Riigikogu esimees Jüri Ratas  
e-post: [jyri.ratas@riigikogu.ee](mailto:jyri.ratas@riigikogu.ee)

Riigikogu aseesimees Helir-Valdor Seeder  
e-post: [helir-valdor.seeder@riigikogu.ee](mailto:helir-valdor.seeder@riigikogu.ee)

Riigikogu aseesimees Martin Helme  
e-post: [martin.helme@riigikogu.ee](mailto:martin.helme@riigikogu.ee) Meie: 14.10.2022

Lugupeetud Riigikogu juhatus

Pöördume Teie poole, et juhtida tähelepanu teedevõrgu alarahastamisest ja pika plaani puudumisest tulenevatele mõjudele nii Eesti inimestele, ettevõtetele, ehitussektorile kui ka riigi majandusele tervikuna. Kutsume riiki üles mõistma suuremat pilti ja nägema teede arendamises investeeringut riigi majandusse ning ühiskonda laiemalt. Teedevõrk ei ole pelgalt asfalt meie tänavatel, vaid tuhanded töökohad, riigi konkurentsivõime, kaitsevõimekus, inimeste heaolu, elukeskkond, ohutus jpm. Kaasaegne teedevõrk on riigi majandusliku arengu üks tugitaladest ning selle unarusse jätmine kahjustab meie kõigi heaolu.

**Pika plaani puudumine on riigile kui teede omanikule laastav**

2021. aastal vastuvõetud riigieelarve strateegia tulemusena vähenesid teedevõrgu arendamiseks eraldatavad vahendid veelgi. Alarahastuse tõttu vananeb Eesti teedevõrk sh sillad kiiremini, kui olemasolevad arvutusmudelid tulevikku vaadates kajastavad. Olemasolevate teede säilitamise remondivõlg on praeguse seisuga kasvanud üle 4 miljardi euro ning probleem süveneb. Nii teedeehitajate kui ka kogu ehitussektori olukorda mõjutab märkimisväärne ehitustoodete ja materjalide hinnatõus, mis algas juba eelmisel aastal. Venemaa agressioon Ukrainas on hinnatõusu üksnes võimendanud.

Rõhutame, et avalikult kasutatavate teede omanik on riik ning teehoiu tellimustest ~85% tuleb riigilt. Riik peab teede omanikuna planeerima teedeehitusse investeeringuid pikaajaliselt kindla eesmärgiga ja piisavas mahus, et tagada tulevikku vaatav elu- ning majanduskeskkond meie inimestele. Riigi ülesanne on tagada läbi jätkusuutliku rahastuse ning pika plaani toimiv, ohutu ja kiireid ühendusi võimaldav teedevõrk.

Riik on kindlaks määranud ja otsustanud, millistele kriteeriumitele teedevõrk peab vastama ja hinnanud selleks ka rahastamisvajadust, tehtud on strateegilised analüüsid nii riigi- kui ka KOV'de teede osas, aga senine rahastamine on selgelt jäänud alla neis analüüsides toodule ja väheneb tulevatel aastatel veelgi. Probleemile on tähelepanu juhtinud ka Riigikontroll, kes oma hiljutises auditis toob välja, et väheneva rahastuse juures ei suudeta täita isegi teedevõrgu säilitamise ja arendamise minimaalseid eesmärke. Lisaks ei suuda Eesti teedevõrgu osas täita Euroopa Liidu ees võetud kohustusi.

**Teedevõrk on üks riigi konkurentsivõime ja elanike heaolu veduritest**

Rõhutame, et tänapäevane ja korras teedevõrk on eeldus riigi konkurentsivõimele, liikuvuse, julgeoleku ja ohutuse tagamisele ja regionaalses mõttes riigi ühtlasele arengule. Riikide konkurentsivõime edetabelis oli Eesti teede taristu tase alles 45. kohal. Meie ees on nii Läti, Leedu kui ka näiteks Poola ja Ungari. EL-i kontrollkoja eriraport juhib tähelepanu ka sellele, et Eesti oli TEN-T põhivõrgu väljaehitamisel EL-i liikmesriikide hulgas eelviimasel kohal, olles 2016. a seisuga jõudnud välja ehitada vaid 35%.

PIARC-i (Maailma Teedeliit) aruanne „Kuidas maanteetransport riike liikuma paneb“ toob välja, et teekasutajad raiskavad iga ennetavasse teehooldusse investeerimata euro kohta 3 eurot täiendavateks transpordikuludeks ja transpordiametid kulutavad 4 eurot varade rekonstrueerimiskuludeks. Tänane kergema vastupanu teed minek halvendab otseselt riigi majanduslikku käekäiku ning elukeskkonda tulevikus.

Heas korras teedevõrk on vajalik ka riigi kaitsevõimekusele ning julgeolekule, tagades vajaliku kande- ning läbilaskevõimekuse. Eesti on eesrindlik, mis puudutab kaitse- ja julgeolekuvaldkonna investeeringuid, kui tehtud investeeringud kaotavad oma mõttekust, kui ei ole tagatud sõjaline mobiilsus ehk heas korras teedevõrk.

Pika plaani puudumine ja alarahastus ei võimalda meil arendada tuleviku teedevõrku, mis aitaks luua head elukeskkonda nii linnas kui maal, vähendaks ääremaastumist, tagaks ohutuma liiklemise kõigile ja aitaks sellega ära hoida surmasid meie teedel.

**Teedeehituse valdkonna alarahastamine avaldab mõju kogu ehitussektorile**

Teedeehituse alarahastamise korral ei räägi me mitte üksikutest ettevõtetest, vaid ehitussektori ettenägematust ja süvenevast kriisist, milles puudub mistahes optimism tuleviku suhtes. Teedeehitusega ei ole üksnes ehitajad seotud, vaid ka projekteerijad, järelevalve, mäetööstus, ehitusmaterjalide ja -toodete tööstus, teenuste osutajad (näiteks transport) jt. Teedeehitus ja sellega seotud valdkonnad on kapitalimahukad tegevused ja vajavad ettevõtjatelt pika tasuvusajaga suuri investeeringuid.

Riigi otsus investeeringuid oluliselt vähendada omab olulist ja pöördumatut pikaajalist negatiivset mõju kogu ehitussektorile sh ka sellistele juba niigi probleemsetele valdkondadele nagu näiteks valdkonna inseneride väljaõpe kõrg- ja kutsekoolides, koondatud inimeste lahkumine teistesse valdkondadesse ja erialaste oskuste minetamise, või halvemal juhul töötuks jäämine ja toimetuleku raskustesse sattumine. Mistahes sektori uuesti üles ehitamine ning uute spetsialistide väljakoolitamine võtab aega aastaid, ega ole tehtav kohe, kui riik peaks ühel hetkel investeeringute normaalse mahu taastama. Tehnilise- ja tööjõuvõimekuse hilisem taastamine on äärmiselt kulukas ning pikaajaline protsess, mis tähendaks välistööjõu ja kompetentsi sissetoomise vajadust. Samas on üldteada, et teedeinseneeria eeldab kohalike olude ja materjalide tundmist, võtame kasvõi Rail Baltika projekteerimisel kerkinud probleemide näite.

**Teedeehitus, ehitussektor ja Eesti inimesed vajavad riigilt strateegilisi otsuseid**

Näeme, et Eesti praegustes poliitilistes otsustes on riigi ning inimeste heaolu jaoks oluline teedeehituse valdkond ning ehitussektor laiemalt jäetud täielikult tagaplaanile, mistõttu ei näi tulevik perspektiivne ei teehoiu valdkonnale ega ehitussektorile tervikuna.

Palume riigieelarvelistes otsustes austada varem seatud strateegilisi eesmärke ning arvestada lisandväärtusega, mida heas korras teedevõrk majandusele ja ühikonnale annab, mitte näha seda eelarve ventiilina kiire kokkuhoiu saavutamiseks. Palume riigil oma otsustes arvestada, et kaasaja nõuetele vastavalt väljaehitatud teevõrgu taga on oluliselt rohkem, kui statistiline kilomeetrite arv. Leiame, et Vabariigi Valitsuse otsused ei ole põhjendatud ega arvesta pikaajalist negatiivset mõju Eesti riigile ning inimestele.

Lugupidamisega,

Tarmo Trei  
Eesti Taristuehituse Liit MTÜ tegevdirektor  
/allkirjastatud digitaalselt/

Arto Aas  
Eesti Tööandjate Keskliit MTÜ tegevjuht  
/allkirjastatud digitaalselt/

Indrek Peterson  
Eesti Ehitusettevõtjate Liit MTÜ tegevdirektor  
/allkirjastatud digitaalselt/

Marina Vaganova  
Ehitusmaterjalide Tootjate Liit MTÜ tegevdirektor   
/allkirjastatud digitaalselt/

Toomas Vainola  
Betooniühing MTÜ tegevdirektor  
/allkirjastatud digitaalselt/

Rein Voog  
Eesti Mäetööstuse Ettevõtete Liit MTÜ juhataja  
/allkirjastatud digitaalselt/