

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL  
Majandusteaduskond  
Rahanduse ja majandusteooria instituut  
Majandusmatemaatika, statistika ja ökonomeetria õppetool

Triin Jõelet

**KOHALIKELE TEEDELE ERALDATAVA  
RIIGIPOOLSE RAHASTUSE PIISAVUS ARVESTADES RIIGI  
KEHTESTATUD TEEDE SEISUNDINÕUDEID: SAKU VALLA  
NÄITEL**

Bakalaureusetöö

Juhendaja: lektor Kaja Lutsoja

Tallinn 2015

## **ABSTRAKT**

Käesolevas bakalaureusetöös on uuritud, kuidas saavad kohalikud omavalitsused hakkama riigi poolt antava kohalike teede toetusega ning nõuetega, mille riik on kohalike teede suhtes sätestanud. Töö läbiviimisel võeti eelduseks, et riigi jagatavast kohalike teede toetusest ei piisa, et täita kõiki seisundinõudeid, mille riik on kohalike teede seisundile kehtestanud. See tähendab, et kohalikud omavalitsused peavad olulise osa finantseeringust ise juurde maksma või ei suuda nad kehtestatud teede nõudeid täita. Uurimisprobleemi on käesolevas töös uuritud Saku valla näitel.

Töös on kasutatud nii kvantitatiivset kui ka kvalitatiivset analüüsi. Kvantitatiivse analüüsina uuriti Saku valla teehoiukulutusi alates 1994. aastast ning riigi jagatud kohalike teede toetust alates 2003. aastast, kuna 2003. aastal jagati toetust esmakordselt. Kvalitatiivse analüüsina uuriti, kuidas on vallarahvas rahul valla teede kvaliteediga.

Teehoiuks riigi poolt jagatava toetuse ning Saku valla teehoiukulutuste analüüsimise käigus ilmnas, et kulud ületavad oluliselt toetuse suurust. Toetuse summade ning kulutuste keskmist kasvutempot arvutades ilmnas aga, et ligikaudu 14 aasta pärast võib praeguseid trende jätkates tekkida olukord, kus riigipoolne toetus ületab vähesel määral Saku valla teehoiukulusid. Toetuse suuruse trendijoon on küll positiivse tõusuga, kuid toetuse suurus on muutunud ajas küllaltki kaootiliselt, mistõttu on kohalikel omavalitsustel keeruline teha pikemaajalisi finantsinvesteeringuid või –otsuseid.

Kohalike teede seisukorra kohta vallarahva arvamuse teadasaamiseks uuriti valla iga-aastase rahuloluküsitluse tulemusi ning viidi läbi küsitlus, millele vastasid 62 inimest. Küsitluse tulemustest ilmnas, et suures osas on vallaelanikud kohalike teede seisukorraga rahul, kuid probleemsed kohad on talihoole, kõrvalteede seisukord ning teede tolmmamine.

Töö pealkiri: Kohalikele teedele eraldatava riigipoolse rahastuse piisavus arvestades riigi kehtestatud teede seisundinõudeid: Saku valla näitel

Võtmesõnad: kohalikud teed, teede seisundinõuded, kohalike teede toetus, Saku vald

## SISUKORD

ABSTRAKT .....	2
SISSEJUHATUS .....	5
1. RIIKLIK TEEHOID .....	7
1.1. Teede liigitamine .....	7
1.2. Riigi raha kohalike teede toetuseks eraldamise kord ja põhimõtted .....	8
1.3. Kohalikele teedele riigi poolt esitatavad nõuded.....	11
1.3.1. Teede üldised seisundinõuded .....	11
1.3.2. Teede seisunditasemed .....	12
1.4. Riigi regionaalpoliitika vastavus Euroopa Liidu regionaalpoliitikaga .....	19
1.5. Kohaliku omavalitsuse teehoiuga seotud kohustused ja õigused .....	21
2. SAKU VALLA TEEHOID .....	24
2.1. Saku valla teede tutvustus .....	24
2.1.1. Tänavavalgustus, kergliiklusteed ja talihoole.....	25
2.2. Saku valla teehoiukava ja arengukavalised eesmärgid.....	26
2.3. Saku valla teede rahastamispõhimõtted.....	27
2.3.1. Teede sihtfinantseerimiseks saadavad toetused.....	28
3. ANALÜÜS KOHALIKULE OMAVALITSUSELE JAGATAVA KOHALIKE TEEDE TOETUSE JA TEGELIKE TEEHOIUKULUDE VAHEL .....	31
3.1. Riigi eraldised Saku valla kohalikele teedele .....	31
3.2. Saku valla tegelik vajadus kohalike teede toetuse järele .....	34
3.3. Rahastamise jätkusuutlikkuse hindamine .....	35
4. VALLAELANIKE ARVAMUS KOHALIKE TEEDE SEISUNDI KOHTA.....	39
4.1. Valla rahuloluküsitlus.....	39
4.2. Lõputöö raames läbiviidud küsitlus.....	40
4.2.1. Küsitluse ülesehitus .....	40
4.2.2. Küsitluse tulemused.....	41
4.3. Ettepanekud .....	45
KOKKUVÕTE .....	47
SUMMARY .....	49

KASUTATUD MATERJALID.....	50
LISAD .....	53
Lisa 1. Töö käigus läbiviidud küsitlus.....	53
Lisa 2. Saku valla kohalike teede nimekiri.....	56

## SISSEJUHATUS

Olles töö autorina töötanud kaks aastat kohaliku omavalitsuse volikogu sekretärina, on saanud selgeks, et kohalik teehoole ning –ehitus on üks teravamaid küsimusi, millega omavalitsuse igapäevatoos silmitsi seistakse. Teema aktuaalsus tuleneb sellest, et kohalikud omavalitsused püüavad leida tasakaalu riigi määratud nõuete täitmise ja täitmiseks eraldatud vahendite vahel, kuid senisest praktikast ilmneb, et kõikide nõuete täitmine riigilt saadava rahastuse ulatuses on problemaatiline.

Käesoleva töö eesmärgiks on selgitada välja, kui suur on omavalitsuste teehoiu rahastamise vajadus, kui palju on riik siiani kohalikku teehoidu rahastanud ning kui jätkusuutlik on praegune rahastuse süsteem. Töö koostamisel on võetud eelduseks, et riiklik teehoiutoetus peaks katma seisundinõuete korrektseks täitmiseks vajaminevad kulutused. Ühtlasi selgitatakse välja, milline on vallarahva arvamus teede seisundi kohta. Töö uurimise objektiks on Saku valla teehoole ning teehoiu rahastamine.

Töö struktuur koosneb neljast peatükist. Esimene peatükk on teoreetiline, mis kirjeldab riigi põhimõtteid teehoiu rahastamisel ning riigi kehtestatud teede seisundinõudeid. Teine peatükk keskendub Saku valla teehoiule- Saku valla teede rahastusele ning teehoiuga seotud eesmärkidele. Kolmandas peatükis viiakse läbi analüüs selgitamiseks välja, kui suur oleks Saku valla puhul vajadus teede finantseeringuks tegelikult ning kui jätkusuutlik on praegune rahastusskeem. Neljandas peatükis viiakse läbi analüüs selgitamiseks välja, kuidas tunnetavad vallaelanikud kohalike teede rahastamisega seotud probleeme ning milline on kohalike teede seisukord vallaelanike arvamuse järgi. Analüüsi aluseks võetakse valla iga-aastane rahuloluküsitlus ning autori poolt läbiviidud küsitlus, mis keskendus spetsiifilisemalt kohalike teede olukorrale ning oli suunatud vallarahvale.

Töös on püstitatud kolm hüpoteesi, mis on järgnevad: 1) Riigi poolt kohalikele teedele antav rahastus on alates 2003. aastast, baasaastast suurenenud ning rahastuse suuruse graafiku trendijoon on positiivse tõusuga; 2) Saku valla teehoiukulutused on aastate lõikes kõrgemad kui riigipoolne kohalike teede toetus ning kohalikud omavalitsused peavad riigi kehtestatud seisundinõuete täitmiseks olulise osa finantseeringust ise täiendavalt juurde lisama;

3) vallaelanike hinnangul on kohalike teede seisukord pigem halb ning teede halba seisundit tõlgendatakse kui vallavalitsuse tegemata tööd.

Antud lõputöös on kasutatud kvalitatiivseid ja kvantitatiivseid analüüsimeetodeid. Riikliku rahastuse ja omavalitsuse teehoiuga seotud kulude analüüsimisel on kasutatud kirjeldava statistika meetodeid, trendianalüüsi ja keskmise kasvutempo leidmist. Töös kasutatud vallas regulaarselt läbiviidava rahuloluküsitluse ja autori poolt täiendavalt läbiviidud küsitluse andmete kokkuvõtete tegemisel on kasutatud kvalitatiivseid analüüsimeetodeid.

# 1. RIIKLIK TEEHOID

## 1.1. Teede liigitamine

Tee üldises mõistes on maantee, tänav, metsatee, jalgtee ja jalgrattatee või muu sõidukite või jalakäijate liiklemiseks kasutatav rajatis, mis võib olla riigi või kohaliku omavalitsuse või muu juriidilise isiku või füüsilise isiku omandis. Teeseaduse järgi loetakse kohalikuks teeks aga kohalik maantee, tänav, jalgtee või jalgrattatee, kohalikuks liiklemiseks ettenähtud talitee ja valla- või linnavalitsuse ning eratee omaniku vahel sõlmitud lepingu alusel avalikuks kasutamiseks määratud eratee. Kohalike teede nimekiri määratakse valla- või linnavolikogu otsusega. (Teeseadus, RT I, 12.07.2014, 24)

Kohalike teede funktsioon on teenindada kohalikku liiklust ja luua kohalike elanike jaoks ühendus riigimaanteedega. Lisaks võib kohalik tee jätkata riigimaanteed riiklikult tähtsa objektini. Nende korrashoid ja teenindustase sõltub kohalikest otsustest, mida väljendab see, et neid rahastatakse suures osas kohaliku omavalitsuse tulubaasist, millele täiendavalt eraldatakse sihtotstarbelist toetust riigieelarvest. Kohalike teede korrashoid on aga üks põhilistest omavalitsuse ülesannetest, mille täitmist kohaliku omavalitsuse korralduse seadusega vallalt või linnalt nõutakse. (Kohalike teede hoiu... 2010) Seega võib järeldada, et kohalike teede korrashoiu teostuse üle otsustab kohalik omavalitsus, kuid teede nõuded ning tingimused on sätestatud riigi poolt.

Enamik kohalikest teedest on asulavälised teed ehk maanteed, mida on omavalitsuste teedekogumist ligikaudu 80%. Märkimata ei saa jätta ka seda, et kui riigimaanteedest on kattega teid (mustkate, asfaltbetoonkate vms) ligikaudu 62%, siis kohalikest teedest on selliseid vaid ligikaudu 19% ja enamik teedest on kruusateed. (Ibid)

## 1.2. Riigi raha kohalike teede toetuseks eraldamise kord ja põhimõtted

Teeseaduse paragrahv 16 sätestab, et riigimaanteede teehoiu rahastamise maht ning kohalike teede teehoiu toetuste maht aastate kaupa nähakse ette riigi eelarvestrateegias ning riigimaanteede teehoidu rahastatakse Vabariigi Valitsuse poolt kinnitatud teehoiukava alusel. Vabariigi Valitsus kinnitab ühtlasi ka raha jaotuse teehoiuks vajalike kulude vahel, sealhulgas kohalike teede hoiumahtade toetuseks ning omavalitsusüksuste või nende teobjektide kaupa (TS, RT I, 12.07.2014, 24).

Riigikontroll viis 2010. aastal läbi auditi, mille käigus kontrolliti valimi alusel kohalikke omavalitsusi ning nende kohalike teede vastavust sätestatud nõuetele. Auditi läbiviimise põhjuseks oli asjaolu, et kohalike teede hoiumahtade rahastamisvajadust ei ole Eestis kindlaks tehtud ning see on ka aluseks poliitikute väga erinevatele seisukohtadele nimetatud teema juures. Poliitikute seisukohad ning väljaütlemised on oletuslikud ega tugine tegelikule vajadusele. (Kohalike teede hoiumaht... 2010)

Riigikontrolli auditi käigus läbiviidud küsitluse käigus ilmselgus, et 207-st kohalikust omavalitsusest 185 üksust on seisukohal, et kohalike teede hoiumahtadeks eraldatav summa on ebapiisav. Kohalikud omavalitsused on seisukohal, et puuduse katmiseks tuleks suurendada riigi eraldatavaid toetuseid. Vajadust praegusest toetusest suurema järele tunnetavad ka riigijuhid, kuid uuringute puudumise tõttu ei ole teada täpne finantseeringute suuruse vajadus ning omavalitsustel ei ole kaalukaid argumente, mis toetaksid nende järjest suurenevaid nõudmisi. Kohalike omavalitsuste juhid hindavad kohalike teede seisundit pigem halvaks. Saku valla arengukavas on sätestatud, et 43 % kohalikest teedest on rahuldavas või väga halvasti korras (Saku valla arengukava... 2014) ning lausa pooled omavalitsusjuhtidest, kes riigikontrolli küsitluses osalesid, väitsid, et enam kui pool valla või linna teedest on halvasti korras. (Kohalike teede hoiumaht... 2010) Kohalikud teed moodustavad Eesti teedest aga olulise osa, ligi 40 %, mistõttu on kohalike teede seisukord elanike jaoks äärmiselt oluline, kuna tegemist on põhiliselt kasutuses olevate teedega. Võrdlusena võib tuua, et 2010. aastal oli kohalikke teid ligikaudu 23 200 kilomeetrit, kuid riigimaanteid oli Eestis 16 500 kilomeetrit. (Ibid.)

Riigimaanteede teehoiukavas sätestatakse, et riigieelarvest toetatakse kohalike teede hoiumahtade vastavalt võimalustele ning sihtfinantseerimine on kohalike teede hoiumahtade täiendav rahastamine. (Riigimaanteede teehoiukava... 2014) See tähendab, et teehoiukava tõlgenduse



järgi ei ole riigil kohustust kohalike teede hoidu rahastada, vaid see on valikuline ja vastavalt võimalustele korraldatud. Sellegipoolest säilivad mahukad nõuded, mida riigi poolt kohalike teede seisukorrale sätestatakse. Vastavalt kinnitatud riigi eelarvestrateegiale 2015-2018 on kohalike teede hoiuks kavas eraldada igal aastal võrdselt 28,0125 mln eurot valemipõhist toetust, millele lisandub täiendav juhtumipõhine toetus. Valemipõhist toetust arvestatakse maanteede ja tänavate pikkuse alusel koefitsendiga 1:5. Valemi- ja juhtumipõhise toetuse proportsioonid ja mahud otsustakse igal eelarveaastal eraldi, kuid hetkel on kavandatud aastateks 2015-2018 jagada kohalikele omavalitsustele teede hoiuks toetust 28,0125 miljonit eurot. (Riigimaanteede teehoiukava... 2014)

Riik eraldab teehoiuks vahendeid vastavalt võimalusele, kuid kehtib printsiip „saastaja maksab.“ See tähendab, et teehoiu vahendid planeeritakse määras, mis vastab vähemalt 75% kütuseaktsiisile ja 25% erimärgistatud kütuse aktsiisile ning arengukava perioodi vältel kavandatakse vähemalt 10% laekunud aktsiisisummast eraldada kohalikele omavalitsustele nende teehoiu teostamiseks. (Riigi eelarvestrateegia... 2014) Hetkel jagatakse kohalikele teedele eraldatavad vahendid kohalike omavalitsusliitude kokkulepitud meetoodika alusel kõikidele omavalitsustele ning sihtotstarbelisteks investeeringuteks kohaliku omavalitsuse kindlatele teelõikudele, kus on oluline transiitliikluse osakaal või ühendus riiklikult tähtsate transpordisõlmedega. Tulevikus kaalutakse aga vahendite eraldamise sidumist omavalitsuste vajadusega teostada kohalike teede remonti või ehitamist tingimusel, et omavalitsus panustab ka omafinantseeringuga. Hetkeseisuga kavandatakse vaadata teehoiu rahastamise põhimõtted ja võimalused üle pärast seda, kui kohalikud teed on inventariseeritud ning nende kasutajate hulk ja seisukord on kindlaks tehtud. (Ibid.) Ka 2014-2020 perioodi transpordi arengukavas on sätestatud, et arvestades teehoiuvahendite mahtu, pole võimalik kogu kohaliku teedevõrgu seisukorda parandada. Seetõttu on eesmärgiks tõsta taset nendel teedel, kus on suurem liiklussagedus ning mis loovad elanikele rohkem lisandväärtust. Transpordi arengukava järgi on plaanis lähitulevikus viia läbi kohalike teede inventariseerimine, seisukorra ja liiklussageduse kindlaks määramine ning Riiklikus Teederegistris üleriigilise teede ja tänavate tervikvõrgustiku infobaasi loomine. (Transpordi arengukava... 2013) Seega on oodata küllaltki ulatuslikku kohalike teede rahastamise ümberkorraldamist, mille järgselt võib praegu heal järjel olevate omavalitsuste riigilt saadav toetus olulisel määral väheneda. Käesolevas töös vaatluse all olev Saku vald on kindlasti üks nendest, kes kuulub pigem jõukate omavalitsuste hulka, mille kohalikud teed ei ole Eesti teiste omavalitsustega võrreldes

hullemate seas, mistõttu võib tulevikus Saku vallale jagatav kohalike teede toetus olulisel määral väheneda.

Esmakordselt jagas riik kohalikele omavalitsustele toetust kohalike teede hoiuks 2003. aastal. 2013. aastal on Jüri Ratas öelnud pressiteates, et Eesti riigis on jõutud olukorda, kus suurema osa omavalitsuste jaoks on kõigi neile seadusega pandud kohustuste täitmine muutunud ääretult raskeks, et mitte öelda peaaegu võimatuks ülesandeks. Jüri Ratas kommenteeris, et kohalike omavalitsuste haldusvõimekust on selgelt vähendanud mitmed suhteliselt hiljutised otsused: on kaotatud kaks kohalikku maksu, on vähendatud omavalitsustele üksikisiku tulumaksust laekuvat osa, ei ole piisavalt kompenseeritud kodualuse maa maamaksu kaotamist. Võrreldes riigi poolt eraldatavat summat ning kohalikele omavalitsustele pandud kohustusi, võib väita, et riigipoolse toetusega on võimalik teostada vaid „esmaabi“ töid. Selle seisukohaga väljendas Jüri Ratas, et kohalike teede rahastamise proportsioonid on selgelt paigast ära, kuna kohalikud teed moodustavad teede kogupikkusest lausa 40,7% ning riigimaanteed vaid 28%. Aastatel 2009-2011 laekus kohalikele omavalitsustele kütuseaktsiisist teehoidu suunatavast rahast kõigest 5%, 2012. aastal 6,7%. (Kiit, T... 2013) Riigikontrolli poolt läbiviidud auditist selgub, et kohalike teede hoiu rahastamisvajadust ei ole Eestis kindlaks määratud, mistõttu on ka poliitikud erinevatel seisukohtadel, kui palju tuleks kohalike teede toetuse jaoks raha eraldada. (Kohalike teede hoiu... 2010)

Artiklis „Local fiscal equalization in Estonia: is a reform necessary?“ rõhutatakse samuti probleemi, et kuna puudub kindel süstemaatiline meetod kohalike omavalitsuste kulutuste rahastamiseks, on hetkel toimivate meetodite järgi kohalikud omavalitsused jäetud täielikult võimul oleva valitsuse meelevalla. Selline tegevus aga vähendab kohalike omavalitsuste autonoomiat. Artiklis rõhutatakse, et kohalike omavalitsuste rahastamise süsteem vajaks reformimist ning ühtlase fiskaalse funktsiooni leidmist, mille alusel kohalikke omavalitsusi rahastatakse. Artiklis pakutakse välja seostamise printsiibi (*Connexity principle*) kasutuselevõtmist, mis tähendab, et kohalikele omavalitsustele hüvitatakse kõikide riigi poolt määratud kohustuste täitmine. (Reiljan, J... 2009) Ka Eesti Vabariigi Põhiseaduse § 154 sätestab järgneva: „Kohalikule omavalitsusele võib panna kohustusi ainult seaduse alusel või kokkuleppel kohaliku omavalitsusega. Seadusega kohalikule omavalitsusele pandud riiklike kohustustega seotud kulud kaetakse riigieelarvest.“ Teise lahendusena pakutakse artiklis välja paralleelprintsiibi rakendamist, mis tähendab, et kohalike omavalitsuste tulubaas peaks

muutuma paralleelselt keskvalitsuse tuludega. Täiendavalt peaks olema fikseeritud tasandus- ja toetusfondi summad vähemalt baasaasta tasemel, misjärel peaksid fondid suurenema samalaadselt keskvalitsuse tulubaasiga. (Reiljan, J... 2009)

### **1.3. Kohalikele teedele riigi poolt esitatavad nõuded**

Kohalik omavalitsus on organ, kes omanikuna korraldab teehoidu kohalikel teedel ning on kohustatud nendel teedel looma tingimused ohutuks liiklemiseks. Riigimaanteede ohutuse ning vastavuse eest vastutab Maanteeamet. Ohutuks liiklemiseks vajaminevad tingimused on aga sätestatud teeseaduses ja Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi määruses „Tee seisundinõuded“ ning teedehoolde korraldamine on üks peamistest ülesannetest, mida kohalikul omavalitsuselt oodatakse. Erinevalt paljudest teistest omavalitsusele pandud ülesannetest on aga riik seadnud teehoiu korraldamisele teeseadusega ja selle alusel vastu võetud muude õigusaktidega konkreetsed ja üksikasjalikud nõuded. (Eesti Maaomavalitsuste... 2013) Teehoiuna käsitletakse teetööde tegemist, kavandamist, teekasutuse korraldamist, tee kaitsevööndi hooldamist, tee projekteerimist ning muid tegevusi, mis on seotud tee haldamisega. (TS, RT I, 12.07.2014, 24)

Teehoid on valdkond, kus kohalikel omavalitsustel tuleb toimida küllaltki täpselt riigi poolt paika pandud juhiste järgi. Tee seisundinõuete nimelises määruses on sätestatud nii teedele esitatavad seisundinõuded üldiselt, kui ka nelja valdkonna nõuded eraldi. Valdkonniti on esitatud nõuded kattega teede, kruusateede, hooldustsüklite ning talviste seisundinõuete kohta. Tee seisundinõuded kehtivad teele vastavalt, kas tee on esimese, teise, kolmanda või neljanda seisunditaseme tee. Esimene seisunditase on kõige leebem ehk sellele kehtib kõige vähem nõudeid. Neljanda seisunditasemega tee on oluline magistraaltee, mille hooldamise nõuded on küllaltki karmid.

#### **1.3.1. Teede üldised seisundinõuded**

Seisundinõuete täitmine on kohustuslik kõikidele avalikult kasutatavate teede omanikele ning teehoiu korraldamise eest vastutavatele isikutele. Üldised seisundinõuded on järgmised (Tee seisundinõuded, RT I, 27.01.2015, 4):

- Teemaa peab olema puhastatud ning busside ootekojad koristatud;

- hukkunud loomad, langemisohtlikud puud ja muud liiklust ohustavad esemed peavad olema teelt eemaldatud;
- teel ja tee kaitsevööndis ei tohi olla loata paigaldatud liiklusmärke ja muid teabevahendeid;
- teelt peavad olema eemaldatud nähtavust piiravad rajatised, puud või põõsad ja nende võrad peavad olema tee muldkeha nõlvalt ja külakraavidest. Võimaluse puudumisel tuleb tagada liiklusohutus liikluskorraldusvahendite paigaldamisega;
- teenõlvadel ei või esineda erosiooni ega uhtumist, mis ohustavad nõlva stabiilsust;
- vihmavee äravooluretid ei tohi olla ummistunud;
- sõidu- ja kõnniteelt peab olema tagatud vee äravool;
- tähispostid peavad olema vertikaalsed, kahjustusteta, helkuriga varustatud ja puhtad, et täita oma otstarvet aastaringselt. Talvisel ajal tuleb defektsed tähispostid asendada ajutiselt markiiridega;
- liiklusmärgid peavad olema puhtad, loetavad ja reflekteeruma vähemalt 30 meetri kauguselt, 95% märgi pinnast peab olema kahjustusteta;
- paigaldatud valgustus peab pimedal ajal põlema;
- klaashelmestega kattermärgistus peab lume- ja jäävabal sõiduteel reflekteeruma 30 meetri kauguselt ja olema puhas ning 90% märgistuse pindalast peab olema vigastusteta;
- teekattesse paigaldatud teekatte helkuritest peab töökorras olema vähemalt iga teine;
- tee kaitsepiirdeid peavad olema paigaldatud teeprojekti, pörkepiire ei või olla roostes ja püsivust ohustavad seisundis;
- tuletõrje hüdrandid ja restkaevud peavad olema lumest ja jääst puhastatud;
- libeduse tõrjeks võib kasutada ka looduslikku liiva ainult tee omaniku loal;
- kevadised hooldustööd peavad olema lõpetatud hiljemalt tee omaniku ja hooldaja vahel kokku lepitud tähtajaks, kuid mitte hiljem kui 15. maiks;
- ristmikud, seal hulgas kõik sõidurajad kiirendus- ja aeglustusradade ulatuses, peavad vastama kõrgeima seisunditasemega tee nõuetele.

### **1.3.2. Teede seisunditasemed**

Seisunditasemeid on kokku neli ning igaüks neist märgistab sisuliselt teehooldele kehtestatud nõuete rangust. Neljas tase on kõige karmimate nõudmistega seisunditase ning esimese taseme nõuded on kõige leebemad. Iga kohalik tee vastab ühele toodud

seisundinõude tasemele ning vastavalt kohaliku omavalitsuse poolt määratud seisunditasemele peab olema teostatud ka teehoole. Andmete süstematiseerimiseks lõi autor tabelid iga kategooria (kattega tee, kruusatee, hooldustsüklid ning talvised seisundinõuded) seisunditasemetele esitatavate nõuete kohta. Ristmikel ja erinevate seisundinõuetega teede ühinemisel kehtivad järgmised nõuded (Tee seisundinõuded, RT I, 27.01.2015, 4):

- ristmikud, sealhulgas kõik sõidurajad kiirendus- ja aeglustusradade ulatuses, peavad vastama kõrgema seisunditasemega tee nõuetele;
- rampidele ja ühendusteedele kehtivad kõrgema seisunditasemega tee nõuded.

Tabelis 1 on toodud seisundinõuded kattega teedele, mille puhul on seisundinõuded ka kõige spetsiifilisemad. Nii on sätestatud kattega teede puhul näiteks kuupäevavahemikud, mil võib erinevate seisunditasemete puhul olla teel kuni 2 cm laiusega pragu nii teel kui tänaval, millal võib teel olla auk kuni läbimõõduga 20 cm ning sügavusega 2,5-5 cm. Esimese seisunditaseme puhul võib näiteks kuni 2 cm laiusega pragu olla tänavas perioodil 15. november kuni 1. juuli. Neljanda seisunditaseme puhul on aga sätestatud, et ei teel ega tänaval ei või esineda auke, mille läbimõõt on suurem kui 20 mm ning sügavus üle 5 cm. Ühtlasi on määruses sätestatud ka maksimaalne roobaste sügavus, mis on esimese seisunditaseme puhul 40 mm ning neljanda puhul 20 mm. Täiendavalt on sätestatud, et esimese seisunditasemega tee puhul peab külgnähtavus küljekraavi välisseinast, kui piirkiirus üle 50 km/h ning puudub tänavavalgustus, olema vähemalt 1 m, kuid neljanda seisunditaseme puhul on sama piirmäär 9 m. Samuti on piiritletud, et puhastustööde perioodilisus peab neljanda seisunditasemega tee puhul olema ligi 3 korda nädalas, kuid esimese seisunditaseme puhul ei ole perioodilisust määratud. Täiendavalt on määruses sätestatud kattega teede puhul nii tehnovõrkude kaante kõrguse maksimaalne erinevus teepinnast, rohu maksimaalne kõrgus teepeenral, tugipeenra tingimused, maantee telgjoone ja äärejoonte vajadus. Kattega teede hulka kuuluvad peamised maanteed ning magistraalteed ehk teed, mida vallaelanik kasutab kõige tihemini. Illustreeriva näitena võib tuua Tallinna tänavaid, mis on paljudele tuttavad. Näiteks kuuluvad pealinna tänavatest kolmanda seisunditaseme tee alla Põhja Puiestee ja Hobujaama tänav, neljanda seisunditaseme alla Vabaduse Väljak ning Raekoja plats. Nagu tabelist selgub, on esitatavaid nõudeid äärmiselt palju ning kõikide nõuete õige järgimine väga kulukas. Määrusega on sätestatud nii võimalike aukude esinemise lubatud ajavahemik, tee tehnilised andmed, teemärgistuse nõuded kui ka teeäärse haljastuse nõuded. (Tee seisundinõuded, RT I, 27.01.2015, 4)

Tabel 1. Kattega tee seisundinõuded

Nõue kattega teele	1. seisunditase	2. seisunditase	3. seisunditase	4. seisunditase
Maantee- < 2 cm laiusega praod ja teekatte murenemise sügavus < 2,5 cm	Võib esineda 15.11-15.06	Võib esineda 15.11-01.06	Võib esineda 15.11-15.05	Võib esineda 15.11-15.05
Tänav- < 2 cm laiusega praod ja teekatte murenemise sügavus < 2,5 cm	Võib esineda 15.11-01.07	Võib esineda 15.11-15.06	Võib esineda 15.11-01.06	Võib esineda 15.11-01.06
Maantee- auk läbimõõduga < 20 cm ja sügavusega 2,5-5 cm	Võib esineda 15.11-15.06	Võib esineda 15.11-01.06	Ei või esineda	Ei või esineda
Tänav- auk läbimõõduga < 20 cm ja sügavusega 2,5-5 cm	Võib esineda 15.11-01.07	Võib esineda 15.11-15.06	Ei või esineda	Ei või esineda
Auk läbimõõduga > 20 cm, sügavusega > 5 cm (tänav ja maantee)	Võib esineda 15.11-01.06	Võib esineda 15.11-15.05	Ei või esineda	Ei või esineda
Roopa suurim lubatud sügavus	40 mm	30 mm	20 mm	20 mm
Tugipeenar ei või olla sõidutee kattest kõrgem või madalam rohkem kui...	5 cm	5 cm	5 cm	3 cm
Maantee telgjoon teekatte laiusel üle 6,5 m	Ei ole nõutav	Nõutav	Nõutav	Nõutav
Tänav telgjoon teekatte laiusel üle 6 m	Ei ole nõutav	Nõutav	Nõutav	Nõutav
Maantee äärejooned, sõiduradade ja riskmike märgistus teekatte laiusel > 6,5 m	Ei ole nõutav	Ei ole nõutav	Nõutav	Nõutav
Maantee äärejooned teekatte laiusel < 6 m	Ei ole nõutav	Nõutav	Nõutav	Nõutav
Tänav sõiduradade ja ristmike märgitus teekatte laiusel > 6 m	Ei ole nõutav	Nõutav	Nõutav	Nõutav
Tähispostid maanteel ja tänaval, kus piirkiirus üle 50 km/h ja puudub valgustus	Ei ole nõutav	Ei ole nõutav	Nõutav	Nõutav
Külgnähtavus küljekraavi välisseinast peab > 50 km/h piirkiirusega ja ilma valgustuseta tänaval olema vähemalt	1 m	2 m	4 m	9 m
Külgnähtavus küljekraavi välisseinast peab olema vähemalt	1 m	2 m	8 m	8 m
Külgnähtavus maanteeristmikul ja tänavaristidel, kus kiirus > 50 km/h ja puudub valgustus		20 m ristmikust 5m võrra laiem külgnähtavus	20 m ristmikust 5 m võrra laiem külgnähtavus	20 m ristmikust 5 m võrra laiem külgnähtavus
Rohu maksimaalne kõrgus maantee eraldusribal, teepeenral ja haljasribal	40 cm	30 cm	20 cm	10 cm
Rohu maksimaalne kõrgus tänav eraldusribal ja teemaa tänaväärsel haljasalal	15 cm	7 cm	7 cm	7 cm
Max tehnovõrkude kaevude kaane kõrguse erinevus teekattest	2 cm	2 cm	2 cm	1 cm

Allikas: Autori koostatud määruse „Tee seisundinõuded“ andmete alusel

Tabelis 2 on toodud seisundinõuded, mida kehtestatakse kruusakattega teedele. Kruusateede puhul ei ole sätestatud nii palju nõudeid, kui kattega teele, kuid sellegipoolest on neljanda taseme kruusateele kehtestatavad nõuded küllaltki spetsiifilised.

Tabel 2. Kruusatee seisundinõuded

Nõue kruusateele	1. seisunditase	2. seisunditase	3. seisunditase	4. seisunditase
Põikprofiili kalle	Üle 1%	Üle 2%	Üle 2,5%	Üle 2,5%
Kruusa või pinnase valli kõrgus tee servad, mis ei takista vee äravoolu	Määramata	Alla 10 cm	Alla 5 cm	Valli ei või esineda
Maksimaalne lubatud roopa või ebataasuse sügavus	10 cm	8 cm	5 cm	Ei või esineda roopaid ja ebataasusi
Tähispostid tänaval, kus kiirus > 50 km/h ja puudub valgustus	Ei ole nõutav	Ei ole nõutav	Nõutav	Nõutav
Külgnähtavus külakraavi välisseinast, kui kiirus > 50 km/h ja puudub valgustus (tänav ja maantee)	1 m	1 m	2 m	4 m
Külgnähtavus ristmikul, kui kiirus > 50 km/h ja puudub valgustus	Ristmikule lähemal kui 10 m peab olema nähtavus 5 m võrra laiem			
Maanteelt rohu niitmise sagedus teepeenral hooaja jooksul	1	2	2	2
Rohu maksimaalne kõrgus tänava eraldusribal ja teemaal tänavaäärsel haljasribal	15 cm	7 cm	7 cm	7 cm
Tänava puhastustööde perioodilisus	Vastavalt vajadusele	Kaks korda kuus	Üks kord nädalas	Kolm korda nädalas

Allikas: Autori koostatud määruse „Tee seisundinõuded“ andmete alusel

Nii on määratletud, et kruusatee põikprofiili kalle peab olema esimese seisunditee puhul 1%, kuid neljanda puhul ligi 2,5%. Roopa või muu ebataasuse sügavus esimese taseme puhul on määramata, kuid teise puhul on maksimaalne erinevus 10 cm. Neljanda seisunditaseme puhul ei ole aga roopad ega ebataasused lubatud. Esimese ja teise seisunditaseme puhul ei ole tähispostid nõutud, kolmanda ja neljanda puhul aga on seda teedel, kus lubatud piirkiirus on üle 50 km/h ning puudub valgustus. Täiendavalt on reguleeritud kõigi nelja seisunditaseme puhul külgnähtavus ristmikul, maanteelt rohu niitmise vajalik sagedus, rohu maksimaalne kõrgus teepeenral ning tänava puhastustööde perioodilisus. (Tee seisundinõuded, RT I, 27.01.2015, 4)

Tabel 3. Hooldustsükli aeg (tundides)

Nõue	1. seisunditase	2. seisunditase	3. seisunditase	4. seisunditase
Lume ja lörtsi eemaldamine	36	12	5	2
Libedusetõrje	24 (ohtlikes kohtades)	8	4	2
Soola-lume segu eemaldamine			8	4
Kõnnitee puhastamine ja libedusetõrje	12	12	8	6
Libedusetõrje tänava ohtlikes kohtades	6	4	2	1

Allikas: Autori koostatud määruse „Tee seisundinõuded“ andmete alusel

Tabelis 3 on toodud teedel nõutavad hooldustsüklite ajad tundides. See tähendab, et tabelis toodud hooldust tuleb kindla seisunditaseme teel läbi viia tabelis märgitud ajavahemiku järel. Suurim erinevus hooldustsüklite ajas on lume ja lörtsi eemaldamise puhul, kus esimese seisunditaseme tee puhul tuleb teha hooldust iga 36 tunni tagant, neljanda seisunditaseme puhul aga iga kahe tunni tagant. Ühtlasi on määratletud libedusetõrje tegemise tsükli pikkus, soola- lume segu eemaldamise vajadus ning kõnniteede puhastamine. Neljanda seisunditaseme tee puhul on nõuded äärmiselt ranged- libedusetõrjet tuleb tänava ohtlikes kohtades teoreetiliselt viia läbi iga tunni tagant, kuid kohalikes omavalitsustes puuduvad sellised ressursid. Olenevalt tee iseloomust ning teede rohkusest võib ohtlikke kohti olla talvistel teedel palju, mistõttu kohalike omavalitsuste kulutused seadusejärgsele hooldusele väga erinevad. (Tee seisundinõuded, RT I, 27.01.2015, 4)

Võrreldes nõuetega, mida kehtestatakse kruusateele, kattega teele ning hooldustsüklite puhul, tunduvad talvised nõuded, mis on toodud tabelis 4, küllaltki mõistlikud. Talviste seisundinõuete puhul on määratud teepinna seisund, minimaalne nõutav haardetegur maanteel, maksimaalne lubatav koheva lume kiht, maksimaalne lubatav sulalume/lörtsi/soola segu, lumevallide vahe maanteel ning maksimaalne roobaste või ebatasasuste kõrgus kinnisõidetuna.



Tabel 4. Teede talvised seisundinõuded

Nõue	1. seisunditase	2. seisunditase	3. seisunditase	4. seisunditase
Teepinna seisund	Lume- või jäätunud kate. Libedusetõrje ohtlikes kohtades	Lume- või jäätunud kate. Libedusetõrje kogu teel	Kõnnitee ning sõidujäljed lume- ja jäävabad. Libedusetõrje kogu teel	Kõnni- ja sõidutee kate on lume- ja jäävaba sõiduradade laiuses. Libedusetõrje kogu teel
Minimaalne nõutav haardetegur maanteel	0,2 (ohtlikes kohtades 0,25)	0,25	0,3	0,3
Maksimaalne lubatav koheva lume kiht	10 cm	5 cm	3 cm	Lumekate puudub
Maksimaalne lubatav sulalume/ lörtsi/ soola ja lume segu	6 cm	3 cm	2 cm	Lumekate puudub
Lumevallide vahe maanteel mõõdetuna teepinnalt	6 m või kitsamal teel vähemalt sõidutee laiuses	8 m või kitsamal teel vähemalt mulde laiuses	Sõidutee ja teepeenarde laiuses	Sõiduradade ja teepeenarde laiuses
Maksimaalne roobaste või ebatasasuste kõrgus kinnisõidetuna	4 cm	3 cm	Sõidujälgede vahel võib kinnisõidetuna lumekiht olla kuni 2 cm	Teekate puhas, kui temperatuur alla -12°C, võib sõiduradade vahel lumekiht olla kuni 1 cm

Allikas: Autori koostatud määruse „Tee seisundinõuded“ andmete alusel

Kõige karmimate nõudmistega on taaskord neljas seisunditase, kus ei tohigi esineda kohevat lumekatet ega lörtsi/lume/soola segu. Ühtlasi peaks sõidutee olema lume- ja jäävaba kogu sõidutee laiuses, kuid alla -12°C juures võib sõiduradade vahel olla lumekiht kuni 1 cm. (Tee seisundinõuded, RT I, 27.01.2015, 4) Võrreldes nõuetega, mida kehtestatakse kruusateele, kattega teele ning hooldustsüklite puhul, tunduvad talvised nõuded mõistlikud. Eesti kliimas on talvine autosõit ohtlik, mistõttu seisundinõuetest kinnipidamine võiks ära hoida äärmiselt paljud õnnetused. Kui aga võtta võrdluseks mõne neljanda seisunditaseme tee seisundi talvel, ei saa ilmselt väita, et tee vastaks seisundinõuetele.

### 1.3.3. Seisunditasemete määramine

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 17. detsembri 2002. a määrus nr 45 „Tee seisundinõuded“ sätestab ka korra, mille järgi teed seisunditasemeteks grupeeritakse. Tingimus, mida arvesse võetakse, on autode liiklussagedus ööpäevas. Näiteks kattega maanteedel on kiirteedel ainus võimalik seisunditaseme variant tase 4. Kohalike maanteedel on vahemikud järgmised: 1) 0-1000 autot ööpäevas vastab seisunditasemele 1 ning 2) 1001-6000 autot ööpäevas vastab seisunditasemele 2. Üle 6000 autoga liiklussagedus ööpäevas tähendab juba kõrgema taseme teed (kõrval-, tugi- või põhimaantee). (Tee seisundinõuded, lisa 1)

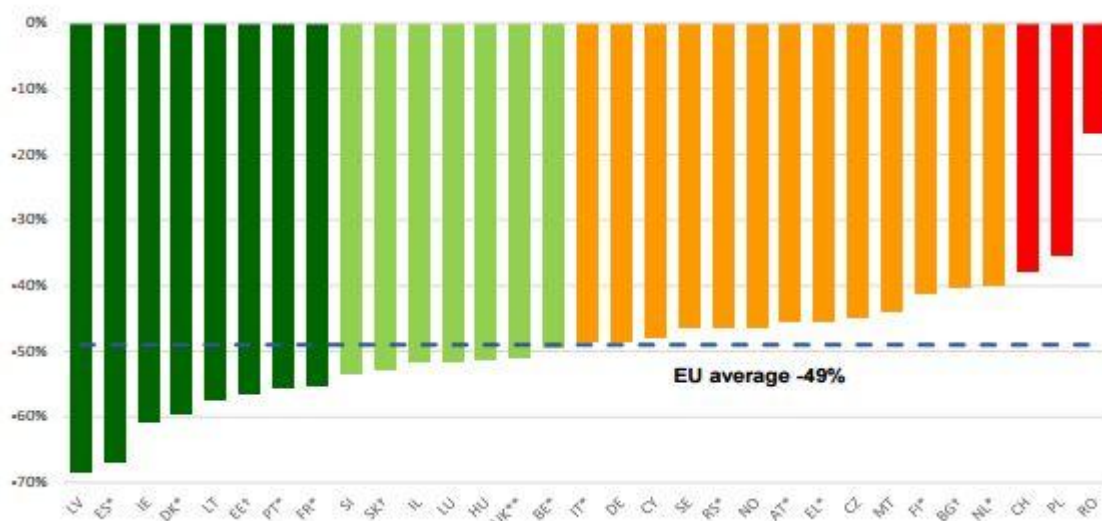
Tänavate puhul ei arvestata seisunditaseme määramisel liiklussagedust, vaid tee liiki. Nii on magistraalide kiirtee tänavate puhul määratav seisunditase 4, põhitänavad ja teed, jalgratta- ja kõnniteed on määratud seisunditasemele 3. Jaotus- ja kõrvaltänavad vastavad seisunditasemele 2 ning kvartalisised tänavad, veotänavad ja parkimisplatsid seisunditasemele 1. (Tee seisundinõuded, lisa 2) Eraldi on määratud tänavate talvised seisunditasemed, mille puhul kõikidel juhtudel on seisunditase vähemalt 2 lähtuvalt tee tähtsusest ning kasutustihedusest.

Kruusateede puhul kasutatakse seisunditasemete määramisel samuti liiklussagedust. Kui tegemist on kohaliku maanteega ning liiklussagedus ööpäevas on kuni 200, vastab tee seisunditasemele 1 ning kui üle 200, siis seisunditasemele 2. Kruusateega tänavate puhul ei ole seisunditaseme määramine vajalik, kuid liiklussagedusega üle 1001 auto ööpäevas, vastavad tugi- ja kõrvalmaanteed seisunditasemele 4. Kui liiklussagedus on alla 50 auto ööpäevas, on tee omanikul õigus määrata tee seisundinõuded. (Tee seisundinõuded, lisa 4)

Talvise seisunditaseme osas on kohalik maantee alla 1000 autot ööpäevas liiklussagedusega 1. taseme tee ning üle selle piiri kehtib seisunditase 2. Põhi-, tugi- ja kõrvalmaanteedel kehtivad kõrgema seisunditaseme nõuded. Lisas on toodud ka, et kui tee laius seda lubab, võib lumetõrje ja libedusetõrje ära jätta tee omaniku otsusega osa tee laiuses, et seda osa saaksid kasutada suusatajad, kelgutajad jt. (Tee seisundinõuded, lisa 6)

## 1.4. Riigi regionaalpoliitika vastavus Euroopa Liidu regionaalpoliitikaga

Euroopa Liidu regionaalpoliitika ning nõuded teedehoiule on seotud eelkõige eesmärgiga vähendada liikluses hukkunute arvu. Seitsmes Euroopa Liidu teede turvalisuse raport tutvustab eesmärki, mille alusel võttis Euroopa Liit sihiks vähendada 2010. aastaks liikluses hukkunute arvu 50% võrra võrreldes baasaasta ehk 2001. aastaga. Täiendavaks eesmärgiks on vähendada liikluses hukkunute arvu veel 50% võrra 2020. aastaks võrreldes aastaga 2010. Suurim osa liiklusohutusega seotud aktidest on loodud, et täita eeltoodud eesmärki (Back on track... 2013)



Joonis 1. Euroopa Liidu liikmesriikide liikluses hukkunute arvu muutus 2012. Aastaks võrreldes baasaastaga 2001

Allikas: PIN Annual Report 2013

Joonisel 1 võib näha, kuidas on vähenenud liikluses hukkunute arv 2012. aastaks. Eesti on selles pingereas paremuselt kuues, mistõttu võib eeldada, et karmid nõudmised teede seisundile on muuhulgas olnud eesmärgipärased ja edukad ("Tee seisundinõuded" määrus võeti esmakordselt vastu 2005. aastal).

Põhiline dokument, millega sätestatakse Euroopa Liidu infrastruktuuri ja teedevõrgustiku ohutuse nõuded, on direktiiv 2008/96/EC, milles nähakse ette selliste tegevuste rakendamine, mis on seotud liiklusohutuse auditi läbiviimisega, liiklusohutuse korraldamisega ja kontrollimisega liikmesriikides. (Directive 2008/96/EC... 2008) Direktiiv

sätetab infrastruktuuriprojektide puhul auditi läbiviimise vajaduse, nõude viia ohtlikes kohtades teedeohutuse määramine läbi iga kolme aasta tagant ning nõude teavitada ohtlikest kohtadest liiklejaid. Direktiiviga ei ole sätestatud konkreetseid tehnilisi nõudeid teele, vaid tingimused, et ohutuse kontrolli tuleb viia läbi pädeva asutuse poolt ning teel tuleb tagada ohutu liiklemine. Ühtlasi kohustab direktiiv vahetama ohutusalast infot liikmesriikide vahel, et tagada võimalike arengute levimine ning ohutussüsteemide täiustumine igas liikmesriigis. (Ibid.)

Lisaks eelmainitud direktiivile, mis on peamine liiklusohutuse määramise teemaline direktiiv, on rohkelt täiendavaid direktiive. Lisaks on direktiivid juhilubade nõuete kohta (Council directive 91/439/EEC... 1991), liiklusega seotud teabevahetuse kohta (Directive 2011/82/EU... 2011), tunnelite turvanõuete kohta (Directive 2004/54/EC... 2004) ning mitmeid direktiive sõidukite tehnonõuete ja –vastavuste kohta. Seega on Euroopa Liidus kehtestatud nõue, et liikmesriikides peab olema turvaline infrastruktuur, kuid teede seisundinõudeid ei ole üleliiduliselt määratletud, kuna tegemist on küllaltki riigikeskse teemaga ning arvesse tuleb võtta iga riigi teede eripärasid. Seetõttu on Euroopa Liidus määratletud vaid määrad sõidukite tehnoseisundi, ohtlike kaupade veo ning teedevõrgustiku ohutuse kohta (ehk tunnelite turvanõuded). (Soave... 2015) Seega kehtestab Eesti teede seisundinõuded valdkonna eest vastutav minister ehk majandus- ja kommunikatsiooniminister. (TS, RT I, 12.07.2014, 24)

Kuigi Euroopa Liidu tasandil puuduvad selgelt piiritletud teede tehnonõuded, on viidud sisse mitmeid kontrollmehhanisme, millest esimene on teeohutuse audit (*Road Safety Audit*). Teeohutuse auditi näol on tegemist kontrollfunktsiooniga, mida viiakse läbi enne uute teede rajamist või olemasoleva tee suuremahulist ümberehitust. (Road infrastructure...) Tihtipeale on finants-, keskkonna ning poliitiliste põhjuste tõttu teedeehituses tehtav lahendus mitte kõige turvalisem ning teeohutuse auditi eesmärk on ära hoida õnnetusi enne nende juhtumist ning ühtlasi vältida kulukaid ümberehitusi projekti valmimise järgselt. Teeohutuse auditite läbiviimist kasutatakse ka Eestis ning auditeid viiakse läbi enne administratiivsete otsuste vastuvõtmist. Küll aga ei kuulu audiitori tööülesannete hulka tehniliste nõuete kontrollimine, vaid objektiivse hinnangu andmine, mis tugineb audiitori enda ametialasel kogemusel. See on põhjuseks, miks audiitoritel peab olema väga tugev erialane taust. (Liiklusohutuse auditeerimise... 2015)

Teeohutuse inspeksioon (*Road Safety Inspection*) on teine meetod, millega kontrollitakse teedeohutust. Teeohutuse inspeksioon on süstemaatiline hinnang teeohutusele, mida antakse juba valminud teele. Teeohutuse inspeksioon on Euroopas järjest leviv tegevus, kuid 18 meetodit kasutava riigi hulka Eesti veel ei kuulu. Tavapäraselt kuuluvad inspeksiooni läbiviivasse meeskonda teesenerid, politsejõudude esindajad ning teeohutusega tegelevate asutuste esindajad. Meeskond annab inspeksiooni käigus objektiivse ülevaate tee seisukorrast ning ohutusest, kuid Euroopa Liidu poolt ei ole avalikustatud üleliidulisi tehnilisi nõudeid või aspekte, mida jälgitakse. (Road infrastructure...)

Kindlate teede seisundinõuete Euroopa Liidu tasandil puudumine tähendab, et teede seisundinõuete määramine jääb täies määras liikmesriigi pädevusse ning teede hea seisukord ei ole hetkel Euroopa Liidu poliitikas oluline eesmärk.

## **1.5. Kohaliku omavalitsuse teehoiuga seotud kohustused ja õigused**

Teeseadus sätestab, et avalikult kasutatava tee omanik või teehoiu korraldamise eest vastutav isik on kohustatud hoidma tee teeseaduses ja teeseaduse alusel kehtestatud õigusaktides sätestatud nõuetele vastavad seisundis. Valla- või linnavalitsus korraldab teehoidu kohalikel teedel ja on kohustatud nendel teedel looma tingimused ohutuks liiklemiseks. (TS, RT I, 12.07.2014, 24) Seisundinõuete täitmine on kohustuslik kõigile avalikult kasutatavate teede omanikele ja teehoiu korraldamise eest vastutavatele isikutele. (Tee seisundinõuded, RT I, 27.01.2015, 4)

Eesti Vabariigi põhiseadusega antakse kohalikele omavalitsustele märkimisväärne osa autonoomsusest, mille hulgast käesoleva töö mõttes on kõige olulisem finantsgarantii. Kohaliku omavalitsuse üksuse finantsgarantii on sätestatud põhiseaduse §-ga 154 ja 157 ning juba 1985. aastal vastu võetud Euroopa kohaliku omavalitsuse hartaga. Nendest õigusaktidest ilmneb, et kohaliku omavalitsuse üksustel on teatud õigused, millele korrespondeeruvad riigi vastavad kohustused. (Olle, V., 2014, 193)

Finantsgarantii on aluseks kohaliku omavalitsuse üksuste rahastamise korraldusele, mis moodustub ühelt poolt omavalitsuslike ülesannete rahastamissüsteemist ning teiselt poolt kohaliku omavalitsuse üksustele seadusega pandud riiklike kohustuste rahastamist reguleerivatest nõuetest. Riigi poolt määratud ülesannete nõuetekohane täitmine eeldab, et omavalitsuse üksusele on määratud piisav hulk raha ülesannete täitmiseks. (Ibid.) Eesti

Vabariigi põhiseaduse § 154 sätestab, et kõiki kohaliku elu küsimusi otsustavad ja korraldavad kohalikud omavalitsused, kes tegutsevad seaduste alusel iseseisvalt. Kohalikule omavalitsusele võib panna kohustusi ainult seaduse alusel või kokkuleppel kohaliku omavalitsusega ning seadusega kohalikule omavalitsusele pandud riiklike kohustustega seotud kulud kaetakse riigieelarvest. (Eesti Vabariigi põhiseadus, RT I, 27.04.2011, 2) Sama põhimõtet toetab ka Euroopa kohaliku omavalitsuse harta, mille artikkel 9 sätestab, et kohalikel võimuorganitel on riikliku majanduspoliitika raames õigus piisavatele rahalistele vahenditele, mida nad võivad oma volituste piires vabalt kasutada ning kohalike võimuorganite rahalised vahendid peavad olema vastavuses neile põhiseadusega ja seadusandlusega seatud kogustustega. Rahandussüsteem, millel tuginevad kohalike võimuorganite rahalised vahendid, peab olema piisavalt mitmekülgne ja paindlik, et pidada sammu neile pandud ülesannete täitmiseks tarvilike kulutuste tegeliku muutumisega. (Euroopa kohaliku omavalitsuse harta, RT II 1994, 26, 95)

Kohaliku omavalitsuse üksuse finantsgarantii hulka kuuluvad (Olle, V., 2014, 195):

- 1) õigus piisavatele rahalistele vahenditele omavalitsuslike ülesannete täitmiseks;
- 2) õigus omavalitsuslike ülesannete rahastamissüsteemi stabiilsusele;
- 3) õigus seadusega pandud riiklike ülesannete täielikule rahastamisele riigieelarvest;
- 4) õigus kehtestada kohalikke makse;
- 5) õigus võtta võlakohustusi.

Riigil on kohustus tagada ühtlane, stabiilne kohaliku omavalitsuse ülesannete rahastamissüsteem, kuid süsteem ei tohi sattuda tervikuna ebasproportsionaalselt suurde sõltuvusse riigi ühekordsetest rahaeraldustest, vaid peab peegeldama adekvaatselt riigi üldist majanduslikku olukorda. Lisaks peab rahastamissüsteem arvestama omavalitsuse üksuste sotsiaalsete, demograafiliste ja majanduslike eripäradega. Selline süsteem kaitseks omavalitsusüksuseid rahastamist reguleerivate õigusaktide ootamatu ja olulise omavalitsusüksuste jaoks ebasoodsas suunas muutmise eest. Ühtlasi on riigil kohustus rahastamissüsteemi olulise muutumise korral kuulata ära omavalitsusüksuse seisukohad ning kui muudatus siiski viiakse sisse, andma omavalitsusüksusele piisava aja uue regulatsiooniga kohanemiseks. (Olle, V., 2014, 195-196)

Riigieelarves peab olema selgelt ja läbipaistvalt kirjeldatud, kui palju ühe või teise kohaliku omavalitsuse üksustele pandud riikliku ülesande täitmiseks raha eraldatakse. Finantsgarantii on omavalitsusüksuste jaoks oluline, kuna see tagab, et omavalitsusüksus ei pea riigi poolt

pandud ülesannete täitmiseks kasutama vahendeid, mis on mõeldud omavalitsuslike ülesannete täitmiseks (ehk ülesanded, mida ei ole riigi poolt sätestatud). Finantsgarantii järgimine tagab, et omavalitsusüksuste haldusvõimekus ei kannata. (Olle, V., 2014, 202-203)

## 2. SAKU VALLA TEEHOID

### 2.1. Saku valla teede tutvustus

Saku valla territooriumil asub kattega teid 35 960 m ning katteta teid 57 165 m. Kattega ja katteta teede hulka kuuluvad ka kohalikud teed pikkuses 97 408 m, millest 57 597 m on maanteed ning 39 811 m on tänavad (Tabel 5). Seega on Saku valla kohalikest teedest 37% kattega teed ning 58,7% katteta teed, jättes seega kirjeldamata kattega teedeks vaid 4,3% teedest. Võrdlusena on Eestis kohalikest teedest keskmiselt kattega teed vaid 19%. (Riikliku teeregistri...)

Tabel 5. Saku valla kohalike teede pikkused liigiti (meetrites)

Kattega teed	
Maantee	11 125
Tänav	24 835
Summa	35 960
Katteta teed	
Maantee	44 629
Tänav	12 536
Summa	57 165
Kohalikud teed	
Maantee	57 597
Tänav	39 811
Summa	97 408

Allikas- Riiklik Teeregister

Saku valla arengukava 2012-2015 järgi on Saku valla kohalikest teedest 70% kruuskattega ja 30% mustkattega. Kohalike teede üldmahust on 57% heas või väga heas seisukorras ning 43% on hetkel veel rahuldavas või juba väga halvas seisukorras. Seetõttu



tuleb lähiaastatel teha Saku vallas kapitaalremondi või ümberehituste näol suuri investeeringuid, et tagada kohalike teede sõidetavus ning vastavus riiklikult sätestatud nõuetega (Saku valla arengukava... 2014). Rahuldava või halva seisukorraga teede maht on nii suur, et võib eeldada, et riigieelarvelised vahendid ei kata teedele esitatavate nõuete täitmiseks vajaminevaid finantseeringuid, mis toetaks ka käesoleva töö teist hüpoteesi. Saku vallas korraldatakse teehoidu kohalikel teedel teehoiukava järgi, mis sätestab tee-ehituse objektid ning ehituse ajakava ja kalkulatsioonid vajaminevate finantseeringute suhtes. Lisaks teedeehitusele nõuavad suuri investeeringuid ka teede talihoole, tänavavalgustus ning teehoole, mille kohta on samuti sätestatud nõuded riiklikul tasandil.

Kohalike teede eesmärgiks on tagada ühenduvus riigimaanteedel vahel. Saku vallas asuvad Tallinn-Pärnu-Ikla ja Tallinn-Rapla-Türi tugimaantee. Lisaks on oluliseks transpordiühenduseks ka Tallinna ringtee ning kohalike teede eesmärk on tagada nende tähtsaimate objektide ühendatavus. (Ibid.)

### **2.1.1. Tänavavalgustus, kergliiklusteed ja talihoole**

Saku valla territooriumil on tänavavalgustusliinide kogupikkus ligikaudu 49 kilomeetrit, kuhu on paigaldatud umbes 1290 valgustit. Enamus tänavavalgustusliinidest on ehitatud juba 1970-1980 aastatel, mistõttu ehituslikel põhjustel ei ole võimalik energia kokkuhoiumeetmeid rakendada. Uuemate tänavavalgustusliinide jõuline arendamine sai alguse koos teede rekonstrueerimisega 2005. aastal ning kõnealused liinid on ehitatud energiasäästupõhimõtetele. Energiasäästulahenduste kasutamine võimaldab suunata rohkem vahendeid liinide ehitusse ning renoveerimisse, mitte järelhoolduse või üldkulude tarbeks. (Saku valla arengukava... 2014)

Vahendite kokkuhoiu eesmärgil on aastate jooksul Saku vallas vahetatud vanade tänavavalgustusliinide valgustid uute vastu, sealjuures kasutatakse väiksema võimsuse, kuid suurema valgustusviljakusega valgusallikaid. Rahastamismeetmete analüüsi käigus ilmneb aga, et suurem rõhk Saku vallas on kindlasti teede ja tänavate korrashoiu tagamisel, mitte valgustuse paigaldamisel. Vaadates 2015. aasta eelarvet, võime tõdeda, et tänavavalgustuse rekonstrueerimiseks ja paigalduseks kavandatud 20 000 € on marginaalne osa 445 000 € suurusest summast, mis on kavandatud teede ja tänavate rekonstrueerimiseks ja hoolduseks ning tänavavalgustus moodustab kogu valdkonna rahastusest vaid 4,5 %. (Saku valla 2015. aasta... 2015) Sellegipoolest võimaldab isegi marginaalne investering tulevikus hoida

olulisel määral kokku teedehituse ja –hoolduse vahendeid, mis vastasel juhul kuluksid tänavavalgustusliinide hoolduseks.

Saku vallas tehakse talihooleet kõigil vallateedel ning vajadusel ka nendel riigiteedel, kus toimub ühistranspordiliiklus. Hooldatakse ka avaliku kasutuse lepingutega hõlmatud erateid ja neid erateid, mis on nõuetekohaselt välja ehitatud ning mis teenindavad vähemalt viite eluaset, millest vähemalt kolmveerandis on rahvastikuregistri andmetel vallaelanikud. Täiendavalt osutatakse talihooldeteenust sotsiaalhoolekandeteenust vajavatele isikutele. Aiandusühistuste territooriumitel tehakse talihooleet tingimusel, et tee on nõuetekohaselt välja ehitatud ja hooldatav ning rahvastikuregistri andmetel on vähemalt 50% aiandusühistu kinnistuomanikest vallaelanikud. (Saku valla revisjonikomisjoni... 2015) Kui tee ei ole nõuetekohaselt välja ehitatud või on teel suurte teenindusautode liikumist häirivad tingimused (hekid istutatud kinnistu piirile, puuriidad tee ääres), siis ei ole võimalik ei lund lükata ega ka näiteks prügiveoautol liigelda teel. (Ibid.).

## **2.2. Saku valla teehoiukava ja arengukavalised eesmärgid**

Saku vallas korraldatakse teehoidu kohalikel teedel teehoiukava järgi, mis sätestab teehituse objektid ning ehituse ajakava ja kalkulatsioonid vajaminevate finantseeringute suhtes. Teehoiukava on volikogu poolt kinnitatud dokument, mis on koostatud lähtuvalt vajadusest ning teehoiukavasse on lisatud kõige keerukamas olukorras olevate objektide renoveerimine või ehitamine. (Saku valla arengukava... 2014) Teehoiukava sisu ongi viie aasta plaani ning eesmärgi seadmine.

Teehoiukavale lisaks on tähtsaks eesmärkide sätestamise dokumendiks ka arengukava. Arengukava määratleb teedehituse ning vallamajanduse valdkonna viis peamist eesmärki, mille hulgast kõige olulisem käesoleva töö mõistes on järgnev: „Valla kohalike teede teehoole on nõuetekohaselt korraldatud.” Nimetatud eesmärgi mõõdikuks on asjaolu, et teehoiukavas kirjeldatud ülesanded on täidetud. Tegevused eesmärgi täideviimiseks sisaldavad avalike teede ja tänavate rekonstrueerimist vastavalt teehoiukavale, avalikult kasutatavate vallateede, tänavate hooldamist ning remontimist ja viimaks avalikult kasutatavate kruusakattega teede tolmuvabaks muutmist. (Ibid.)

Joonisel 2 on illustratiivselt näha väljavõte Saku valla arengukavast, kus on toodud planeeritavad kulutused arengukavalist eesmärkide täitmiseks. Jooniselt 2 ilmneb selge liigitus, kui suur on kulu teedehituse ja –remondi peale ning kui suur on teehoole kulutus.

Majandus		Arengukava eesmärk 2015 aastal täitmiseks	764 000
<b>Teehoid</b>			<b>630 000</b>
Ptk 4.2 E2 Valla kohalike teede ehitus ja remont on nõuetekohaselt korraldatud	Teede ja tänavate rekonstrueerimine vastavalt teehoiukavale	omafinantseering	300 000
		saadav sihtfinantseering	145 000
Ptk 4.2 E2 Valla kohalike teede teehoole on nõuetekohaselt korraldatud	Avalikult kasutatavate vallateede, tänavate hooldamine ja remontimine		185 000

Joonis 2. Arengukava väljavõte teehoiuga seotud eesmärkide täitmise kulutuste kohta

Allikas: Saku valla arengukava

Täiendavalt on arengukava teehoiuvaldkonna eesmärgid järgmised: 1) Suurematesse asulatesse, asulate vahele ja Tallinna linnani on rajatud kergliiklusteede võrgustik. Tähtsamad kergliiklusteed on valgustatud säästlikkuse põhimõtteid arvestades; 2) Tiheasustusaladele on rajatud energiasäästlik tänavavalgustusvõrgustik; 3) Valla halduses olev infrastruktuur võimaldab pakkuda reisijate vajadusi arvestavat ühistransporditeenust ning vallasisene ühistransport toimib reisijate vajadustest lähtuvalt; 4) Energiamaajanduses on kasutusele võetud säästlikud lahendused, soodustatud on taastuvate energiakandjate kasutamist. Täiendavalt on sätestatud iga eesmärgi saavutamise mõõtmiseks ka mõõdikud ning tegevuskavad. (Saku valla arengukava... 2014)

### 2.3. Saku valla teede rahastamispeähimõtted

Teedehituse rahastamine on viimaste aastate üks enim tähelepanu pälvivatest kuluartiklitest. Ühtlasi on teedehitus valdkond, mille üle- või alarahastamist märgatakse vallaelanike hulgas kõige teravamalt. Hea teehoiu tagab rohke rahastus ning Saku vald on loonud kindla süsteemi teede rahastamiseks.

Poliitilise otsusena on Saku vallas võetud vastu seisukoht, mille alusel paigutatakse igal majandusaastal teede hoolduse ja ehituse peale riigilt laekuv sihtfinantseering ja lisaks

sellele ka 100 % ulatuses vallale laekuv maamaksutulu, et tagada kohalike teede sõidetavus. (Saku valla 2015. aasta eelarve seletuskiri... 2015)

2015. aasta maamaksu laekumine Saku vallas on kavandatud 300 000 € euro ulatuses. Maamaksu tulu sõltub maa maksustamishinnast, maamaksu määrast, sihtotstarbest, maa kasutuselevõtust ja ümberkruntimisest, lubatud ehitusõiguse pindalast, maksusoodustustest ja muudest teguritest. Maamaksuseaduse alusel võib kohalik omavalitsus kehtestada üldiseks maksumääraks 0,1 kuni 2,5% maa maksustamishinnast. Saku vallas on üldine maamaksumäär 1,9% maa maksustamishinnast aastas, välja arvatud põllumajandussaaduste tootmiseks kasutusel oleva haritava maa ja loodusliku rohumaa osas, mille maamaksumäär oli 1,1% maa maksustamishinnast aastas. (Ibid.)

Maamaksu laekumine on viimaste aastate jooksul aga vähenenud, kuna 2013. aastal vabastati kodualune maa maamaksu tasumise kohustusest. Kui 2015. aastal kavandatav laekuv maamaksutulu on 300 000 €, siis 2010. ja 2011. aastal oli maksutulu ligi 75 000 € võrra suurem. (Saku valla 2010... 2011) Seega on maamaksu tulu olulisel määral langenud, mis muudab aga riigilt saadava sihtfinantseeringu tähtsuse veelgi suuremaks. (Saku valla 2011... 2012)

### **2.3.1. Teede sihtfinantseerimiseks saadavad toetused**

Lisaks riigieelarvelisele kohalikele teedele mõeldud toetustele, mida omavalitsus saab eelarveaastal garanteeritult, on kohalikel omavalitsustel võimalus taotleda ka täiendavat finantseeringut teedehituse tarbeks. Igal aastal jaotatakse riigieelarvest juhtumipõhiselt toetuseid kohalikele omavalitsustele, kes vastavad toetuse kriteeriumitele. 2015. aastal on eraldatud kohalike teede hoiuks 24 712 500 € ning juhtumipõhiseks kohalike teede toetuseks 3 300 000 €. (Avalikult kasutatavate kohalike... 2015)

2015. aastal oli 28. oktoobril 2014. aastal Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi teede- ja raudteeosakonna teedetalituse juhataja kt J. Bergsteini poolt välja saadetud kirja alusel oli kohalikel omavalitsustel võimalus taotleda juhtumipõhist toetust järgmistele sihtotstarvetele (Ibid.):

1) transiitteede toetus, mille eesmärk on toetada omavalitsusüksusi, kelle teatud teede lõikudele tekivad täiendavad kulutused seoses neid läbiva transiitliiklusega riigimaanteedelt

või sadamaühendustelt või muu kohalikele teedele rakenduva täiendava koormusega lisaks kohaliku tähtsusega liiklusele;

2) ettevõtlusega seotud teede toetus, mille eesmärk on toetada valdasid ja alla 15 000 elanikuga linnasid, kelle teatud kohalike teede lõikudel on või lisandub oluline ettevõtlusega seotud koormus.

Ka Saku vald taotles käesoleva meetme raames toetust ettevõtlusega seotud teele ehk Tännassilma teele. Kuna hindamiskriteeriumite alusel jaotatud punktide järgselt sai Saku valla Tännassilma tee renoveerimine võrdselt punkte Kihnu valla Jõujaama – Sadama tee, Emmaste valla Riidaküla tee, Räpina valla Võhandu tänav, Tapa valla Karja tänav ja Valga linna Saviaugu tänav, siis jagati rahastust selle alusel, kus on töökohti omavalitsuse elaniku kohta teega seotud ettevõtetes kõige rohkem. Nimetatud kriteeriumi alusel said rahastuse Kihnu valla Jõujaama- Sadama rekonstrueerimise projekt, Emmaste valla Riidaküla teele tolmuvaabakatte ehitamise projekt ning Räpina valla Võhandu tänavarekonstrueerimise projekt. (Ibid.) Kuna Tännassilma küla on aga Saku valla kõige tihedamalt ettevõtetega asustatud piirkond, otsustas Saku vald tehtud otsuse edasi kaevata. Käesoleva töö kirjutamise hetkeks ei ole edasi kaebamisele järgnenud otsust Saku vallale veel teatavaks tehtud.

Peale eeltoodud juhtumi puuduvad Saku vallal teehoiuga seotud kohtulahendid. Küll aga kinnitas valla majandusteenistuse juht oma e-kirjas, et viimasel viiel aastal on olnud Saku vallas ligi 3 juhtumit, mille puhul elaniku auto saab viga tänu valla teel olevale löökaugule või muul tee tingimustest tuleneval põhjusel. Saku vallas on taolised juhtumid lahendatud kohtuväliste kokkulepetega, sealjuures on leppesumma ligikaudu 400-900 eurot. Ühel juhul edastati juhtumi lahendamine kindlustusepakkujale, kuid kahel teisel juhul jäi kahjusumma väiksemaks kui kahjukindlustuse omavastutus, mistõttu hüvitati kahjud valla eelarvest. Saku vallas on esinenud ka juhtumeid, kus isikud püüavad saada vallalt hüvitist kahju saanud auto eest, kuid vallaametnikud on edasisel uurimisel tõestanud, et kahju ei ole tekkinud valla tee halva seisukorra tõttu.

Euroopa Liit toetab Eestit perioodil 2014-2020 läbi Ühtekuuluvusfondi, mille suurus on ligi 4,9 miljardit eurot. Ühtekuuluvusfondi programmi raames on seatud 11 valdkonda, millele rahastuse jagamisel keskendutakse, ning ühe valdkonnana käsitletakse ka transporti. Transpordivaldkonnale on suunatud 13,5% Ühtekuuluvusfondi toetussummast. Transpordivaldkonna peamiseks eesmärgideks on jätkusuutliku transpordikultuuri

arendamine ehk kasvuhoonegaaside vähendamine, teede, raudteede ja lennujaamade infrastruktuuri parandamine. (Operational Programme...)

Määruse „Transpordi infrastruktuuri arendamine perioodil 2014-2020“ seletuskirjast ilmneb, et Euroopa Liidu struktuurifondidest toetatavate kohalike omavalitsuste transpordiprojektide puhul on eelistatud investeeringud ühistranspordi infrastruktuuri arendamiseks, et parandada regionaalse ühistranspordi ja kaugliikluse ühendust või aitavad kaasa riiklike keskkonnanäesmärkide täitmisele. (Transpordi infrastruktuuri... 2014) Samas ei ole Euroopa Komisjoni Ühtekuuluvusfondi programmide puhul kirjeldatud oodatavate eesmärkide juures kirjas eesmärki transpordi- või teede infrastruktuurivaldkonna kohta. See loob alust arvata, et esmajärjekorras täidetakse nende valdkondade projekte, mille puhul ootab Euroopa Liit ka määratud eesmärkide täitmist.

### **3. ANALÜÜS KOHALIKULE OMAVALITSUSELE JAGATAVA KOHALIKE TEEDE TOETUSE JA TEGELIKE TEEHOIUKULUDE VAHEL**

#### **3.1. Riigi eraldised Saku valla kohalikele teedele**

Riik on eraldanud kohalike teede hooldamise toetust alates 2003. aastast ning toetuste andmine on jätkunud käesoleva aastani.

Tabel 6. Riigi toetus kohalikele omavalitsustele kohalike teede hoolduseks (eurodes)

Aasta	Summa
2003	4 473 815
2004	4 473 815
2005	9 490 880
2006	16 936 587
2007	27 673 744
2008	42 820 805
2009	11 376 273
2010	12 334 948
2011	12 654 506
2012	18 142 627
2013	29 265 000
2014	28 012 500
2015	28 012 500

Allikas: “Avalikult kasutatavate kohalike teede hoiuks eraldatud juhtumipõhise toetuse jaotuse kinnitamine kohalike omavalitsusüksuste kaupa 2015. aastal” seletuskiri

Tabel 6 illustreerib riigi poolt jaotatud kohalike teede hoiu toetust aastate lõikes. Parema võrdluse eesmärgil on konverteeritud vaatluse all oleva perioodi toetussummad eurodesse võttes arvesse eelnenud aasta viimase päeva valuutakurssi (milleks oli 2003-2010

aastatel 1 euro= 15,6466 krooni). 2014. ja 2015. aastal eraldatud summad jäävad riigi eelarvestrateegiale toetudes muutumatuks kuni 2018. aastani. Arusaadavalt oli toetuse jagamise algusaastatel toetuse summa oluliselt väiksem kui tänavu, kuid eriliselt paistab välja 2008. aasta. 2008. aasta anomaalia seisneb selles, et 2008. aastal antud toetuse hulka on arvestatud ka 2007. aastal koostatud lisaelarvega eraldatud täiendava toetuse summa. Käesolevasse tabelisse on arvatud toetus, mis ei ole juhtumipõhine, vaid mida jagatakse kõikidele kohalikele omavalitsustele ehk valemipõhine toetus. (Korralduse “Avalikult kasutatavate...” 2015) Toetus oli aastate lõikes märkimisväärselt suur 2007. ja 2008. aastal, mil riigil oli võimalus tõsta kohalikele teedele suunatud vahendeid. Pärast 2008. aastat on aga toetuste summad ebakorrapäraselt varieerunud ning 2008. aasta toetuse taset pole saavutatud. Tabel 6-st ilmneb, et kohalikele teedele eraldatud toetused on aja lõikes suurenenud ning see toetab käesoleva töö esimest hüpoteesi.

Tabel 7. Saku valla kohalikele teedele eraldatud toetuse summad (eurodes)

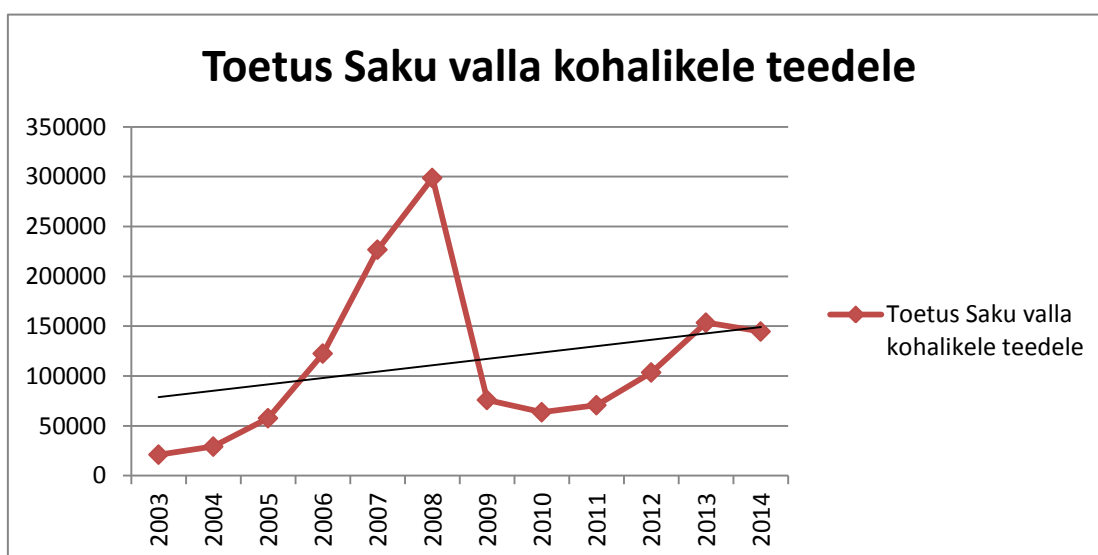
Saku valla teedele eraldatud toetus	
Aasta	Toetus eurodes
2003	21 091
2004	29 144
2005	57 648
2006	122 519
2007	226 759
2008	298 697
2009	75 972
2010	63 656
2011	70 716
2012	103 541
2013	153 509
2014	144 629

Allikas: Saku valla majandusaasta aruanded 2003-2014 ning Saku valla eelarve 2003-2014

Tabel 7 illustreerib Saku vallale riigi poolt jagatud kohalike teede toetuste suuruseid 2003-2014 aastate lõikes. Parema võrdlusmomendi eesmärgil on konverteeritud 2003-2010 aastatel käibel olnud valuuta eurodesse vahetuskursiga 1 euro=15,6466 eurot, mis oli 2003-2010 kehtinud valuutakurss. Sarnaselt riigi poolt kõikidele omavalitsustele jagatud toetuste struktuurile oli ka Saku valla saadav toetus 2007-2008. aastal oluliselt suurem kui enne või



pärast nimetatud perioodi. Joonisel 3 on toodud graafiliselt Saku vallale kohalike teede toetuseks eraldatud toetuste summad. Graafikult ilmneb, et toetuste suuruse trendijoon on positiivne, millest võib eeldada toetuse järjest suurenevat summat. Nagu ka graafikult ilmneb, on tegelikud summad küllaltki kaootilised ning kuigi vallale on teada riigi eelarvestrateegias kavandatavat tehoiu rahastuse summad, ei ole võimalik eeldada selle summa hulgest Saku vallale eraldatavat toetussummat. Samuti ka käesolevas töös on tutvustatud ideed, mille alusel muudetakse tulevikus põhjalikult kohalike teede rahastamise skeemi. Seetõttu on omavalitsustel, nii ka Saku vallal, raske teha tehoiuga seonduvaid pikemaid plaane või finantseeringuid. Võrreldes baasaastaga 2003, on üheteistkümne aasta jooksul absoluutne toetuse juurdekasv olnud 123 538 eurot, kuid maksimaalne toetuse summa on hoopis 2008. aastal, mil toetuse summa oli pea 300 000 eurot. Seetõttu on keeruline eeldada järgnevat aastate toetussummat, toetuse suuruse dünaamikat ning teha pikemaajalisi finantsinvesteeringuid teedeehitusse. Saku vald ja vallavalitsus püüdnud pidevalt parema tehoiu poole, kuid seda tehes ei tohiks kannatada valla haldussuutlikkus muudes valdkondades, näiteks haridus ja vallamajandus. Olukord, kus finantseeringute kavandamisel arvestatakse oluliselt väiksema toetuse summaga kui vallale tegelikult jagatakse, tähendaks aga, et finantseeringute katteks tuleks vähendada teiste valdkondade vahendeid.



Joonis 3. Saku valla kohalikele teedele eraldatud toetused

Allikas: Saku valla majandusaasta aruanded 2003-2014 ning Saku valla eelarve 2003-2014

Sarnaselt riigi toetusele on ka Saku vallale jagatav toetus võrreldes baasaastaga 2003 summaarselt suurenenud, mis samuti toetab esimest hüpoteesi. Kokkuvõttes on riigi poolt jagatav toetus summaarselt ning Saku valla saadav toetus käitunud ajas sarnaselt. Küll on aga jooniselt näha, et toetuse summa on olnud küllaltki ebakorrapärane, mistõttu on kohalikel omavalitsustel keeruline teha pikemaajalisi finantseeringuid või neid puudutavaid plaane.

### 3.2. Saku valla tegelik vajadus kohalike teede toetuse järele

Selgitamaks välja, kui suur on Saku valla tegelik kulu teedehituse ja –hoolduse peale, tuleb uurida kuluallikaid majandusaastate aruannetest ning eelarvetest. Saku valla puhul on kättesaadavad andmed alates aastast 1994, kuna varasemaid dokumente valla arhiivis ei säilitata.

Tabel 8. Saku valla kulutused teehoiu ja –hoolduse peale (eurodes)

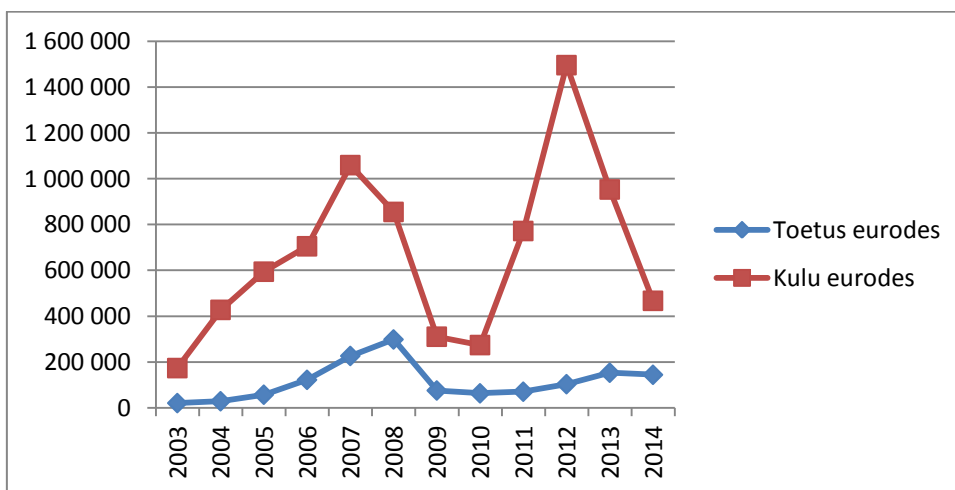
Saku valla teede kulu					
Aasta	Hooldamise kulu	Ehituse ja remondi kulu	Tänavavalgustuse kulu	Valuutakurss EURO/KROON	Summaarne kulu eurodes
1994		50 000		15,6466	3 196
1995		300 000		15,6466	19 173
1996		300 000		15,6466	19 173
1997		667 194		15,6466	42 641
1998		2 200 000		15,6466	140 606
1999	1 900 000		250 000	15,6466	137 410
2000	2 000 000		200 000	15,6466	140 606
2001	2 500 000		1 150 000	15,6466	233 278
2002	2 100 000		220 000	15,6466	148 275
2003	2 500 000		220 000	15,6466	173 840
2004	6 326 000		368 000	15,6466	427 825
2005	9 000 000		300 000	15,6466	594 378
2006	1 245 605	9 385 918	403 961	15,6466	705 296
2007	1 500 120	14 008 680	1 067 385	15,6466	1 059 411
2008	2 199 938	10 044 627	1 135 114	15,6466	855 117
2009	1 853 163	1 707 508	1 300 000	15,6466	310 653
2010	2 906 481	203 177	1 181 879	15,6466	274 279
2011	172 846	508 882	90 267	1	771 995
2012	240 658	1 161 602	93 471	1	1 495 731
2013	157 059	704 266	91 810	1	953 135
2014	161 860	200 000	105 550	1	467 410

Allikas: Saku valla majandusaasta aruanded ja eelarved 1994-2014 perioodi kohta

Tabelis 8 on toodud Saku valla teehoiuga seotud kulutused perioodil 1994 kuni 2014. Kuna ajavahemik on 20 aasta pikkune, on eelarvete ülesehitus ning struktuur olulisel määral muutunud, mistõttu ei ole võimalik iga aasta kohta tuua välja eraldi kulu tänavavalgustusele, tänavate ja teede hooldamisele ning ehitusele. Küll aga on tabelis andmed, mis on kättesaadavad ning summaarset kuluartiklit eraldi liigituste kättesaadavus ei mõjuta. 2012. aasta suur investeeringute maht tuleneb ühisveevärgi- ja kanalisatsiooniprojekti käigus tehtavate taastamiskulutuste arvelt, kuna projekti teostamise käigus kaevati mitmes kohas teemaa üles ning seeläbi lõhuti asfaltkatet.

### 3.3. Rahastamise jätkusuutlikkuse hindamine

Riigipoolse rahastamise jätkusuutlikkus tähendab autori silmis, et pikas perspektiivis kataksid riigipoolsed kohalike teede toetused ära valla- või linnavalitsuse kulutused teede hooldamiseks, remondiks ja ehituseks. Seega kataksid riigipoolsed toetused summaarselt kulu, mis on vallale või linnale seadusega kohustusteks pandud ehk need kulutused, mille tegemist riik vallalt või linnalt nõuab. Pika perspektiivi all on peetud silmas, et valla kohalike teede hooldega seotud kulutuste ning riigipoolsete tulude vahe trendijoon on negatiivse kasvuga või katavad tulud juba kulusid.



Joonis 4. Saku valla kohalike teede hoiuga seotud kulutused ning kohalike teede toetus eurodes

Allikas: Autori joonis 1994-2014 aastate majandusaaste aruannete ja eelarvete põhjal.

Jooniselt 4 ilmneb kõige paremini tõestus käesoleva töö teisele hüpoteesile, mille alusel peab Saku vald kohalike teede nõuetekohaseks hoolduseks olulise osa finantseeringust ise lisama ehk riigipoolne toetus ei kata kõiki kulusid. Jooniselt on selgelt näha, kuidas vajaminevad finantseeringud ületavad olulisel määral riigipoolset toetust.

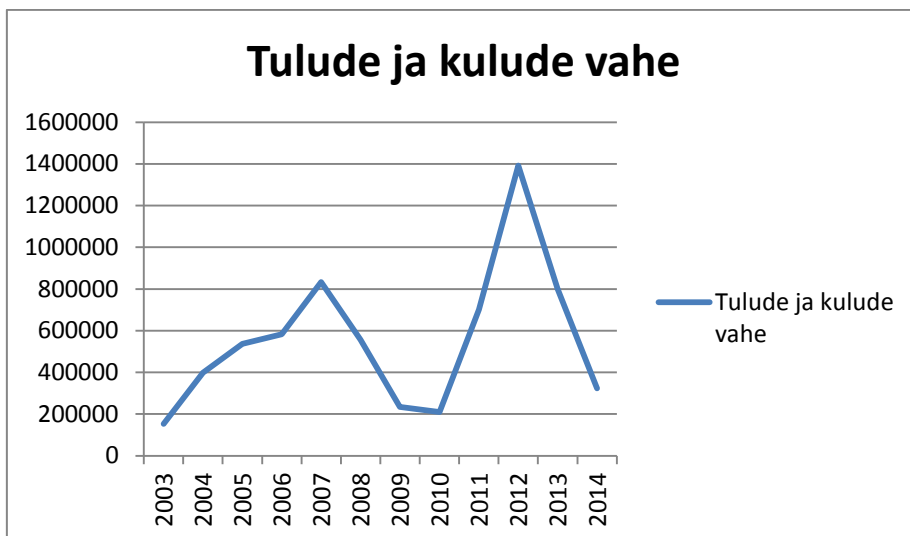
Tabel 9. Valla kohalike teede kulutused, riigi toetused ning toetuste ja kulutuste vahe (eurodes)

Saku valla teedele eraldatud toetus ja teedehoiu kulutused			
Aasta	Toetus eurodes	Kulu eurodes	Tulude ja kulude vahe
2003	21 091	173 840	-152 749
2004	29 144	427 825	-398 681
2005	57 648	594 378	-536 730
2006	122 519	705 296	-582 777
2007	226 759	1 059 411	-832 653
2008	298 697	855 117	-556 420
2009	75 972	310 653	-234 682
2010	63 656	274 279	-210 623
2011	70 716	771 995	-701 279
2012	103 541	1 495 731	-1 392 190
2013	153 509	953 135	-799 626
2014	144 629	467 410	-322 781

Allikas: Saku valla majandusaasta aruanded ja eelarved 1994-2014 perioodi kohta

Tabelis 9 on toodud Saku valla näitel kohaliku omavalitsuse kulutused teehoiule, riigipoolsed toetused teehoiule ning nende vahe. Tabel illustreerib kulude ja tulude vahet summade kaupa.

Joonisel 3 on toodud aga omavalitsuse kohalike teede hoiuga seotud tulud ja kulud illustratiivselt. Kuigi on näha, et vahe on ajas muutunud küllaltki kaootiliselt, ilmneb selgelt, et trendijoon on negatiivse tõusuga, mis tähendab, et trendijoont järgides tulude ja kulude vahe suureneb veelgi ehk kohaliku omavalitsuse kantav finantsiline koormus suureneb. Tulude ja kulude negatiivne vahe tähendab, et omavalitsusüksusele riigi poolt pandud kohustuste täitmise summa ületab riigipoolseid vahendeid, mida kulutuste elluviimiseks antakse. Selline tulemus on aga vastuolus finantsgarantii põhimõtetega, mis on toodud peatükis 1.5. Seega ei ole hetkel riigis kasutuselolev rahastussüsteem kooskõlas Eesti Vabariigi põhiseaduse ning Euroopa kohaliku omavalitsuse hartaga.



Joonis 3. Võrdlus omavalitsuse saadavate toetuste ja tehtavate kulutuste vahel

Allikas: Autori joonis 1994-2014 aastate majandusaaste aruannete ja eelarvete põhjal

Kuna aga trendijoon ei anna täielikku statistilist ülevaadet, kasutas autor tulevikuprognoside tegemiseks nii kohalike teede toetuse kui ka omavalitsuse teehoiukulutuste kohta keskmist kasvutempot.

Tabel 10. Kohalike teede toetuse ning teehoiukulu kasvutempo leidmine

Toetus eurodes	Kasvutempo	Kulu eurodes	Kasvutempo
21 091		173 840	
29 144	1,381818182	427 825	2,46103
57 648	1,978070175	594 378	1,38930
122 519	2,125277162	705 296	1,18661
226 759	1,850808555	1 059 411	1,50208
298 697	1,317249154	855 117	0,80716
75 972	0,254343547	310 653	0,36329
63 656	0,837890132	274 279	0,88291
70 716	1,1109086	771 995	2,81463
103 541	1,464180666	1 495 731	1,93749
153 509	1,482591437	953 135	0,63724
144 629	0,942153229	467 410	0,49039
Keskmine	1,191282261	Keskmine	1,09408211

Allikas: Saku valla majandusaasta aruanded ja eelarved 1994-2014 perioodi kohta

Kasvutempo arvutustest ilmneb, et teehoiukulutuste keskmine kasvutempo (1,09) on väiksem kui kohalike teede toetuse keskmine kasvutempo (1,19). See tähendab, et keskmiselt on suurenevad teehoiukulutused aastas (võrreldes eelneva aastaga) 1,09 korda ning kohalike teede toetus 1,19 korda. Keskmise kasvutempo arvutamisel kasutati perioodide kasvutempode geomeetrilist keskmise arvutamise meetodit.

Võttes arvesse autori arvutusi kulutuste ja toetuse keskmise kasvutempo kohta, võib eeldada aega, mille möödudes katavad kohalike teede toetused kohaliku omavalitsuse kohalike teede teehoiukulutusi. Autori arvutuste kohaselt tekib praeguse trendi jätkudes 14 aasta möödudes olukord, kus kohalike teede toetus on kasvanud 1 676 721,11 euronit ning kohaliku omavalitsuse teehoiukulutused 1 645 874,9 euronit. See tähendab, et toetuse summa katab ära kohaliku omavalitsuse teehoiukulutuste summa ning seega täidetakse finantsgarantii tingimusi.

## **4. VALLAELANIKE ARVAMUS KOHALIKE TEEDE SEISUNDI KOHTA**

Käesolevas peatükis uuritakse, mida arvavad vallaelanikud valla kohalikest teedest. Selleks kasutatakse valla iga-aastase rahuloluküsitluse ning autori läbiviidud küsitluse tulemusi. Vallaelanike arvamus on oluline, kuna nemad on peamisteks tee kasutajateks ning ühtlasi tekib paratamatult olukord, kus pahameel teede halva olukorra kohta edastatakse valla- või linnavalitsusele. Seega peegeldub teede alarahastamine negatiivselt just kohalikku omavalitsusust.

### **4.1. Valla rahuloluküsitlus**

Valla rahuloluküsitlust viiakse läbi igal aastal ning eesmärgiks on leida, millised valdkonnad põhjustavad vallaelanikele kõige rohkem muret või mis on vallaelanike prioriteediks. Kõikide muude uuritavate valdkondade hulgas on ka teehoid, mis nagu küsitluse tulemustest ilmneb, on üks vallaelanike seas enim muretpõhjustavaid valdkondi. Kasutatav rahulolu küsitlus viidi läbi perioodil 2014 mai-juuli.

Küsimusele „Kodukandi olukorra muutused valdkonniti viimase viie aasta jooksul“ vastas valdkonna „Valla teede ja tänavate korrashoid“ poolt kokku 182 inimest. Tulemustest järeldub, et ligi 14% vastanutest leidis, et valla teede ja tänavate korrashoid on viimasel viiel aastal oluliselt halvenenud, 19% väitis, et mõningal määral halvenenud ning 25% vastanutest leidsid, et olukord on jäänud samaks. 27% vastanutest väitsid, et olukord on läinud mõne võrra paremaks ja lausa 10%, et olukord on oluliselt paranenud. (Saku valla elanike... 2014)

Valla teede ja tänavate korrashoid osutus olema kõige populaarsem vastus küsimusele „Milliste valdkondade kvaliteedi ja/või kättesaadavuse parandamine on Teie pere jaoks praegu kõige olulisem?“ Vastanutele anti võimalus märkida kolm vastust tähtsuse järjekorras ning lausa 77% vastanutest valisid teede ja tänavate korrashoiu. 28% sealjuures määras teede

ja tänavate korrashoiu kolmandaks valikuks, 25% teiseks valikuks ning 24% esimeseks valikuks. (Saku valla elanike... 2014)

Küsimusele „Kui te mõtlete oma pere vajaduste peale tulevikus, siis milliste valdkondade kvaliteedi ja/või kättesaadavuse parandamine on Teie pere jaoks oluline järgmise 4-5 aasta jooksul“ oli teede ja tänavate korrashoid populaarselt teine vastus. Kuna Sakus on palju noori peresid, osutus käesoleva küsimuse puhul kõige olulisemaks prioriteediks hariduse kättesaadavus. Sellegipoolest märkisid teede ja tänavate korrashoiu oluliselt 37% vastanutest, sealjuures 20% teise valikuna ning 17% esimese valikuna. (Ibid.)

## **4.2. Lõputöö raames läbiviidud küsitlus**

Rahuloluküsitluse tulemustest võib järeldada, et kõikide teiste valla pakutavate teenuste ning muude valdkondade hulgas on teede ja tänavate korrashoid elanike jaoks üks olulisematest. Käesoleva töö tarbeks läbiviimise küsitlus keskendub aga elanike arvamusele konkreetselt kohalike teede seisundi kohta. Töö raames läbiviidud küsimustik keskendus ainult kohalike teede seisukorraga seotud küsimustele, mitte ei hõlmanud endas küsimusi ka muude vallamajanduse valdkondade kohta. Küsitluse sihtgrupiks olid eelkõige vallaelanikud, vallavolikogu liikmed, vallavalitsuse töötajad ning inimesed, kelle töökoht asub Saku vallas ning kes seetõttu kasutavad igapäevaselt Saku valla kohalikke teid.

Küsitluse eesmärk oli selgitada välja, kuidas vallaelanikud praegust kohalike teede seisundit hindavad, kes on elanike silmis vastutav kui teede olukord on kehv ning kuidas näevad elanikud võimalikke parendusvõimalusi.

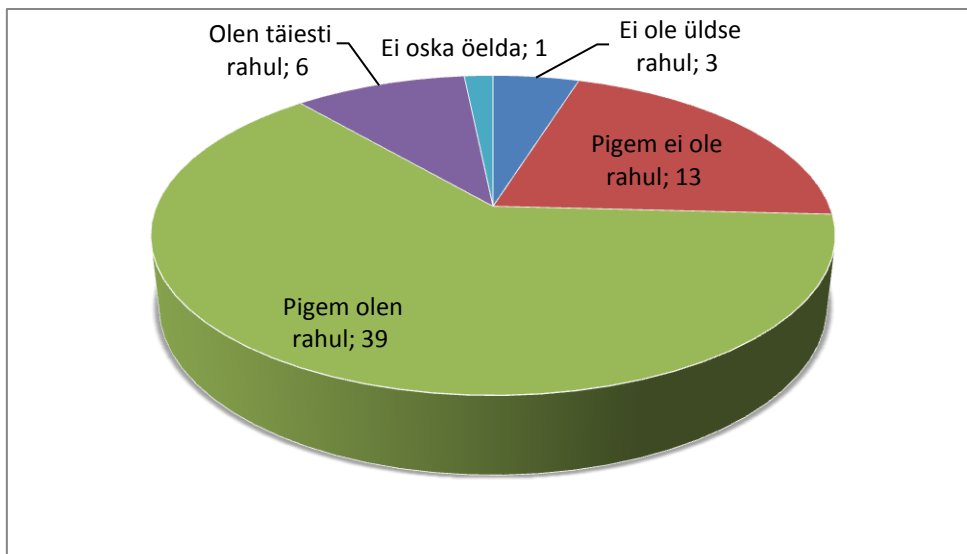
### **4.2.1. Küsitluse ülesehitus**

Käesoleva töö tarbeks koostatud küsimustik koosnes 14-st valikvastustega ning avatud küsimusest, vastavalt küsimuse iseloomule. Küsimustik saadeti laiali Saku Vallavalitsuse meililisti, Saku valla külade meililisti ning Saku Vallavolikogu meililisti. Täiendavalt edastati küsimustik mõningatele vallaelanikele. Kokku vastas küsimustele 62 inimest, mis on piisav adekvaatsete kõikehõlmavate tegemiseks. Seetõttu võib lugeda küsimustiku läbiviimine õnnestunuks. Küsimustiku küsimused on toodud käesoleva töö lisa 1.



#### 4.2.2. Küsitluse tulemused

Küsitluse kõige olulisem küsimus oli selgitamaks välja, kuidas on vastanud rahul kohalike teede seisukorraga Saku vallas. Sellele küsimusele saadud vastused olid ka kõige üllatavamad kogu küsitluse juures- enne küsitluse läbiviimist oli autoril eeldus, et vastajad pigem ei ole rahul kohalike teede olukorraga.



Joonis 4. Küsitlusele vastanute arvamus kohalike teede seisukorra kohta (vastanute arvu järgi)

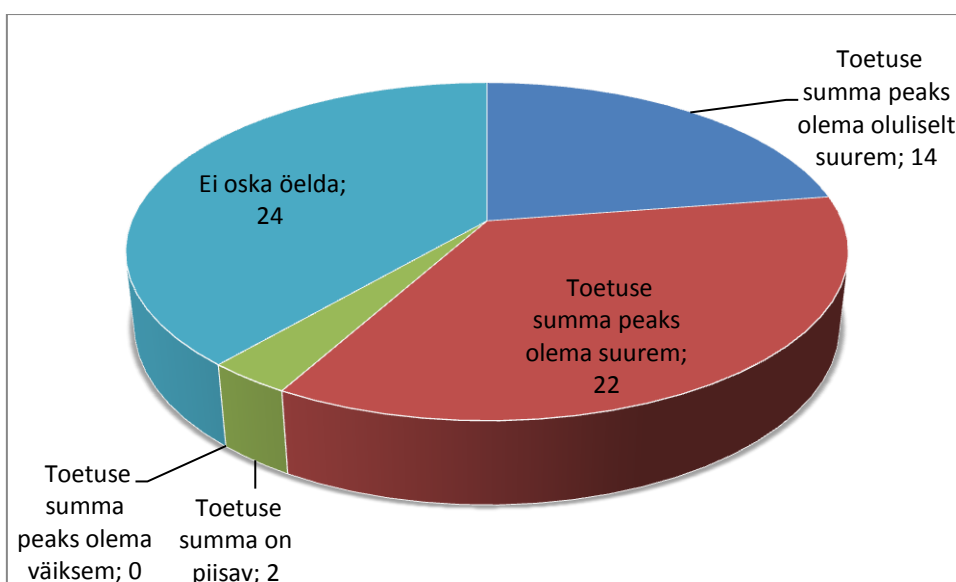
Allikas: Läbiviidud küsitluse tulemused

Jooniselt 4 ilmneb, et ligi kolmveerand vastanutest on kohalike teede seisukorraga kas väga rahul või pigem rahul. See näitab, et kohalike teede seisukord on vastanute silmis pigem hea ning neid, kes teede seisukorraga rahul ei ole, on vähe. Kindlasti olenevad tulemused ka vastanute elukohast- tulemuste käigus selgus, et ühe suurima probleemina toodi välja just kõrvalteede olukorda. See lükkab ümber töö kolmanda hüpoteesi, mille järgi vallaelanikud pigem ei ole rahul kohalike teede seisundiga.

Küsimustiku teine küsimus oli järgnev: „Kui Sa ei ole rahul Saku valla kohalike teede seisundiga, siis too välja, millega täpsemalt Sa rahul ei ole.“ Peamised vastused, mis ilmsid, olid teede tolumamine ning auklikkus. Auklike teede probleem toodi välja just kõrvalteede puhul, mitte asula peamiste magistraalide puhul. Lisaks öeldi, et teede hooldamine on läbimõttlemata, kuna auke lapitakse alles nende tekkimise järgselt ning järgmisel hooajal on

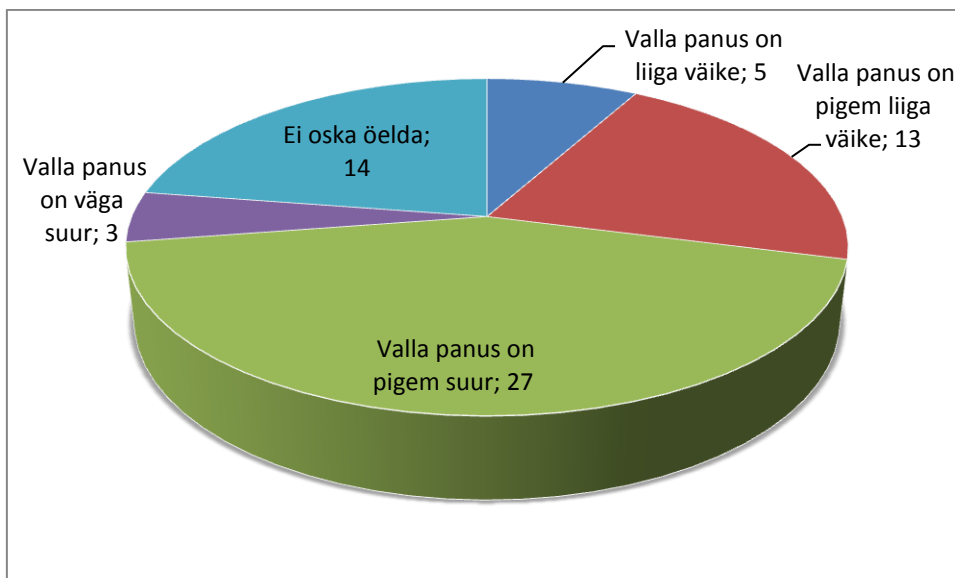
samad augud tagasi. Täiendavalt lisati, et vallas on rohkelt teid, mis vajaksid hädasti mustkatet. Ka talihoolduse kvaliteeti heideti ette, kuid toodi ka välja, et kui valda helistati ja probleemist räägiti, tegutses vallavalitsus operatiivselt ning probleemile leiti lahendus. Kokkuvõttes võib öelda, et Saku aleviku peateede kohta vastanutel etteheiteid ei ole, küll aga kehtivad eeltoodud probleemid kõrvaltänavate ning alevikust väljaspool asuvate külade teede ja tänavate kohta.

Järgnevalt oli küsimustikus kaks küsimust, kus uuriti, kuidas hindavad vallaelanikud riigi ja valla panust. Teadlikult ei olnud küsimustikku lisatud alginfot rahastusandmete kohta, kuna eesmärgiks oli selgitada välja, kuidas teadlikud ja vähemteadlikud vastajad probleemi hindavad ning kelle nõ „süüna“ teede võimalikku halba olukorda nähakse.



Joonis 5. Vastanute hinnang riigipoolsele toetusele (vastanute arvu järgi)

Allikas: Läbiviidud küsitluse tulemused



Joonis 6. Vastanute hinnang vallapoolsele panusele (vastanute arvu järgi)

Allikas: Läbiviidud küsitluse tulemused

Joonistelt 5 ja 6 on näha, kuidas hindavad vallaelanikud valla ja riigi panust kohalike teede olukorda. Joonistelt ilmneb, et pigem nähakse teede võimalikku halba taset põhjustatuna riigi vähesest rahastusest, mitte valla vähesest panusest. Ligi pooled vastanutest leidsid, et valla panus on pigem suur või väga suur ning üle poolte vastanutest valisid vastuseks, et riigipoolne toetus peaks olema suurem või oluliselt suurem.

Järgnev küsimus oli mõeldud isikutele, kes valisid vastusevariandiks, et valla panus peaks olema suurem. Küsimus oli: „Kui määrasid eelmise küsimuse vastuseks, et vallapoolne panus on väike, siis too välja, mille arvelt võiks suurendada valla panust?“ Siinkohal tuli vastuseks mitmeid variante, kuidas võiks vald omapoolset panust suurendada. Näiteks toodi välja, et tuleks jätta tegemata eelarvelised kulutused „pehmetele“ teemadele ning eneseimetluslikele kulutustele. Toodi ka välja, et vallas tuleks korraldada regulaarset teehooldust ning mitte pöörata probleemsetele teedele ja tänavatele tähelepanu siis, kui probleem on juba tekkinud. Mitmed vastanutest pakkusid lahenduseks ka vallaametnike palkade ja koosseisu vähendamist, mis autori seisukoha järgi ei oleks kindlasti jätkusuutlik lahendus rääkimata sellest, et palgakärbete mõju oleks eelarvele küllaltki minimaalne ning tehoiule suunatud kulutuste hulgas marginaalne. Lisaks nimetati vastuste hulgas, et mõningad suured ehitised, mis on hetkel Saku valda rajamisel, oleks tulnud jätta ehitamata ning suunata raha teehoidu, kuid siinkohal on tegemist poliitilise otsusega.

Järgmine küsimustiku küsimus oli: „Kas oleksid ise vallaelanikuna valmis rohkem panustama, et parendada kohalike teede seisukorda?“ Vastustest ilmnnes, et 20 vastajat oleksid valmis panustama, 14 ei oleks valmis ise panustama ning 27 puhul oleneb võimalik panus erinevatest tingimustest ehk hetkel märkisid 27 isikut vastuseks variandi „ei oska öelda.“ Ilmnnes, et inimesed oleksid valmis panustama näiteks „Teeme ära“ projekti raames, puhastama teede ja tänavate ääri võsast. Kogukonnad on kindlasti valmis aitama nii teadmistega kui füüsilise panusega, kuid materjal peaks seejuures tulema omavalitsuse poolt. Mitmed vastanud tõid siinkohal välja, kuidas nad on juba praegu omapoolse panusega kohalike teede olukorda parandanud. Näiteks olid vastanud teinud oma kodupiirkonnas talvist lumetõrjet (nii külavahe- kui ka suurematel teedel), muutnud oma kuludega kodutänavat tolmuvabaks, täitnud kodutänavat auke freesasfaltiga ja palju muud.

Kohalike kattega teede olukorda hindasid 53% vastanutest heaks või väga heaks (33 vastanut), väga halvaks ei hinnanud olukorda keegi, pigem halvaks hindas olukorda üks vastanutest ning 42% (26 inimest) hindasid olukorda keskmiseks. Seega võib öelda, et kattega teede olukord on vastanute silmis küllaltki hea. Kruusateede puhul aga hindasid 46% vastanutest väga halvaks või pigem halvaks. Vaid 11% vastanutest hindas olukorda pigem heaks ning 41% hindasid olukorda keskmiseks. Kruusateed moodustuvad Saku vallas pigem kõrvalteedest ning nagu eelmistegi küsimuste juures ilmnnes, on probleemid just kõrvalteede ja –tänavate puhul.

Hooldustsüklite puhul pidas 75% vastanutest olukorda keskmiseks, väga heaks või heaks ning kuigi eelnevalt toodi talviste hoolduste probleemi teravalt välja, pidasid hooldustsüklite pikkuseid probleemseteks vaid 25% vastanutest. Eraldi talvise hoolduse kohta suunatud küsimuse puhul pidasid aga talvise hoolduse kvaliteeti väga halvaks või pigem halvaks vaid 9% vastanutest. Täpselt 50% vastanutest väitsid, et talvise hoolduse kvaliteet on pigem hea ning 33% väitsid, et kvaliteet on keskmine.

Kokkuvõttes võib öelda, et 83% vastanutest olid autojuhid ning ülejäänud 17% vastanutest olid jalakäijad või tervisesportlased. Vastanutest 62-st vastanut 22 olid seotud vallavalitsuse või volikogu tööga ning 40 olid vallaelanikud või Saku vallas töötavad inimesed. Seega võib öelda, et vastanute hulk ei olnud liiga ühekülgne ning tulemuste tõlgendamisel võib tulemusi lugeda objektiivseteks ning mitte liialt vaid ühe poole esindajate seisukohta esindavaks.

### 4.3. Ettepanekud

Küsimustiku käigus tehti mitmeid väga mõistlikke ettepanekuid, kuidas oleks võimalik kohalike teede seisukorda parandada. Nii toodi välja näiteks ühiskondliku töö kehtestamist või vallaelanike kaasamist mõttetalgutesse. Ühiskondliku töö puhul on võimalike tööde nimekiri küll suhteliselt piiratud, kuna kvaliteetse teehooldeteostamiseks on siiski vaja masinaid ning tehnikat, kuid nagu ka varasemalt välja toodud, saaksid vallaelanikud panustada näiteks teeäärsete kraavide puhastamisega, okste teelt koristamisega ja muuga.

Täiendavalt toodi välja ettepanek viia läbi kampaania, mille eesmärk oleks suurendada sissekirjutatud vallaelanike arvu. Saku vallas on mitmeid piirkondi, kus asuvad nõukogudeaegsed aiandusühistud, milles tänaseks elatakse aastaringelt sees, kuid aiandusühistute elanikud ei ole rahvastikuregistri andmetel Saku valda sisse kirjutatud. See tähendab, et need elanikud kasutavad tasuta valla pakutavaid hüvesid ning nende maksutulu valla eelarvesse ei laeku. Seega aitaks kampaania korraldamine suurendada valla eelarvesse laekuvat maksutulu ning seeläbi suurendada rahastust mitte ainult teehoiu valdkonnas, vaid ka muudes valdkondades nagu sotsiaal või haridus.

Täiendavalt tehti küsimustiku vastuste hulgas ettepanek, et kohalik omavalitsus võiks suurendada koostööd mittetulundussektoriga, näiteks järelvalve osas. Kahjuks on aga seadusega sätestatud, et vald peab teatud piirmäärast alates teenuseid ostma sisse hankemenetluse kaudu. Seetõttu võiks riik leevendada riigihangete seadust ning kehtestada teatud erijuhtumid, mille puhul oleks kohalikul omavalitsusel võimalik heakorratöödeks mitte osta teenuseid hankemenetluse kaudu, vaid näiteks pakkuda kohalikele võimalust teha niitmis- või haljastustöid.

Täiendavalt kirjutas üks küsitlusele vastanutest, et maksumaksja raha võiks minna olulises osas teede seisundi parandamiseks. Muud valla pakutavad teenused (sporditreeningud, huviringid jm) peaksid olema adekvaatse tasu eest. Hetkel maksab vald väga suure summa huviringide toetuseks, kuid vald ei peaks toetama maksumaksja rahaga nii suures osas kulutusi, mis ei ole seadusega pandud kohustused. Lisaks pakuti välja võimalus kehtestada kohalikke makse, kuid uute maksude kehtestamine tooks kindlasti kaasa ka suures osas pahameelt ning vajaks enne kehtestamist mahukat tasuvusanalüüsi.

Pakuti ka lahenduseks tasuvuse korral kaaluda sellist mudelit, mille järgi antakse valla kulul kerge tehnika nagu lumepuhur või väike sahk teatud piirkonna kasutusse ning piirkonna

elanikud peaksid ise hooldama neile määratud territooriumi teid. Piirkond võiks vastavalt vajadusele olla kas terve küla, tänav või tänavate võrgustik. Sel viisil oleksid elanikud ise vastutavad neile määratud piirkonna hoolduse eest ja seeläbi oleks hooldustsüklid nii pikad, kui elanikud soovivad või vajavad. Täiendavalt võiks uurida, kui paljudel vallaelanikel on eelnimetatud kergetehnika juba isiklikult olemas ning millised võimalused oleksid vallal nende isikute kaasamiseks.

## KOKKUVÕTE

Käesoleva töö eesmärgiks oli selgitada välja, kas riigi toetus kohalike teede hoolduse ja remondi tarbeks katab ära kohaliku omavalitsuse kulutused, võttes arvesse nõudeid, mille riik on kohalike teede seisundinõuetele kehtestanud.

Analüüside käigus ilmnas, et kohalike teede toetus ei kata olulises mahus finantseeringut, mis Saku vallal kulub riigi poolt kehtestatud teede seisundinõuete täitmiseks. Kogutud informatsiooni käigus võib väita, et sama väide kehtib ka valdava osa Eesti omavalitsuste kohta. Ometi on aga Eesti Vabariigi Põhiseaduses selgelt sätestatud, et riigil on kohustus katta kõik kulutused, mis tuleb omavalitsusel teha riigi poolt kehtestatud nõuete tõttu.

Analüüsi käigus leidsid kinnitust kaks töös püstitatud hüpoteesi kolmest. Kinnitust leidis hüpotees, et riigi poolt kohalikele teedele antav rahastus on alates 2003. aastast, baasaastast suurenenud ning rahastuse suuruse graafiku trendijoon on positiivse tõusuga. Positiivne trendijoon viitab, et olenemata võimalikest kõikumistest on keskmine riigi teehoiutoetuse suurus olnud pidevas tõusujoones. Kuigi graafiku trendijoon on positiivse tõusuga, on tegelik toetuse suurus ajas muutunud küllaltki kaootiliselt ja ebakorrapäraselt ning seetõttu on omavalitsusel keeruline teha teedega seotud pikemaajalisi finantsinvesteeringuid. Toetuse suuruse kaootilisus on tõenäoliselt tingitud asjaolust, et riigil puudub kindel skeem tehoiu rahastamiseks, mistõttu sõltub kohalike teede hoiule eraldatav summa hetkel võimul olevast valitsusest ning vabadest finantsvahenditest. Lisaks ei ole viidud läbi kohalike teede inventariseerimist, et selgitada välja, milline on üldine vajadus kohalike teede toetuse järele. Teine hüpotees, mille järgi Saku valla tehoiukulutused on aastate lõikes kõrgemad kui riigipoolne kohalike teede toetus ning kohalikud omavalitsused peavad riigi kehtestatud seisundinõuete täitmiseks olulise osa finantseeringust ise täiendavalt juurde lisama, leidis samuti tõestust. Töö käigus leiti, et perioodil 2003-2014 oli keskmine summa, mille võrra kohalike omavalitsuste tehoiukulutused ületasid riigipoolset kohalike teede toetust, ligi 560 099 eurot. Suurim toetuse ja vajaliku finantseeringu vahe oli aastal 2007, mis vahe ulatus 832 000 euroni. Aastal 2012 oli vahe toetuse suuruse ning valla omapoolse finantseeringu

vahel 1 392 000 eurot, kuid selle ebatavaliselt suure vallapoolse finantseeringu vajaduse tekitas vallas teostatav ühisveevärgi- ja kanalisatsiooniprojekt. Sealjuures ei olnud vaatluse all olnud perioodil ühtki aastat, kus riigipoolne toetus oleks ületanud vajalikku finantseeringut. Kolmas hüpotees oli, et vallarahvas hindab kohalike teede seisukorda pigem negatiivselt, kuid see hüpotees kinnitust ei leidnud. See tähendab, et ligi kolmveerand küsitlusele vastanutest hindas kohalike teede seisundit väga heaks või heaks. Kolmas hüpotees oli püstitatud tuginedes Saku Vallavolikogu liikmete tagasisidele, kes perioodil 2013-2015 pärisid Saku valla majandusteenistuse juhilt korduvalt aru kohalike teede halva seisukorra kohta või edastasid samateemalisi vallakodanike küsimusi. Hüpoteesi ümberlukkamine annab õiguse eeldada, et vallavolikogu liikmete arupärimised tuginevad pigem väheste inimeste arvamusel ning ei peegelda vallaelanike seisukohta tervikuna.

Ühtlasi ilmnis töö käigus läbi viidud analüüsist, et kohalike teede toetuse kasvutempo on suurem kui omavalitsuse kohalike teede kulutuste kasvutempo, mistõttu ligi 14 aasta pärast võib senise trendi jätkudes saabuda periood, mil riigipoolne toetus katab omavalitsuse kulutusi.

Töö täitis oma eesmärgi, kuna analüüside käigus saadi vastused sissejuhatuses püstitatud hüpoteesidele ja ühtlasi loodi praktilise väärtusena süstemaatiline ülevaade Saku valla teehoiuga seotud kulutustest ja toetuse summadest, mida vallavalitsus saab edaspidi kasutada.



## **SUMMARY**

### **GOVERNMENTAL FUNDING OF LOCAL ROADS CONSIDERING THE REQUIREMENTS PLACED ON THE CONDITIONS OF ROADS IN SAKU MUNICIPALITY**

Triin Jõelet

The aim of this writing is to give an overview of the grants given by the government to the local municipalities to carry out the care of their local roads. The problem with these grants is that the sum of the grant does not cover the funding that is needed to fulfill the requirements that the government has placed on the conditions of local roads. The writing is based on the data of Saku Municipality.

The writing consists of 4 chapters. The first chapter gives an overview of the basic principles of the system and legislation with which local roads are funded. The second chapter focuses on the local roads of Saku Municipality. The third chapter gives an overview of the amount of funding and the expenses that Saku Municipality has to do in order to fulfill the requirements of local roads that are imposed by the government. The fourth chapter consists of an analysis that is made based on a questionnaire. The questionnaire was held in Saku Municipality and the aim was to find out what locals think of the conditions of local roads.

The results show that in despite of the fiscal guarantee the grants do not cover the funding that is needed to maintain local roads. The data analysis shows that in 14 years there might be a situation where the governmental funding will cover the funding which is needed to meet the expected conditions of roads. The questionnaire emerged that local citizens are quite content with the conditions of roads, though smaller roads are in worse shape and the wintry maintaining is quite disorganized. Also there are many roads which would need a black cover. The writing fulfilled its purposes and it gives a utter overview of the funding of local roads as well as the situation of roads.

## KASUTATUD MATERJALID

Avalikult kasutatavate kohalike teede hoiuks eraldatud juhtumipõhise toetuse jaotuse kinnitamine omavalitsusüksuste kaupa 2015. aastal. (2015). Vabariigi Valitsuse korraldus 09.03.2015 - RT III, 12.03.2015, 12

Back on track to reach the EU 2020 Road Safety Target? European Transport Safety Council. (2013).  
[http://archive.etsc.eu/documents/PIN\\_Annual\\_report\\_2013\\_web.pdf](http://archive.etsc.eu/documents/PIN_Annual_report_2013_web.pdf) (17.05.2015).

Council directive 91/439/EEC on driving licences. (1991). The Council of the European Communities.

Directive 2004/54/EC of the European Parliament and of the Council on minimum safety requirements for tunnels in the trans-European road Network. (2004). European Parliament and The Council of the European Communities.

Directive 2008/96/EC of the Council of the European Parliament and of the Council on road infrastructure safety management. (2008). European Parliament. (Directive)

Directive 2011/82/EU of the European Parliament and of the Council. (2011). European Parliament and The Council of the European Communities.

Eesti Vabariigi põhiseadus. Rahvahääletusel vastu võetud seadus 22.07.2011 - RT I, 27.04.2011, 2

Euroopa kohaliku omavalitsuse harta. Riigikogu välisleping 01.04.1995 - RT II 1994, 26, 95

Kiik, T. (2013) Jüri Ratas: Kohalike teede senisest rahastusest piisab ainult esmaabiks.  
<http://uudisvoog.postimees.ee/?ID=310966> (25.05.2015).

Kohalike teede hoiu korraldamine. (2010). Riigikontroll. (Aruanne)

Korralduse "Avalikult kasutatavate kohalike teede hoiuks eraldatud juhtumipõhise toetuse jaotuse kinnitamine kohalike omavalitsusüksuste kaupa 2015. aastal" seletuskiri. (2015). Vabariigi Valitsus. (Seletuskiri)

Liiklusohutuse auditeerimise tingimused ja nõuded auditi tegemisele. Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus 30.01.2015 RT I - 02.02.2012, 3

Olle, V. (2014) Kohaliku omavalitsuse õigus: I osa. Tallinn: Kirjastus Juura.

- Operational Programme for Cohesion Policy Funding 2014-2020. European Commission.  
[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/index.cfm/en/atlas/programmes/2014-2020/Eesti/2014ee16m3op001](http://ec.europa.eu/regional_policy/index.cfm/en/atlas/programmes/2014-2020/Eesti/2014ee16m3op001). (25.05.2015)
- Reiljan, J., Friedrich, P., Woon Nam, C. (2009) Local Fiscal Equalization in Estonia: Is a Reform Necessary? CESifo Working Paper No. 2800. (Working paper)
- Riigimaanteede teehoiukava 2014-2020. (2014). Maanteeamet.
- Riigi eelarvestrateegia 2015-2018. (2014). Rahandusministeerium.
- Riikliku teeregistri aruanded. Maanteeamet.  
<https://teeregister.riik.ee/mnt/index/net.do>. (21.05.2015)
- Road infrastructure safety management. European Commission.  
[http://ec.europa.eu/transport/roadsafety\\_library/publications/ripcord\\_infrastructure\\_safety\\_management\\_brochure.pdf](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/ripcord_infrastructure_safety_management_brochure.pdf). (21.05.2015)
- Saku valla arengukava 2012-2025. (2014). Saku Vallavalitsus.
- Saku valla elanike 2013 rahulolu küsitluse kokkuvõte. (2014) Saku Vallavalitsus  
[http://www.sakuvald.ee/documents/379795/582112/2013\\_k%C3%BCsitluse+kokkuv%C3%B5te\\_09.05.14.pdf/26c3e11f-46bb-4b9b-9c66-b8e8082a53ab](http://www.sakuvald.ee/documents/379795/582112/2013_k%C3%BCsitluse+kokkuv%C3%B5te_09.05.14.pdf/26c3e11f-46bb-4b9b-9c66-b8e8082a53ab) (25.05.2015).
- Saku valla 2010. a konsolideerimisgrupi majandusaasta aruanne. (2011). Saku Vallavolikogu  
<http://www.sakuvald.ee/documents/379795/620801/maj+aasta+aruanne+2010.pdf/e190af0c-2631-49a0-9f10-f2a1a1209557?version=1.0&inheritRedirect=true>
- Saku valla 2011. a konsolideerimisgrupi majandusaasta aruanne. (2012). Saku Vallavolikogu  
<http://www.sakuvald.ee/documents/379795/620801/Majandusaasta+aruanne+2011.pdf/38d4cd67-ca77-42ee-8f36-5b87f8da0a84?version=1.0&inheritRedirect=true>
- Saku valla 2015. aasta eelarve seletuskiri. (2015). Saku Vallavolikogu.
- Saku valla 2015. aasta eelarve vastuvõtmine. Saku Vallavolikogu määrus 31.01.2015 – RT IV, 28.01.2015, 29
- Saku Vallavolikogu revisjonikomisjoni märtsikuu koosoleku protokoll. (2015). Saku Vallavolikogu (protokoll).
- Soave, P. (2015). Road traffic and safety provisions. European Parliament.  
[http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/en/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.5.html](http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/en/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.5.html) (21.05.2015)
- Tee seisundinõuded. Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus 30.01.2015 - RT I, 27.01.2015, 4.
- Teeseadus. Riigikogu seadus 01.01.2015 - RT I, 12.07.2014, 24

Tegevusaruanne 2013. Eesti Maaomavalitsuste Liit.

[http://www.emovl.ee/files/MAAP\\_EV%202014//Tegevusaruanne\\_2013\\_valmis.pdf](http://www.emovl.ee/files/MAAP_EV%202014//Tegevusaruanne_2013_valmis.pdf)  
(03.05.2015)

Transpordi arengukava 2014-2020. (2013). Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium.

<https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/3210/2201/4001/arengukava.pdf> (03.05.2015)

„Transpordi infrastruktuuri arendamine perioodil 2014-2020.“ Seletuskiri. Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus (2014)

# LISAD

## Lisa 1. Töö käigus läbiviidud küsitlus

### Kohalike teede toetus

Küsitluse eesmärk on saada neutraalset tagasisidet ning selgitada välja, milline on vallaelanike seisukoht teede kasutajatena.

#### **Kuidas oled rahul kohalike teede seisundiga Saku vallas?**

- Ei ole üldse rahul
- Pigem ei ole rahul
- Pigem olen rahul
- Olen täiesti rahul
- Ei oska öelda

#### **Kui ei ole rahul Saku valla kohalike teede seisundiga, siis too välja, millega täpsemalt Sa rahul ei ole.**

Kirjuta välja märksõnad, millega rahul ei ole (nt talvine teehooldus, augud, hooldustsüklid, muud seisundinõuded)

---

---

---

#### **Kuidas hindate riigipoolse kohalike teede toetuse suurust?**

- Toetuse summa peaks olema oluliselt suurem
- Toetuse summa peaks olema suurem
- Toetuse summa on piisav
- Toetuse summa peaks olema väiksem
- Ei oska öelda

#### **Kuidas hindate valla panust kohalike teede hoolduses?**

Rahaline panus /füüsiline panus

- Valla panus on liiga väike
- Valla panus on pigem liiga väike
- Valla panus on pigem suur
- Valla panus on väga suur
- Ei oska öelda

**Kui määrasid eelmise küsimuse vastuseks, et vallapoolne panus on väike, siis too välja, mille arvelt võiks suurendada valla panust?**

Mille arvelt kokku hoida, et suurendada teehoolde eelarvet / kuidas suurendada muud panust?

---

---

---

**Kas oleksid ise vallaelanikuna valmis rohkem panustama, et parendada kohalike teede seisukorda?**

- Jah
- Ei
- Ei oska öelda

**Kui vastasid eelmisele küsimusele jaatavalt, siis kirjelda, kuidas oleksid nõus panustama?**

Näiteks projekti "Teeme ära" raames, rahalise panusega, muu füüsilise panusega (talihooldega abistamine jm)

---

---

---

**Kuidas hindad Saku valla kattega teede seisundit?**

- Väga hea
- Pigem hea
- Keskmine
- Pigem halb
- Väga halb

**Kuidas hindad Saku valla kruusateede seisundit?**

- Väga hea
- Pigem hea
- Keskmine
- Pigem halb

- Väga halb

**Kuidas hindad Saku valla teede hooldustsüklite pikkust?**

- Väga hea  
 Pigem hea  
 Keskmine  
 Pigem halb  
 Väga halb

**Kuidas hindad Saku valla teede talvise hoolduse läbiviimist?**

- Väga hea  
 Pigem hea  
 Keskmine  
 Pigem halb  
 Väga halb

**Muud mõtted Saku valla kohalike teede seisundi, rahastamise jm kohta.**

---

---

---

**Kuidas liikled peamiselt Saku valla kohalikel teedel?**

Milline on Sinu peamine roll liiklejana?

- Jalakäija  
 Autojuht  
 Tervisesportlane  
 Lapsevankriga jalutaja  
 Other:

**Kuidas oled seotud Saku vallaga?**

- Olen volikogu liige/volikogu komisjoni liige  
 Olen vallaelanik  
 Olen vallaelanik (õpilane)  
 Töötan Saku vallas  
 Töötan Saku Vallavalitsuses

## Lisa 2. Saku valla kohalike teede nimekiri

Tabel 11. Saku valla kohalike teede nimekiri

Ülase põik	Mooni tänav	Nimetu
Ülase ringtee	Kirsi tänav	Leopere tee
Sambla tänav	Õuna tänav	Küüvitsa tee
Mustika tänav	Pärnapuu tänav	Kustase tee
Kannikese sisetee	Näituse tänav	Rohu tee
Raudtee tänav	Jaama põik	Veehoidla tee
Pärna tänav	Seedri tänav	Kurtna - Vilivere tee
Aru tänav	Kodu tänav	Pelgu tee
Murru tänav	Lepa tänav	Pelgu tee
Kuuse tänav	Nurga tänav	Kalda tänav
Tariku tänav	Metsa tänav	Kalda tänav
Raudtee tänav	Turu tänav	Koosi tee
Raudtee tänav	Kuuse tänav	Keskuse tee
Raudtee tänav	Kuuse tänav	Aasu tee
Kivisalu tee	Kuuse tänav	Nimetu
Kivisalu tee	Kadaka tänav	Nimetu
Tiigi tänav	Kõrve tänav	Nõela tee
Põllu tänav	Piiri tänav	Nimetu
Teaduse tänav	Pargi tänav	Tiigi tänav
Staadioni tänav	Asula tänav	Nimetu
Teaduse 1	Männi põik	Nimetu
Teaduse 14 parkla tee	Kase tänav	Nimetu
Päikesekillu sissesõit	Suvila põik	Nimetu
Terakese sissesõit	Suvila tänav	Nimetu
Juubelitammede tee	Laulu tänav	Metsavahi tee
Teaduse tänav	Laulu tänav	Metsavahi tee
Tiigi tänav	Õnneheina tänav	Rehemetsa tee
Uus-Saku tänav	Männi tänav	Nurga tee
Pargi tänav	Kase põik	Annekese tee
Pargi tänav	Männimetsa tänav	Kuresoo ringtee
Tehnika tänav	Männimetsa tänav	Kasemetsa tee
Tehnika tänav	Jaama tänav	Kiipsu tee
Instituudi tänav	Kiisa alajaama tee	Kongo tee
Lauliku tänav	Kõrnumäe tee	Tuisu tee



Jaaniku tänav	Kõrnumäe tee	Väikemetsa tee
Männi tee	Supluse tee	Aprilli tee
Jõe tänav	Tamme tänav	Havi tee
Ülase tänav	Kevade tänav	Lukussepa tee
Kannikese tänav	Toominga tänav	Karjakopli tee
Kooli tee	Astra tee	Sepa tee
Jaama põik	Sprindi tee	Sepa tee
Aiandi tänav	Järvekalda tänav	Kadakanurga tee
Tamme tee	Toomase tee	Kadakanurga tee
Sinilille tänav	Ehitaja tee	Atiku tee
Nurmenuku tänav	Roobuka tee	Juuliku tee
Piibelehe tänav	Ardi tee	Murumäe tee
Kullerkupu tänav	Poldri tee	Jaama tänav
Karikakra tänav	Lokuti tee	Metsanurga tee
Priimula tänav	Nimetu	Vahtra tee
Kanarbiku tänav	Sootee	Oja tänav
Tulbi tänav	Hao tee	Ülase tänav
Asula tänav	Saunasilla tee	Taevakaare tee
Silla tänav	Saunasilla tee	Paju tänav
Aasa tänav	Aadu tee	Paju põik
Kesk tänav	Nimetu	Eha tee
Tuule tänav	Noole tee	Eha põik
Tormi tänav	Kaare tee	Kuu tee
Laane tänav	Tänassilma tee	Kuu põik
Laane tänav	Pumbajaama tee	Nimetu
Põik tänav	Pumbajaama tee	Tähe põik
Kalda tänav	Tänassilma - Laagri	Pähklimäe tee
Põdra tänav	Kullipesa tee	Pähklimäe põik
Kraavi tänav	Murimäe tee	Pähklimäe ring
Nulu tänav	Murimäe tee	Tähe tee
Metsa tänav	Kiviaia tee	Kungla tänav
Kingu tänav	Karjavärava tee	Vesineitsi tänav
Küütsu tänav	Mõisavahe tee	Tiiru põik
Sarapuu tänav	Lepa tee	Kungla põik
Kingu põik	Kadakamarja tee	Sookolli tänav
Nurme tänav	Kadakamarja põik	Murueide tänav
Salu tänav	Balteco tee	Nimetu
Oja tänav	Tooma-Nõlvaku tee	Nimetu
Oru tänav	Krossi tee	Saku - Tammemäe jalgtee
Tehnikumi tänav	Trapi tee	Nimetu
Nõlva tänav	Raba tee	Nimetu
Metsatuka tänav	Tiiru tee	Nimetu
Kõrre tänav	Vindi tee	Saku - Kasemetsa jalgtee
Heina tänav	Liivaku tee	Kasemetsa - Kiisa jalgtee

Pähklimetsa tee	Käbliku tee	Kiisa - Kurtna jalgtee
Männituka tee	Nõmmiku tee	Kingu tänava jalgtee
Luha tänav	Järvistu tee	Teaduse tänava I jalgtee
Kasteheina tee	Nimetu	Teaduse tänava II jalgtee
Niidu tänav	Nimetu	Jaama tänava jalgtee
Lehise tänav	Nimetu	Nurme tänava jalgtee
Tänassilma jalgtee	Üksnurme jalgtee	Kiisa jalgtee
		Tõdva - Hageri jalgtee

Allikas: Riiklik teeregister