

## KONVERENTS „Tee, anna tööd!“

18. märtsil 2015 Tallinna Tehnikakõrgkoolis

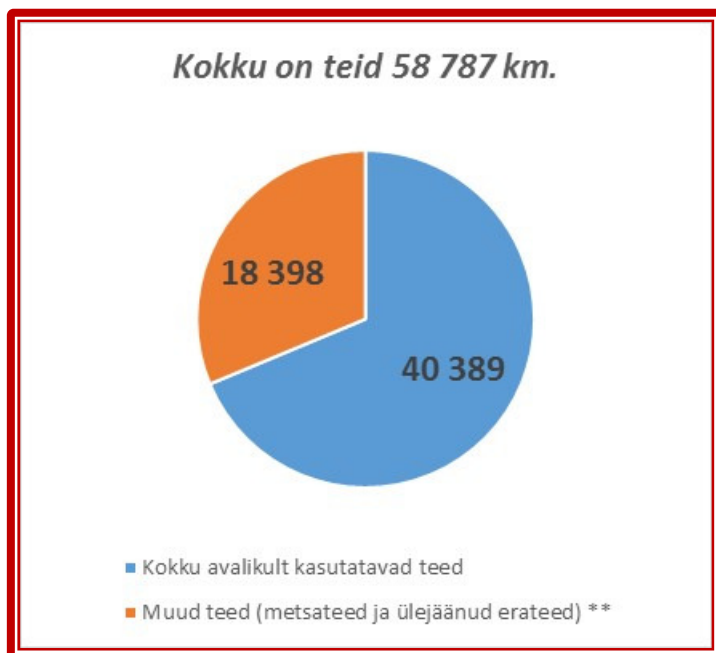
**Kas tee on vallale liiga kallis?** 15.00 – 15.25

*Ott Kasuri, Eesti Maaomavalitsuste Liit*

### 1. Teid on

Kokku, sh

- Avalikult kasutatavad
- Muud teed (metsateed ja ülejäänud erateed)

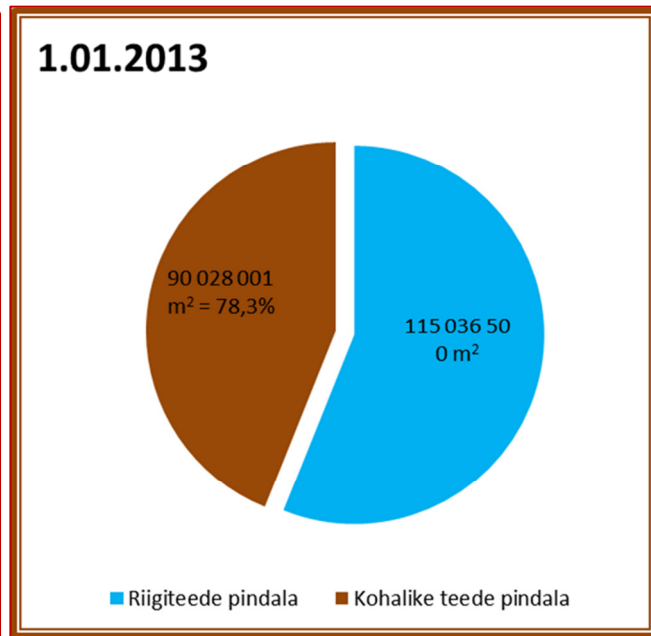
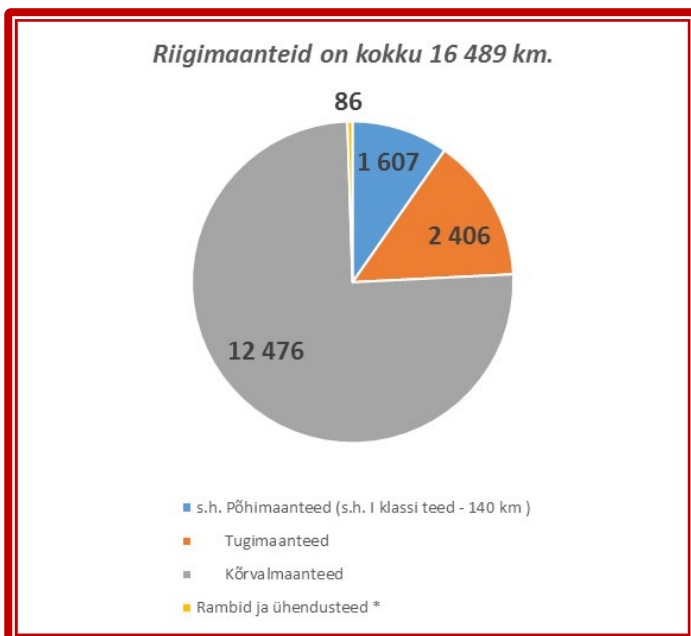


Muudest teedest on metsateid ligikaudu 8000 km ja 10000 km mitteavalikke erateid.

### Avalikest teedest on riigimaanteed s.h.:

Põhimaanteed (s.h. I klassi teed 140 km.)

- Tugimaanteed
- Kõrvalmaanteed
- Rambid ja ühendusteel

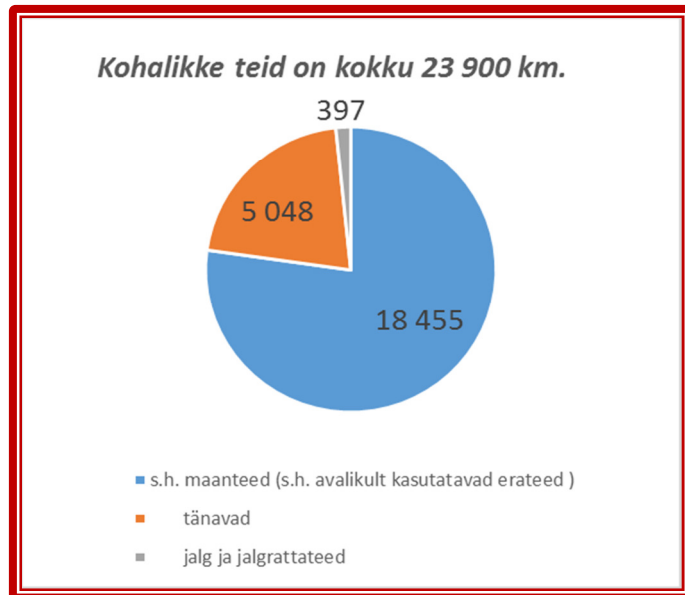


## Avalikest teedest on kohalikud teed, s.h.

Maanteed (s.h. avalikult kasutatavad erateed)

Tänavad

Jalg- ja jalgrattateed



Kaardianalüüsil on kokku pandud kohalikud teed ja katastriandmed ning selle tulemusel võib väita, et:

Kohalikest teedest (23900 km) on ebatäpsed andmed või kaardile kandmata ~2000 km

Munitsipaalomandisse on vormistatud ~ 6000 km

Reformimata riigimaal asub kohalikke teid ~8500 km (vajalik teostada munitsipaliseerimine)

Eramaadel (lepinguga avalikuks kasutamiseks määratud) asub ~5000 km

Riigi omandis olevatel maadel on kohalikke teid (võiks taotleda munitsipaalmaaks) ~1200 km

- Eramaadel lepinguta (avalikud teed) ~1000 km (kontrollida ja sõlmida lepingud)

## 2. Milliseid (laius, katteliik, kasutusala/intensiivsus) teid kõige rohkem leidub?

Kohalikest teedest on kattega teid 5 297 km, s.h. 1 504 km maanteed ja 3 723 km tänavaid. Katteid on väga erinevaid mustkatteid, alates asfaldist. Kui palju mida, pole mõtet välja võtta, need andmed ei ole täpsed. Viimsi vald :Teed jagunevad üldjoontes püsikatte järgi pooleks – pooled on asfaltkattega teed ja pooled killustikkattega / freespurukattega teed. Enamik jalg- ja jalgrattateid on 2-3 m laiused, vanad külasisesed sõiduteed 4-5 m laiad ja kruuskatte laius 3,5-4,5 m Kullamaal. Peamiste sõiduteede laius on 6-7 m, uued sõiduteed rajatakse reeglina 5,6-6 m laiustena, suuremad teed 7 m laiustena.

## 3. Kui vanad on teed kesktlābi ja millises seisukorras nad on?

Kohalike teede vanuse kohta väga suures osas andmed puuduvad. Võib siiski öelda, et kohalike teede võrk asukoha mõttes on väga vana, kujunenud suures osas juba 20 sajandi alguses. Ehituslikus mõttes vanused registris puuduvad.

Teede registris pole kohalike teede kohta kunagi kogutud andmeid seisukorra kohta.

**Kavandatava inventariseerimise käigus on soov registris mis asub kohalikes omavalitsustes kajastada ka teede seisukord ja vastavus seisunditasemetele.**

Teede katted on vanad ja lagunevad kergesti, väga palju rahalisi vahendeid kulub katendite remondile ja olemasoleva olukorra säilitamisele. Jalg- ja jalgrattateed on suures enamuses uuemad teed (90% osas), valla põhiteede katendid on kusagil kesktlābi 15-aasta vanused. Enamik teid (külade siseteed, vanad aiandusühistute siseteed, kortermajade vahelised teed) pärineb nõukogude ajast. Külateid on valla poolt vaid hõõveldatud ja osaliselt täiendavat materjali peale veetud.

#### 4. Sildade hulk ja nende seisukord?

Registris puuduvad andmed kohalike sildade ja truupide kohta. **Inventariseerimise** käigus on kavatsus seda teha. *Sildade arv valdades on 1- 5. seisukord on rahuldav.*

#### 5. Milline on taristu väärtus?

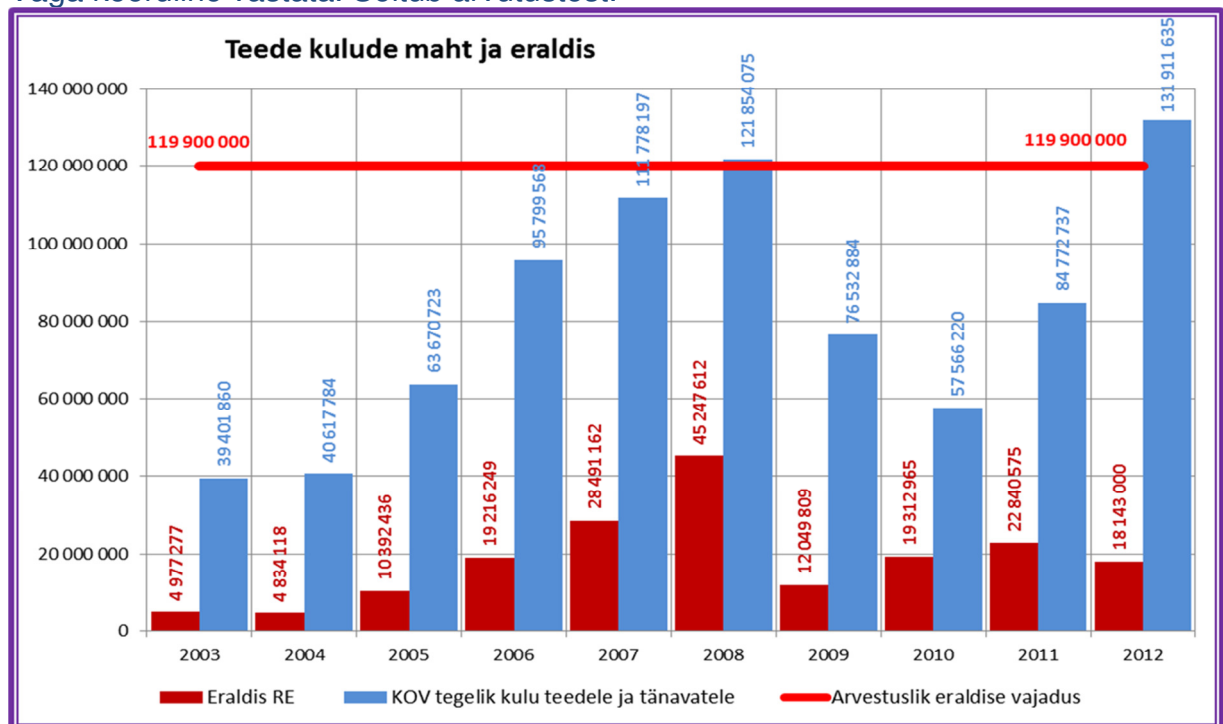
Kohalike omavalitsuste raamatupidamises ei ole kõik omavalitsuste varad arvele võetud, sealhulgas ka väga vähe on arvel teid. **(Kindlasti on aga omavalitsusi, kellel on kõik teed raamatupidamises arvele võetud).** Seega teede koguväärtus on teadmata. See on osaliselt ka omavalitsuste probleem. Lõplik väärtus sõltub aga ka hinnast, mida makstakse kui munitsipaliseeritakse teedealused maad.

#### 6. Kuidas on hallatavate teede väärtus ajas muutunud?

Registris puuduvad muutused teede renoveerimise, kapitaalremondi ja katete osas, siis pole võimalik välja tuua ka kõigi omavalitsuste osas sellist muutust.

#### 7. Kui palju kulub ja kui palju oleks realselt vaja, et olukord ei halveneks või hoopis paraneks (vajaduste hulk)?

Väga keeruline vastata. Sõltub arvutustest.



Arvestades teede pindala ja võrdsustades riigi tehtud kulutused riigi kõrvalmaanteede kohalike teedega võiks **iga-aastane vajadus olla 100 miljoni € ringis, praegu riiklik eraldis 30 milj. € ringis.**

Eelarvearuannete kohaselt on omavalitsuste tehtud kulutused ligikaudu sellised. Graafikul on arvesse võetud ka investeeringud.

**Praeguste eraldiste samas mahus jätkudes teede seisund pidevalt halveneb, kui omavalitsused ei tee teehoiutöid teiste valdkondade arvel.**

**Harku vallas kulub aastas teede hoolduse peale valla eelarvest aastas ca 700 000 eurot. Riigieelarvest on toetus valla teede ja tänavate teehoiuks 125 000 €,**

ehk **vähem kui 20%** tee hooldusele kuluvast rahast. Lisaks vajavad olemasolevad teekatted remonti, mille jaoks ilmselgelt riigi toetusest ei piisa.

**Viimsi vallas kulub teehoiutöödele 1 040 000 €** riigieelarvest on toetus 207 000 €

**Kullamaa vallas kulub** 1 kilomeetri keskmiselt heas seisus külavahelise kruusatee mustkatte alla viimine on minimaalselt 25000 € (veidi tee aluse parandamist ja 2,5x-ne pindamine kruuskillustikuga). Meie valla puhul oleks minimaalselt 1,5 miljonit € enamkasutuses olevate teede ühekordseks korrastamiseks.

### **8. Kas nõuded teede hooldele ja rekonstrueerimisele (projekteerimisnõuded) on mõistlikud või on võimalik optimeerida?**

Nõuded teede hooldusele õigemini **seisundinõuded** on reaalsed ja neid muuta pole vaja. Alles selle aasta alul neid täpsustati. Projekteerimisnõuete kohta ei oska eksperthinnangut anda, seda saaks teha teedeinsenerid.

### **9. Kas kõiki teid on üleüldse vaja?**

Nii ei saa küsida! Ilma teedeta pole ettevõtlust ja töökohti.

Probleem on selles, et kui jätkub maapiirkondade tühjenemine samas tempos ja ei rakendata regionaalpoliitilisi meetmeid, kui kohalikud omavalitsused ei saa toetada ettevõtlust ja töökohtade loomist, võib vajadus osade teede järele väheneda.

Esmalt jäetakse maha erateed, mis viivad eraldiseisvate talukohtadeni, mida ei kasutata ja kui need pole vajalikud selle talu maade kasutajale põldude või metsani jõudmiseks. See on ka praegu juhtunud.

Seejärel võivad **kasutusest välja langeda lepinguga avalikuks kasutamiseks võetud erateed** just eelnimetatud põhjusel.

**Kohalikud teed jäävad püsima nähtavasti samas mahus veel pikaks ajaks.**

### **10. Mille järgi peaks vallad teehoiuraha saama?**

Kõige õigem oleks suurendada kohalike omavalitsuste tulu umbes 90 miljoni € ulatuses üksikisiku tulumaksu ja tasandusfondi kaudu, siis suureneb see majanduskasvu toel iga-aastaselt piisavalt.

Kui seda aga ei tehta, siis peaks toetusfondis olema eraldi teede hoiuks, mis peaks kasvama vähemalt inflatsiooni või majanduskasvu võrra aastas.

Kuna aga omavalitsuste tulude hulgas pole üldse vahendeid amortisatsioonikulu katmiseks, siis peaks kogu omavalitsuste vara olema raamatupidamises kajastatud ja seejärel amortisatsiooni kulude võrra tuleks suurendada omavalitsuste tulu. Teede amortisatsiooni kulu oleks siis ka kaetud.

### **11. Millest tuntakse KOV'is puudust teede valdkonnas? Mis on suurimad probleemid?**

Esmane suurim puudus on finantsvahendid, et teehoiutöid vastavalt nõuetele teha. Riigi poolt võiks olla välja arendatud korralik teederegister, mis on kaasaegne, ennekõike kasutajasõbralik (praegune register seda ei ole).

Väikestes omavalitsustes pole kindlasti teede valdkonna spetsialisti ja talle poleks ka vast täielikku rakendust.

Pigem võiks teede valdkonna ülesanded olla maakonna piires koos täidetavad, luues selleks maakonna liide juurde teede osakonna või muu asutuse. Ühiselt oleks võimalik palgata ja rakendada pädevaid spetsialist aga samuti optimaalsemalt korraldada teede hoidu (korrashoidu, remonte, renoveerimist, järelevalvet).

### **12. Kas kompetentsid on olemas?**

Valdades on kompetents olemas, kui on palgatud teede valdkonna spetsialist, kuid alati saab paremini. vt ka p 11.

### **13. Kas ettevõtjad/asutused (kõrgkoolid, projekteerijad, hooldajad, ehitajad, järelevalve teostajad) saaksid midagi pakkuda?**

Ettevõtjad võiks PPP raames aidata korrastada teid, mis on ettevõtluse jaoks vajalikud.

**Viimis vald** on koostööd teinud Tallinna Tehnikakõrgkooliga ja saanud koolist praktikante, kes on aidanud vallas teetöid (kontoritöö, välitöö) korraldada. Kindlasti on sellised praktikad ja koostöö vajalikud. Võtame igal ajal praktika soovijaid vastu. Ettevõtetega koostöös katsetame uusi lahendusi (nt tänavavalgustuse osas).

**Kullamaa valla** teede uue inventariseerimise koos kalkulatsiooniga teede korrashoiuks/remondiks j võiksid teha TTK üliõpilased lõputööna

**Harku vald** :Teedevaldkonna ettevõtetelt ootaks eelkõige kvalifitseeritud tööjõudu, head koostööd tellijaga ning tähtaegadest kinnipidamist!

### **14. Kuidas saaks sama raha eest rohkem teha?**

Ühishanked ....

Mitte kuidagi, kui hinnad ei alane. Iiga töö tarbeks on läbi viidud hange või võetud konkureerivad pakkumised, tegevusi on ratsionaliseeritud. Enam mingit lisaväärtust või täiendavat võitu saavutada pole võimalik. Kokkuhoid on muutunud vaikselt aastatega normaalsuseks, kiputakse unustama, et see pidi olema ajutine majanduslanguse ajal..

### **15. Kas oleks võimalik teede valdkonda rohkem panustada, rohkem objekte turule paisata? Mis on takistavad tegurid?**

Küsimusele vastamine valmistas raskusi , ei saanud sisust aru. Millised objektid turule?

Ega muud probleemi ei ole, kui et raha ei jätku !

Takistavate tegurite kokkuvõte on kirjeldatud Riigikogu XII koosseisu raportites 2013 ja 2015 a.

## *ELL ja EMOL ettepanekud riigi eelarvestrateegia dokumendi koostamiseks aastateks 2016-2019*

Ettepanekute esitamisel on lähtutud Omavalitsusliitude Koostöökogu ja Valitsuskomisjoni läbirääkimiste põhieesmärgist, milleks on kohalikele omavalitsustele stabiilse, seadustele ning Euroopa kohaliku omavalitsuse hartale põhineva tulubaasi kindlustamine, mis tagaks kohalikele omavalitsustele seadustega ja seaduste alusel pandud ülesannete täitmiseks vajaliku tulubaasi ning võimaldaks kohalikuks arenguks vajalikud investeeringud ja omavalitsuste jätkusuutliku arengu.

**Ettepanek 3. Suurendada toetusfondi (ToF) vahendeid kohalikele omavalitsustele pandud ülesannete täitmise kvaliteedi ja mahu tagamiseks.<sup>1</sup>**

	2014 tegelik	2015 EA	2016 kava	2017 kava	2018 kava	2019 kava
Eraldis kohalike teede hoiuks	28 071 000	28 012 500 <sup>2</sup>	58 870 000	75 293 750	92 452 500	94 567 500
Eraldise kasv KOV teedele		-58 500	30 857 500	16 423 750	17 158 750	2 115 000

<sup>1</sup> Ettepaneku tegemise alusandmeteks on Vabariigi Valitsuse 26.09.2013 istungil heaks kiidetud ning 16.10.2013 korraldusega nr 448 vastu võetud „Riigimaanteede teehoiukava aastateks 2014-2020“ lisa 1 „Teehoiukava 2014-2020 finantsplaan“, esitatud andmed ning Omavalitsusliitude Koostöökogu seisukohad 2015. aasta riigieelarve koostamisega seonduvateks läbirääkimisteks.

[http://www.mnt.ee/public/2\\_Riigimaanteede\\_teehoiukava\\_aastateks\\_2014-2020.pdf](http://www.mnt.ee/public/2_Riigimaanteede_teehoiukava_aastateks_2014-2020.pdf)

<sup>2</sup> Sellest 24 712 500 eurot kajastatakse Vabariigi Valitsuse toetusfondis (liik 20) ning 3 300 000 eurot Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi valitsemisalas projektipõhisteks toetusteks (liik 30).

Vt ka Riigikogu, 12. detsembril 2013.a. olulise tähtsusega riikliku küsimuse arutelu "Kohalike teede hoiu korraldamine" (raport „Kohalike teede hoiu korraldamine“, (<http://www.riigikogu.ee/index.php?id=66729>) mis koondab teede rahastamisega seonduvad teemad ning esitab olulised seisukohad.

Teehoiuvahendite taotluse selgituseks:

	2015 EA	2016 kava	2017 kava	2018 kava	2019 kava
<b>Kütuseaktsiisi kava</b>		420 000 000	430 000 000	440 000 000	450 000 000
Riigiteede teehoiukavas		294 350 000	301 175 000	308 175 000	315 225 000
KOV taotlus riigiteede kavandatud vahenditest		<b>20%</b>	<b>25%</b>	<b>30%</b>	<b>30%</b>
Eraldise kasv KOV teedele	-58 500	30 857 500	16 423 750	17 158 750	2 115 000