

Vabariigi Valitsuse ministeeriumite vahelise komisjoni ja ELVL läbirääkimiste delegatsiooni transpordi ja teede töörühma KOOSOLEKU PROTOKOLL

2.mai 2024. a

Koosoleku koht: Ministeeriumide ühishoone, Suur-Ameerika 1, Ruumis Kadakas / TEAMS

Koosoleku algus kell 15.00, lõpp kell 17.00

Juhatas: Ain Tatter, Kliimaministeeriumi teede- ja raudteeosakonna juhataja

Protokollis: Julia Bergstein, Kliimaministeeriumi teede valdkonnajuht.

Osalesid:

ELVL delegatsiooni liikmed:

ELVL töörühma esimees – Indrek Gailan, Tallinna Transpordiameti juhataja, indrek.gailan@tallinnlv.ee

Jaan Tarmak, Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti juhataja, jaan.tarmak@tallinnlv.ee

Einar Vallbaum, Viru Nigula vallavanem ainar.vallbaum@viru-nigula.ee

Meelis Kukk, Pärnu abilinnapea, meelis.kukk@parnu.ee

Sven Tarto, Nõo valla ehitus- ja majandusosakonna juhataja, sven.tarto@nvv.ee

Indrek Pikk, Saue valla teede spetsialist, indrek.pikk@sauevald.ee

Rein Haak, Tartu linnamajanduse osakonna juhataja, rein.haak@tartu.ee

Aare Rüütel, Saaremaa Vallavolikogu liige, aare@kadunud.ee

Regionaal- ja Põllumajandusministeerium:

Mart Uusjärv, Kohalike omavalitsuste poliitikaosakonna juhataja

Sulev Liivik, Kohalike omavalitsuste finantsjuhtimise osakonna juhataja

Andres Ruubas, Ühistranspordi osakonna juhataja

Koosoleku heakskiidetud päevakord:

1. Ülevaade EL toetusmeetmetest teede ja transpordi valdkonnas sh elektri laadimispunktide taristute laiendamiseks

2. Ülevaade kliimaseaduse koostamise protsessist

3. Ülevaade liikuvusreformist

4. Muud:

- Ülevaade EHRi osas uuenduste kohta seoses suuremahuliste teede ja tänavate projektdokumentide menetlemiseks.
- Ülevaade menetluses olevast teehoiuvaldkonna õigusloomest
- Ministeeriumide seisukohad Eesti Linnade ja Valdade Liidu ettepanekutele

Arutelu ja otsused:

1. Ülevaade EL toetusmeetmetest teede ja transpordi valdkonnas sh elektrilaadimispunktide taristute laiendamiseks

2. Ülevaade kliimaseaduse koostamise protsessist

Kliimaministeeriumi (edaspidi KLIM) Liikuvuse arengu ja investeringute osakonna juhataja Eva Killar tutvustas andis ülevaate EL toetusmeetmetest teede ja transpordi valdkonnas sh elektri laadimispunktide taristute laiendamiseks ning kliimaseaduse koostamise protsessist.

Ettekanne lisatud.

Otsus: Informatsioon võeti teadmiseks.

3. Ülevaade liikuvusreformist

Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi Ühistranspordi osakonna juhataja Andres Ruubas tegi ülevaate liikuvusreformi eesmärkidest ja tegevustest.

Ettekanne lisatud.

Otsus: Informatsioon võeti teadmiseks.

4. Muud:

- Ülevaade EHRi osas uuenduste kohta seoses suuremahuliste teede ja tänavate projektdokumentide menetlemiseks.

Suuremahuliste projektide probleem on lahendatud EHRi üle viimisel uude pilvearhitektuuri. Üksiku ülisuure projekti puhul tasub meie klienditoele ette teada anda, et Riigipilves lisatakse EHRi serveritele lisamälu/protsessoreid. See võtab aega maksimaalselt 1-2 tööpäeva. „Igaks juhuks“ ülisuurtele projektidele dimensioneerimine oleks ebamõistlik kulu maksumaksjale.

30. aprilli õhtul toimub tarne, millega muuhulgas võimaldatakse ehitise kasutusotstarbeks valida taas teid ja tänavaid (seni kasutatud valdavalt „Muu rajatis“), see klassifikaator oli vahepeal „kinni keeratud“.

Mis puutub suuremahuliste teede ja rajatiste informatsiooni sisestamise mugavuse tõstmisse, siis see toimub järkjärguliselt. Suuremad muudatused (näiteks geoalusega andmestiku sisestamine) tulevad kasutusele käesoleva aasta lõpu/uue aasta alguse poole koos võrgurajatiste andmebaasi käiku laskmisega.

- Ülevaade menetluses olevast teehoiuvaldkonna õigusloomest

Majandus- ja taristuministri 3. augusti 2015. a määruse nr 101 „Tee ehitamise kvaliteedi nõuded“ muudatus läbis EISis märtsi kuus kooskõlastusringi.

Peamisteks muudatusteks on keskkonnasäästlikumaid tee ehitusmaterjale kasutamise ning väiksema CO2 heitega tehnoloogiate rakendamise võimaldamine, näiteks lubatakse toota kuumade asfaltsegude asemel soojasid asfaltsegusid. Samuti võimaldatakse kasutada teetöodel alternatiivseid lähtematerjale ja sideaineid (eelkõige ligniini, klaasi jne) tingimusel, et on tagatud nõuded tee kasutusajale, püsivusele ja ohutusele. Lisaks suunab määrus võimaluse korral hoiduma materjalide eemaldamisest ja väljavahetamisest ning eelistama materjalide parendamist objektis.

Laekunud tagasiside on läbitöötamisel. Seejärel teavitatakse Euroopa Komisjoni eelnõu muudatustest. Teavituse ooteaeg on 3 kuud. Kui olulist tagasisidet ei tule, siis eeldatavasti septembris-oktoobris saab eelnõu vastu võetud.

- Ministeeriumide seisukohad Eesti Linnade ja Valdade Liidu ettepanekutele

Tutvustati ministeeriumide seisukohti ELVL laekunud ettepanekutele (lisatud)

/allkirjastatud digitaalselt/

Ain Tatter

Koosoleku juhataja

Protokoll edastati osapooltele kooskõlastamiseks 9.mai 2024.

Protokolli kohta märkuseid ei laekunud.

Transpordi ja teede töörühma ettepanekud

nr	Eesti Linnade ja Valdade Liidu ettepanekud ja selgitused	Ministeeriumi seisukoht	Töörühma kokkulepe, eriarvamused
ELVLi prioriteetidid:			
1.	Suurendada kohalike teede hoiuks ja tänavavalgustuse teenuse osutamiseks eraldavate vahendite mahtu. Kohalikud teed moodustavad Eesti teedest 40,6 protsenti. Kriisieelsel 2008. aastal eraldati kohalike teede hoiuks riigieelarvest 40 456 074 €, mida kriisist tulenevalt vähendati koguni 28%. Viimasetel aastatel eraldatud toetuse summa 29,3 mln eurot on olnud sisuliselt alates 2013. aastast (väljaarvatud COVID meede 2020.a). Omaavalitsuste läbirääkimiste delegatsioon, sh Tallinna linn Eesti Linnade ja Valdade Liidu liikmena, taotleb tee hoiuks eraldatavate vahendite 2008. aasta taseme taastamist ja selle edasist suurendamist proportsionaalselt riigiteedele tee hoiu-kavas kavandatud mahtude kasvule. Kriisijärgsel perioodil kuni aastani 2020 riigi poolt eraldatud vahendid tee hoiu kulude katteks ei kata omaavalitsuste tegelikku vajadust tee hoiukulude katmiseks ja vajaliku teenustaseme täitmiseks. Riigi eelarvestrateegia 2024-2027 (RES) ei kajasta avalikult kasutatavate kohalike teede hoiu rahalisi vahendeid sõnaselgelt kavandatud, on vaid viidatud punktis 3.3.3 <i>Kohalike omaavalitsuste eelarvepositsioon</i>, et majanduskulud (sh elamu- ja kommunaalmajandus) koosnevad peamiselt valla- või linnasisesest ühistranspordist, valla teede ja linnatänavate korrashoiust, veevarustuse korraldamisest ning tänavavalgustusest. Kokku ulatus nende väljaminekute maht konsolideeritult tekkepõhiselt 2022. aastal 2,9 mld euronit (sh 0,1 mld eurot kohustuste tasumine). Transpordi tulemusvaldkonna eesmärkide saavutamiseks on loodud transpordi programm, mis lähtub Transpordi ja liikuvuse arengukavast 2021–2035. Liiklusohutusprogrammis 2016-2025 sätestatud eesmärgiks on vähendada liikluses hukkunute arvu ja raskelt vigastada saanute arvu kolme aasta keskmisena 2035. aastaks vastavalt kolmekümne ja 187- ni. Seatud vahe-eesmärgist 2022. aastal (46 ja 322) jääb tegelik tulemus kaugele (55 ja 367). Nende eesmärkide saavutamine ei ole realistlik ilma liiklusohutust oluliselt mõjutavate täiendavate tegevuste elluviimist.	Vastavalt RES 2024-2025 on kohalike teede hoiuks kavas eraldada valemipõhist toetust igal aastal 29,3 mln eurot. 2023. aastaks juhtumipõhist toetust riigieelarves ette ei nähtud. Kohalike teede hoiu rahastamise otsused tehakse riigi eelarvestrateegia 2025–2028 läbirääkimiste käigus 2024. aasta septembris. 2023. a kevadel tegite ettepaneku, et tee hoiutoetus oleks tulubaasi osa. Toetame kohalike teede tee hoiutoetuse üleviimist tulubaasi ning palume käsitleda seda Rahanduse töörühmas. Kohalike teede tee hoiutoetuse üleviimine KOV tulubaasi tagab teede hoiuks mõeldud summa kasvu vastavalt tulumaksu laekumisele. Tulubaasi on mõistlik anda korraga mitu toetusliiki.	Läbirääkimised jätkuvad.

	Samas, juhtumipõhise toetuse eraldamisel ei arvestatud eelnevatel aastatel liiklusohutuse parandamise eesmärgil eraldatava toetusega teeületuskohtade ohutumaks muutmiseks vastavalt liiklusohutusprogrammi 2016–2025 elluviimiskavale. Arvestades Tallinna linna territooriumil kavandatavate suuremahuliste teehitustöödega, nagu Lennujaama laiendus, Rail Baltic ja bussiterminali ehitus, Tallinna väike ringtee (Delta ühendustee), Peterburi mnt rekonstrueerimine, suurenevad oluliselt Tallinna linna läbivad liiklusvood, mille tagajärjel on vajadus suurendada teehoiukulusid teede seisundi tagamiseks. Nii Tallinna linnaosad kui Keskkonna- ja Kommunaalamet on viimase kahe aasta jooksul läbi viinud hanked teede hoolduse teostamiseks. Uute hooldushangete tulemusena on alates 2023. aastast teede hoolduse maksumus (koos linnaosadega) ca 22 000 000 eurot aastas. Tänavavalgustuse teenuse osutamine on riiklike õigusaktide alusel kohalikele omavalitsustele pandud kohustus, mis on tee seisundinõuete täitmiseks osutatav teenus. Majandus- ja taristuministri 14.07.2015 määruse nr 92 „Tee seisundinõuded“ § 6 lg 1 punkt 10 kohaselt peab paigaldatud valgustus pimedal ajal põlema. Tee omanik võib valgustust vähendada või välja lülitada, kui ta on täitnud tingimused ohutuks liiklemiseks. Määrus kehtestab nõuded teede seisundile, hooldusele ja valgustamisele pannes eeltoodud kohustused tee omanikele, ehk omavalitsustele. Teel asuvate rajatiste ja tehnovõrkude seisundinõuete täitmise eest vastutab nende omanik. Suurendada kohalike teede hoiuks ja tänavavalgustuse teenuse osutamiseks eraldatavate vahendite toetuse mahtu 2025. a vähemalt 45,5 mln euroni + 12 mln eurot nn juhtumipõhiseks toetuseks 2025.a 45,5 mln 2026.a 46,87 mln 2027.a 48,28 mln 2028.a 49,72 mln		
2.	Sõidusoodustuse andmine kohaliku omavalitsuse otsustada, ühistranspordiseaduse muudatus. Täpsemad andmed sõidusoodustuste mahu kohta puuduvad, kuid hinnanguliselt võib see summa riigis olla ca 5 mln eurot.	Tulenevalt kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse (KOKS) § 6 lõikest 1 on iga KOVi pädevuses korraldada oma territooriumil ühistransporti, tegemist on KOV tuumikpädevusega. KOVi ülesandeid	

	Omavalitsused ei saa sõidusoodustuste toetust, samas ühistranspordikeskused saavad	ühistranspordi kavandamisel ja korraldamise täpsustab eriseadusena ÜTS, mille § 13 on loetletud KOVI ülesanded oma haldusterritooriumil, muu hulgas kehtestab ta valla- ja linnaliinide avaliku liiniveo sõidukilomeetri tariifid või sõidupileti hinnad. Seega põhjendatud on, et KOV ise kehtestab ka sõidusoodustused enda territooriumil korraldatavatel liinidel. ÜTS § 13 lõike 1 punkti 10 kohaselt hüvitab omavalitsusorgan tema kehtestatud sõidusoodustused. Eelnõuga tehtava muudatuse tulemusena nähaksegi ette, et tegemist on täielikult KOV pädevuses oleva küsimusega, mille üle otsustatakse ühistranspordi korraldamise ülesande täitmise raames ja arvestades KOVi eelarvevahendeid. Kommertsliiniveol, millel puhul liiniloa andjaks on valla- või linnavalitsus või tema volitatud valla või linna ametiasutus või piirkondlik ühistranspordikeskus, võib vedajale panna avaliku teenindamise kohustuse valla- või linnavolikogu, kes ka otsustab hüvitamise kohustusega kaasnevad küsimused.	
Täiendavad ettepanekud:			
3.	Teede riigistamine ja TEN-T teede nimekirja täiendamine, lisades Kunda sadama tee TEN-T loetelusse ning finantseerida riigieelarvest linnu/valdu läbivate riigimaanteed, sh TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteed teehoidu. 1) Euroopas loob merenduses 5,4 mln inimest lisandväärtust 485 miljardi euro ulatuses (Blonk, 2015). Euroopa merendussektori konkurentsivõime ja jätkusuutlikkuse tagamiseks on vajadus rakendada initsiatiivi „Sinine kasv“ - aruka, jätkusuutliku ja kaasava majandus- ja tööhõivekasv ookeanidel, meredel ja rannikul. Merenduse tähtsusest Euroopa jaoks näitab ka see, et 75% Euroopa rahvusvahelisest kaubandusest (Study on the Analysis and Evolution of International and EU Shipping, 2015) ja 40% Euroopa Liidu sisekaubandusest toimub meritsi (European Commission, 2016). Nimetatud näitajad on põhjuseks,	Kohalike teede lõikudel, mis viivad nt olulise tähtsusega sadamasse või lennujaama, võib esineda üksikuid funktsionaalseid riigitee tunnuseid, kuid liikluskoosseisu seisukohalt on tegemist eelkõige kohalikku liiklust teenindavate teedega ning seotud eelkõige kohaliku elu korraldamisega, mis on omavalitsuse ülesanne. TEN-T transpordivõrgutikku reguleerib Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 1315/2013, 11. detsember 2013, üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta.	

miks rahvusvahelises kaubanduses osalevate sadamate areng on Euroopa Liidu jaoks oluline. Eesti mereala on oluline osa Eesti Vabariigi territooriumist, kus viiakse ellu majanduslikke, kultuurilisi, keskkonnavalaseid ja julgeoleku huvisid. Samas teadvustame, et merendusega seotud küsimused on sageli laia rahvusvahelise mõjuga ning merenduse areng saab toimuda ainult konstruktiivses rahvusvahelises koostöös. Majanduse toimimise eelduseks on hea transpordikorraldus. Hea transpordikorraldusega ja –taristuga piirkonnad on aktiivsema majandustegevusega, millega panustatakse rahvusvaheliste ühenduste parandamisse ning mis loob võimaluse teenindada senisest rohkem ettevõtlust. Eesti transpordi ja liikuvuse arengukavas on seatud eesmärgiks kooskõlas regionaalpoliitikaga tagada elanikele ja ettevõtetele mugavad, ligipääsetavad, ohutud, kiired, nutikad ja kestlikud liikumisvõimalused kooskõlas Euroopa Liidu õigusnormides kehtestatud eesmärkidega. Eesmärk on suurendada kohalike omavalitsuste kaasatus kohaliku transpordiprobleemide lahendamisele korraldades juurdepääs teenustele, haridusasutustele ja töökohtadele ning tagada ohutu ja ligipääsetava taristu olemasolu olemasoleva ressursi piires. Eeltoodule tuginedes on Eesti Linnade ja Valdade Liidu, Viru-Nigula vallavalitsuse ja Lääne-Viru Omavalitsuste Liidu (VIROL) selge seisukoht, et kõik riikliku tähtsusega sadamatega liituvad teed sh Kunda sadam tuleb kindlasti liita TEN-T loetelusse. See võimaldab Kunda sadamal saada osaks arvestatavast regionaalsadamate üle-euroopalisest transpordivõrgustikust ning aitab kaasata uusi investeeringuid Viru-Nigula valda ja Lääne-Virumaale.	TEN-T transpordivõrgustiku põhi- ja üldvõrku kuuluvad maanteed, raudteed, lennujaamad ja sadamad on välja selgitatud vastavalt nende strateegilisele asukohale ja rollist rahvusvahelises transpordivõrgus toetamaks Euroopa transpordikoridoride efektiivset toimimist. TEN-T põhivõrku kuuluvad Vanalinna sadam, Muuga sadam ja Paljassaare sadam ning üldvõrku Sillamäe sadam, Paldiski Lõunasadam, Rohuküla, Virtsu ja Pärnu sadamad. Määrus näeb ette nõuded, millised sadamad saavad võrgustikku kuuluda. Kaubasadamad peavad vastama järgmisele kriteeriumile: aastane veoste kogumaht – puist- või muu lasti käitlemisel – ületab 0,1 % kõigis liidu meresadamates aasta jooksul käideldud veoste kogumahust. Selle kogumahu võrdlusalus on viimane kättesaadav kolme aasta keskmine, mis põhineb Eurostati avaldatud statistikal; Seni pole Kunda sadama kaubamahud olnud piisavad , et TEN-T võrgustikku kuuluda. Hetkel puuduvad andmed, et Kunda sadam oleks kaubamahtusid viimastel aastatel suurendanud, Statistikaameti andmetel 2023. a kaubamahud võrreldes 2022. aastaga pigem langesid (https://andmed.stat.ee/et/stat/majandus__transport__veetransport/TS175) . Koos ettepanekutega pole esitatud ka põhjendusi Kunda sadama vastavusest TEN-T määruse tingimustele. Valitud sadamad peavad vastama rangetele ohutus- ja keskkonnanõuetele ning edendama jätkusuutlikku arengut, sealhulgas keskkonnahoidlikke transpordilahendusi ja energiatõhusust. Arvestades TEN-T põhi- ja üldvõrku kuuluvate sadamate hulka Eestis ja geograafilist hõlmatust, ei oleks praeguses geopoliitilises olukorras täiendava sadama lisamine TEN-T	
---	--	--

		üldvõrku otstarbekas ega ka lisandväärtust loov, isegi kui Kunda sadama kaubamahud kasvaksid ja kuulumine TEN-T võrgustikku oleks võimalik. Ettepaneku on esitanud Eesti Linnade ja Valdade Liit, Viru-Nigula vallavalitsuse ja Lääne-Viru Omavalitsuste Liit, kuid ei selgu, milline on antud küsimuses Kunda sadama enda seisukoht ning kas on koostatud mõjude hinnang sh kohustuste osas, mis TEN-T võrgustikuga liitumine sadama jaoks kaasa tooks.	
4.	Kohalike omavalitsuste haldusterritooriumi läbivate riigimaanteed korrashoiu tagamiseks eraldatavate vahendite mahu tõstmine. Määrata riigi seadusjärgseks kohustuseks kohalike omavalitsuste haldusterritooriumi läbivate riigiteede korrashoiu tagamiseks vajaliku rahastuse planeerimine riigieelarvesse ja vastavate vahendite eraldamine omavalitsustele. Tallinna linna läbivad olemuslikult riigi tähtsusega ja TEN-T võrgustikku kuuluvad riigiteed, mistõttu peaksid need kuuluma majandus- ja taristuministri 25.06.2015 määrusega nr 72 „Riigiteede liigid ja riigiteede nimekirj“ kinnitatud riigiteede nimekirja, mitte algama või lõppema KOV haldusterritooriumi piiril. Kehtiva määruse kohaselt ühendab riigiteede üks liik – põhimaantee - pealinna teiste suurte linnadega, neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu <u>tähtsate sadamate, raudteesõlmede</u> ja piiripunktidega. See tähendab et KOV piiridesse jääva riigimaantee tunnustele vastava tee korrashoiu kohustus jääb KOV kanda, kuigi see peaks olema riigi ülesanne, sest KOV-i territooriumit läbimata ei ole võimalik tähtsate sadamate või raudteesõlmedeni jõuda. Olemuslikult riigiteedena olevatena ja riigile strateegiliselt tähtsate transpordi-objektide ühendusteedena (ligi 1,77 mln m² (106,163 km)), tuleb nende korrashoidu finantseerida riigieelarvest summas 76,1 mln €/aastas, mis on arvestatud Tallinna tänavate PMS analüüsi 2023. hindade alusel nõutava seisunditaseme saavutamiseks vajalik regulaarne teehoiu kulu aastas. Liiklusseaduse §-s 1¹ on muu hulgas reguleeritud riigitee ehitamise raames ka riigile mittekuuluva tee osaline ehitamine, millest lähtuvalt on lubatud tehoiukavas oleva riigitee ehitamise raames riigile mittekuuluva tee osaline ehitamine, kui see on vajalik	Ühenduste arendamise ja erinevate liikumisviiside ühendamise meetmete raames toetati kohalike teede lõike, mis ühendavad erinevaid TEN-T võrgustikku kuuluvaid taristuid. Perioodil 2014-2020 eraldati toetust Tallinna, Narva ja Tartu linnale kokku 71,27 mln €. Perioodil 2021-2027 on EL võtnud vastu kaalukad eesmärgid rohepöörde osas siis perioodil 2021-2027 saame suuremates linnades toetada rattateede põhivõrgustike ja trammitrade rajamist ning multimodaalsete sõlmpunktide arendamist. Seda selleks, et propageerida linnades, kus õhusaaste ja CO2 kontsentratsioon suurim, säästvat ja puhast liikuvust. Kohalike teede lõikudel, mis viivad nt olulise tähtsusega sadamasse või lennujaama, võib esineda üksikuid funktsionaalseid riigitee tunnuseid, kuid liikluskooresseisu seisukohalt on tegemist eelkõige kohalikkude liiklust teenindavate teedega ning seotud eelkõige kohaliku elu korraldamisega, mis on omavalitsuse ülesanne.	

	teedevõrgu terviklikkuse tagamisest avalikes huvides. Ühtlasi on sätestatud, et 1 teehoiukava võib lisaks riigiteedele sisaldada ka kohalike teede liiklusohutust toetavaid tegevusi. Sellest lähtuvalt on ettepanek teedevõrgu arendamisel alustada läbirääkimisi kohalike omavalitsustega, et leppida kokku ja seadustada linnu/valdu läbivate teede teehoiu rahastamine. See võimaldab koostöös Transpordiametiga alustada alljärgnevate olemuslikult riigiteede, sh. TEN-T võrgustikku kuuluvate maanteede korrashoiu rahastamisega/kaasfinantseerimisega riigieelarvest: - Peterburi tee Vao ristmikust kuni Tartu mnt (või Smuuli teeni); - Vabaduse pst Männiku tee ristmikust kuni linna piirini Pääsküla jõe sillal; - Paldiski mnt Haabersti ristmikust kuni linna piirini Tähetorni ristmikul; - Suur-Sõjamäe tn (Kesk-Sõjamäe tn - J. Smuuli tee); Riigi eelarvestrateegia 2024-2027 transpordi tulemusvaldkonnas on lahendamist vajavad väljakutsed: • riigiteede seisundi parendamine ja remondivõla vähendamine; • TEN-T nõuetele vastavate põhimaanteede ehituse rahastamine. Eelnevat arvestades on Tallinna linn seisukohal, et pealinna suubuvate riiklikult tähtsate põhimaanteede, mis viivad rahvusvahelise lennujaama, sadama ja/või ühistransporditerminalini, riigiteede nimekirja kandmine (st kuni sihtkohani) ning teehoiu korraldamise kokkuleppimine peab toimuma riigi ja omavalitsuste vahel, andmata riigiteede nimekirja kantud teid riigi bilanssi.	
5.	Teehoiuks mõeldud vahendite eraldamisel toetusfondi kaudu lähtuda kohalike teede pinna-arvestusele põhinevast registrist ja inventariseerimise käigus saadud liiklussageduse andmetest ning eraldada raha ka muude kohalike teerajatiste hoolduseks. Täna riigi poolt eraldatud vahendid teehoiu kulude katteks ei kata tegelikku vajadust, mistõttu on järgnevatel aastatel vajadus tõsta teehoiuks mõeldud vahendeid iga-aastaselt vähemalt 5% kuni teede olemi kohase amortisatsiooni välja saavutamiseni.	Kliimaministeerium saab teha ettepaneku Vabariigi Valituse määruse muutmiseks kohe, kui vastav meetodika muutmisettepanek on ELVL poolt töörühmale esitatud. Kohalike teede remondi- ja hooldustööde mahajäämus 2021. aastal teostatud uuringu kohaselt moodustab ca 3 miljardit, mis tähendab, KOV teedevõrgu seisukorra parendamiseks optimaalse seisukorrani tuleks olemasolevat iga-aastast teede ja tänavate hooldus- ja

	Teehoiuks mõeldud vahendite võrdsetel alustel eraldamisel toetusfondi kaudu tuleb lähtuda kohalike teede pinnaarvestusel põhinevatest riikliku registri andmebaasidest. Hetkel kasutusel oleva teehoiu vahendite eraldamise meetoodika muutmine saab toimuda kohalike teede inventeerimise tulemusel omavalitsusliidu ELVL ettepaneku alusel. Transpordiameti poolt korraldatud kohalike teede inventeerimine on lõppenud. Seisuga 22.08.2019 edastatud info kohaselt on loomisel kohalike teede panoraampiltide vaatamise rakendus (EyeVi). Teehoiu toetuse jaotuse arvestuse uue meetoodika väljatöötamise eelduseks on kohalike teede inventeerimise jätkutegevuste läbiviimine. MKM on teinud ELVL-ile ettepaneku inventeerimise jätkutegevuste (kohalike teede liiklussageduse analüüs, kohalike teede optimaalse seisukorra määratlemine ning kohalike teede teehoiuks vajaminevate vahendite suuruse analüüs) läbiviimiseks ja rahastamiseks. Inventeerimise jätkutegevuse rahastamiseks on kavas esitada taotlus Riigikantseleile toetuse eraldamiseks Poliitikakujundamise kvaliteedi arendamine meetmest. Kuivõrd toetusfondi osaks olev kohalike teede teehoiu toetus võib tulevikus muutuda kohaliku omavalitsuse üksuste püsiva tulubaasi osaks, soovitab MKM kaasata meetoodika muutmisel ka Rahandusministeeriumi. Teede pinnaarvestusel põhinev arvestus kajastab objektiivsemalt kohalike teede teehoiu vajadusi ning järgib võrdse kohtlemise põhimõtet. Arvestada tuleb ka jalgratta- ja/või jalgteid.	remonditööde eelarvet kasvatada summani 314 miljonit eurot aastas. Aastatel 2021-2023 on kohalikud omavalitsused investeerinud oma teedesse ca 170-220 mln € aastas. Riik on toetanud ja toetab kohalike teede hoidu ka edaspidi vastavalt riigi eelarvelistele võimalustele (valemipõhine toetus vastavalt teede pikkusele, juhtumipõhine toetus transiit- ja ettevõtlusega seotud teedele ning välisabi). Aastatel 2021-2023 on riik kohalike teede hoidu toetanud 50-80 mln aastas sh välisabi. 2023. a kevadel tegite ettepaneku, et kohalike teede teehoiutoetus oleks tulubaasi osa. Toetame kohalike teede teehoiutoetuse üleviimist tulubaasi ning palume käsitleda seda Rahanduse töörühmas.	
6.	Riigieelarveliste vahendite, CO2 kvootide müügist saadavate vahendite või EL 2021+ vahendite arvel finantseeritavad toetusmeetmed liikuvuse parandamiseks, sh elektrisõidukite laadimistaristu rajamiseks, ühis- transpordi veeremi soetamiseks, ühistranspordi jm aktiivsete liikumisviiside taristu rajamiseks. Elektritranspordi arendamiseks uute trammiliinide ehitus ja vastava veeremi soetus, jalgrattateede ehitus, elektri ja vesiniksõidukite soetus ja laadimistaristu rajamine jms. Laadimistaristu loomine aitab tagada kiiremat üleminekut heite- ja müra vabale autokasutusele, mis on oluline nii keskkonnahoiu kui ka kliimamuutuste mõju leevendamisel. Elektrisõidukite laadimistaristu ehitamine on eelduseks madalama müratasemega sõidukite kasutuselevõtuks. Lisaks autodele peaks taristu võimaldama laadida ka teisi elektrilisi sõidukeid (jalgrattad, tõukerattad jne).	CO2 vaheditest on kavandamisel mitmed meetmed seoses alternatiivkütuste taristu arenguga (elektrilaadimistaristu raskeveokitele ning elektrilaadimistarsistu kortermajade juurde). Samuti toetame CO2 vahenditest ühistranspordi ligipääsetavuse parandamist, taktipõhise rongiliikluse arendamist ning Tartu-Riia rongiliikluse alustamist. Kavas on ka meetmed nullheitega ühissõidukite hankimiseks ühistranspordikeskuste poolt ning erinevat pilootprojekte ühistranspordi tõhustamiseks (sh koolitransport).	

7.	Leida seadusandlik lahendus munitsipaal omandis olevatele kergliiklustee definitsioonile ning töötada välja kergliiklusteede kilomeetri põhine hooldus/korrashoiu riiklik rahastus mudel, mis on eraldiseisev riiklik toetus ja mis ei ole seotud kohalike teede hoiuks eraldatud toetus valemiga. Kehtivas liiklusseaduses on defineeritud jalgratta-ja jalgteed, jalgrattarada, jalgrattatee kuid üldine kergliiklustee definitsioon puudub. Kergliiklustee termin on küll kirjeldatud teeregistri põhimääruses (1) <i>kergliiklustee on sõiduteest eraldatud jalgratta- ja jalgteed, jalgteed, jalgrattatee või tee koosseisu kuuluv kõnnitee</i>; kuid puudub üldine seadusandlik terminoloogia. Samuti ei ole kergliiklusteed arvestatud kohalike teede hoiuks üldise kohalike teede hulka, (kuna tegemist on sõidutest eraldatud teega) seega puudub sellisele teeliigile riiklik teedetoeetus. Ettepanek töötada välja kergliiklusteede hooldus ja korrushoiu riiklik toetus valem.	Palume selgitada, milles seisneb kergliiklusteede omandipõhise definitsiooni erinevus. Kergliiklustee on defineeritud kliimaministri määrmises nr 71 „Tee projekteerimise normid“, mille §2 (1) p 10 kohaselt on kergliiklustee kõnnitee, jalgteed, jalgratta- ja jalgteed ning jalgrattatee liiklusseaduse tähenduses; Transpordiamet ja kohalikud omavalitsused teevad igakülgselt koostööd kergliiklusteede rajamiseks suurendamaks kohalike elanike ligipääsetavuse võimalusi. Kergliiklusteede omandipõhine jaotus ja korrashoiukohustus on määratletud sarnaselt avalikult kasutatava teega vastavalt sellele, kellele kuulub kergliiklustee alune maa või kelle kasuks on seatud servituut. Õiguslikud tööriistad kergliiklusteede omandi korrastamiseks on hetkel olemas. Samuti on teeregistrisse võimalik kergliiklusteid kanda. Hetkel on probleem selles, et osadest KOVidest ei tule kergliiklusteede kohta andmeid. Kui algandmestik kergliiklusteede osas saab korda (teejooned tekitatud ja omand korrastatud), siis saab rääkida andmetest, mille pealt arvutada toetuse suurust. Samas, riigi rahalised võimalused ja väljakutsed sunnivad otsima viise teedetaristu efektiivsemaks majandamiseks olemasolevate rahastamismahtude juures tagades samaaegselt arengudokumentides seatud eesmärkide täitmine. Kliimaministeerium saab teha ettepaneku Vabariigi Valituse määruse täiendamiseks kergliiklusteetele toetuse osas kohe, kui teeregistris andmed korrastatud	
----	---	--	--

		ja vastav toetuse valem ettepanek on ELVL poolt töörühmale esitatud. 2023. a kevadel tegite ettepaneku, et teehoiutoetus oleks tulubaasi osa. Kohalike teede teehoiutoetuse üleviimine KOV tulubaasi tagab teede hoiuks mõeldud summa kasvu vastavalt tulumaksu laekumisele ning võimaldab vahendite paindlikku kasutamist. Tulubaasi on mõistlik anda korraga mitu toetusliiki. Toetame kohalike teede teehoiutoetuse üleviimist tulubaasi ning palume käsitleda seda Rahanduse töörühmas.	
--	--	---	--