

# Riigiteede rahastamise jätkusuutlikkus

*Kas väheneva rahastuse juures suudetakse  
olemasolevaid riigiteid soovitud tasemel remontida  
ja hooldada ning samal ajal ehitada uusi maanteid  
kokkulepitud ajaks?*

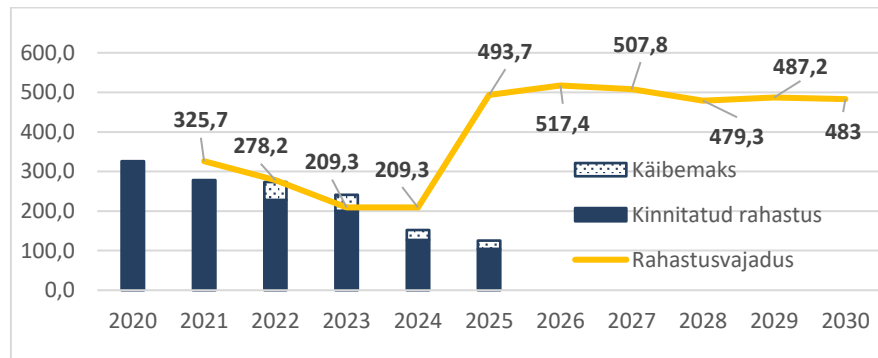
# Riigiteede rahastamise jätkusuutlikkus

*Kas väheneva rahastuse juures suudetakse olemasolevaid riigiteid soovitud tasemel remontida ja hooldada ning samal ajal ehitada uusi maanteid kokkulepitud ajaks?*

## Kokkuvõte auditeerimise tulemustest

Väheneva rahastuse juures ei suudeta kõiki riigiteede säilitamiseks ja arendamiseks seatud eesmärgke täita. Olukorras, kus raha eesmärkide täitmiseks napib, tuleb Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumil (MKM) paika panna rahastusvõimalustele vastavad prioriteetid või pakkuda välja teehoiu täiendavaid rahastusvõimalusi.

Joonis. Teehoiu kinnitatud rahastus ja teehoiukavas toodud rahastusvajadus, miljonit eurot



Allikas: Riigikontroll teehoiuakavade põhjal<sup>1</sup>

**Teehoiu rahastamise vähenemise tõttu kasvab risk, et olemasolevaid teid ei ole võimalik remontida ja hooldada sel määral, et teede kvaliteet ja sõiduohutus lähitulevikus ei halveneks.** Teede tasasus on viimase kümne aastaga stabiilselt paremaks muutunud: kõige enam on paranenud tasasus põhimaanteedel, mille rekonstrueerimiseks ja ehitamiseks on olnud võimalik kasutada Euroopa Liidu raha. Järgnevatel aastatel on eelarves ette nähtud oluliselt vähem raha, kui on vaja teede praeguse olukorra hoidmiseks. Seetõttu kasvab risk, et teede kvaliteet hakkab halvenema.

**Üleeuroopalise teedevõrgu (TEN-T) väljaehitamine kokkulepitud tähtajaks ei ole realistlik.** Eesti on võtnud Euroopa Liidu ees kohustuse aastaks 2030 Euroopa teede põhivõrku kuuluvad maanteed TEN-T määruse nõuetele vastavalt välja ehitada. Vabariigi Valitsus soovib teede

<sup>1</sup> Aastad 2022–2025 on toodud 2022.–2025. aasta teehoiukava finantsplaani põhjal ilma käibemaksuta. Parema võrdluse loomiseks lisas Riigikontroll 20% käibemaksu. Rahastusvajadus on esitatud viimase kinnitatud ehk 2021.–2030. aasta THK järgi.

arendamist rahastada vaid Euroopa Liidu fondide toel, kuid Eestile teede ehitamiseks eraldatud summadest ei piisa, et võetud kohustusi täita.

**Väheneva rahastuse ja tõusvate hindade juures peavad MKM ja Vabariigi Valitsus otsustama teehoiu prioriteedid.** Riiklikes strateegiadokumentides on mitmeid eesmärke riigiteede kvaliteedi säilitamise, arendamise ja liiklusohutuse suurendamise kohta, kuid raha nende eesmärkide täitmiseks napib ning puudub rahastuse tagamise pikaajaline plaan. Olukorras, kus rahastus väheneb ja ehitushinnad tõusevad järsult, on vaja tõhustada kontrolli kulude suurenemise üle, tagada objektide läbipaistev valik ning otsustada, milliseid investeeringuid ja millises järjekorras ellu viiakse.

## Peamised soovitused

### Riigikontrolli soovitus majandus- ja taristuministrile:

- Selgitada välja riigiteede rahastamise võimalused (sealhulgas pikaajalised) ja vajadused koostöös raudtee arendusplaanidega, võttes arvesse praegust olukorda, ning sellest tulenevalt panna paika võimalustega kooskõlas olevad prioriteedid.

**Majandus- ja taristuministri vastus:** Ministri sõnul on erinevad rahastamisvõimalused kaardistatud nii riigimaanteede teehoiukavas kui ka avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunavas tegevuskavas. Nii raudtee kui ka teehoiu valdkonna prioriteedid ja eesmärgid kajastuvad transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmis ning on kooskõlas riigi eelarvestrateegia võimalustega. Minister kinnitas, et teetaristu arendamiseks on analüüsitud nii pikaajalise laenu võtmist kui ka era- ja avaliku sektori koostöömudeli kasutuselevõttu ning tehtud vastavad ettepanekud Vabariigi Valitsusele.

## Sisukord

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Valdkonna ülevaade</b>  | <b>4</b>  |
| Teede arendamise ja säilitamise strateegiline raamistik  | 5         |
| <b>Väheneva rahastuse ja kerkivate hindade juures peab riik otsustama teehoiu prioriteetid</b>                                     | <b>6</b>  |
| Strateegiadokumentides on seatud mitmeid riigiteede seisukorda puudutavaid eesmärke, kuid nende täitmisel esineb probleeme         | 6         |
| Riigiteede seisukorra ja arendamise eesmärke ei ole kokkulepitud rahastuse juures võimalik täita                                   | 10        |
| TEN-T teede arendamise kohustuse täitmiseks pole plaanis kasutada riigieelarväliseid vahendeid                                     | 14        |
| <b>Teehoiuprojektide valimise meetodika on paigas, kuid projektide väljavalimine ei ole olnud läbipaistev</b>                      | <b>18</b> |
| Transpordiametil on olemas juhendid ja meetodika teehoiuprojektide väljavalimiseks   | 18        |
| Projektide valik ei ole alati piisavalt põhjendatud  | 19        |
| <b>Riigiteede hooldamise kulud järjest suurenevad, kuid järelevalve kulude suurenemise üle on nõrk</b>                             | <b>21</b> |
| Järelevalve korrashoiulepingute muudatuste üle on nõrk   | 21        |
| Korrashoiulepingute maksumus tõuseb ka perioodilise hoolde ja remonttööde mahu suurenemise tõttu                                   | 23        |
| Korrashoiulepingute hanke läbiviimisel ei ole selge tellitavate tööde maht ning korrashoiulepingutes erinevad ühikhinnad oluliselt | 25        |
| <b>Auditi iseloomustus</b>   | <b>30</b> |
| Auditi eesmärk   | 30        |
| Hinnangu andmise kriteeriumid  | 30        |
| <b>Lisa A. Arendus- ja säilitusmeetmete objektide hankelepingute valim</b>   | <b>34</b> |

## Valdkonna ülevaade

1. Eesti teedevõrgus jagunevad teed riigiteedeks, kohalikeks ning era- ja metsateedeks. Käesolevas auditis on keskendunud riigiteedele, mida 2022. aasta alguse seisuga on 16 662 km.<sup>2</sup> Riigiteede arendamise ning hoolduse eest vastutab Transpordiamet, mis kuulub Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi (MKM) valitsemisalas.
2. Riigiteedest on 1605 km (9,5%) põhimaanteed, 2408 km (14,2%) tugimaanteed, 12 515 km (73,9%) kõrvalmaanteed ja muud riigiteed ning 134 km (0,8%) rambid ja ühendusteel (vt ka joonis 1).

Joonis 1. Eesti riigiteede võrgustik



Allikas: Transpordiamet

**Teehoid** – riigiteedega seonduv tegevus, sh ehitus, remont, hooldamine jm.

Allikas: liiklusseadus § 1<sup>1</sup>,  
<https://www.riigiteataja.ee/akt/122032022004>

3. Riigiteede **teehoius** eristatakse säilitus- ja arendusmeetmeid. Teedevõrgu säilitamise alajaotusesse kuuluvad alljärgnevad teehoiutööd:

- teede hooldamine;
- kruusateede remont;
- kattega teede säilitusremont, mille eesmärk on säilitada teekatte olukord üldjuhul pindamisega;
- kattega teede taastusremont, mille eesmärk on uuendada kate kas ülekatmise või katte freesimise ja uuesti paigaldamisega;
- sildade remont;

<sup>2</sup> Koos kergliiklusteede ja ajutiste jääteedega on riigiteid 17 020 km.

- kattega teede rekonstrueerimine, mille eesmärk on tee muldkeha, katendi või selle osa asendamine koos tee juurde kuuluvate rajatiste asendamise või remontimisega ja liiklusohutuse parendamine, sh ristmike ümberehitamine jm.

**Teehoiakava** – dokument, mille alusel rahastatakse riigiteede hoiuga seonduvaid tegevusi, sh ehitamine, remont, hooldamine jm.

Allikas: liiklusseadus § 1<sup>1</sup>,  
<https://www.riigiteataja.ee/akt/122032022004>

## Kuidas käib riigiteede teehoiu planeerimine?

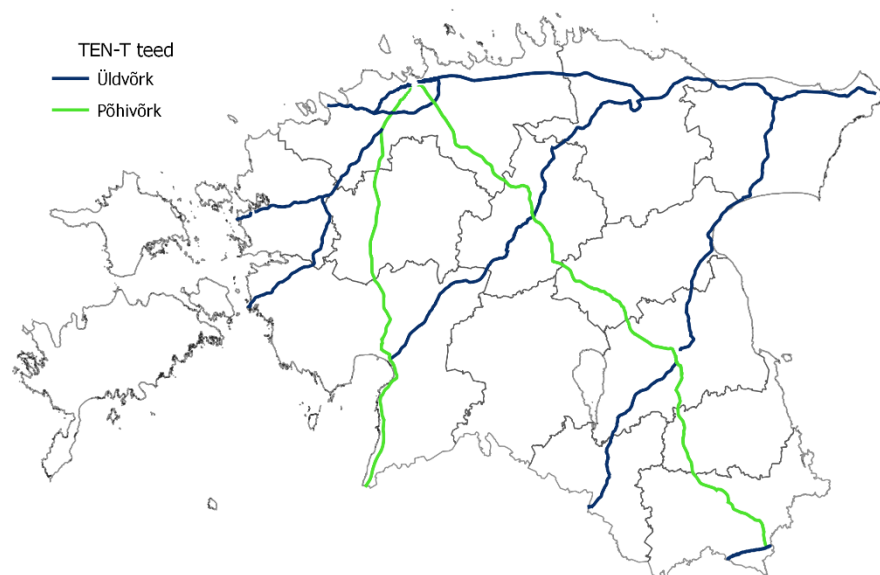
**TEN-T teed** – üleeuroopalisse transpordivõrgustikku kuuluvad teed. TEN-T teede nimekiri on paika pandud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega nr 1315/2013. Eestis on riigiteedest TEN-T teid 1291 km.

4. Teedevõrgu arendamise alajaotuse alla kuuluvad **teehoiukavas** ehitusobjektid ja nende ettevalmistamine, nutikate transpordisüsteemide taristu ajakohastamine, keskkonnamüra kahjuliku mõju leevendamise tegevuskava täitmine, liiklusohutlike kohtade ümberehitus, „Eesti teed tolmuvabaks aastaks 2030“ programmi raames kruusateedele katete ehitamine ning säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine.

## Teede arendamise ja säilitamise strateegiline raamistik

5. Riigi olulisimad pikaajalised suunad on kokku lepitud arengustrateegias „Eesti 2035“<sup>3</sup>. Täpsem teehoiu planeerimine saab alguse arengukavast, kus seatakse riigiteede pikaajalised eesmärgid. Kehtivas transpordi ja liikuvuse arengukavas aastateks 2021–2035<sup>4</sup> on maanteede arendamise peamisteks eesmärkideks toodud **TEN-T teede** arendamine (vt ka joonis 2), liikluses hukkunute arvu vähendamine ja kruusateede katmine tolmuvaba kattega.

### Joonis 2. Üleeuroopalise teedevõrgu (TEN-T) põhi- ja üldvõrk Eestis



Allikas: Riigikontroll Euroopa Komisjoni TEN-T määruse põhjal<sup>5</sup>

6. Liiklusseadusest tulenevalt koostab MKM riigieelarve ja riigi eelarvestrateegia (RES) võimalusi arvestades teehoiukava (THK) ja esitab selle Vabariigi Valitsusele kehtestamiseks.

<sup>3</sup> „Eesti 2035“, Riigikogu poolt vastu võetud 12.05.2021, kättesaadav <https://valitsus.ee/strateegia-est-2035-arengukavad-ja-planeering/strateegia/materjalid>.

<sup>4</sup> „Transpordi ja liikuvuse arengukava aastateks 2021–2030“, Vabariigi Valitsuse poolt vastu võetud ja Riigikogule esitatud 10.06.2021, kättesaadav <https://www.mkm.ee/transport-ja-liikuvus/transpordi-tulevik>.

<sup>5</sup> Euroopa Komisjoni üleeuroopalise võrgustiku, sh maanteede interaktiivne kaart on saadaval <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>.

7. Viimases, Vabariigi Valitsuse poolt 12.12.2020 kinnitatud THKS<sup>6</sup> on planeeritud teede rahastamiseks vajaminev rahastus ning teostatavad peamised arendusprojektid aastani 2030.

### Mida Riigikontroll auditeeris?

8. Auditi käigus uuris Riigikontroll, millised on riigi eesmärgid riigiteede säilitamisel ja arendamisel. Samuti analüüsis Riigikontroll, kas eesmärkide täitmiseks on paigas rahastusplaan ning eraldatud piisavalt raha (vt aruande I ptk).

9. Lisaks vaatas Riigikontroll, kas riigieelarvest teehoiule eraldatud raha kasutatakse säästlikult. Selleks analüüsis Riigikontroll Transpordiameti tegevust säilitus- ja arendusmeetmete elluviimiseks kavandatud raha kasutamisel, k.a korrashoiulepingute sõlmimist ja muutmist. Tehtud analüüsi tulemused on toodud aruande teises peatükis.

## Väheneva rahastuse ja kerkivate hindade juures peab riik otsustama teehoiu prioriteedid

10. Riigikontroll selgitas välja strateegiadokumentides riigiteede arendamiseks ja säilitamiseks seatud eesmärgid ning kontrollis, kas riigi eelarvedokumentides on eesmärkide täitmiseks eraldatud ka raha.

### Strateegiadokumentides on seatud mitmeid riigiteede seisukorda puudutavaid eesmäärke, kuid nende täitmisel esineb probleeme

11. Riigikontroll eeldas, et riigiteede säilitamiseks ja arendamiseks on paika pandud konkreetsed ja mõõdetavad eesmärgid ning seatud vaheeesmärgid on täidetud.

12. Teede säilitamise ja parendamise peamine eesmärk on säilitada riigiteede seisukord. Kui eelmises transpordi arengukavas mõõdeti seisukorda selle järgi, milline osa riigiteedest on väga heas, heas, rahuldavas või halvas seisus, siis uue transpordi arengu ja liikuvuse arengukava elluviimiseks koostatud programmis on võetud suund mõõta riigiteede seisukorda tasasuse ehk IRI (*International Roughness Index*) kaudu. Mida väiksem IRI, seda tasasem tee.

13. IRI-d mõõdetakse kattega teedel, mis moodustavad kõigist riigiteedest ligi kolm neljandikku.

14. Tasasus on viimase viieteistkümne aastaga stabiilselt paranenud (vt ka joonis 3). Kõige enam on paranenud põhimaanteed (vt ka joonis 1) seisukord, kus keskmine tasasus on ca 0,9 mm/m. Põhimaanteed rekonstrueerimiseks ja ehituseks on olnud võimalik kasutada Euroopa Liidu fondide raha.

15. Kehvemas olukorras on kõrvalmaanteed, s.t 74% riigiteedest, kus keskmine tasasus on 2,93 ehk teekate on rahuldavas seisus.

### Millised on eesmärgid riigiteede säilitamisel?

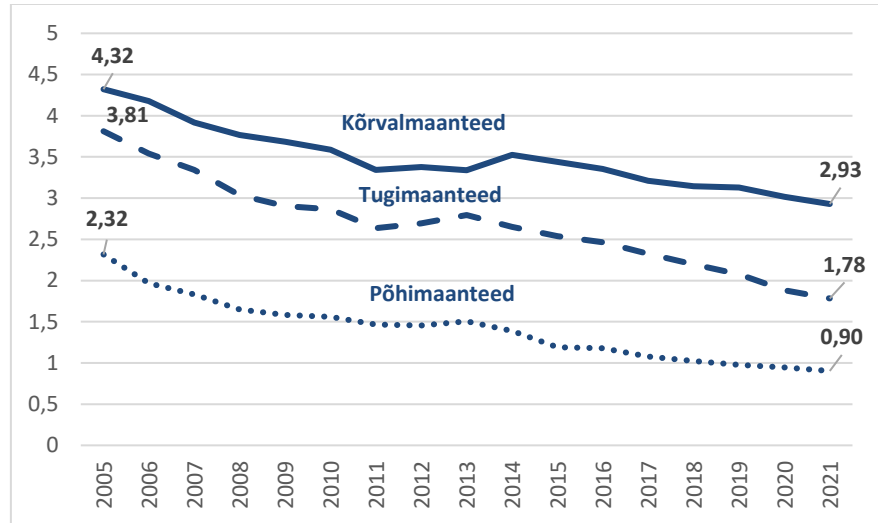
#### Teadmiseks, et

Teede Tehnokeskuse hinnangul näitab kõrvalmaanteed praegune tasasus, et teekate on **suhteliselt ebatasane** ehk kuiigi sõidukiirus saab olla üldiselt lähedal maksimaalsele lubatule, tuleks sõites teepinda jälgida.<sup>7</sup>

<sup>6</sup> „Teehoiukava aastateks 2021–2030“, Vabariigi Valitsuse poolt 10.12.2020 kinnitatud, kättesaadav: <https://www.transpordiamet.ee/maanteed-veeteed-ohuruum/tee-ehitus/teehoiukava>.

<sup>7</sup> Täpsemalt saab teekate tasasuse ja mõõtmisvahemike tähenduse kohta lugeda: <https://teed.ee/teenused/katsetamine-ja-mootmine/mootmine/iri/>.

Joonis 3. Aasta keskmine tasasus riigiteedel 2005–2021, mm/m



Allikas: Riigikontroll teeregistri andmetel

### Millised on riigiteede arendamise eesmärgid?

16. Eesti on võtnud Euroopa Liidu ees kohustuse aastaks 2030 TEN-T põhivõrku kuuluvad maanteed määruse nõuete kohaselt välja ehitada. Eestis kuuluvad TEN-T põhivõrku Tallinna-Pärnu-Ikla ja Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa maantee (vt ka joonis 2).

17. Peamised nõuded, millele TEN-T põhivõrgu teed peavad määruse kohaselt aastal 2030 vastama, on järgmised:

- kummagi sõidusuuna jaoks on eraldi sõiduteed, mis on teineteisest eraldatud eraldusribaga, mis ei ole ette nähtud liikluseks, või erandjuhtudel muude vahenditega;
- teiste teedega, raud-, jalg-, ratta- ja trammiteedega ristumised on eritasandilised;
- ei teeninda teega külgnevaid kinnistuid.

18. TEN-T üldvõrk (vt ka joonis 2) tuleb määruse nõuetele vastavalt välja ehitada aastaks 2050. Üldvõrgule kehtivad järgmised nõuded:

- teele pääseb eritasandiliste või reguleeritud ristmike kaudu;
- sõiduteel on keelatud peatumine ja parkimine;
- tee ei ristu samal tasandil trammi- ega raudteega.

19. Praeguseks vastab põhivõrgust TEN-T nõuetele 30% Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa maanteest ja 21% Tallinna-Pärnu-Ikla maanteest. TEN-T üldvõrgu osaks olevast Tallinna-Narva maanteest vastab TEN-T nõuetele 42%.

20. Samuti on transpordi ja liikuvuse arengukavas seatud eesmärk muuta aastaks 2030 tolmuvabaks kõik kruusateed, kus ööpäevas sõidab vähemalt 50 autot.

21. Lisaks on 2025. aastaks eesmärk<sup>8</sup> kolme aasta keskmine liikluses hukkunud inimeste arv langetada neljakümneni<sup>9</sup>. Aasta 2021 sihttase oli 48 hukkunut kolme aasta keskmisena, kuid 2021. aasta seisuga oli kolme aasta keskmine hukkunute arv 55.<sup>10</sup>

22. Tulemusaruande kohaselt on hukkunute arvu vähenemine olnud üle kahe korra aeglasem, kui liiklusohutuse programmis seatud eesmärkide täitmiseks vajalik oleks.

23. MKMi sõnul tuleneb see asjaolust, et tegevuste täitmist rahastatakse tegevuse vastutaja<sup>11</sup> eelarvest. Sageli ei ole liiklusohutusprogrammiga seotud tegevused Transpordiameti jt asutuste jaoks aga prioriteetsed. Nii jääb suur osa tegevusi ellu viimata. Näiteks täideti 2021. aastaks ettenähtud tegevustest MKMi sõnul täielikult 62%, osaliselt 18% ning täitmata jäi 20% tegevustest.

24. MKMi hinnangul tuleb liiklusohutuse eesmärkide saavutamiseks Vabariigi Valitsuse tasemel pidada oluliseks liiklusohutusprogrammi täitmist ning riigi eelarvestraateegias näha ette liiklusohutusprogrammi kriitiliste meetmete sihtfinantseerimine.

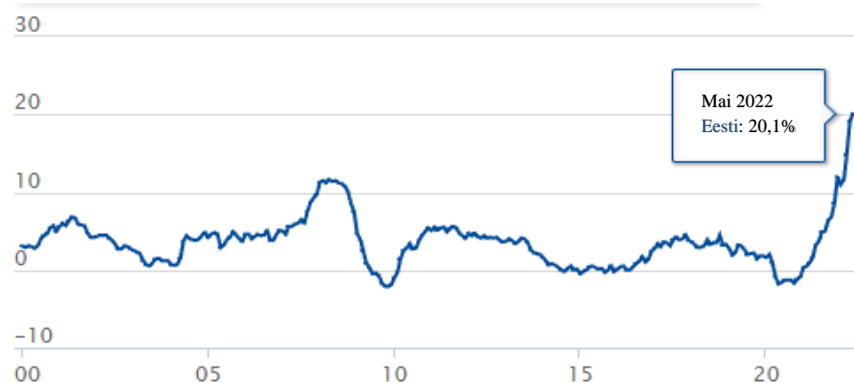
25. Teede Tehnokeskuse 2019. aastal koostatud riigiteede säilitamise rahastusvajaduse eksperthinnangu<sup>12</sup> kohaselt on optimaalselt vaja teede säilitamiseks aastas 193 miljonit eurot<sup>13</sup>. Teisisõnu, selline summa oleks vaja igal aastal eraldada selleks, et tagada kõigi suure liiklusega teedel vähemalt rahuldav tase ning parendada teedevõrgu üldseisundit.

26. Arvestades lähiaja erakordselt kõrget üldist inflatsiooni (vt joonis 4), on see summa nüüdseks tõenäoliselt juba suurem.

### Kui palju läheb riigiteede eesmärkide täitmine maksma?

AS Teede Tehnokeskus – teetaristu valdkonnas insener-tehnilisi teenuseid osutav äriühing. Ettevõtte tegutseb avatud turu tingimustes ja otselepingud riigiga puuduvad. Teenuseid osutatakse lisaks Eestile veel Lätis, Leedus ja Saksamaal.

Joonis 4. Koguinflatsioon Eestis alates 2000. aastast



Allikas: Euroala statistika

<sup>8</sup> „Liiklusohutusprogramm 2016–2025“, Vabariigi Valitsus kinnitas selle 16.02.2017. a korraldusega nr 54, kättesaadav: <https://www.transpordiamet.ee/liiklusohutusprogramm>.

<sup>9</sup> Näitaja algtase aastal 2014 oli 82 liikluses hukkunud inimest kolme aasta keskmisena.

<sup>10</sup> Transpordi tulemusvaldkonna 2021. aasta tulemusaruanne, kinnitatud majandus- ja taristuministri 30.05.2022. a käskkirjaga.

<sup>11</sup> 2016.–2025. a liiklusohutusprogrammi tegevuste eest vastutajad on ministeeriumid, ametid (sh Transpordiamet ja Politsei- ja Piirivalveamet) või kohalikud omavalitsused.

<sup>12</sup> Teede Tehnokeskus „Riigiteede teehoiu rahavajaduse strateegiline analüüs 2019–2048“, 2019, kättesaadav: <https://transpordiamet.ee/media/3141/download>.

<sup>13</sup> Aruandes on kõik summad toodud koos käibemaksuga, kui ei ole märgitud teistmoodi.

27. Teede säilitamisele lisanduvad kulud, et teid arendada, sh uusi teid ehitada ja seeläbi teedevõrgu olukorda parendada.

28. TEN-T määruse muutmise Eesti seisukohtade seletuskirja<sup>14</sup> kohaselt on põhi- ja üldvõrgu kehtiva määruse nõuetele vastavaks viimise hinnanguline maksumus 4 miljardit eurot.

## Teadmiseks, et

2021. aasta lõpu seisuga oli Eestis neljarealisi TEN-T põhivõrgu teid 176 km. Sellest 97 km on ehitatud iseseisvuse taastamise järel.

See tähendab, et seni on suudetud ehitada keskmiselt 3,2 km neljarealisi teid aastas. Et ehitada 354 km neljarealisi teid aastaks 2050, peaks ehituse kiiruseks olema 12,6 km/a.

Allikas: Neljarajalised maanteed säästaksid igal aastal sajandeid eestlaste aega. Ärileht, 08.10.2021.

Eesti Taristuehituse Liit tõi riigikontrollile antud intervjuus välja, et kõige kiirem tempo on seni olnud 9 km/a.

29. Seletuskirjas on välja toodud ka eeldatav rahastusvajadus aastani 2050 tööde kaupa:

- 354 km 2+2 teede ehitamine 1,6 miljardit eurot;
- 215 km olemasolevate 2+2 ja 2+1 teede rekonstrueerimine nõuetele vastavaks 200 kuni 400 miljonit eurot;
- 725 km olemasoleva TEN-T võrgu 1+1 teede rekonstrueerimine TEN-T nõuetele vastavaks ehk 2+1 teedeks 2 miljardit eurot;
- TEN-T 2+2 ja 2+1 teede hooldekulu 2,5 miljonit eurot aastas.

30. Seletuskirja kohaselt aga karmistuvad TEN-T teedele kehtestatud nõuded uue määrusega. Eelnõu kohaselt peaksid ka üldvõrgu teed vastama samadele nõuetele kui põhivõrgu teed ja see omakorda tähendaks, et ka teede väljajhitamine kallineb 6 miljardini<sup>15</sup> (vt ka p-d 73–89).

31. Seega peaks TEN-T teede eesmärkide elluviimiseks aastaks 2050 eraldama keskmiselt 142,8–214,3 miljonit eurot aastas.

32. Lisaks TEN-T teede arendamisele tuleb arendusmeetmete eelarvest rahastada ka kruusateede tolmuva katte ehitamist. 2020. aastal kulus selleks 20,5 miljonit eurot, mille eest sai katte 200 km kruusateid.

33. Tolmuva katte alla oleks aastaks 2030 seega vaja viia veel ligikaudu 1800 km kruusateid<sup>16</sup>, mis teebki ligikaudu 200 km aastas ehk 20,5 miljonit eurot aastas, arvestamata inflatsiooni ja hinnatõusu.

## Mida Riigikontroll leidis?

34. Riigikontrolli hinnangul on strateegiadokumentides seatud nii riigiteede säilitamiseks kui ka arendamiseks selged ning mõõdetavad eesmärgid.

35. Säilitamise eesmärgi on seni ka suudetud täita, kuid probleeme on liiklusohutuse eesmärgi täitmise ning potentsiaalselt ka kruusateede tolmuva katte ehitamisega.

<sup>14</sup> Seletuskiri Vabariigi Valitsuse otsuse „Eesti seisukohad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse kohta, milles käsitletakse liidu suuniseid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta ning millega muudetakse määrust (EL) 2021/1153 ja määrust (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 1315/2013 ja Komisjon teatise Euroopa Parlamendile ja nõukogule, milles käsitletakse üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) laienemist naaberriikidesse, kohta“ juurde, kinnitatud 02.06.2022.

<sup>15</sup> Seletuskirjas toodud summad on ilma käibemaksuta.

<sup>16</sup> Kui kruusateid kokku on riigiteede hulgas üle 4000 kilomeetri, siis veidi rohkem kui pooltel neist sõidab alla 50 auto ööpäevas. „Teehoiukava aastateks 2021–2030“, Vabariigi Valitsuse poolt 10.12.2020 kinnitatud, kättesaadav: <https://www.transpordiamet.ee/maanteed-veeteed-ohuruum/tee-ehitus/teehoiukava>.

## Kuidas planeeritakse riigiteede rahastust?

### Riigiteede seisukorra ja arendamise eesmärke ei ole kokkulepitud rahastuse juures võimalik täita

36. Riigikontroll eeldas, et riigiteede hoiuks on paigas pikaajaline rahastusplaan koos vajamineva rahaga.

37. Pikaajaline rahastusvajadus teede investeeringuteks nähakse ette teehoiukavaga. See aga ei taga raha olemasolu, kuna tegelik rahastus otsustatakse riigi eelarvestrateegiaga neljaks aastaks ning veel täpsemalt riigieelarvega korra aastas.

38. Rahandusministeeriumi ja Riigikantslei hinnangul on teehoiukava ajale jalgu jäänud ning ei ole kooskõlas tegevuspõhise eelarvestamisega ega sobitu strateegilise planeerimise raamistikuga.

39. Kuigi THK kohta saavad ministeeriumid eelnõu kooskõlastamise etapis oma arvamust avaldada, kinnitatakse riigieelarve ja riigi eelarvestrateegia enne THKd, kui fikseeritakse ka rahastamise üldsummad, ilma et ministrite tasemel arutataks THK muid võimalikke valikuid.

40. Viimane kinnitatud ehk 2021.–2030. aasta THK on ka vastuolus 2022.–2025. aasta RESiga. Transpordiameti kinnitusel ei ole RES ja THK kooskõlas, sest MKM loodab RESi 2023–2026 koostamise käigus raha juurde saada, ning seetõttu ei soovinud ministeerium, et valitsus kinnitaks vähendatud rahastusega THK.

41. Aastaks 2025 taotles MKM näiteks pea 271 miljonit eurot eelarvele lisaks.<sup>17</sup> Loodetud eelarvelisa aga valitsus ei kinnitanud ning 2022.–2025. aasta RESiga otsustati hoopis kärpida teehoiu rahastust (vt ka joonis 6).

42. Riigikontroll on ka varem mitmes auditaruandes välja toonud pikaajalise rahastuse puudumise problemaatikat. Näiteks leidis Riigikontroll 2020. aastal avaldatud riigi investeeringuid analüüsinud ülevaates, et investeeringute juhtimisel puudub kogu riiki hõlmav vaade, mis oleks pikem kui neli aastat.<sup>18</sup>

43. Riigikontroll juhtis ülevaates tähelepanu asjaolule, et pikemat perioodi hõlmav valdkondadeüleline investeeringute kava aitaks valitsemisaladel pikemaajaliselt projekte ette valmistada ja annaks suurema kindlustunde, et investeeringu elluviimiseks on võimalik raha saada, sest ainuüksi ühe tee-ehitusprojekti ettevalmistamine võtab sageli aega üle viie aasta, millele lisandub ehitusele kuluv aeg.

44. Rahandusministeeriumi sõnul ei ole tehoide ainuke valdkond, mis vajaks pikaajalisemat planeerimist. Rahandusministeerium kinnitas Riigikontrollile, et on koostanud ka investeeringute tõhustamise kava, kuid Vabariigi Valitsus ei ole seda veel jõudnud arutada.

### Teadmiseks, et

- **Kose-Võõbu 2+2 maantee** ehituse ettevalmistus koos planeerimise ja projekteerimisega kestis **10 aastat** ning kogu projekt võttis aega **13 aastat**.
- **Võõbu-Mäo 2+2 maantee** projektile kulub hinnanguliselt ligi **15 aastat**.

Allikas: Maanteeameti peadirektor Priit Sauk: Kiirteed kiiresti valmis ei ehita. Kesknädal, 19.09.2019 <https://kesknadal.ee/2019/09/19/maanteeameti-peadirektor-priit-sauk-kiirteed-kiiresti-valmis-ei-ehita/>

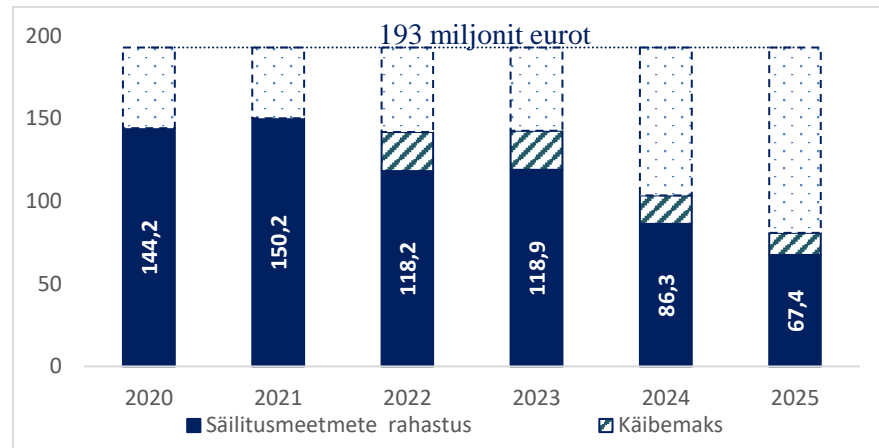
<sup>17</sup> Üldise reegli kohaselt on iga meetme rahastus riigi eelarvestrateegia lisanduva aasta jaoks automaatselt sama, mis oli eelneva aasta rahastus. Ministeeriumid saavad esitada lisataotlusi, et rahastust suurendada.

<sup>18</sup> Riigikontrolli ülevaade „Investeeringute kavandamine ja juhtimine ministeeriumides, riigi suuremates äriühingutes, haiglates ning ülikoolides“, avaldatud 06.02.2020, kättesaadav <https://www.riigikontroll.ee/tabid/206/Audit/2497/language/et-EE/Default.aspx>.

## Kas teede säilitamiseks seatud eesmärkide täitmiseks on rahastus olemas?

45. Riigikontrolli analüüs näitas, et aastatel 2020–2022 on teede olukorra säilitamiseks eraldatud raha jäänud alla Teede Tehnokeskuse leitud rahastustaseme. Samuti jääb 2022.–2025. aasta THK finantsplaani<sup>19</sup> kohaselt rahastus alla selle ka järgnevatel aastatel (vt ka joonis 5). Kui 2022. aastal on teede säilitamiseks eraldatava rahastuse maht veel 141,8 miljonit, siis aastaks 2025 langeb see 80,9 miljoni euroni.

Joonis 5. Riigiteede säilitusmeetmete rahastus 2020–2025, miljonit eurot\*



\* Aastad 2022–2025 on toodud 2022.–2025. aasta THK finantsplaani põhjal ilma käibemaksuta. Parema võrdluse loomiseks lisas Riigikontroll 20% käibemaksu.

Allikas: Riigikontroll THKde põhjal

46. Vaatamata teede säilitamise rahastuse mahu alla optimaalse taseme jäämisele on tasasus teedel siiski stabiilselt paranenud (vt ka joonis 3). See tuleneb Transpordiameti sõnul asjaolust, et nad on puuduliku rahastuse juures suunanud vahendeid sinna, kus see loob võrgule terviklikult enim kasu. Näiteks on amet prioriseerinud katete pindamist ja tasanduskihtide tegemist, mis avaldab mõju tee tasasusele

47. Lisaks on ameti sõnul kohati kasutatud odavamaid meetmeid, mida Teede Tehnokeskuse mudelis ei osatud ette näha.

48. Samuti on Transpordiamet piiratud rahastuse tingimustes teadlikult jätnud tegemata osa rekonstrueerimismeetme objekte ning eelistanud odavamaid töid, mis suurendavad sõidumugavust. Amet selgitas, et kui teedevõrku tekivad mõned lühemad väga halvas seisukorras lõigud ja samal ajal tehakse suur hulk rahuldava seisukorraga teelõike paremaks, siis keskmisena saabki mõõdiku järgi progressi.

49. Samas lisas Transpordiamet, et need lühikesed väga halvas seisukorras lõigud vajavad järjest suuremat investeeeringut, kuna nende seisukord üha halveneb.

50. Transpordiamet selgitas ka, et tasasuse järgi üksi ei saa hinnata teede seisukorda, kuna seda näitavad veel ka näiteks roopasügavus, defektid ja kandevõime.

<sup>19</sup> „RES rahastusvõimalustele vastav investeeeringute kava 2022–2025“, Transpordiamet 2022, kättesaadav <https://www.transpordiamet.ee/maanteed-veeteed-ohuruum/tee-ehitus/teehoiukava>.

51. Teede seisukorda näitab ka n-ö remondivõlg ehk investeering, mida riik peaks tegema, et viia halvas seisukorras ja nõuetele mittevastavad teelõigud heasse seisundisse.

52. Teede Tehnokeskus hindas remondivõla suuruseks 2019. aastal 689 miljonit eurot, mis Eesti Taristuehituse Liidu hinnangul<sup>20</sup> kasvab veelgi teehoiu ebapiisava rahastuse tagajärjel.

53. Transpordiamet tõdes Riigikontrollile antud intervjuus, et 2025. aastal on tõenäoliselt teedel juba sellised defektid, mille kordategemiseks (pindamiseks) tuleks eraldada planeeritust rohkem raha.

54. Lisaks säilitusmeetmetele rahastatakse teehoiukavast ka arendusmeetmeid. Teehoiu loogikast lähtudes peaks rahastamine toimuma just selles järjekorras – esmalt säilitamine ning võimaluse korral arendamine.

55. Samas on aastaks 2025 RESis 2022–2025 teehoidu ehk teede säilitamiseks ja arendamiseks kokku ette nähtud veidi üle 125 miljoni euro (vt ka joonis 6).

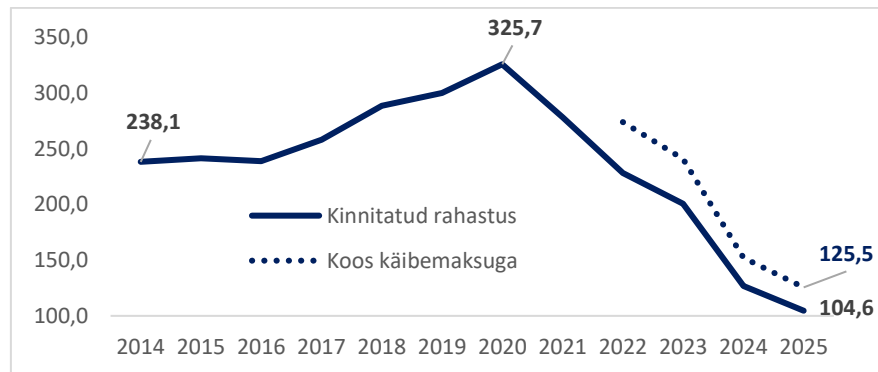
## Kas teede arendamisele seatud eesmärkide elluviimiseks on rahastus olemas?

### Võrdluseks,

ainuüksi Pärnu-Uulu 9,6-kilomeetrise lõigu ehitushanke eeldatav maksumus on 30 miljonit eurot.

Allikas: Pärnu-Uulu 2+2 lõigu ehitus läheb maksma 30 miljonit eurot. ERR, 14.06.2022. <https://www.err.ee/1608629629/parnu-uulu-2-2-loigu-ehitus-laheb-maksma-30-miljonit-eurot>

Joonis 6. Teehoiu rahastus 2014–2025, miljonit eurot\*



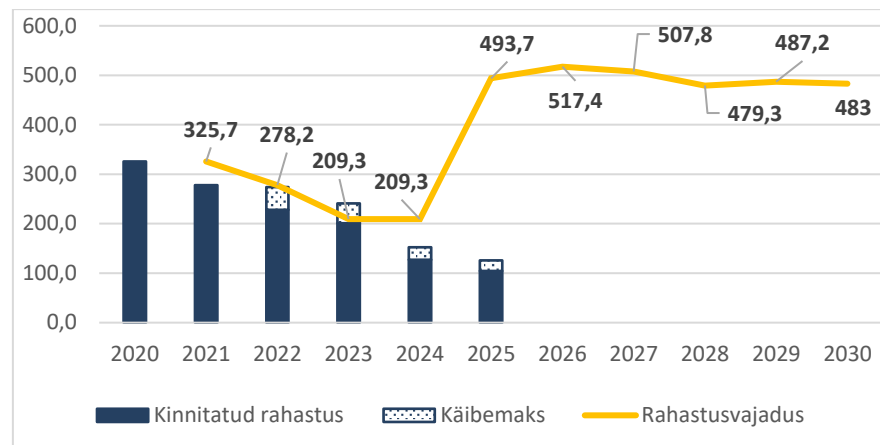
\* Aastad 2022–2025 on toodud 2022.–2025. aasta THK finantsplaani põhjal ilma käibemaksuta. Parema võrdluse loomiseks lisas Riigikontroll 20% käibemaksu. Perioodil 2014–2020 sisaldas teehoiu rahastus ka Maanteeameti halduskulusid. Alates 2021. aastast, kui loodi Transpordiamet, halduskulusid selle hulgas ei kajastata.

Allikas: Riigikontrolli THKde põhjal

56. Aastateks 2022–2023 on näiteks kruusateedele tolmuvaba katte ehitamiseks planeeritud alla 5 miljoni aastas ning aastateks 2024–2025 kavandatud teehoiu rahastamise maht ei võimalda kruusateedele katteid ehitada.

57. Viimases kinnitatud ehk 2021.–2030. aasta THKs on toodud samas Transpordiameti hinnang selle kohta, kui palju on riigiteede säilitamise ja arendamise eesmärkide elluviimiseks raha vaja. Joonisel 7 on toodud Transpordiameti hinnatud kogu teehoiu rahastusvajaduse ning riigi eelarvestrateegias kinnitatud rahastuse vahe.

<sup>20</sup> Ehitusuudised „Taristuliit: riigiteede remondivõlg kasvab ka 2022. aastal“, 17.12.2021, kättesaadav <https://www.ehitusuudised.ee/uudised/2021/12/17/taristuliit-riigiteede-remondivolg-kasvab-ka-2022-aastal>.

**Joonis 7. Teehoiu rahastus aastani 2025 ja rahastusvajadus aastatel 2026–2030, miljonit eurot\***

\* Aastad 2022–2025 on toodud 2022.–2025. aasta THK finantsplaanil põhjal ilma käibemaksuta. Parema võrdluse loomiseks lisas Riigikontroll 20% käibemaksu. Perioodil 2014–2020 sisaldas teehoiu rahastus ka Maanteeameti halduskulusid. Alates 2021. aastast, kui loodi Transpordiamet, halduskulusid selle hulgas ei kajastata. Samuti sisaldub teehoiu rahastuses perioodi 2021–2025 Ühtekuuluvusfondi rahastus, mida ei ole aga rahastusvajaduses kajastatud.

Allikas: Riigikontrolli THKde põhjal

**58.** Arvestades asjaolu, et ka enne kärbet ei olnud MKMi hinnangul<sup>21</sup> teehoiu rahastamine piisav, toob rahastuse kärbe ministri hinnangul kaasa nii teede seisukorra järsu halvenemise kui ka suure tööpuuduse teehoiusektoris. Transpordiameti sõnul on probleemiks ka sildade olukorra halvenemine.

**59.** MKMi sõnul ei ole võimalik täita ka liiklusohutus- ja keskkonnainõudeid. Näiteks kärbiti Transpordiameti sõnul tegevuskulude eelarvet, mille tõttu vähenes teede märgistamise ning välitualettide ja prügimajanduse rahastus.

**60.** Samas tuleb arvestada ka, et tulenevalt Venemaa-Ukraina sõjast on teede ehitus, remont ja hooldamine toorme hinna tõttu ka kallinenud. Eelkõige on kallinenud kütus, bituumen ja metall.

**61.** Sõja lõplik mõju teede arendamise ja säilitamise plaanidele ning korrashoiulepingutele ei ole teada, kuid Transpordiameti hinnangul kulub 2022. aastal bituumeni hinnatõusu kompenseerimiseks töövõtjatele ligikaudu 15 miljonit ning teiste materjalide hinnatõusu korvamiseks umbes 5 miljonit eurot.<sup>22</sup>

**62.** Samal ajal on Transpordiamet aktiivselt edasi tegelenud projektide ettevalmistamisega. Ameti andmetel on aastal 2022 projekteerimisel või planeeritud projekteerida 326,6 km teid, mis puudutavad kolme suuremat põhimaanteed. Enamik eelprojekte saab valmis 2022–2023.

**63.** Aastatel 2020–2021 kulus arendusmeetmete projekteerimisele 2,73 miljonit ning aastatel 2022–2024 on plaanis kulutada 4,97 miljonit eurot.

**64.** Samas ei ole väheneva rahastuse ja kerkivate hindade juures kindel, millal projekteeritavad projektid ehitusse jõuavad. On oht, et osa

<sup>21</sup> Transpordi tulemusvaldkonna 2021. aasta tulemusaruanne, kinnitatud majandus- ja taristuministri 30.05.2022. a käskkirjaga.

<sup>22</sup> Ain Alvela „Ehitajad: sama raha eest saab mullusest 15–20% vähem“, juuni 2022, kättesaadav <https://ehitusest.ee/uudis/2022/06/13/ehitajad-sama-raha-ees-saab-mullusest-15-20-vahem/>.

**Kui palju raha kulub projektide ettevalmistamisele?**

projekteerimiseks kasutatavast rahast läheb raisku, sest valmivad projektid vananevad ja aeguvad kiiresti.

65. Projektid aeguvad mõne aasta jooksul mitmel põhjusel. Näiteks kehtib eel- või põhiprojektile antud ehitusluba viis aastat ja põhiprojekti kooskõlastused kolmandate osapooltega (nt tehnovõrkude valdajatega) aeguvad üldjuhul aastaga.

### TEN-T teede arendamise kohustuse täitmiseks pole plaanis kasutada riigieelarveväliseid vahendeid

66. Vabariigi Valitsuse 2021.–2023. aasta tegevusplaani<sup>23</sup> kohaselt on TEN-T teid plaanis rahastada Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfondist.

67. Euroopa Liidu eelarveperioodi 2021–2027 ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskava ja partnerluslepe eelnõust on MKMile aga teada, et finantsperioodil 2021–2027 antakse riigiteedele 159 miljoni eurot.

68. Rahandusministeerium tõdeb, et neljarealiste teede väljaehitamise finantsvõimekus on kehtiva RESi kohaselt Eestis madal ja PPP on ainuke riigieelarveväline alternatiiv neljarealiste TEN-T teede väljaehitamiseks.

69. Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2019–2023 eesmärkide elluviimiseks analüüsiti PPP-tehingute võimalikkust ning järeldati, et PPPd on võimalik Eestis kehtivate õigusaktide alusel rakendada.

70. 2021. aasta valitsuse vahetusega aga loobuti PPP kasutamise võimalusest, kuna pikemas perspektiivis on PPP riigile kulukas.

71. MKM kinnitas Riigikontrollile, et ka täiendavaid transpordi maksustamise meetmeid lisaks 2018. aastal kehtestatud teekasutustasule, mis rakendub kõikidele üle 3,5-tonniste veoautodele, lähiaastail ei ole kavandatud.

72. Samuti ei ole ministeeriumi sõnul kavas teehoiu kulutuste suurendamise katmiseks laenu võtta.

73. Kuna Euroopa Liidu määrused on otsekohalduvad, ei ole Eesti riigil võimalik otseselt TEN-T teede väljaehitamise taganeda.

74. Küll aga on Eestil võimalik kehtiva TEN-T määruse järgi taotleda Euroopa Komisjonilt erandit määruse sätete täitmisel, kui investeringuid infrastruktuuri ei saa õigustada sotsiaal-majandusliku tasuvusega.

75. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium on erandi küsinud näiteks põhivõrgu osaks olevatele Uulu-Ikla ja Ülenurme-Võru-Luhamaa lõikudele, viidates madalale liiklussagedusele.

76. TEN-T määruses ei ole küll otseselt paika pandud, milline peaks olema liiklussagedus, et projekti peetaks sotsiaal-majanduslikult tasuvaks,

### Kas MKM on kaalunud arendusprojektide rahastamiseks muid võimalusi?

#### Teadmiseks, et

ainuüksi Libatse-Nurme projekti (21,6 km) maksumus on hinnatud 105 miljonile eurole.

PPP – ingl. *Public-Private Partnership* ehk era- ja avaliku sektori koostööprojekt

### Kas Eesti riigil on Euroopa Liidu ees võetud TEN-T teede väljaehitamise kohustusest võimalik taganeda?

<sup>23</sup> Vabariigi Valitsuse tegevusplan 2021–2023, kättesaadav <https://www.valitsus.ee/valitsuse-eesmargid-ja-tegevused/valitsemise-alused/tegevusprogramm>.

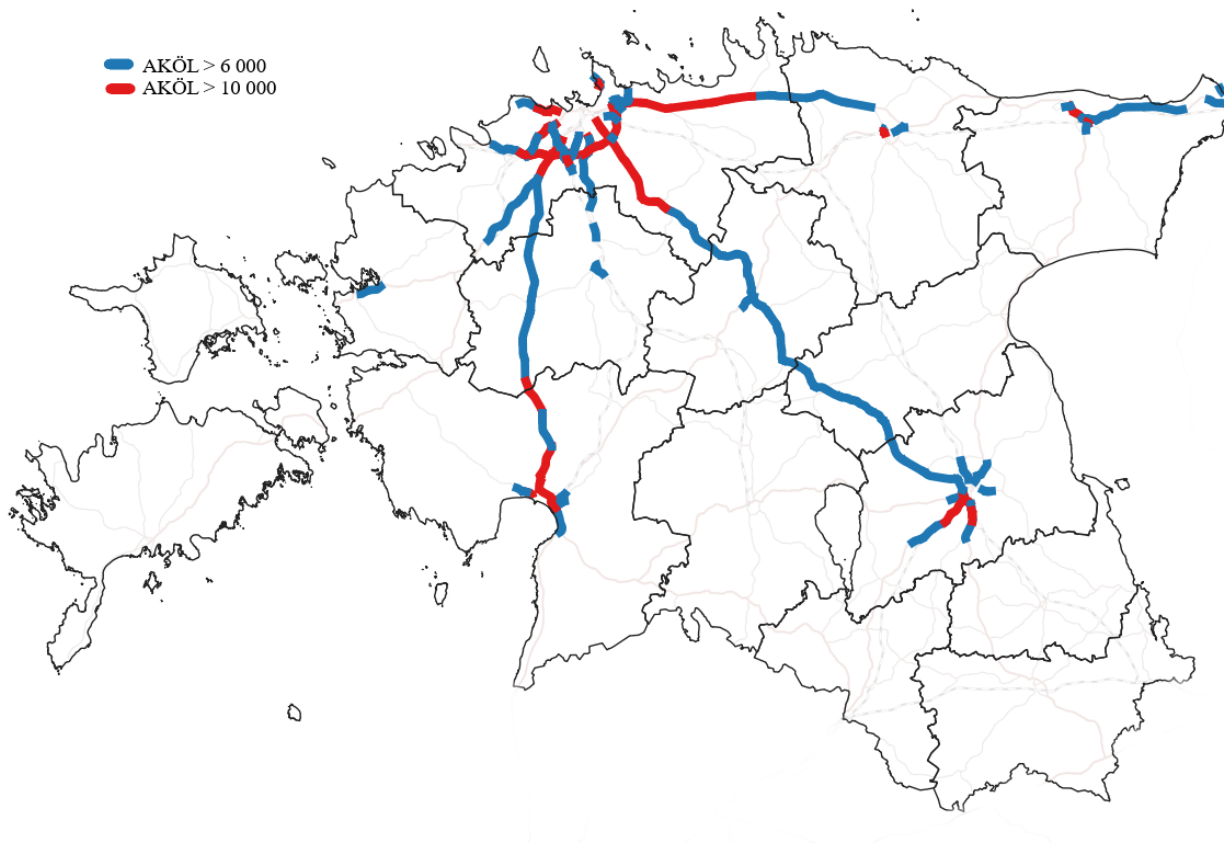
kuid uue TEN-T määruse eelnõu kohaselt võib erandi teha eelkõige juhul, kui liiklussagedus on alla 10 000 auto ööpäevas.<sup>24</sup>

77. Sellest lähtuvalt oleks MKMil alust küsida erandit suurele osale TEN-T teedest. Joonisel 8 on punasega toodud need alad, kus aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus on 10 000 autot või rohkem.

78. Transpordiameti 2010. aastal tellitud Rõmeda-Haljala 2+2 tee tasuvusanalüüsi ning ameti hilisemate eeltasuvuse arvutuste kohaselt on 2+2 tee tasuvuse piiriks üldiselt liiklussagedus üle 6000 auto ööpäevas (joonisel 8 toodud sinisega).

79. Samas tuleb arvestada, et TEN-T teed peavad täitma ka kõiki määruses toodud nõudeid (vt ka alates p-st 17), mistõttu on nende teede ehitamine üldjuhul kallim kui tavapäraste teede ehitus.

**Joonis 8. Eestis aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus (AKÖL) 2021. aastal**



Allikas: Riigikontroll teeregistri liiklussageduse andmetel

80. Kuigi Rail Balticu raudteeühenduse lisandumisel on mõju Tallinna-Pärnu maanteel reisi- ja kaubaliikluse vähenemisele, suureneb nii MKMi kui ka Transpordiameti hinnangul sellegipoolest riigiteedel liiklussagedus ka tulevikus.

<sup>24</sup> Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus, milles käsitletakse liidu suuniseid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta ning millega muudetakse määrust (EL) 2021/1153 ja määrust (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 1315/2013, Strasbourg, 14.12.2021.

## Mida Riigikontroll leidis ja soovib?

81. Lisanduva raudtee mõju hindamiseks maanteedele tellis Transpordiamet Via Baltica liiklusprognosi, mis valmis 2017. aastal. Selle järgi kasvab pärast Rail Balticu raudtee käikuandmist Via Baltica 20 aasta liiklus sellegipoolsest 1,7 korda. Samas on olukord reisi- ja kaubaliikluses pärast Venemaa-Ukraina sõja puhkemist muutunud.

82. Transpordiamet on taotlenud rahastust, et luua liikuvusmudel, mis hõlmaks kõiki transpordiliike: raudtee-, maantee-, vee- ja õhustransporti. Seni ei ole aga seoses eelarvekärbetega liikuvusmudelile rahastust leitud.

83. Riigikontrolli hinnangul puudub riigil pikaajaline realistlike rahastusvõimalusi arvestav ning stabiilne rahastusplaan riigiteede arendamiseks ja säilitamiseks. Teehoiukavas on Transpordiamet toonud välja küll teehoiu pikaajalise rahastusvajaduse, kuid see ei tähenda praktikas, et kavas toodud tegevused ja projektid tegelikkuses ka rahastatud saavad.

84. Samuti kinnitatakse THK pärast riigieelarvet ning eelarvestrateegiat vastavalt neis kindlaks määratud üldsummadele. See tähendab ka, et kuigi THK kinnitab Vabariigi Valitsus, ei toimu kava üle sisulist arutelu.

85. Riigikontrolli hinnangul ei ole teede seisukorra säilitamise, ohutuse ja arenduse eesmärkide – sealhulgas ELi ees võetud kohustuse TEN-T põhivõrk aastaks 2030 välja ehitada – elluviimine planeeritud rahastuse juures realistlik.

86. Alarahastuse ja hinnatõusu tõttu on Riigikontrolli hinnangul lähitulevikus ka risk, et halvenevad riigiteede seisukord ning sõidetavus.

87. Samuti ei ole riik kokku leppinud riigiteede alternatiivses rahastuses, näiteks PPP kasutamises või lisanduvate maksude kehtestamises. Seetõttu on tõenäoline, et riik ei suuda riiklike eesmärgede ega Euroopa Liidu ees võetud kohustusi täies mahus täita.

88. Sellest tulenevalt tuleks Riigikontrolli hinnangul MKMil ja Vabariigi Valitsusel laiemalt läbi mõelda, millised on teehoiu valdkonna prioriteedid ning mida on olemasoleva rahastuse juures võimalik ellu viia või kust leida puuduv rahastus. Samuti ei ole Riigikontrolli hinnangul mõistlik edasi minna nende projektide ettevalmistamisega, mis ei osutu valiku tulemusel prioriteetseks.

### 89. Riigikontrolli soovitused majandus- ja taristuministrile:

- Algatada liiklusseaduse muutmise selliselt, et teehoiukava ei peaks kinnitama Vabariigi Valitsus ning tuua see kava transpordi ja liikuvuse arengukava koosseisu, et oleks paremini tagatud riigi eri transpordivõrkude planeerimine ning arengusuundumuste ja projektide elluviimise jälgimine.
- Kuni liiklusseadus näeb ette, et teehoiukava kinnitab Vabariigi Valitsus, esitada
  - regulaarselt Vabariigi Valitsusele ülevaade teehoiukava täitmise, sh objektide ajakavas ja eelarves püsimise kohta;
  - teehoiukava juurde kõik ehitus- ja rekonstrueerimisprojektid.

- Analüüsida, kuidas vältida riigiteede praeguse võrgustiku seisukorra halvenemist, jagades selleks vajaduse korral teehoiukava meetmete vahel raha ümber.
- Selgitada välja riigiteede rahastamise võimalused (sealhulgas pikaajalised) ja vajadused, võttes arvesse praegust olukorda, ning sellest tulenevalt panna paika võimalustega kooskõlas olevad prioriteedid.
- Arvestada projekteerimise tellimisel tegelikke rahastusvõimalusi ja teede väljaehitamise reaalsel vajadust. Vältida raha kasutamist selliste projektide ettevalmistamisele, mida kinnitatud rahastusega ellu viia ei saa ja mida ei ole täismahus vaja välja ehitada.

**Majandus- ja taristuministri vastus:** Kaalume ettepaneku rakendamist. Küll aga märgime, et transpordi ja liikuvuse arengukava on pikaajaline valdkondlik arengudokument, mille kinnitas Riigikogu. Transpordi ja liikuvuse arengukava nn rakenduskavana on käsitletav transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm, mis seab eesmärgid transpordivaldkonna teenuste kvaliteedile rahastusvõimaluste piires. Teehoiukava on samuti rahastusvõimalusi arvestav, kuid programmist detailsem rakenduskava, milles tuuakse muu hulgas välja ka pikemaajalised rahastamisvajadused vastavalt transpordi ja liikuvuse arengukavas 2021–2035 sätestatule, mida programm ei sisalda.

Teehoiukava on mh Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi eesmärkide täitmise jälgimise dokument, omades olulist rolli nii riigi julgeoleku, regionaalpoliitika elluviimise kui ka keskkonnanahoiu aspektides, seega mõjutades lisaks majandus- ja taristuministri valitsemisalale ka teiste valdkondade toimepidevust.

Teehoiukava esitatakse Vabariigi Valitsusele kinnitamiseks üldjuhul üks kord aastas. Koos uue kava kinnitamisega antakse ülevaade ka teehoiukava senise täitmise üle, tutvustatakse peamisi murekohti ja nende võimalikke lahendusi. 2022. aastal esitatavas teehoiukavas tuuakse välja kogu teehoiukava perioodi ehitus- ja rekonstrueerimisobjektid. Ministeerium on kindlasti valmis esitama Vabariigi Valitsusele erinevaid ülevaateid koos teabega, milleks Vabariigi Valitsus on soovi avaldanud.

Vastav analüüs viiakse läbi igal aastal teehoiukava uuendamise käigus teehoiuks eraldatud vahendite mahtu arvestades. Teehoiukava koostatakse põhimõttel „enne säilita, siis arenda“ prioriteetsuse järjekorras – hooldamine, säilitamine ja seejärel arendamine.

Riigiteede hooldu rahastatakse liiklusseaduse alusel, mille kohaselt teehoiu rahastamise maht aastate kaupa nähakse ette riigi eelarvestraategias ning igaks eelarveaastaks riigieelarves, mis sisaldab erinevaid rahastamisallikaid. Raudteeseadusest tulenevalt kinnitab Vabariigi Valitsus lisaks ka avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunava tegevuskava, mille eesmärk on tulevase liikumisvajaduse rahuldamiseks vajaliku infrastruktuuri hooldamise, uuendamise ja arendamise jätkusuutlik rahastamine. Tulenevalt riigieelarve seadusest koostatakse eelarvestraategia neljaks aastaks, sh ka valdkondlikud programmid. Nii raudtee kui teehoiu valdkonna prioriteedid ja eesmärgid kajastuvad transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmis ning on kooskõlas

eelarvestrateegia võimalustega. Teedetaristu pikaajalisemad eesmärgid ja taristuehituse prioriteedid on toodud transpordi ja liikuvuse arengukavas 2021–2035, mis muu hulgas käsitleb kõiki transpordiliike ning nende koosmõju. Erinevad rahastamisvõimalused on kaardistatud nii riigi- maanteede teehoiukavas kui ka avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunavas tegevuskavas. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Transpordiamet ja ka AS Eesti Raudtee osalevad aktiivselt Euroopa Liidu sihtotstarbelistes abiprogrammides raudtee, teehoiu ja liiklusohutuse parendamiseks (nt ITS, sõjaline liikuvus jms). Muu hulgas on analüüsitud teetaristu arendamiseks nii pikaajalise laenu võtmist kui ka era ja avaliku koostöömodeli kasutuselevõttu ning tehtud vastavad ettepanekud Vabariigi Valitsusele.

## **Teehoiuprojektide valimise meetodika on paigas, kuid projektide väljavalimine ei ole olnud läbipaistev**

### **Kuidas otsustatakse, milliseid projekte rahastatakse?**

90. Riigikontroll eeldas, et need projektid, mis saavad riigieelarvest rahastatud, on projektid, mis vajavad enim elluviimist. See tähendab, et Transpordiamet on välja töötanud meetodika enim remonti vajavate teelõikude valimiseks ning seda meetodikat ka praktikas rakendanud.

91. Samuti eeldas Riigikontroll, et analüüsid kasutatavad andmed on täielikud ning aja- ja asjakohased ning neid on kogutud kehtestatud meetodikatest lähtudes.

### **Transpordiametil on olemas juhendid ja meetodika teehoiuprojektide väljavalimiseks**

92. Liiklusseaduse kohaselt on teehoiukava koostamine Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ülesanne. THK finantsplaani ja ehitus- ning rekonstrueerimisobjektide nimekirja koostab Transpordiamet THK eelnõu koostamise protsessis.

93. Transpordiamet kogub teeregistrisse erinevaid teede seisukorda ja kasutatavust iseloomustavaid andmeid, sealjuures andmeid teede tasasuse, liiklussageduse ja defektide kohta.

94. Riigikontrolli teeregistri andmete analüüs näitas, et andmeid kogutakse kehtestatud juhendite kohaselt ning andmed on suures osas nii aja- kui ka asjakohased.

95. Riigikontroll tellis eksperttööna Tartu Ülikooli hargettevõttelt Positium OÜ mobiilpositsioneerimise andmete analüüsi, et hinnata Transpordiameti liiklussageduse andmete kvaliteeti.

96. Liiklussagedus on üks peamisi kriteeriumeid nii säilitus- kui ka arendusprojektide valimisel. Samuti mõjutavad liiklussageduse andmed korrashoiulepinguid.

97. Analüüsi tulemusi ja liiklusregistri liiklussageduse andmeid võrreldes järeltas Riigikontroll, et Transpordiameti liiklussageduse andmed on suures osas tõesed ning kajastavad reaalselt sõidukite liikumist riigiteedel.

98. Samuti kinnitas Positium OÜ Riigikontrollile, et mobiilpositsioneerimise andmete ja liiklussageduse andmete erinevused on

aktsepteeritavad ning kõrvalekalded on seletatavad kahe mõõtmisviisi eripäradega – liiklussageduse puhul mõõdetakse maanteel sõidukite arvu ning mobiilpositsioneerimisega kõigi inimeste, sealjuures ka näiteks jalakäijate arvu.

### Projektide valik ei ole alati piisavalt põhjendatud

#### Kuidas Transpordiamet projekte valib?

99. Kogutud andmete pinnalt analüüsib Transpordiamet teelõikude remondivajadust programmis EPMS (*Estonian Pavement Management System*).

100. Pingerea põhjal paneb iga remondimeetme eest vastutaja kokku meetme investeeringute kava ja esitab selle koos põhjendustega Transpordiameti teehoiukava töögrupile arutamiseks.

101. Töögrupp kiidab heaks koostatud meetmepõhised investeeringute kavad ja esitab need juhtkonnale otsustamiseks. Juhtkond aga objektide valikute analüüsi ega põhjendusi ei näe ning kinnitab kavad tervikuna. See tähendab, et juhtkond ei tea, kui palju projekte nimekirjast välja on jäänud ja miks ning milline oli nende projektide remondivajadus (vt ka joonis 10).

Joonis 10. Transpordiameti remondimeetmetest rahastatavate objektide valiku protsess



Allikas: Riigikontroll Transpordiameti dokumentide ja selgituste põhjal

102. Riigikontroll analüüsis 2018.–2022. aasta THK remondimeetmete nimekirju ning nende aluseks olnud EPMSi analüüse, et teha kindlaks, kas THK objektide valik oli põhjendatud ning läbipaistev.

103. Analüüs näitas aga, et 2018.–2022. aasta teehoiukava nimekirjade koostamine ei olnud läbipaistev.

104. Kuigi kõigi remondimeetmete EPMSi analüüsid olid tehtud kehtivate juhendite kohaselt, ei dokumenteerinud Transpordiamet seda, kuidas analüüsi pingereast objektid THK nimekirja välja valiti. See tähendab, et ei olnud lõpuni selge, miks osa analüüsi kohaselt suurema remondivajadusega objekte jäid THK nimekirjast välja, samal ajal kui EPMSi pingereas tagapool olevad objektid said THK raames rahastuse.

105. Transpordiamet tõi Riigikontrollile antud intervjuus välja, et objekt võib THK nimekirjast välja jääda näiteks selle tõttu, et otsustatakse teise remondimeetme või objekti töösse võtmise edasilükkamise kasuks. Objektide valikul on lisaks seisukorrale olulised tegurid ka mõne teise objekti lähedalolu, inimressursi olemasolu, ettevalmistustööde ja maade omandamiseks kuluv aeg, poliitilised suunised jm.

106. Samas saatis Transpordiamet Riigikontrollile ka 2021.–2030. aasta THK aluseks olnud rekonstrueerimismeetme analüüsitabeli, kus on oluliselt põhjalikumalt seletatud, miks iga objekt THK raames rahastatud peaks saama või mitte.

107. Kuigi Transpordiamet on rekonstrueerimismeetme analüüsitabelit täiustanud, ei analüüsinud Riigikontroll kõiki 2021.–2030. aasta THK aluseks olnud analüüsitabeleid ja THK nimekirju ning ei saa siiski kinnitada, et amet nüüd kõiki THK investeeringuid piisavalt põhjendab.

108. Samuti näitas Riigikontrolli analüüs, et 2018.–2022. aasta THK lisana toodud rekonstrueerimisobjekte ei oleks EPMSi analüüsi järgi olnud vaja esmajärjekorras töösse võtta. THK lisas tuuakse aga Transpordiameti sõnul välja need teelõigud, mis on Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfondi vaates abikõlblikud.

109. Liiklusseaduse kohaselt peaks THK sisaldama kõigi ehitus- ja rekonstrueerimisprojektide nimekirju.

110. 2021.–2030. aasta THKs on aga ainult teede ehitusprojektid. Transpordiameti selgituste kohaselt on THK lisas toodud TEN-T teede projektid, kuna vaid neile on lootust saada Ühtekuuluvusfondist rahastust ning nõue esitada rahastusele kandideerivad projektid teehoiukavas tuleneb fondi rakendamist käsitlevast määrusest<sup>25</sup>.

111. Viimases THKs ei ole ameti sõnul enam rekonstrueerimisprojekte seetõttu, et nendele ei ole lootust välisrahastust saada.

112. Riigikontrolli hinnangul ei ole vaatamata juhendmaterjalide ja meetodika olemasolule kindlust, et riigieelarvest rahastatavad projektid on projektid, mis vajavad enim elluviimist. Audit näitas, et 2018.–2022. aasta THK objektide valik ei ole olnud läbipaistev ja Transpordiamet ei suutnud Riigikontrollile ka selgitada, miks osa EPMSi analüüsi tulemusel tekkinud pingereas tagapool olevaid projekte THK nimekirja sai, samal ajal kui eespool olevad projektid ehk halvemas seisus projektid jäid sealt välja.

113. Samas on Riigikontrolli hinnangul teede seisukorda iseloomustavad andmed teeregistris kogutud kehtestatud meetodika kohaselt ning need on tõesed ja ajakohased.

114. **Riigikontrolli soovitus Transpordiameti peadirektorile:** tagada, et kokku lepitud andmestikku ja meetodikaid teehoiukava objektide väljavalimiseks kasutatakse ka tegelikult ning objektide valik oleks igas etapis dokumenteeritud ja läbipaistev.

**Transpordiameti peadirektori vastus:** Kinnitame, et Transpordiamet kasutab teehoiukava objektide valikul kokku lepitud andmestikku ja meetodikaid. Nõustume tähelepanekuga, et parandamist vajab otsuste dokumenteerimine. Seetõttu vaatame üle kõikide meetmete objektide valiku meetodikad ning täiendame pingereast nimekirjade saamise protsessi neis meetodikates, kus see osa puudub või on ebaselgelt kirjeldatud, tähtajaga 01.08.2023. Kiirema meetmena dokumenteerimise parendamiseks lisame alates 01.08.2022 kinnitatavate objektide nimekirjade juurde täiendavad põhjendused juhul, kui objektide valiku protseduur ei ole piisavalt selgelt kirjeldatud.

<sup>25</sup> Majandus- ja taristuministri määruse nr 85 „Transpordi infrastruktuuri arendamine perioodil 2014–2020“ § 6 lg 1, jõustunud 10.10.2014, kättesaadav [RT I, 07.10.2014, 16](#).

## Riigiteede hooldamise kulud järjest suurenevad, kuid järelevalve kulude suurenemise üle on nõrk

115. Riigikontroll uuris auditi käigus ka eelarveraha kasutamist. Selleks analüüsis Riigikontroll kehtivaid korrashoiulepinguid, nende muutmist ja suuremate arendus- ja säilituslepingute muutmist.

### Järelevalve korrashoiulepingute muudatuste üle on nõrk

116. Riigikontroll eeldas, et Transpordiameti sõlmitud arendus-, säilitus- ja korrashoiulepinguid muudetakse üksnes põhjendatud juhtudel ning nende muutmiseks on kindlaks määratud rollide ja vastutuse selge jaotus.

117. Riigikontrolli analüüsitud arendus- ja säilitusobjektide valimi (vt lisa A) piires selgus, et lepinguid muudetakse harva. Transpordiamet selgitas, et põhiliselt muudetakse lepinguid juhul, kui on vaja kõrvaldada projektis ilmnenud vigu. Üksikutel juhtudel muudetakse ka lepingu tähtaega või tehakse muudatus, kui vahetub lepingus märgitud isik, näiteks ühe osapoole esindaja või teemeister.

118. Arendus- ja säilitusmeetmete hangete kallinemised, mis jäävad alla 100 000 euro, kiidab heaks Transpordiameti taristu ehitamise ja korrashoiu osakonna regiooni üksuse juht.

119. Kui projekti maksumus suureneb rohkem kui 100 000 eurot või hanke avamisel ületavad pakkumised 30% eeldatavast maksumusest, siis kiidab kallinemise heaks Transpordiameti teehoiukava töögrupp.

120. Kui Transpordiameti töögrupi vastutus on kirjeldatud töögrupi relemendis, siis ameti regiooni juhtide vastutust lepingute muutmisel kirjas ei ole. Transpordiamet selgitas, et regiooni üksuste juhtide vastutus lepingute muutmisel on reguleeritud riigihangete seadusega ja lepingus ettenähtud reservi ulatusega. Üldiselt on reserv 15% lepingu kogumaksumusest.

121. Korrashoiulepinguid muudetakse üldjuhul siis, kui kord aastas korrigeeritakse lepingu hinda vastavalt tarbijahinnaindeksi muutumisele ning kui toimuvad muutused teedevõrgus. Transpordiamet muudab lepingute mahtu, kui hooldesse lisandub mõni uus maantee, tee võetakse riigiteede võrgust maha või tõstab amet mõne olemasoleva maantee seisunditaset.

122. Sisend seisunditasemete muutmiseks tuleb liiklussageduse mõõtmise tulemustest. Transpordiameti põhimääruse<sup>26</sup> kohaselt korraldab amet riigiteede liiklusloendust ning avaldab selle tulemused esimeses kvartalis oma kodulehel ja teeregistris.

123. Korrashoiulepingute muudatused kiidab heaks ja allkirjastab Transpordiameti regiooni juht.

124. Korrashoiulepingute maksumus suureneb pea igal aastal ja peamiseks põhjuseks on korrashoiulepingute indekseerimine tarbijahinnaindeksiga, seisunditasemete tõstmine tulenevalt liiklussageduse kasvust, ning

<sup>26</sup> Majandus- ja taristuministri 03.12.2020. a määrus nr 82 „Transpordiameti põhimäärus“, kättesaadav [RT I, 09.12.2020, 1](#).

### Kuidas toimub lepingute muutmine?

**Seisunditase** – nõude aste, millele peab tee vastama. Seisunditasemed erinevad tee liigi, liiklussageduse ja hooaja poolest. Iga teeliigile kehtestatud seisundinõuded on kinnitatud majandus- ja taristuministri määrusega.

Allikas: Majandus- ja taristuministri 14.07.2015. a määrus nr 92 „Tee seisundinõuded“, [RT I, 15.07.2015, 13](#)

### Mis põhjustab korrashoiulepingute kallinemist?

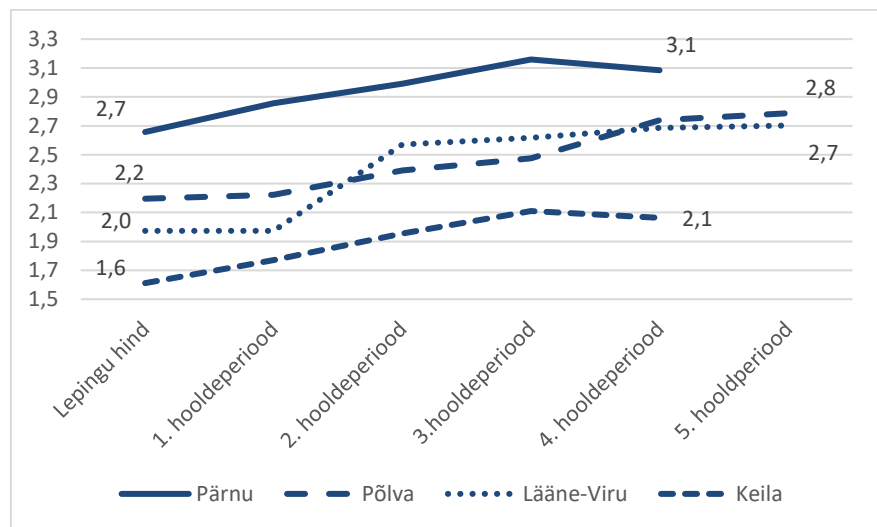
teedevõrgu muutumine, kui ehitatakse uued sõlmed, kogujateed, kergteed vm.

125. Transpordiamet selgitas, et korrashoiulepingud võivad kallineda, kui üks leping lõpeb ja uue sõlmitud lepingu tingimused on eelneva lepinguga võrreldes rangemad.

126. Ühelt poolt kaasneb seisunditasemete tõstmisega suurem sõidumugavus ja ohutus, kuid Riigikontrolli analüüsitud korrashoiulepingute põhjal on näha ka, et korrashoiulepingud on läinud riigile järjest kulukamaks.

127. Lääne-Viru lepingu näitel võib ühe lepinguaasta kallimine võrreldes algse lepinguga olla kuni 37% – kui lepingut sõlmides tuli lepinguaasta 01.11.2017–31.10.2018 eest maksta 1,97 miljonit, siis lepinguaasta 01.11.2021–31.10.2022 eest tuleb maksta 2,7 miljonit eurot (vt ka joonis 11).

Joonis 11. Korrashoiupingute kallinemine 4 regiooni lepingu näitel, miljonit eurot



Allikas: Riigikontroll korrashoiulepingute põhjal

128. Kuna tarbijahinnaindeks on aastal 2022 oluliselt tõusnud, lähevad olemasolevad lepingud Transpordiametile algselt planeeritust kallimaks. Indeksi muutus 2022. aastal eelneva aastaga võrrelduna on 4,6%. Transpordiameti sõnul kallinevad korrashoiulepingud tarbijahinnaindeksist tulenevalt 2022. aastal 4 miljonit eurot.

### Teadmiseks, et

teede korrashoid jaguneb tava- ja perioodiliseks hooldeks. Tavahoole jaguneb omakorda suviseks ning talviseks hooldeks. Korrashoiu lepingutes sisaldub ka ühikhindadel põhinev säilitusremont.

Allikas: THK 2021–2030

129. Kehtivate lepingute kallinemist mõjutas enim 2018. aastal määruse „Tee seisundinõuded“<sup>27</sup> muutmine, mille tulemusena on talihoolde mõistes kõik teed, millel sõidab keskmiselt üle 1000 auto ööpäevas, kõrgeima ehk seisunditasemega 3. Lisaks tasustatakse eraldi ka ennetav 3+ libedusetõrje.

130. Kuigi tee seisunditasemete muutmise aluseks olevad liiklussageduse andmed saab Transpordiamet kord aastas märtsi lõpus, on mõne lepingu puhul näha, et seisunditasemeid on muudetud kuni neli korda aastas.

<sup>27</sup> Majandus- ja taristuministri määrus nr 92 „Tee seisundinõuded“, vastu võetud 14.07.2015, kättesaadav [RT I, 15.07.2015, 13](https://www.eesti.ee/RT/L/15.07.2015/13).

131. Transpordiametil puudub protseduur, mille alusel liiklussageduse uute andmete alusel lepinguid muuta. Amet selgitas, et on üldine tava, et lepingu muudatusi tehakse vajaduse järgi.

132. Otsused seisunditasemete muutmiseks teeb iga Transpordiameti regioon iseseisvalt. Määrusega on küll ette antud reeglid, mis seisunditasemele peab tee vastama olenevalt liikluskoormusest, kuid ameti sõnul arvestatakse seisunditasemete määramisel lisaks liiklussagedusele ka raskeveoliikluse osakaaluga ja tee tervikliku seisunditaseme tagamisega.

### Mida Riigikontroll leidis ja mida soovitab?

133. Riigikontrolli hinnangul on Transpordiametis lepingute muutmiseks kindlaks määratud rollide ja vastutuse jaotus, suurem vastutus on regioonide juhtidel. Samas näitas audit, et ameti järelevalve korrashoiulepingute muudatuste üle on nõrk, rahalisi piirmäärasid korrashoiulepingute muutmisele määratud ei ole ja ametil oleks vaja selgemaid reegleid selle kohta, kui tihti ja mis põhjustel lepinguid muuta saab.

#### 134. Riigikontrolli soovitused Transpordiameti peadirektorile:

- Kehtestada piirmäärad, mis ulatuses teeb korrashoiulepingu kallinemisel otsuse regiooni juht ja millisel juhul tuleb kallinemised läbi arutada Transpordiameti teehoiukava töögrupis.
- Kehtestada seisunditasemete muutmiseks kõikidele regioonidele ühine kord, lähtudes liiklussageduse andmetest.

**Transpordiameti peadirektori vastus:** Viime muudatused protsessidesse sisse alates 01.01.2023.

Kehtestame ühtse korra hiljemalt 2023. aasta jooksul. Lisaks liiklussagedusele võtame korra sisustamisel arvesse ka muid kriteeriume, mis on seisunditasemete määramisel olulised.

#### Korrashoiulepingute maksumus tõuseb ka perioodilise hoolde ja remonttööde mahu suurenemise tõttu

**Perioodiline hoole** – tavahoolde koosseisu mittekuuluvate hooldetööde täiendav teostamine, näiteks pindamine, tolmutõrje, liiklusmärkide paigaldamine ja teemaa puhastamine.

135. Riigikontroll eeldas, et kokku on lepitud kord korrashoiulepingute perioodilise ja remonttööde lisatööde tellimiseks ning seda korda järgitakse.

**Remonttööd** – tee osa asendamine samaväärsega, näiteks kruusakatte remont, uute truupe ehitus, külgkraavide rajamine.

136. Teede seisundi tagamiseks on korrashoiulepingutes lisaks tavahoolde töödele ette nähtud ka **perioodilise hoolde** tööd ja **remonttööd**, mida lisatakse lepingusse juurde igal aastal vastavalt vajadusele. See tõstab omakorda teede korrashoiu maksumust.

Allikas: Transpordiamet

137. Suuremad muutused perioodilises hooldes on seotud tolmutõrje mahu suurenemisega.

138. Näiteks, kui Saare korrashoiulepingus oli lepingu sõlmimisel ette nähtud 44 km ulatuses tolmutõrjetööd, siis 2021. lepinguaastal telliti tolmutõrjet kokku 66 km ulatuses.

139. Samuti on Pärnu lepingu järgi igal aastal suurenenud tellitud tolmutõrjetööde maht. Kui algselt oli tellitud 100 km ulatuses tolmutõrjetöid, siis aastal 2022 on lepingu järgi tellitud 137 km ulatuses töid.

140. Kuigi korrashoiulepingutes on öeldud, et tellija ja teehooldaja vaatavad aastaks planeeritud perioodilise hoolde tööde tegemise üle jooksvalt ning fikseerivad nende tööde koosseisu, mahud, kohad ja tegemise tähtajad protokollis, siis Transpordiameti sõnul selle kohta protokollid üldjuhul ei koostata.

141. Ameti regioonide esindajate selgitusel lepatakse perioodilise hoolde tööd kokku jooksvalt e-kirja teel ja tööde tegemise järel vormistatakse perioodilise hoolde akt, kus on kirjas tehtud töö, selle koht ja maht.

142. Riigikontrolli 4 korrashoiulepingu (Põlva, Keila, Lääne-Viru ja Pärnu) analüüs näitas ka, et töid tehti suuremas mahus, kui lepingus oli ette nähtud. Lisandunud tööde kohta koostati aktid tööde tegemise järel.

143. Põlva maakonna korrashoiulepingu perioodiks 01.10.2020–30.09.2021 oli ette nähtud teha tolmutõrjetöid 202 km ulatuses, aga 2021. aasta septembris koostatud akti järgi oli töid tehtud 213 km-l.

144. Transpordiamet selgitas, et aastail 2017–2019 oli ametil eesmärk ühendada tolmutõrjelõike ning see suurendas oluliselt tööde mahtu. Otsus, millised lõigud kokku pannakse, tehti lepinguperioodi sees ning lisanduvate kilomeetrite hulka ei olnud võimalik enne hankeid ette teada.

145. Amet lisas, et suuremad mahud aktides on tingitud konkreetsetes situatsioonides väljakujunenud vajadusest, näiteks on kodanikud korduvalt kaebuse esitanud või on kaks tolmutõrjetööd omavahel liidetud. Lisaks suurenevad mahud juhul, kui mittetavapärane raskeveokiliiklus rikub tolmutõrje ja seda tuleb uuesti teha.

146. Riigikontrolli analüüsist tuli välja, et lisaks kallinevad lepingud remonttööde lisamisel. Näiteks suurendati Põlva lepingu muutmisega 2020. aastal remonttööde kulusid 157 215 euro võrra (ilma käibemaksuta) seoses kruusateede kulumiskihi erakorraliste töödega kuuel kruusateel 68 267 m<sup>2</sup> ulatuses. Algul oli lepingus ette nähtud remonttöid 100 m<sup>2</sup>-l.

147. Täiendavaid remonttöid on tellitud ka teistes piirkondades, näiteks suurendati Võru korrashoiulepingu muudatusega aastal 2020 remonttööde kulusid 75% ehk 67 378 euro võrra.<sup>28</sup>

148. Suures mahus remonttööde lisamisele pööras Riigikontroll tähelepanu ka 2012. aasta auditis „Teehooldetööd ja järelevalve nende üle“. Toona vastas Transpordiameti eelkäija Maanteeamet, et kaalutakse säilitusremondi tööde väljajätmist korrashoiulepingute koosseisust. Transpordiamet selgitas, et suuremahulised tööd, näiteks paarikümne kilomeetri ulatuses pindamisid ja suuremahulised kruusateede remondid, on lepingutest välja võetud.

149. Korrashoiulepingute analüüs näitas aga, et säilitusremondi tööd on kehtivates lepingutes endiselt sees ja korda selle kohta, kuidas ja millistes

## Mida Riigikontroll leidis ja soovib?

<sup>28</sup> Esialgses lepingus oli remonttöödeks ette nähtud 89 318 eurot.

rahalistes piirmäärades perioodilisi töid ja remonttöid korrashoiulepingute koosseisus tellitakse, ei ole.

150. Transpordiamet selgitas, et korrashoiulepingutes olevad remonttööd on väikesemahulised ja ilma nendeta ei ole võimalik seisundinõudeid tagada ning külmakahjude likvideerimiseks, pragude remondiks ja märgistamiseks kuulutatakse välja eraldi hanked.

151. Riigikontrolli analüüs näitas aga, et korrashoiulepingutest ei ole võimalik saada ülevaadet, millistel maanteedel täiendavaid remonttöid tehakse ja milliste kriteeriumite järgi on need teed välja valitud. Näiteks suurendati Põlva ja Võru lepingute puhul olulisel määral remonttööde mahtu, kuid lepingu muudatuses ei ole kummagi puhul kirjas, mis lõikudel ja mis põhjustel oli vaja remonttöid sellises mahus teha, on öeldud vaid, et suurendatakse kruusateede erakorraliste tööde, sh remonttööde mahtu.

152. Samale probleemile juhtis Riigikontroll tähelepanu ka 2012. aasta auditis „Teehooldetööd ja järelevalve nende üle“, kus tõi välja, et lepingutes puudub info teede seisukorra ja remondivajaduse kohta.

**153. Riigikontrolli soovitus Transpordiameti peadirektorile:** kehtestada Transpordiameti sees selged reeglid, kuidas, millistes rahalistes piirmäärades ja milliste andmete alusel otsustatakse korrashoiulepingute raames tehtavad lisatööd, fikseerida täiendavad tööd koos põhjendustega enne tööde tegemist.

**Transpordiameti peadirektori vastus:** Koostame ja kehtestame reegliid hiljemalt 2023. aasta I kvartali lõpuks.

### **Korrashoiulepingute hanke läbiviimisel ei ole selge tellitavate tööde maht ning korrashoiulepingutes erinevad ühikhinnad oluliselt**

**Kas hankes on selge tellitav hooldemaht?**

154. Riigikontroll eeldas, et korrashoiulepinguid muudetakse vaid põhjendatud juhtudel, tellitavate tööde maht on teada enne lepingu sõlmimist ning korrashoiulepingutes olevad ühikhinnad ei erine olulisel määral.

155. Kehtivate hankelepingute analüüs näitas, et korrashoiulepinguid muudetakse kas ühe-kahe kuu jooksul pärast esimese lepinguaasta algust või ka juba enne esimese lepinguaasta algust.

156. Enamasti muudetakse lepingut põhjendusel, et muutunud on hooldatavate teede üldpikkus ja seisunditasemed.

157. Näiteks jõustus Keila piirkonna lepingu puhul esimene muudatus veel enne esimese lepinguaasta algust. Põhjenduseks toodi lepingu muudatuses, et muutunud on Harju maakonna Keila teepiirkonna hooldatavate teede üldpikkus ja seisunditasemed ning sellest tulenevalt ka hoolde maksumus.

158. Selle lepingu ühe perioodi hind tõusis enne esimese lepinguaasta algust 30 689 eurot, mis muutis hooldemaksumuseks 1 611 353 eurot. Muudatusega suurenes kattega teede hoolde kogupikkus ca 20 km võrra.

159. Ida-Viru hooldepiirkonna korrashoiuleping sõlmiti 2021. aasta aprilli lõpus, kuid septembris jõustunud muudatusega suurenes hooldatavate teede hulk 11 km võrra.

160. Transpordiamet selgitas, et teedevõrk muutub palju hanke tegemise jooksul ning teede olemi peab lepingus vastavusse viima teeregistri andmetega.

161. Lääne-Viru lepingu esimene muudatus sõlmiti nädal pärast esimese lepinguaasta algust. Põhjenduseks oli lepingus märgitud, et 6,5 km pikkusele lõigule on paigaldatud kummipostid, mida tuleb täiendavalt hooldada, sest tellija ei olnud osanud ette näha paigaldatud postide mõju ulatust teehooldele.

162. Riigikontrolli hinnangul peaks selline kulu aga Transpordiametile kui teehooldega igapäevaselt tegelevale asutusele olema ette nähtav, kuna kummipostid paigaldati hankelepingu sõlmimisega samal aastal. Samuti ei peaks Riigikontrolli hinnangul tekkima olukordi, kus lepingut muudetakse enne esimese hooldusperioodi algust seoses hooldatavate teede pikkuse muutusega, sest see info peaks olema selge juba enne hanke väljakuulutamist.

163. Riigikontrolli 2012. aasta auditis „Teehooldetööd ja järelevalve nende üle“ on märgitud, et hangetega saadud tavahooldete hinnad ühe kilomeetri kohta erinevad piirkonniti ligi kaks korda.

164. Nelja korrashoiulepingu ühikhindade analüüsist selgus, et olukord on ka kehtivate lepingute puhul sama. Näiteks Lääne-Viru lepingus perioodil 01.11.2021–31.10.2022 on seisunditase 3 (ühe sõiduteega teelõigud) ühikhinnaks 1978,34, kuid Põlva lepingus on samal perioodil sama seisunditaseme ühikhind 958,58 eurot odavam ehk siis 1019,52 eurot.

165. Transpordiamet selgitas, et pakkumuse koostamisel on põhirõhk lõppmaksumusel ja tellijal ei ole võimalik kontrollida, kuidas jaotub plaanitav kasum kuluridade vahel.

166. Ka remonttöödel erinevad ühikhinnad oluliselt. Näiteks kui Ida-Virumaal on 5 km kraavide puhastamise tööde maksumus 15 000 eurot aastas, siis sama hulga kraavide puhastamiseks Järvamaal maksab riik 4000 eurot aastas.

167. Probleemile on pööratud tähelepanu ka liikuvuse arengukava koostamisel tellitud uuringus, milles on tõdetud, et puudub taristuvaldkonna ühikhindade andmebaas, mida annaks kasutada kuluprognosi koostamiseks.<sup>29</sup>

168. Transpordiamet selgitas, et on koostanud korrashoiuhindade detailsema andmebaasi ning korrashoiu kilomeetrimaksumused avaldatakse ameti koduleheküljel. Ameti sõnul saadakse ühikhinnad hanke tulemusena ning erinevate piirkondade ühikhindade erinevused sõltuvad mahtudest, teede olemist, piirkondlikest eripäradest.

## Kas hooldelepingute ühikhinnad on võrreldavad?

<sup>29</sup> Majanduskoostöö ja Arengu Organisatsiooni (OECD) sisenduuring Eesti transpordi ja liikuvuse arengukavaks, 2020. kättesaadav: <https://www.mkm.ee/media/6871/download>.

169. Ebamõistlike ühikhindade mõju vähendamiseks on Transpordiamet teinud mitmeid tegevusi, näiteks on hangetes põhjalikumalt lahti kirjutatud tehniline kirjeldus, üle on vaadatud tava- ja perioodilise hoolde vahekord ja edukama pakkuja valikul on lisaks hinnale võetud arvesse veel kvaliteedinäitajaid.

### Mida Riigikontroll leidis ja soovitab?

170. Kokkuvõttes on Riigikontrolli hinnangul järelevalve korrashoiulepingute täitmise üle seoses kulutuste tõusuga olnud Transpordiametis nõrk ja vastutus kulutuste eest on pandud ameti regioonide juhtidele, kes ei pea kulutuste suurenemist põhjendama.

171. Audit näitas, et remonditööde ja perioodilise hoolde tööde tegemise põhjendused ja mahud on eelnevalt töövõtjaga fikseerimata ning selguvad alles tööde vastuvõtmisel, mistõttu ei ole võimalik Riigikontrollil hinnata, kas tööd olid põhjendatud ning kas töövõtja tegi tööd vajalikus mahus. Samuti ei ole tellitavate tööde maht alati selge enne korrashoiulepingu sõlmimist ning korrashoiulepingutes erinevad ühikhinnad kohati mitu korda.

#### 172. Riigikontrolli soovitused Transpordiameti peadirektorile:

- Kehtestada korrashoiulepingute raames tellitavate täiendavate remonttööde maksumusele piirmäärad, millest alates tuleb tööde tellimiseks korraldada uus hange.
- Koostada taristuvaldkonna ühikhindade andmebaas, et paremini prognoosida teede korrashoiuga seotud kulusid ja välistada alapakkumisi.

**Transpordiameti peadirektori vastus:** Koostame ja kehtestame korrashoiulepingute raames tellitavate täiendavate remonttööde maksumusele piirmäärad hiljemalt 01.01.2023.

Transpordiametil on olemas korrashoiulepingute ühikhindade andmebaas, mille aluse prognooseelarveid arvutatakse. Transpordiamet jätkab ühikhindade andmebaasi koostamist ja uuendamist ning selgitab välja, kas on võimalik andmeid veel tõhusamalt töödelda ja analüüsida.

/allkirjastatud digitaalselt/

Ines Metsalu-Nurminen  
auditiosakonna peakontrolör

## Riigikontrolli soovitused ja auditeeritu vastused

Riigikontroll andis auditi põhjal Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile ning Transpordiametile mitmeid soovitusi. Minister saatis 11.08.2022 ja ameti peadirektor 28.07.2022 oma vastuse Riigikontrolli soovistele.

| Riigikontrolli soovitused  | Auditeeritu vastused  |
|--|---|
| <p><b>Riigiteede rahastamine</b></p> <p><b>89. Soovitused majandus- ja taristuministrile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Algatada liiklusseaduse muutmine selliselt, et teehoiukava ei peaks kinnitama Vabariigi Valitsus ning tuua see kava transpordi ja liikuvuse arengukava koosseisu, et oleks paremini tagatud riigi eri transpordivõrkude planeerimine ning arengusuundumuste ja projektide elluviimise jälgimine.</li> <li>■ Kuni liiklusseadus näeb ette, et teehoiukava kinnitab Vabariigi Valitsus, esitada             <ul style="list-style-type: none"> <li>- regulaarselt Vabariigi Valitsusele ülevaade teehoiukava täitmise, sh objektide ajakavas ja eelarves püsimise kohta;</li> <li>- teehoiukava juurde kõik ehitus- ja rekonstrueerimisprojektid.</li> </ul> </li> <li>■ Analüüsida, kuidas vältida riigiteede praeguse võrgustiku seisukorra halvenemist, jagades selleks vajaduse korral teehoiukava meetmete vahel raha ümber</li> <li>■ Selgitada välja riigiteede rahastamise võimalused (sealhulgas pikaajalised) ja vajadused koostöös raudtee arendusplaanidega, võttes arvesse praegust olukorda, ning sellest tulenevalt panna paika võimalustega kooskõlas olevad prioriteedid.</li> <li>■ Arvestada projekteerimise tellimisel tegelikke rahastusvõimalusi ja teede väljaehitamise reaalsel vajadust. Vältida raha kasutamist selliste projektide ettevalmistamisele, mida kinnitatud rahastusega ellu viia ei saa ja mida ei ole täismahus vaja välja ehitada.</li> </ul> <p>(p-d 36–88)</p> | <p><b>Majandus- ja taristuministri vastus:</b> Kaalume ettepaneku rakendamist. Küll aga märgime, et transpordi ja liikuvuse arengukava on pikaajaline valdkondlik arengudokument, mille kinnitas Riigikogu. Transpordi ja liikuvuse arengukava nn rakendusavakava on käsitletav transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm, mis seab eesmärgid transpordivaldkonna teenuste kvaliteedile rahastusvõimaluste piires. Teehoiukava on samuti rahastusvõimalusi arvestav, kuid programmist detailsem rakendusavakava, milles tuuakse muu hulgas välja ka pikemaajalised rahastamisvajadused vastavalt transpordi ja liikuvuse arengukavas 2021–2035 sätestatud, mida programm ei sisalda. Teehoiukava on mh Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi eesmärkide täitmise jälgimise dokument, omades olulist rolli nii riigi julgeoleku, regionaalpoliitika elluviimise kui ka keskkonnahoiu aspektides, seega mõjutades lisaks majandus- ja taristuministri valitsemisalale ka teiste valdkondade toimepidevust.</p> <p>Teehoiukava esitatakse Vabariigi Valitsusele kinnitamiseks üldjuhul üks kord aastas. Koos uue kava kinnitamisega antakse ülevaade ka teehoiukava senise täitmise üle, tutvustatakse peamisi murekohti ja nende võimalikke lahendusi. 2022. aastal esitatavas teehoiukavas tuuakse välja kogu teehoiukava perioodi ehitus- ja rekonstrueerimisobjektid. Ministeerium on kindlasti valmis esitama Vabariigi Valitsusele erinevaid ülevaateid koos teabega, milleks Vabariigi Valitsus on soovi avaldanud.</p> <p>Vastav analüüs viiakse läbi igal aastal teehoiukava uuendamise käigus teehoiu eraldatud vahendite mahtu arvestades. Teehoiukava koostatakse põhimõttel „enne säilita, siis arenda“ prioriteetsuse järjekorras – hooldamine, säilitamine ja seejärel arendamine.</p> <p>Riigiteede hooldust rahastatakse liiklusseaduse alusel, mille kohaselt teehoiu rahastamise maht aastate kaupa nähakse ette riigi eelarvestrateegias ning igaks eelarveaastaks riigieelarves, mis sisaldab erinevaid rahastamisallikaid. Raudteeseadusest tulenevalt kinnitab Vabariigi Valitsus lisaks ka avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunava tegevuskava, mille eesmärk on tulevase liikumisvajaduse rahuldamiseks vajaliku infrastruktuuri hooldamise, uuendamise ja arendamise jätkusuutlik rahastamine. Tulenevalt riigieelarve seadusest koostatakse eelarvestrateegia neljaks aastaks, sh ka valdkondlikud programmid. Nii raudtee kui teehoiu valdkonna prioriteedid ja eesmärgid kajastuvad transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmis ning on kooskõlas eelarvestrateegia võimalustega. Teedearistu pikaajalisemad eesmärgid ja taristuehituse prioriteedid on toodud transpordi ja liikuvuse arengukavas 2021–2035, mis muu hulgas käsitleb kõiki transpordiliike ning nende koostöös. Erinevad rahastamisvõimalused on kaardistatud nii riigimaanteede teehoiukavas kui ka avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunavas tegevuskavas. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Transpordiamet ja ka AS Eesti Raudtee osalevad aktiivselt Euroopa Liidu sihtotstarbelistes abiprogrammides raudtee, teehoiu ja liiklusohutuse parendamiseks (nt ITS, sõjaline liikuvus). Muu hulgas on analüüsitud teetaristu arendamiseks nii pikaajalise laenu võtmist kui ka era ja avaliku koostöö mudeli kasutuselevõttu ning tehtud vastavad ettepanekud Vabariigi Valitsusele.</p> |
| <p><b>Projektide valik</b></p> <p><b>114. Soovitus Transpordiameti peadirektorile:</b> tagada, et kokku lepitud andmestikku ja meetodikaid teehoiukava objektide väljavalimiseks kasutatakse ka tegelikult ning objektide valik oleks igas etapis dokumenteeritud ja läbipaistev</p> <p>(p-d 99–113)</p>   | <p><b>Transpordiameti peadirektori vastus:</b> Kinnitame, et Transpordiamet kasutab teehoiukava objektide valikul kokku lepitud andmestikku ja meetodikaid. Nõustume tähelepanekuga, et parandamist vajab otsuste dokumenteerimine. Seetõttu vaatame üle kõikide meetmete objektide valiku meetodid ning täiendame pingereast nimekirjade saamise protsessi neis meetodikates, kus see osa puudub või on ebaselgelt kirjeldatud, tähtajaga 01.08.2023. Kiirema meetmena dokumenteerimise parendamiseks lisame alates 01.08.2022 kinnitatavate objektide nimekirjade juurde täiendavad põhjendused juhul, kui objektide valiku protseduur ei ole piisavalt selgelt kirjeldatud.</p>  |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Korrashoiulepingute muudatuste järelvalve</b></p> <p><b>134. Soovitused Transpordiameti peadirektorile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kehtestada piirmäärad, mis ulatuses teeb korrashoiulepingu kallinemisel otsuse regiooni juht ja millisel juhul tuleb kallinemised läbi arutada Transpordiameti teehoiukava töögrupis.</li> <li>▪ Kehtestada seisunditasemete muutmiseks kõikidele regioonidele ühine kord, lähtudes liiklussageduse andmetest.</li> </ul> <p>(p-d 116–133)</p> | <p><b>Transpordiameti peadirektori vastus:</b> Viime muudatused protsessidesse alates 01.01.2023.</p> <p>Kehtestame ühtse korra hiljemalt 2023. aasta jooksul. Lisaks liiklussagedusele võtame korra sisustamisel arvesse ka muid kriteeriume, mis on seisunditasemete määramisel olulised.</p>   |
| <p><b>Korrashoiulepingute maksumuse suurenemine</b></p> <p><b>153. Soovitus Transpordiameti peadirektorile:</b> kehtestada Transpordiameti sees selged reeglid, kuidas, millistes rahalistes piirmäärades ja milliste andmete alusel otsustatakse korrashoiulepingute raames tehtavad lisatööd, fikseerida täiendavad tööd koos põhjendustega enne tööde tegemist.</p> <p>(p-d 135–133)</p>   | <p><b>Transpordiameti peadirektori vastus:</b> Koostame ja kehtestame reeglid hiljemalt 2023. aasta I kvartali lõpuks.</p>  |
| <p><b>Korrashoiulepingute maht</b></p> <p><b>172. Soovitused Transpordiameti peadirektorile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kehtestada korrashoiulepingute raames tellitavate täiendavate remontööde maksumusele piirmäärad, millest alates tuleb tööde tellimiseks korraldada uus hange.</li> <li>▪ Koostada taristuvaldkonna ühikhindade andmebaas, et paremini prognoosida teede korrashoiuga seotud kulusid ja välistada alapakkumisi.</li> </ul> <p>(p-d 154–171)</p>                  | <p><b>Transpordiameti peadirektori vastus:</b> Koostame ja kehtestame korrashoiulepingute raames tellitavate täiendavate remontööde maksumusele piirmäärad hiljemalt 01.01.2023.</p> <p>Transpordiametil on olemas korrashoiulepingute ühikhindade andmebaas, mille aluse prognooseelarveid arvutatakse. Transpordiamet jätkab ühikhindade andmebaasi koostamist ja uuendamist ning selgitab välja, kas on võimalik andmeid veel tõhusamalt töödelda ja analüüsida.</p> |

## Auditi iseloomustus

### Auditi eesmärk

Auditi eesmärk oli välja selgitada, kas olukorras, kus THK ja RESi järgi teede arendamisesse ja säilitamisesse suunatav rahastus väheneb, suudetakse olemasolevate riigiteede kvaliteeti hoida ning samal ajal täita rahvusvaheliselt võetud kohustusi ja ehitada uusi TEN-T maanteid.

### Hinnangu andmise kriteeriumid

Riigikontrolli hinnangul on rahastamise mudel tõhus, kui arengukavades jt riigiteede kvaliteedi hoidmise ja parandamise (sh RES, riigieelarve ja THK) strateegiadokumentides kajastuvad riigiteede kvaliteedi hoidmise ja parandamise eesmärgid ning on olemas stabiilne ja piisav rahastus selleks, et eesmäärke täita. Lisaks peavad olema THK koostamise ja muudatuste juhtimise reeglid, sh rollid ja vastutused, kokku lepitud.

Riigikontrolli hinnangul on Transpordiameti lepingute muudatuste juhtimine tõhus, kui amet aktsepteerib arendusprojektide ja suuremate säilitusprojektide hankelepingute muutmist üksnes põhjendatud juhtudel, pidades seejuures kinni riigihangete seaduse piirmäärades; kui kokku on lepitud protseduurireedid, kuidas edastatakse info otsustajatele, kui THK projektid kallinevad või jäävad kokkulepitud ajakavast maha.

Riigikontrolli hinnangul on riigiteede säilitamisele ja arendamisele seatud eesmärgid saavutatud ja saavutatavad, kui riigiteede kvaliteet ei ole ühegi teeliigi puhul halvenenud ega halvene järgnevatel aastatel jooksul ning üleeuroopalise transpordivõrgustiku projektid on ellu viidud tähtaegselt ja väljaehitamise eesmärgid on teostatavad.

### Auditi ulatus ja käsitusviis

Auditeeritud asutused olid Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Rahandusministeerium, Riigikantselei ja Transpordiamet. Lisaks sõlmiti leping OÜga Positium, kes analüüsis mobiilpositsioneerimise andmete abil liikuvussagedust Eesti riigiteedel. Positiumi töö tulem on kogu Eesti teedevõrgu aastase-keskmise-ööpäevase liiklussageduse andmestik.

Tabel 1. Audit käigus intervjueritud inimesed

| Asutus                                    | Intervjueritud  |
|---|---|
| Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium | Julia Bergštein, teedetalituse juhataja                               |
| Transpordiamet                            | Erki Ernits, liikuvuse kavandamise osakonna juhataja                  |
|   | Mehis Leigri, taristu varahalduse osakonna juhataja                   |
|   | Martin Lengi, liikuvuse planeerimise teenistuse direktor              |
|   | Urve Öis, eelarvestamise ja strateegia juhtivekspert                  |
|   | Janar Tükk, taristu ehitamise ja korrashoiu osakonna juhataja         |
|   | Janno Sammul, projekteerimise osakonna juhataja                       |
|   | Jaan Tarmak, taristu arendamise ja kvaliteedinõuete osakonna juhataja |
|   | Jaan Ingermaa, taristu varahalduse osakonna varahalduse ekspert       |
|   | Elmar Aruja, taristu varahalduse osakonna juhtivanalüütik             |
|   | Erkki Vaheoja, taristu korraldamise osakonna juhataja                 |
| Riigikantselei                            | Triin Reisner, riigikantselei strateegiabüroo nõunik                  |
| Rahandusministeerium                      | Rando Kängsepp, strateegiatalituse nõunik                             |

|                           |  |
|---------------------------|--|
| Tallinna Tehnikaülikool   | Ain Kendra, teedeehituse ja geodeesia uurimigrühm  |
| Eesti Taristuehituse Liit | Sven Pertens, juhatuse esimees   |
| AS Teede Tehnokeskus      | Taivo Möll, juhataja   |
|                           | Stanislav Metlitski, intelligentsete transpordisüsteemide ja teeinfosüsteemide osakonna juhataja |
|                           | Marek Truu, arenduse ja uuringute osakonna juhataja  |

### Auditi käigus analüüsiti järgmisi dokumente:

- Euroopa Liidu TEN-T määrus, selle muutmise eelnõu ja Eesti seisukohad muutmise eelnõu kohta;
- valdkondlikud õigusaktid ja nende seletuskirjad, eelkõige liiklusseadus;
- valdkondlikud arengukavad, programmid ja tegevuskavad ning nende tulemusaruanded;
- Eesti riigieelarved ja eelarvestrateegiad ning nende seletuskirjad;
- kinnitatud tehoiukavad ning arendus- ja säilitusmeetmete objektide nimekirjad alates aastast 2014;
- Vabariigi Valitsuse tegevusprogramm 2011–2015, 2016–2019 (sh muudatus), 2019–2023, 2021–2023;
- Rahandusministeeriumi ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi andmed teehoiu rahastamise kohta alates 2014. aastast;
- riigimaanteede strateegiline analüüs 2011. aastal, AS Teede Tehnokeskus, 2011;
- riigiteede teehoiu rahavajaduse strateegiline analüüs 2019–2048, AS Teede Tehnokeskus, 2019;
- Transpordiameti ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ühiste koosolekute memod aastal 2021;
- Transpordiameti investeeringute komitee protokollid;
- Transpordiameti töögruppide reglemendid;
- Transpordiameti säilitusmeetmete objektide valiku meetodid;
- teeregistri andmed 2006–2021;
- teeregistri ISKE-auditi aruanne, FocusIT, 2019;
- 2018.–2022. aasta tehoiukava aluseks olnud EPMSis tehtud säilitusmeetmete valiku analüüsi väljundtabelid;
- kehtivad korrashoiulepingud ja nende muudatused;
- Võru, Põlva, Pärnu ja Keila hooldepiirkondade tava- ja perioodilise hoolde ning remonditööde aktid ja protokollid;
- Balti riikide ja Skandinaavia maade kõrgeimate kontrolliasutuste teehoiu auditite aruanded;
- Riigikontrolli küsitlus teehoiu rahastamise kohta Balti riikide ja Skandinaavia maade kõrgeimate auditiasutuste (Läti, Leedu, Soome, Rootsi ja Norra) seas.

## **Auditi lõpetamise aeg**

Audititoimingud tehti 2021. aasta novembrist 2022. aasta aprillini.

## **Auditi meeskond**

Auditi meeskonda kuulusid auditijuht Silver Jakobson ning audiitorid Kristiina Visnapuu, Silja Einberg ja Meeli Saksing.

## **Kontaktandmed**

Auditi kohta saab lisainfot Riigikontrolli kommunikatsiooniüksusest  
tel +372 640 0704 või +372 640 0777, e-post [riigikontroll@riigikontroll.ee](mailto:riigikontroll@riigikontroll.ee)

Auditiaruande elektrooniline koopia (pdf) on saadaval koduleheküljel [www.riigikontroll.ee](http://www.riigikontroll.ee).

Auditiaruande kokkuvõte on saadaval ka inglise keeles.

Auditiaruande number Riigikontrolli asjaajamissüsteemis on 80086.

Riigikontrolli postiaadress on:

Kiriku 2/4  
15013 TALLINN  
Tel +372 640 0700  
[riigikontroll@riigikontroll.ee](mailto:riigikontroll@riigikontroll.ee)

## **Riigikontrolli varasemaid auditeid riigiteede rahastamise ja teehooldde valdkonnas**

03.02.2012 – Teehooldetööd ja järelevalve nende üle

22.11.2013 – Riigi põhimaanteed renoveerimine

30.11.2017 – Riigi ülesannete rahastamine Euroopa Liidu toetustest

**Kõik aruanded on kättesaadavad Riigikontrolli koduleheküljelt [www.riigikontroll.ee](http://www.riigikontroll.ee)**

## Lisa A. Arendus- ja säilitusmeetmete objektide hankelepingute valim

Arendus- ja säilitusmeetmete objektide hankelepingute maksumuste ja muudatuste analüüsimiseks moodustas Riigikontroll juhuvalimi aastatel 2014–2020 üle 1 miljoni maksvate objektide hulga. Sealhulgas jälgiti, et objektid ei satuks kõik ühte piirkonda ning hõlmatud oleks eri aastatel valminud objektid.

| Tee nr | Meede    | Tee nimetus                | Esiagne alg-kilomeeter | Esiagne lõpp-kilomeeter | Aasta | Töö liik                          | Omaniku järelevalve        | Ehitaja            |
|--------|----------|----------------------------|------------------------|-------------------------|-------|-----------------------------------|----------------------------|--------------------|
| 3      | Säilitus | Jõhvi-Tartu-Valga          | 109,60                 | 118,97                  | 2015  | Kattega tee rekonstrueerimine     | Teede insenerid OÜ         | YIT Infra Eesti AS |
| 11412  | Säilitus | Liikva-Rannamõisa          | 0,00                   | 5,16                    | 2020  | Kattega tee rekonstrueerimine     | Lindvill OÜ                | Trev-2 Grupp AS    |
| 43     | Säilitus | Aovere-Kallaste-Omedu      | 30,72                  | 40,80                   | 2017  | Kattega tee rekonstrueerimine     | Sweco Projekt AS           | Trev-2 Grupp AS    |
| 2      | Arendus  | Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa | 188,55                 | 191,50                  | 2015  | Täiesti uue kattega tee ehitamine | Taalri Varahalduse AS      | Nordecon AS        |
| 11     | Arendus  | Tallinna ringtee           | 0,65                   | 2,87                    | 2018  | Täiesti uue kattega tee ehitamine | P.P. Ehitus-järelevalve OÜ | Nordecon AS        |
| 5      | Arendus  | Pärnu-Rakvere-Sõmeru       | 74,70                  | 75,60                   | 2015  | Täiesti uue kattega tee ehitamine | Teehoiu Partnerid OÜ       | YIT Infra Eesti AS |