõikes.

THK lisa 2 on toodud aastatel 2024–2027 teostatavate riigiteede ehitusobjektide nimekiri.

THK lisa 3 on toodud aastatel 2024–2027 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 hooldus 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 maksutulude vahenditele kasutatakse teehoiuks ka välisvahendeid, millele riik peab omaltpoolt lisama kaasfinantseeringu. Kaasfinantseeringu suurus sõltub välisvahendite kasutamise reeglitest ja on minimaalselt 15% projekti kogumaksumusest.

THK sisaldab EL ÜF 2021–2027 ja Euroopa Ühendamise Rahastu (CEF – *Connecting Europe Facility*) 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 teel Libatse-Nurme, Pärnu-Uulu ning Sauga-Pärnu teelõigud, ehitada eritasandiliseks Paldiski teel asuv Harku ristmik. 2+1 ristlõikega Neanurme-Pikknurme teelõik Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa teel valmis 2023. aastal.

CEF vahendeid kasutatakse Rail Baltic raudteetrassi ja riigiteede ristete ning kaasnevate liiklussõlmede ehituseks aastatel 2022-2026 kokku 70,5 mln euro ulatuses ning Tallinna ringtee Kanama viadukti rekonstrueerimiseks 2024–2025 aastatel 5 mln euro ulatuses.

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

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

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

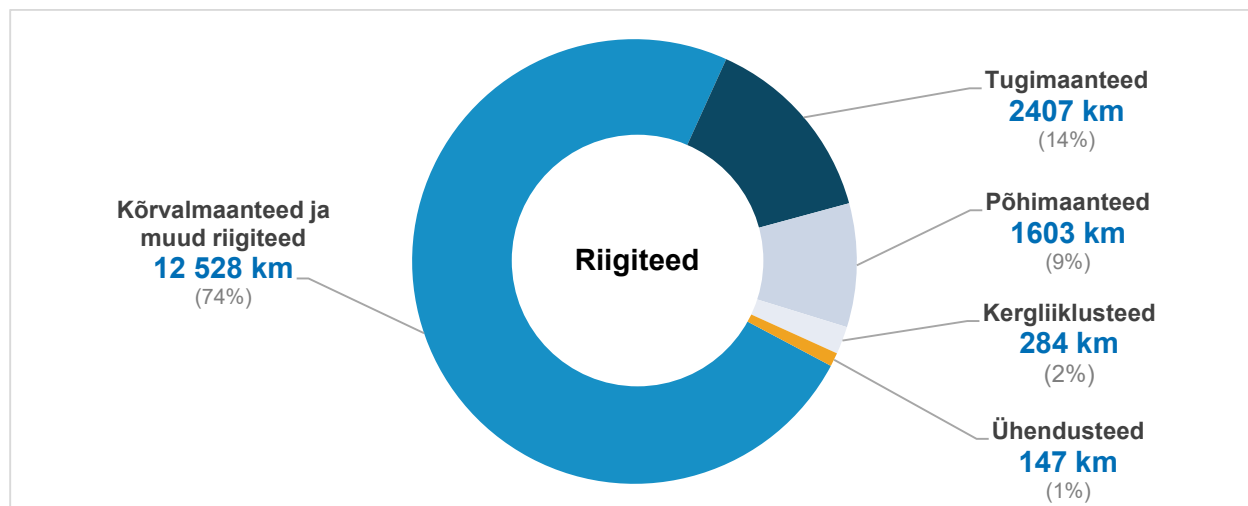
2023 aasta sügisel taotles Transpordiamet CEF sõjalise liikuvuse meetmest täiendavat rahastust kolme teelõigu ehitustööde teostamiseks TEN-T põhivõrgu teedel kokku 252 mln euro väärtuses. Meetme reeglite järgi toetab fond projekti sobilikkuse korral tegevust kuni 50% ulatuses. Kolme projekti taotluse rahuldamise korral on riigi poolne täiendav kaasfinantseerimise vajadus aastatel 2024-2027 vähemalt 126 mln euro ulatuses. Tänapäevane RES ei sisalda nimetatud kaasrahastust. Kaasrahastamise vajadus selgub 2024 aasta varakevadel.

3. Riigiteede üldandmed ja seisukord

3.1 Riigiteede üldandmed

Eesti riigiteede pikkus 01.01.2023 seisuga on 16 969 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 458 km ja üldvõrku 831 km.

Kattega teede pikkus seisuga 01.01.2023 on 12 978 km, s.o 76% ja kruusateede pikkus 3 991 km ehk 24% riigiteede kogupikkusest.

Riigiteedel on 1161 silda ja viadukti kogupikkusega 28 935 m. Nendest veekogu ületavaid sildu on kokku 937 ja viadukte 225, millest omakorda 12 on ökoduktid.

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

Sildade arv suurenes 85 silla võrra 2022/2023 toimunud silla määratluse põhimõtte täpsustamisest. Suured erikonstruktsiooniga teetruubid liigitati ümber sildadeks.

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

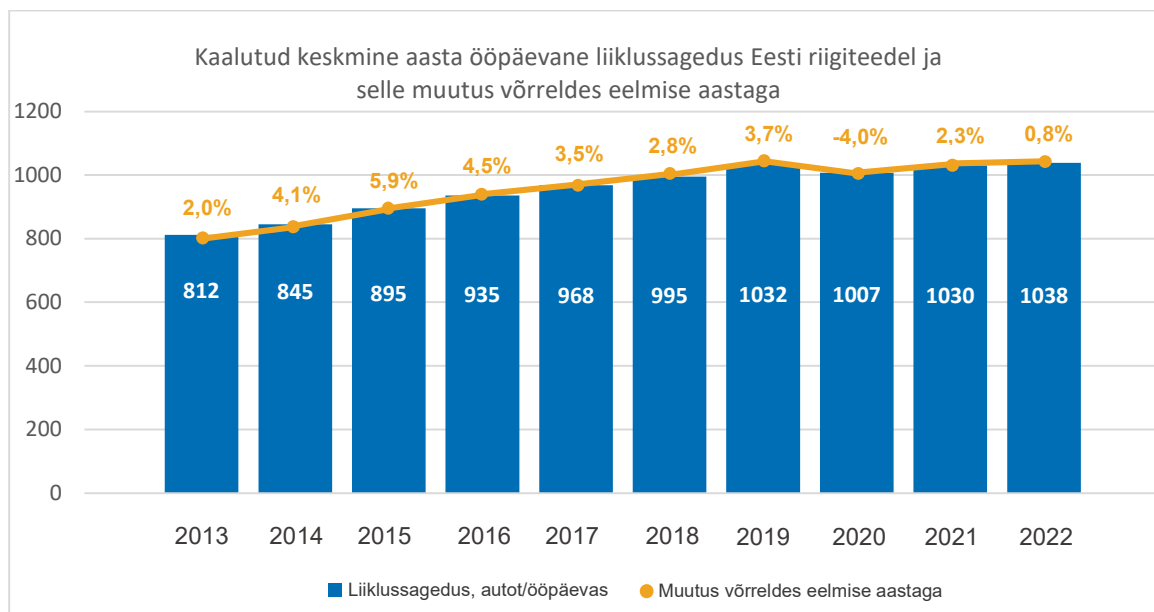
2023. aasta lõpu seisuga on lõpule viidud 16,3 km kõrvalmaantee ülendamine kohaliku omavalitsusüksustele, s.h 2023. aasta jooksul on üle antud 2,5 km kõrvalmaanteid.

Arvestades riigitee tunnustele mittevastavate teede mahtu (ligikaudu 3400 km), tuleb perspektiivis arvestada rahaliste vahendite ümberpaigutamisega kohaliku omavalitsuse üksuste eelarvesse ca 10 mln euro suuruses mahus.¹

Tee liikide lõikes oli 2022. aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus ja muutused võrreldes 2021 aastaga järgmised:

- põhimaanteede keskmine AKÖL 5658 autot/ööpäevas, muutus +1,5%;
- tugimaanteede keskmine AKÖL 1651 autot/ööpäevas, muutus 0,0%;
- kõrvalmaanteede keskmine AKÖL 329 autot/ööpäevas, muutus +0,4%.

Alloleval joonisel on välja toodud viimase 10 aasta kaalutud keskmine aasta ööpäevane liiklussagedus ja selle muutus võrreldes eelmise aastaga.



Joonis 3. Kaalutud keskmine aasta ööpäevane liiklussagedus riigiteedel ja selle muutus võrreldes eelmise aastaga.

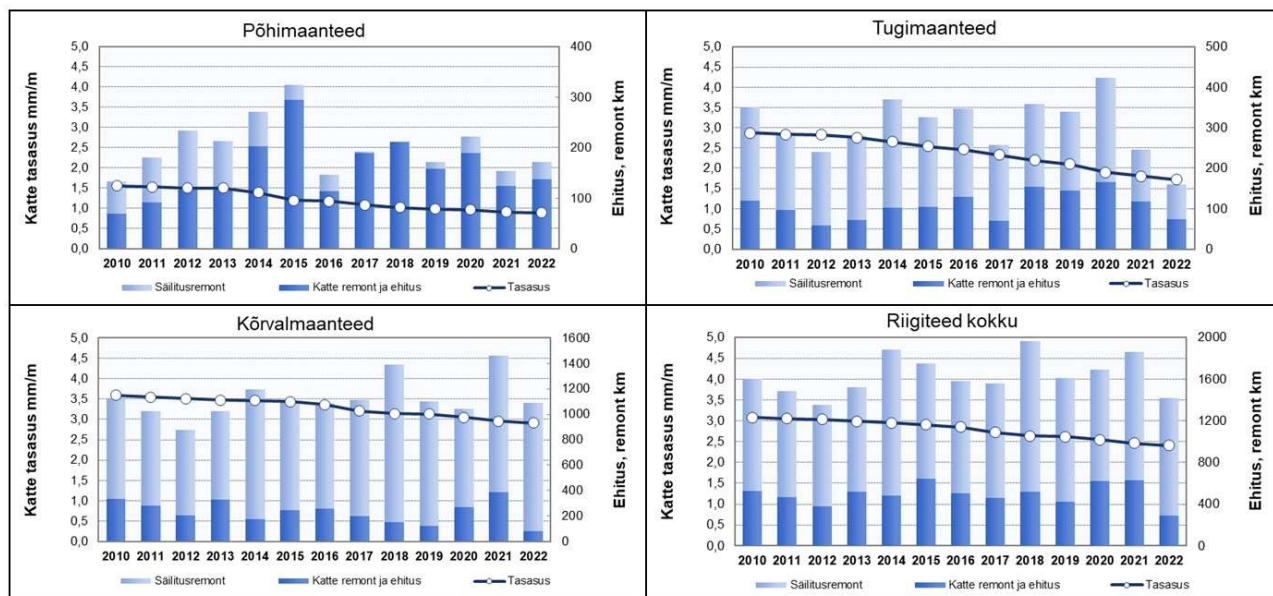
3.2 Riigiteede seisukord

Transpordiamet mõõdab ja analüüsib regulaarselt teede seisukorra andmeid, et teha nende alusel kaalutletud otsuseid teehoiu parendamiseks.

¹ Vabariigi Valitsuse 18. juuni 2020. a kabinetiistungil otsustati riigitee tunnustele mittevastavate teede üleandmist jätkata kooskõlas senise halduspraktikaga tagades omavalitsustele teede üleandmisele täiendavad teehoiuvahendid vastavalt heakskiidetud kalkultatsioonile. Vahendid kantakse üle kooskõlas Vabariigi Valitsuse määruse nr 16 „Riigieelarve seaduses kohaliku omavalitsuse üksustele määratud toetusfondi vahendite jaotamise ja kasutamise tingimused ja kord“ §-le 8².

Sõidukite teedel liiklemise mugavust näitab teekatte tasasus² (edaspidi: IRI - *International Roughness Index*). Teekasutaja jaoks tähendab kõrge IRI väärtus suuremat ebatasasust, mistõttu teedel liikudes on sõidumugavus väiksem ja teekasutajate kulutused suuremad.

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



Joonis 4. Teekatte tasasuse näitajad tee- ja remondiliikide lõikes.

Joonisel 4 esitatud tasasuse muutumise graafikud näitavad varasemaga võrreldes mõningast paranemist kõigi riigiteede liikide puhul. Kahe viimase aasta muutused on olnud väga väikesed.

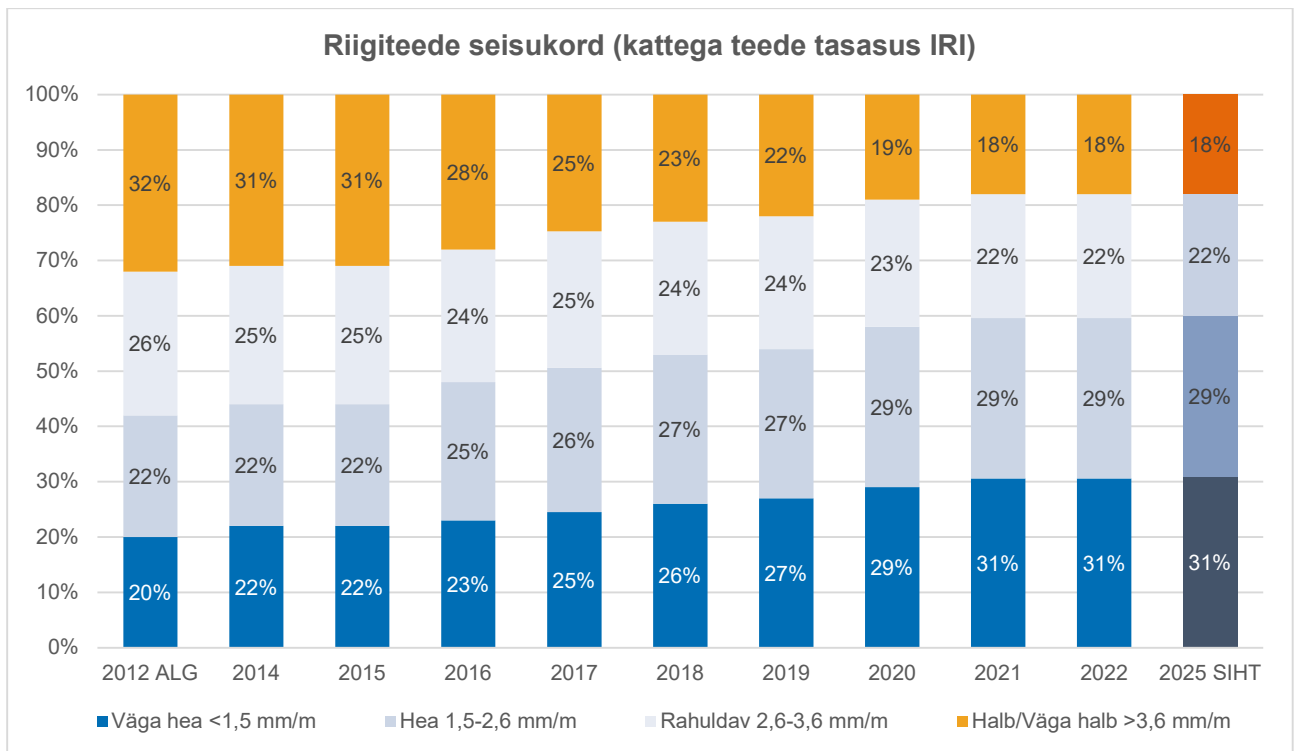
Põhimaanteed seisund on väga hea. Tugi- ja kõrvalmaanteed tasasuse näitaja osas on toimunud siiani paranemine, kuid viimased ei ole loodetud heale tasemele veel jõudnud.

Suurema liiklusega teedel on ebatasased katted ümber ehitatud või rekonstrueeritud ja nendel teedel teostatakse juba kulumisroobastest tingitud taastusremonti³ (enamusest põhimaanteedel). Väiksema liiklusega teede tasasuse parandamine vajab veel tähelepanu.

Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmis aastateks 2023–2026 on püstitatud eesmärk säilitada ja parandada tee seisukorra taset ehk tasasust, ohutust ja liiklemise sujuvust. Joonisel 5 on kujutatud teede seisukorra taseme muutus aastatel 2014–2022 võrrelduna 2025. aastaks püstitatud eesmärgiga.

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

³ Kattega teede taastusremont – remondi liik, mille eesmärgiks on kattega teedel katte ehk tee katendi pealmise kihi uuendamine kas ülekatte või olemasoleva katte freesimisega 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 seisukorra taseme muutus 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.

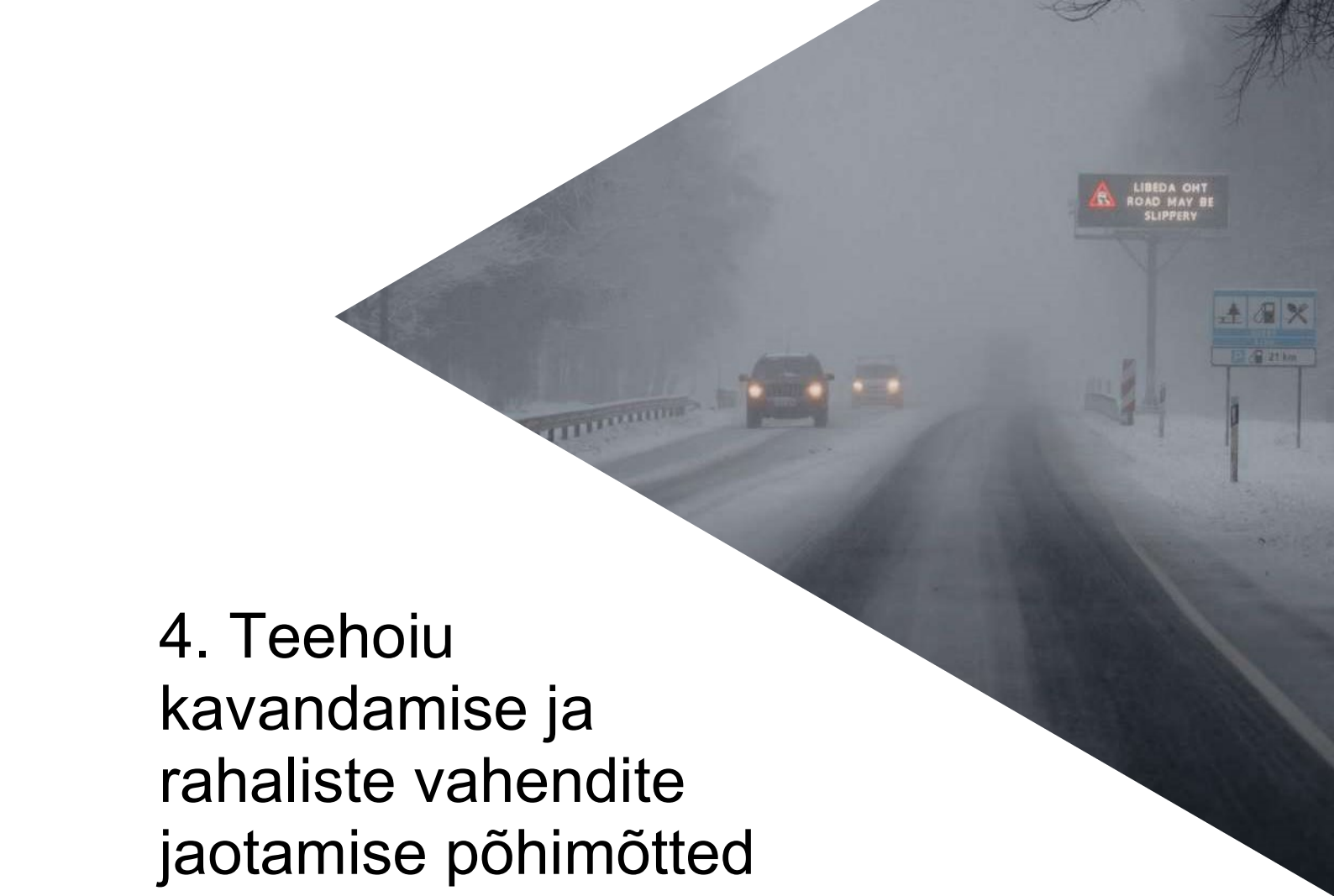
Alates 2021. aastast on teehoiu rahastamine oluliselt vähenenud. Seetõttu näeme juba lähitulevikus seisukorra halvenemist kõikide teeliikide lõikes.

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

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 2020 – 319 114 m²), mille tulemusena on tõusnud sildade keskmine seisundiindeksi väärtus. Sildade keskmine seisukorra indeks SI on tänaseks väärtusel 88 (2010 oli 86) skaalal 0–100.

Kui kõrvale jätta uute rajatud liiklussõlmede arvestatav mõju sildade seisundiindeksi paranemisse, siis on vähese rahastuse tõttu olemasolevate sildade seisund halvenenud (2023 aasta sügise seisuga on SI väärtus 85). Vaatamata sildade seisundiindeksi heale näitajale on meil mitmeid halvas seisukorras sildu, 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 sõidumugavuse parandamine, selle jätkuv ohutumaks muutmine ning taristu ligipääsetavuse tagamine ettenähtud eelarvevahendite mahus. Piiratud eelarveliste vahendite kasutamise eesmärgiks on üleriigilise teedevõrgu säilimise tagamine, luues ohutumad tingimused liiklemiseks nii sõidukitele kui ka kergliiklejatele.

Teehoiu kavandatakse tähtsuse järjekorras – riigiteede korrashoid, säilitamine, rekonstrueerimine⁴, ehitamine⁵ 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 2024–2027 finantsplaan.

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

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

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

⁵ Ehitamine – meetme eesmärk on 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.

eesmärgil üle võimalused ühendada erinevate meetmete objekte neid ajatades või vähesel määral pingerida muutes. Kõik investeringuobjektid kinnitatakse THK töögrupis ning koostatud nimekirjad kiidetakse heaks Transpordiameti juhtkonna poolt.

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

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

THK perioodil on suuremateks ettevalmistamisel olevateks töödeks riigitee nr 1 Tallinn-Narva km 90-157 Haljala-Kukruse teelõigu eriplaneeringu ja eelprojekti koostamine, riigitee nr 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 161-177 Kärevere-Tartu 2+2 teelõigu põhiprojekti koostamine ja teemaade omandamine ja riigitee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla km 78-99 Konuvere-Pärnu-Jaagupi 2+2 teelõigu eel- ja põhiprojekti koostamine ning teemaade omandamine.

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 2024–2027 (Lisa 1) on välja toodud säilitus- ja arendusmeetmete ettevalmistustööde rahaline kogumaht.

Alljärgnevatel punktides on kirjeldatud teehoiutööde sisu ja objektide valiku põhimõtteid.

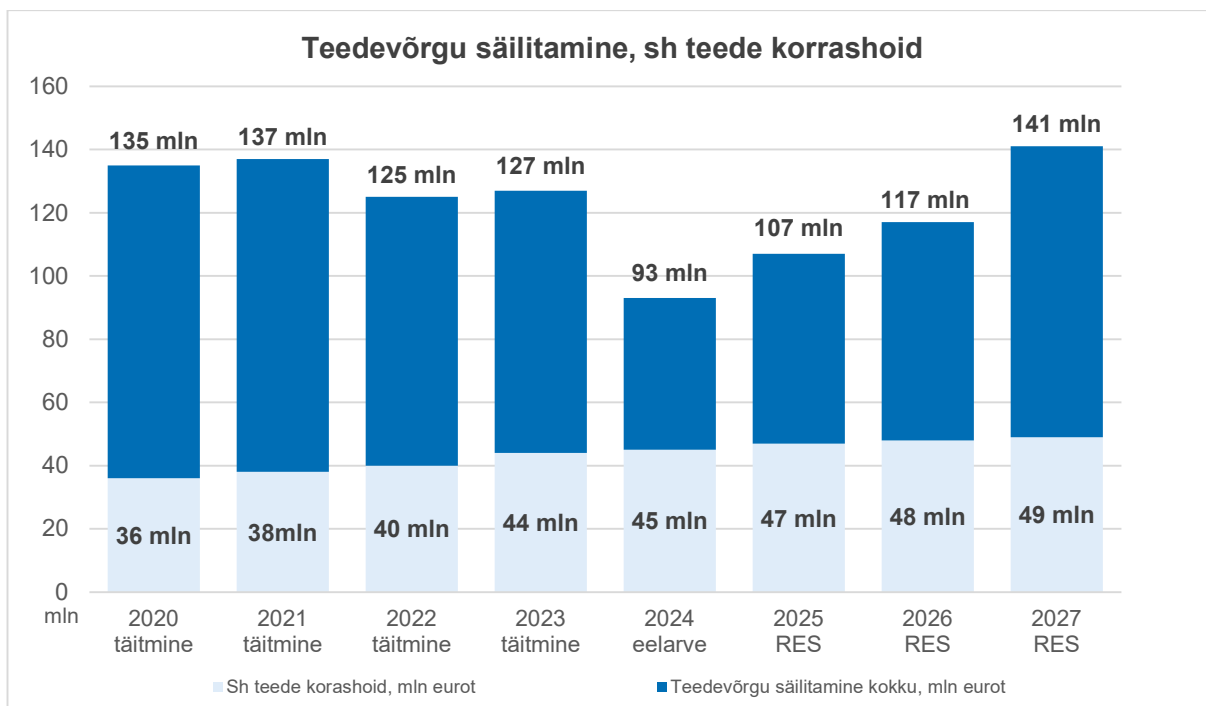
4.1 Teedevõrgu säilitamine

Teedevõrgu säilitamise gruppi kuuluvad alljärgnevad teehoiutööd – teede korrashoid, kruusateede remont, kattega teede säilitusremont⁶, kattega teede taastusremont, sildade rekonstrueerimine ja remont⁷ ning teede rekonstrueerimine ja muud investeeringud.

Joonisel 7 on välja toodud teedevõrgu säilitamise rahastus aastatel 2020-2023 ja eelarve aastateks 2024-2027.

⁶ Kattega teede säilitusremont – remondi liik, mille eesmärgiks on teekatte olemasoleva olukorra säilitamine. Töö tulemusena sõidetavus märgatavalt ei parane kuid katte lagunemine (murenemine, augud ja osaliselt praod) on mõneks ajaks peatatud. Põhiliseks töömeetodiks on kattega teede osas pindamine. Töö võib sisaldada kraavide puhastamist ja truupide remonti või väljavahetamist ning külmakergete likvideerimist.

⁷ Sildade rekonstrueerimine ja remont – sildade, viaduktide ja tunnelite kahjustatud elementide ja konstruktsioonide taastamine, tugevdamine ja uuendamine kandevõime säilitamise eesmärgil.



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

4.1.1 Teede korrashoid

Teede korrashoiu eesmärgiks on riigiteede seisundinõuete tagamine vastavalt määrusele „Tee seisundinõuded“. Teede korrashoid jaguneb tava- ja perioodiliseks hooldeks. Tavahoole jaguneb omakorda suviseks ning talviseks hooldeks. Teede korrashoid ning teede seisundinõuete⁸ tagamine on korraldatud korrashoiulepingutega.

Korrashoiulepingute üldpõhimõtted:

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

Tavahoolede koosseis:

Suvehoole:

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

⁸ Tee seisundinõuded on kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 14.07.2015 määrusega nr 92. Seisundinõuete määramiseks on teeliseisund, mis võimaldab liikluseadust järgides ohutult liigelda ning tagab tee kasutajale ohutud liiklemistingimused.

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

Talihoole:

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

Perioodilise hoolde koosseis:

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

Lisaks korrashoiulepingutele sisaldab teede korrashoid kulutusi:

- Teede valgustusele 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;
- Teekatte märgistustöödele;
- Parklate inventari haldamisele;
- Kiiruskaamerate hooldus.

Korrashoiukulude prognoosimisel on arvestatud iga-aastase lepingute kallinemine hinnaindeksi ja uute lisandunud teelõikude võrra. Olemasolevad korrashoiulepingud on sõlmitud erinevatel aegadel ja vastavalt lepingu lõppemisele korraldatakse uued hanked. Kehtivad lepingud lõppevad 2024–2028.

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 remondi objektide valiku meetoodikale“ 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 Katttega teede säilitusremont

Katttega 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 katttega teede kogupikkus on hetkel 9 411 km. Lähtudes pinnatavate katete pikkusest, liiklussagedustest ja pindamise intervallidest ning arvestades pindamistöde mahajäämust (arvutuslikult ca 400 km, lähtudes pindamiste vahelistest perioodidest) on perioodil 2024–2027 pindamise vajadus aastas 900–1200 km. Lisaks on vajalikud vahendid profiili paranduseks (tasanduskiht ja tasandusfreesimine).

Katttega teede säilitusremondiobjektide valik toimub iga-aastaselt pärast teekatte defektide inventuuri. Meetme objektide nimekiri koostatakse valiku meetoodilise juhendi alusel järgmiseks aastaks. Jooksva aasta kevadel korrigeeritakse vajadusel seda nimekirja pärast talvehooaja lõppu, mil võivad ilmnedä täiendavad suured defektid, mis vajavad kohest parandamist, et suuremat kahju ära hoida.

Katttega teede säilitusremondi objektide nimekiri ja valiku põhimõtted on leitavad [Transpordiameti kodulehel](#).

4.1.4 Katttega teede taastusremont

Taastusremont on remondi liik, mille eesmärgiks on katttega 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 põhimaanteed, tugimaanteed (liiklussagedusega vähemalt 500 autot/ööpäevas) ja kõrvalmaanteed (liiklussagedusega vähemalt 1000 autot/ööp) pikkusest 4752 km, olemasolevast tee seisukorrast (roopa sügavus, katte defektid) ning roopa arenemise kiirusest. Lisaks liiklussageduse kasvule tuleneb analüüsitava teelõikude pikkuse suurenemine 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 200 kilomeetri varasema 150-200 km asemel. Muutuse on põhjustanud viimastel aastatel vahendite puudumise tõttu oluliselt langenud rekonstrueerimistööde 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 iga-aastaselt ülevaatusi. Investeeringisotsused tehakse sildade haldussüsteemi alusel. Andmeid haldussüsteemi kogutakse elementide tasemel põhjalikuma ülevaatus käigus iga 4 kuni 5 aasta tagant. Lisaks toimub sildade igapäevane ülevaatus rutiinse tehooldejärelvalve käigus, et avastada ja remontida väiksemaid defekte.

Sildade laiemaks ümber ehitamine 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 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 on leitav 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 meetodika, 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 2024–2027 rekonstrueerimise real kajastatud aastamahud sisaldavad lisas 3 loetletud rekonstrueerimisobjekte aastate lõikes.

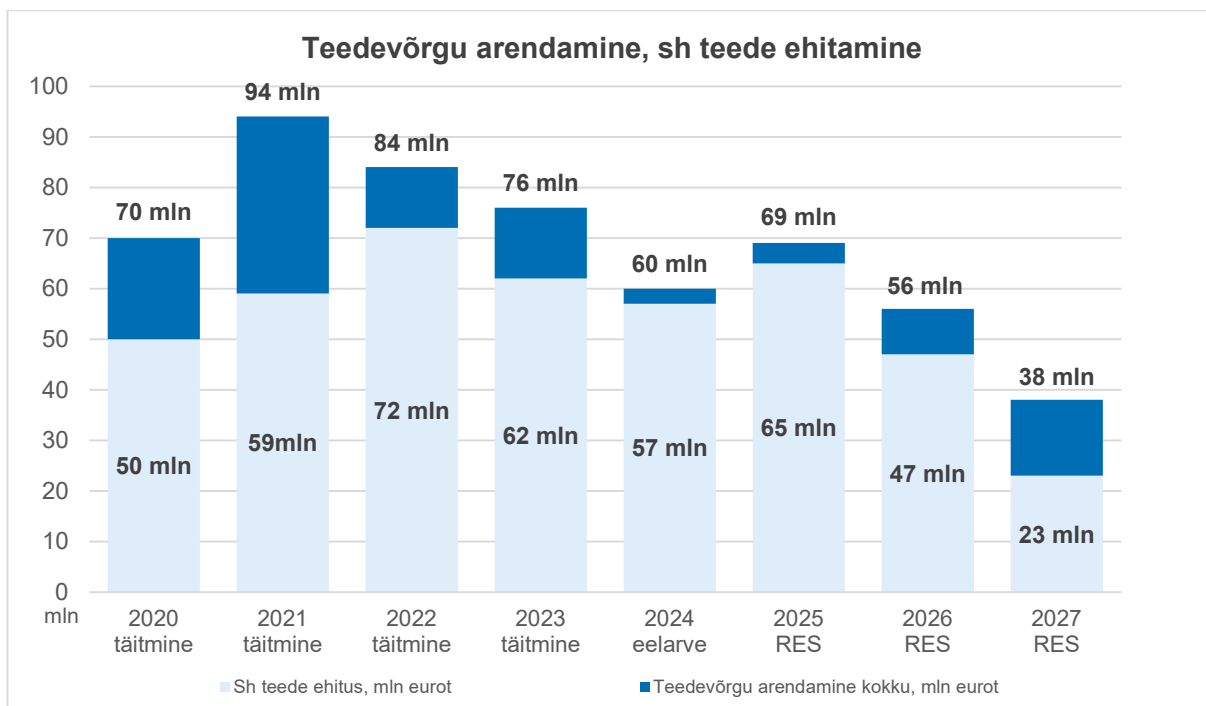
4.1.7 Muud investeeringud

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 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 ja teede ehitamine.

Joonisel 8 on esitatud teedevõrgu arendamise rahastus aastatel 2020-2023 ja eelarve aastateks 2023-2027.



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

4.2.1 Välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava täitmine

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

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

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

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

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

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

Meetme tegevusi kavandatakse "Välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava teelõikudes, mida kasutab üle kolme miljoni sõiduki aastas 2019-2024" alusel. Koostama on asunud tegevuskava aastateks 2025-2029, mis valmib 2024.a suvel.

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

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

Meede on loodud riigiteede ITS seadmestiku rajamiseks ja arendamiseks ning kehtestatud nõuetega vastavusse viimiseks. Meetme tegevuste eesmärgiks on liikluse sujuvuse soodustamine, liiklusohutuse parandamine, teehoiu ja liiklejate abisüsteemide kaasajastamine, liiklusteabe ning muu liikumisega seotud teabe kogumine ja kättesaadavaks tegemine.

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

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

Teeilmastiku monitooringusüsteem (teeilmajaamad ja -kaamerad) võimaldab teehooldel ilmastiku oludele ennetavalt reageerida, kasutada optimaalseid ja õigeaegseid teehooldetegevusi, mille tulemusel väheneb liiklusõnnetuste arv ja libedusetõrjeks kasutatav kloriidide kogus. Teehoole on selle tulemusena proaktiivne, kvaliteetsem ja väiksema keskkonnamõjuga. Seiretulemused on vabalt kättesaadavad nii veebiportaalis Tarktee kui ka avaandmetena andmejaotuspunktis. Parem seire tagab ohutuma, sujuvama ja säästlikuma liikluse.

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

Seadmete arendamiseks kasutatakse peamiselt erinevate toetusfondide abi, millele lisatakse riigi poolt kaasrahastus või Transpordiameti poolt omafinantseering. Euroopa Regionaalarengu Fondi toel investeeritakse teeilmajaamade seiresüsteemi uuendamisse. CEF rahastu toel viiakse lõpuni muutuva teabega liikluskorralduse rajamine Tallinna ringteel.

Meetme objektide nimekiri 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 kergliiklusteede 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 meetodika" alusel. Nimekirja iga-aastasel uuendamisel hinnatakse kergliikluse mudeli alusel suurima nõudlusega lõike, erinevatelt osapooltelt laekunud ettepanekuid ning kaardistatakse erinevad asjaolud. Nimekirjale annab mõjuhinna ekspertgrupp, misjärel koostatakse pingerida. Pingerida koostatakse kahes osas: tingimuste loomine säästvate liikumisviiside, sh ühistranspordi kasutamise soodustamiseks (ümberistumise tingimuste parandamiseks) ja kergliiklusteede rajamine.

Objekti kattumisel Transpordiameti nimekirjades oleva ehitus- või rekonstrueerimisobjekti lõiguga, rajatakse vajalik taristu terviklikult 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. Nimekirja koostamisel arvestatakse muuhulgas:

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

Meetme objektide nimekirja koostamist ja muutmist juhib meetme ekspertgrupp.

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

RESiga eraldati kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise tuludest ühistranspordi ligipääsetavuse parendamiseks 20 miljonit eurot. Riigiteedel asuva ühistransporditaristule on sellest kavandatud aastateks 2025-2027 10 mln eurot.

4.2.4 Liiklusohlike kohtade ümberehitamine

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

Objektide määramise aluseks on „Metoodika teehoiukavas liiklusohlike kohtade ümberehitamiseks ette nähtud vahendite kasutamiseks“. Selle alusel kogutakse riigiteede liiklusohlike lõikude ja ristmike kohta infot kolmest peamisest allikast:

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

Tuvastatud liiklusohlike kohti analüüsib Transpordiameti liiklusohlike kohtade tehniline töögrupp, kes pakub kohapealse ülevaate ja juhtunud liiklusõnnetuste analüüsi tulemusel välja rakendamiseks sobivad liiklusohutusmeetmed või liiklusohlike koha ümberehitamise lahendused ja maksumused.

Liiklusohlike kohtade ümberehitamise nimekirja uuendatakse igal aastal. Ehitus-, rekonstrueerimis- või katte taastusremondiobjektiga kattumise korral ehitatakse liiklusohlike koht

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

4.2.5 Kruusateedele tolmuwabade katete ehitamine

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

Seisuga 01.01.2023 on tolmuvaba katteta riigiteid 3990 km, mis moodustab riigiteede kogupikkusest 24 %.

Allpool näidatud tabelis 3 on olukorra muutuse iseloomustamiseks 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
2023	2465	1343	121	54	4	3	3990
2022	2408	1416	143	45	18	5	4035
2021	2441	1525	334	54	2	9	4365
2020	2476	1623	348	84	15	17	4564
2019	2578	1692	288	72	14	6	4650
2018	2580	1719	309	82	21	13	4724
2017	2563	1832	360	88	16	18	4877
2016	2733	1826	412	102	18	3	5094
2014	2792	1919	477	168	41	14	5411
2013	2667	2005	607	203	76	62	5620

Enamikel katteta riigiteedel on liiklussagedused alla 200 auto ööpäevas, mis on arvestuste järgi kruusateedele katte ehitamise sotsiaalmajandusliku tasuvuse piiriks kui investeringu 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 tolmuwabad katted vajaduse põhiselt, teostades elamute läheduses olevatel teelõikudel perioodiliselt tolmutõrjet kaltsiumkloriidiga.

Transpordiamet on välja töötanud kruusateede 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 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 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa ja Tallinn-Pärnu-Ikla teedel.

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 ja poliitilised otsused. Tasuvuse seisukohalt on määravaks teguriks liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatute arvu vähenemine. Samuti arvestatakse keskkonnamõjude (õhusaaste) vähenemisest tingitud kulude vähenemisega pikemas perspektiivis, teekasutajate ajasäästu ja sõidukikulude kokkuhoiuga, mis tekib tee ja ristmike ümberehitamisega ja kohandamisega liikluse vajadusega.


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

Vastavalt TEN-T määrustele tuleb TEN-T võrgustikul tagada sobival hulgal parkimiskohti, kus on loodud asjakohasel tasemel ohutus- ja turvalisustingimused sõidukijuhtide nõuetekohaseks puhkuseks. Sellest tulenevalt nähakse vajaduspõhiselt ette uute parklate ja puhkekohtade rajamine ning olemasoleva parklavõrgustiku arendamine. Transpordiamet on kooskõlastanud Tallinn-Pärnu-Ikla teel uute eraparklate rajamise Märjamaal Orgital ja Are möödasõidul. Sama tee Konuvere parklad rajatakse Päädeva-Konuvere 2+2 teelõigu ehituse käigus ja Ääsmäe parkla rajatakse Ääsmäe liiklussõlme ümberehitamise käigus.

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

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

Lisas 1 Teehoiukava finantsplaan 2024–2027 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.

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

Transpordiamet jätkab riigi teedevõrgu korrashoiu ja säilitamisega ning vastavalt rahaliste võimalustele ka arendamisega.

Teedevõrgu säilitamise rahastuse vajadus tugineb ASi Teede Tehnokeskus poolt 2019. aastal läbi viidud analüüsil, mille kohaselt on remondivõlg teedevõrgu säilitamise (korrashoid, säilitusremont, taastusremont ja rekonstrueerimine) osas 689 miljonit eurot (arvestades eesmärktaset „hea“). 2024. aastaks moodustab remondivõlg hinnanguliselt 800 mln eurot.

Arvestades suurt hindade tõusu on olemasoleva riigiteede võrgu säilitamise vajaduseks 210 mln eurot aastas. See võimaldaks vajaduspõhise remondi, rekonstrueerimise ja korrashoiutegevustega tagada teedevõrgu vastavuse seisundinõuetele ning likvideerida 30 aasta jooksul tänaseks kumuleerunud remondivõla.

Kõikide teedevõrgu arendusmeetmete aastane vajadus, sh TEN-T põhivõrgu teede väljaehitamiseks aastaks 2030, on ca 160 mln eurot aastas.

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

Hästi kavandatud tehoid vajab aga oluliselt pikemat vaadet ja rahastuskindlust.

Allolevas tabelis on esitatud TEN-T määruse nõuetele vastavaks ümberehitamist vajavate põhimaanteedel lõikude nimekiri, mille ehitustööde valmimise tähtaeg on 31.12.2030. Tabelis on välja toodud ehitustööde teostamise graafik ja rahastamise vajadus. Järgnevate aastate RESides tuleb ette näha vajalikud vahendid nii projektide ettevalmistamiseks, sh vajalike maade võõrandamiseks, kui ka ehitustöödeks.

Tabel 4. TEN-T määruse täitmiseks teede ümberehitamist vajavate teelõikude nimekiri ja vajalik teostamise aeg.

Tee ja teelõigu nimetus	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Lühikirjeldus	Algus km	Lõpp km	Pikkus km
EHITAMINE										
T-2 (E263) TALLINN-TARTU-VÖRU-LUHAMAA										
Peetri-Vaida				*	*		2+2 tee liiklusohutuse parandamine	7	20	13
Mäo-Imavere		*	*	*			2+2 tee	86	106	20
Imavere-Põltsamaa				*	*	*	TEN-T nõuetele vastav tee	106	126	20
Puurmani-Laeva					*	*	TEN-T nõuetele vastav tee	141,5	155,5	14
Kärevere-Tartu	*	*	*				2+2 tee	161	177	12,5
T-4 (E67) TALLINN-PÄRNU-IKLA										
Topi-Ääsmäe					*	*	2+2 tee liiklusohutuse parandamine	15	28	13
Kustja-Päädeva				*	*	*	2+2 tee	42	62	20
Päädeva-Konuverve			*	*	*		2+2 tee ehitus koos Konuverve veokiparklaga	62	78	16
Konuverve-Pärnu-Jaagupi		*	*	*			2+2 tee	78	99	21
Nurme-Sauga						*	2+1 ümberehitus 2+2 teeks	120,5	122,5	2
Ehitamise indikatiivne maksumus kokku (mln €)	10	85	125	160	160	160				

TEN-T määrus seab maanteedele lisaks liiklusohutus- ja keskkonnanõuetele, muuhulgas ka nõuded turvaliste parklate ja puhkekohtade ning alternatiivkütuste laadimisjaamade rajamiseks vahekaugusega maksimaalselt 60 km põhivõrgu maanteedel ning 100 km üldvõrgu maanteedel.

Pärast sellekohase analüüsi läbiviimist kajastatakse turvaliste parklate, puhkekohtade ja alternatiivkütuste laadimisjaamade rajamiseks vajalikud kulud THKs.

LISAD

Tabelites toodud summad on miljonites eurodes ja ilma käibemaksuta.

Lisa 1. Teehoiukava finantsplaan 2024–2027

mln €				
VAHENDID RIIGITEEDE HOIUKS	2024	2025	2026	2027
Riigieelarvelised vahendid	111,8	129,4	137,7	164,9
ÜF 2021–2027 toetus	15,2	23,0	35,0	14,5
Rail Baltica CEF toetus	23,0	19,9	0,0	0,0
Muud välisvahendid	2,9	3,2	0,0	0,0
Vahendid riigiteede hoiuks kokku	152,9	175,5	172,7	179,4
TEEHOIUKULUD	2024	2025	2026	2027
Teede korrashoid	45,0	47,0	48,0	49,0
Kruusateede remont	5,0	5,0	5,0	7,0
Kattega teede säilitusremont	20,7	23,0	23,5	24,0
Kattega teede taastusremont	8,4	16,7	19,5	20,0
Sildade rekonstrueerimine ja remont	9,0	8,1	6,7	6,6
Rekonstrueerimine	3,4	5,6	11,7	32,3
Muud investeeringud	0,5	0,5	1,2	1,2
Teedevõrgu säilitamise meetmete ettevalmistus	1,4	0,9	1,0	1,3
Teedevõrgu säilitamise investeeringud kokku	93,4	106,8	116,6	141,4
Välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava täitmine	0,0	0,0	0,6	0,6
Intelligentsete transpordisüsteemide (ITS) ning teiste teega seotud seadmete võrgustiku rajamine ja kaasajastamine	1,2	0,4	0,5	0,5
Säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine	0	2,0	4,2	6,0
Liiklusohtlike kohtade ümberehitamine	0,8	0,7	2,3	5,1
Kruusateedele tolmuwabade katete ehitamine	0,0	0,0	0,0	1,4
Ehitamine sh Rail Baltic trassi ületavad viaduktid ja liiklussõlmed	51,1	58,8	41,3	17,2
Teedevõrgu arendamise meetmete ettevalmistus	6,4	6,8	7,2	7,2
Teedevõrgu arendamise investeeringud kokku	59,5	68,7	56,1	38,0
Teehoiukulud kokku	152,9	175,5	172,7	179,4

Lisa 2. Ehitusobjektid aastatel 2024–2027

Tee ja teelõigu nimetus	2024	2025	2026	2027	Lühikirjeldus	Algus km	Lõpp km	Pikkus km	Liiklussagedus 2022 (AKÖL)
EHITAMINE									
T-4 (E67) TALLINN - PÄRNU - IKLA									
Libatse - Nurme	*	*	*	*	2+2 tee ehitus	99,0	120,5	21,5	10 043
Sauga - Pärnu	*	*			2+2 tee ehitus	122,5	125,0	2,5	13 500
Pärnu - Uulu	*				2+2 tee ehituse jätkamine	133,5	142,0	8,5	10 237
MUUD TEED									
T-11 (E265) TALLINNA RINGTEE: Kanama viadukt	*	*			Kanama viadukti ümberehitus koos pealesõitudega	30,0	30,0	0,0	12 510
T-8 TALLINN - PALDISKI: Tähetorni - Harku					2+2 teelõigu ja Harku sõlme ehitus	11,0	14,0	3,0	14 471
RAIL BALTICA RISTUMISED									
T-15 Tallinn-Rapla-Türi: Kangru liiklussõlme ehitus	*	*	*		Raudtee ja maantee ristumine	4,2	6,7	2,5	
T-27 Rapla-Järvakandi-Kergu: eritasandiline ristumine	*	*			Raudtee ja maantee ristumine	3,7	4,7	1,0	
T-28 Rapla-Märjamaa: eritasandiline ristumine	*	*			Raudtee ja maantee ristumine	1,3	2,4	1,1	
T-11240 Tõdva-Hageri: eritasandiline ristumine	*	*			Raudtee ja maantee ristumine	2,3	3,2	0,9	
T-11330 Järveküla-Jüri: eritasandiline ristumine	*				Raudtee ja maantee ristumine	7,1	7,5	0,5	
T-11342 Saku-Tõdva: eritasandiline ristumine	*	*			Raudtee ja maantee ristumine	3,7	5,0	1,2	
T-20113 Hagudi-Kodila: eritasandiline ristumine	*				Raudtee ja maantee ristumine	0,9	1,6	0,7	
T-20141 Rapla-Varbola: eritasandiline ristumine	*	*			Raudtee ja maantee ristumine	2,8	3,8	1,0	
Ehitamise indikatiivne maksumus kokku (mln eurot)	51,1	58,8	41,3	17,2					

Märkus: T-8 TALLINN - PALDISKI: Tähetorni – Harku 2+2 teelõigu ja Harku sõlme ehituse objekt on osaliselt rahastatav EL ÜF-st. 2025. aasta alguses täpsustub välisrahastusega kaetav osa ja riigi kaasfinantseeringu suurus ning selguvad ehitusaastad.

Lisa 3. Rekonstrueerimisobjektid aastatel 2024–2027

Tee ja teelõigu nimetus	2024	2025	2026	2027	Algus km	Lõpp km	Pikkus km
REKONSTRUEERIMINE							
Tee 20 Põdruse-Kunda-Pada	*				16,9	28,4	11,5
Tee 25 Mäeküla-Koeru-Kapu	*				21,3	25,3	4,0
Tee 52 Viljandi-Rõngu Mustla-Kaubi lõik		*	*		25,1	41,4	16,3
Tee 53 Laidu tee			*		0,0	3,6	3,6
Tee 34 Kiviõli-Varja			*		5,0	8,7	3,7
Tee 11185 Hүүru-Alliku-Saue			*		0,0	4,5	4,5
Tee 19214 Jänesselja-Urge			*		0,0	2,2	2,2
Tee 22140 Tõrvandi-Roiu-Uniküla			*	*	0,0	10,0	10,0
Tee 3 Vaardi-Õruste				*	190,3	203,9	13,6
Tee 29 Märjamaa - Koluvere				*	14,3	25,0	10,7
Tee 49 Imavere-Viljandi-Karksi-Nuia Võivaku-Aindu lõik				*	36,1	43,8	7,7
Tee 11230 Harju-Risti-Riguldi-Võntküla				*	3,0	6,6	3,6
Tee 11315 Raasiku-Anija				*	0,1	5,9	5,8
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	14,3	2,2
Tee 15127 Järva-Jaani-Pikevere-Ebavere Kiltsi-Ebavere lõik				*	18,6	22,9	4,3
Tee 19202 Pärnu-Jaagupi - Kergu				*	0,4	2,5	2,1
Tee 24124 Viljandi - Suure-Jaani				*	21,3	22,5	1,2
Rekonstrueerimise indikatiivne maksumus kokku (mln eurot)	3,4	5,6	11,7	32,3			