



KLIIMAMINISTEERIUM

Indrek Pappel
Eesti Taristuehituse Liidu
info@taristuehitus.ee

Teie 18.03.2024

Meie 17.04.2024 nr 1-17/24/1444-2

Vastus pöördumisele seoses visioonidokumendi
Eesti Teedevõrk 2040 väljatöötamise ettepanekuga

Austatud Indrek Pappel

Tänan teid ettepaneku eest töötada välja teetaristu säilitamise ja arendamise tagamiseks pikaajaline visioonidokument. Peate oluliseks, et riigi teedevõrgu planeerimine peab olema pikaajaline, pidev prognoositav tegevus üle valitsemisperioodide. Olen sellega igati päri.

Riigi pikaajaliste poliitikate kujundamiseks koostatakse erinevates valdkondades arengukavad, mis kinnitatakse Vabariigi Valitsuse poolt ning ulatuvad üle valitsemisperioodide. Valdkonna arengukavas sõnastatakse poliitikavaldkonna eesmärgid ja tegevussuunad, nende täitmist hinnatakse vastavate mõõdikutega. Arengukavasid viiakse ellu programmide alusel, milles määratakse tulemusvaldkonna alaeesmärgi saavutamisele suunatud meetmed, mõõdikud, tegevused ja rahastamiskava. Programm koostatakse kooskõlas riigi eelarvestrateegiaga.

Transpordipoliitika põhimõtted ja eesmärgid on sätestatud [transpordi ja liikuvuse arengukavas 2021-2035](#), mis kinnitati Vabariigi Valitsuse poolt 2021. aasta lõpus. Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035 arengustenaarium valiti välja kaasamisprotsessis, sealhulgas ITF/OECD uuringu ja eksperthinnangute tulemusena, ning vastavalt lepiti kokku tegevussuundades ning peamistes tulemusnäitajates. Seatud eesmärgid viiakse ellu [transpordi ja liikuvuse programmi](#) alusel, mille üheks detailsemaks tegevuskavaks teetaristu osas on [riigiteede teehoiukava](#), kus samuti on toodud teede arenguvajaduse pikem vaade. Seega meil on olemas erineva tasandi visioonidokumendid teehoiu valdkonnas, mis on kahtlemata oluline valdkond riigi erinevate valdkondade toimimiseks ning arenguks.

Samas nii teede kui ka teiste valdkondlike arengukavade väljakutse on piisava (pikaajalise) rahastuse tagamine, kuivõrd rahastus võib muutuda igal aasta lähtuvalt riigieelarve läbirääkimistele. Vaatamata meie teede üldiselt heas korras seisundile ning viimastel aastatel tehtud investeeringutele teedetaristusse, ei ole ka teehoiu rahastamine olnud piisav. Eriti suur langus rahastus toimus sellel aastal. Seda eelkõige Venemaa sõjalisest agressioonist, energiakriisist ja inflatsioonist tuleneva mõjude tõttu oluliselt muutunud riigieelarve võimalustele. See ei muuda asjaolu, et nii rahuldava seisukorra tagamine riigiteede võrgustikul kui ka TEN-T põhivõrgustikku kuuluvate liiklusohutuse ja keskkonnanõuetele vastavate maanteede (Tallinna–

Tartu–Võru–Luhamaa ja Tallinna–Pärnu–Ikla maanteed) väljaehitamise tagamine aastaks 2030 on kriitilise tähtsusega. Seega teede valdkonnas on jätkuvalt prioriteediks teedevõrgu seisundi parendamine ja jätkusuutlik arendamine.

Saan kinnitada, et otsime erinevaid võimalusi teehoiuks vajalikke vahendite suurendamiseks – seda eelkõige riigi eelarvestrateegia (RES) koostamisel ning erinevaid rahastusallikaid kaaludes. Näiteks RES 2024-2027 kohaselt suunatakse järgmise nelja aasta jooksul teehoidu kokku 680,5 miljonit eurot, seejuures võrreldes eelmise RESiga (2023-2026) on riigi osakaal 76 miljonit suurem, kuid välisvahendite osakaalu languse tõttu on kogumahu kasv 37 miljonit. Lisaks käesoleva aasta alguses kiideti heaks 2023. aasta sõjalise mobiilsuse taotlusvoorus Tallinn–Pärnu–Ikla maantee Päädeva-Konuvere teelõigu neljarajaliseks väljaehitamise projekt, mille tulemusel saab Eesti teehoiu investeringuteks täiendavalt 41 miljonit eurot, millele lisandub riigi kaasfinantseering. Ka järgmise aasta riigieelarve ning RES läbirääkimistel soovime tõstatada teehoiu rahastusega seotud murekohad.

Toote välja, et Transpordiamet planeerib käesoleval aastal ajakohastada 2019. aastal koostatud riigiteede teehoiu rahavajaduse strateegilise analüüsi. Teete ettepaneku visiooni planeerimisel viia ühiselt läbi ka põhjalik sotsiaal-majanduslike mõjude uuring, kuna teile teadaolevalt Transpordiameti planeeritava analüüsi lähteülesanne seda eesmärki ei täida. Riigiteede teehoiu rahavajaduse strateegiline analüüs on terviklik riigiteede võrgu analüüs, eesmärgiga selgitada välja riigiteede võrgu optimaalne seisukord, kalkuleerida vajalikud eelarvelised vahendid selle taseme saavutamiseks ja edasiseks säilitamiseks ning täpsustada teedevõrgu remondivõlg.

Optimaalse seisukorrana on silmas peetud olukorda, kus ühiskonna kulud tervikuna on kõige madalamad ning remondivõla all on mõeldud halvas seisukorras teelõikude kogumahtu ja nende teede remondi kogumaksumust. Sarnane analüüs viidi esimest korda läbi aastal 2011. Teine, kogu Eesti riigimaanteede võrku puudutav rahavajaduse strateegiline analüüs tehti 2019. aastal. Analüüside tulemusel selgus, et 2011. aastal moodustas riigiteede võrgustiku remondivõlg 697 miljonit eurot ning aasta keskmiseks optimaalseks kogukuluks 30 aastasel analüüsi perioodil (2011-2040) oli 147 miljonit eurot. 2019. aastal teostatud sarnase analüüsi kohaselt moodustas remondivõlg 689 miljonit eurot ning aasta optimaalseks keskmiseks kogukuluks 30 aastasel analüüsi perioodil (2019-2048) oli 193 miljonit eurot aastas. Summad on kajastatud käibemaksuta ja koos hoolde maksumusega.

Transpordi ja liikuvuse programmis 2024-2027 välja toodud teehoiuks ettenähtud vahendite mahu indikatiivne vajadus on 350 miljonit eurot aastas, millest halvas seisus riigiteede osakaalu vähendamiseks ja remondivõla likvideerimiseks on ca 200 miljonit eurot aastas ning teedevõrgu arendamiseks, sh TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteede nõuetekohaseks väljaehitamiseks, 150 miljonit eurot aastas. Indikatiivne vajadus on hinnanguline ega tugine ajakohasel põhjalikul analüüsil. Seetõttu on tänaseks tekkinud taas vajadus teostada uus kompleksne analüüs, kuna teetööde maksumused on oluliselt muutunud. Samuti on muutunud teede seisukord, teekasutajate kulud ning teede rekonstrueerimiseks, taastusremondiks, säilitusremondiks ja korrashoiuks eraldatavate vahendite suurus. Koostamisel oleva uuringu lähteülesanne hõlmab järgmist 30. aastast perioodi (2025-2054).

Teie poolt viidatud sotsiaal-majanduslike mõjude uuringu läbiviimine eelnimetatud analüüsi raames ei ole hetkel põhjendatud, kuna transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035 koostamisel on juba läbi viidud [laiapõhjaline mõjuanalüüs](#). Täiendava mõjuanalüüsi läbiviimine ei muuda arengukava mõjuanalüüsi ega ka riigiteede teehoiu rahavajaduse strateegilise analüüsi järeldusi.

Lõpetuseks soovin tänada Taristuehituse Liitu panuse eest kliimaseaduse valimismisse. On hea näha, et teie esindaja on antud protsessis aktiivselt kaasas. Märgin, et pärast kliimaseaduse ühiskondliku kokkulepet teostatakse transpordi ja liikuvuse arengukava tulemuste vahehindamine (2025-2026). Vahehindamise tulemusi ja kliimaseaduses sätestatud eesmärgi arvesse võttes avatakse muutmiseks ka transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035, mille raames on samuti võimalik uuesti mõtestada teehoiu valdkonna pikaajalist plaani.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Sander Salmu
liikuvuse asekanstler

Teadmiseks: Transpordiamet

Julia Bergštein, 511 9431
julia.bergstein@kliimaministeerium.ee