



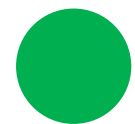
TALLINNA TEHNIKAKÕRGKOO

Teehoiotööde rahastamisest

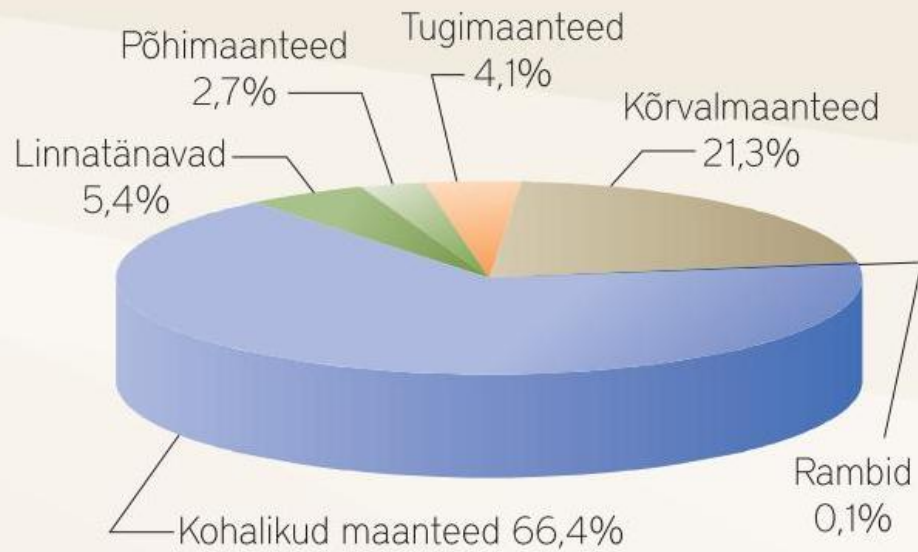
Priit Willbach, Ph.D, professor
Omavalitsusfoorum 2013

“...Eesti hõreda asustuse ja traditsioonide tõttu jääb Eesti perede peamiseks liikumisviisiks maanteetransport. Sõiduautosid ei maksustata...”

väljavõte valitsusliidu kokkuleppes 2011.a

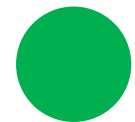


Teede olem

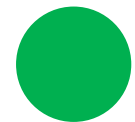
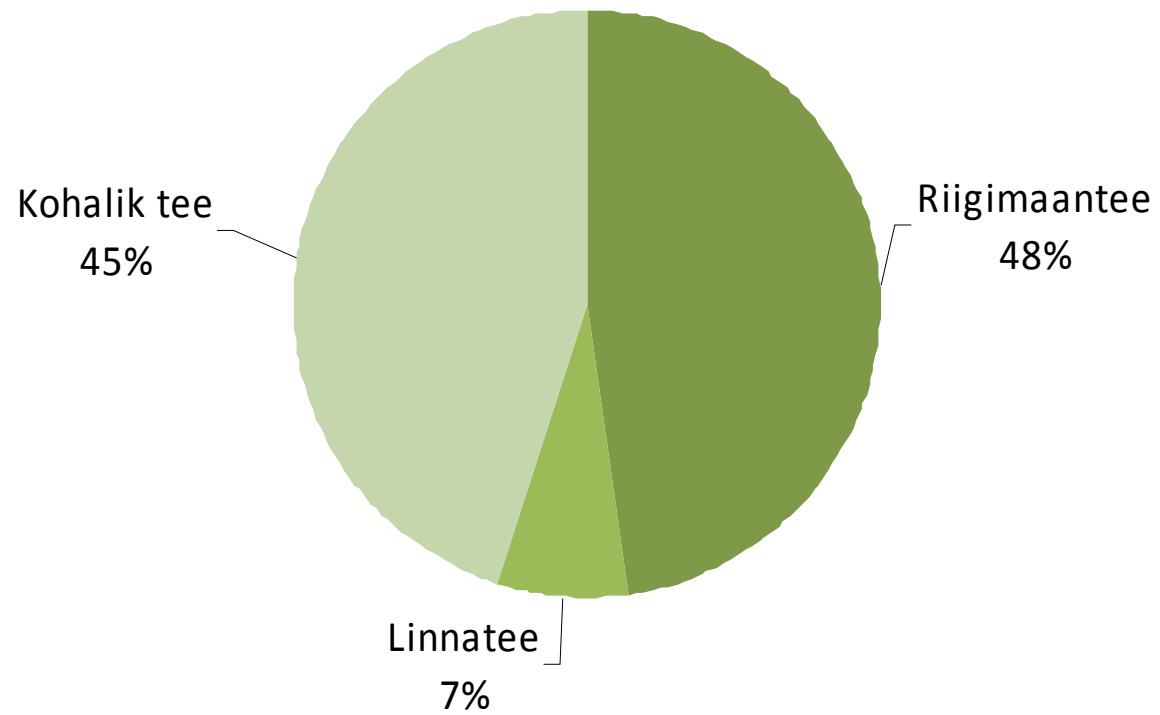


Riigimaanteed	16 472 km
sh põhimaanteed	1 602 km
tugimaanteed	2 391 km
kõrvalmaanteed	12 427 km
rambid ja ühendusteel	52 km
Kohalikud teed ja erateed	38 777 km
Linnade tänavad ja teed	3 134 km
Kokku:	58 383 km

Märkus: Riigimaanteed olem on seisuga 01.01.2010. a



Sildade olem 01.01.2009.a.



Aastane läbisõit teedel

Eesti: 8700 – 9500 miljonit a-km/a

Riigiteed:

~5000 – 5500 milj a-km/a

68%

Kohalikud avalikus kasutuses
olevad teed:

~3700 – 4000 milj a-km/a

42%

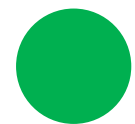
Liiklusõnnetused

Riigiteedel:

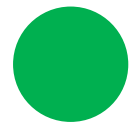
51% õnnetustest

Kohalikel teedel:

49% õnnetustest



Kahjud liiklusõnnetustest moodustavad üle 140 miljoni EUR aastas
(Liikluskindlustuse Fond, Tallinna Tehnikaülikool).

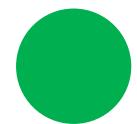


Eesti teehoiu poliitikat mõjutavad lähiaastatel:

- Raskeveokite kasutamise suurenemine
(metsaveokid 60 – 80 tonni)
- Ühistranspordi laialdasem kasutamine
- Kergliiklusvõimaluste suurenemine
- Liiklusohutuse parandamine
- Intelligentsete transpordi juhtimissüsteemid
Märkus: praegune kütuseaktsiisile põhinev teehoiu
finantsmudel muutub kasutuks

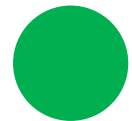


Eesmärgiks on liikumine ning selle tagamine kõige efektiivsemal moel.



Eesti teehoiu poliitika 2003.a – 2012.a

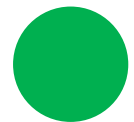
- Liiklusintensiivsus ja autotranspordi koormused on kasvanud üle 1,7-korra (T. Metsvahi, 2011.a)
- Teed vananevad kiiremini kui jõutakse neid remontida, rekonstrueerida, ehitada
- Põhimaanteed – katendite vanus 13 aastat
- Kõrvalmaanteed – katendite vanus 21 aastat
- Tugimaanteed – katendite vanus 25 aastat
- Kohalikud teed – katendite vanus üle 30 aasta
- Paranenud on liiklusohutus:
 - 2007.a 196 hukkunut
 - 2012.a 88 hukkunut.



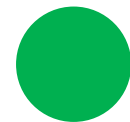
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Kütuseaktsiisi prognoos	235	270	343	311	311	367	378	417
Kütuseaktsiisi laekumine	238	278	300	311	357	363	389	?
Teehoiu kavandatud vahendid (seadus - 75% kütuseaktsiisist)	187	195	254	213	282	262	285	292
<i>Teehoiu kavandatud vahendite struktuurfondide osa</i>	34	24	8	35	56	80	70	93
<i>Teehoiu kavandatud vahendite aktsiisi osa</i>	153	171	246	178	226	182	215	199
Kavandatud aktsiisi kasutamise osakaal laekuvast aktsiisist	64%	62%	82%	57%	63%	50%	55%	48%
Tegelikult kasutatud vahendid (Maanteaamet)	193	207	261	198	212	237	270	?
<i>KOV-de tehoiu eelarve (sisaldab toetust riigieelarvest)</i>	79	82	81	65	67	85	105	115
<i>Toetus KOV-dele tehoiuks riigieelarvest</i>	17	27	43	11	11	13	18	29
<i>KOV-de tehoiu rahastamine oma tuludest</i>	62	55	38	54	56	50	58	56
<i>Struktuurfondide osa KOV-de eelarves</i>						22	29	30
Teehoiuks kasutatud vahendid kokku (riik + KOV)	255	262	299	252	268	287	328	
Teehoiuga seotud teaduslik-tehnilised uuringud	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3	1	0,6	0,6
Lisaks on kergliiklusprojektide jaoks KOV-dele eraldatud 2011 - 2013.a 3,8 milj EUR								



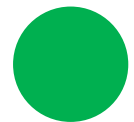
- Tallinna Tehnikakõrgkooli, Maanteeameti ja Maaomavalitsuste Liidu poolt on eksperthinnangu alusel aastane teehoiukulu 400 – 420 miljonit eurot.
- Teekasutaja kulu on tegelikult jäänud “bilansist” välja; eesmärgiks peaks olema teekasutaja kulude optimaalsus. Lõpuks kajastub see kõik SKP-s.



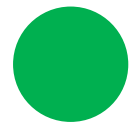
- **EL-struktuurfondide raha ei suurenda teehoiule seadusega ettenähtud eraldusi, vaid läheb 75% kütuseaktsiisi määra sisse**
 - Mis abi meil sellest on? Eesmärki, vähendada Eesti mahajäämust, ta ei täida.
- Kütuseaktsiisi laekumine on võrreldes 2006.a kasvanud 1,5 korda; teehoius kasutatavad vahendid 1,3 korda
- Teehoiuga seotud teaduslik-tehniliste uuringute finantseerimine on väga väike - ~0,2% teehoiu kogukuludest



- Kumulatiivne teehoiu alarahastamine ulatus Tehnokeskuse 2011.a uuringu alusel 836-miljoni euron.
- KOV-de teedel eksperthinnangu alusel 300 milj EUR



Teehoiu finantsmudel, kus nn “riigimaanteed” finantseeritakse kütuseaktsiisi laekumistest ning KOV-i avalikus kasutuses olevad teed sisuliselt KOV-i eelarvesse laekuvast tulumaksust, põhjustab Eesti teedevõrgu ebaühtlase arengu ning pärsib metsanduse, põllumajanduse ning kogu Eesti regionaalarengut.



Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium
Hr Juhan Parts
Tallinn 18.06.2010.a.

Eesti majandusel seisavad lähiaastatel ees tõsised väljakutsed. Transpordi üheks võtmeküsimuseks on organiseerimine ning logistika. Optimaalne maanteedevõrk, ühtne teehoiu süsteem on siin oluliseks märksõnaks.

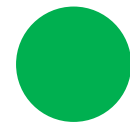
Enamiku tee-ehitusinseneride seisukoht on, et teehoiu süsteemi tuleks vaadata ühtse tervikuna ning mitte jaotada seda näiteks kolmeks erinevaks osaks – riigimaanteed, kohalikud teed ja erateed. Selline jaotus on tinglik ja teekasutaja jaoks mõttetu. Teehoiu finantseerimise põhiallikaks olevat kütuseaktsiisi kogutakse praegu ju kõikide teede kasutajatelt. Seega ei saa teehoiu rahastamise süsteem olla killustatud. Palju küsimusi on eelkõige kohalike ja erateede teehoius.

Piiratud resursside tingimustes vajab Eesti ühtset teehoiu rahastamise mudelit. Siia tuleb muidugi lisada tõsine inseneride töö innovaatliste tee-ehituse ning aastaringse teehoolde lahenduste läbitöötamisel ning rakendamisel. Teehoiu rahastamise optimeerimise eesmärgil peaks prioriteediks olema kohalikud tee-ehitusmaterjalid.

Tallinna Tehnikakõrgkool koostöös teiste asjasthuvitatud organisatsioonidega teeb ettepaneku algatada vastava metoodika läbitöötamine ning rakendamine Eesti Vabariigis, mis annab põhjenduse riigieelarve ja kohalike omavalitsuste eelarvete koostamiseks.

Lisas lähteülesanne (3-l lehel)

Priit Vilba
Tallinna Tehnikakõrgkool
Ehitusteaduskonna rajatiste õppetooli juhataja, professor
Tehnikateaduste doktor





Hr Priit Vilba
Tallinna Tehnikakõrgkool
Pärnu mnt 62
10135 Tallinn

Teie 18.06.2010

Meie 20.07.10 nr 1.15-5/10-00534/068

Ettepanek tehoiu rahastamise kohta

Täname Teid ettepanekute eest ühtse tehoiu süsteemi loomiseks. Teehoid on seadusandja poolt Teeseaduse §14 lg1 tulenevalt teetööde tegemine, kavandamine, teekasutuse korraldamine, tee kaitsevööndi hooldamine, tee projekteerimine ning tee haldamisega seotud muu tegevus. Eesti Vabariigis on teed erinevates omandites ning lähtuda tuleb, et ka tee kui omandiga kaasneb vastutus. Eeltulenevast ei tundu tänases õigusruumis mõistlik luua ühtset rahastamise metoodikat tehoiuga seoses.

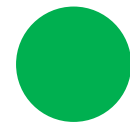
Lisaks peame mainima, et Teie ettepanekus toodust on suurem osa juba realiseeritud. Riigil on olemas ühtne andmebaas teede jaoks – Teeregister, mis koondab avalikult kasutatavate teede andmeid ja võimaldab kõigil kodanikel avaliku teenusena teedealast infot saada ja seda kasutada. Võimalik on leida näiteks infot teekatete kohta, liiklussagedusest teedel, bussipeatustest, talvisest/suvisest korrashoiust jne. Registris on nii riigimaanteed, kohalikud teed, metsateed kui ka on võimalik lisada erateed. Teede ja sildade seisundi määramine toimub pideva tööna. Samuti ollakse kontaktis lähinaabritega ning vahetatakse teavet. Loomulikult võib ja saab seda kõike teha rohkem, paremini, süstematiseeritult ja selles osas on kõikide ettepanekud teretulnud.

Seega meil ei ole midagi selle vastu, kui Tallinna Tehnikakõrgkool enda sisemise teadustöö raames viib läbi uuringuid tehoiu rahastamise võimaluste kohta.

Samas oleme uurimas võimalusi pikaajalise teede valdkonna teadus-arendustegevuse tõhustamiseks, milles osaleksid nii ülikoolid, rakenduskõrgkoolid kui uurimislaborid, seda kõike koostöös vastava valdkonna ettevõtetega. Esmalt on kavas alustada sügisel lähikümnendite tehoiu teadus-arendustegevuse ühtse tervikliku süsteemi põhimõtete loomisest. Antud tegevus on kindlasti üks lähikümnendite prioriteete tehoiu valdkonnas milles ootame kindlasti Teie aktiivset osavõttu.

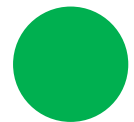
Lugupidamisega
/allkirjastatud digitaalselt/

Einari Kisel
asekantsler kantsleri ülesannetes

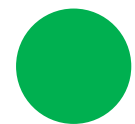


Kuidas olukorda muuta ja luua teehoiu tasakaal?

- Kütuseaktsiisi seadusejärgne kasutamine, lisaks struktuurfondid
- Teeseisundi nõuete “lõdvendamine” (liiklusturvalisus väheneb?)
- Vähendada hooldatavat teedevõrku (regionaalne ja majanduslik areng?)



- Teehoiu tehniliste meetmete, uute tehnoloogiate abil teehoiu efektiivsuse ja kvaliteedi tõstmine
 - Rohkem kohalikke ehitusmaterjale, uuenduslikud lahendused
- Ühistransport, eriliigiliste liikumisvõimaluste laiendamine (kergliiklus)
- Teehoiu finantseerimismudeli täiustamine (laen, PPP, kontsessioon, energiaaktsiis, teede kasutamise maks)



**Teedega on nii, et ilukõnedega neid
paremaks ei tee. Loodus võtab oma.
Tegusid on vaja!**

Aitäh!

