

Meie: 02.09.2024

Lugupeetud peaminister

Lugupeetud valitsuse liikmed

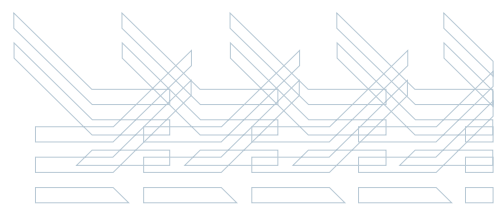
Pöördumine seoses teedevõrgu rahastamise kriitilise seisu ja pöördumatute mõjudega

Pöördume teie poole seoses käimasoleva eelarve läbirääkimiste protsessiga, millel saab olema määrav mõju Eesti teedevõrgu seisukorrale, Eesti võimekusele arendada teedevõrku ja teehoiu sektori tulevikule lähi kümnendite vaates. Lähiaja otsused viivad selleni, et meie teede olukord halveneb märgatavalt, inimeste jaoks muutuvad teed ohtlikumaks, väheneb ligipääsetavus ning pikenevad teekonnad koju, kooli, tööle. Riigieelarveliselt saavad säilitamiseks ning korrashoiuks vajaminevad vahendid tulevikus olema märgatavalt suuremad, millega praegu hakkama saaks.

Oleme alates 2022. aasta algusest Eesti Taristuehituse Liiduna korduvalt pöördunud valitsuse, Riigikogu ja vastavate ametkondade poole, et juhtida tähelepanu riigi teedevõrgu hoiu alarahastamisele ning selle ulatuslikule mõjule nii Eesti inimestele, ettevõtetele, piirkondadele kui ka riigi enda heaolule tervikuna. Pika plaani puudumise ja lühinägelike otsuste tulemusena seatakse löögi alla riigi võimekus ja valmisolek tulevikus teid ehitada ja nõuetekohaselt säilitada, et sellega tagada inimeste liikuvus ning turvalisus, riigi ja piirkondade areng.

5. veebruaril kinnitas valitsus Riigiteede teehoiukava 2024–2027, mis lähtub riigieelarve strateegia võimalustest. Riigiteede teehoiukava 2024–2027 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.

Transpordiameti uues teehoiukavas on Eesti teede seisundi säilitamiseks ja mõningaseks parendamiseks järgmiseks neljaks aastaks ette nähtud keskmiselt 115 miljonit eurot aastas. Teede seisundi säilitamiseks ja hädavajalikeks parendustöödeks oleks aga vaja vähemalt 250 miljonit eurot aastas. Inflatsiooni arvestades on see number veelgi suurem ja kasvab aastast aastasse. Läbi aastate kestnud alarahastusest kuhjunud teede remondivõlg, see tähendab õigel ajal teede säilitamiseks, parandamiseks tehtu on jäetud vahendite puudumisel tegemata, ulatub praeguseks üle nelja miljardi euro. Remondivõlg puudutab eriti akuutselt kohalikke omavalitsusi, kus tegemata jätmisi on mainitud summast üle 3 miljardi euro ulatuses. Riigiteede hoiu vahendite puudus on praeguseks jõudnud staadiumisse, kus juba alates tänavusest aastast **peaks riigimaanteedesse suunama vähemalt 450 miljonit eurot**, kuid ette on nähtud vaid 153 miljonit eurot. Sealhulgas näiteks investeeritakse liiklusohutlike kohtade ümberehitamise meetme raames vaid 12% sellest, mida tehti aastas viimase nelja aasta jooksul. Kehtivas teehoiukavas on ka kirjas, et riigiteede olemasoleva seisundi säilitamiseks tuleks aastas teha umbes 200 km katete taastusremonti, kuid tänavu on plaanis taastada katteid vaid ca 80 km ehk vaid 40% vajaminevast.



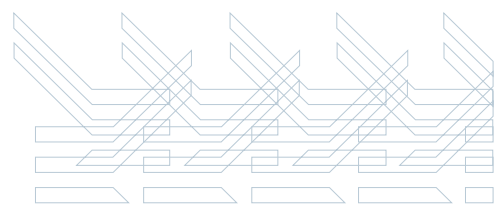
Kruusateedele tolmuwabade katete ehitamise maht on 2024. aastal 0 km, eelneval neljal aastal tehti keskmiselt 145 km aastas. Rõhutame, et ühel hetkel hakkavad teed nõudma järsult rohkem vahendeid, kuna tuleb teha õigel ajal korrastamata jäänud tee konstruktsiooni läbivat kapitaalremonti.

Riigikontrolli audit 2022. aasta septembrist tõi välja, et väheneva rahastuse juures ei suudeta täita ka minimaalseid riigiteede säilitamise ja arendamise eesmärgi. Sama audit rõhutas, et Eesti ei suuda selliselt jätkates täita 2030'ks aastaks ELi ees võetud kohustusi TEN-T võrgu väljaehitamisel. Tänapäevase seisuga on Tallinn-Narva, Tallinn-Tartu ja Tallinn-Pärnu põhimaanteedest välja ehitamata veel üle 300 kilomeetri. Sel aastal uuendatud TEN-T määrus seab eesmärgiks vähendada transpordi keskkonna- ja kliimamõju ning suurendada taristuvõrgu ohutust ja vastupidavust, mida ei ole võimalik eraldatud ning aina vähenevate vahenditega teha. Aastaks 2030 peavad põhivõrgu teed vastama uuendatud nõuetele. Muu hulgas peavad TEN-T kohastel maanteedel olema kummagi sõidusuuna jaoks eraldi sõiduteed, mis on teineteisest eraldatud eraldusribaga ning maanteed ei tohi ristuda samal tasandil ühegi maantee, ratta- ega jalgteega. Nende nõuete täitmiseks on vajalikud lisainvesteeringud. Transporditaristu on ühiskonna toimimiseks keskne tähtsus. Teetaristu, kui selle osa arendamise sotsiaal-majanduslikeks eesmärkideks on Eesti konkurentsivõime edendamine, riiklik julgeolek, võitlus kliimamuutustega ning piirkondade elujõud ja ligipääsetavus. Neid eesmärgi edendab teetaristu pikaajaline planeerimine, vastates samal ajal klientide, st inimeste ja ärimaailma vajadustele erinevate liikumisviiside ja -vahendite kasutamisel Eestis. Taristuehituse Liidu nägemuses peavad otsused riigi teedevõrgu rahastamisel lähtuma pikast plaanist ehk visioonist, kuhu Eesti riik soovib oma teedevõrguga jõuda.

Riigi teedevõrgu planeerimise eesmärk peab olema pikaajaline, pidev prognoositav tegevus üle valitsemisperioodide. Plaan peab suunama läbipaistvalt kogu teedetaristu toimimist, näidates üles riigi ühtset tahet teedevõrgu arendamiseks. Praegu puuduvad pikaajalised eesmärgid, mille alusel riik teedevõrku suunatavaid eelarvevahendeid planeeriks ja otsuseid teeks.

Riigil tuleb saada vastused küsimustele, mis on otsesed ja kaudsed kasud, mida väljaarendatud teedevõrk riigile ja ühiskonnale annab, kuidas teedevõrku investeeritud vahendid muul kujul majandusse tagasi liiguvad ning vastavalt sellele tegema rahastamisotsuseid ja plaane. Üheks võimaluseks koostada teedevõrgu arendamise pikk plaan koos sotsiaal-majandusliku mõjuanalüüsiga on teha seda arvestades ka kliimakindla majanduse seaduseelnõus ettenähtud valdkondliku teekaardi koostamise soovitus ja seda koostöös kõigi asjasse puutuvate osapooltega. Rõhutame, et pikk plaan peab käima käsikäs keskkonnahoidlikkuse, innovaatilisuse ja investeeringutega, pakkudes võimalusi läbi riigihangete arendada uudeid, innovaatilisi ning keskkonnahoidlikke lahendusi.

Transpordi tulemusvaldkonna suur eesmärk on tagada elanikele ja ettevõtetele ohutud, ligipääsetavad, kiired, kestlikud ja mugavad liikumisvõimalused kooskõlas Euroopa Liidu õigusnormides kehtestatud eesmärkidega. Eesti siht aastaks 2035 on kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne elukeskkond. Kaasaaegne ja korras teedevõrk on üks oluline märksõna selle eesmärgi täitmisel. Kutsume riiki üles olema ambitsioonikas mitte ainult sõnades, vaid ka tegudes.



Oleme siiani tunnistajaks sellele, et Eesti poliitiliste otsuste tulemusena on riigi jaoks oluline valdkond jäetud täielikult tagaplaanile ning hetkel ei näi tulevik perspektiivne ei Eesti teede olukorrale tervikuna ega ka teehoiu valdkonnale. Kuid selline mõtteviis, eriti olukorras, kus meie lähinaabrid on teinud viimastel aastatel võimsaid investeeringuid teedevõrku, ei ole jätkusuutlik ning veab meie ühiskonda ja riiki alt.

Riigieelarve läbirääkimiste vaates toome välja, et **riigiteede võrgu säilitamiseks** ja seekaudu ka sektori jätkusuutlikkuse tagamiseks on koheselt vajalik tagada teehoiu rahastamise tase vähemalt **250 miljonit eurot aastas**. Seejuures oleks selline tase ligikaudu kaks korda vähem kui Riigiteede teehoiu rahavajaduse strateegilises analüüsis välja toodud koguvajadus.

Käesolevale pöördumisele lisatud dokument Lisa 1 annab detailsema ülevaate teedevõrgu laiapinnalisest sotsiaal-majanduslikust mõjust.

Eesti teed ühendavad inimesi, piirkondi, toovad ettevõtlust erinevatesse Eesti nurkadesse, tagavad liikuvuse, tõstavad meie kaitsevõimekust. Meie teed vajavad paremat hoolt täna ja homme, et need viiksid meid jätkuvalt ohutult ja mugavalt ühest punktist teise!

Palume arvestada, et lähenevate riigieelarve läbirääkimiste otsused on määravad riigiteede hoiu rahastamise kriitilise seisu ja pöördumatute mõjude seisukohalt.

Parimatega soovidega,

Indrek Pappel
Juhatuse esimees

Eesti Taristuehituse Liidu nimel

/allkirjastatud digitaalselt/

Koopia:
Riigikantselei
Rahandusministeerium
Kliimaministeerium – kliimaminister ja taristuminister
Transpordiamet



LISA 1: TEEDEVÕRGU ALARAHASTUSE LAIAPINNALINE SOTSIAAL-MAJANDUSLIK MÕJU

MÕJU MAJANDUSELE JA KONKURENTSIVÕIMELE

- Teedevõrgu alarahastuse tulemusena jääb Eesti majandus ilma võimalikust täiendavast kasust ja kaotab konkurentsivõimes.
- Maailma majandusfoorumi riikide konkurentsivõime edetabelis on Eesti taristu tase alles 45. kohal (2019). Meie ees on nii Läti, Leedu kui ka näiteks Poola ja Ungari.
- The McKinsey Global Institute'i kohaselt McKinsey hinnangul on infrastruktuuri sotsiaalmajanduslik tasuvusmäär umbes 20 protsenti. Teisisõnu, 1 dollar infrastruktuuriinvesteeringuid võib pikemas perspektiivis suurendada SKPd 20 senti võrra.
- Soomes läbiviidud uuringud näitavad, et taristuehitusse pandud eurodest tuleb otseselt majandusringlusse tagasi 32%.
- Teede alarahastus mõjub negatiivselt ka inimeste endi rahakotile. Vastavalt PIARC-i aruandele „Kuidas maanteetransport riike liikuma paneb“ raiskavad teekasutajad iga ennetavas teehooldusse investeerimata euro kohta 3 eurot täiendavateks transpordikuludeks ja transpordiametid kulutavad 4 eurot varade rekonstrueerimiskuludeks.
- Taristuala hõlmab palju töajõudu ja töö kodumaisuse aste on väga suur. Alati kui taristu ehitamisele ja hooldamisele kasutatakse miljon eurot, tekib keskmiselt 15 töökohta ja tihti omavalitsusse endasse. Taristutööde ahelas saavad tööd projekteerijad, ehitustoodete valmistajad ja ehitajad (RT Infra ry 2020).

MÕJU OHUTUSELE

- Transpordiameti analüüs (2021) näitab, et kui kolme põhimaantee ja Tallinna ringtee 1 + 1 sõidurajaga teelõikude ohutustaset parandada nii, et see vastaks praegusele Tallinna-Tartu maantee 2+2 sõidurajaga lõikude ohutustasemele, siis väheneks liiklusõnnetuste arv 25 ning nendes vigastatud ja hukkunud inimeste arv 48 võrra igal aastal.
- TEN-T uuendatud määruse nõuetega on märgatavalt tõusnud keskkonna- ning ohutusnõuded põhiteede välja ehitamisel. Lisainvesteeringute maht on järgnev:
 - Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa teel
 - Mäo-Imavere 2+2 tee ehitus pikkusega 20,5 km ja eeldatava maksumusega 100 miljonit eurot + km (ehitusaastad 2026-2028).
 - Peetri-Vaida 2+2 tee rekonstrueerimine ja liiklusohutuse parandamine pikkusega 13 km ja eeldatava maksumusega 31 miljonit eurot + km (ehitusaastad 2028-2030).
 - Tallinna-Pärnu-Ikla teel
 - Päädeva-Konuvere 2+2 tee ehitus, töödele, mis ei ole rahastatavad CEF mil-mob fondist eeldatava maksumusega 17 miljonit eurot + km (ehitusaastad 2026-2027).
 - Konuvere-Pärnu-Jaagupi 2+2 tee ehitus pikkusega 19,8 km ja eeldatava maksumusega 102 miljonit eurot + km (ehitusaastad 2027-2029).
 - Topi-Ääsmäe 2+2 tee rekonstrueerimine ja liiklusohutuse parandamine pikkusega 13,3 km ja eeldatava maksumusega 33 miljonit eurot + km (ehitusaastad 2028-2030).



- Euroopa Liidu raamistik 2021-2030 teede turvalisuse kohta **Vision Zero** kinnitab samuti, et inimelusid ei peaks teedel ohverdama ja seega tuleb investeerida teedevõrgu turvalisusse.
- Liiklusohutlike kohtade ümberehitamine: eelmisel neljal aastal oli antud meetmesse investeeritud ligi keskmiselt 6,6 mln eurot/aastas. 2024.aastal on maht **0,8 miljonit eurot**, mis ei soosi kuidagi taristu ohutamaks muutmist ja antud kavas püstitatud eesmärkide saavutamist.
- Transpordi tulemusvaldkonna 2023. a. aruande järgi pole liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu soovitud vähenemist saavutatud. Aruanne rõhutab, et investeringute vähendamine teede arendusse aastatel 2023 ja 2026 ning peatamine aastatel 2024 ja 2025 takistab oluliselt transpordi ja liikuvuse arengukavas ning liiklusohutusprogrammis seatud eesmärkide täitmist ning liikluses hukkunute ja vigastatute vähendamise püüdlust.

MÕJU SEKTORILE JA RIIGI VÕIMEKUSELE TEID E HITADA

- Äripäeva 2024. aasta konkurentsiraporti kohaselt on 2024 II kvartalis võrreldes 2023 aasta II kvartaliga töötajate arv vähenenud 8 % võrra.
- Suurettevõtted on müünud asfalditehaseid ja rasketehnikat, olukorra tõttu on vähenemas teede-ehitajate väljaõpe ülikoolides. Taristuehituses tegutsevate inseneride ning oskustööjõu väljakoolitamine võtab aastaid ning nende tagasi toomine sektorisse ilma stabiilse tulevikuväljavaateta on äärmiselt keeruline.
- Asfaltsegude tootmine Eestis väheneb ennustuslikult juba käesoleval aastal alla 1 miljoni tonni. Võrreldes 5'l eelmisel aastal keskmiselt toodetuga (1,65 miljonit tonni asfaltsegusid aastas) on kukumine väga suur ja riigiteede teehoiu rahastamise vähenemisel kukub veelgi. Alla miljoni tonni asfaltsegusid toodeti viimati 2000'ndate alguses. Riik on teetööde tellija ca 85% ulatuses – sektori võimekuse langus tähendab riigi võimekuse langust.

MÕJU EESTI POSITSIOONILE REGIOONIS

- Riigikontroll on toonud on 2022. aasta aruandes välja, et praeguse tempo ja rahastuse tasemele ei suuda Eesti riik TEN-T maanteede väljaehitamise kohustus õigeaegselt ehk aastaks 2030 täita, mis ei näe ELi liikmeks olemise seisukohalt kohane välja. Antud kohustuse mittetäitmine võib lõppeda potentsiaalse trahviga, lisaks tähtja edasilükkamine muudab meid aina enam Euroopa ääremaaks.
- Meie naabrid on samal ajal jõudsalt taristuehitusse investeerinud ja teinud vastavaid poliitilisi otsuseid. Läti valitsus kinnitas 2021. aasta juunis kava ehitada 2040. aastaks 1055 kilomeetrit neljarealisi kiirteid, Leedu lõi plaani aastatakes 2022-2035, mis näeb ette konkreetseid samme teedehituses ja –hoius. Soome riik on otsustanud realiseerida ca. 3 miljardi eest oma vara ja selle siis suunata taristuehitusse.
- Teiste riikide kogemus näitab, et ka teetaristuehituses on võimalike edukalt rakendada PPP mudelit. Meie lähinaabritest nii Läti kui Leedu viivad ellu projekte PPP mudeli põhjal. See oleks üks võimalus luua lisandväärtust ning tuua sektorisse investeringuid. Lisaks tuleb kaaluda automaksu sihtotstarbeliseks muutmist ja suunata laekuvad vahendid teedehoidu.



MÕJU KAITSEVÕIMEKUSELE

- Eskaleerunud geopoliitilises kontekstis on sõjalise liikuvuse strateegiline tähtsus veel enam päevakorral. Eesti teed on strateegiline osa Eesti kaitsevõimekusest ning peaksid kandma vajadusel ka sõjaväe rasketehnikat, nii Eesti oma sõjaväe kui liitlasvägede oma ja tagama erisuundades piisava läbilaskevõime.
- ELi tasandi transpordisektori mitmeaastase tööprogrammi Euroopa Ühendamise Rahastu 2021-2027 eesmärgiks on kohandada TEN-T jaotisi tsiviil-sõjalise kahesuguse kasutusega (st nii tsiviil- kui ka kaitsekasutuse vajaduste rahuldamiseks) sõjalise liikuvuse tegevuskava raames, selles sisalduvad ka näiteks tehnilised nõuded mõõtmete ja läbilaskevõime kohta. Eestil on alarahastusest tulenevalt sellega pea võimatu sammu pidada, kui meil pole maanteed vastavalt TEN-T'le välja ehitatud ja seda veel vastavalt Riigikontrolli aruandele (2022) lähiajal ei juhtu ka.
- Eesti sai Euroopa Ühendamise Rahastu 2023. aasta sõjalise mobiilsuse taotlusvoorst 41 miljonit eurot Via Baltica Päädeva-Konuvere teelõigu tarbeks, kuid see on kokkuvõttes vaid väike osa sellest, mida oleks vaja.

MÕJU KESKKONNALE

- Tulevikuteed on rohelised teed. Selleks on täna vaja oluliselt suurendada taristuinvesteeringuid ka selles osas, mis puudutab innovatsiooni teede ehituses, nii materjalide kasutuses kui teede ehituse tehnoloogia osas. Loodussõbralikud, taaskasutatud materjalid, mida võiks toota Eestis tähendaks investeeringut innovatsiooni, kohapealsesse tootearendusse ning tootmisse. Alarahastuse tulemusena ei suuda me sellega kaasa tulla.
- Rõhutame veelkord, et uuendatud TEN-T nõuded tõstavad märgatavalt ka keskkonnaalaseid nõudeid tee-ehitusele.
- Maanteede väljaehitamise võtmes on oluline, et teekonna lühemaks muutumine ja teede kvaliteedi parandamine aitab kaasa CO2 vähenemisele. Norras tehtud uuring näitab, et teede ümberkorraldused ja uuendused vähendavad autode heitkoguseid. Kolme vaadeldava stsenaariumi puhul - ühe-, kahe- ja kolmele reele maantee ning kiirtee - leiti, et CO2 heitkogused vähenevad vastavalt 11%, 61% ja 38%.
- ESTELi arvutuste kohaselt väheneks CO2 heide 2+2 põhimaanteede väljaehitamist Tallinn- Tartu, Tallinn-Pärnu ja Tallinn-Narva vahel ning sellest tulenevast lõikude lühenemisest üle 5 tonni aastas.

MÕJU ÄÄREMAASTUMISELE

- Süveneva piirkondliku ebavõrdsuse kõige selgem ilming on majandusliku ja inimkapitali koondumine Eesti suurematesse linnapiirkondadesse. Hea, ohutu ja kiire teedevõrgu puudumine on üks põhjus, mis viib inimeste lahkumiseni oma kodukohast ning investeeringute ära jäämiseni piirkonna arendamisse.
- Kuna ettevõtjatel ja investoritel puudub vajalik taristu majanduselu elavdamiseks, kaovad nendest piirkondadest olulised teenused, kaubandus, töökohad ja haridusvõimalused.



MÕJU TULEVIKUKS VALMISOLEKULE

- Tulevikuteedel kasutatakse elektriautosid, hakkavad liikuma robotid, meie ohutust ja teede seisunditaset tõstavad erinevad sensorsüsteemid, kuid selleks jõudmiseni on vaja innovaatilist taristut, sh nt laadimispunkte, parkimiskohti, vastavaid märgisüsteeme, võrgukaableid, mobiilse interneti punkte.
- Praeguse seisuga puuduvad meil taristuvõrgus eeldused, mis võimaldaksid üle Eesti ulatuslikult kasutusele võtta elektriautosid, pakkuda liiklejatele turvalisi ja huvitavaid digilahendusi liikluses ning arendada asulatevahelist pakiroboti liiklust.
- Piisava kiirusega ei tule taristusse lahendusi, mis võimaldaksid seda targaks teha. Tark tee loob eeldused selle kasutus- ja hooldekulude vähendamiseks ning ohutuse suurendamiseks.

