



TRANSPORDIAMET

Kliimaministeerium
info@kliimaministeerium.ee
Suur-Ameerika 1
15006, Tallinn, Harju maakond

Meie 29.10.2025 nr 8-6/25/18417-1

**Tagasiside infoseminarile
„Transporditaristu teekaart, LCA mudel ja
keskkonnahoidlikud kriteeriumid“**

Valdkonna toetus ja kaasamisprotsess

Kinnitame, et nii Transpordiamet kui ka Eesti Taristuehituse Liit toetavad ja on valmis aktiivselt panustama valdkonna keskkonnahoidlikumaks muutmisel. Seejuures rõhutame, et muutused peavad toimuma mõistlike, reaalselt väärtust ja mõju omavate tegevuste kaudu.

Infoseminari materjalidest nähtub, et kavandatavasse määrusesesse (nr 35) tuleb kindlasti mõistlike kriteeriume, aga ka ebamõistlike, vähe väärtust omavaid ja määruse jaoks üleliia spetsiifilisi nõudeid, mida tuleb lahendada pigem juhendite tasemel või juhtumipõhiselt.

Seminaril kõlas esitlejate poolt kohati arusaamatuid väiteid. Vale on väita, et teed kuluvad ja teedele roopad tekivad ebakvaliteetse ehitamise tõttu. Uusi tehnoloogiaid katsetatakse, võetakse kasutusele ja kvaliteedinõudeid pidevalt tõstetakse ning täpsustatakse nii aluskihtide, kui kulumiskihtide osas. Küsimus on riigi pikaajalises vaates ja teede rahastamises (alarahastamises), mille osas valdkond on pikemat aega muret tundunud ja millest KLIM ka teadlik on. Keeruline on teha järsku kvalitatiivset hüpet (isegi kui oleks täpselt teada, mida tegema peab) ja TRAM-i poolt nõuda kallimat tehnoloogiat ning taristuehitajatel sellesse investeerida, kui teedevaldkonna rahastus on sedavõrd volatiivne ning esmajärjekorras on vaja tagada olemasolevate teede säilitamine. Uute materjalide ja tehnoloogiate rakendamisel ei ole antud juhul ette nähtud piisavat aega nende toimivuse ja vastupidavuse hindamiseks reaalses keskkonnas.

Ühe hea näitena toodi aherraine kasutamise soodustamine, kuid siin tuleb mõista selle mõju ehitamisele ning keskkonnale tervikuna. Võttes aluseks Rail Baltica ehituse, siis tänaseks ei ole osutunud rahaliselt mõistlikuks aherraine transport isegi Tallinnasse. Meile teadaolevalt on KLIM Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2023- 2027 ülesande raames teostanud analüüsi aherraine killustiku kasutamise võimaluste kohta Rail Baltic raudtee ehitamisel, mille tulemusena loobuti esialgselt plaanist seada see kohustusliku nõudena, võttes arvesse muuhulgas sellega kaasnevaid ehituse maksumuse, valmimise tähtaja, kvaliteedi ja transpordi negatiivse mõju riske. Sarnased riskid esinevad ka teede ehituses. Nii nagu Rail Baltic`u puhul, lasub ka teede osas riigil EL

otsekohalduvast TEN-T määrusest tähtajaline kohustus nõuetekohaselt välja ehitada TEN-T võrgustikku kuuluvad teed.

Oleme täiesti nõus, et innovatsioon, sh uute materjale turule toomine, olgu taaskasutatavad-, uuskasutatavad-, korduvkasutatavad, on oluline samm keskkonnahoidlikumaks muutumisel. Tuleb teha väga kaalutletud ja teadlike otsuseid kõikide uute materjalide puhul. Innovatsioon on valdkonna arenguks vajalik ja uuenduste rakendamisel tuleb võtta riske ja olla valmis ka eksima. Siiski ei saa ära unustada, et uute materjalide kasutuselevõtuga võib tekkida tellijale ka ajalise kestvuse risk. Kui traditsiooniliste materjalide kasutamisega on kasutuskogemusest tulenev kestvus teada, siis uute materjalide puhul nende ajaline kestvus või uuesti kasutamise tehnilised nüansid pole alati lõpuni teada. Täna on teedehitusobjektide garantii tavapäraselt 3 kuni 5 aastat, tee eluiga mõõdame aga kümnendites. Selget vahet tuleb teha innovatsiooni märgi all ehitatud objektidel ja traditsiooniliste materjalidega ehitamisel. Mõlemal puhul eeldame olulisemalt pikemat eluiga kui praegu tavapärane garantiiperiood. Peab tajuma pikaajalisi kvaliteediga seotud riske ning need selgelt kirjeldama, kui soovime innovatiivsemaid materjale ja tehnoloogiaid järsult teedehitusvaldkonnas suurendada.. Maksumaksja raha väärkasutamise vältimiseks ja innovatiivsemate materjalidega teedehituses kasutamiseks, tuleb välja töötada selgem meede, mille raames Tellija saab innovatiivsemaid lahendusi küsida ja projekteerijad ning ehitajad neid pakkuda, ilma, et ükski osapoolt peaks kartma eksida seoses ajas mitte nii püsiva lahendusega, kui on prognoositud. Kui eelduslikult innovatiivse ja hea materjaliga ehitada objekt 30 aastaks, aga siiski tuleb see uuesti ehitada/ renoveerida 10 või 15 aasta pärast, sest innovatiivne materjal ei pidanud vastu sama kaua, kui eeldatud on see maksumaksja raha väärkasutamine, kui just pole võetud teadlikku, kirja pandud riski.

Tänases olukorras näeme, et määrus 35 väljatöötamise ja rakendamise osas on puudu terviklik mõjuanalüüs taristuinvesteeringutele. Praeguses arutelus ei arvestata juba kehtivaid teedevaldkonna rahvusvahelisi ja EL standardeid, mis on välja töötatud aastatepikkuse teadus- ja praktikakogemuste põhjal. See tekitab riski, et rakendatakse lahendusi, mis ei vasta nõutud ohutus, kvaliteedi- ega kestlikkuse kriteeriumitele. Sisendit määruse kriteeriumide koostamiseks on tõesti excel tabeli baasil küsitud ja TRAM/ESTEL seda ühiselt KLIM'ile ka andnud, aga puudub tagasiside milliste ettepanekutega on arvestatud, millistega ei ole arvestatud ja miks ei ole arvestatud.

Ainult CO₂ vähendamise meetmetest olukorra paranemist oodata ei saa. Heitmete vähendamist tuleb käsitleda läbipaistvalt ja terviklikult, hinnates selle mõju kõigile seotud sektoritele ning seeläbi kogu majandusele. Tuleb mõista, et investeeringud pikemaajaliselt CO₂ alandamiseks võivad olla suured. Kohest efekti annavad näiteks erinevad biokütused, kuid nende hinnad on kõrgemad, kui tavakütustel. Seega peab arvestama, et hüppeline eesmärkide seadmine võib tuua kaasa kallima ehitise ning selleks on vaja riigi poolt lisarahastust. Seejuures peab arvestama, et selle tulemusena riigi teedevõrgu remondivõlg kaasnevalt ei suureneks.

Paralleelselt on käimas mitmeid teemasid ja algatusi, mille eesmärgid ning omavahelised seosed on ebaselged. Tekib küsimus, kas soovitakse saavutada tegelikku CO₂ kokkuhoidu või on tegemist pigem näiliste tegevustega, mille eesmärk on näidata tulemusi ilma sisulise mõjuta. Selline lähenemine võib põhjustada turumoonutusi ja suurendada riski, et teatud materjalide või tehnoloogiate osas kujuneb välja monopol, mis piirab konkurentsi ja tõstab kulusid. Näitena toodud kohalikud materjalid, nagu ligniin ja gneiss ei ole turul täna vajalikus mahus kättesaadavad ega ka sageli tehniliselt mõistlikult kasutatavad ning tõstavad lõpptoota hinda.

Teedevõrgu tänane seisund ei tulene eelkõige ehituskvaliteedi või kasutatud materjalide probleemidest, vaid ebapiisavast rahastamisest. Pidevalt on vaja leida mõistlik tasakaal vajaduste ja võimaluste vahel ning see sunnib tegema kompromisse, mis omakorda kajastub tänases teede

seisukorras. Vaja on pikemaajalist vaadet ning rahastusotsuseid, mille baasil on võimalik ka suuremaid investeeringuid teha. Taaskasutuse osas vastuolulise näitena toodi esitlusel, et Põhjamaades on teede alustes kasutusel paremate omadustega materjalid (mitte taaskasutusmaterjalid) ning seetõttu on teed kauem kestvamad. Siinjuures jäi märkimata, et ka konstruktsioonid on seal teistsugused (paksemad kihid). Ilmselgelt, kasutades paremaid materjale ja paksemaid konstruktsioone, saame parema tulemuse, kuid siinkohal peab võrdlema eelarvelisi vahendeid ja materjalide saadavust. Ühest küljest öeldakse, et tuleb taaskasutada võimalikult palju materjale, mis ei pruugi, aga võivad olla madalama kvaliteediga ja kehvemate omadustega, kuid teisest küljest rõhutakse, et paremate materjalide korral püsib tee kauem. Need kipuvad olema teineteisele vastanduvad seisukohad ja sellest osas tuleks ka selgem reeglistik või nägemus luua.

Kalkulaator

Esitlusel toodi välja, et määruse 35 allkirjastatakse käesoleva aasta lõpuks ning muutub kohustuslikuks 6-8 kuud pärast allkirjastamist. Määruse 35 kohustuslikuks kriteeriumiks on, et hakataks hindama taristuehituse jalajälge nii projekteerimise kui ka ehituse etapis. Samas pole seda kalkulaatorit tervikuna sektoriga jagatud. Esitlustel küll kalkulaatorit lühidalt tutvustati, kuid selle autorid ise tõid välja, et osad arvulised näitajad ei ole täna lõpuni paigas ja võivad turuga diskuteerides muutuda. Juhime tähelepanu, et ministeeriumi poolt hangitud kalkulaatori lähteülesanne tõi otseselt välja, et metoodika peab olema koostatud EVS-EN 15804:2012+A2:2019 põhjal. Esitlusel nähtud väärtuste korral jääb selgusetuks, kas välja pakutud väärtuste korral on arvestatud kõikide standardi ja lähteülesandes nõutud olelusingi etappidega.

Kalkulaatori eesmärk oli välja pakutavad väärtused liita juba kasutusel oleva Eesti ehitusmaterjalide andmebaasiga. Viimane töötati välja koos Ehitusmaterjalide Tootjate Liiduga. Esitlusel toodi välja, et taristuehituse kalkulaatoris mõningate nimetatud kalkulaatoris olevate materjalide väärtusi muudetakse. Kas see on hoonete ehituse poolega juba kooskõlastatud? Või hakkab tulevikus kehtima kaks kalkulaatorit – üks hoonete ehitusele, teine taristuehitusele, sealjuures samadele materjalidele hakkavad kehtima erinevad väärtused? Samuti jääb selgusetuks, millisele asutusele koondub riigiülene teave teedehituse CO₂ kokkuhoiu kohta? Kes vastutab andmete esitamise eest ja kuidas need kajastuvad EL statistikas?

Kokkuvõtteks

Meie hinnangul on senine kaasamisprotsess olnud pealiskaudne ja killustatud. Sektori poolt tehtud sisulisi ettepanke ei ole arutatud ümarlaua või tervikliku dialoogi vormis. Selline protsessi läbiviimise viis jätab kallutatud mulje ja näib, et otsused tuginevad vaid kitsale huvigrupile.

Ettepanek

Transpordiamet ja Taristuehituse Liit teevad ühiselt ettepaneku võtta määruse 35 väljatöötamiseks piisavalt aega, et kaalutleda selle mõju sektorile tervikuna. Näeme, et määruse sõnastuse ja reeglistiku väljatöötamiseks on vaja valdkonna spetsialistidega tekitada suurem sisuline diskussioon. Kellelegi ei ole kasu määrusest, mille täitmise osas on takerdumine ette ennustatav. Soovitame astuda määruse ajakavas astuda samm tagasi ja korraldada sisulised ümarlaua vormis arutelud sektori tellijate ja ehitajatega. Täna seda tehtud ei ole.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Janno Sammul

direktor

teehoiuteenistus

(allkirjastatud digitaalselt)
Tarmo Trei
Eesti Taristuehituse Liit
tegevdirektor

Mart Arusoo
58177905, Mart.Arusoo@transpordiamet.ee