**Riigi kõrvalmaanteede osaline üleandmine kohaliku omavalitsuse üksustele**

**ANALÜÜS JA ETTEPANEKUD**

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

2018

**SISUKORD**

[1. Sissejuhatus 3](#_Toc530044950)

[2. Hetkeolukorra ülevaade 3](#_Toc530044951)

[2.1 Ülevaade Eesti teedevõrgust 3](#_Toc530044952)

[2.2 Teehoiu rahastamine 6](#_Toc530044953)

[2.3 Eesti teedevõrgu jaotus riigiteede ja kohalike teede vahel 7](#_Toc530044954)

[3. omandipõhise jaotuse võimalikud stsenaariumid 9](#_Toc530044955)

[3.1 Stsenaarium I: teedevõrgu korrastamine 10](#_Toc530044956)

[3.2 Stsenaarium II: kohalike teede võrgu suurendamine 10](#_Toc530044957)

[3.3 Stsenaarium III: riigiteede võrgu suurendamine 10](#_Toc530044958)

[3.4 Stsenaarium IV: erateede võrgu suurendamine 11](#_Toc530044959)

[3.5 Omavalitsuste seisukohad seoses võimalike stsenaariumitega 11](#_Toc530044960)

[3.6 Stsenaariumi ettepanek 12](#_Toc530044961)

[4. üleandmisele kuuluvad teed 13](#_Toc530044962)

[4.1 Riigitee tunnused 13](#_Toc530044963)

[4.2 Riigitee tunnustele mittevastavad riigiteed 16](#_Toc530044964)

[4.3 Eratee tunnustega riigiteed 19](#_Toc530044965)

[4.4 Riigitee tunnustega kohalikud teed 19](#_Toc530044966)

[4.5 Osaliselt riigitee tunnustega kohalikud teed 19](#_Toc530044967)

[5. üleantavate teede rahastamine 20](#_Toc530044968)

[6. TEEDE ÜLEANDMISE protsess 23](#_Toc530044969)

[7. täiendavate Teehoiuvahendite eraldamine omavalitsustele 25](#_Toc530044970)

[8. Õiguslik lahendus ja õigusaktide muutmise vajadus 25](#_Toc530044971)

[9. Indikatiivne tegevuskava 27](#_Toc530044972)

[10. Omavalitsuste kaasamine 28](#_Toc530044973)

[11. kokkuvõte 30](#_Toc530044974)

[Lisa 1. Avalikult kasutatava teedevõrgu jagunemine teistes riikides 32](#_Toc530044975)

[Lisa 2. Stsenaariumite SWOT võrdlus 33](#_Toc530044976)

[Lisa 3. Üleantavate kõrvalmaanteede maht omavalitsuste lõikes (kavand) 37](#_Toc530044977)

[Lisa 4. Riigitee tunnustega kohalikud teed (kavand) 39](#_Toc530044978)

[Lisa 5. Üleantavate teede rahastamise kalkulatsioon (kavand) 41](#_Toc530044979)

# 1. Sissejuhatus

Käesolev aruanne on koostatud täitmaks Vabariigi Valitsuse 2016-2019 tegevusprogrammi punktis 8.3 püstitatud ülesannet analüüsida ja teha ettepanekuid riigile kuuluvate osa kõrvalmaanteede võimaliku üleandmise kohta kohaliku omavalitsuse üksustele (edaspidi *omavalitsus*) koos finantseerimisega. Ülesande eesmärgiks on suurendada omavalitsuste finantsautonoomiat, andes omavalitsustele üle osa riiklikke ülesandeid koos vastava finantseerimisega. Avalike vahendite piiratuse tingimustes on vajalik tagada avalikult kasutatavate teede vastavus kasutajate vajadustele, mida piirkondlikul tasandil suudab kõige paremini hinnata asukohajärgne omavalitsus. Vabariigi Valitsuse 21. septembri 2017. a kabinetiistungil arutleti täiendavate ülesannete üleandmist omavalitsustele ning otsustati, et vastavatel valdkonna ministeeriumidel tuleb teha analüüs puuetega inimeste perioodiliste toetuste, kutsehariduse, gümnaasiumihariduse, erakoolide toetamise, riigile kuuluvate kõrvalmaanteede ja treenerite toetussüsteemi võimaliku üleandmise kohta omavalitsustele.

Vabariigi Valitsuse 2016-2019 tegevusprogrammis sätestatud ülesanne haakub tihedalt Transpordi Arengukava 2014-2020 (edaspidi *TAK*) ühe eesmärgiga „kvaliteetsed teed ja sujuv liiklus“. Nimetatud TAK-i alaeesmärgi juures on kirjeldatud, et tulenevalt riigiteede ja kohalike teede korrashoiu erinevatest rahastamise võimalustest ja otsustest on avalikult kasutatavate teede seisund üleriigiliselt erinev. TAK näeb ette, et tagamaks avalike vahendite efektiivset ja sihipärast kasutamist liiklejate huvidest ja vajadustest lähtuvalt tuleb algatada riigi ja kohalike teede omandipõhise jaotuse põhjendatuse üle vaatamine. Selle tegevuse elluviimiseks näeb TAK-i rakendusplaan ette tegevuse 2.1.2 „Teede omandipõhise jaotuse ja finantseerimise põhimõtete täpsustamine“, mille tulemus on kirjeldatud järgmiselt: „*Valminud on ettepanek, millistel põhimõtetel jaotatakse teid riigi-, kohaliku omavalitsuse ning erateedeks ning kuidas toimub pikas perspektiivis nende hoiu rahastamine*.“ Peale selle on viimaste aastakümnega toimunud suured muutused Eesti regionaalarengus ning on muutunud ka inimeste ning kaupade liikumisvajadus, -sagedus, ja -marsruudid. Samuti on käesolevaks hetkeks lõpule viidud haldusreform, millega korraldati ümber omavalitsuste haldusjaotuse põhimõtted ja mille tulemusena moodustus senise 213 omavalitsuse asemel alates 2017. aasta sügisest 79 omavalitsust. Sellest tulenevalt tuleb üle vaadata ka kogu Eesti teedevõrgustiku funktsionaalsuse ja analüüsida omandipõhise jaotuse muutmise või täpsustamise otstarbekust.

Tulenevalt Vabariigi Valitsuse 2016-2019 tegevusprogrammi punkti 8.3 ajalisest raamistikust esitab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium Rahandusministeeriumile analüüsi koos ettepanekutega riigile kuuluvate kõrvalmaanteede üleandmise kohta omavalitsustele koos finantseerimisega novembris 2018. aastal.

Käesoleva aruande on ette valmistanud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi teede- ja raudteeosakond koostöös Maanteeametiga. Aruande koostamisse olid kaasatud Rahandusministeerium ja Eesti Linnade ja Valdade Liit.

# 2. Hetkeolukorra ülevaade

## 2.1 Ülevaade Eesti teedevõrgust[[1]](#footnote-2)

Eesti teedevõrgu kogupikkus on 58 974km. Teedevõrk on ajalooliselt väljakujunenud ning asub mõõdukas arengufaasis. Muutused toimuvad peamiselt seoses uute teelõikude ehitamise ning olemasolevate teelõikude ja liiklussõlmede ümberehitamisega. Teedevõrk jaguneb riigiteedeks, kohalikeks teedeks ja erateedeks (joonis 1). Riigiteedel täidab teeomaniku ülesandeid Maanteeamet, kohalikel teedel omavalitsus ning erateedel, mille hulka kuuluvad ka Riigimetsa Majandamise Keskuse valduses olevad metsateed, maaomanik-eraisik, kes võib olla nii füüsiline kui ka juriidiline isik.



**Joonis 1**. Eesti teedevõrgu jaotus



**Joonis 2**. Riigiteede jaotus

Riigiteed jagunevad sõltuvalt funktsioonist omakorda põhi-, kõrval- ja tugimaanteedeks ning muudeks riigiteedeks (joonis 2). Kohalikke teid võib asukoha järgi liigitada kaheks – tänavad (linnas, alevis või alevikus paiknev tee) ja maanteed (väljaspool linnu, aleveid ja alevikke paiknev tee). Eraldi peetakse arvestust ka omavalitsusüksustele kuuluvate kergliiklusteede[[2]](#footnote-3) üle. Ülevaade kohalike teede jaotusest on esitatud joonisel 3.

Avaliku kasutuse vaatest moodustavad riigiteed ja kohalikud teed avalikult kasutatavate teede võrgu.



**Joonis 3**. Kohalike teede jaotus

Teedevõrku saab liigitada ka muude iseloomustavate näitajate alusel, nt kasutades katte tüüpi (kõvakate või kruusatee), liiklussagedust, teele kehtestatud seisunditaset, asukohta, eraldusriba olemasolu vms. Katte seisukohalt on riigiteedest 11 880km (ca 72%) kattega teed ning 4 725km (ca 28%) katteta teed. Kohalikest teedest on 6 220 km (ca 27%) kattega teed ning 17 205km (ca 73%) katteta teed.

Liiklussagedused nii riigiteedel kui ka kohalikel teedel varieeruvad oluliselt. Ülevaade riigiteede liiklussagedustest on esitatud tabelis 1. Kohalikel teedel ei toimu liiklussageduse süstemaatilist seiret, seetõttu kohalike teede kohta usaldusväärsed andmed hetkel puuduvad. Suuremad liiklussagedused on peamiselt suuremates asulates. Maapiirkonnas (s.t maanteedel) on ööpäevane liiklussagedus üldjuhul väga madal. Täpsem ülevaade kohalike teede liiklussagedustest tekib lähiaastatel pärast kohalike teede inventeerimise lõppu ning vastavasisulise uuringi läbiviimist.

**Tabel 1**. Riigiteede liiklussagedused

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Liiklussagedus, aut/ööp** | **Riigiteede pikkus vastava liiklussagedusega** | **Osakaal riigiteede võrgust** |
| **üle 6000** | 640km | 3,8% |
| **3001–6000** | 702km | 4,2% |
| **1001–3000** | 2 258km | 13,6% |
| **201–1000** | 5 099km | 30,8% |
| **51–200** | 4 848km | 29,2% |
| **Kuni 50** | 3 054km | 18,4% |

## 2.2 Teehoiu rahastamine

Teede hoid on rahastatud erinevalt, olenevalt sellest, kas tegemist on riigitee, kohaliku tee või erateega.

Riigiteede hoidu kavandatakse vastavalt liiklusseaduse §-ga 11 sätestatud põhimõtetele Riigiteede teehoiukava alusel[[3]](#footnote-4). Riigiteede hoidu rahastatakse riigi tuludest (riigieelarvest), sh välisvahenditest. Riigiteede rahastamise maht aastate kaupa nähakse ette riigi eelarvestrateegias. Riigiteede hoiu rahastamine aastatel 2015-2018 ja riigi eelarvestrateegias 2019-2022[[4]](#footnote-5) (edaspidi *RES 2019-2022*) on esitatud joonisel 4.



**Joonis 4**. Riigiteede rahastamine.

Kohalike teede hoid on tulenevalt kohaliku omavalitsuse korralduse seadusest ja ehitusseadustikust omavalitsuse ülesanne, mille esmaseks ja peamiseks rahastamise allikaks on omavalitsuse eelarve. Riigieelarvest toetatakse omavalitsusi teehoiu ülesande täitmisel vastavalt võimalustele ning riigipoolne sihtfinantseerimine on kohalike teede hoiu täiendav rahastamine. Kohalike teede hoiuks eraldatav toetus jaguneb kaheks põhiliseks meetmeks – valemipõhine toetus ja juhtumipõhine toetus. Valemipõhist toetust jaotatakse Vabariigi Valitsuse teotusfondi[[5]](#footnote-6) kaudu omavalitsuste ettepaneku alusel võttes aluseks maanteede ja tänavate pikkused. Juhtumipõhist toetust jaotatakse majandus- ja taristuministri käskkirjaga kooskõlas majandus- ja taristuministri 19.10.2017 määrusega nr 53 „Kohaliku tee ehitamiseks juhtumipõhise investeeringutoetuse andmise põhimõtted". Valemi- ja juhtumipõhise toetuse proportsioonid ja mahud otsustakse igal eelarveaastal eraldi. Riigieelarves eraldatud kohalike teede hoiu toetusele lisandub EL struktuurifondide toetus abikõlbulikele objektidele. Kohalike teede toetus aastatel 2015-2018 ning RES-s 2019-2022 on esitatud joonisel 5. Rahandusministeeriumi andmetel on summaarne omavalitsuste panus kohalike teede hoidu ca 70 mln eurot aastas (viimase viie aasta keskmine). Täpsem ülevaade kohalike teede hoidu suunatud vahenditest on esitatud joonisel 6. Joonisel 6 näidatud mahtudele lisanduvad lumekoristusega seonduvad kulud, mida saab alates 2017. aastast eristada muudest kuludest. 2017. aastal moodustasid lumekoristusega seotud kulud täiendavalt ca 39 mln eurot.



**Joonis 5**. Kohalike teede toetus aastatel 2015-2018 ning RES-s 2019-2022.



**Joonis 6**. Kohalike teede hoidu suunatud vahendid aastatel 2004-2017 (Rahandusministeeriumi andmed).

Erateede hoiu eest vastutab eratee omanik, kes rahastab teehoidu oma vahenditest.

## 2.3 Eesti teedevõrgu jaotus riigiteede ja kohalike teede vahel

Eesti teedevõrgu omandipõhine jaotus on ajalooliselt väljakujunenud ning Eesti erinevate piirkondade lõikes ebaühtlane. See tähendab, et sarnase funktsionaalsusega teed võivad Eesti erinevates piirkondades kuuluda erinevatele omanikele. Näiteks maakonniti on riigi kõrvalmaanteede tiheduses (km/km2) kuni kahekordsed vahed, seejuures kõige tihedam kõrvalmaanteede võrk on Kagu-Eestis ning kõige hõredam Läänemaal. Käesoleval hetkel puuduvad õigusaktiga sätestatud selged kriteeriumid otsustamaks, kas tee peaks olema riigitee või kohalik tee. Sellegipoolest on aja jooksul püütud riigiteede ja kohalike teede funktsionaalsust eristada. Näiteks riigitee ja kohaliku tee funktsioonid on väljendatud TAK-s järgmiselt:

* riigiteede peamine funktsioon on ühendada Eesti erinevaid piikondi, asulaid ja olulisi sihtkohti (sadamad, piiripunktid jm). Riigiteede korrashoid on oluline kõikide liiklejate seisukohast, sõltumata sellest, kus nad igapäevaselt liiklevad;
* kohalike teede funktsioon on teenindada kohalikku liiklust, luua kohalike elanike jaoks ühendus riigiteedega. Lisaks võib kohalik tee jätkata riigiteed riiklikult tähtsa objektini.

Kuigi avalikult kasutatavate teede üleandmisi riigi ja omavalitsuste vahel toimub võrdlemisi harva (maksimaalselt 3 teelõiku aastas), kujundas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium vastutava ministeeriumina halduspraktika, mille kohaselt riigitee tunnuste olemasolu tehakse kindlaks järgmise kuue kriteeriumi koosmõju hindamisel:

* liikluse iseloom, sh kohaliku liikluse ja transiitliikluseosakaal;
* tee tähtsus riigiteede ja kohalike teede teedevõrgu osana;
* ümbersõidu võimalus mööda riigiteid;
* tee ehitus-tehnilised lahendused, sh tehnovõrkude mõju;
* planeeringute ja arengukavade kitsendused;
* ühtse teehoiu ja liikluse korraldamise võimalus ja otstarbekus.

Riigitee tunnuste olemasolu tehakse kindlaks kriteeriumite koosmõjus, s.t üldjuhul ei piisa riigiteeks võtmiseks sellest, et teel on osaliselt transiitliiklust[[6]](#footnote-7) või tee on rahvusvahelise marsruudi pikendus. Eesmärk on hinnata teed võimalikult laiapõhjaliselt ning vältida sekkumist omavalitsuse autonoomiasse. Kui riigitee tunnused tuvastatakse, siis võõrandatakse kohalik tee riigiteeks. Samuti kasutatakse neid kriteeriumeid, kui taotletakse riigitee võõrandamist kohalikuks teeks. Vastav halduspraktika on saanud kinnituse ka kohtupraktikas[[7]](#footnote-8).

Eespool kirjeldatud metoodikat on kasutatud eelkõige tänavalõikude hindamiseks, kuid põhimõtteliselt on metoodikat või vähemalt metoodika üldprintsiipi võimalik rakendada ka kõrvalmaanteedele ning muudele teedele. Metoodika puuduseks on aga suur töö- ja ressursimahukus, mistõttu sobib metoodika eelkõige üksikjuhtumite menetlemiseks. Arvestades kõrvalmaanteede suurt mahtu, oleks otstarbekas kaaluda kriteeriumite väljatöötamist, mis muudavad hindamise lihtsamaks. Näiteks võiks kaaluda n-ö funktsionaalset lähenemist, mille korral riigi kõrvalmaantee funktsiooniks on linnade ja alevike vahel ühenduse tagamine üldjuhul mööda optimaalsemat marsruuti. Ülejäänud kohalikku liiklust koguvad või jaotavad teed oleksid sellisel juhul kohalikud teed. Selliselt jääks riigile kohustus tagada ühendus omavalitsuse keskuse asustusüksuseni, riigi poolt korraldatava ühistranspordi (rongid, parvalaevad) terminalideni ja nende vahel, väikesaartel avaliku sadamaga ühendus, reisijate piiriületuskohani, juurdepääs riigi huviga objektidele sõltumata liiklussagedusest. Samas on aga ka võimalik jätkata tänase halduspraktikaga, kus igal üksikul juhul kaalutakse, kas teel (sh tänaval) esinevad riigitee tunnused.

Jätkusuutliku ning ühetaolise ja läbipaistva praktika loomiseks on kriteeriumid riigitee tunnuste hindamiseks otstarbekas kehtestada õigusaktiga. Kohalikele teedele, kus esineb mõningaid riigiteele omaseid tunnuseid, kuid mille võtmine riigiteeks ei ole tulenevalt kriteeriumitest siiski põhjendatud, on võimalik kaaluda riigieelarvest sihtotstarbelise toetuse eraldamist.

Ajalooliselt on avalikult kasutatava tee üleandmised toimunud vastavalt tekkinud vajadustele ning poolte kokkuleppel, kusjuures teehoiuvahendite ümberpaigutamist ei ole toimunud, v.a vältimatu kohalike teede pikkuse muutusest tingitud valemipõhise toetuse suuruse muutus. Kuna tee on kinnisasja lahutamatu osa, siis tee üleandmine riigiteeks või kohalikuks teeks tähendab teealuse maa tasuta võõrandamist uuele omanikule ja toimub notariaalse lepingu alusel.

# 3. omandipõhise jaotuse võimalikud stsenaariumid

Otsustamaks, millised teed tuleb üle anda omavalitsustele, on ennekõike oluline teha kindlaks, millist põhimõttelist arengusuunda valida - kas säilitada tänast teedevõrgu jaotust ilma põhimõttelisi ümberkorraldusi kavandamata või on otstarbekas võtta mõni põhimõtteliselt teine teedevõrgu jagunemise mudel. Seega töö esimeses etapis analüüsiti erinevaid teede omandipõhise jaotuse ümberkorraldamise teoreetilisi stsenaariume ning sellega kaasnevaid mõjusid. Eesmärgiks oli mh analüüsida ja teha kindlaks, kas on võimalik muudatustega luua paremad eeldused avalikult kasutatava teedevõrgu seisukorra parandamiseks ning ühtlustada üle-eestilist teehoiu korraldamise praktikat. Stsenaariumite analüüsimisel on suures osas aluseks võetud TAK-i rakendusplaani tegevuse 2.1.2 elluviimisel tekkinud sisend.

Esimese sammuna uuriti, kuidas on välisriikides teedevõrk jaotatud riigi ja omavalitsuste vahel. Eesti oludega võrdlemiseks on oluline pöörata tähelepanu riikide territooriumite suurusele, haldusjaotusele, rahvaarvule, rahvastiku tihedusele maapiirkonnas, omavalitsuse ja riigi rollijaotusele, eraomandi järjepidevale ajaloolisele tähtsustamisele ühiskonnas. Töö käigus on analüüsitud avalikult kasutatava teedevõrgu jagunemist Soomes, Rootsis, Taanis, Hollandis, Austrias, Slovakkias, Tšehhis ja Iirimaal. Koondülevaade nimetatud riikide avalikult kasutatava teedevõrgu jagunemisest on esitatud lisas 1.

Üldiselt saab järeldada, et väikese territooriumiga, suhteliselt suure rahavastikutihedusega riikides (nt Taani, Holland, Tšehhi, Iirimaa, Slovakkia) on avalikult kasutatavates teedes ülekaal kohalikel omavalitsustel, suure territooriumiga ja hajaasustusega riikides (nt Soome ja Rootsi) on avalikult kasutatavate teede haldamisel ülekaal riigil, kusjuures piirkondlikel riigiteede investeerimisotsuste tegemisse kaasatakse aktiivselt kohalikke omavalitsusliite.

Soomes jõustuvad 1. jaanuaril 2019. aastal suuremahulised seadusemuudatused, mille tulemusena moodustuvad teise astme omavalitsused. Koos muude ülesannetega antakse teise astme omavalitsustele üle seniste piirkondlike riigiteede hoiu ülesanded (puudutab ca 65 000 km riigiteid). Riigile jääb kava kohaselt vaid ca 13 000 km põhivõrgu riigiteid, lisaks ka raudtee ja veeteedega seotud ülesanded. Riik annab moodustatavatele teise astme omavalitsustele üle teehoiu ülesanded säilitades riigile tee kinnisasjade omandi ja jättes riigile kohustuse tagada üleantavate teede rahastamine vähemalt senises mahus.

Lähtuvalt välisriikide praktikast koostati neli järgmist hüpoteetilist stsenaariumit:

* stsenaarium 1: teedevõrgu korrastamine;
* stsenaarium 2: kohalike teede võrgu suurendamine;
* stsenaarium 3: riigiteede võrgu suurendamine;
* stsenaarium 4: erateede võrgu suurendamine.

Nimetatud stsenaariumeid analüüsiti ning kaardistati põhilised plussid ja miinused. Iga stsenaariumi plussid ja miinused on esitatud SWOT-tabeli kujul lisas 2.

## 3.1 Stsenaarium I: teedevõrgu korrastamine

Stsenaarium eeldab, et riigiteede ja kohalike teede omandisuhetes ei toimuks põhimõttelisi muudatusi, kuid vaadatakse üle ja korrastatakse avalikult kasutatavate teede omandipõhist jaotust. Selle eesmärk on riigiteede ja kohalike teede ühtlane ja selgete põhimõtete alusel ülesehitatud jaotus Eesti erinevate piirkondade lõikes ning sellest tulenev ühetaoline teehoiu kohustuse jagunemine erinevate omavalitsuste vahel. Tulenevalt stsenaariumist vajavad teede omandipõhise jaotuse ülevaatamist eelkõige need riigiteed, mis paiknevad ühe omavalitsuse territooriumil ja teenindavad olulises osas vaid kohalikku liiklust või täidavad muud riigiteele mittesobivat funktsiooni (nt juurdepääs kinnistutele). Riigiteedeks jääksid antud stsenaariumi korral ka omavalitsuse territooriumil asuvad kõrvalmaanteed, mis ühendavad samas omavalitsuses asuvat linna alevikega ning alevikke omavahel. Nendel teedel võib eeldatavasti esineda ka väikeses mahus transiitliiklust. Samuti võib sellega kaasneda mõningate kohalike teede võtmine riigiteeks. Tänavad võivad erandjuhul olla riigiteed, kui välditakse omavalitsuse otsustusautonoomiasse ebaproportsionaalset sekkumist.

Stsenaariumi kohaselt antakse omavalitsustele üle ca 3000 kilomeetrit riigiteid (ca 18% tänasest riigiteede võrgust) ning riigiteeks võetakse ca 50 kilomeetrit kohalike teid.

## 3.2 Stsenaarium II: kohalike teede võrgu suurendamine

Antud stsenaariumi rakendamisel toimuksid olulisemad muutused ning oluliselt suureneks kohalike teede pikkus eeskätt riigi kõrvalmaanteede arvelt. Võrreldes stsenaariumiga 1 (*teedevõrgu korrastamine*) antaks omavalitsustele üle ka ühe omavalitsuse piires asuvad kõrvalmaanteed, mis ühendavad linnu (asustusüksustena), aleveid ja alevikke omavahel. Stsenaariumi korral antakse omavalitsustele üle ka kõrvalmaanteed, kus esineb ka mõningane transiitliiklus. Kuivõrd haldusreformi järgselt on suurenenud omavalitsuste haldusterritooriumid, siis tuleb osale senistest riigi kõrvalmaanteedele ning linnu (asustusüksustena), aleveid ja alevikke läbivaid tänava tüüpi riigiteedele omistada kohalikku liiklust teenindavat funktsiooni. Kohalikud omavalitsused tagavad haldusterritooriumi maanteede ja tänavate hoiu ja teehoiuvahendite efektiivse kasutamise.

Stsenaariumi kohaselt antakse omavalitsustele üle vähemalt 5000 km riigiteid ning riigiteeks võetakse ca 50 km kohalikke teid.

## 3.3 Stsenaarium III: riigiteede võrgu suurendamine

Võrreldes teiste hajaasustusega riikide (nt Põhjamaad) ja Eestis riigiteede ja kohalike teede suhtarve avalikult kasutatavas teedevõrgus võib täheldada, et Eesti omavalitsustel on ca 2 korda suuremas ulatuses teehoiu korraldamise kohustus. Selliselt on kohalike teede osakaal avalikult kasutatavate teede võrgus Eestis 59%, Soomes – 25%[[8]](#footnote-9) ning Rootsis - 30% (vt lisa 1). Soomes ja Rootsis, samuti ka Norras, piirduvad omavalitsuse ülesanded teehoiul eelkõige tänavate hoiuga, asulate vahelised maanteed on reeglina riigiteed. Erisuseks on ka asulat läbivad teelõigud – seal ei piiritleta maantee tüüpi teed asulapiiridega ja üldjuhul, ümbersõidu puudumisel, läbib riigitee väikest linnalist asulat. Tänav teenindab seal eelkõige kohalikku asulasisest liiklust, mitte läbivat liiklusvoogu.

Muutes sarnaselt teede omandisuhteid Eestis, suureneb riigiteede pikkus kohalike teede arvelt. Lisaks asulasiseste teede ühendamisele võetakse riigi kõrvalmaanteeks täiendavalt need kohalikud maanteed, mis ühendavad vallakeskusest eemal paiknevaid külasid omavahel ja neid riigiteedega. Hajaasustusega maapiirkonnas jääb teehoiukulu enam riigi kanda. Riigiteeks võetakse linnu, aleveid ja alevikke läbivad kohalikud tänavad (kui pole ümbersõitu) ning juurdepääsud suurtele sadamatele, lennuväljadele, piiripunktidele, tagades senised tihedama riigiteede võrgu. Selgemalt jaotuvad ka kompetentsid - maanteega seonduv teedeinseneri kompetents on põhiliselt Maanteeametis, tänavatega seonduv kompetents - linnades ja vallakeskustes. Stsenaariumi kohaselt võetakse riigiteeks vähemalt 3000 km kohalikke teid ning antakse omavalitsustele üle ca 200 km riigiteid.

## 3.4 Stsenaarium IV: erateede võrgu suurendamine

Stsenaarium eeldab kohalike teede (eelkõige avalikuks kasutamiseks määratud erateede) arvu vähendamist. See tooks kaasa kohalike teede teehoiu kulude vähenemise, kuid suureneks erateede pikkus. Stsenaariumi kohaselt tuleb eratee omanikule maksta lepingulist toetust, kui tee on vajalik avalikuks kasutamiseks. Praegu moodustavad 15 maakonnas avalikult kasutamiseks määratud erateed keskmiselt 22%, aga näiteks Võru maakonnas 42% ja Harju maakonnas 9%.

Otsustamaks, millised erateed peaksid olema määratud avalikult kasutamiseks, on vajalik täpsemaid kriteeriumeid, eelkõige on vaja sätestada minimaalne elamukinnistuste arv ja kasutustingimused, et neid teenindav tee omandaks avaliku huvi tunnuse. Praegu läbiviidavas kohalike teede inventeerimise metoodikas käsitletakse miinimumina 3 majapidamist. Stsenaariumi rakendamisel tuleb soodustada erateeühistute moodustamist nii õigusaktidega kui ka toetustega. Erateeühistu kaudu mitut kinnistut läbiva tee ühise majandamisega kaasnev kasutusõigus on alternatiiviks seni ebapopulaarsete servituutide seadmise võimalusele.

Stsenaariumi kohaselt muutuks praegustest kohalikest teedest, mis erateena määratud avalikuks kasutamiseks, toetust saavateks erateedeks hinnanguliselt 6000 km teid.

## 3.5 Omavalitsuste seisukohad seoses võimalike stsenaariumitega

Põhimõttelisi stsenaariumeid tutvustati ja arutati omavalitsustega juba TAK-i rakendusplaani tegevuse 2.1.2 täitmise raames. Eesti Linnade Liit pidas võtmeküsimuseks kohalike teede rahastamise suurendamist. Kui lisarahastust kohalikele teedele ei eraldata, siis eelistas Eesti Linnade Liit stsenaariumit 3 (*riigiteede võrgu suurendamine*). Eesti Linnade Liit väljendas valimisolekut arutama stsenaariumit 2 (*kohalike teede võrgu suurendamine*), kuid seda ainult koos teehoiu rahastamise ülevaatamisega. Eesti Linnade Liit välistas stsenaariumit 4 (*erateede võrgu suurendamine*).

Eesti Maaomavalitsuste Liit eelistas stsenaariumit 1 (*teedevõrgu korrastamine*) ning peab vajalikuks riigieelarvest kohalike teede rahastamise käsitlemist tulubaasis, mitte toetusfondi kaudu.

Lisaks toimusid arutelud 11 maakonnas maakondlike omavalitsusliitudega. Enim (8 maakondliku omavalitsusliitu) toetasid stsenaariumit 1 (*korrastame teedevõrku*). Stsenaariumi 2 (*Suurendame kohalikku teedevõrku*) toetas 2 ning stsenaariumi 3 (*Suurendame riigi teedevõrku*) toetas 4. Stsenaariumi 4 (*Suurendame eraomandis teedevõrku*) ei toetanud ükski maakondlik omavalitsusliit. Samuti rõhutasid maakondlikud omavalitsusliidud, et kõige olulisem on lahendada teehoiu rahastamise küsimused vajaduspõhiselt.

## 3.6 Stsenaariumi ettepanek

Analüüsides ja võrreldes erinevaid stsenaariumeid ning sellega kaasnevaid mõjusid on järeldatud, et kõigile stsenaariumitele on iseloomulikud järgmised ühised kitsaskohad:

* ühegi stsenaariumi korral ei ole võimalik parandada avalikult kasutatavate teede seisukorda ilma teehoiu vahendite suurendamiseta;
* kõigi stsenaariumite korral on risk, et omavalitsustega ei suudeta kokku leppida riigitee ja kohaliku tee kriteeriumites ja/või teehoiuvahendite ümberpaigutamise printsiipides, s.t protsess võib takerduda vaidlustesse või võib oodata suurt omavalitsuste vastuseisu;
* kõigi stsenaariumite realiseerimine on pikaajaline protsess ning vajab eeldatavasi õigusaktide tuge. Kõikide stsenaariumitega kaasneb olulises mahus õigusloome vajadus;

Erinevate stsenaariumite vahel valiku tegemisel tuleb esmase kriteeriumina arvestada üldist püstitatud eesmärki, milleks on omavalitsuste finantsautonoomia ja otsustusõiguse suurendamine. Seega eesmärgi täitmiseks ei ole põhimõtteliselt sobilik stsenaarium 3 (*riigiteede võrgu suurendamine*), kuivõrd see suurendab riigi ülesandeid ja vähendab omavalitsuste otsustusõigust. Samuti ei ole eesmärgipärane stsenaarium 4 (*erateede võrgu suurendamine*), sest ei oma seost riigi ja omavalitsuste omavaheliste suhetega ning samamoodi vähendab omavalitsuste otsustusõigust. Stsenaariumit 4 välistasid arutelude käigus ka omavalitsused.

Selliselt kaalutleda tuleb stsenaariumit 1 (*teedevõrgu korrastamine*) ja stsenaariumit 2 (*kohalike teede võrgu suurendamine*), kuivõrd mõlemad eeldavad ühel või teisel määral omavalitsustele riigi kõrvalmaanteede osalist üleandmist ning on kooskõlas üldise eesmärgiga. Stsenaariumite erinevus seisneb selles, kui palju riigi kõrvalmaanteid omavalitsustele üle antakse. Sellest tulenevalt oluliselt erinevad ka stsenaariumiga kaasnevad mõjud. Stsenaarium 2 (*kohalike teede võrgu suurendamine*) eeldab omavalitsustele teehoiu kohustuste üleandmist oluliselt suuremas mahus - vähemalt 5000km ehk ca 1/3 olemasolevast riigiteede võrgust. See tähendab, et olemasolev ca 24 000km suurune kohalike teede võrk suureneb veel vähemalt 21% ulatuses. Tegemist on suure muutusega teehoiu korraldamise ülesannete jaotuses, millega kaasnevad ulatuslikud mõjud, kuid mis võimaldab maksimaalselt suurendada omavalitsuste otsustusõigust teehoiu korraldamisel. Stsenaariumi 2 (*kohalike teede võrgu suurendamine*) puhul suurenevad hüppeliselt omavalitsustel lasuvad ülesanded teehoiu korraldamisel ning see toob kaasa mh suure vajaduse teehoiu spetsialistide järele omavalitsustes, mille kättesaadavus regioonides on madal. Samuti väheneb oluliselt riigi roll regioonides, kuivõrd Maanteeameti korraldada jääb vaid põhiliste maanteede hoid ja areng. Stsenaariumi 2 (*kohalike teede võrgu suurendamine*) kitsaskohaks on samuti ka see, et puuduvad objektiivsed põhjused nii ulatusliku reformi järele ning võrreldes stsenaariumiga 1 (*teedevõrgu korrastamine*) ei kaasne sellega olulisi eeliseid ega lisandväärtust. Toimunud arutelude käigus ei näinud ka omavalitsused vajadust suure reformi järele ning üldiselt toetati stsenaariumit 1 (*teedevõrgu korrastamine*), mille korral saaks võrdlemisi piiratud teehoiu kohustuste ümberpaigutamisega (ca 3000km ulatuses) tagada ühetaoline teehoiu kohustuste jagunemine üle Eesti ning olulisel määral suurendada omavalitsuse otsustusõigust ja autonoomiat. Stsenaarium 1 (*teedevõrgu korrastamine*) järgib suuremal määral Eestis ajalooliselt välja kujunenud teedevõrgu omandipõhist jaotust ja välja kujunenud halduspraktikat ning on suunatud selle korrastamisele, mitte põhimõttelisele muutmisele.

Kokkuvõttes arvestades püsitatud eesmärki, omavalitsuste seisukohti ja ajalooliselt väljakujunenud teedevõrgu eripärasid tehakse ettepanek eelistada stsenaariumit 1 (*teedevõrgu korrastamine*). Osade riigi kõrvalmaanteede üleandmine võimaldab omavalitsustel paremini keskenduda enda seatud prioriteetidele. Koos kohalike teedevõrgu ja teehoiu eelarve suurenemisega paraneb omavalitsuste võimekus. Teehoiutööde mahu suurenemise arvelt on teehoidu võimalik korraldada väiksemate ühikhindadega. Saab paindlikumalt arvestada kohalike elanike huvide ja liikumisvajadustega ning suunata teehoiuvahendeid nende kohalike teede remondiks ja arenguks, kus selle järgi on kohalikul tasandil kõige suurem vajadus.

# 4. üleandmisele kuuluvad teed

Kuna aluseks on võetud stsenaarium 1 (*teedevõrgu korrastamine*), siis edaspidises töös on üritatud maksimaalselt arvestada seniseid arusaamu riigitee ja kohaliku tee funktsionaalsetest erinevustest, samuti ka väljakujunenud halduspraktikat teede üleandmisel (vt peatükk 2.3). Kuna hetkel ei ole sätestatud selged riigitee ja kohaliku tee kriteeriumid, siis stsenaariumi rakendamine eeldab ennekõike vastavate rakenduslike kriteeriumite väljatöötamist. Seejuures kõige ressursisäästlikum oli välistusmeetod, s.t töötatakse välja riigitee kriteeriumid ning määratletakse riigiteed. Riigitee kriteeriumitele mittevastavad teede osas tehakse ettepanek anda üle kohalikuks teeks. Üleandmisele kuuluvate teede täpne nimekiri kujunes kogu riigiteede võrgu analüüsimise teel tulenevalt väljatöötatud kriteeriumitest.

## 4.1 Riigitee tunnused

Riigiteede tunnuste sisustamisel on aluseks võetud hetkel kasutusel olev riigiteede liigitus[[9]](#footnote-10), mis viitab erinevate riigitee liikide funktsionaalsele otstarbele. Põhimaantee definitsioonile on funktsionaalselt lisatud viide rahvusvahelistele maanteedele (TEN-T tee[[10]](#footnote-11) ja E-tee[[11]](#footnote-12)), kuivõrd need teed kulgevad Eesti territooriumil mööda põhimaanteid ning põhimaanteedel on kõige sobilikumad tingimused läbiva rahvusvahelise liikluse teenindamiseks. Peeti asjakohaseks ka täpsustada sõnastust seoses piiripunktiga, sest pärast Euroopa Liiduga liitumist muutus senine rahvusvaheline piir Eesti-Läti vahel Euroopa Liidu sisepiiriks. Üldjuhul ei pea põhimaantee tagama ühendust kõigile Eesti-Läti piirpunktidele.

Tugimaantee funktsionaalne kirjeldus täpsustusi ei vajanud, kuna selle põhiline funktsioon on jätkuvalt ühenduse tagamine linnade vahel. Täpsustusena on lisatud võimalus ühendada riiklikult tähtsaid objekte tugimaanteede abil. Põhjuseks on asjaolu, et alati ei ole otstarbekas ühendada riiklikult tähtsaid objekte põhimaanteede kaudu ning peaks olema võimalus ühenduste tagamiseks madalama kategooria teede kaudu. Samal põhjusel on sarnane võimalus lisatud ka kõrvalmaanteedele. Riiklikult tähtis objekt ei ole antud juhul ammendavalt defineeritud, kuid silmas on peetud eelkõige olulisi transpordisõlmi (nt avalikult kasutatav lennujaam, regulaarliiniga reisisadam või strateegiliselt oluline raudteesõlm) ja rahvusvahelisi piiriületuskohti. Seejuures riikliku huviga objektile võivad juurdepääsu tagada erinevad riigiteed olenevalt objekti spetsiifikast. Ammendavalt defineerimata riikliku huvi mõiste tagab minimaalse vajaliku paindlikkuse, sest paljudel puhkudel puudub objektidel selgelt väljendatud riiklik huvi või see võib tulenevalt üldisest majanduse muutusest või regionaalsest arengust muutuda. See on kooskõlas ka üldise riigitee tuunuste määramise metoodikaga, mille kohaselt igat juhtumit kaalutakse eraldi ning riigitee kriteeriumite olemasolu tuvastatakse erinevate kriteeriumite koosmõjus. Selliselt saab riiklikku huvi tuvastada samamoodi juhtumipõhiselt kompleksse hinnangu läbiviimisel.

Põhjalikult analüüsiti kõrvalmaantee definitsiooni, sest just riigi kõrvalmaantee ja kohaliku maantee eristamisel on praegu piirkonniti kujunenud olulised erinevused. Kõrvalmaantee definitsiooni mõnevõrra täpsustati tulenevalt valitud stsenaariumist. Tervikuna ei ole kõrvalmaantee olemuslik funktsioon muutunud – kõrvalmaantee ühendab linnu, aleveid ja alevikke omavahel ning neid kõiki põhi- ja tugimaanteedega. Võrreldes seni kasutusel olnud kõrvalmaantee kirjeldusega on mõnevõrra kitsendatud juurdepääsude tagamist küladesse. Täpsustatud funktsiooni kohaselt suundub kõrvalmaantee külasse ainult siis, kui seal paikneb riikliku huviga objekt. Siinkohal väärib esiletoomist, et senise kõrvalmaantee kui riigitee liigi kirjelduse kohaselt tagavad kõrvalmaanteed ühendused ka külade vahel, kuid tegelikkuses see nii ei olnud ning sellise funktsiooni täitmine eeldaks kõrvalmaanteede võrgu olulist suurenemist. Küll aga on palju kõrvalmaanteid, mis seda funktsiooni siiski täidavad. Reeglina puudub nendel teedel läbiv liiklus, keskmine liiklussagedus on väga väike ning tihtipeale on olemas dubleerivad riigitee marsruudid. Kõrvalmaanteede grupist leidub kõige rohkem teid, kus tervikuna riigitee tunnused puuduvad ja mille osas tuleks kaaluda üleandmist omavalitsustele.

Muu riigitee on tee, mis pole põhimaantee või tugimaantee või kõrvalmaantee tunnustega, kuid mis on vajalik eelkõige muude riigiteede tehniliseks teenindamiseks. Muu riigitee on näiteks liikluskorralduslik ühendustee või ramp riigiteede ristmiku või liiklussõlme piirkonnas, omaette kergliiklustee, teerajatise teenindamiseks ettenähtud tee (hooldustee), riigitee marsruudi jätkuna hooajaline riigi jäätee.

Töö käigus kaaluti võimalusi lihtsustada olemasolevat riigiteede liigitust, vähendades senist 6-ks liigiks jagamist. Oluliseks ei peeta edaspidi riigitee liikidena ühendustee ja jäätee väljatoomist, kuivõrd tegemist pigem erialaste mõistetega. Seega hetkel on need teed arvestatud muude riigiteede all ning tulevikus tuleb kaaluda nendest liikidest loobumist.

Arvestades eespool toodud kaalutlusi on formuleerunud alljärgnevad riigitee funktsionaalsed tunnused.

**Põhimaantee**:

1) ühendab maanteena pealinna teiste suurte linnadega[[12]](#footnote-13), neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu riiklikult tähtsa objektiga, nagu näiteks rahvusvaheline sadam ja lennujaam, oluline raudteesõlm, rahvusvaheline piiripunkt.

2) teenindab maanteena rahvusvahelist TEN-T või E-tee marsruuti Eesti territooriumil.

**Tugimaantee:** ühendab maanteena linnu omavahel, riiklikult tähtsaid objekte ning tagab nende ühenduse põhimaanteedega.

**Kõrvalmaantee:**

1) ühendab maanteena linnu, aleveid ja alevikke omavahel ning neid kõiki põhi- ja tugimaanteedega;

4) suundub maanteena linnani, alevisse, alevikku või külasse, kus paikneb riigi korraldatav ühistranspordi jaam, avalikult kasutatav lennujaam, regulaarliiniga reisisadam, reisijate piiriületuskoht või muu sarnane riiklikult tähtis objekt.

**Muu riigitee** on tee, mis on vajalik põhimaantee, tugimaantee või kõrvalmaantee teenindamiseks (nt liiklusvoogusid kanaliseeriv tee, hooldustee, liiklussõlme ramp või mahasõitude vähendamiseks ja liikluse kogumiseks ette nähtud kogujatee). Muu riigitee on samuti hooajaline riigi jäätee.

Tuleb silmad pidada, et eespool kirjeldatu puudutab vaid riigitee olemuslikku funktsiooni, mis ainuüksi on ebapiisav hindamaks, kas tee peab kuuluma riigile või omavalitsusele. Näiteks võib tuua ühenduse Tallinna ja Narva linna vahel, mis vastab põhimaantee tunnustele. Samas, arvestades teedevõrgu tihedust, saab toodud marsruuti planeerida erinevaid teid pidi, kuid see ei saa tähendada, et kõik teoreetilised marsruudid peavad olema riigi omandis. Seega riigil tuleb keskenduda ühele nn optimaalsele marsruudile ning tagada marsruudil tingimused kiireks ja ohutuks liikumiseks kahe olulise sihtpunkti vahel. Optimaalset marsruuti on võimalik iseloomustada kui marsruuti, mis võrreldes teiste alternatiivsete marsruutidega tagab liiklejale maksimaalse sõidumugavuse, sh minimaalse ajakulu, ning ohutuse. Optimaalsel marsruudil on reeglina suurem liiklussagedus (eeldatakse, et vähemalt 50 autot ööpäevas) ja transiitliikluse osakaal ning tee on ehitus-tehniliselt paremini kohandatud transiitliikluse tarbeks. Ümbersõit mööda riigiteid on reeglina optimaalne riigitee marsruut.

Teise olulise asjaoluna tuleb eristada transiitliiklust ja kohalikku liiklust. See on oluline tagamaks põhimõtet, et omavalitsuste ülesanne on korraldada kohalikku liiklust ning riigi ülesanne korraldada transiitliiklust. See võimaldab vältida olukorda, kus ühel või teisel põhjusel on kohalikul teel tekkinud olulises osas transiitliiklust, kuid teel puudub otsene riigitee funktsionaalsus ning seetõttu kohaliku tee võtmine riigiteeks ei ole võimalik. Kuna enam ei ole tegemist kohalikku liiklust teenindava teega, siis koosmõjus teiste kriteeriumitega tuleb kaaluda kohaliku tee ülevõtmist riigiteeks. Samuti on liikluse iseloom oluline seetõttu, et just liiklus tingib tee kulumise ning liikluse iseloomu abil saab määrata õiglast kulude kandjat.

Samuti praktika on näidanud, et riigiteed on valdavalt maantee tüüpi teed ning riigitee kulgemine mööda tänavaid on pigem erand ning on põhjendatud vaid juhul, kui tegemist on väikese asustusüksusega (alev, alevik). Väiksemates asustusüksustes teenindab riigitee reeglina transiitliiklust, kuivõrd asustusüksuse sisene liikluse on vähene. Samuti ei tekita riigitee takistusi omavalitsuse autonoomia teostamisel ja ei sekku kohaliku elu korraldamisse. Seejuures sekkumine kohalikku ellu ja omavalitsuse autonoomiasse on seda suurem, mida suurem on asustusüksus. See on tingitud eelkõige sellest, et koos teega paiknevad linnatingimustes teemaal ka asustusüksuse toimimiseks vajalikud tehnovõrgud ja teeomaniku loal ettevõtjate paigaldatud reklaamsildid, teed on koormatud omavalitsuse korraldatud ühistranspordiga ja ühistranspordi taristuga, teel esineb rohkelt mahasõite erinevatele kinnistutele ja teenustele jt. Sellise tee riigiomandisse jätmine tähendaks, et riik teealuse maa omanikuna peaks hakkama lahendama tervet rida omavalitsuse ülesandeid. Samuti asustusüksuse suurenemisel kasvab reeglina kohaliku liikluse osakaal ning proportsionaalselt väheneb transiitliikluse osakaal. Samuti väheneb transiitliiklus ka seetõttu, et asustusüksuste korral on tihtipeale tegemist lõpliku sihtpunktiga. Seetõttu on otstarbekas lähtuda üldreeglist, mille kohaselt on riigitee üldjuhul maantee tüüpi tee. Riigitee võib olla tänav, kui riigiteel on muid ülekaalukaid tunnuseid ning see ei riiva ebaproportsionaalselt omavalitsuse autonoomiat.

Seega kokkuvõttes, lisaks eespool kirjeldatud riigitee funktsionaalsetele tunnustele tee liikide kaupa, tuleb tee omandivormi määramisel arvesse võtta järgmised üldkriteeriumid:

* **riigitee kulgeb optimaalsel marsruudil**. Riigitee funktsiooni ühenduste tagamisel ei dubleerita mööda mitmeid erinevaid marsruute. Samuti ei arvestata riigitee tunnuste kindlaksmääramisel ajutiselt esineda võivaid olukordi;
* **riigitee teenindab olulises osas transiitliiklust**. Riigile võib kuuluda vähese transiitliiklusega tee, kui teel on selge ja ülekaalukas riigitee funktsioon ühenduse tagamisel ning tee paikneb hajaasustusega alas;
* **riigitee on maantee tüüpi tee**. Riigile võib erandina kuuluda tiheasustusalas paiknev tee, kui tee täidab olulist riigitee funktsiooni ühenduse tagamisel, teel on olulises osas transiitliiklust ning riigitee ei riiva ebaproportsionaalselt omavalitsuse autonoomiat.

Arvestades konkreetseid erijuhtumeid tuleb vajadusel arvesse võtta ka tee ehitus-tehnilised lahendused (sh tehnovõrkudega kaasnevad mõjud), maa-ala käsitlevad planeeringud ja arengukavad (eelkõige omavalitsuste koostatud) ning otstarbeka teehoiu ja liikluse korraldamise võimalused.

## 4.2 Riigitee tunnustele mittevastavad riigiteed

Alljärgnevalt on analüüsitud riigiteede võrku tulenevalt välja töötatud kriteeriumitest eesmärgiga tuvastada kriteeriumitele mittevastavad riigiteed ning teha ettepanekud nende teede üleandmiseks omavalitsustele.

Esmane analüüs näitas, et kahtlust ei ole olemasolevate riigi põhi- ja tugimaanteede kuuluvuse osas – neile kõigile on iseloomulikud oluliste piirkondade ühendamise funktsioon (ühendused linnade ja riiklikult tähtsate objektide vahel ning rahvusvaheliste marsruutide teenindamine), samuti puuduvad dubleeritud marsruudid ning teed teenindavad olulisel määral transiitliiklust. Küll aga on tuvastatud hulgaliselt kõrvalmaanteid, mis ei vasta riigitee kriteeriumitele ja mis täidavad eelkõige kohaliku liikluse teenindamise funktsiooni – juurdepääsuteed kinnistutele, omavalitsuse sisesed läbiva liikluseta teed jt.

Riigi kõrvalmaanteede kogupikkus 01.01.2018 seisuga on 12 468[[13]](#footnote-14) km ja nende osakaal riigiteede võrgus on ca 75%. Reeglina on kõrvalmaanteede kasutus (liiklussagedus) liiklejate poolt tagasihoidlik hõreda asustustiheduse ja kahaneva maaelanikkonna tõttu. Liiklusloenduse (2016.a) andmetel oli 72% kõrvalmaanteedel keskmine liiklussagedus alla 300 auto ööpäevas, 42% kõrvalmaanteedel keskmine liiklussagedus alla 100 auto ööpäevas, 24% kõrvalmaanteedel alla 50 auto ööpäevas. Maakonniti on kõrvalmaanteede tihedus samuti väga erinev.

Kokku on teedevõrgu analüüsiga tuvastatud 3 398km riigitee kriteeriumitele mittevastavaid kõrvalmaanteid, mis vastavalt stsenaariumile on oma olemuselt on kohalikud teed ning kuuluksid üleandmisele. Üleandmiseks sobivate kõrvalmaanteede maht oluliselt varieeruvad maakondade ja omavalitsuste lõikes, mis järjekordselt viitab ebaühtlasele riigiteede (eelkõige kõrvalmaanteede) võrgule. Üleandmisele kuuluvate teede hinnanguline jaotus maakondade ja omavalitsuste lõikes on esitatud lisas 3. Üleandmisele kuuluvate teede jaotus maakondade lõikes on graafiliselt esitatud joonisel 7. Käesolevale aruandele lisatakse eraldi dokumendina esialgsed omavalitsuste põhised nimekirjad üleandmisele kuuluvatest kõrvalmaanteedest koos sildadega, sh Eesti kaardile kantuna.

Kõige rohkem tuleb teid üle anda Pärnu maakonnas (ca 429km), kõige vähem – Lääne-Viru maakonnas (ca 74km). Omavalitsuste lõikes tuleb kõige rohkem üle anda Saarema vallale (309km) ning kõige vähem Võru linnale (400m). Teedevõrgu korrastamise vajadust ei ole tuvastatud Keila, Kohtla-Järve, Maardu, Narva, Tallinna ja Viljandi linnas ning Jõhvi ja Tapa vallas – nendes omavalitsustes vajadus riigitee omandivormi muutmise järele puudub. Selliselt puudutab kõrvalmaanteede üleandmise protsess kokku 71 omavalitsust. Keskmiselt antakse ühele omavalitsusele üle ca 47km riigi kõrvalmaanteid.

Ettepanek sisaldab olulisel määral riigiteede üleandmist ka väikesaartel. Selliselt rakendatakse Vormsil, Kihnul ja Ruhnul ühetaolist lähenemist muude väikesaartega ning saartega tervikuna. See tähendab, et Vormsil (+35,4km), Kihnul (+14,5km) ja Ruhnul (+3,9km) suureneb kohalike teede võrk. Võrdluseks võib välja tuua, et näiteks Naissaarel, Abrukal ja Piirissaarel ei ole praegu ühtegi riigiteed, kuid saarte pindalad ning saartel paiknev taristu (riigi äriühingule kuuluvad sadamad ja lennuväljad) on sarnased.



**Joonis 7**. Üleandmisele kuuluvate kõrvalmaanteede jaotus maakondade vahel.

Olulised muutused toimuvad ka nende riigiteede osas, mis tagavad ühenduse kohaliku tähtsusega avalikele objektidele (nt avalikud rannad, riigi kruusa-liiva karjäärid, vaatamisväärtused). Kuivõrd sellelaadsed objektid omavad tähtsust vaid kohalikul tasandil ning neid ei saa pidada riikliku huviga objektidena, siis nendele juurdepääsu tagavatel teedel puudub riigitee funktsionaalsus. Samuti puudub nendel teedel transiitliiklus, kuna tegemist on üldjuhul lõpliku sihtpunktiga. Avalikud rannad ja vaatamisväärtused toetavad kohaliku turismi arengut ning soodustavad kohalikku ettevõtlust, mis on otseselt asukohajärgse omavalitsuse huvides. Karjääride osas laekub omavalitsusele kaevandamisõiguse tasu. Selliselt puudub alus jätta nimetatud teed riigiteeks ja need teed tuleb anda üle omavalitsustele.

Üleandmisele kuuluvate riigiteede kohta on teeregistris olemas kõik teeregistri[[14]](#footnote-15) kohased andmed. Üleandmisele kuuluvatest teedest on ca 34% (1 150km) kattega teed ning ülejäänud ca 66% (2 250km) kruusateed (katteta teed). Enamusel teedel (ca 90%) jääb liiklussagedus vahemikku 0-250 aut/ööp. Täpsem üleantavate teede jaotus liiklussageduse alusel on esitatud tabelis 2.

**Tabel 2**. Üleandmisele kuuluvate kõrvalmaanteede liiklussagedused

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Liiklussagedus, aut/ööp** | **Pikkus vastava liiklussagedusega** | **Osakaal (kõikidest üleantavatest teedest)** |
| **üle 3000** | 3,1 km | 0,1% |
| **1001–3000** | 26,6 km | 0,8% |
| **251–1000** | 307,8 km | 9,1% |
| **51–250** | 1322,5 km | 38,9% |
| **Kuni 50** | 1737,6 km | 51,1% |

Üleantavate teede laiused jäävad vahemikku 3-9m. Teedel on vajaduspõhiselt teostatud remonti ning teed vastavad tee seisundile kehtestatud nõuetele[[15]](#footnote-16). Lähimas perspektiivis puudub teedel objektiivne vajadus arenguinvesteeringute järele või need teostatakse enne üleandmist aastatel 2018-2019.

## 4.3 Eratee tunnustega riigiteed

Analüüsi käigus on tuvastatud ka mõningad üksikud riigiteid (kogumaht ca 10km), millel avalik funktsioon võib üldse puududa ja mille osas tuleb kaaluda erastamist. Tegemist on ajalooliselt riigiteeks saanud teedega, millel ühel või teisel põhjusel on avalik funktsioon ära langenud või nende kasutusotstarve on kogu aeg olnud juurdepääsu tagamine üksikutele kinnistutele. Tagamaks teedevõrgu terviklikku korrastamist on seoses nende teedega kaalutud kahte võimalikku lahendust – teid erastab tänane omanik (riik) või kõnealused teed antakse üle omavalitsustele, kes saab tulevikus ise otsustada, kas jätta tee kohalike teede nimekirja või avaliku huvi puudumisel erastada. Esimese lahenduse korral on olemas risk, et riik ei pruugi hästi tuvastada ja arvestada kõigi oluliste kohalike huvidega ning erastatakse tee, millel kohalikul tasandil esineb mõningane avalik huvi. Samuti oleks see vastuolus kehtiva õigusruumi põhimõttega, mille kohaselt erateel avaliku funktsiooni tuvastamine on omavalitsuse ülesanne ning omavalitsusel on võimalik võrdlemisi lihtsas korras määrata kohaliku liikluse teenindamiseks vajalik eratee avalikuks kasutamiseks[[16]](#footnote-17). Sellest tulenevalt on eelistatud lahendust, mille kohaselt teed antakse omavalitsustele üle ning omavalitsustel on võimalik iseseisvalt otsustada selle tee tuleviku üle.

## 4.4 Riigitee tunnustega kohalikud teed

Kuna töö sisaldas ulatuslikku teedevõrgu analüüsi, siis esile on kerkinud kohalike teede lõigud, millel on potentsiaalselt tugev riigiteede kriteeriumite koosmõju ja mille võtmine riigiteeks on põhjendatud. Kokku on tuvastatud 52 sellist teelõiku kogupikkusega ca 47,4 km ning tegemist on eelkõige teedega, mis tagavad juurdepääsu pigem riikliku huviga objektidele. Sellised teed on eelkõige väljaspool linnu juurdepääsud reisirongide peatustesse, rahvusvahelise liikluse piiripunktidesse sadamates, riigile või riigi äriühingule kuuluvatesse sadamatesse, kus toimivad reisiliinid, kaitseväe keskpolügoonile ja harjutusväljakutele, piirivalve kordonitele, Päästeameti harjutusväljakule, regionaalsetele tavajäätmete prügilateni.

Täpsem ülevaade kohalikest teedest, millel potentsiaalselt esineb riigitee tunnuseid on esitatud lisas 4.

Kuivõrd üldine eesmärk on korrastada teedevõrku, siis on mõistlik teostada ka vastupidine tehing – kohaliku tee üleandmine riigile.

Kõnealuste teelõikude üleandmine toimuks tasuta võõrandamise teel. Mahu väiksuse tõttu ei ole otstarbekas välja töötada eraldi protsessi vahendite ümbertõstmiseks

## 4.5 Osaliselt riigitee tunnustega kohalikud teed

Analüüsi käigus on esile kerkinud mitmed kohalike teede lõigud, mis omavad mõningaid riigitee tunnuseid, kuid mille osas omandivormi muutmine ja võtmine riigiteeks ei ole otstarbekas. Need on eelkõige riigitee jätkud linnades, mis viivad nt olulise tähtsusega sadamasse või lennujaama. Nendel teedel võib esineda üksikuid funktsionaalseid riigitee tunnuseid, kuid liikluskoosseisu seisukohalt on tegemist eelkõige kohalikku liiklust teenindavate teedega. Samuti need teed on tihedalt seotud kohaliku elu korraldamisega – teemaal paiknevad paljud tehnovõrgud ja reklaam, teed on koormatud kohaliku ühistranspordiga, teedel esineb rohkelt mahasõite, mis tagavad kohalikele elanikele juurdepääsu vajalikele teenustele jt. Need ülesanded on aga omavalitsuse olemuslikud ülesanded ning kui need teed anda üle riigile, siis see tekitaks olulisi ebaproportsionaalseid takistusi omavalitsuse autonoomia realiseerimisel ja kohaliku elu korraldamisel. Samuti see tähendaks seda, et eespool toodud küsimustega hakkaks tegelema omavalitsuse asemel riik.

Kuivõrd nende teede toimimisest ja kvaliteedist on huvitatud laiem avalikkus, siis on põhjendatud, et riik panustab proportsionaalsel määral kõnealuste teede hoidu. Täna on see realiseeritud nn transiittee toetusemeetmega[[17]](#footnote-18), kuid tulevikus tuleb kaaluda stabiilsema ja jätkusuutlikuma toetusmehhanismi kasutuselevõttu. Sellele on mitmel korral tähelepanu juhtinud ka omavalitsused. Üheks kaalumist väärt võimaluseks on juhtumipõhiseks toetuseks ette nähtud vahendite ümberpaigutamine Vabariigi Valitsuse toetusfondi[[18]](#footnote-19) (edaspidi *toetusfond*), eraldades need kilomeetripõhiselt nendele omavalitsustele, kus esineb vastavate tunnustega kohalikke teid. Selline lähenemisviis eeldab püsivalt täiendavate vahendite kavandamist riigi eelarvestrateegias ning riigieelarves. Selleks tuleb läbi viia analüüs, et määrata kindlaks need teelõigud, mis vajavad regulaarset toetust, ning leppida kokku toetuse eraldamise printsiipides.

# 5. üleantavate teede rahastamine

Vabariigi Valitsuse 2016-2019 tegevusprogrammi 8.3 punkti ülesanne näeb ette teede üleandmist koos vastava rahastusega, seega alljärgnevalt oli vajalik teha kindlaks, kui suures ulatuses ning mis põhimõtete alusel on otstarbekas tagada omavalitsustele üleantavate teede rahastamine. Antud ülesande raames teehoiu rahastamine ei suurene vaid teehoiu vahendid suunatakse ühe teeomaniku eelarvest teise teeomaniku eelarvesse vastavalt muutustele teehoiukohustuse mahus. Olemasolevate kohalike teede riiklik teehoiutoetus on eelarvestrateegia ja riigieelarve läbirääkimiste objekt ning käesolevat kõrvalmaanteede üleandmise protsessi käsitletakse sellest eraldi.

Kuna teehoiuvahendid on piiratud ning tervikuna ei ole piisavad olemasoleva teedevõrgu kvaliteedi parandamiseks, siis aina tähtsam on tagada teehoidu suunatud vahendite efektiivne kasutamine. Seetõttu omavalitsustele üleantavad teehoiuvahendid peavad olema põhjendatud (s.t põhinema tee elutsükli kuludel) ning piisavad, et tagada üleantavatel teedel õigusaktiga kehtestatud nõuded ning säilitada üleantava tee seisundit.

Arutelude käigus on mitmel korral tõstatatud küsimust selle kohta, mis seisundis tuleb riigi kõrvalmaanteed omavalitsustele üle anda. On mõistetav omavalitsuste soov võtta vastu teid, mis on värskelt remonditud ning tolmuvaba kattega, kuid tuleb arvestada, et suur osa riigitee kriteeriumitele mittevastavatest teedest on kruusateed, kus liiklussagedus on väga madal ning insener-tehniliselt puudub objektiivne vajadus nende teede ümberehitamise järele. Seetõttu ei ole vastavad investeeringud üldjuhul tasuvad. Ettepanek on anda teed üle olemasolevas nõuetele vastavas seisundis ilma täiendavaid investeeringuid tegemata. Tulevikus saavad omavalitsused planeerida iseseisvalt kohalike teede võrgu arendusi vastavalt kohalikele vajadustele ning omavalitsuse prioriteetidele.

On üldteada, et tee korrashoiuks vajalike vahendite maht sõltub lisaks tee pikkusele ja laiusele olulisel määral ka tee tüübist (tänav või maantee), katte liigist ning seisunditasemest (sh talvisest), milles teed hoida soovitakse. Selliselt on tänava tüüpi tee elutsükli kulud oluliselt suuremad, kui maantee tüüpi teel, ning kattega tee hooldamine on kallim, kui kruusatee hooldus.

Seega vajalike teehoiuvahendite kalkuleerimisel on põhjendatud teede jagamine erinevatesse kategooriatesse arvestades järgmisi kriteeriumeid:

* **katte tüüp** – kattega tee või katteta tee (kruusatee);
* **tee liik** – tänav või maantee;
* **suvine seisunditase**[[19]](#footnote-20) – seisunditase 1 või 2;
* **talvine seisunditase** – seisunditasemed 1 kuni 3;
* **tee laius** – laius maksimaalse sammuga 1,5 meetrit.

Arvestada tuleb ka kriteeriumite erinevaid omavahelisi kombinatsioone. Samuti, arvestades teehoiu elutsükli spetsiifikat, on põhjendatud kõikide tee korrahoiuga seonduvate kulude jagamine kahte suurde gruppi: hooldus ja investeering. Hoole sisaldab endas rutiinseid ning reeglina pikaajalise hooldelepinguga sisseostavaid töid, nagu näiteks teemaa koristamine ja muru niitmine, katte väiksemate defektide parandamine, liikluskorraldusvahendite hooldus, kruusateede hööveldamine ning talvisel ajal lume- ja libedusetõrjetööd. Investeeringu näol on tegemist vastavalt vajadustele, kuid siiski perioodiliselt, tehtavate suuremate remonditöödega, nagu näiteks asfaltkatte taastusremont (kulumiskihi asendamine) või pindamine ning kruusateel nõuetekohase materjali pealevedu koos ülemise kihi tihendamise ja hööveldamisega.

Eespool kirjeldatud lähenemine arvestab kõigi tee elutsükli reaalsete kuludega üleantavatel teedel ning tagab vahendite mahu vastavuse reaalselt lisandunud teehoiu kohustustega. See võimaldab määrata vahendite ümberpaigutamise vajadust omavalitsuse põhiselt, s.t arvestades konkreetsele omavalitsusele üleantavate teede spetsiifikat.

Hinnatud on kõikide tee elutsükli tööde rahalist vajadust. Analüüsi aluseks on võetud hiljutised turuhinnad viimastel aastatel Maanteeameti korraldatud hangete käigus saadud ettevõtjate pakkumuste alusel, mis on piisavad hindamaks nii hoolde- kui ka investeeringukulusid. Võrreldud on omavahel kõikide Maanteeameti regioonide hindu ning aluseks on võetud Eesti keskmised näitajad. Kuna omavalitsustele antakse üle teed, mis on täna kaetud kalkulatsiooni aluseks võetud hooldelepingutega, siis on see ühtlasi ka kõige otstarbekam ja täpsem viis tegelike kulude hindamiseks. Kuna investeeringuid tehakse vajaduspõhiselt, siis investeeringute juures on arvestatud erinevate tööde perioodilisusega tulenevalt seni riigiteedel esinenud vajadustest, mis on omakorda seotud teele kehtestatud seisunditaseme, teel esineva liiklussageduse ja teetüübiga.

Üheks kitsaskohaks oli hooldekulude määramine tänavatel, kuivõrd Maanteeameti omandis on vaid mõned tänavalõigud, mille baasil ei ole võimalik usaldusväärselt hinnata tegelikke elutsükli kulusid. Selles küsimuses on üritatud teha koostööd omavalitsustega, kellel on rohkem kogemusi korrashoiu korraldamisel tänava tüüpi teedel, kuid omavalitsuste esitatud andmed olid ühtlustamata ning tihtipeale sisaldasid muid teedega otseselt mitteseotud töid (nt linna heakorratööd või tehnovõrguga seonduv). Seetõttu olid omavalitsuste esitatud kulud põhjendamatult kõrged ning sellega ei olnud võimalik arvestada. Otsides muid lahendusi on peetud põhjendatuks kasutada omavalitsuste enda pakutud ning hetkel valemipõhise toetuse jagamisel kasutatud põhimõtet, mille kohaselt arvestatakse tänavatel viis korda suuremate kuludega. Samuti väärib täpsustamist, et üleandmisele kuuluvate tänavate maht on väike (kokku ca 16km), seega tehtud eeldus selle ebatäpsuse korral ei avalda olulist mõju üldisele ümberpaigutatavale teehoiuvahendite mahule.

Kuna üleantavate teede koosseisus on ka 101 silda, siis eraldi on kalkuleeritud sildade hoolde- ja investeeringute kulusid tulenevalt Maanteeameti senisest praktikast.

Täpne ülevaade üleandmisele kuuluvate teehoiuvahendite kalkulatsioonist tulenevalt eespool toodud põhimõtetest on esitatud lisas 5. Tagamaks võimalikult täpset teelõikude diferentseerimist tulenevalt tegelikest kuludest on moodustatud kokku 40 teede kategooriat ning igaühele on eraldi määratud iga-aastane teehoiu rahaline vajadus. Kalkulatsiooni kohaselt tuleb ca 3 400km üleandmise korral eraldada omavalitsustele Maanteeameti eelarvest ca 7,2 mln eurot, mis teeb keskmiselt ca 2 100 eurot kilomeetri kohta aastas. Seejuures iga-aastane rahaline vajadus olulisel määral sõltub tee kategooriast ning varieerub vahemikus 1 460-25 000 eurot kilomeetri kohta aastas.

Esitatud kalkulatsiooni aluseks on võetud Maanteeameti poolt reaalselt tehtud kulusid üleandmisele kuuluvatel teedel, mis piisavalt täpselt peegeldab nendel teedel seni tehtud töid ning selleks vajalikku vahendite mahtu. Kalkulatsiooni on korrigeeritud tulenevalt arutelust omavalitsuste esindajatega eesmärgiga arvestada nn mastaabi efektiga, ehk siis sellega, et omavalitsused ostavad sisse töid oluliselt väiksemas mahus, kui Maanteeamet, ning seetõttu tuleb arvestada mõnevõrra suuremate kulutustega. Hinnanguliselt tähendab see kokku ca 430 tuh euro võrra suurema Maanteeameti eelarve vähendamist, kui seda eeldaks Maanteeameti hooldehindade baasil tehtud esialgne kalkulatsioon. Samuti on esitatud kalkulatsioonis arvestatud 2018. aasta novembris jõusutva määruse „Tee seisundinõuded“ muudatusega, millega karmistatakse talihoolduse nõudeid.

Lisaks eespooltoodule on oluline silmas pidada, et omavalitsustele antakse täiendavad teehoiuvahendid lähtuvalt sellest, millise tee seisundi tagas seni Maanteeamet ning millised on olnud reaalsed kulud seoses sellega. Kui omavalitsustele üleantavad riigiteed muutuvad kohalikeks teedeks, siis õigusaktid võimaldavad teatud puhkudel rakendada nimetatud teedel madalamat seisunditaset. Selliselt kruusateel liiklussagedusega kuni 200 aut/ööp nõuab määrus „Tee seisundinõuded“ riigiteel 2. suvist seisunditaset, kuid kohalikul teel lubab rakendada ka 1. (leebemat) suvist seisunditaset[[20]](#footnote-21). Kokku antakse ettepaneku kohaselt üle ca 2250km selliseid teid (ca 66% kogu mahust).

Ühelt poolt tekitab see teoreetilise riski, et üleantud teede seisunditaset vähendatakse, kuid teiselt poolt aitab see oluliselt kaasa omavalitsuse finantsautonoomia suurendamisele ning võimaldab omavalitsusel suunata rohkem teehoiuvahendeid nendele teedele, kus selle vajadus on omavalitsuses kõige suurem.

# 6. TEEDE ÜLEANDMISE protsess

Teades üleandmisele kuuluvate riigiteede mahtu ja asukohti, samuti ka nende teede korrashoiuks vajalike vahendite mahtu, analüüsiti alljärgnevalt erinevaid võimalusi üleandmise protsessi korraldamiseks. Töö käigus on tuvastatud kahte põhilist võimalikku lähenemist:

1. teede üleandmine läbirääkimiste tulemusena;
2. riigiteede tunnuste sätestamine õigusaktis ning teede üleandmine nimekirja alusel.

Teede üleandmine läbirääkimiste tulemusena eeldab läbirääkimisi iga omavalitsusega eraldi ning kokkulepet selles osas, millised teed üle antakse ja mis mahus neid rahastatakse. Lähenemine eeldab, et omavalitsused võtavad üle riigiteed vabatahtlikult.

Teine võimalus on korraldada teede üleandmist sarnaselt läbiviidud haldusreformiga, s.t üleandmisele kuuluvate teede kriteeriumid sätestatakse õigusaktis ning selle alusel koostatakse rakendusakti vormis üleantavate teede nimekiri. Nimekiri räägitakse omavalitsustega eelnevalt läbi, kuid teede üleandmine toimub ühetaoliselt ja ühtsete põhimõtete alusel.

Analüüsi käigus kaardistati ära kahe võimaliku lähenemise põhilised plussid ja miinused – need on esitatud tabelis 3 ja 4 SWOT-tabeli kujul.

**Tabel 3**. Teede üleandmine läbirääkimiste tulemusena – plussid ja miinused

|  |  |
| --- | --- |
| TUGEVUSED* Arvestab paremini omavalitsuste soove
 | NÕRKUSED* Tulemus sõltub olulisel määral omavalitsuse seisukohast ja soovist võtta riigitee kriteeriumitele mittevastavad teed üle.
* Üleandmised toimuvad omavalitsuse põhiselt erinevatel tingimustel (rahastamine, üleantavate teede tunnused ja tüübid, eelnevad võimalikud investeeringud riigi poolt), mis teehoiuvahendite piiratuse tõttu toimub teiste omavalitsuste arvelt, s.t loob osadele omavalitsustele eeliseid. Selle tulemusena tekib omavalitsuste ebavõrdne kohtlemine ning protsess on läbipaistmatu.
* Teede ühe kaupa üleandmise on osapooltele väga töömahukas ja aeganõudev protsess, millel puudub lõpptähtaeg.
 |
| VÕIMALUSED* Omavalitsuste rahulolu saavutatud tulemustega.
 | OHUD* Ei lahenda ajaloolist probleemi teehoiukohustuste jagamisel omavalitsuste ja riigi vahel.
* Saavutatud tulemused on erinevates omavalitsustes erinevad ning seetõttu teedevõrgu korrastamise eesmärk jääb saavutamata.
* Kuivõrd tulemused on ebaühtlased ja läbipaistmatud, siis see võib omavalitsustes tekitada rahulolematust protsessi tulemusega.
* Protsess võib takerduda vaidlustesse tee kuuluvuse üle, mistõttu jääb protsess seisma või toimuvad ainult üksikud teede üleandmised.
 |

**Tabel 4**. Teede üleandmine õigusaktide alusel - plussid ja miinused

|  |  |
| --- | --- |
| TUGEVUSED* Tagab prognoositava ja üle Eesti ühetaolise tulemuse ning püstitatud eesmärgi saavutamise.
* Kõigile omavalitsustele antakse teed ja täiendavad teehoiuvahendid üle ühiste põhimõtete alusel.
* Protsessi läbiviimine kindlas ajaraamistikus.
 | NÕRKUSED* Arvestab omavalitsuste soove vähemal määral
 |
| VÕIMALUSED* Võimalik tagada tulevikus jätkusuutlik lahendus teehoiu kohustuse jagunemisel riigi ja omavalitsuse vahel.
* Üleantavate teede nimekirjade arutelude käigus saab üleantavate teede nimekirja põhjendatud vajadusel muuta, mis tähendab, et võimalik on saavutada kõiki osapooli rahuldav tulemus.
 | OHUD* Võimalik suur omavalitsuste vastuseis ja rahulolematus protsessi ja tulemusega.
 |

Kahte lahendust omavahel võrreldes tuleb esile läbirääkimistega lähenemisviisi suur nõrkus – tulemus olulisel määral sõltub omavalitsuste seisukohast ja soovist võtta riigitee kriteeriumitele mittevastavad teed üle. Senine praktika on näidanud, et riigil ja omavalitsustel võivad olla üpriski erinevad nägemused riigitee kriteeriumitest ja tee kuuluvusest. Arvestades omavalitsuste rohkust ning seniseid praktikaid teede üleandmisel, saab väita, et selle stsenaariumi kohane tulemus ei saa olla kõikide omavalitsuste lõikes ühetaoline ning sõltub sellest, millega lõpevad läbirääkimised konkreetses omavalitsuses. See aga tähendab seda, et tegevuse tulemusena saavutatav olukord on ebaühtlane ning ei ole tänasest olukorrast oluliselt parem ning sisuliselt jääb püstitatud korrastamise eesmärk saavutamata. Selle riski realiseerumist saab tuginedes eelnevale kogemusele pidada siiski väga tõenäoliseks. Olulise puudusena tekitavad läbirääkimised täiendavat survet üleantavate teehoiuvahendite suurendamisele, sest uue teeomaniku huvi on saada rohkem lisavahendeid ning et üleantav vara oleks võimalikult heas korras ja atraktiivne. See loob osadele omavalitsustele eeliseid ning protsess on teistele omavalitsustele läbipaistmatu. Antud tingimustes pole võimalik tagada omavalitsuste võrdne kohtlemine. Seega kokkuvõttes saab seda lähenemist pidada väheefektiivseks ja sobimatuks.

Kuigi teede üleandmine õigusaktide alusel ei pruugi samahästi arvestada kõigi omavalitsuste soovidega, võimaldab see püsida väljatöötatud raamistikus ning seetõttu tagab üle Eesti ühetaolise tulemuse (sh omavalitsuste võrdse kohtlemise) ja eesmärgi saavutamise. Teede üleandmine õigusaktide alusel ei tähenda teede üleandmist sunniviisil, sest iga omavalitsusega arutatakse nimekirjad eelnevalt läbi ning põhjendatud juhtudel tehakse vastavad muudatused. Muudatused nimekirjades peavad olema kooskõlas riigitee kriteeriumitega.

Selle stsenaariumi suur eelis see, et stsenaarium loob tingimused senisest selgemaks ja jätkusuutlikuks teehoiu kohustuste jagunemiseks riigi ja omavalitsuse vahel tulevikus (selged ja siduvad riigitee tunnused õigusaktis). Seetõttu tehakse ettepanek jätkata stsenaariumiga, mille kohaselt korraldatakse teede üleandmist õigusaktide alusel.

# 7. täiendavate Teehoiuvahendite eraldamine omavalitsustele

Täiendavate teehoiuvahendite üleandmine omavalitsustele ja arvestus peab toimuma omavalitsuse põhiselt, kuivõrd üleandmisele kuuluvate teede maht omavalitsuste lõikes on ebaühtlane ning täiendavad teehoiuvahendid on otseselt seotud konkreetsele omavalitsusele üleantavate teede iseloomu ja mahuga.

Üleantavate teede hoiuks eraldatavate vahendite üle arvestuse pidamiseks oleks sobilik toetusfond, mille kaudu toimub käesoleval hetkel kohalike teede valemipõhise teehoiutoetuse eraldamine. Tegevuse realiseerimisel on võimalik lisada määrusesse uue meetme hoides üleantavate kõrvalmaanteedega seotud vahendid muudest toetusfondi meetmetest (sh kohalike teede valemipõhisest toetusest) eraldi. Selliselt saab igal ajahetkel tagantjärele tuvastada, kui palju täiendavaid vahendeid on konkreetsele omavalitsusele seoses kõrvalmaanteede üleandmisega eraldatud. Tulevikus, kui üleandmise protsess on lõppenud, saab kaaluda vastavate toetuste üleviimist omavalitsuse püsivasse tulubaasi.

Kuna teede üleandmise tehingu jõustumist on võimalik siduda konkreetse kuupäevaga, siis on võimalik aegsasti teha vastavad muudatused riigieelarves ning tõsta vajalikus mahus teehoiuvahendid ümber Maanteeameti eelarvest omavalitsuse toetusfondi reale. Seejärel jagatakse vahendeid omavalitsuste põhiselt kooskõlas teehoiukulude kalkulatsiooniga igal eelarveaastal Vabariigi Valitsuse korraldusega koos kõikide teiste toetusfondi meetmetega.

Pakutud lahendus võimaldab eraldada omavalitsustele lisavahendeid nii ühekordse tehingu tulemusena (s.t kui kõik teed antakse üle korraga), kui ka siis, kui tegevus viiakse ellu etapiviisiliselt mitme aasta jooksul.

# 8. Õiguslik lahendus ja õigusaktide muutmise vajadus

Kõrvalmaanteede üleandmine eeldab mitmeid muudatusi õigusaktides. Eelkõige tuleb õigusaktis sätestada riigitee kriteeriumid, mis on aluseks üleandmisele kuuluvate teede nimekirja koostamiseks. Teedevaldkonda reguleerib ehitusseadustik, mille alusel on kehtestatud mitmed kõnealuse teemaga seotud alamaktid, nt majandus- ja taristuministri 25.06.2015 määrus nr 72 „Riigiteede liigid ja riigiteede nimekiri“, mis sisaldab riigiteede liigitust ning riigiteede nimekirja. Seega sobivaks kohaks riigitee kriteeriumite kehtestamiseks saab pidada ehitusseadustiku § 92. Vajab täiendavat analüüsi ja arutelusid see, kas riigitee kriteeriumid peavad olema sätestatud otse ehitusseadustikus (seaduse tasandil) või on võimalik vastavalt muuta ehitusseadustiku § 92 lõike 10 volitusnormi ning lahendada teemat rakendusaktiga. Seega lisaks ehitusseadustikule võib tekkida vajadus koostada täiendav majandus- ja taristuministri määrus. Samuti võib osutada vajalikuks reguleerida ehitusseadustikuga üleantavate teede rahastamist, ehk siis tuleb sätestada, mis alustel eraldatakse omavalitsustele vahendeid lisandunud kohustuste täitmiseks.

Lisaks sellele lisatakse ehitusseadustikku rakendussäte-volitusnorm, mille kohaselt esitab majandus- ja taristuminister Vabariigi Valitsusele otsustamiseks teede jaotuse, mis vastab ehitusseadustikku lisatud riigitee kriteeriumitele. Sisuliselt oleks tegemist Vabariigi Valitsuse korraldusega, mis sisaldab üleandmisele kuuluvaid teid. Vabariigi Valitsuse korralduse koostamine kuulub samuti tegevuse realiseerimiseks vajalikku õigusloome mahtu.

Järgmisena vajab muutmist riigivaraseaduse osa, mis käsitleb riigivara tasuta üleandmist omavalitsusele (eelkõige § 33). Riigivaraseadus peab võimaldama riigivara (riigitee koos teealuse maaga) tasuta üleandmist omavalitsusele ilma iga üksiku omavalitsusega kokkulepet sõlmimata. Kui kehtivat riigivaraseaduse redaktsiooni on võimalik tõlgendada selliselt, et vastavad tehingud on võimalik läbi viia ilma seadust muutmata, siis riigivaraseaduse muutmine ei ole selles osas ilmtingimata vajalik. See aga vajab täiendavaid konsultatsioone.

Peale selle tuleb riigivaraseaduses tekitada eriregulatsioon olukorraks, kus omavalitsus soovib erastada riigilt üle võetud tee. Riigivaraseaduse § 33 lõige 3 sätestab, et kui võõrandatakse riigilt tasuta ülevõetud kinnisasi järgmise kümne aasta jooksul, siis peab omavalitsus hüvitama riigile 65 protsenti kinnistu harilikust väärtusest. Riigivaraseadust tuleb muuta selliselt, et omavalitsus oleks endise riigitee erastamisel vabastatud igasugustest kitsendustest.

Järgmisena vajab muutmist Vabariigi Valitsuse 06.02.2015 määrus nr 16 „Riigieelarve seaduses kohaliku omavalitsuse üksustele määratud toetusfondi vahendite jaotamise ja kasutamise tingimused ja kord“, ehk siis toetusfondi reguleeriv määrus. Toetusfondi on vajalik lisada eraldi meede täiendavate teehoiuvahendite eraldamiseks omavalitsustele seoses teede üleandmisega. Samuti tuleb määruses ja selle seletuskirjas kehtestada raamistik (kalkulatsioon), mille alusel toimub täiendavate teehoiuvahendite eraldamine.

Kokkuvõttes sisaldab pakutud stsenaarium järgmisi etappe:

1. muudetakse ehitusseadustikku lisades (alternatiivina seadustiku alusel kehtestatavasse majandus- ja taristuministri määrusesse) riigitee kriteeriumid ning rakendusäte, mille alusel kehtestab Vabariigi Valitsus nimekirja riigiteedest, mis ei vasta riigitee kriteeriumitele ning mis antakse üle asukohajärgsele omavalitsutele. Vajadusel reguleeritakse ehitusseadustikuga või alternatiivina muu sobiva õigusaktiga üleantavate teede rahastamise aluseid;
2. koos ehitusseadustikuga muudetakse ka riigivaraseadust, mille tulemusena saab olema võimalik anda omavalitsustele vara üle ilma omavalitsuse nõusolekuta. Samuti võimaldatakse seadusmuudatusega erastada riigilt saadud teid ilma riigile hüvitise maksmise kohustuseta (kui tegemist eratee tunnustega senise riigiteega ning omavalitsus peab seda otstarbekaks);
3. toetusfondi[[21]](#footnote-22) tekitatakse eraldi meede, mille abil eraldatakse omavalitsustele vahendeid seoses riigi kõrvalmaanteede üleandmisega. Vahendite eraldamise aluseks on käesolevas aruandes esitatud kalkulatsiooni põhimõtted;
4. majandus- ja taristuminister valmistab ehitusseadustiku rakendussätte alusel ette Vabariigi Valitsuse korralduse, mille alusel toimub ühe tehinguga kõikide üleandmisele kuuluvate teede üleandmine. Vabariigi Valitsuse korralduse ettevalmistamise ajal korraldatakse arutelusid kõikide omavalitsustega, mille raames tutvustatakse üleandmisele kuuluvaid teid igale omavalitsusele ning vajadusel täpsustatakse nimekirja;
5. vastavalt omandivormi muutustele tõstetakse teehoiuvahendid Maanteeameti eelarvest toetusfondi (riigieelarve eelnõu muudatus) ning teotusfondi abil eraldatakse vahendeid vastavalt kulude kalkulatsioonile omavalitsustele.

Käesoleva töö raames on antud esialge hinnang õigusaktide muutmise vajadusele, seega töö käigus võib selguda vajadus muuta õigusakte mõnevõrra suuremas mahus, sh ka muid õigusakte peale eespool toodu. Samuti detailsed õiguslikud lahendused ning sätete sõnastused vajavad alles väljatöötamist ja kooskõlastamist huvitatud osapooltega.

# 9. Indikatiivne tegevuskava

Tabelis 5 on esitatud indikatiivne tegevuskava vastavalt eespool pakutud stsenaariumitele. Tegevuskava on koostatud eeldusel, et Valitsuskabineti otsus, millega volitatakse majandus- ja taristuministrit valmistada ette seadusemuudatused ja tegevuse elluviimiseks vajalikud muud tegevused, võetakse vastu 2019. aasta jaanuaris vastavuses Vabariigi Valitsuse 2016-2019 tegevusprogrammi punktiga 8.3.

**Tabel 5**. Indikatiivne ajagraafik teede üleandmise elluviimisel

|  |  |
| --- | --- |
| **TEGEVUS** | **PERIOOD** |
| 1. Valitsuskabineti otsus anda majandus- ja taristuministrile ülesandeks valmistada ette teede üleandmine vastavalt majandus- ja taristuministri ja regionaalministri ettepanekutele.
 | **Jaanuar 2019** |
| 1. Ehitusseadustiku ja riigivaraseaduse muutmise väljatöötamiskavatsuse (VTK) koostamine ja kooskõlastamine.
* VTK koostamine (veebruar 2019)
* VTK kooskõlastamine (märts-mai 2019)
 | **Veebruar – Mai 2019** |
| 1. Ehitusseadustiku ja riigivaraseaduse muutmise eelnõu koostamine ja kooskõlastamine
* Eelnõu koostamine (juuni 2019)
* Eelnõu kooskõlastamine (juuli-detsember 2019)
* Eelnõu esitamine Vabariigi Valitsusele ning seejärel Riigikogule (jaanuar 2020)
* Eelnõu menetlus Riigikogus (veebruar-aprill 2020)
* Seadusemuudatuste jõustumine (juuni 2020)
 | **Juuni 2019 – Mai 2020** |
| 1. Ehitusseadustiku rakendusakti (majandus- ja taristuministri määruse) ning toetusfondi baasmääruse muudatuse koostamine ja kooskõlastamine
* Määruste koostamine (veebruar 2020)
* Määruste kooskõlastamine (märts-mai 2020)
* Määruste jõustumine (juuni 2020)
 | **Veebruar – Mai 2020.** Osaliselt üheaegselt seadusemuudatusega (tegevus nr. 3) |
| 1. Üleantavate teede nimekirja sisaldava Vabariigi Valitsuse korralduse koostamine ja kooskõlastamine, samaaegselt omavalitsuste põhised nimekirjade tutvustused ja arutelud.
* Korralduse koostamine, arutelud omavalitsustega (veebruar 2020-veebruar 2021)
* Korralduse kooskõlastamine (märts-mai 2021)
* Korralduse jõustumine (juuni 2021)
 | **Veebruar – Juuni 2021.** Osaliselt üheaegselt seadusemuudatuse ja rakendusakti muutmisega (tegevused nr. 3-4) |
| 1. Üleantud teede teealuse maa tasuta võõrandamine omavalitsustele ja omaniku muudatuse kandmine kinnistusraamatusse ja teeregistrisse.
 | **Juuli – Detsember 2021** |

Esialgse ajakava kohaselt saab tegevusega lõpetada eelduslikult 2021. aasta lõpus. Arvestada tuleb, et õigusaktide muudatused võivad võtta planeeritust rohkem aega. Samuti võib rohkem aega kuluda omavalitsuste kaasamiseks, kuivõrd see eeldab kohtumist iga omavalitsuse esindajatega, soovituslikult omavalitsuste kaupa.

# 10. Omavalitsuste kaasamine

Omavalitsusi on tegevusse kaasatud alates TAK-i rakendusplaani tegevuse 2.1.2 „Teede omandipõhise jaotuse ja finantseerimise põhimõtete täpsustamine“ realiseerimisest, seda ennekõike seoses erinevate avalikult kasutatava teedevõrgu omandipõhise jaotuse stsenaariumitega (vt peatükk 3.5).

Seoses Vabariigi Valitsuse 2016-2019 tegevusprogrammi punkti 8.3 ülesandega on omavalitsuste esindajaid samuti protsessi kaasatud. Esmakordselt tutvustati omavalitsustele ettepanekute kavandit 7. septembril Vabariigi Valitsuse ministeeriumide vahelise komisjoni ja Omavalitsusliitude Koostöökogu delegatsiooni transpordi ja teede töörühmas. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ettepanekuid on arutatud omavalitsuste esindajatega uuesti 25. septembril, mille tulemusena said ettepanekutesse sisse viidud mitmed parandused (eelkõige seoses täiendavate teehoiukulude kalkulatsiooniga). Ametlikult edastas Eesti Linnade ja Valdade Liit oma seisukohad 12.10.2018 kirjaga nr 1-7/236, milles liit ei nõustunud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt esitatud riigile kuuluvate kõrvalmaanteede üleandmise ettepanekute kavandiga. Eesti Linnade ja Valdade Liidu seisukohad koos tagasisidega on koondatud tabelisse 6.

**Tabel 6.** Eesti Linnade ja Valdade Liidu esitatud seisukohad koos Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium tagasisidega

| **Tähelepanek** | **Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi tagasiside** |
| --- | --- |
| Omavalitustele ei ole teada neile kavandi kohaselt üleantavad teed. | Üleantavate riigiteede nimekiri lisatakse käesolevale aruandele, mis võimaldab igal omavalitsustel tutvuda talle potentsiaalselt üleantavate riigiteedega ning avaldada oma arvamust. Samuti rõhutame, et enne kõrvalmaanteede üleandmist toimuvad omavalitsuse põhiselt üleandmisele kuuluvate teede nimekirjade tutvustused ja arutelud, mille raames on võimalik viia sisse täpsustused arvestades riigitee kriteeriumeid. |
| Pole kindlust, et üleantavad teed vastavad aastaringselt kehtivatele tee seisundinõuetele. | Maanteeamet teostab pidevat seiret riigiteede seisundinõuete täitmise üle ning kinnitab, et üleantavad teed on hooldatud ning vastavad kehtestatud seisundinõuetele. |
| Pole selge kas kavandatud vahenditest piisab nende teede hooleks ja investeeringuteks.  | Teehoiuvahendite kalkulatsioon on koostatud tulenevalt parimatest teadmistest ning selle aluseks on Maanteeameti tehtud tegelikud elutsükli kulud üleantavatel teedel. Kulud on kujundatud arvestades keskmisi turuhindu 2018. aasta seisuga (Maanteeameti sõlmitud töövõtulepingute alusel) üle Eesti ning arvestab pikaajalist kogemust teehoiu korraldamisel. Seejuures üleantavad vahendid on kavandatud tulenevalt riigiteedele kehtestatud nõuetest, s.t vahendeid antakse suuremas mahus, kui seda nõuaksid õigusaktidega kehtestatud seisundinõuded kohalikele teedele. Selle tulemusena tekib omavalitsustel rohkem võimalusi optimaalse teehoiu korraldamiseks kohalikel teedel.Juhime tähelepanu, et kulude kalkulatsiooni on täiendatud vastavalt omavalitsuste ettepanekutele arvestamaks mh nn mastaabi efekti (ühikhinna suurenemine väiksemate tellimuste korral). |
| Samuti ei pea ELVL juhatus vajalikuks riigiteede kriteeriumide muutmist kõrvalmaanteede osas ja peab ainuvõimalikuks teede üleandmist kohalikele omavalitsustele viisil, kus räägitakse läbi ja lepitakse kokku konkreetse kohaliku omavalitsusega ka rahastamise mahu osas. | Leiame, et läbirääkimiste põhine üleandmine, mis eeldab kokkulepet iga omavalitsusega nii üleantavate teede nimekirja, kui ka nende rahastamise osas ei ole läbipaistev ega taga ühtse lähenemise rakendamist kõikides omavalitsustes.Eesti Linnade ja Valdade Liidu pakutud lähenemise otstarbekust on kaalutud käesoleva aruande peatükis 6. |

# 11. kokkuvõte

Käesolev aruanne on koostatud täitmaks Vabariigi Valitsuse 2016-2019 tegevusprogrammi punktis 8.3 püstitatud ülesannet analüüsida ja teha ettepanekuid riigile kuuluvate osa kõrvalmaanteede võimaliku üleandmise kohta omavalitsustele koos finantseerimisega.

Töö käigus analüüsiti võimalikke stsenaariumeid osade kõrvalmaanteede üleandmiseks otsides selleks kõige otstarbekamat viisi. Analüüsi käigus jõuti järeldusele, et otstarbekas on lähtuda stsenaariumist, mille kohaselt antakse omavalitsustele üle ca 3 400 km riigi kõrvalmaanteid, mis omakord moodustab ca 20% tänasest riigiteede võrgust ning ca 27% kõikidest riigi kõrvalmaanteedest. Üleandmise tulemusena suureneb omavalitsuse otsustusõigus ja autonoomia teehoiutööde korraldamisel.

Osade riigi kõrvalmaanteede üleandmine võimaldab omavalitsustel paremini keskenduda enda seatud prioriteetidele. Koos kohaliku teedevõrgu ja teehoiu eelarve suurenemisega paraneb omavalitsuste võimekus. Teehoiutööde mahu suurenemise arvelt on teehoidu võimalik korraldada väiksemate ühikhindadega. Saab paindlikumalt arvestada kohalike elanike huvide ja liikumisvajadustega ning suunata teehoiuvahendeid nende kohalike teede remondiks ja arenguks, kus selle järgi on kohalikul tasandil kõige suurem vajadus.

Stsenaariumi kohaselt ei muudeta Eestis ajalooliselt välja kujunenud teedevõrgu omandipõhist jaotust - tegevus on suunatud avalikult kasutatavate teede võrgu korrastamisele.

Vastavalt valitud stsenaariumile töötati välja riigitee rakenduslikud kriteeriumid. Lähtuvalt kriteeriumitest teostati riigiteede võrgu analüüs eesmärgiga tuvastada riigitee kriteeriumitele mittevastavad teed. Analüüsi käigus tuvastati kokku 3 398 km riigitee kriteeriumitele mittevastavaid teid, mille kohta tehakse ettepanek anda üle omavalitsustele. Enamus neist (66%) on kruusateed (katteta teed) ning 90% nendest teedest on liiklussagedusega kuni 250 aut/ööp. Analüüsi käigus tuvastati ka mitmed kohalikud teed, millel esialgse hinnangu kohaselt esineb riigitee tunnuseid ning mille võtmine riigiteeks võib olla põhjendatud. Kokku on tuvastatud 52 sellist teelõiku kogupikkusega ca 47,4 km.

Töö käigus koostati teehoiuvahendite kalkulatsioon. Kõik üleantavad teed jagati erinevatesse kategooriatesse ning tänaste turuhindade alusel arvutati hoolde- ja investeeringute elutsükli kulud. See võimaldab igale omavalitsusele eraldada vahendeid proportsionaalselt lisandunud teehoiu kohustustega üsna suure täpsusega. Kalkulatsiooni kohaselt tuleb omavalitsustele eraldada kokku igal aastal ca 7,2 mln eurot, mis teeb keskmiselt ca 2 100 eurot üleantud kilomeetri kohta. Tegevuse raames teehoiu rahastamine ei suurene. Täiendavad teehoiuvahendid tõstetakse ümber Maanteeameti eelarvest Vabariigi Valitsuse toetusfondi, mille kaudu vahendeid eraldatakse igale omavalitsustele vastavalt üle antud teede kategooriale ja mahule. Hiljem on vahendid võimalik viia omavalitsuse tulubaasi.

Teades üleandmisele kuuluvate teede mahtu ja võimalikku rahastamise mehhanismi töötati välja kõige otstarbekam üleandmise protsess. Tuvastati kaks põhimõttelist stsenaariumi: 1) teede üleandmine läbirääkimiste tulemusena iga omavalitsusega; 2) üleandmise protsessi korraldamine õigusaktide toel ning ühistel põhimõtetel koostatud ning eelnevalt läbi arutatud nimekirjade alusel.

Töö käigus kaaluti mõlema stsenaariumi plusse ja miinuseid. Kuivõrd üleandmine läbirääkimiste alusel toob suure tõenäosusega kaasa omavalitsuste ebavõrdse kohtlemise (loob osadele omavalitsustele eeliseid teiste omavalitsuste arvelt) ning ei ole tagatud protsessi läbipaistvus, peeti seda lähenemist väheefektiivseks ja sobimatuks. Lisaks kulgeb tegevus umbmäärases ajagraafikus ilma lõpptähtajata.

Ettepanek tehakse jätkata stsenaariumiga, mille kohaselt korraldatakse teede üleandmist õigusaktide alusel. Selle kohustuslikuks osaks nähakse ette arutelud iga puudutatud omavalitsusega, mille käigus tutvustatakse ja arutatakse üleantavate teede nimekirja ning põhjendatud puhkudel viiakse sisse korrektuurid.

Töö käigus anti hinnang vajalikele muudatustele õigusaktides ning koostati indikatiivne tegevuskava kõigi vajalike tegevustega. Tegevuse realiseerimine eeldab mitmeid muudatusi õigusaktides, sh seadustes (ehitusseadustik, riigivaraseadus) ja rakendusaktides (Vabariigi Valitsuse ja majandus- ja taristuministri määrused). Koostatud tegevuskava kohaselt saab tegevusega lõpetada hinnanguliselt 2021. aasta lõpuks eeldusel, et tegevuse käivitamiseks vajalik Vabariigi Valitsuse otsus koos vajalike volitustega majandus- ja taristuministrile tehakse jaanuaris 2019. aastal.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium teeb ettepaneku alustada kõrvalmaanteede üleandmise protsessiga kooskõlas järgmiste põhimõtetega:

1) kõrvalmaanteede üleandmisel omavalitsustele lähtuda teedevõrgu korrastamise stsenaariumist, mille raames antakse omavalitsustele üle ca 3400 km riigi kõrvalmaanteid (vt peatükk 3.6 ja 4.2);

2) omavalitsustele kavandatakse täiendavad teehoiuvahendid vastavalt käesolevas aruandes esitatud kalkulatsiooni põhimõtetele (vt peatükk 5 ja lisa 5), mis eeldab teehoiuvahendite ümbertõstmist Maanteeameti eelarvest Vabariigi Valitsuse toetusfondi ja seeläbi omavalitsustele mahus ca 7,2 mln eurot igal eelarveaastal. Protsessi lõppemisel kaalutakse vastavate toetuste üleviimist omavalitsuste püsivasse tulubaasi (vt peatükk 7);

3) üleandmise protsess korraldatakse õigusaktide toel ja ühistel põhimõtetel koostatud ning omavalitsustega eelnevalt läbi arutatud nimekirjade alusel. Omavalitsustega arutelu tulemusena tehakse nimekirjas muudatusi, kui see on põhjendatud tulenevalt riigitee kriteeriumitest (vt peatükk 6);

4) protsess käivitatakse vastavalt käesolevas aruandes esitatud tegevuskavale ja tegevuse realiseerimiseks vajalikele muudatustele õigusaktides (vt peatükk 8 ja 9).

# Lisa 1. Avalikult kasutatava teedevõrgu jagunemine teistes riikides

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tee liik[[22]](#footnote-23)** | **Eesti** | **Soome[[23]](#footnote-24)** | **Rootsi** | **Taani** | **Holland** | **Austria** | **Slovakkia** | **Tšehhi** | **Iirimaa** |
| **Riigiteed (km), sh** | **16 605** | **78 106** | **98 500** | **3 801** | **13 000** | **30 855** | **18 018** | **21 586** | **20 759** |
| **kiirtee** | 0 | 8 568 | 6 800 | 1 508 | 5 200 | 2 207 | 741 | 776 | 1 200 |
| **põhimaantee** | 1 609 | 4 760 | 8 900 | 2 293 | 0 | 0 | 3 302 | 6 233 | 5 305 |
| **tugimaantee** | 2 405 | 13 537 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **kõrvalmaantee** | 12 591 | 51 295 | 82 800 | 0 | 7 800 | 28 648 | 13 975 | 14 577 | 14 254 |
| **Kohalikud teed (km)** | **23 970** | **26 000** | **42 200** | **70 654** | **120 000** | **83 735** | **36 852** | **74 919** | **78 972** |
| **Avalikult kasutatavad teed kokku (km)** | **40 575** | **104 106** | **140 700** | **74 455** | **133 000** | **114 590** | **54 870** | **96 505** | **99 731** |
| **Riigiteed %** | 41% | 75% | 70% | 5% | 10% | 27% | 33% | 22% | 21% |
| **Kohalikud teed %** | 59% | 25% | 30% | 95% | 90% | 73% | 67% | 78% | 79% |

# Lisa 2. Stsenaariumite SWOT võrdlus

**Stsenaarium 1** – teedevõrgu korrastamine

|  |  |
| --- | --- |
| TUGEVUSED* Ajalooliselt väljakujunenud teedevõrgu jaotuse, teehoiu korraldamise põhimõtetega tagatakse avaliku teenuse osutamise stabiilsus.
* Säilib ja teatud määral suureneb omavalitsuse autonoomia (sh finantsautonoomia), millega soodustatakse regionaalarengut.
* Kooskõlas haldusreformi eesmärgiga – suurenevad omavalitsuste kohustused ja otsustusõigus.
 | NÕRKUSED* Tänaste teehoiuvahendite ümbertõstmisega avaliku teedevõrgu kvaliteet ja seisund tervikuna ei parane.
 |
| VÕIMALUSED* Omavalitsusel on võimalik optimeerida teehoiukulutusi – väikese liiklussagedusega kohalikel teedel kehtivad madalamad seisundinõuded ning on võimalik kaaluda paralleelsete (alternatiivsete) teede väljaviimist avalikust kasutamisest või seisunditaseme alandamist vastavalt kohalikele vajadustele.
* Piisavate eraldistega riigieelarvest, eraldiste stabiilsuse ja jaotuspõhimõtete läbipaistvusega kaasneb avaliku teedevõrgu seisundi paranemine.
 | OHUD* Täiendav surve omavalitsuse üksuse eelarvele, kui seoses teede üleandmiseks ei ole ümbersuunatavad vahendid piisavad kaasnevaks investeerimise ja hoolde vajaduseks.
* Kohalikel teedel võib väheneda kehtiv seisunditase ja/või võrgustiku tihedus, ehk kohaliku liikleja seisukohalt olukord võib halveneda. Samas kaasneb sellega võimalus optimeerida teehoiu kulusid ning tagada parimad sõidutingimused teedel, kus selle järgi on kohalikul tasandil kõige suurem vajadus.
 |

**Stsenaarium 2** – kohalike teede võrgu suurendamine

|  |  |
| --- | --- |
| TUGEVUSED* Suureneb omavalitsuse autonoomia (sh finantsautonoomia), millega soodustatakse regionaalarengut.
* Kooskõlas haldusreformi eesmärgiga - suurenevad omavalituste kohustused ja otsustusõigus.
* Maanteeamet saab keskenduda riikliku tähtsustega piiratud teedevõrgu hoiule ja arendamisele.
 | NÕRKUSED* Omavalitsustele lisandub oluline täiendav koormus seoses teehoiu korraldamisega ja suureneb vajadus teehoiu spetsialistide järele.
* Tänaste teehoiuvahendite ümbertõstmisega avaliku teedevõrgu kvaliteet ja seisund tervikuna ei parane.
 |
| VÕIMALUSED* Omavalitsusel on võimalik optimeerida teehoiukulutusi – väikese liiklussagedusega kohalikel teedel kehtivad madalamad seisundinõuded ning on võimalik kaaluda paralleelsete (alternatiivsete) teede väljaviimist avalikust kasutamisest või seisunditaseme alandamist vastavalt kohalikele vajadustele.
* Piisavate eraldistega riigieelarvest, eraldiste stabiilsuse ja jaotuspõhimõtete läbipaistvusega kaasneb avalikult kasutatava teedevõrgu seisundi paranemine.
 | OHUD* Täiendav surve omavalitsuse üksuse eelarvele, kui seoses teede üleandmiseks ei ole ümbersuunatavad vahendid piisavad kaasnevaks investeerimise ja hoolde vajaduseks.
* Kohalikel teedel võib väheneda kehtiv seisunditase ja/või võrgustiku tihedus, ehk kohaliku liikleja seisukohalt olukord võib halveneda. Samas kaasneb sellega võimalus optimeerida teehoiu kulusid ning tagada parimad sõidutingimused teedel, kus selle järgi on kohalikul tasandil kõige suurem vajadus.
 |

**Stsenaarium 3** – riigiteede võrgu suurendamine

|  |  |
| --- | --- |
| TUGEVUSED* Väikeses riigis koondub maantee tüüpi teetaristu ja enamiku sildade haldamise ja teetööde hanke kompetents ühte, üle-eestiliselt esindatud ametkonda.
* Investeerimisotsuste selgus ja ühetaolisus, sest kõigi maanteede remondivajadus ja prioriteedid määratakse ühise insener-tehnilise metoodika alusel.
* Laieneb teede võrgustik, mille kohta Maanteeamet süstemaatiliselt ja tsentraliseeritult kogu andmeid ja jälgib seisundit.
 | NÕRKUSED* Kuna hulk kohalike teid antakse riigiteedeks, siis peaks selle muudatuse tulemusel kaasa tulema ka täiendavad vahendid omavalitsuste teehoiu vahendite arvelt (omavalitsuse tulubaasi vähendamise vajadus).
* Teehoiu korraldamisel ei pruugi Maanteeamet piisavalt hästi arvestada kohalike vajadustega.
* Teetööde hangetes prevaleerivad suuremad tegijad, kohalikud firmad enamjaolt alltöövõtjad.
* Vastuolus haldusreformi eesmärgi ja regionaalpoliitikaga – vähenevad omavalitsuste kohustused, otsustusõigus ja autonoomia (teehoiu alastes küsimustes).
 |
| VÕIMALUSED* Omavalitsused saavad keskenduda eelkõige tänavate korrashoiule ja arendamisele.
* Üleriigiliselt maanteede seisund ühtlustub ja teekasutaja jaoks vähem tee seisukorra muutusi halduspiiride ületamisel.
* Piisavate eraldistega riigieelarvest, eraldiste stabiilsuse ja jaotuspõhimõtete läbipaistvusega kaasneb avalikult kasutatava teedevõrgu seisundi paranemine.
 | OHUD* Riigile täiendavalt üleantavate teede korrastamiseks ei eraldata piisavalt täiendavaid vahendeid, mis toob kaasa riigiteede võrgu seisukorra halvenemise ja remondivõla suurenemise.
* Investeerimisotsustes, eriti vahendite nappuse korral, eelistatakse suuremaid teid ja väiksema liiklusega kõrvalteede seisund halveneb.
 |

**Stsenaarium 4** – erateede võrgu suurendamine

|  |  |
| --- | --- |
| TUGEVUSED* Väheneb omavalitsuse eelarve koormus teehoiule.
* Erateeühistu moodustamisega lahendatakse erakinnistust läbisõiduõigus ilma notariaalse servituudita, koostöö ühise rajatise korrashoiul.
 | NÕRKUSED* Vajadust riigieelarvest või muudest finantsinstrumentidest täiendavalt toetada eratee omanikku, kui see on avalikus kasutuses.
* Eraomanike vastuseis võtta kohustusi, mis enne on olnud omavalitsusel.
* Vaja muuta õigusakte ja koolitada nõustajaid erateeühingu asutamiseks.
* Täiendav halduskoormus avalikule sektorile uute põhimõtete juurutamisel.
* Erateeühistutel väiksem teehoiu alane kompetents kui avalikult kasutatavate teede omanikel.
 |
| VÕIMALUSED* Eraomanik hoolitseb vara eest paremini kui avalik sektor.
* Eraomanik saab taotleda tagastamatut toetust erinevatest meetmetest.
* Likvideeritakse mittevajalikud (era- ja avaliku huvita) ohtlikud teelõigud.
 | OHUD* Juurdepääs kinnistutele halveneb, kui sihtfinantseeringuid loodavatesse erateeühistutesse ei kavandata.
 |

# Lisa 3. Üleantavate kõrvalmaanteede maht omavalitsuste lõikes (kavand)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|

|  |  |
| --- | --- |
| **Harju maakond** | **km** |
| Anija vald | 25,6 |
| Harku vald | 13,7 |
| Jõelähtme vald | 7,6 |
| Kiili vald | 4,4 |
| Kose vald | 20,4 |
| Kuusalu vald | 18,8 |
| Loksa linn | 1,3 |
| Lääne-Harju vald | 38,3 |
| Raasiku vald | 0,4 |
| Rae vald | 7,2 |
| Saku vald | 8,2 |
| Saue vald | 7,8 |
| Viimsi vald | 0,4 |
| **Harju maakond Kokku** | **154,1** |
| **Hiiu maakond** |  |
| Hiiumaa vald | 107,6 |
| **Hiiu maakond Kokku** | **107,6** |
| **Ida-Viru maakond** |  |
| Alutaguse vald | 75,3 |
| Lüganuse vald | 41,8 |
| Narva-Jõesuu linn | 22,9 |
| Sillamäe linn | 0,5 |
| Toila vald | 24,8 |
| **Ida-Viru maakond Kokku** | **165,3** |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Jõgeva maakond** |  |
| Jõgeva vald | 102,4 |
| Mustvee vald | 57,6 |
| Põltsamaa vald | 61,4 |
| **Jõgeva maakond Kokku** | 221,4 |
| **Järva maakond** |  |
| Järva vald | 111,1 |
| Paide linn | 43,5 |
| Türi vald | 61,6 |
| **Järva maakond Kokku** | 216,6 |
| **Lääne maakond** |  |
| Haapsalu linn | 40,0 |
| Lääne-Nigula vald | 85,7 |
| Vormsi vald | 35,4 |
| **Lääne maakond Kokku** | 161,1 |
| **Lääne-Viru maakond** |  |
| Haljala vald | 29,2 |
| Kadrina vald | 2,3 |
| Rakvere linn | 0,8 |
| Rakvere vald | 7,9 |
| Vinni vald | 13,6 |
| Viru-Nigula vald | 13,5 |
| Väike-Maarja vald | 6,2 |
| **Lääne-Viru maakond Kokku** | 73,5 |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Põlva maakond** |  |
| Kanepi vald | 81,5 |
| Põlva vald | 61,3 |
| Räpina vald | 58,8 |
| **Põlva maakond Kokku** | 201,6 |
| **Pärnu maakond** |  |
| Häädemeeste vald | 75,1 |
| Kihnu vald | 14,5 |
| Lääneranna vald | 80,5 |
| Põhja-Pärnumaa vald | 68,7 |
| Pärnu linn | 87,3 |
| Saarde vald | 61,1 |
| Tori vald | 41,3 |
| **Pärnu maakond Kokku** | 428,5 |

 |
|

|  |  |
| --- | --- |
| **Rapla maakond** | **km** |
| Kehtna vald | 17,1 |
| Kohila vald | 11,8 |
| Märjamaa vald | 108,7 |
| Rapla vald | 71,5 |
| **Rapla maakond Kokku** | **209,1** |
| **Saare maakond** |  |
| Muhu vald | 23,0 |
| Ruhnu vald | 3,9 |
| Saaremaa vald | 309,4 |
| **Saare maakond Kokku** | **336,3** |
| **Tartu maakond** |  |
| Elva vald | 85,0 |
| Kambja vald | 16,3 |
| Kastre vald | 36,7 |
| Luunja vald | 15,6 |
| Nõo vald | 4,8 |
| Peipsiääre vald | 58,9 |
| Tartu linn | 22,6 |
| Tartu vald | 69,5 |
| **Tartu maakond Kokku** | 309,4 |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Valga maakond** | 0,0 |
| Otepää vald | 60,8 |
| Tõrva vald | 56,2 |
| Valga vald | 146,0 |
| **Valga maakond Kokku** | 263,0 |
| **Viljandi maakond** |  |
| Mulgi vald | 64,2 |
| Põhja-Sakala vald | 29,0 |
| Viljandi vald | 77,6 |
| **Viljandi maakond Kokku** | 170,8 |
| **Võru maakond** |  |
| Antsla vald  | 57,9 |
| Rõuge vald | 144,9 |
| Setomaa vald | 76,8 |
| Võru linn | 0,4 |
| Võru vald | 99,4 |
| **Võru maakond Kokku** | **379,4** |

 |  |

# Lisa 4. Riigitee tunnustega kohalikud teed (kavand)

| **Jrk.** | **Kohaliku omavalitsuse üksus** | **Kohaliku tee number** | **Tee nimi** | **Tee ligikaudne pikkus (km)** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | **Anija vald** | 1400100 | Vikipalu jaamatee (osaliselt) | 0,5 |
| 2 | 1400092 | Aavoja tee | 1,6 |
| 3 | 1401031 | Tuuna-Mustjõe tee (osaliselt) | 3,4 |
| 4 | **Tapa vald** | 4000046 | Vaksali (osaliselt) | 0,8 |
| 5 | 4000249 | Jäneda jaama tee | 0,3 |
| 6 | **Kambja vald** | 9490024 | Võru mnt (osaliselt) | 0,6 |
| 7 | 2820018 | Rebaseaia tee (osaliselt) | 0,4 |
| 8 | 2820008 | Rebase-Küti tee (osaliselt) | 1,1 |
| 9 | 9490091 | Rehepapi tee  | 2,0 |
| 10 | 9490066 | Tamme tänav (osaliselt) | 0,7 |
| 11 | 9490093 | Tõrvandi sissesõit  | 0,4 |
| 12 | 9490041 | Ülenurme ülesõit  | 0,3 |
| 13 | **Põlva vald** | 8720033 | Jaama (osaliselt) | 0,3 |
| 14 | **Nõo vald**  | 5280045 | Vapramäe-Tõravere tee (osaliselt) | 0,2 |
| 15 | 5280124 | Kalju Aigro tänav (osaliselt) | 0,1 |
| 16 | 5280125 | Hariduse (osaliselt) | 0,1 |
| 17 | **Otepää vald** | 6080109 | Raudtee | 0,1 |
| 18 | **Lüganuse vald** | 7510219 | Uljaste tee (osaliselt) | 0,5 |
| 19 | **Lääne-Harju vald** | 2953770 | Jaama tee  | 0,9 |
| 20 | 2954910 | Tee491 | 0,1 |
| 21 | 2954920 | Tee492 (osaliselt) | 0,1 |
| 22 | **Saue vald** | 7180600 | Jaama tänv | 0,4 |
| 23 | 3170035 | Ühistute tee | 0,9 |
| 24 | 5180250 | Jaanika jaama tee (osaliselt) | 0,6 |
| 25 | **Kohila vald** | 3170008 | Vilivere tee (osaliselt) | 1,1 |
| 26 | 3170400 | Redu tee (osaliselt) | 0,2 |
| 27 | **Türi vald** | 9370127 | Prügila tee | 0,3 |
| 28 | **Saaremaa vald** | 8070230 | Mõntu sadama tee | 0,1 |
| 29 | 3010027 | Kihelkonna-Papissaare | 3,0 |
| 30 | **Tori vald** | 7300080 | Lennujaama tee (osaliselt) | 2,3 |
| 31 |  | 7410048 | Silla tänav | 0,8 |
| 32 | **Kadrina vald** | 2730044 | Karjääri tee | 1,3 |
| 33 | 2730035 | Metsameeste-Läsna tee | 1,2 |
| 34 | 2730036 | Loobu - Läsna (osaliselt) | 0,4 |
| 35 | **Saarde vald** | 7560012 | Saunametsa-Paikuse (osaliselt) | 4,7 |
| 36 | **Lääne-nigula vald** | 6800041 | Baasi tee | 3,7 |
| 37 | **Alutaguse vald** | 1220040 | Kordoni tee | 0,2 |
| 38 | **Räpina vald** | 4540002 | Järve tänav (osaliselt) | 0,1 |
| 39 | **Setomaa vald** | 4600177 | Piusa kordoni tee | 0,3 |
| 40 | **Mustvee vald** | 8100012 | Prügila (osaliselt) | 0,7 |
| 41 | **Väike-Maarja vald** | 9270032 | Ebavere-Vao tee (osaliselt) | 1,4 |
| 42 | **Jõhvi vald** | 2510501 | Narva mnt | 0,3 |
| 43 | **Pärnu linn** | 6250418 | Tammiste tee | 1,7 |
| 44 | 6250409 | Saugamõisa tee (osaliselt) | 0,7 |
| 45 | 3950002 | Pärna tee | 0,3 |
| 46 | **Põhja-Pärnumaa vald** | 9310350 | Vana tänav | 0,4 |
| 47 | 9310352 | Vana tänav T3 | 0,1 |
| 48 | **Viimsi vald** | 8900053 | Muuli tee (osaliselt) | 0,6 |
| 49 | 7840031 | Ranna tee (osaliselt) | 0,1 |
| 50 | 8900451 | Vana-Narva maantee | 1,1 |
| 51 | **Maardu linn** | 4464005 | Vana-Narva maantee (osaliselt) | 2,5 |
| 52 | 4464031 | Saha-Loo tee | 1,4 |
|  |  |  | **KOKKU (km)** | **47,4** |

# Lisa 5. Üleantavate teede rahastamise kalkulatsioon (kavand)

| **Tee tüüp (kategooria)** | **km (eelhinnang)** | **HOOLE** | **PERIOODILINE INVESTEERING** | **Kulu kokku (hoole+inv)** **€/a** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Keskmine ühikhind €/km\*a** | **Hooldekulud kokku, €/a** | **Vajalik investeering** | **Maksumus €/km eluea jooksul** | **Eluiga, aastat** | **Kulu €/km\*a** | **Investeering kokku, €/aasta** |
| **Kattega maantee ST2(suvi) + ST3(talv) (laius >8m, k=1,3)** | 1,2 | **2 400** | **2 880** | Pindamine koos profiiliparandusega | 32 500 | 8 | **4 063** | **4 875** | **7 755** |
| **Kattega maantee ST2(suvi) + ST3(talv) (laius 7,1…8m, k=1,15)** | 2,7 | **6 480** | 28 750 | **3 594** | **9 703** | **16 183** |
| **Kattega maantee ST2(suvi) + ST3(talv) (laius 5,6…7m, k=1,00)** | 14,8 | **35 520** | 25 000 | **3 125** | **46 250** | **81 770** |
| **Kattega maantee ST2(suvi) + ST3(talv) (laius 4,5…5,5m, k=0,90)** | 0,6 | **1 440** | 22 500 | **2 813** | **1 688** | **3 128** |
| **Kattega maantee ST2(suvi) + ST3(talv) (laius <4.5m, k=0,80)** | 0,4 | **960** | 20 000 | **2 500** | **1 000** | **1 960** |
| **Kattega tänav ST2(suvi) + ST3(talv) (laius >8m, k=1,3)** | 0,8 | **12 000** | **9 600** | Taastusremont | 130 000 | 10 | **13 000** | **10 400** | **20 000** |
| **Kattega tänav ST2(suvi) + ST3(talv) (laius 7,1…8m, k=1,15)** | 4,3 | **51 600** | 115 000 | **11 500** | **49 450** | **101 050** |
| **Kattega tänav ST2(suvi) + ST3(talv) (laius 5,6…7m, k=1,00)** | 0,5 | **6 000** | 100 000 | **10 000** | **5 000** | **11 000** |
| **Kattega tänav ST2(suvi) + ST3(talv) (laius 4,5…5,5m, k=0,90)** | 2,5 | **30 000** | 90 000 | **9 000** | **22 500** | **52 500** |
| **Kattega tänav ST2(suvi) + ST3(talv) (laius <4.5m, k=0,80)** | 2,0 | **24 000** | 80 000 | **8 000** | **16 000** | **40 000** |
| **Kattega maantee ST1(suvi) + ST2(talv) (laius >8m, k=1,3)** | 18,1 | **1 400** | **25 340** | Pindamine koos kohtremondiga | 24 700 | 10 | **2 470** | **44 707** | **70 047** |
| **Kattega maantee ST1(suvi) + ST2(talv) (laius 7,1…8m, k=1,15)** | 62,7 | **87 780** | 21 850 | **2 185** | **137 000** | **224 780** |
| **Kattega maantee ST1(suvi) + ST2(talv) (laius 5,6…7m, k=1,00)** | 168,1 | **235 340** | 19 000 | **1 900** | **319 390** | **554 730** |
| **Kattega maantee ST1(suvi) + ST2(talv) (laius 4,5…5,5m, k=0,90)** | 49,0 | **68 600** | 17 100 | **1 710** | **83 790** | **152 390** |
| **Kattega maantee ST1(suvi) + ST2(talv) (laius <4.5m, k=0,80)** | 7,1 | **9 940** | 15 200 | **1 520** | **10 792** | **20 732** |
| **Kattega maantee ST1 (laius >8m, k=1,3)** | 6,4 | **900** | **5 760** | Pindamine koos kohtremondiga | 24 700 | 10 | **2 470** | **15 808** | **21 568** |
| **Kattega maantee ST1 (laius 7,1…8m, k=1,15)** | 81,7 | **73 530** | 21 850 | **2 185** | **178 515** | **252 045** |
| **Kattega maantee ST1 (laius 5,6…7m, k=1,00)** | 530,5 | **477 450** | 19 000 | **1 900** | **1 007 950** | **1 485 400** |
| **Kattega maantee ST1 (laius 4,5…5,5m, k=0,90)** | 186,2 | **167 580** | 17 100 | **1 710** | **318 402** | **485 982** |
| **Kattega maantee ST1 (laius <4.5m, k=0,80)** | 63,0 | **56 700** | 15 200 | **1 520** | **95 760** | **152 460** |
| **Kattega tänav ST1(suvi) + ST2(talv) (laius >8m, k=1,3)** | 0,6 | **7 000** | **4 200** | Taastusremont | 117 000 | 15 | **7 800** | **4 680** | **8 880** |
| **Kattega tänav ST1(suvi) + ST2(talv) (laius 7,1…8m, k=1,15)** | 0,5 | **3 500** | 103 500 | **6 900** | **3 450** | **6 950** |
| **Kattega tänav ST1(suvi) + ST2(talv) (laius 5,6…7m, k=1,00)** | 1,6 | **11 200** | 90 000 | **6 000** | **9 600** | **20 800** |
| **Kattega tänav ST1(suvi) + ST2(talv) (laius 4,5…5,5m, k=0,90)** | 0,0 | **0** | 81 000 | **5 400** | **0** | **0** |
| **Kattega tänav ST1(suvi) + ST2(talv) (laius <4.5m, k=0,80)** | 0,0 | **0** | 72 000 | **4 800** | **0** | **0** |
| **Kattega tänav ST1 (laius >8m, k=1,3)** | 0,0 | **4 500** | **0** | Taastusremont | 117 000 | 15 | **7 800** | **0** | **0** |
| **Kattega tänav ST1 (laius 7,1…8m, k=1,15)** | 0,0 | **0** | 103 500 | **6 900** | **0** | **0** |
| **Kattega tänav ST1 (laius 5,6…7m, k=1,00)** | 1,0 | **4 500** | 90 000 | **6 000** | **6 000** | **10 500** |
| **Kattega tänav ST1 (laius 4,5…5,5m, k=0,90)** | 0,4 | **1 800** | 81 000 | **5 400** | **2 160** | **3 960** |
| **Kattega tänav ST1 (laius <4.5m, k=0,80)** | 2,2 | **9 900** | 72 000 | **4 800** | **10 560** | **20 460** |
| **Kruusatee ST2(suvi) + ST1(talv) (laius >8m, k=1,3)**Liiklussagedus 51 kuni 200 aut/ööp | 33,3 | **1 100** | **36 630** | Kruusa pealevedu h=10 cm | 14 300 | 20 | **715** | **23 810** | **60 440** |
| **Kruusatee ST2(suvi) + ST1(talv) (laius 7,1…8m, k=1,15)**Liiklussagedus 51 kuni 200 aut/ööp | 113,8 | **125 180** | 12 650 | **633** | **71 979** | **197 159** |
| **Kruusatee ST2(suvi) + ST1(talv) (laius 5,6…7m, k=1,00)**Liiklussagedus 51 kuni 200 aut/ööp | 389,9 | **428 890** | 11 000 | **550** | **214 445** | **643 335** |
| **Kruusatee ST2(suvi) + ST1(talv) (laius 4,5…5,5m, k=0,90)**Liiklussagedus 51 kuni 200 aut/ööp | 112,4 | **123 640** | 9 900 | **495** | **55 638** | **179 278** |
| **Kruusatee ST2(suvi) + ST1(talv) (laius <4.5m, k=0,80)**Liiklussagedus 51 kuni 200 aut/ööp | 22,4 | **24 640** | 8 800 | **440** | **9 856** | **34 496** |
| **Kruusatee ST2(suvi) + ST1(talv) (laius >8m, k=1,3)**Liiklussagedus kuni 50 aut/ööp | 7,8 | **1 100** | **8 580** | Kruusa pealevedu h=8 cm | 11 700 | 20 | **585** | **4 563** | **13 143** |
| **Kruusatee ST2(suvi) + ST1(talv) (laius 7,1…8m, k=1,15)**Liiklussagedus kuni 50 aut/ööp | 104,1 | **114 510** | 10 350 | **518** | **53 872** | **168 382** |
| **Kruusatee ST2(suvi) + ST1(talv) (laius 5,6…7m, k=1,00)**Liiklussagedus kuni 50 aut/ööp | 809,4 | **890 340** | 9 000 | **450** | **364 230** | **1 254 570** |
| **Kruusatee ST2(suvi) + ST1(talv) (laius 4,5…5,5m, k=0,90)**Liiklussagedus kuni 50 aut/ööp | 378,4 | **416 240** | 8 100 | **405** | **153 252** | **569 492** |
| **Kruusatee ST2(suvi) + ST1(talv) (laius <4.5m, k=0,80)**Liiklussagedus kuni 50 aut/ööp | 217,4 | **239 140** | 7 200 | **360** | **78 264** | **317 404** |
| **Sillad, m2** | 14 400 | **1,5** | **21 600** | Pealisehituse remont, s.h hüdroisolatsioon | 400 | 25 | **16** | **230 400** | **252 000** |
| **KOKKU** | **3 397,8** |  | **3 672 510** |  |  |  |  | **3 508 871** | **7 181 381** |

**1)** ST – seisunditase määruse „Tee seisundinõuded“ mõistes**.**

**2)** Kõik hinnad on käibemaksuga.

1. Ülevaade on koostatud Maanteeameti andmete alusel seisuga 01.01.2018. [↑](#footnote-ref-2)
2. Kergliiklustee all on silmas peetud kergliikleja (jalakäija, jalgrattur, rulluisutaja jms) jaoks ette nähtud omaette teid. [↑](#footnote-ref-3)
3. <https://www.mnt.ee/et/tee/teehoiukava-aastateks-2014-2020> [↑](#footnote-ref-4)
4. <https://www.rahandusministeerium.ee/et/riigieelarve-ja-majandus/riigi-eelarvestrateegia> [↑](#footnote-ref-5)
5. Vabariigi Valitsuse 06.02.2015 määrus nr 16 „Riigieelarve seaduses kohaliku omavalitsuse üksustele määratud toetusfondi vahendite jaotamise ja kasutamise tingimused ja kord“ § 8. [↑](#footnote-ref-6)
6. Transiitliikluse all on silmas peetud täiendavat liiklust lisaks kohaliku tähtsusega liiklusele, s.t eelkõige omavalitsust läbivat liiklust. Transiitliiklus on näiteks liiklus, mis saabub vaadeldavasse omavalitsusse teisest omavalitsusest ja suundub kolmandasse omavalitsusse või vaadeldavas omavalitsuses asuvasse piiripunkti, sadamasse või lennujaama, mille kaudu jätkatakse liiklemist. Transiitliiklusena ei käsitleta omavalitsusse kui sihtkohta suunduvat liiklust (nt naaberomavalitsusest tööle või puhkekohta liikumised), omavalitsuses sõitu alanud liiklust ega omavalitsuse territooriumil paiknevaid ettevõtteid teenindavat (raske)liiklust. [↑](#footnote-ref-7)
7. Kohtuasi nr 3-15-1425. [↑](#footnote-ref-8)
8. Pärast 01.01.2019 jõustuva reformi osakaal oluliselt väheneb. [↑](#footnote-ref-9)
9. Hetkel on riigiteede liigitus sätestatud majandus- ja taristuministri 25.06.2015 määrusega nr 72 „Riigiteede liigid ja riigiteede nimekiri“ [↑](#footnote-ref-10)
10. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1315/2013 nimetatud maantee. [↑](#footnote-ref-11)
11. ÜRO Majandus- ja Sotsiaalnõukogu poolt nimetatud maantee. [↑](#footnote-ref-12)
12. Linn kui asustusüksus, mitte haldusüksus. [↑](#footnote-ref-13)
13. Võrdluseks - kohalike maanteede pikkus (ilma tänavateta) on 01.01.2018. a seisuga 18 220 km. [↑](#footnote-ref-14)
14. Vabariigi Valitsuse 07.01.2016 määrus nr 1 „Teeregistri põhimäärus“. [↑](#footnote-ref-15)
15. Majandus- ja taristuministri 14.07.2015 määrus nr 92 „Tee seisundinõuded“. [↑](#footnote-ref-16)
16. Ehitusseadustiku § 94. [↑](#footnote-ref-17)
17. Juhtumipõhine kohaliku tee investeeringutoetus kooskõlas majandus- ja taristuministri 19.10.2017 määrusega nr 53 „Kohaliku tee ehitamiseks juhtumipõhise investeeringutoetuse andmise põhimõtted“. [↑](#footnote-ref-18)
18. Vabariigi Valitsuse 06.02.2015 määrus nr 16 „Riigieelarve seaduses kohaliku omavalitsuse üksustele määratud toetusfondi vahendite jaotamise ja kasutamise tingimused ja kord“. [↑](#footnote-ref-19)
19. Nõutud seisunditaseme määramisel on arvestatud majandus- ja taristuministri 14.07.2015 määrusega nr 92 „Tee seisundinõuded“ kehtestatud nõudeid. [↑](#footnote-ref-20)
20. Majandus- ja taristuministri 14.07.2015 määruse nr 92 „Tee seisundinõuded“ lisa 4. [↑](#footnote-ref-21)
21. Vabariigi Valitsuse 06.02.2015 määrus nr 16 „Riigieelarve seaduses kohaliku omavalitsuse üksustele määratud toetusfondi vahendite jaotamise ja kasutamise tingimused ja kord“. [↑](#footnote-ref-22)
22. Erinevatel riikidel on kasutusel erinev teede klassifikatsioon, seega osaliselt on andmeid taandatud tabelis esitatud klassifikatsioonile. [↑](#footnote-ref-23)
23. Pärast 01.01.2019 jõustuva reformi teedevõrgu jagunemine kohalike teede ja riigiteede vahel oluliselt muutub. [↑](#footnote-ref-24)