riigikontroll
National Audit Office of Estonia

Transpordi ja liikuvuse valdkonna eesmärgid ja tegelikkus

Kas aastate jooksul seatud ambitsioonikate eesmärkideni jõudmine ja kulukate kohustuste kandmine on riigi rahaliste võimaluste juures realistlik?

Riigikontrolli aruanne Riigikogule
Tallinn, 3. november 2025

Transpordi ja liikuvuse valdkonna eesmärgid ja tegelikkus

Kas aastate jooksul seatud ambitsioonikate eesmärkideni jõudmine ja kulukate kohustuste kandmine on riigi rahaliste võimaluste juures realistlik?

Kokkuvõte

Riigikontroll on viimastel aastatel transpordi ja liikuvuse valdkonnas teinud pea tosin auditit. Uurisime temaatilise aastaaruande tarbeks, kuidas on edenenud valdkonna eesmärkide saavutamine – millised auditites tuvastatud probleemid on endiselt aktuaalsed ja lahendamata.

Transpordi ja liikuvuse valdkonna läbivaks jooneks on ambitsioonikad eesmärgid ja kulukad kohustused, mille saavutamine või täitmine ei ole riigi rahaliste võimaluste tõttu realistlik.

Transpordi ja liikuvuse valdkonna praeguste eesmärkide saavutamiseks on raha juurde vaja vähemalt 1,35 miljardit eurot

Riigiteede seisukorra säilitamiseks, riigiteede ja raudteede ehituseks ning raudteel turvalisuse suurendamiseks on **perioodil 2026–2030 puudu vähemalt 1,35 miljardit eurot**. Summa on veelgi suurem, kui Rail Balticu I etapi ehitustööde lõpetamiseks saab Eesti Euroopa Liidu uue perioodi eelarvest vähem kui loodetud 1,2 miljardit eurot. Võimalused sellel perioodil sedavõrd suures mahus transpordi ja liikuvuse valdkonna lisarahastamiseks on piiratud ning raha vajavad ka teised valdkonnad – võtame kas või näiteks tervishoiu, sotsiaalkaitse või mõne muu. Kitsast manööverdamisruumi näitab see, et kahel järgmisel aastal ulatub eelarvepuudujääk prognoosi järgi maksimaalselt lubatava 4,5%-ni sisemajanduse kogutoodangust ning 2029. aastal 3,6%-ni.

Kindlasti on mõningaid transpordi ja liikuvuse valdkonna kitsaskohti võimalik lahendada, kui teha ümberkorraldusi valdkonna sees. Samas on aruandes välja toodud eesmärgid ja kohustused need, mille puhul edasiliikumine ilma mahuka lisarahastuseta ei ole võimalik.

Riigi arengukavad ja neis seatud sihid ei tohiks olla enesepettus, vaid peaksid kõnelema realistlikult sellest, millised on riigi prioriteedid, ja esitama jõukohaseid valikuid. Valdkonna eesmärgid tuleks riigi rahalisi võimalusi arvestades kaine pilguga üle vaadata ning hinnata, kas tegelikult on võimalik kaugemad eesmärgid saavutada, ja kui on, siis millises tempos. Samuti, kas eesmärk on jätkuvalt vajalik ja mõistlik. Otsuseid on tarvis selguse, ettenähtavuse ja läbipaistvuse huvides ning

need oleks mõistlik ka valdkondlikes arengukavades ja strateegiadokumentides kinnistada.

Riigikontroll hindas transpordi ja liikuvuse valdkonna arengu-dokumentides seatud eesmärke ja riigile võetud kohustusi ning võrdles neid riigi eelarvestrateegias valdkonnale kavandatud rahaga. Seda tehes tugines Riigikontroll ministeeriumide ja asjassepuutuvate asutuste arvutustele, kui palju võib nende eesmärkide saavutamiseks ja kohustuste täitmiseks raha kuluda, ning varasemate auditite tulemustele.

Maanteede põhivõrgu väljaehitamine aastaks 2030 pole endiselt realistlik

TEN-T põhivõrk – üleeuroopaline transpordi-võrgustik, kuhu Eestis kuuluvad Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa maantee Tallinna-Tartu lõik ja Tallinna-Pärnu-Ikla maantee. Samuti kuulub TEN-T põhivõrku Rail Balticu raudtee.

Allikas: Euroopa Liidu TEN-T määrus

1. Vähemalt 300 miljonit eurot on puudu selleks, et ehitada 2030. aasta lõpuks nõuetele vastavaks TEN-T põhivõrgu maanteed. Seda juhul, kui Euroopa Komisjon rahuldab Eesti taotluse rakendada erandit, mis võimaldab mõne lõigu nõuetele vastavaks ehitamise edasi lükata 20 aasta võrra.

Eestil on Euroopa Liidu üleeuroopalise transpordivõrgustiku arendamise määruse (TEN-T määrus) järgi kohustus ehitada 2030. aasta lõpuks TEN-T põhivõrgu maanteed määruse nõuetele vastavaks. Põhivõrku kuulub Eestis kokku 353 kilomeetrit teid, millest 2025. aasta sügise seisuga vastab nõuetele 133 kilomeetrit ning ümberehitamisel on 49 kilomeetrit. Põhivõrku kuuluvate teede nõuetele vastavaks ehitamiseks on puudu raha ja nüüdseks ka aega.

Kliimaministeerium kavandab vähemalt 34% ulatuses ehk 121 kilomeetri jagu teelõikudele küsida Euroopa Komisjonilt erandit, mis võimaldaks nende ümberehitamise tähtaja lükata 2050. aasta lõppu. Ilma erandit rakendamata maksaks nende maanteede kogu ulatuses TEN-T määruse nõuetele vastavaks ehitamine 1,3–1,9 miljardit eurot, olenevalt sellest, kas ehitada maanteed välja osaliselt või täies ulatuses neljarajalisena.

Riigiteede seisukord on halvenemas

2. Vähemalt 300 miljonit eurot on perioodil 2026–2029 puudu selleks, et säilitada riigiteede seisukord tasemel „hea“. Riigiteede seisukord on tee tasasuse näitajate järgi 2025. aasta seisuga hea. Transpordiameti hinnangul lähiaastatel olukord halveneb, kuna eelmistel aastatel ei ole olnud võimalik vajalikus mahus investeerida riigiteede seisundi säilitamisse ning vajaduse ja tegeliku rahastamise lõhe püsib ka lähiaastatel. Ameti hinnangul oleks teede säilitamiseks vaja igal aastal veidi üle 213 miljoni euro, kuid riigi eelarvestrateegias on perioodil 2026–2029 ette nähtud igaks aastaks keskmiselt ligi 80 miljonit eurot vähem.

Tolmavatest teedest niipea lahti ei saa

3. Vähemalt 145 miljonit eurot on puudu selleks, et saavutada transpordi ja liikuvuse arengukava eesmärk panna aastaks 2030 tolmuvaba kate kõigile riigi omandis olevatele kruusateedele, mille liiklussagedus on üle 50 auto ööpäevas. 2024. aasta seisuga on selliseid kruusateid 1758 kilomeetrit, kus ööpäevane liiklussagedus on üle 50 auto. Tolmuvaba katte panemise arvestuslik hind kilomeetri

kohta on 110 000 eurot. See teeb aastatel 2025–2030 rahavajaduseks keskmiselt 32,2 miljonit eurot aastas. Aastatel 2025–2029 on aga keskmiselt eraldatud või planeeritud 9,7 miljonit eurot aastas.

Rail Balticu rahastamises on palju lahtisi otsi

4. Vähemalt 500 miljonit eurot on puudu Rail Balticu Eesti osa I etapi lõpetamiseks. Seda juhul, kui täitub Eesti lootus saada selleks otstarbeks Euroopa Liidu uuest, 2028–2034 eelarvest 1,2 miljardit eurot. Kui saadakse vähem, suureneb Eesti osa I etapi lõpetamiseks puudu oleva raha hulk veelgi. Kui kogu siinse Rail Balticu osa I etapi lõpetamise finantseerimine langeks Eesti õlule, oleks puudu ligi 1,7 miljardit eurot. Eelmisel aastal hinnati, et Rail Balticu ehitamise I etapi Eesti osa eeldatavaks maksumuseks on 3,1 miljardit eurot (2023. aasta hindades), kuid nüüdseks on I etapi täpsustatud tervikmaksumuseks Kliimaministeeriumi hinnangul 3,6 miljardit eurot. Selle eest hangitakse lisaks ehitusele ka näiteks regionaalsed rongid ja nende hoolduseks vajalik tehnika, ehitatakse valmis veeremi jaoks vajalik depoo ning makstakse projektiga tegelevate inimeste palgad. Lõplik selgus, kui palju toetust on võimalik Euroopa Ühendamise Rahastust saada, selgub hiljemalt 2027. aastal.

See, millal on raudtee võimalik valmis ehitada, sõltub projekti osapoolte selgituste järgi sellest, kas projektile on võimalik saada piisav rahastus õigel ajal. Ajakava järgi peaksid rongid osapoolte kinnitusel sõitma hakkama 2031. aastal.

Vaatamata sellele, et Rail Balticu ehitamine on saanud Eestis hoo sisse ning edeneb paremini võrreldes Leedu ja eriti Lätiga, on kogu Rail Balticu raudtee kasutuselevõtt 2031. aastal ebatõenäoline. Suurem on Eesti osa käivitamise võimalus. Kogu Rail Balticu põhitrassi ulatuses rahvusvahelise kauba- ja reisijateveo korraldamine ei sõltu ainult Eestis tehtavast, vaid ka raudtee ehitusest Lätis ja Leedus.

Ohutuse tagamise investeeringute viibimine pidurdab raudteel läbivalt kiiruste tõstmist 160 kilomeetrini tunnis

5. Vähemalt 90 miljonit eurot on puudu investeeringuteks, mis on vajalikud selleks, et rongid saaksid Tallinna ja Tartu ning Tallinna ja Narva vahel sõita läbivalt kiirusega kuni 160 km/h. Aastatel 2024–2029 on AS Eesti Raudtee teinud või planeerinud ligikaudu 570 miljoni euro ulatuses investeeringuid, mille eest on muu hulgas uuendatud turvangusüsteeme ja ehitatud raudteetrassi sirgemaks.

Rongiliikluse läbivalt kiiremaks muutmine seab aga raudteeohutusele lisanõudeid, mille täitmiseks olemasolevast rahast ei jätku. Selleks, et rongid saaksid kogu Tallinna-Tartu ja Tallinna-Narva liinil sõita kiirusega kuni 160 km/h, on neil liinidel vaja ehitada raudteeületuskohad tehnokasutuseeskirja nõuetele vastavaks, ehitada ümber ooteplatvormid ja teha raudtee renoveerimistöid. Selleks on puudu natuke üle 90 miljoni euro. Praegu ei nähta, et kogu seda raha oleks võimalik eraldada varem kui 2033.

Raudtee tehnokasutuseeskiri kehtestab nõuded, mis kaasnevad, et sõita raudteel ohutult kiirusega kuni 160 km/h.

Allikas: majandus- ja taristuministri 2023. a määrus nr 71 „Raudtee tehnokasutuseeskiri“

Kaevandada lubatava ehitusmaavara nappus võib avaldada survet taristuprojektide hinnale

6. Probleemiks on kaevandatavate ehitusmaavara varude, eeskätt teedeehituseks sobiliku kvaliteediga lubjakivi vähesus olemasolevates karjäärides. Kliimaministeeriumi 2025. aastal tehtud prognooside järgi on Harju-, Rapla-, Järva- ja Pärnumaal osa ehitusmaavarade varustuskindlus jätkuvalt alla kriitilise piiri, kuid praeguseks pole antud piisaval hulgal kaevandamislubasid, et varusid saaks teede- ja raudtee-ehituseks vajalikus mahus ja vajaliku kiirusega kaevandada. Samas napib ehitusmaavarade asendamiseks ka alternatiivseid lahendusi. Eesti ehitusmaavarade varusid saab siiski taristuehituses kasutada vaid nii suures mahus, kui neid on lubatud kaevandada.

Selleks, et juba kavandatud taristuobjektid saaks ettenähtud ajaks valmis ehitada, tuleb lähiaastatel kas uusi karjääre avada, olemasolevaid karjääre laiendada või senisest enam alternatiivseid lahendusi kasutusele võtta. Vastasel juhul püsib oht, et taristuprojektide tähtajaks valmisehitamiseks tuleb hakata ehitusmaavarasid Eestisse mujalt sisse tooma ja ehitushind selle tulemusel kallineb.

Olemasoleva raudtee ülalpidamine vajab järjest enam riigi toetust

Teadmiseks, et raudteeseaduse § 80 kohaselt tuleb riigieelarvest rahastada raudteetaristu haldaja kulude ja tulude vahe.

7. Aasta-aastalt on suurenenud riigieelarvest ASile Eesti Raudtee makstav kulude ja tulude vahe kompensatsioon, et olemasolevat raudteetaristut korras hoida. Riigi makstav toetus on suurenenud seetõttu, et ASi Eesti Raudtee tulud, mis tulevad peaasjalikult kaubaveost, on kaubaveo kahanemise tõttu kümnenditaguse ajaga võrreldes oluliselt vähenenud. Samal ajal on aga suurenenud kulud ning seda peamiselt kiiruse, elektrifitseeritud raudtee osakaalu ja reisijateveo suurendamise tõttu. Kui 2020. aastal anti toetust veidi üle 17 miljoni, siis 2030. aastaks on prognoos 42 miljonit eurot.

Kuigi transpordi ja liikuvuse arengukava eesmärk on suurendada raudteekaubaveo osakaalu võrreldes maanteekaubaveoga 2035. aastaks 40%-ni, ei ole 2024. aasta transpordi tulemusaruande kohaselt seda eesmärki võimalik saavutada. Raudtee kaubavedude maht on viimasel kümnendil pigem stabiilselt kahanenud, langedes 2024. aastal 12%-ni.

Ühistransport on riigile üha kallim

8. Riigi eelarvestrateegias 2026–2029 on perioodiks 2027–2029 kavandatud lisaraha vähemalt 210 miljonit eurot, et tagada riigi rahastatava ühistransporditeenuse säilimine senisel tasemel. Kuigi riiklik eesmärk on olnud suurendada ühistranspordi kasutajate hulgas tööl käivate inimeste osakaalu, on Statistikaameti andmetel viimase kümne aasta jooksul nende inimeste seas ühistranspordi kasutamine vähenenud. Rahulolu-uuringute järgi peavad inimesed ühistranspordi peamiseks kitsaskohaks seda, et sõiduplaanid ei vasta nende tegelikele vajadustele, eeskätt väljumisaegade ja marsruutide sobimatuse tõttu. Paraku on aga vähe uuritud nende inimeste vajadusi, kes ühistransporti ei kasuta.

Samal ajal on ühistranspordi toetus riigieelarvest aasta-aastalt järjest kasvanud ja kasvab ka tulevikus. Kui 2024. aastal toetati riigieelarvest maakondlikku bussitransporti *ca* 72 miljoni euroga, siis Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi prognoosi järgi kasvab see 2029. aastaks *ca* 87 miljoni euroni ning edaspidi on vaja tõsta ka kõikide teiste transpordiliikide toetusi.

Ka toetused, mida riik raudtee reisijateveole maksab, on kasvanud. Aastatel 2020–2024 on reisijate arv kasvanud pea 32%, kuid sellest veelgi kiiremini – üle 50% – on tõusnud toetused.

Alates 2031. aastast peaks Rail Balticu ajakava kohaselt lisanduma sõitjatevedu ka uuel raudteel. ASi Eesti Liinirongid esialgsel hinnangul vajab regionaalne reisijatevedu Rail Balticu raudteel igal aastal toetust 10–15 miljonit eurot. Samasuguses summas ehk 10–15 miljoni euroga aastas on vaja vähemalt esimesel kolmel aastal Eesti riigieelarvest OÜ Rail Baltic Estonia tehtud projekti tasuvusanalüüsi andmetele tuginevate arvutuste kohaselt doteerida ka taristuhaldaja kulusid.

Tuumprobleem on, et Regionaal- ja Põllumajandusministeerium ei ole kindlaks määranud, milline peaks olema ühelt poolt sõitjate liikumisvajadustele vastav ja teisalt ka riigi rahakotti arvestav jätkusuutlik ühistransporditeenus. Otsustada tuleks, kuhu ja kui paljude inimesteni peab ühistransport jõudma ning kui sagedasti peab neile vähemalt miinimumtasemel transporditeenust pakkuma.

Liiklusohutus ei ole viimasel ajal oodatud määral paranenud

9. Liikluses hukkunute ja raskesti vigastatute hulk on tõusutrendis, aga liiklusohutuse paranemist eeldatavasti enim mõjutavaid tegevusi ei ole seni suudetud kavandatud mahus ega tempos ellu viia. 2024. aasta paistis silma viimase kümnendi ühe suurima liiklussurmade arvuga. Liiklusohutuse parandamiseks on küll seatud eesmärgid, mille järgi peaksid hukkunute ja raskesti vigastatute kolme aasta keskmised näitajad aasta-aastalt vähenema, kuid alates aastast 2020 ei ole need näitajad oodatud määral paranenud.

Käesoleval aastal lõppev liiklusohutusprogramm on senisel kujul olnud õhku täis. Kuigi programmi eesmärkide saavutamiseks on selle elluviimise kavadesse aastate jooksul kirja pandud meetmeid ja tegevusi, on paljudel juhtudel nende ettenähtud mahus elluviimiseks puudunud rahaline kate. Järjekindlalt on kavades pakutud välja ka tegevusi, millel ei ole olnud poliitilist toetust ning mis seetõttu on jäänud samuti rakendamata. Olukorras, kus liiklusohutuse parandamise meetmeid ei ole rahaliselt ega poliitiliselt toetatud, tuleks pakkuda välja teisi meetmeid või otsida võimalusi olemasolevate meetmete tõhustamiseks.

Uue parvlaeva ehitus hilineb, kulud kasvavad

10. Suursaarte parvlaevaühenduse hangetel puudub endiselt konkurents ning uue laeva ehitamise hilinemine suurendab veoteenuse hinda. Riik loobus 2022. aastal nelja parvlaeva väljaostust

Tallinna Sadama tütarfirmalt. Majandus- ja Kommunikatsiooni-ministeerium oli toona veendunud, et „laevandus on tehnoloogia valikul läbi tegemas suurimat muutust pärast aurumasina leiutamist“, ja leidis, et laevu pole mõtet välja osta, kuna karmistuvate keskkonnanõuete tõttu tuleks need ümber ehitada – neist kaks elektrilaevaks ja kaks vesinikuvalmidusega laevaks.

Juba laevade väljaostu arutelude ajal juhtis Riigikontroll ministeeriumi tähelepanu sellele, et valitsusele esitatud info ei võimalda tegelikult alternatiivide kulu tervikuna hinnata ega ole piisav parvalaevade väljaostuõigusest loobumise otsuse tegemiseks. Näiteks oli ministeerium muutnud oma arvutustes väljaostuõiguse kasutamise alternatiivi põhjendamatute eelduste lisamisega oluliselt kallimaks.

Nüüd ollakse olukorras, kus riigi omanduses laevu pole ja ka konkurentsi parvlaevaühenduse pakkumisel pole tekkinud (äsjane konkurss ei toonud senise teenuseosutaja kõrvale kedagi), sest lepingu liiga lühike periood ei soodusta, et keegi kõrvalt tulija hakkaks uusi laevu ehitama või olemasolevaid laevu ümber ehitama.

Probleem on ka see, et 2027. aastal lõpeb praegu varulaevana kasutatava viienda parvlaeva Regula kasutusaeg. Riigi tellitav uus, viies parvlaev pidi valmima uue lepinguperioodi alguseks ehk aastaks 2026, kuid selle hanked on korduvalt luhtunud. Kliimaministeeriumi hinnangul hakkaks viies laev sõitma kõige varem aastal 2028. Seni tuleb aga tagada varulaeva olemasolu, selleks tuleb Regula remontida või rentida mujalt laev. Kõik see muudab parvalaevateenuse hinna kallimaks.

Kokkuvõtvalt on selge, et kõiki võetud eesmärke ei ole olemasoleva rahastusega ja riigi võimalusi arvestades võimalik ellu viia. Seega on oluline, et Vabariigi Valitsus koostöös Riigikoguga otsustaks, millised eesmärgid, mis tähtajaks ja mis rahaga tuleb kindlasti ära teha ning mida ja kuidas oleks võimalik veel kokku tõmmata või ajatada. Samuti on oluline välja selgitada, mida need otsused endaga kaasa toovad ehk millised on nende otsuste tulemusel aasta või kümne pärast meie teed, raudteed, ühistransport ja liiklusolukord. Veelgi enam, milline on meetmete rakendamise või rakendamata jätmise mõju Eesti arengule, sealhulgas regionaalarengule, tööhõivele ja konkurentsivõimele.

/allkirjastatud digitaalselt/

Janar Holm
riigikontrolör

Sisukord

Transpordi ja liikuvusega seotud probleemid on ajaga valdavalt süvenenud 8
Nii Rail Balticu rahastamises kui ka rongide hankimises on veel palju lahtist 9
Olemasolev raudtee vajab järjest enam riigi toetust 13
TEN-T teede väljaehitamine 2030. aastaks ei ole endiselt realistlik 16
Maanteeliikluses hukkunute ja raskesti vigastatute hulk ei ole soovitud tempos vähenenud 17
Riigiteede seisukord on halvenemas 21
Maanteede ja raudtee ehitamiseks vajalike maavarade pikem veokaugus suurendab nende transpordikulu ja muudab projektid kallimaks 23
Riigi rahastatav ühistransporditeenus on aina kallim ja rahastamise põhimõtted ebaühtlased 27
Suursaarte parvlaevaühenduse hangetel puudub endiselt konkurents ning uue laeva ehituse hilinemine suurendab veoteenuse hinda 31
Riigikontrolli aruanded 10.2024–10.2025 34

Transpordi ja liikuvusega seotud probleemid on ajaga valdavalt süvenenud

Teadmiseks, et

Euroopa Liidu TEN-T määrus sätestab muu hulgas, et 31. detsembriks 2030

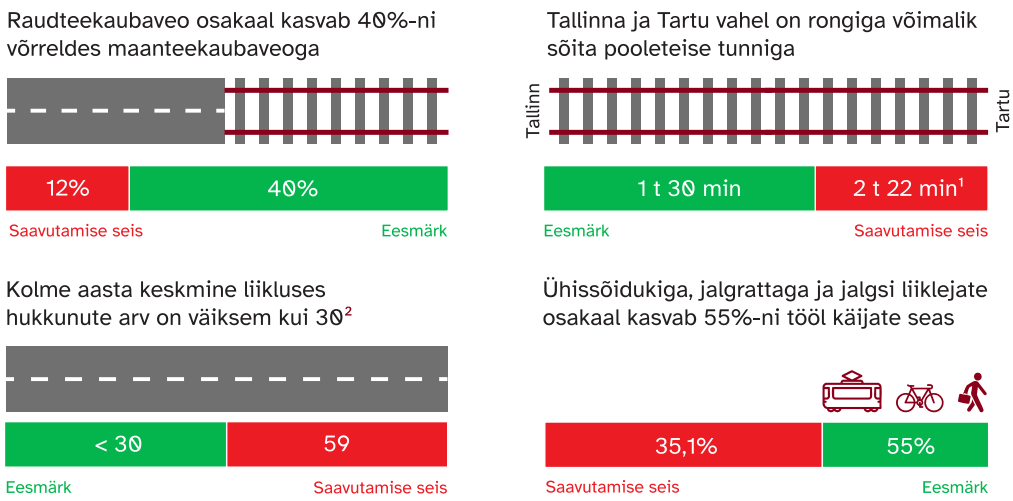
- peavad põhivõrgu maanteedel olema kummagi sõidusuuna jaoks eraldi sõiduteed, mis on teineteisest eraldatud;
- ei tohi põhivõrgu maanteed samal tasandil ristuda ühegi maantee, raud-, trammi-, ratta- ega jalgteega.

Allikas: TEN-T määrus

1. Euroopa Liidu üleeuroopalise transpordivõrgustiku arendamise määruse ehk TEN-T määruse kohaselt tuleb 2030. aasta lõpuks valmis ehitada Rail Balticu raudtee ning viia määruse nõuetele vastavaks Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa maantee Tallinna-Tartu lõik ja Tallinna-Pärnu-Ikla maantee.

2. Samuti on Kliimaministeerium erinevates arengukavades ja programmides seadnud mitmeid transpordi ja liikuvusega seotud eesmärke. Transpordi ja liikuvuse arengukavas aastaks 2035 ette nähtud eesmärgid on toodud joonisel 1.

Joonis 1. Transpordi ja liikuvuse arengukava eesmärgid aastaks 2035 ning nende saavutamine 2024. aasta seisuga



Allikas: Riigikontroll transpordi tulemusvaldkonna 2024. aasta tulemusaruande põhjal

3. Teede osas on kehtivasse arengukavasse üle võetud ka varasema arengukava eesmärk panna kõigile riigi omandis olevatele kruusateedele, millel on liiklussagedus üle 50 auto ööpäevas, 2030. aastaks tolmuvaba kate. 2024. aasta lõpu seisuga oli kate vaja panna veel 1758 kilomeetrile teedele.

4. Lisaks on Kliimaministeerium seadnud arengukavas mitmeid üldisemaid eesmärke:

- ehitusmaavarade kaevandamismahtude vähendamiseks tuleks suurendada taristuehituses alternatiivsete ehitusmaterjalide nagu põlevkivi aheraine ning ehitus- ja lammutusjäätmete kasutust,

[1] Kliimaministeeriumi koostatud transpordi tulemusvaldkonna 2024. aasta aruande kohaselt kestis 2022. aastal Tallinna ja Tartu vaheline sõit alla kahe tunni. Ministeeriumi sõnul taastub selline olukord 2026. aastal, kui lõppevad suuremahulised ehitustööd.

[2] Liiklusohutusprogrammi 2026–2035 eelnõu järgi on 2035. aasta strateegiline eesmärk, et aastate 2033–2035 keskmisena ei hukkuks liikluses üle 22 inimese.

sealhulgas suurendada nende kasutamise osakaalu riigi taristuobjektidel, kus nõuded seda võimaldavad;

- raudteel sõidukiiruse tõstmisel tuleks muuta olemasolevaid raudteeületuskohtasid ohutumaks.

Eesmärkide saavutamiseks napib raha

5. Kõikide nende eesmärkide elluviimine koormab aga märgatavalt riigieelarvet ning nende ühiseks näitajaks on just mittevastavus rahalistele võimalustele. Riigiteede seisukorra säilitamiseks, riigiteede ja raudteede ehituseks ning raudteel turvalisuse suurendamiseks on perioodil 2026–2030 puudu kokku vähemalt 1,35 miljardit eurot. Summa on veelgi suurem, kui Rail Balticu I etapi ehitustööde lõpetamiseks Euroopa Liidu uue perioodi eelarvest saab Eesti vähem kui loodetud 1,2 miljardit eurot.

6. Riigikontroll on transpordi ja liikuvusega seotud teemasid auditites ning ülevaadetes aastate jooksul korduvalt kajastanud. Käesolevas ülevaates toob Riigikontroll välja neis aruannetes esile kerkinud peamiste probleemide lahendamise seisu ning valdkonna olulisemad arengud ja murekohad 2025. aastal.

7. Kokkuvõte teistest Riigikontrolli 2025. aastal läbi viidud töödest on toodud peatükis „Riigikontrolli aruanded 10.2024–10.2025“.

Nii Rail Balticu rahastamises kui ka rongide hankimises on veel palju lahtist

8. Riigikontroll on korduvalt juhtinud tähelepanu Rail Balticu projekti elluviimise probleemidele, sealjuures ajakavas mittepüsimisele ning rahastusvajaduse suurenemisele ja potentsiaalsele rahastuse puudujäägile. Juba 2017. aastal tõi Riigikontroll välja, et Balti riigid peaksid olema valmis olukorraks, kus projekti elluviimine osutub planeeritust kallimaks ning riigieelarvest tuleb eraldada rohkem raha.

9. 2019. aastal polnud näiteks veel selge, kes otsustab, mida ja kuidas teha, kui raudtee ehitamine läheb oluliselt kallimaks või üle ajakava. 2021. aastaks oli selge, et raudtee valmimine 2026. aasta lõpuks ei ole realistlik. Samas kinnitasid toona projekti elluviimise eest vastutanud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ning OÜ Rail Baltic Estonia audititoimingute tegemise ajal, et eesmärk raudtee aastaks 2026 valmis ehitada kehtib. Seda, et tähtaeg edasi lükkub, öeldi avalikult välja vahetult enne Riigikontrolli aruande avalikustamist.

Rail Balticu ehitamine on oluliselt kallinenud

10. 2024. aastal tõdesid kolme Balti riigi kõrgeimad auditiasutused ühise ülevaate koostamise käigus, et projekti juhtimise skeem oli muutunud selgemaks. Samal aastal valmis aga ka uus projekti tasuvus-analüüs, mis tõigi välja, et raudtee täies mahus väljaehitamise eeldatav maksumus on eelmise, 2017. aasta analüüsiga võrreldes üle nelja korra kallimaks läinud – pea 6 miljardilt 24 miljardini (vt ka joonis 2).

11. Projekti osapooled kolme riigi vastutavate ministeeriumide juhtimisel ning Euroopa Komisjoniga konsulteerides otsustasid seetõttu projekti jaotada kaheks osaks: I ja II etapiks. Projekti I etapis ehitatakse näiteks Eestis valmis vaid üks rööpapaar varasema kahe asemel, kohalike peatuste jaamahooneid täismahus ei ehitata ning välialad ehk näiteks parklad ja haljastus rajatakse vähendatud mahus. Samuti jääb ehitamata üle kümne viadukti, mis tähendab, et nendes kohtades tuleb raudtee ületamiseks kasutada lähedal olevaid teid.

12. Uue plaani kohaselt on I etapi tähtajaks Euroopa Liidu TEN-T määruses seatud raudtee valmimise tähtaeg ehk aasta 2030. Ajakava kohaselt peaksid rongid hakkama sõitma 2031. aastal.

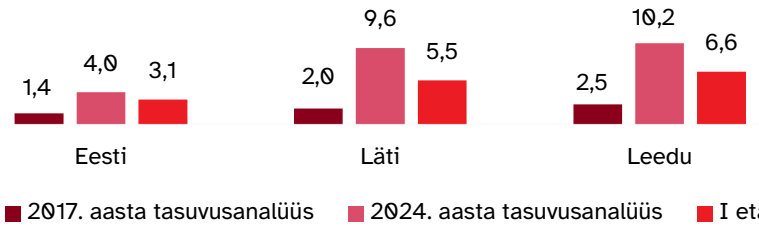
13. Projekti ajakava ehk ka see, kas raudtee on võimalik määrusega ette nähtud tähtajaks valmis ehitada, sõltub aga projekti osapoolte sõnul otseselt sellest, kas on võimalik saada õigel ajal piisav rahastus.

14. Kogu projekti koordineeriva Riias asuva ASi RB Rail hinnangul eeldab Rail Balticu I etapi ehitamise lõpetamine aastaks 2030, et rakendatakse meetmeid, mis aitavad kiiremini edasi liikuda, ja kaasatakse täiendavaid rahastusallikaid. Ilma nendeta ei ole tõenäoliselt võimalik, et I etapi ehitustöödega saadakse kogumahus valmis kõigis kolmes Balti riigis aastaks 2030 selliselt, et kogu Rail Balticu põhitrassi ulatuses ehk Tallinnast kuni Leedu-Poola piirini oleks võimalik rahvusvahelist kaupade ja reisijate vedu korraldada. OÜ Rail Baltic Estonia hinnangul on aga Rail Balticu I etapi Eesti osa selleks ajaks võimalik valmis ehitada ning alustada sellel aastal 2031 reisijateveoga.

Rail Balticu projekti Eesti osa I etapi tervikmaksumus on 3,6 miljardit, millest selge rahastus-otsuseta on ligi pool

15. 2024. aastal hindas OÜ Rail Baltic Estonia Rail Balticu raudtee ehitamise Eesti osa I etapi eeldatavaks maksumuseks 3,1 miljardit eurot[3] (vt ka joonis 2).

Joonis 2. Rail Balticu ehituse eelarve* kasv, miljardites eurodes



* Eelarved sisaldavad erinevaid kulukomponente ega ole seetõttu üks-ühele võrreldavad.

Allikas: Riigikontroll Rail Balticu projekti 2017. ja 2024. aasta tasuvusanalüüside ning OÜ Rail Baltic Estonia andmete põhjal

16. Kliimaministeeriumi kinnitusel on ehituse maksumus 2025. aasta sügise seisuga 3,1 miljardit eurot, kuid lisaks ehitusele on projekti I etapis vaja teha ka teisi kulutusi. Muu hulgas tuleb soetada

[3] 2023. aasta hindades.

regionaalseks reisirongiliikluseks veerem, valmis ehitada selle teenindamiseks depoo ning hankida sinna taristu ja veeremi hooldus- ja remondiseadmed ja maksta ka projektiga tegelevale personalile. Kogu I etapp kokku läheb Kliimaministeeriumi 26.09.2025. aasta hinnangu kohaselt maksma 3,6 miljardit eurot.

Teadmiseks, et

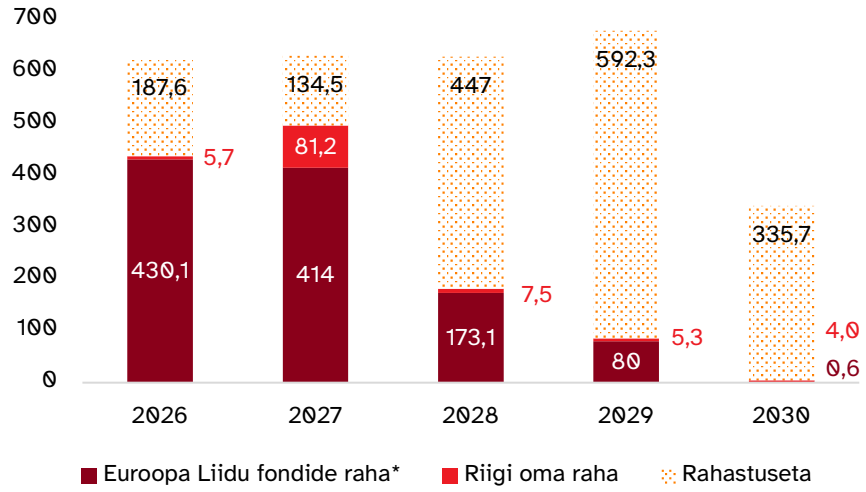
Rail Balticu projekti on aastatel 2014–2025 rahastatud peamiselt järgmistest allikatest:

- Euroopa Ühendamise Rahastu – 440 miljonit;
- CO_2-kvootide müügitulu – 138 miljonit;
- Taaste- ja Vastupidavus-rahastu – 63 miljonit;
- riigi oma raha – 44 miljonit eurot.

Allikas: Kliimaministeerium

17. Aastatel 2014–2025 on Rail Balticu projektiks Eestis eraldatud ligikaudu 700 miljonit eurot. 2026. aasta riigieelarve eelnõus ning 2026.–2029. aasta riigi eelarvestrateegias on planeeritud ligi 1,2 miljardit eurot. Kliimaministeeriumi 2025. aasta sügisese hinnangu kohaselt on raudtee I etapi tarbeks veel vaja ligikaudu 1,7 miljardit eurot (vt joonis 3).

Joonis 3. Rail Balticu Eesti osa I etapi planeeritud rahastus ning loodetav lisarahastus aastate kaupa[4], miljonites eurodes



* Euroopa Ühendamise Rahastu (sh veel sõlmimata lepingu eeldatav rahastus), struktuurifondid, CO_2-kvootide müügitulu (sh Eesti omaosaluse katteks eraldatud raha), Taaste- ja Vastupidavusrahastu

Allikas: Riigikontroll Kliimaministeeriumi andmete põhjal

Peamise rahaallikana Rail Balticu I etapi lõpetamiseks näeb Kliimaministeerium Euroopa Liidu eelarvet

18. Puuduolev raha loodetakse saada ka järgmisel Euroopa Liidu eelarveperioodil – 2028–2034 – peamiselt Euroopa Ühendamise Rahastust. Kliimaministeerium loodab sealt aastatel 2028–2030 saada veidi üle 1,2 miljardi euro, mis on pea sama palju, kui projekti Eesti osapooled on saanud fondist viimasel kahel eelarveperioodil kokku.

19. 2025. aasta 27. mail tegid kolm Balti riiki Euroopa Komisjonile ühise avalduse, milles tõid välja, et Rail Balticu I etapi lõpetamiseks oleks Euroopa Ühendamise Rahastust vaja järgmisel eelarveperioodil saada 10 miljardit eurot. Seni on kolm riiki kokku saanud kahel eelarveperioodil veidi üle 4 miljardi euro.

[4] Kliimaministeeriumi selgituste kohaselt muutub eelarveläbirääkimiste käigus veel rahastuse jaotus aastate kaupa, kuid koondsummad on 2025. aasta sügise seisuga korrektsed.

20. Lõplik selgus, millises rahalises mahus Euroopa Ühendamise Rahastu jätkab, saabub Euroopa Liidu eelarve läbirääkimiste käigus hiljemalt 2027. aastal. Samas on Euroopa Komisjoni liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi sõnul konkurents raha peale tulevasel rahastusperioodil suurenemas, kuna TEN-T põhivõrgu väljaehitamine tuleb lõpetada 2030. aastaks ning kõik suured projektid soovivad fondist rahastust saada.[5]

21. Euroopa Liidu eelarve läbirääkimiste käigus selgub ka, milline on nõutud omaosaluse määr ehk see osa, mille riigid peavad ise panustama. Sel eelarveperioodil on Euroopa Ühendamise Rahastu puhul olnud omaosaluse määr 19% ehitustööde ning 15% muude tegevuste maksumusest. Eeldades samade reeglite jätkumist, peaks Eesti järgmisel eelarveperioodil arvestama vajadusega käia omalt poolt välja umbkaudu 180–228 miljonit eurot, mis on kogu puuduoleva raha sees.

22. Varasem praktika näitab sedagi, et Euroopa Liidu eelarveperioodi esimesel aastal väljamakseteni enamasti ei jõuta. Seega tuleks Kliimaministeeriumil töötada välja plaan, kuidas tagada Rail Balticu arendamiseks vajalik rahastus aastal 2028, kui Euroopa Liidu raha ei ole tõenäoliselt veel võimalik kasutusele võtta.

23. Isegi kui õnnestub saada kogu soovitud rahastus uuest Euroopa Liidu eelarvest, on projekti Eesti osa esimese etapi rahastamiseks puudu vähemalt 500 miljonit eurot, mille hulgas on ka riigi omaosalus. Selle jaoks peab ministeerium otsima lahendusi.

Regionaalsete rongide hange on ette-valmistamisel, kuid muude rongide osas on ebaselgus

24. Rail Balticu raudtee valmides peaks reisijatevedu toimuma kolmel viisil: regionaalne liin, kiire rahvusvaheline liin ning öine rong, kus on võimalik ka magada. Neist esimest ehk regionaalset reisijatevedu hakkab korraldama praegugi Eestis sellega tegelev AS Eesti Liinirongid. Teise kahe asjus hetkel konkreetsed plaanid puuduvad.

25. AS Eesti Liinirongid on juba teinud ettevalmistusi, et hankida regionaalseid ehk neid ronge, mis hakkavad sõitma Eesti-siseselt ning peatuvad ka kohalikes peatustes. Rongide tehnilised omadused võimaldavad sõita ka naaberriikidesse ning nende maksimaalseks kiiruseks saab 200 km/h.

26. Esialgse ajakava kohaselt oli plaan hankeleping allkirjastada 2025. aasta detsembris, et regionaalsed rongid saaksid sõitu alustada 2030. aasta detsembris. Lepingu sõlmimisest sõidu alustamiseni oli seega arvestatud viie aastaga. Et rongiostu otsus on Vabariigi Valitsuses viibinud, on viibinud ka hanke väljakuulutamine ja selle tõttu on lepingu allkirjastamine edasi lükkunud kõige varem 2026. aasta algusesse.

[5] Vaata ka Eesti, Läti ja Leedu riigikontrolli 2024. aastal ilmunud ülevaadet Rail Balticu projekti kohta.

27. Rail Balticu raudtee maksimumkiirusel ehk kuni 249 km/h hakkavad sõitma nii-öelda rahvusvahelised kiired rongid, mis peatuvad ainult rahvusvahelistes peatustes – Eesti puhul Tallinnas Ülemistel ning Pärnus. Selle puhul on suures plaanis kaks võimalust – reisijateveo ettevõte hakkab teenust pakkuma juba olemasolevate, kuid praegu näiteks mõnes teises riigis sõitvate rongidega või tellib uued rongid.

28. Kui rahvusvahelise veoteenuse osutajal – olgu selleks siis mõni juba turul tegutsev või uus Balti riikidesse loodav äriühing – tuleb hankida uued rongid, võib eeldada, et ka neil kulub selleks umbkaudu viis aastat. Kui kõik peaks minema plaanipäraselt ning raudtee ise valmima 2030. aastaks, on samas praeguses olukorras ebaselge, kas rahvusvahelise kiire reisijateveo jaoks on vaja tellida uued rongid. Kui on rongid on vaja tellida, on ebatõenäoline, et need hakkaksid sõitma 2031. aastal.

Valmis Rail Balticu raudteed tuleb ka ülal pidada

29. Rail Balticu ehitusele lisaks tuleb riikidel raudtee valmimise järel toetada igal aastal ka taristu ülalpidamist ja reisijatevedu sarnaselt olemasoleva raudteega. OÜ Rail Baltic Estonia tehtud projekti tasuvusanalüüsi andmetele tuginevate arvutuste kohaselt peab Eestis taristuhaldaja kulusid vähemalt esimesel kolmel opereerimise aastal riigieelarvest igal aastal doteerima 10–15 miljoni euroga. Sealt edasi loodetakse samade arvutuste kohaselt, et tulude osakaal suureneb ning toetusvajadus väheneb.

30. ASi Eesti Liinirongid esialgsete arvutuste kohaselt vajab regionaalne reisijatevedu Rail Balticu raudteel samuti igal aastal sarnases mahus ehk 10–15 miljonit eurot toetust.

31. Lähiaastatel tuleb tagada kõigepealt raudtee valmisehitamiseks ja rongide hankimiseks puuduv rahastus ning seejärel ka raudtee ülalpidamiseks vajalik raha.

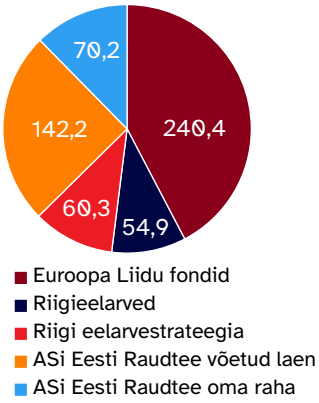
Olemasolev raudtee vajab järjest enam riigi toetust

32. Rail Balticu ehitusega paralleelselt tuleb aga uuendada ja üleval pidada ka olemasolevat raudteed. 2020. aastal tõi Riigikontroll raudtee ülevaates probleemina välja, et kõigiks avaliku raudteeinfrastruktuuri tegevuskavas planeeritud investeeringuteks ei olnud ASi Eesti Raudtee eelarves ega riigieelarves piisavalt raha. Samuti oli seatud ambitsioonikas eesmärk suurendada kaubaveo osakaalu raudteel, ent puudus plaan, kuidas suunata kaubavedu maanteelt raudteele. Vähenevate kaubavedude tõttu oli selge, et raudtee ülalpidamine hakkab tulevikus järjest enam sõltuma riigieelarvest.

Raudteel turvalisuse suurendamine nõuab lisaraha

33. Riigikontrolli 2024. aasta liiklusohutuse auditist selgus ka, et kõikideks raudteeohutusega seotud investeeringuteks, mis on vajalikud, et suurendada raudteel kiirust kuni 160 km/h, raha planeeritud polnud.

Joonis 4. Eesti Raudtee investeeringud – 568 miljonit – aastatel 2024–2029 allikate kaupa, miljonites eurodes



Allikas: Riigikontroll ASi Eesti Raudtee andmete põhjal

Raudtee tehnokasutuseeskiri kehtestab nõuded, mis kaasnevad raudteel kiiruse tõstmisega kuni 160 km/h, et tagada ohutu raudteeliiklus ja veo korraldamine.

Allikas: majandus- ja taristuministri 2023. a määrus nr 71 „Raudtee tehnokasutuseeskiri“

Teadmiseks, et

raudteeülekäigukohtades, kus rong sõidab kuni 160 km/h ja seda ületavate rongide ja liiklejate korrutis on üle 100 000, tuleb olemasolev samatasandiline raudtee-ülekäigukoht ehitada eritasandiliseks.

Allikas: majandus- ja taristuministri 2023. a määrus nr 71 „Raudtee tehnokasutuseeskiri“

Eesmärki suurendada raudteel kaubavedu ei ole niipea võimalik saavutada

34. Aastatel 2024–2029 on AS Eesti Raudtee teinud või planeerinud ligikaudu 570 miljoni euro ulatuses investeeringuid (vt ka joonis 4).

35. Selle raha eest raudteed elektrifitseeritakse, muudetakse sirgemaks ja uuendatakse turvangusüsteeme. Tehtavate investeeringute mõjul muutub kiiremini läbitavaks ka suur osa raudteest. Arengukava eesmärk võimaldada kiiremat liikumist suuremate linnade vahel on investeeringutega suuresti saavutatav. Selleks tuleb suurendada rongide sõidukiirust kuni 160 km/h. Rongiliikluse kiiremaks muutmine seab aga täiendavaid nõudeid raudteeohutusele ja nende täitmiseks olemasolevast rahast ei jätku.

36. Kiiruse tõstmine eeldab eeskätt raudteeületuskohade turvalisuse parandamist. Selleks et rongidel oleks võimalik läbivalt Tallinna-Tartu ja Tallinna-Narva suunal sõita kiirusega kuni 160 km/h, on neil liinidel raudteeülekäigukohtade tehnokasutuseeskirja nõuetele vastavaks ehitamiseks, ooteplatvormide ümberehitamiseks ja raudtee renoveerimiseks veel puudu ligikaudu 91 miljonit eurot, kuid lõplik ehitusmaksumus selgub pärast kõigi objektide täpsete tehniliste lahenduste väljatöötamist ja ehitushangete korraldamist, mille läbiviimise aeg pole veel teada.

37. ASi Eesti Raudtee andmetel kulub sellest *ca* 42 miljonit eurot, et ehitada raudteeülekäigukohad nõuetele vastavaks aastatel 2026–2033. Ooteplatvormide rekonstrueerimiseks on vaja *ca* 17 miljonit ja raudteelõikude renoveerimine läheb maksma *ca* 32 miljonit eurot.

38. ASi Eesti Raudtee selgitusel tugineb hinnang raudtee-ülekäigukohtade ja ooteplatvormide nõuetekohaseks ehitamise maksumuse kohta 2024. aasta hindadele. Arvestades võimalikku hinnatõusu, võib ettevõtte arvates ainuüksi raudteeülekäigukohtade tegelik investeeringuvajadus suureneda *ca* 4 miljoni euro võrra.

39. ASi Eesti Raudtee sõnul suudetakse ohutusnõuded täita aastaks 2028 küll ülesõidukohtadel, kuid kõiki ülekäigukohtade ohutuse parandamiseks vajalikke investeeringuid ei ole Kliimaministeeriumi ega ka ASi Eesti Raudtee hinnangul raha vähesuse tõttu võimalik enne 2033. aastat teha. See aga tähendab, et kiirust pole võimalik tõsta ning rongid ei saa läbivalt sõita kiiremini kui 140 km/h.

40. Kuigi arengukava eesmärk on suurendada raudteekaubaveo osakaalu võrreldes maanteekaubaveoga 2035. aastaks 40%-ni, on võrreldes 2020. aasta auditi seisuga kaubavedu veelgi kahanenud. Viimasel kümnendil on raudtee kaubavedude maht liikunud hoopis eesmärgist vastassuunas – pigem stabiilselt kahanenud –, langedes 2024. aastal 12%-ni (vt ka joonis 5). Kliimaministeeriumi koostatud 2024. aasta transpordi tulemusaruande kohaselt ei ole seda eesmärki võimalik saavutada. Peamiselt on olukord tingitud Venemaa kaubale kehtestatud sanktsioonidest.

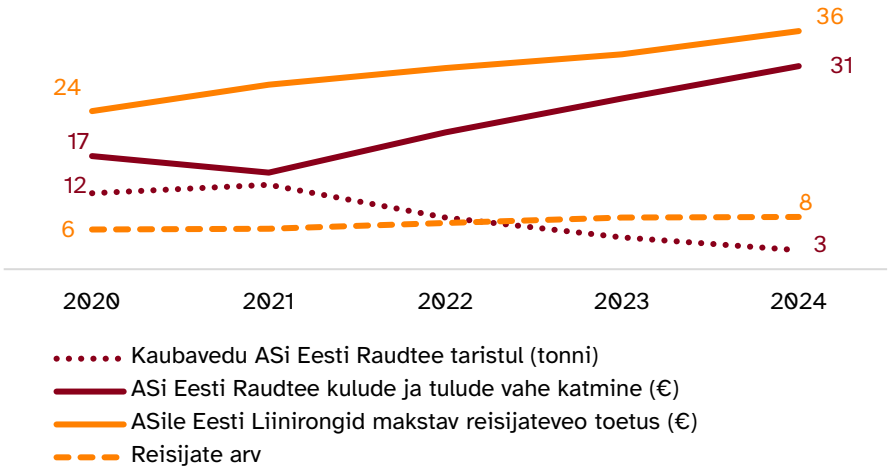
41. Nii Kliimaministeerium kui ka AS Eesti Raudtee rõhutavad, et kaupu, mille vedu võiks maantee asemel toimuda raudteel, on Eestis vähe. Kaupade mahu vähenemise ning samal ajal raudtee ülalpidamise kulude suurenemise tõttu on suurenenud aga riigieelarvest ASile Eesti Raudtee makstav kulude ja tulude vahe (vt ka joonis 5). Kui 2020. aastal oli antud toetuse summa veidi üle 17 miljoni euro, siis 2026. aasta riigieelarves on selleks eraldatud 38,2 miljonit. 2030. aastaks kasvab see prognooside kohaselt 42 miljonini.

Raudtee ülalpidamine sõltub üha enam riigieelarvest

42. Kaubaveo vähenedes hakkab raudtee ülalpidamine aina rohkem sõltuma ka reisijateveost ja seega ka riigieelarvest makstavast reisijateveo toetusest.

43. Aastatel 2020–2024 on raudteel reisijatevedu kasvanud pea 32%. Reisijate arvust veelgi kiiremini – üle 50%[6] – on kasvanud aga toetused, mida riik reisijateveole maksab (vt ka joonis 5).

Joonis 5. Raudteel reisijate ja kauba vedu ning riigieelarvest makstud toetused, miljonites



Allikas: Riigikontroll ASi Eesti Raudtee majandusaasta aruannete ning Statistikaameti, ASi Eesti Raudtee ja Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi andmete põhjal

44. Kuigi raudteesektor keskendub üha enam reisijate vedamisele, on reisirongide kiiremaks sõitmiseks vaja lisaks ooteplatvormide laiemaks ehitamise ja Lagedi-Aegviidu liinil raudtee renoveerimisele tegeleda ka liiklusohutuse tagamisega. Riigieelarvest on vaja lisaks investeerida vähemalt 91 miljonit eurot, et Tallinna-Tartu ja Tallinna-Narva raudteel saaksid rongid ohutult sõita ka suurema kiirusega. Selge on ka, et kaubaveo maanteelt raudteele suunamise eesmärgi saavutamine ei ole vähemalt niipea realistlik ning raudtee ülalpidamine jääb ka edaspidi suuresti reisijateveo ja riigieelarve kanda.

[6] Sisaldab ka inflatsiooni.

TEN-T teede väljaehitamine 2030. aastaks ei ole endiselt realistlik

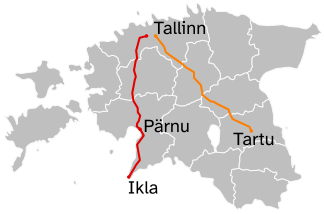
45. Rail Balticu arendamise kõrval on vaja Euroopa Liidu määruse nõuetele vastavaks ehitada ka TEN-T põhivõrgu teed (vt ka joonis 6).

46. 2022. aastal tõi Riigikontroll välja, et selle eesmärgi saavutamine on ebapiisava rahastuse tõttu küsitav. Samuti tõi Riigikontroll välja, et Eestis on palju selliseid TEN-T põhivõrku kuuluvaid teid, millele oleks võimalik TEN-T määruse alusel taotleda erandit, kuna liiklussagedus on alla 10 000 auto ööpäevas.

47. Kokku on põhivõrgu teid 353 kilomeetrit. Neist vastab 2025. aasta sügise seisuga nõuetele 133 kilomeetrit ning ümberehitamisel on 49 kilomeetrit. Transpordiameti hinnangul maksaks põhivõrgu kogu ulatuses määruse nõuetele vastavaks ehitamine 1,3–1,9 miljardit eurot, olenevalt sellest, kas ehitada maanteed välja osaliselt või täies ulatuses neljarajalisena. Samas ei oleks isegi siis, kui raha selleks oleks täielikult olemas, 2030. aasta lõpuks kogu põhivõrgu väljaehitamine enam ajaliselt võimalik.

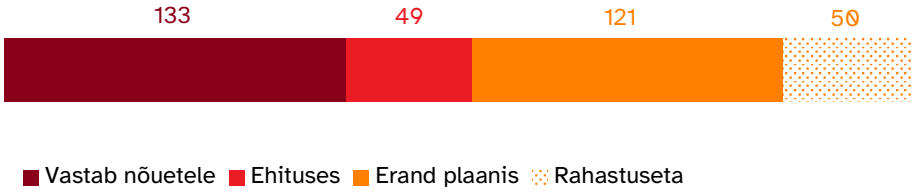
48. Võrreldes 2022. aasta seisuga on aga võimalik, et väheneb lisarahastuse vajadus, kuna Kliimaministeerium ja Transpordiamet plaanivad vähemalt 34% ulatuses TEN-T põhivõrku kuuluvatele teedele küsida Euroopa Komisjonilt erandit (vt ka joonis 7). See tähendab, et nende lõikude ümberehitamise tähtaeg lükkuks 2030. aasta lõpust 2050. aasta lõppu.

Joonis 6. TEN-T põhivõrku kuuluvad riigiteed Eestis



Allikas: Riigikontroll Euroopa Liidu TEN-T määruse põhjal

Joonis 7. Euroopa Liidu TEN-T teede määrusele vastavaks ehitamise seis, kilomeetrites



Allikas: Riigikontroll Transpordiameti andmete põhjal

49. Selleks tuleb Kliimaministeeriumil Euroopa Komisjonilt taotleda nõusolek erandi rakendamiseks. Transpordiamet lõpetab liiklusohutuse hindamised 2026. aasta lõpuks, misjärel otsustatakse, millistele lõikudele erandit taotletakse. Seejärel tuleb Euroopa Liidu TEN-T määruse kohaselt küsida erandi rakendamiseks arvamust Läti Vabariigilt. Taotlus esitatakse Euroopa Komisjonile pärast Läti arvamuse saamist eeldatavasti 2028. aastal.

Teadmiseks, et

Euroopa Liidu TEN-T määruse kohaselt võivad liikmesriigid Euroopa Komisjonilt taotleda erandeid sätestatud nõuete täitmisel maanteedel, kus

- liiklussagedus ei ületa 10 000 sõidukit päevas mõlemas suunas;
- on konkreetsed geograafilised või olulised füüsilised piirangud;
- sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi tulemus on negatiivne;
- on oluline negatiivne mõju keskkonnale või elurikkusele.

Iga selline taotlus peab olema piisavalt põhjendatud, võttes arvesse liiklus-ohutusele avalduva mõju hindamisi.

Allikas: Euroopa Liidu TEN-T määrus

TEN-T teid ei ole olemasoleva rahastusega võimalik 2030. aastaks välja ehitada

50. Hindamise tulemusena täpsustuvad ka teelõigud, millele erandit küsida ei saa, ning nende pikkused ja maksumused. Transpordiameti esialgse kaardistuse kohaselt on selliseid teid, mis veel ei vasta nõuetele, ei ole rahastusega kaetud ja mille suhtes ei pruugi Euroopa Komisjonilt erandit saada, ligikaudu 50 kilomeetrit. Nende teelõikude määruse nõuetele vastavaks ehitamine maksaks praegustes hindades ameti esialgse hinnangu kohaselt ligikaudu 312 miljonit eurot. Selleks aga praegu raha riigi eelarvestrateegias puudub.

51. Samas sõltub iga lõigu tegelik ehitusmaksumus konkreetse hanke tulemustest. Transpordiamet prognoosib projektide hindu juba tehtud hangete maksumustest lähtudes, kuid on nentinud, et on märgata ka hindade kallinemist.

52. Kõik ümberehitatavad lõigud on plaanis ehitada 2 + 2 ristlõikega teedeks, kus mõlemal sõidusuunal on kaks sõidurada. Samuti peavad need teed vastama Euroopa Liidu TEN-T määruse nõuetele (vt p 1), eelkõige liiklusohutuse ning eritasandiliste ristumiste osas.

53. Kui vajalikku rahastust siiski ei õnnestu planeerida, näeb Kliimaministeerium, et tähtaja lähenedes tuleb Euroopa Komisjoniga läbi rääkida ning taotleda tähtaja mõnevõrra pikendamist. Ministeeriumi sõnul on sarnased probleemid ka teistes riikides ning ei ole tõenäoline, et Euroopa Komisjon algatab liikmesriikide suhtes rikkumismenetluse, kui riigid on esitanud õigel ajal oma selgitused.

Maanteeliikluses hukkunute ja raskesti vigastatute hulk ei ole soovitud tempos vähenenud

Teadmiseks, et

liiklusohutusprogrammi elluviimist koordineerib Vabariigi Valitsuse juurde moodustatud liikluskomisjon ning korraldab peavastutajana Kliimaministeerium.

Lisaks vastutavad liiklus-ohutusprogrammi rakendamise eest ka Haridus- ja Teadusministeerium, Justiitsministeerium, Rahandusministeerium, Siseministeerium, Sotsiaalministeerium ning ministeeriumide pädevad allasutused, sh Transpordiamet.

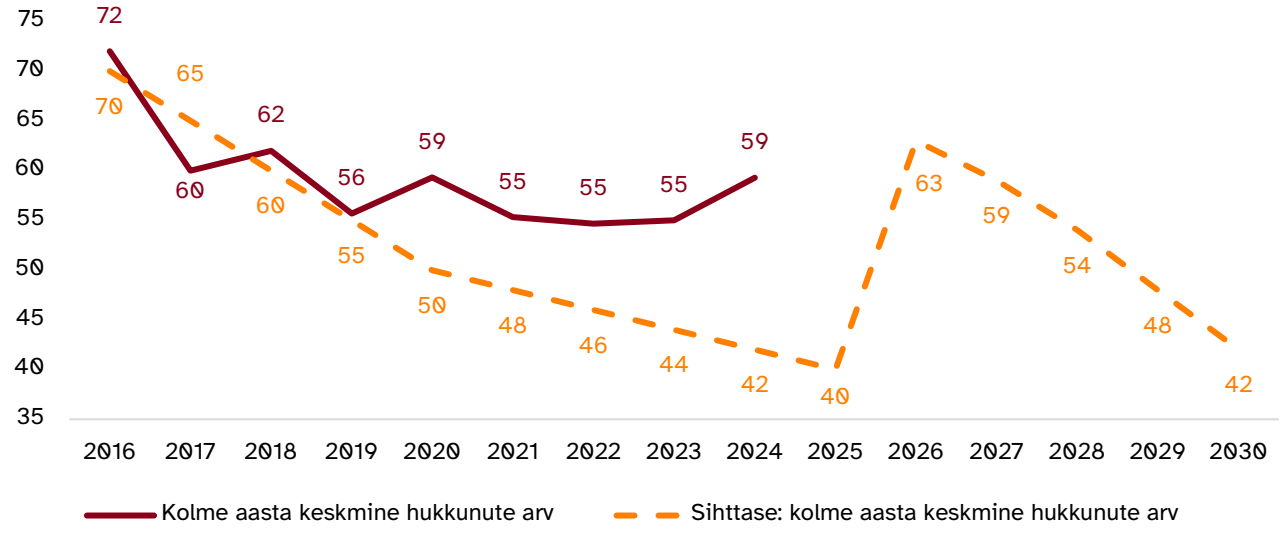
Allikas: Transpordiamet ja liiklusohutusprogramm 2016–2025

54. Liiklusohutuse parandamisega seonduvaid probleeme käsitles Riigikontroll viimati 2024. aastal avaldatud liiklusohutuse auditis. Riigikontroll tõdes toona, et liiklusohutusprogrammi 2016–2025 eesmärk – liikluses hukkunuid ja raskesti vigastatuid ei oleks kolme aasta keskmisena mitte rohkem kui vastavalt 40 ja 302 – jääb 2025. aasta lõpuks saavutamata. Ühtlasi peeti auditis riskiks, et liiklusohutuse eesmärkide tarvis kavandatud tegevusi ei suudeta tegelikke rahalisi võimalusi arvestades ettenähtud ajakavas ja mahus ellu viia.

55. Alates 2023. aastast on maanteeliikluses hukkunute ja raskesti vigastatute hulk olnud jätkuvalt tõusutrendis ning eesmärkide ja tegelikkuse vahe on hakanud üha suurenema. 2024. aastal sai võrreldes 2023. aastaga vigastada 214 inimest rohkem ning raskesti vigastatuid oli vähemalt 421.[7] Kui 2023. aastal hukkus liikluses 59 inimest, siis 2024. aastal oli neid juba 69 (vt ka joonis 8).

[7] Transpordiameti sõnul ei ole 2024. aastal 279 liiklusõnnetuses vigastatu ehk *ca* 13% puhul teada nende vigastuse raskusaste.

Joonis 8. Liiklusõnnetustes kolme aasta keskmine hukkunute arv* aastatel 2016–2024 ja liiklusohutus-programmis 2016–2025 ning programmi 2026–2035 eelnõus seatud eesmärk aastani 2030



* Iga aasta keskmine hukkunute arv on saadud sellel ja kahel eelneval aastal hukkunute arvu keskmisena, nt 2024. aasta all on toodud aastate 2022–2024 keskmine hukkunute arv.

Allikas: Riigikontroll Transpordiameti, liiklusohutusprogrammi 2016–2025 ja programmi 2026–2035 eelnõu andmete põhjal

Teadmiseks, et

Transpordiamet väidab teiste riikide kogemustele viidates, et kiiruse mõõtmine ja selle põhjal keskmise arvutamine vähendaks kuni 30% inimkannatanute ja kuni 56% hukkunutega liiklusõnnetuste arvu. Näiteks vähenes Leedus hukkunute arv 60% ja keskmine kiirus langes 3,5–7,3 km/h.

Allikas: Transpordiamet

Veapunktisüsteem – liiklus-käitumise arvestus- ja mõjutus-süsteem, mille eesmärk on leida kõige ohtlikumad sõiduki-juhid ja mõjutada nende liiklus-käitumist koolituste jms abil.

Sel eesmärgil seotakse ohtlike liiklussüütegudega kindel arv veapunkte ning määratakse nende kehtivusaeg.

Allikas: Transpordiamet

Võimalikud liiklus-ohutust parandavad tegevused on olnud osaliselt rahalise katteta

56. Kliimaministeeriumi sõnul on liikluses hukkunute ja vigastatute arv Eestis ikkagi üsna väike ning seetõttu ei peegelda nende arvude iga-aastane kõikumine liiklusohutuse tegelikku olukorda. Ministeerium leiab, et objektiivse vaate annab liiklusolukorrale siiski see, kui võrrelda hukkunute ja vigastatute arvu kolme aasta keskmisi väärtusi, ja nende põhjal saab pigem väita, et praeguseks on saavutatud tase, mida on keeruline paremaks muuta.

57. Liiklusohutuse statistika kohaselt põhjustavad kõige sagedamini maanteeliikluses raskete tagajärgedega õnnetusi kiiruse ületamine, joobes juhtimine, kõrvalised tegevused autoroolis ja nõutava turvavarustuse kasutamata jätmine.

58. Transpordiamet valis 2022. aastal välja 13 olulise mõjuga tegevust, mis ameti hinnangul aitaks liikluse ohutumaks muuta ja mille kavandatud mahus rakendamisel oleks ameti arvates olnud võimalik liiklusohutusprogrammi eesmärke saavutada. Näiteks aitaks Transpordi-ameti arvates muu hulgas liiklust ohutumaks muuta veapunktisüsteemi rakendamine, kiirusjärelevalve suurendamine, piirkiiruste alandamine, keskmise kiiruse automaatkontroll ja liiklusohtlike kohtade ümberehitamine. Erinevatel põhjustel – eelarveraha nappuse, kehtiva õigusaktiga vastuolu või poliitilise toetuse puudumise tõttu – on need tegevused jäänud praeguseks kavandatud mahus ellu viimata.

59. Aastaid on liiklusohutusprogrammi tegevuste elluviimine sõltunud lisaraha saamisest. Nii oli näiteks liiklusohutusprogrammi 2024. aasta elluviimise kava kõigi tegevuste maksumuseks hinnatud kokku *ca* 3,2 miljonit eurot, kuid riigieelarves oli sellest olemas ligi miljon eurot

Teadmiseks, et

liiklusohutusprogrammiga planeeritavad tegevused, nende eest vastutajad, nende tähtajad ning eelarved tuuakse välja programmi elluviimise kavas.

ehk vaid 30,2%. Raha oleks olnud juurde vaja hinnanguliselt *ca* 2,2 miljonit eurot, kuid 2024. aasta lisaeelarves selleks võimalust ei leitud. Transpordiameti selgitusel polnudki lootust lisaraha saada, sest 2024. aasta kava ei olnud Vabariigi Valitsus kinnitanud.

60. Positiivsemalt on läinud liiklusohutusprogrammi viimase ehk 2025. aasta kava rahastamisega. Kui esialgu hinnati kava tegevuste kogumaksumuseks *ca* 2,85 miljonit eurot, siis Kliimaministeeriumi selgitusel suurendati 2024. aasta lõpus 2025. aasta riigieelarve tegelikke võimalusi arvesse võttes 2025. aasta tegevuste kogumahtu 5,1 miljoni euroni. Transpordiameti sõnul arvati kohandatud kavasse üksnes need tegevused, millele oli riigieelarvest 2025. aastaks rahastus tagatud.

61. Liiklusohutusega seotud tegevusi planeeritakse ka riigiteede teehoiukavaga. Üks selline tegevus on maanteel liiklusohtlike kohtade ümberehitamine. Kuigi meetme positiivne mõju liiklusohutusele on Transpordiameti sõnul tõestatud, on teehoiukavas liiklusohtlike kohtade ohutumaks muutmiseks seni aasta-aastalt aina vähem raha jagunud.

62. Kui aastatel 2021–2023 investeeriti liiklusohtlike kohtade ohutumaks projekteerimiseks ja ehitamiseks kolme aasta keskmisena ligikaudu 6,4 miljonit eurot aastas, siis 2024. aastal sai selleks kasutada vaid 1,6 miljonit (vt ka joonis 9).

Teadmiseks, et

selleks, et hoida ära aastas 0,65 hukkunut ja 8 raskesti vigastatut, peaks Transpordiameti hinnangul ehitama igal aastal riigiteedel ümber vähemalt 50 kohta, lõiku ja ristmikku, kus on risk, et toimub suurima vigastatute arvuga liiklusõnnetus.

Allikas: Transpordiamet

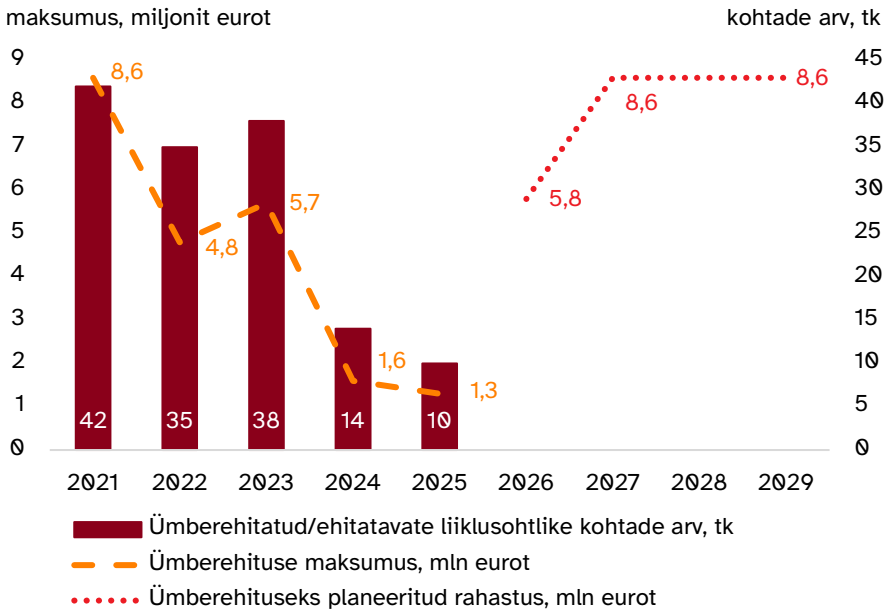
Teadmiseks, et

tuvastatud liiklusohtlikke kohtasid analüüsib Transpordiamet kohapealse ülevaatuse ja juhtunud liiklusõnnetuste alusel ning pakub välja, kuidas need kohad ümber ehitada ja mis see maksab.

Liiklusohtlike kohtade ümberehitamise nimekirja uuendatakse igal aastal ning suuremaid ümberehitustöid maksumusega 0,5–2 miljonit eurot kaalutakse vaid juhul, kui aastas on olemas rahastus üle 5 miljoni euro.

Allikas: teehoiukava 2025–2028

Joonis 9. Liiklusohtlike kohtade ümberehitamiste arv ja investeeringud* aastatel 2021–2029, miljonites eurodes



* Liiklusohtlike kohtade ümberehitamise maksumus sisaldab peale ehituskulude ka projekteerimiskulusid.

Allikas: Riigikontroll Transpordiameti, teehoiukava 2025–2028 finantsplaani ja valitsuskabineti 09.10.2025. a teehoiukavateemalise memorandumi põhjal

63. Teehoiukava 2025–2028 järgi on järgmisel neljal aastal kavas liiklusohtlike kohtade jaoks teha investeeringuid keskmiselt 5,3 miljonit

eurot aastas. Koos ümberehitamisega seotud projekteerimiskuludega kujuneks Transpordiameti andmetel ümberehitamise keskmiseks kogumaksumuseks sel perioodil 5,7 miljonit eurot aastas.

64. 2025. aastal on rahastus vähenenud 1,3 miljonile eurole, millega on võimalik ümber ehitada vaid 10 liiklusohtlikku kohta. Transpordiamet andis teada, et pikemaks perioodiks kui üks aasta ümberehitatavate liiklusohtlike kohtade arvu ei prognoosita, sest lähtutakse sellest, kui palju on nende kohtade ümberehitamiseks iga järgneva aasta riigieelarvesse raha planeeritud (vt ka joonis 9).

65. Selleks et vähendada liiklusõnnetustes hukkunute ning raskesti vigastatute koguhulka, nagu on sihiks seatud Kliimaministeeriumi koostatud transpordi ja liikuvuse arengukavas, tuleks Transpordiameti hinnangul tegelikult investeerida liiklusohtlike kohtade turvaliseks muutmiseks vähemalt 10 miljonit eurot aastas. See tähendab, et ka tulevikus on nende kohtade ümberehitamiseks vaja raha rohkem, kui selleks on teehoiukavaga aastateks 2025–2028 ette nähtud.

66. Ka uue liiklusohutusprogrammi 2026–2035 eelnõu ja selle elluviimise kava aastateks 2026–2029[8] järgi oleks nelja aasta jooksul vaja ümber ehitada keskmiselt 55 liiklusohtlikku kohta aastas kogumaksumusega 39,2 miljonit eurot, millest on riigieelarves olemas 16,4 miljonit. Transpordiameti andmetel on kavas kirjas üksnes liiklusohtlike kohtade ehituskulud, millele lisanduvad veel projekteerimis- ja muud kõrvalkulud.

67. Transpordiameti selgituse järgi kajastab uue programmi elluviimise kava eelnõu liiklusohtlike kohtade ümberehitamise tegelikku rahavajadust, teehoiukava 2025–2028 aga rahalisi võimalusi, mis olid selle kinnitamise ajal juunis 2025 teada riigi eelarvestrateegia 2026–2029 alusel.

Liiklusohutusega seotud eesmärgid aastaks 2035 on senisest veelgi ambitsioonikamad

Teadmiseks, et

liiklusohutusprogrammi 2026–2035 eelnõu alameesmärgid on, et aastaks 2035 ei hukku ühtegi alla 16-aastast ja asulas ühtegi jalakäijat.

Allikas: liiklusohutusprogrammi 2026–2035 eelnõu

68. Aastateks 2026–2035 koostatud liiklusohutusprogrammi eelnõu järgi ei tohiks aastaks 2035 kolme aasta keskmisena olla raskesti vigastatute arv üle 272 inimese ja hukkunute arv üle 22 inimese. Seega peab järgmise kümne aasta jooksul kolme aasta keskmine liiklussurmade arv võrreldes 2024. aasta tegeliku näitajaga vähenema pea 2,7 korda ja raskesti vigastatute arv vähemalt 1,5 korda.

69. Kui arvestada seda, et 2025. aastaks seatud eesmärke nende kahe näitaja osas ei suudeta täita, võivad uue programmiga seatud eesmärgid ja nende elluviimine osutuda senisest veelgi ebareaalsemaks.

70. Kuigi uue liiklusohutusprogrammi elluviimise kava 2026–2029 eelnõus on varasemast vähem tegevusi, nende arvestuslikku mõju hukkunute arvu vähendamisele on eelnevalt analüüsitud ning need on

[8] Kliimaministeeriumi koostatud liiklusohutusprogrammi 2026-2035 eelnõu.

Teadmiseks, et

liiklusohutusprogrammi elluviimise kava 2026–2029 eelnõu järgi on suure mõjuga tegevused, mis

- säästavad rohkem kui ühe inimelu;
- vähendavad märkimisväärselt hukkunute ja raskesti vigastatute koguhulka;
- on seotud pikaajalise ja püsiva muutusega liiklusohutuses.

Sellised tegevused on mh

- TEN-T põhivõrgu maanteede nõuetele vastavaks ehitamine;
- liiklusohtlike kohtade ümberehitamine;
- ohutute piirkiiruste kehtestamine;
- veapunktisüsteemi arendus;
- mehitatud liiklusjärelevalve mahu suurendamine.

Allikas: liiklusohutusprogrammi 2026–2035 elluviimise kava eelnõu 2026–2029

selle järgi liigitatud kas suure, mõõduka või väikse mõjuga tegevusteks, on jätkuvalt probleemiks see, et nende kõigi elluviimiseks puudub raha. Samuti ei ole teada, kas kõigi tegevuste rakendamiseks on olemas poliitiline toetus.

71. Liiklusohutusprogrammi elluviimise kava 2026–2029 eelnõu kohaselt on tegevuste läbiviimiseks vaja riigieelarvest kokku 133,6 miljonit eurot. Transpordiameti andmetel maksavad selles kavas kirjas olevad teehoiukavaga seotud tegevused kokku 63,3 miljonit. Sealhulgas on ka liiklusohtlike kohtade ümberehitamine summas 39,2 miljonit. Lisaks on kavas tegevusi, mille maksumust ei ole välja toodud. Järgmiseks neljaks aastaks vajaminevast kogusummast on eelnõu järgi praeguse seisuga olemas vaid kolmandik ehk 45,4 miljonit eurot.

72. Transpordiameti sõnul saab liiklusohutusprogrammi 2026–2035 tegevusi täpsustada, kui Vabariigi Valitsus on selle kinnitanud, ning kava 2026. aasta tegevused viiakse tegelike rahaliste võimalustega vastavusse pärast 2026. aasta riigieelarve vastuvõtmist Riigikogus.

73. Hulk aastaid on Eestis liigutud liiklussurmade vähenemise kursil, kuid viimastel aastatel on trend pöördunud ja seatud eesmärgist – vähendada järjepidevalt hukkunute ja raskesti vigastatute kolme aasta keskmist arvu – ollakse üha kaugenemas.

74. Liiklusohutusprogramm on olnud senisel kujul õhku täis. Kuigi programmi on aastate jooksul kirja pandud eesmärke ja tegevusi, millega neid saavutada, on paljudel juhtudel tegevuste tarvis puudunud raha ja neid pole seetõttu ettenähtud mahus järgnenud. Järjekindlalt on siiani pakutud liiklusohutusprogrammi kavades välja ka tegevusi, millel ei ole olnud poliitilist toetust ning mis seetõttu on jäänud samuti rakendamata. Olukorras, kus meetmeid ei ole rahaliselt ega poliitiliselt toetatud, tuleks otsustamiseks pakkuda teisi meetmeid või otsida võimalusi olemasolevate meetmete tõhustamiseks, näidates seejuures ära, kuidas mõjutab meetmete asendamine seatud eesmärki.

Riigiteede seisukord on halvenemas

75. 2022. aastal soovitas Riigikontroll rohkem tähelepanu pöörata riigiteede seisukorra säilitamisele ning tõi välja, et selleks vajalik raha on aasta-aastalt järjest kahanenud. Kindel ei saanud olla selles, kas on võimalik panna kruusateedele tolmuvaba kate selleks ajaks, nagu oli eesmärgiks seatud.

76. Kui 2022. aasta seisuga oli riigiteede tasasus stabiilselt paranenud, siis alates 2022. aastast on tasasuse näitaja ehk IRI püsinud samal tasemel – 2,4. Kasvanud on aga nii defektide arv kui ka roopa sügavusarv (vt ka joonis 10), kuid nende näitajate keskmised jäävad sellegipoolest veel tasemele, mis vastab teekatte seisundile „hea“.

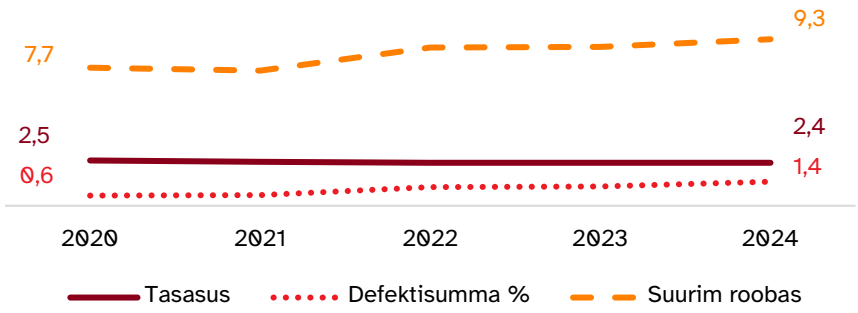
IRI (*International Roughness Index*) – sõidumugavust iseloomustav väärtus. Mida väiksem on IRI, seda tasasem on tee. Väärtust 1,4–2,6 mm/m peetakse heaks tasemeks ehk teekate on üldiselt tasane.

Roobas on tee suhtes piki-suunaline ebatasasus. Väärtust 5–10 peetakse heaks tasemeks ehk teekattel ei ole roopaid märgata.

Defektid on näiteks praod, augud ja murenemised. Defekte inventeeritakse 100-meetrise lõigu kohta. Kuni 5% peetakse tasemeks „hea“.

Allikas: Teede Tehnokeskus

Joonis 10. Riigiteede seisukorra näitajate muutus aastatel 2020–2024



Allikas: Riigikontroll Transpordiameti andmete põhjal

Transpordiameti hinnangul ei ole riigiteede seisukorra säilitamiseks endiselt piisavalt raha

77. 2022. aasta auditi seisuga oli riigiteede seisukorra säilitamiseks igal aastal vaja Transpordiameti hinnangul 161 miljonit eurot, kuid riigi eelarvestrateegias oli aastateks 2022–2025 eraldatud keskmiselt 97,7 miljonit eurot aastas.

78. Sarnaselt toonase olukorraga hindab Transpordiamet viimases teehoiukavas 2025-2028 iga-aastaseks rahastusvajaduseks 213,2 miljonit eurot. Teehoiukava kohaselt võimaldaks see vajaduspõhise remondi, rekonstrueerimise ja korrashoiutegevustega tagada teedevõrgu vastavuse seisundinõuetele ning likvideerida praeguseks kumuleerunud mahajäämus ehk remondivõlg 30 aasta jooksul. Planeeritud on aga keskmiselt 130,8 miljonit aastas (vt ka joonis 11).

Teadmiseks, et

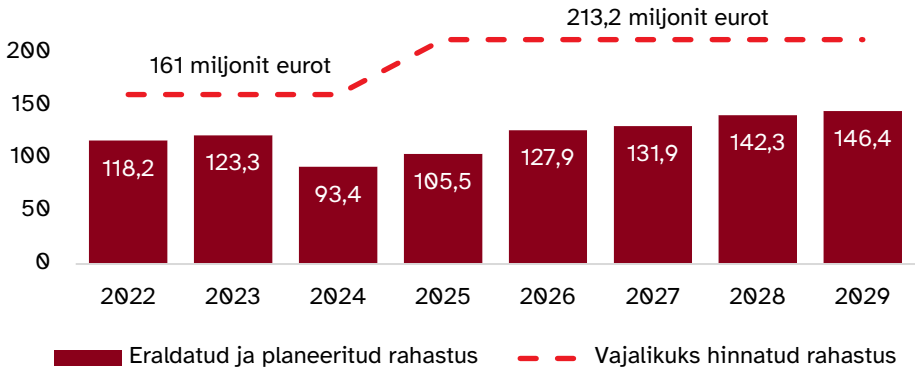
OÜ Teede Tehnokeskus analüüsib perioodiliselt riigiteede strateegilist rahavajadust.

2025. aastal hinnati riigiteede remondivõlaks 772 miljonit eurot.

See on summa, mida oli 2024. aasta seisuga vaja, et viia kõik teed, mille liiklus-sagedus on üle 1000 auto ööpäevas, seisunditasemele „hea“, ning teed, mille liiklussagedus on väiksem, tasemele „rahuldav“.

Allikas: strateegilise rahavajaduse analüüs

Joonis 11. Riigiteede säilitamiseks vajalik ning selleks riigieelarves eraldatud ja eelarvestrateegias planeeritud rahastus aastatel 2022–2029, miljonites eurodes



Allikas: Riigikontroll teehoiukavade ja valitsuskabineti 09.10.2025. a teehoiukavateemalise memorandumi põhjal

79. Transpordiamet selgitas, et kuigi riigiteede teekatte keskmine tasasus on veel „hea“ taseme piirides, suureneb alarahastuse tingimustes pidevalt remondivõlg. Viimastel aastatel on näiteks keskmise teekatte defektide ja roopa sügavuse suurenemise tõttu suurenenud pindamisvajadus pea 2000 kilomeetri võrra, olles 1463 kilomeetrit aastal 2022, kuid juba 3300 kilomeetrit 2025. aastal.

Saavutamata jääb tõenäoliselt ka eesmärk panna riigi kruusateedele tolmuvaba kate

80. Olemasolevate riigiteede olukorra säilitamisele lisaks tuleb transpordi ja liikuvuse arengukava kohaselt panna kõigile riigiteede hulka kuuluvatele kruusateedele, millel on liiklussagedus üle 50 auto ööpäevas, tolmuvaba kate aastaks 2030. Riigikontrolli 2022. aasta auditi seisuga oli kate panemata veel ligi 1800 kilomeetril teedel ning eesmärgini jõudmiseks aastaks 2030 oleks olnud vaja investeerida 20,5 miljonit eurot aastas. Aastateks 2022–2023 oli riigieelarves eraldatud ja eelarvstrateegias toona planeeritud alla 5 miljoni euro aastas ning aastateks 2024–2025 ei olnud raha üldse planeeritud.

81. Teehoiukava 2025–2028 kohaselt on 2024. aasta seisuga selliseid kruusateid, kus ööpäevane liiklussagedus on üle 50 auto, 1758 kilomeetrit ning arvestuslik katte panemise hind kilomeetri kohta on 110 000 eurot.

82. Niisiis on kruusateedele tolmuvaba katte panemiseks vaja aastatel 2025–2030 vähemalt 193,4 miljonit eurot ehk ligikaudu 32,2 miljonit eurot aastas. Teehoiukavas on aga perioodiks 2025–2028 planeeritud kokku 37,5 miljonit eurot. Riigi 2026.–2029. aasta eelarvestrateegias on planeeritud, et aastal 2029 eraldatakse kruusateedele katte panemiseks 11 miljonit eurot. Seega on aastatel 2025-2029 kruusateedele katte panemiseks planeeritud 48,5 miljonit eurot ehk keskmiselt 9,7 miljonit eurot aastas.

83. Kui tahta eesmärk siiski arengukavas toodud tähtajaks ehk aastaks 2030 saavutada, tuleks sinna suunata lisaks ligikaudu 144,9 miljonit eurot. Kuna see ei ole realistlik, paneb Transpordiamet esmajärjekorras katte neile kruusateedele, kus on kõige suurem liiklussagedus.

Maanteede ja raudtee ehitamiseks vajalike maavarade pikem veokaugus suurendab nende transpordikulu ja muudab projektid kallimaks

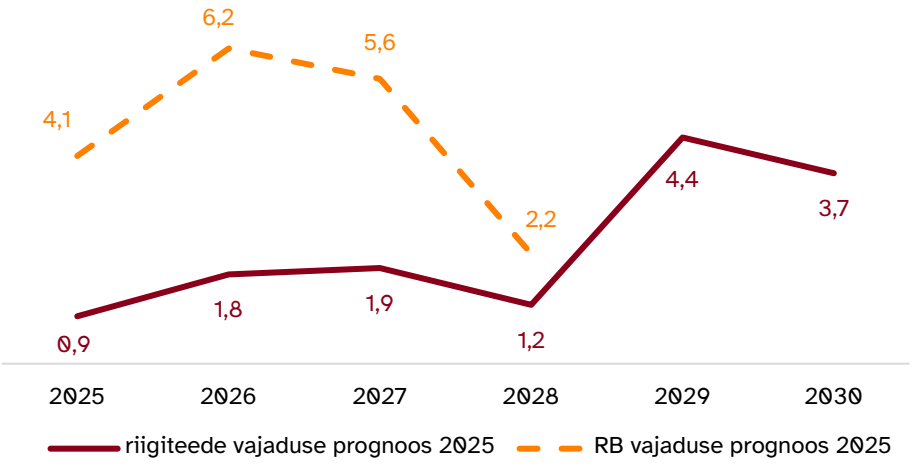
Varustuskindlus näitab, kui mitmeks aastaks jätkub maakonnas kaevandamis-lubadega kaevandada antud ehitusmaavara varu, arvestades maakonna keskmist vajadust selle varu järele.

Allikas: Kliimaministeerium

84. 2022. aasta ehitusmaavarade varustuskindluse auditis juhtis Riigikontroll tähelepanu sellele, et TEN-T põhivõrgu teede ja Rail Balticu projekti tähtajaks valmis ehitamiseks ei pruugi nende objektide lähipiirkonnas jätkuda piisavalt kaevandatavaid ehitusmaavarasid ja kui nende kaevandamiseks lähiajal uusi karjääre ei avata või nende avamine peaks venima, võib see oluliselt mõjutada suurte taristuprojektide maksumust.

85. Transpordiameti viimased analüüsid näitavad, et riigiteede ehitusmaavarade aastane koguvajadus saab olema suurim aastal 2029. Samal ajal kasvab Rail Balticu projekti prognoositav ehitusmaavarade nõudlus hüppeliselt aastatel 2026–2027 (vt ka joonis 12).

Joonis 12. Riigiteede ja Rail Balticu (RB) ehitusmaavarade vajaduse prognoos 2025. aasta märtsi seisuga ajavahemikul 2025–2030, miljonit m^3*



* Riigiteede vajaduse prognoosimisel on Transpordiamet arvestanud riigiteede teehoiukavaga ja Rail Balticu vajadus on arvestatud nii, et raudtee ehitatakse valmis aastaks 2030.

Allikas: Riigikontroll Transpordiameti andmete põhjal

Teadmiseks, et

suurimad ehitusmaavarade kasutajad on Transpordiamet ja OÜ Rail Baltic Estonia. Vähemal määral vajavad neid ka AS Eesti Raudtee, Riigimetsa Majandamise Keskus, kohalikud omavalitsused (nt Tallinna Kommunaalamet) ja erasektor.

Allikas: Kliimaministeerium

86. Transpordiamet koostab riigiteede ehitusmaavarade vajaduse uue prognoosi 2026. aasta I kvartalis, võttes arvesse ka riigi eelarvestrateegias 2026–2029 planeeritud raha. Kuna riigi eelarve-strateegia alusel saab teehoid lähiaastatel senisega võrreldes oluliselt suurema rahastuse, siis suureneb Transpordiameti sõnul ka ehitusmaavarade kaevandamise vajadus.

Teadmiseks, et

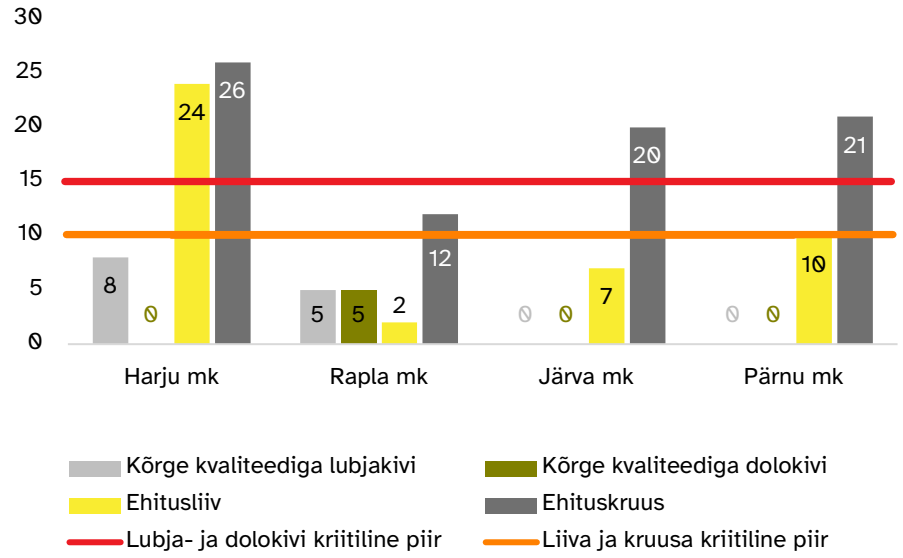
piirkonna mingi maavara varustuskindluse tagamise seisukohast peetakse kriitiliseks olukorda, kui maavara jätkub liiva- ja kruusavarude osas vähem kui 10 aastaks ning lubja- ja dolokivi varude puhul 15 aastaks.

Allikas: Kliimaministeerium

87. Kuigi 2021. aastast on teehoiu rahastamine ja riigiteede ehitusmahud aastast aastasse vähenenud, on Kliimaministeeriumi 2025. aastal tehtud prognooside järgi Harju-, Rapla-, Järva- ja Pärnumaal mõnede ehitusmaavarade varustuskindlus jätkuvalt alla kriitilise piiri (vt ka joonis 13).

88. Eestis otseselt ehitusmaavarade puudust pole. Probleemiks on aga see, et uute karjääride avamiseks või olemasolevate laiendamiseks pole praeguseks antud piisaval hulgal kaevandamislubasid ning seetõttu ei saa varusid vajalikus mahus ja kiirusega kaevandada. Näiteks võtab Kliimaministeeriumi andmetel lubjakivikarjääri rajamine alates geoloogiliste uuringute algusest kuni kaevandamise alustamiseni keskmiselt aega ligikaudu kaheksa aastat.

Joonis 13. Ehitusmaavarade varustuskindlus ning nende kriitiline piir Harju, Rapla, Järva ja Pärnu maakonnas 2025. aasta mai seisuga, aastates*



* 0 näitab, et vastavat maavara maakonnas kas ei leidu või seda veel ei kaevandata.

Allikas: Riigikontroll Kliimaministeeriumi andmete põhjal

Kriitilises seisus ehitusmaavarade asendamiseks alternatiivid puuduvad

89. Nii Kliimaministeerium kui ka OÜ Rail Baltic Estonia peavad probleemiks eeskätt teedeehituseks sobiliku kõrge kvaliteediga lubjakivi kaevandatava varu vähesust Harju ja Rapla maakonnas. Sellega samaväärsete omadustega on küll teatud piirkondades leiduv aluskorra ehituskivi, mida Eestis ei kaevandata, ning Eestisse imporditav graniit. Liiva puhul nähakse võimalusena seda vajaduse korral ka Lätist tuua, kuid Transpordiameti väitel peetakse seda majanduslikult otstarbekaks vaid riigipiiri läheduses asuvate ehitusobjektide puhul.

90. Oluline on siinkohal arvestada ka asjaoluga, et liiva ei pruugi õnnestuda Lätist sisse vedada, sest sarnaselt Eestiga vajab lähiaastatel seda oma taristuobjektide, eeskätt Rail Balticu ehitamiseks ka Läti ise. Kliimaministeeriumi sõnul ei sõltu Eesti taristu- ja üldehitussektor Lätist imporditavatest maavaradest, mistõttu puudub ministeeriumil ülevaade Läti ehitusmaavarade varustuskindlusest.

Täitematerjal – maavara, näiteks täiteliiv või -kruus, mis ei vasta kinnitatud kvaliteedinõuetele, kuid mille kaevandamiseks on olemas majanduslik huvi.

Suuremat osa killustikust, mis on valmistatud liivast, kruusast ja lubjakivist, kasutataksegi täitematerjalina maanteede ja raudteede ehituses.

Allikas: Kliimaministeerium

91. Samas napib ehitusmaavarade, eeskätt täitematerjalide asendamiseks ka alternatiivseid lahendusi. Rail Balticu raudteeprojekti puhul ongi vaja kõige suuremas mahus just täitematerjale ning nendega varustamise kindlust oleks võimalik suurendada alternatiivsete materjalide kasutamisega.

92. Alternatiivina saaks kasutada, eeskätt teede ja raudteede muldkehade alumistes kihtides, killustikku, mis on toodetud põlevkivi kaevandamise käigus tekkivast aherainest. OÜ Rail Baltic Estonia andis teada, et Rail Balticu rajamisel on seni põlevkiviaherainet kasutatud näiteks Soodevahe laoplatsi I etapi ehitustöödel ning Ülemiste-

Teadmiseks, et

põlevkiviaherainega pole siiski võimalik täies mahus asendada kvaliteetseid ehitusmaavarasid, vaid ainult mõningal määral liiva ja kruusa.

Allikas: Riigikontroll

Teadmiseks, et

taristuehituses tuleb kasutada 5% ringlusse võetud materjali (ehitamise, lammutamise, põlevkivi-tööstuse, kaevandamise jäätmed jms).

Selleks nähakse ehitus- ja lammutusjäätmetest valmistatud ehitusmaterjalide kasutamine ette nii Transpordiameti kui ka Rail Balticu ehitushangetes kohtades, kus kvaliteedi-nõuded seda võimaldavad.

Allikas: riigi jäätmekava 2023–2028

Soodevahe raudtee ehitusel on võetud kasutusele lubjakivikillustiku tootmisest üle jääv nn paekiviliiv.

93. Samas ei pruugi aheraine olla oma hinna tõttu konkurentsivõimeline, sest sõltuvalt veokaugusest võib selle hind piirkonniti ületada kaevandatava liiva ja kruusa hinda, eriti kui neid kaevandatakse ehitusobjekti lähedalt. Ka OÜ Rail Baltic Estonia sõnul on senine kogemus näidanud, et kuigi Rail Balticu ehitamisel on lubatud aherainet kasutada, siis töövõtjad seda transpordi kalli hinna tõttu ehitusobjektidele siiski ei vea ega kasuta.

94. Ka Kliimaministeeriumi hinnangul on erinevate jäätmete kasutamist alternatiivsete ehitusmaterjalidena takistanud peamiselt nende ebaühtlane kättesaadavus, teadmatus, kui suures koguses neid on, kehv kvaliteet ja suurem transpordikulu, sest jäätmete teke ja tootmine asub üldjuhul ehitusobjektidest kaugel ja veokaugus on seetõttu võrreldes kohalikust karjäärist kaevandatud ehitusmaavaraga pikem.

95. Seda, millist mõju võib ehitusmaavarade ja neid asendavate alternatiivsete materjalide puudus avaldada suurte taristuehituse projektide kogumaksumusele, pole Kliimaministeeriumi sõnul võimalik siiski täpsemalt välja arvutada. Ehitusmaterjalidega seotud kulud sõltuvad iga järgneva ehitushanke läbiviimisel töövõtja pakutud materjalide hinnast ja seda ette teadmata on ministeeriumil suurte taristuprojektide lõplikku maksumust keeruline hinnata.

96. Küll aga andis Transpordiamet 2025. aasta septembris Riigikontrollile teada, et ainuüksi see, kui puudu jääva lubjakivikillustiku asendamiseks vajalik graniitkillustik tuleb Põhjamaadest importida, võivad suured taristuprojektid kallineda 5–10%. Kui lisaks killustikule tuleb ka teede ja raudtee muldkehade jaoks suuremas mahus maavara, näiteks liiva, Eestisse importida, võib Transpordiameti andmetel TEN-T põhivõrgu teede ja Rail Balticu lõplik ehitusmaksumus suureneda võrreldes kohalike maavarade kasutamisega 20–40%.

Teadmiseks, et

tee-ehituse maksumusest moodustab *ca* 70% ehitusmaavara hind.

Veokauguse 10 km suurenemise korral kallineb tee ehitushind *ca* 2% võrra, 50 km-lise veokauguse korral on kallinemine üle 8% ning ehitusmaterjalide vedu umbes 100 km kauguselt tõstab tee-ehituse maksumust juba 20%.

Allikas: Transpordiamet

97. Kliimaministeerium peab sellise riski realiseerumist siiski vähetõenäoliseks, sest ministeeriumi sõnul puudub neil praegu teadmine, et kohapeal saadavat ehitusmaavara peaks mõne konkreetse ehitusprojekti tarvis Eestisse importima.

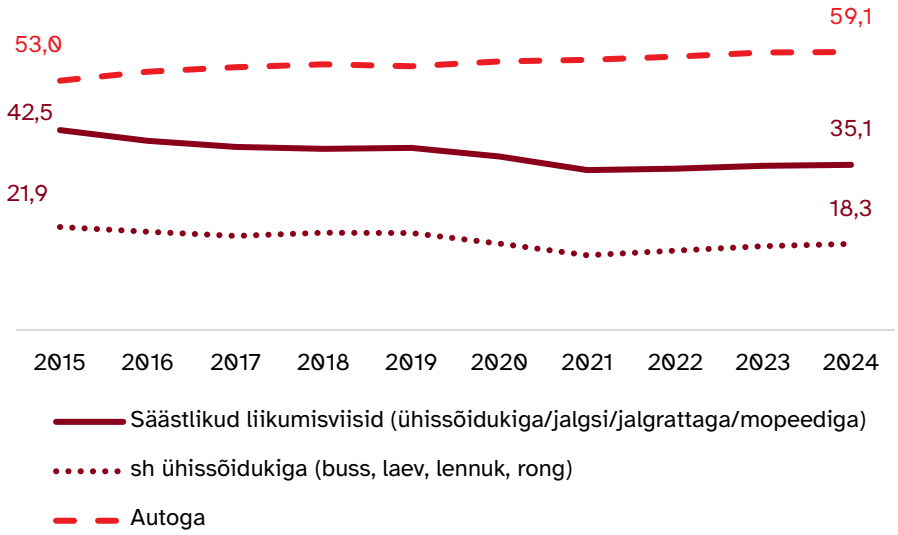
98. Eesti ehitusmaavarade varusid saab siiski taristuehituses kasutada vaid nii suures mahus, kui neid on lubatud kaevandada. Probleemiks on kaevandatavate varude vähesus olemasolevates karjäärides ning selleks, et juba kavandatud taristuobjektid saaks ettenähtud ajaks valmis ehitada, tuleb lähiaastatel kas uusi karjääre avada, olemasolevaid karjääre laiendada või senisest enam alternatiive kasutusele võtta. Vastasel juhul püsib endiselt oht, et ehitusmaavarasid tuleb hakata Eestisse mujalt sisse tooma ja ehitushind selle tulemusel kallineb.

Riigi rahastatav ühistransporditeenus on aina kallim ja rahastamise põhimõtted ebaühtlased

Ühistransport ei vasta kasutajate ootustele ja kasutajate arv pole töölkäijate hulgas kasvanud

99. Transpordi ja liikuvuse arengukavas aastateks 2021–2035 on seatud eesmärk suurendada tööl käivate inimeste seas ühissõidukiga, jalgrattaga ja jalgsi liiklejate osakaalu. Statistikaameti andmetel on aga viimasel kümnel aastal ühistranspordi kasutajate osakaal tööl käivate inimeste hulgas vähenenud. See tähendab, et võrreldes 2021. aastal avaldatud maakondliku ühistranspordi auditis toodud olukorraga, pole eesmärgile lähemale liigutud (vt joonis 14).

Joonis 14. Säästlike liikumisviiside ning auto kasutajate osakaal (%) kõigist tööle liikujatest ajavahemikul 2015–2024*



* Koroonakriisi tõttu ajavahemikul 2020–2021 oli ühistranspordi kasutamine tugevalt piiratud ja kasutajate arv vähenes veelgi. Praeguseks ei ole ühistransporti kasutavate inimeste arv kriisieelset taset saavutanud.

Allikas: Riigikontroll Statistikaameti andmete põhjal

100. Senised ühistranspordiga rahulolu uuringud näitavad, et ühistranspordi peamiseks kitsaskohaks peavad seda kasutavad inimesed sõiduplaanide mittevastavust nende tegelikele vajadustele – sõiduvahendite graafik on liiga hõre, väljumisajad ei sobi või ei läbi sõiduvahendid sobivat marsruuti.

101. 2025. aastal tehtud Riigikontrolli järelaudit näitas, et praegune maakonnapõhine ühistranspordi liinivõrgu ja sõiduplaanide korraldus ei toeta inimeste liikumist erinevate transpordivahenditega ja eri maakondade vahel. Samas pole ühistransporti mittekasutavate inimeste liikumisvajadusi ja -mustreid ühistranspordi liinivõrgu planeerimisel piisavalt uuritud.

Ühistransport nõuab aasta-aastalt üha suuremaid toetusi

102. Samuti selgus, et ühistranspordi toetuseks on aastaid riigieelarves sihtotstarbeliselt kavandatud vähem raha, kui avaliku teenindamise

veolepingutega võetud kohustuste täitmiseks kulub, kuigi vajalikud summad on olnud olulises ulatuses riigieelarve planeerimise ajal teada.

103. Aastatel 2022–2025 on ühistranspordi toetuse puudujäägi katteks eraldatud Vabariigi Valitsuse reservist 83,6 miljonit eurot. Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi välja töötatud ja Vabariigi Valitsuse 07.02.2025 kabinetinõupidamisel heaks kiidetud ühistranspordi riigieelarvest rahastamise põhimõtted näevad ette, et alates aastast 2026 on ühistranspordi kulu planeeritud riigieelarvesse määral, mis vastab veolepingutega võetud kohustuste mahule, ning Vabariigi Valitsuse reservist kaetaks edaspidi üksnes neid kulusid, mida on eelarve planeerimise protsessis keeruline ette näha.

104. Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi sõnul otsustas Vabariigi Valitsus 2026. aasta riigieelarve eelnõu koostamise käigus lisada ühistranspordi rahastamiseks ministeeriumi järgmise aasta eelarvesse täiendavalt 54,8 miljonit eurot. Riigi eelarvestrateegia 2026–2029 andmetel on aastatel 2027–2029 vaja ühistranspordi korraldamiseks kolme aasta peale kokku lisaraha 213,6 miljonit eurot.

105. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium soovis, et puudujäävat raha kajastatakse eelarvestrateegias ministeeriumi eelarves, sest ühistranspordi kulud on pikaajaliste lepingute järgi ette prognoositavad. Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi selgitusel jäeti aga Rahandusministeeriumi soovil see raha siiski Vabariigi Valitsuse reservi ning lisatakse iga järgneva aasta riigieelarve tegemisel ministeeriumi eelarvesse.

106. Samal ajal, kui inimeste arvates pole ühistranspordi kasutamine mugav, jätkub ühistranspordi ülalpidamise kulude kasv. Kui 2021. aasta prognoos näitas, et maakondliku bussitranspordi korraldamiseks kulub 2024. aastal 64,6 miljonit eurot, siis tegelikult ulatus toetus 72 miljoni euroni. Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi prognoosi järgi kasvab see 2029. aastaks 87,1 miljoni euroni ning edaspidi on vaja tõsta ka kõikide teiste transpordiliikide toetusi (vt joonis 15).

107. Ühistranspordi kulude kasv seab juba 2027. aastal surve alla ühistranspordi liinivõrgu säilimise ja teenuse olemasoleval tasemel tagamise. Seega tuleks Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumil juba praegu selgitada välja, kuidas optimeerida ühistransporditeenust ja liinivõrku. Samuti tuleks analüüsida, millised on võimalused rahastamise puudujäägi vähendamiseks ning kuidas mõjutavad selleks rakendatavad võimalikud tegevused ühistranspordi kasutamist.

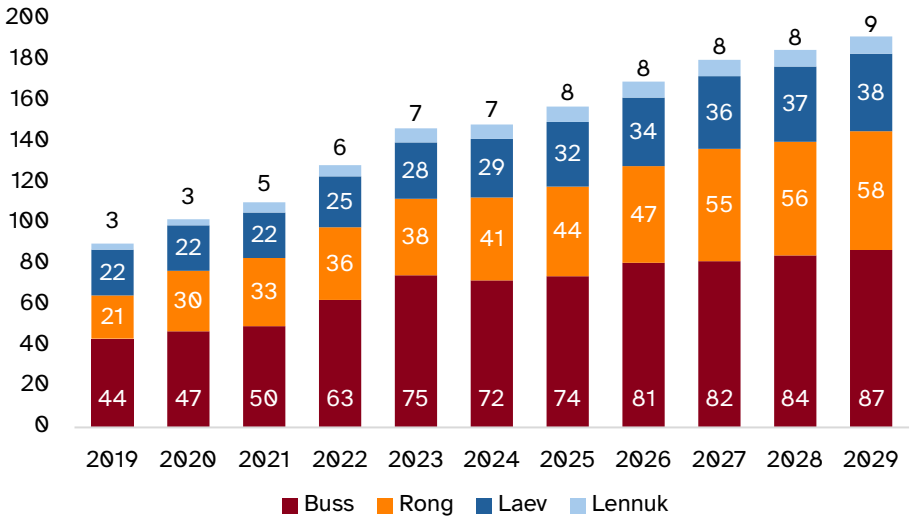
Teadmiseks, et

piletitulu tuleb praegu ligikaudu 30% sõitjatelt.

Regionaal- ja Põllumajandus-ministeeriumi välja töötatud rahastamiskava näeb ette, et piletitulu peaks aastal 2025 katma keskmiselt kõigist ühistranspordi kuludest 25% ning aastaks 2030 peaks selle osakaal tõusma 28%-ni.

Selleks aga, et näiteks maakondlike bussiliinide piletitulu oleks moodustanud 25%, olnuks 2025. aastal vaja tõsta piletihinda peaaegu kolm korda – eeldusel, et sõitjate arv ja soodustuste määr jäänuks samaks.

Joonis 15. Ühistranspordi toetus transpordiliikide kaupa aastatel 2019–2029, miljonites eurodes*



* Alates 2027. aastast on tegemist prognoosiga.

Allikas: Riigikontroll Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi andmete põhjal

108. Kuigi Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi sõnul saab ühistranspordi tulude ja kulude suurt vahet vähendada, kui kärpida liiniveomahtu – liine lühendada, sagedust vähendada, liine sulgeda – või tõsta piletihinda, ei ole ministeerium neid võimalusi analüüsinud ega kasutanud. Ministeeriumi sõnul pole ühistranspordi mahu vähendamine kohalike omavalitsuste ega sõitjate suure vastuseisu tõttu leidnud poliitilist toetust ning varasem praktika näitab, et piletihindade tõstmisega kaasneb kohe ühistranspordi kasutajate arvu vähenemine.

Liinivõrkude rahastamise praktika on piirkonniti erinev

109. Lisaks pole Regionaal- ja Põllumajandusministeerium siiani kehtestanud teenustaseme norme, sealhulgas minimaalset baastaset, millest madalamale ei tohi regulaarsete maakondlike bussiliinide väljumiste sagedus ja ühendused langeda. Seega ei ole üheselt selge, milline on ühistransporditeenus, mis vastaks elanike vajadustele ja pole paigas reegleid, mille alusel saaks luua majanduslikult otstarbeka liinivõrgu ning hinnata, millises osas on teenus hädavajalik ja millises osas võib seda optimeerida või ümber korraldada – näiteks liinivõrku hõrendada või osutada nõudepõhist teenust.

110. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium pole määratlenud ka teenustasemetest tulenevaid ühtseid liinivõrgu rahastamise põhimõtteid. Ühtsed põhimõtted võimaldaksid maakondlikku liinivõrku säästlikumalt ülal pidada ja kulusid vähendada. Näiteks tuleks muu hulgas kindlaks määrata, millise ühe reisija kulupiiri ületamisel tuleks hakata liine ümber korraldama, keelduda nende avamisest või lõpetada nende toetamine riigieelarvest ning asendada mõni liin majanduslikult otstarbekama lahendusega, näiteks nõudmisel põhineva transpordiga selleks sobilikes kohtades.

Nõudmisel põhinev transport – käesolevas ülevaates käsitletud kui vedu, mille puhul ei järgita fikseeritud marsruuti või ajakava.

111. Kuni Regionaal- ja Põllumajandusministeerium ei ole selgesõnaliselt kindlaks määranud, millist ühistransporditeenust riik ühistransporti suunatud raha eest ootab ning pakkuda suudab – arvestades eelarvevõimalusi ja valdkonnasiseseid ümberkorraldamise võimalusi –, ei ole võimalik ühistranspordi liinivõrku ka ümber kujundada ja uues valdkonna rahastusmudelis osapooltega kokku leppida.

112. Kindel on see, et senine rahastusmudel ei võimalda järgnevatel aastatel enam liinivõrgu säilimist ja ühistransporditeenust olemasoleval tasemel tagada. See tähendab, et riigil tuleb kindlaks määrata ühtsed rahastamise põhimõtted ja otsustada, millistel juhtudel tuleb liini ülalpidamist pidada ebamõistlikult kalliks ning olemasoleva liinivõrgu optimeerimiseks kaaluda muid lahendusi.

113. Lisaks ilmnes, et endiselt pole selge ülesannete ja vastutuse jaotus maakondliku ning kohaliku ühistranspordi korraldamise eest. Seda, kes ja millist liinivedu peab korraldama, millise liini eest maksma ning millisel juhul tuleb teenus tagada maakondlike bussiliinidega ja millistel juhtudel kohalike bussiliinidega, on võimalik mitmeti tõlgendada.

Ühistranspordikeskus – omavalitsuste ja riigi ühiselt asutatud ning rahastatav mittetulundusühing, kellele asutajad võivad haldus-lepinguga volitada piir-kondliku ühistranspordi otstarbekama korraldamise vajadusest tulenevalt asjakohaseid ülesandeid.

Erandiks on Saaremaa ja Hiiumaa, kus neid ülesandeid täidavad kohalikud omavalitsused.

114. See on aga viinud ebavõrdse olukorrani, kus mõne omavalitsuse liinid on linna- ja vallaliinid, aga teise omavalitsuse analoogsete tunnustega bussiliinid hoopis maakonna bussiliinid. See tähendab, et esimesed on omavalitsuse enda korraldatud ja rahastatud ning teised riigi korraldatud ja rahastatud. Kagu ühistranspordikeskus tõi küsitluses välja, et neil on riigieelarvest rahastatud bussiliine, mis on nii ühe omavalitsuse sisesed, kui ka liine, kus 90% peatustest on ühes maakonnas ja 10% teises maakonnas.

Ühistranspordi korraldus on jätkuvalt killustunud

115. Ühistranspordi korraldusega tegelevate Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi, Kliimaministeeriumi, Transpordiameti, ühistranspordikeskuste ja omavalitsuste ülesannete tõhusat täitmist raskendab asjaolu, et nende osapoolte vastutus on jagatud ja vajab selgemat piiritlemist. Eelkõige ilmneb see ühistranspordi taristu planeerimisel, mis on ühel ajal nii Regionaal- ja Põllumajandus-ministeeriumi ning Kliimaministeeriumi valitsemisalade kui ka kohalike omavalitsuste ülesanne.

Teadmiseks, et

ühistranspordipoliitika kavandamine ja elluviimine on küll Regionaal- ja Põllu-majandusministeeriumi valitsemisalas, aga ühis-transpordi taristu planeerimine ja hanked hoopis Kliimaministeeriumi ülesanne.

116. Lisaks esineb mitmete ülesannete täitmisel kattuvusi. Näiteks tellivad liikumisvajaduse uuringuid nii Regionaal- ja Põllumajandus-ministeerium, ühistranspordikeskused kui ka Transpordiamet Kliimaministeeriumi valitsemisalas. Sõiduplaanide koostamise nõudeid kehtestavad ja vedajate leidmiseks hankeid avalikule liiniveole korraldavad Regionaal- ja Põllumajandusministeerium ning ühistranspordikeskused. Lisaks hangivad need keskused eraldi tugiteenuseid, näiteks infotehnoloogia- ja raamatupidamisteenust.

117. See tähendab, et praktikas täidavad samu ülesandeid vähemalt osaliselt mitu asutust ja ühetaoliste põhimõtete rakendamine üle Eesti

pole tagatud. Samuti on tugiteenuste, eelkõige hangete korraldamise kompetentsus, laiali erinevates asutustes.

118. Juhul kui osapoolte vastutus ja ülesannete jaotus pole selgelt paigas ning praktikas täidavad nad vähemalt osaliselt kattuva sisuga ülesandeid, raisatakse nii raha kui ka inimressurssi. Samuti on killustunud vastutuse tõttu järelevalve ülesannete täitmise üle keerukam.

Suursaarte parvlaevaühenduse hangetel puudub endiselt konkurents ning uue laeva ehituse hilinemine suurendab veoteenuse hinda

119. Sarnaselt ülejäänud ühistranspordiga kasvavad riigieelarvelised kulud ka suursaarte ja mandri vahelises parvlaevaliikluses. Aastatel 2006–2018 tõusid Saaremaa ja Hiiumaa parvalaevaühenduse riigieelarvelised toetussummad *ca* kolm korda – 6,8 miljonilt 18,3 miljoni euroni.

Teadmiseks, et

alates aastast 2006 kuni 2016. aasta oktoobrini pakkus veoteenust suursaarte ja mandri vahel OÜ Väinamere Liinid.

2014. aastal võitsid aga riigihanke osaühingud TS Laevad ja TS Shipping, mis kuuluvad riigi äriühingule AS Tallinna Sadam. Nendega sõlmiti veoteenuse leping perioodiks 01.10.2016–30.09.2026.

Ka uueks perioodiks 01.10.2026–30.09.2033 on sõitjateveo teenindamise leping sõlmitud OÜga TS Laevad.

Allikas: Riigikontroll

120. Aastatel 2020–2024 on suursaarte laevaühenduseks riigieelarvest makstav toetus suuresti stabiliseerunud, olles keskmiselt 19,4 miljonit eurot aastas. Prognoosi kohaselt kasvab edaspidigi toetus keskmiselt 4,5% aastas, jõudes 2032. aastaks 30,7 miljoni euroni. Samuti peab Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi hinnangul kasvama piletihind, kuid selleks on tarvis poliitilist otsust.

121. Riigikontroll auditeeris suursaarte parvlaevaühenduse teemat 2019. aastal. Muu hulgas analüüsiti, kas 2014. aastal uue vedaja leidmiseks Saaremaa ja Hiiumaa parvlaevaühenduste tarbeks korraldatud riigihanke peamine eesmärk – suurendada konkurentsi ja seeläbi vähendada kulusid – sai täidetud. Avalikkuses oli auditi tegemise ajal ka debatt selle üle, kas hanke võitnud ühispakkujate TS Laevad ja TS Shipping pakkumine oli soodsam võrreldes OÜ Väinamere Liinid pakkumisega.

122. Arvutused, mis käsitlesid reiside arvu ja kummagi pakkumuse ning teenuse maksumust mõjutanud hinnaindeksite muutust, näitasid, et Väinamere Liinidega sõlmitud leping oleks osutunud riigile aastas keskmiselt 5,4 miljoni euro võrra kallimaks.

Riik ei ostnud parvlaevu välja, viidates vajadusele hankida uued rohelist või muud alternatiivset kütust (mh vesinikku) kasutavad parvlaevad

123. Kuigi 2024. aastal korraldatud uue perioodi sõitjateveo teenuse riigihankega loodeti taas tekitada parvlaevade veoteenuse pakkumisel konkurents, siis pakkumuse esitas ainult OÜ TS Laevad – kes praegu pakub teenust suursaarte ning mandri vahel oma parvlaevadega Piret, Tõll, Leiger, Tiiu ja varulaevaga Regula. Ükski teine äriühing pakkumust ei esitanud.

124. Alates 2023. aasta suvest parvlaevaühenduse eest vastutava Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi hinnangul oleks teiste võimalike teenusepakkujate jaoks turule sisenemise hind olnud oluliselt väiksem, kui laevad oleksid riigi omanduses.

125. Riigil oli OÜga TS Laevad 2014. aastal sõlmitud hankelepingu kohaselt võimalus parvlaevad lepingu lõppemise järel välja osta, teavitades sellest OÜd TS Laevad hiljemalt 30. septembril 2022.

126. Esmalt pidas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium kõige mõistlikumaks laevad välja osta ja tellida juurde viies laev ning tollane majandus- ja taristuminister esitas sellekohase ettepaneku ka 2021. aastal valitsuskabineti nõupidamisel arutamiseks. Ettepanekut aga valitsuskabineti nõupidamise päevakorda siiski ei võetud ning seda ei arutatud. Samas toetas valitsus paar kuud hiljem uue nn viienda parvlaeva hankimist.

Teadmiseks, et

2022. aastal tehtud prognooside kohaselt oleks nelja uue laeva eeldatav kogumaksumus olnud ilma Euroopa Liidu toetuseta 148–180 miljonit eurot.

Allikas: Kliimaministeerium

127. 2022. aastal otsustati siiski valitsuskabineti nõupidamisel uue majandus- ja taristuministri ettepanekul loobuda parvlaevade väljaostust. Minister tegi ettepaneku tellida riigile kuni neli uut süsinikneutraalset või sellele lähedast parvlaeva (lisaks varem valmis ehitatavale nn viiendale laevale), mis oleksid valmis sõitma alates lepinguperioodist 2033–2043. Väljaostu arutelude käigus viitas Riigikontroll sellele, et küsimuse üle otsustamiseks ei ole esitatud piisavalt andmeid ning on risk, et sellises olukorras tehakse riigile tulevikus kahjulikuks osutuv otsus.

128. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium põhjendas toona väljaostust loobumise ja alternatiivina riigile uute süsinikneutraalsete laevade ostmise ettepanekut sellega, et „laevandus on tehnoloogia valikul läbi tegemas suurimat muutust pärast aurumasina leiutamist“ ning olemasolevate laevadega jätkamise suurim väljakutse on oluliselt karmistuvad keskkonnanõuded (kliimapakett „Eesmärk 55“), muu hulgas alternatiivkütustele üleminek. Ministeerium viitas, et väljaostuõiguse realiseerimine eeldab seetõttu olemasolevate laevade suures ulatuses ja kapitalimahukaid ümberehitusi.

129. Laevade väljaostu arutelude ajal juhtis Riigikontroll tollal ministeeriumi tähelepanu ka sellele, et väljaostuõiguse kasutamise alternatiiv muudeti põhjendamatult kallimaks, lisades laevade väljaostuhinnale ka laevade ümberehitamise kulu - kaks laeva elektrilaevaks ja kaks vesinikuvalmidusega laevaks. Kui laevade väljaostmise hinnaks oli 106,4 miljonit, siis ümberehitamise eelduse lisamisega muudeti väljaostuõiguse variant valikute võrdluses põhjendamatult 56,6 miljoni euro võrra kallimaks.

Konkurentsi parvlaevaühenduse pakkumisel pole tekkinud ning puudub ka plaan, et see tekiks

130. Samuti tõi Riigikontroll välja, et kuigi juba 2014. aastal seati pikaajaline eesmärk tekitada konkurents selle kaudu, et soetada riigile laevad ning korraldada edaspidi vaid opereerimishankeid. Sellegipoolest ei taga Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi pakutud lahendused tõenäoliselt tulevikus konkureerivate pakkumiste olemasolu.

131. Kuigi 2022. aastal tõi Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium välja, et seitsmeks aastaks sõlmitav leping suurendab võimalust, et ka

teised pakkujad saaksid osaleda hankes ja see omakorda soodustaks konkurentsi ja mõjutaks ka teenuse hinda, on Regionaal- ja Põllumajandusministeerium seitsmeaastase perioodi suhtes vastupidisel seisukohal. Nende sõnul oli konkurentsi puudumine 2024. aastal korraldatud hanke puhul tingitud muu hulgas asjaolust, et teenusepakkujat otsiti vaid seitsmeks aastaks.

132. Seda seetõttu, et Väinameres liiklemiseks peaksid võimalikud teenusepakkujad – riigi omandis olevate laevade puudumise korral – tõenäoliselt kas tellima uued laevad või olemasolevad ümber ehitama ning seda ei ole mõistlik teha, kui leping kestab vaid seitse aastat. Lepinguperioodi pikkus valiti ministeeriumi sõnul aga seitsmeks aastaks sellepärast, et järgmine lepinguperiood algaks samal ajal, kui peaks olema saabunud kuni neli uut parvlaeva.

Viienda parvlaeva ehituse viibimine toob planeerimata lisakulutusi

Teadmiseks, et

viienda parvlaeva ehitamise eelarve on 2025. aasta septembri seisuga 41,9 miljonit eurot, mida on plaanis finantseerida 65% ulatuses Euroopa Liidu Moderniseerimise Fondist ja ligi 35% oleks Eesti riigi omaosalus.

Eeldatav lepingu sõlmimise aeg on 2025. aasta lõpus või 2026. aasta alguses ning eeldatav laeva valmimise aeg on suvel 2028.

Allikas: Kliimaministeerium

133. Probleemiks on ka see, et 2027. aastal lõpeb praegu varulaevana kasutatava viienda parvlaeva Regula kasutusaeg. Riigi tellitav uus, viies parvlaev pidi valmima uue lepinguperioodi alguseks ehk aastaks 2026, kuid korduvalt luhtunud hangete tõttu on Kliimaministeeriumi hallataval riigiasutusel, Riigilaevastikul parvlaeva ehitajaga senini leping sõlmimata.

134. Kliimaministeeriumi hinnangul saab viies laev sõitma hakata kõige varem aastal 2028. Kuna laevade hankimine on Riigilaevastiku ülesanne ning reisijateveo teenuse korraldamine Regionaal- ja Põllumajandus-ministeeriumi ülesanne, on viimane olukorras, kus peab OÜga TS Laevad kokku leppima, kuidas tagada viienda ehk asenduslaeva olemasolu.

135. Selleks on kaks võimalust: renoveerida Regula, et pikendada kasutusiga, või rentida uue laeva saabumiseni mõni muu laev. Igal juhul muudavad mõlemad variandid parvalaevateenuse hinna kallimaks. Kui palju võib viienda parvlaeva ehituse viibimine hinda mõjutada, pole veel teada.

136. Asjaolu, et OÜ-l TS Laevad on laevad, mis sobivad suursaarte ning mandri vahel sõitma, ning uusi, riigi omanduses olevaid laevu ei ole praeguse seisuga plaanis hankida, tähendab seda, et ka tulevikus ei pruugi veoteenuse pakkuja leidmisel tekkida konkurentsi. Tegevuskava, mis pakuti 2022. aastal parvlaevade väljaostust loobumisel alternatiivina, ei ole olulises osas täidetud. Seetõttu võis väljaostust loobumine osutuda riigile kahjulikuks. Samuti tähendab viienda laeva valmimise hilinemine juba sõlmitud järgmise perioodi lepingu kulude tõusu.

Riigikontrolli aruanded 10.2024–10.2025

Tervishoid, haridus ja sotsiaalkaitse

Tervishoiutöötajate pädevushindamine
03.10.2024

Millised on Eesti tervishoiutöötajate pädevushindamise kitsaskohad ja arendamise vajadused?

Tervishoiutöötajate pädevushindamine on osa nende teadmiste ja oskuste arendamisest ning seekaudu ravikvaliteedi tagamisest. Eestis on pädevushindamine vabatahtlik, seda korraldab osa kutse- või erialaühendustest oma äranägemise järgi. Tervishoiutöötajatel puudub hindamise läbimiseks praktiline tarve: pädevustõend ei anna neile tööandjate silmis olulisi eeliseid. Seetõttu on vaid väike osa tervishoiutöötajatest hindamise läbi teinud ja pole tõendust, mil määral pädevust tegelikult täiendatakse.

Lisaks ei ole kõikidel tervishoiutöötajatel võimalik õigusaktiga ettenähtud mahus täienduskoolitustel osaleda, muu hulgas asendajate puuduse tõttu. Ka patsientidel pole kindlust, et tervishoiuteenuseid osutavad ainult pädevad tervishoiutöötajad.

Seega ei toimi pädevushindamise süsteem tervikuna piisavalt hästi, vaja on muutusi. Sotsiaalministeerium peaks võtma muudatuste juhi rolli ning tegema pädevuse hindamise sisuliseks ja argiseks tervishoiutöötajate arendamise osaks.

Järelevalve tervishoiutöötajate üle ja nende tegutsemisõiguse piiramine
02.12.2024

Milline on tervishoiutöötajate probleemse tegevuse märkamise ja piiramise praktika Eestis?

Eestis on tervishoiutöötajate probleemsest tegevusest teavitamise, tervishoiutöötajate üle järelevalve tegemise ja nende tegutsemisõiguse piiramise süsteem kohmakas, aeganõudev ja süüdistustel põhinev ehk reageerib siis, kui raskem rikkumine on juba aset leidnud.

Kutse- ja erialaühenduste esindajate hinnangul on selliste tervishoiutöötajate hulk, kelle tegevus on murettekitav, arvatavasti väike. Teavitamise ja järelevalve puudujääkide tõttu ei ole aga probleemse tegevuse ulatus täpsemalt teada. See tõdemus viitab, et patsiendi riskide ennetamiseks ja maandamiseks tuleb probleemse tegevuse märkamise, probleemi olemuse tuvastamise ja sellele reageerimise süsteem tööle panna.

Kiirabi korraldus
13.01.2025

Kas kiirabi kasutatakse ja juhitakse eesmärgipäraselt?

Kiirabi mõte on osutada vältimatut abi olukordades, kus inimeste elu ja tervis on ohus. Eestis kiirabi sageli sellel eesmärgil ei kasutata ja seetõttu võivad inimesed jääda elupäästva abita. Sel on mitmeid

põhjuseid: paljude kiirabikutsete raskusaste hinnatakse tegelikkusest kõrgemaks, kiirabi kasutatakse tihti mitte-erakorraliste patsientide transportimiseks haiglate vahel ja osa kiirabi tööst kuulub tegelikult perearstide või sotsiaaltöötajate vastutusalasse.

Need kiirabi valdkonna probleemid on olnud kaua lahendamata, sest valdkonnal puudub selge juht, kiirabi korraldamise ülesanded on killustunud ja vastutus on hajus.

Haridusliku erivajadusega noorte kutseõpingute ja tööle siirdumise toetamine
19.05.2025

Kas Haridus- ja Teadusministeerium on taganud, et kutseõppe-asutustes pakutakse õpilastele õigusaktides ette nähtud tuge?

Haridus- ja Teadusministeerium ei ole koolipidajana taganud, et kõik kutseõppeasutuste õpilased saaksid õigusaktidega ette nähtud tuge. Vajaliku toeta on õpilastel raskem õpingutes ja tööelus edukalt hakkama saada ning realiseerida oma arengupotentsiaali.

Kutsekoolidest enamik ei tule nõuetekohase tugiteenuste ja -meetmete pakkumisega toime. Kutsekoolides on puudus kvalifitseeritud tugispetsialistidest, mistõttu võib õpilase hariduslik erivajadus jääda märkamata.

Selleks, et muuta toevajaduse hindamine kvaliteetsemaks ning tagada tugiteenuste kättesaadavus, tuleb HTMil kutsekoolidele pakkuda senisest enam nii korralduslikku kui ka rahalist tuge.

Ülevaade erihoolekandeteenuste kättesaadavusest
05.09.2025

Kas riigi korraldatud erihoolekandeteenused on kättesaadavad?

Sotsiaalkindlustusamet ja Sotsiaalministeerium pole leidnud lahendusi, kuidas muuta suure nõudluse tingimustes riigi korraldatavad erihoolekandeteenused kättesaadavaks enim abi vajavatele inimestele.

Valitsus ja Riigikogu on küll aastaid olnud informeeritud probleemidest, mis on seotud intellektipuudega ja psüühikahäiretega inimeste abivajadusega, kuid laiema avaliku surve puudumine ning suuremat ühiskondlikku tähelepanu pälvivate pakiliste teemade olemasolu pole soodustanud selle temaatika murede jõudmist otsustajate fookusesse.

Selle kõige tulemusena on erihoolekandeteenuste kohtadest suur puudus, teenuste järjekorrad ebamõistlikult pikad ja inimesed peavad sobiva koha leidmiseks sageli läbima aastatepikkuse katsumusrohke teekonna.

Infotehnoloogia

Riigiasutuste infotehnoloogia investeeringud ja kulud
22.09.2025

Millised on riigiasutuste infotehnoloogia kulutused?

Aastatel 2019–2024 on vaadeldud asutuste IT-kulutused tervikuna (st nii IT-investeeringud kui ka -kulud) kasvanud. Kui IT-investeeringud kõigi asutuste peale kokku olid 2019. aastal 45 miljonit eurot, siis 2024. aastaks on need pea kahekordistunud 83 miljoni euroni. Suurimad investeeringud on tehtud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Rahandusministeeriumi ja Sotsiaalministeeriumi valitsemisalades. Ülevaatest jäid välja Kaitseministeeriumi valitsemisala ja julgeolekuasutused.

Välistoetuste osakaal IT-investeeringutest jäi vaadeldud ajavahemikul 30–40% vahele. Ülevaates käsitletud asutuste IT-halduskulud (IT-ga seotud jooksvad kulud) kahekordistusid kogu vaadeldud perioodi jooksul. 2019. aastal olid need kokku 38 miljonit, 2024. aastal aga 77 miljonit eurot. IT-personalikulud kasvasid vaadeldud perioodil nii IT-majades kui ka ülejäänutes vaadeldud riigiasutustes. Kui 2019. aastal olid need kõigis vaadeldud asutustes kokku 40 miljonit eurot, siis aastaks 2024 juba 97 miljonit eurot. IT-personalikulude kasv oli tingitud töötajate arvu ja palkade kasvust.

Kohalikud omavalitsused

Hooldereform
03.02.2025

Kas hooldereformi käigus kujundatud sotsiaalteenuste rahastamise mudel tagab avaliku raha tõhusa kasutamise reformi eesmärkide saavutamiseks?

Hooldereformi esimesed poolteist aastat on näidanud, et reformi tulemusel loodud rahastusmudeliga on keeruline saavutada pikaajaliselt nii avaliku raha tõhusat kasutust kui ka reformi eesmärke. Mudelisse, millega kõigile hooldekodudele on tagatud avaliku rahastuse toel kulude kate kindlas ulatuses, on sisse kirjutatud avaliku sektori kulude kontrollimatu suurenemise risk. Meetmeid riski maandamiseks ei ole, loodetakse üksnes turukonkurentsile.

Riigi ja omavalitsuste eelarvete vaatest on senine areng olnud murettekitav. Reformiga kaasnenud hooldekoduteenuse hinnakasv on olnud kiire ja tugevalt alaprognoositud. Mudeli toimeloogika on justkui kummipaelaefekt, mis peab avaliku sektori rahastuse mahte teenuse hinnakasvule automaatselt järele tõmbama, muidu libiseb käest reformi peaeesmärk muuta hooldekoduteenus inimestele püsivalt taskukohasemaks.

Hooldekodukohti on piirkonniti puudu, sobivat kohta on keeruline leida ja selle saamine keskmise pensioni eest on muutumas ebarealistlikuks lubaduseks. Omavalitsused said reformiga lisaraha, kuid selle jaotus omavalitsuste vahel on reformi eesmärke arvestades ebaühtlane. Samuti on reform suurendanud halduskoormust.

Narva linna ühingute juhtimine ja järelevalve nende üle
06.06.2025

Kas Narva linn on ära kasutanud seadusjärgsed võimalused linnale kuuluvate ühingute tegevuse suunamisel ja kontrollimisel?

Narva linna valitseva mõju all olevate ühingute nõukogu liikmed on pea eranditult linnavolikogu liikmed ja sagedased muudatused linna valitsevas võimukoalitsioonis toovad muudatused ka nõukogude koosseisus. Pärast 2021. aasta kohalikke valimisi on praeguseks Narvas võimul juba 6. koalitsioon ja enamiku ühingute nõukogudes on selle ajaga tehtud muudatusi 4–5 korda. Nõukogu koosseisude suhteline lühiajalisus vähendab nõukogu kui ühingu juhtorgani seadusjärgset tähendust. Mitmes Narva ühingus on nõukogu olnud justkui laiendatud juhatus, mis tegeleb rohkem ühingu igapäevaasjadega kui strateegilise juhtimisega.

Narva linn on vähe kasutanud võimalusi kontrollida oma ühinguid. Pärast 2019. aasta korruptsioonijuhtumit ASis Narva Vesi ei ole linn ühingute kontrollisüsteemi kriitiliselt üle vaadanud ja linnavolikogu revisjonikomisjon ei ole enamikule ühingutele praeguse volikogu valitsemisperioodil tähelepanu pööranud. Seadustest tulenevaid otseseid kohustusi ühingute juhtimisel on üldjuhul täidetud, kuid puuduvad selged ootused ja eesmärgid, mille põhjal hinnata, kas ühingutes osalemine on omavalitsuse ülesannetest lähtudes vajalik.

Riigikaitse ja siseturvalisus

Eesti riigi valmisolek võtta rahuajal vastu liitlaste sõjalisi üksusi
27.11.2024

Kas Kaitseministeeriumi juhtimisel on loodud eeldused liitlaste sõjaliste üksuste tõrgeteta vastuvõtuks NATOs ettenähtud ajaraamis?

Eesti on rahuajal võimeline ettenähtud ajaraamis tõrgeteta võtma vastu liitlaste pataljoni. Kergebrigaadi vastuvõtuks on olemas treilerid ja alad ning soomustehnikaga raskebrigaadi vastuvõtuks on alustatud eelduste loomisega. Raskebrigaadi või samal ajal mitme üksuse vastuvõtmisel võivad tekkida takistused varustuse transportimisel maanteel ning paiknemis- ja harjutusalade kasutamisel.

Kaitseministeerium peab korraldama koos teiste ministeeriumidega, et liitlaste varustuse ja tehnika transportimine toimuks tõrgeteta. Lisaks sellele on vaja, et korraldatud oleks

paiknemis- ja harjutusalade kasutusele võtmine ning liitlaste vedelkütusega varustamine ka varustamisraskuste korral.

Elektriga varustavate objektide turvalisus
09.01.2025

Kas on rakendatud meetmeid elektriga varustavate objektide turvalisuse tagamiseks?

Elektriga varustamine on elutähtis teenus, mille osutamisega seotud olulistel objektidel on rakendatud erineval tasemel füüsilise kaitse meetmeid. ASile Elering kuuluval elektriga varustaval objektil, mis on seni ainsana määratud riigikaitseobjektiks, on järgitud füüsilise turvalisuse tagamise nõudeid, mis on paika pandud riigikaitseobjekti kaitse korraga.

Seevastu teistele olulistele elektrivarustust tagavatele objektidele, mida riigikaitseobjektiks pole määratud, ei ole füüsilise turvalisuse tagamiseks eraldi nõudeid kehtestatud. Ettevõtted peavad ise otsustama, millised füüsilise kaitse meetmed on asjakohased, kuid vajavad selleks senisest rohkem infot Kliimaministeeriumilt kui elutähtsat teenust korraldavalt asutuselt. Seni on osa ettevõtete rakendatud meetmetest olnud nõrgemad võrreldes riigikaitseobjektile seatud nõuetega. Samas on needki objektid olulised, et tagada elektriga varustamine.

Taristu, energeetika ja keskkond

Transpordiameti loomine ja selle tulemused
10.02.2025

Kas Transpordiamet on saavutanud Lennuameti, Maanteeameti ja Veeteede Ameti ühendamisel püstitatud eesmärgid?

Audit näitas, et ei amet ise ega valdkonda juhtiv Kliima-ministeerium pole uue ameti loomise õppetundide ega tulemuste vastu huvi tundnud ning transpordi ja liikuvuse valdkonna juhtimine on jätkuvalt killustunud.

Transpordiameti loomisel seati moodustatavale asutusele mitmeid eesmärke, kuid vähesed neist olid sõnastatud viisil, et nende saavutamist oleks võimalik üheselt hinnata – enamasti puudusid eesmärkidel mõõdetavad kriteeriumid, sh saavutamise aeg. Seetõttu on võimatu ka hinnata kas Transpordiameti loomisega on avalike teenuste kvaliteet paranenud või mitte.

Ühistranspordi korraldamine (maakondliku ühistranspordi järelaudit)
13.10.2015

Kas maakondlik ühistransport moodustab terviku ülejäänud transpordivõrguga ning kas teenust on arendatud tõhusalt ja inimeste liikumisvajadusi arvestades?

Regionaal- ja Põllumajandusministeerium ei ole ühistranspordi valdkonda juhtinud viisil, mis lähtuks inimeste tegelikest liikumisvajadustest. Maakondlik ühistransport ei moodusta

ülejäänud transpordivõrguga tervikut, muu hulgas puudub ühtne piletimüügisüsteem. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium ei ole paika pannud ühistranspordi teenustaseme norme, kus oleks määratud, mis tasemel ühendusi tuleb olemasoleva rahastuse puhul tagada – tasemel, millest madalamale väljumiste sagedus ja ühendused ei tohi langeda.

Auvere elektrijaama töökindlus
07.11.2024

Kui palju on Auvere elektrijaama seisakud maksma läinud ja miks need on tekkinud?

Kuigi Auvere elektrijaama remondiks ja lisainvesteeringuteks on kulunud enam kui 50 miljonit eurot, on elektrijaam viie aasta ja viie kuu jooksul pärast valmimist seisnud erakorralistel põhjustel kokku poolteist aastat. Riigikontroll tuvastas, et siiani pole lõpuni selge, millal saavutab jaam oma projekteeritud töökindluse. Jaama haldava Enefit Poweri hinnangul on vaja veel vähemalt kümne miljoni euro jagu investeeringuid.

Loodusväärtuste kaitse ja raied kaitstavates metsades (järelaudit)
11.03.2025

Kas Keskkonnaamet tagab loodusväärtuste kaitse metsaraiete lubamisel?

Metsaraied aladel, mis olid välja valitud Rail Balticu raudteetrassi rajamisel tekitatava kahju hüvitamiseks, näitasid seda, et Keskkonnaamet ei järgi endiselt Riigikontrolli 2023. aasta soovitust veenduda, et raie mõju loodusväärtustele on enne raieloa kinnitamist hinnatud. Rail Balticu juhtum näitas, et Keskkonnaameti töökorraldus võimaldab jätkuvalt teha raieid aladel, mille suur loodusväärtus on ametile teada ja vajalik info kahju vältimiseks on ametil olemas.

Selle tagajärjeks oli nii loodus- kui ka majanduslik kahju. Hävitati ühe liigi jaoks kõige sobivamad asenduselupaigad ja tekitatud kahju kompenseerimiseks tuli täiendavalt kaitse alla võtta 26 korda rohkem metsamaad, mida ei ole enam võimalik tavapärasel viisil majandada.

Lisaks venis Rail Balticu arendamiseks vajaliku Lõuna-Pärnumaa maakonnaplaneeringu vastuvõtmine üle poole aasta.

Keskkonnatasude määramine ja järelevalve keskkonnakasutuse üle
25.08.2025

Kas kontroll keskkonnakasutuse õigsuse üle on piisav ja keskkonnale põhjustatud keskkonnakahju kompenseeritakse?

Keskkonnaameti tegevus keskkonna kasutamiseks lubade (keskkonnaluba) andmisel, keskkonna kasutamise arvestus-metoodika kinnitamisel ja keskkonna kasutamise üle järelevalve tegemisel ei ole piisav veendumaks, et keskkonnatasusid makstakse tegeliku keskkonnakasutuse alusel ja samas olukorras olevaid ettevõtteid koheldakse sarnaselt.

Kuna keskkonnalubade tingimused ja keskkonnakasutuse arvestuse alused on puudulikud, ei ole ametil isegi põhjendatud kahtluse korral enamasti võimalik üheselt välja selgitada, kas keskkonnatasusid on makstud tegeliku keskkonnakasutuse alusel.

Kaheksast keskkonnakasutuse valdkonnast kahes ei ole Kliimaministeerium kehtestanud keskkonnakasutuse arvestusmetoodikat või puudub Keskkonnaameti juhend keskkonnakasutuse arvestamise kohta. Kahes valdkonnas on metoodika oluliste puudustega. Ettevõtetel on kohustus oma keskkonnakasutuse üle ise arvestust pidada ja keskkonnatasu arvestada. Neljas valdkonnas aga arvestavad ettevõtted keskkonnakasutust erisugustel alustel ja selle tulemusel ei toimu ka keskkonnatasude maksmine ühtsete reeglite järgi.

Rahandus ja riigihaldus

Riigi 2024. aasta raamatupidamise aastaaruande õigsus ja tehingute seaduslikkus
28.08.2025

Kas riigi 2024. aasta raamatupidamise aastaaruanne on õige ja majandustehingud tehtud kooskõlas riigieelarve seadustega?

Riigi 2024. aasta raamatupidamise aastaaruanne, mis näitab riigi konsolideeritud tulemiks –0,7 miljardit eurot ja konsolideeritud varade mahuks 31.12.2024. aasta seisuga 26,7 miljardit eurot, kajastab kõigis olulistes osades õiglaselt riigi finantsseisundit ning lõppenud aruandeperioodi majandustulemust ja rahavoogusid, kui jätta arvestamata märkus varude saldo kohta.

Riigikontrollil ei olnud võimalik veenduda riigi konsolideeritud ja konsolideerimata bilansi kirjel „Varud“ 31.12.2024. aasta seisuga kajastatud Kaitseministeeriumi varude saldo õigsuses summas 0,7 miljardit eurot, kuna Kaitsevägi ei esitanud Riigikontrollile andmeid esmakordselt arvele võetud varude kohta ning puudub selgus, millised varud, millises mahus ja millises maksumuses on bilansis kajastatud ning millised on jäetud bilansis põhjendamatult kajastamata.

Riigieelarve täitmise aruanne annab usaldusväärset teavet riigi kogutud tulude, tehtud kulude, investeeringute ja finantseerimis-tehingute kohta, kui mitte arvestada märkust Kaitseministeeriumi eelarve täitmise aruande kohta. Riigi 2024. aasta riigieelarve täitmise aruandes on Kaitseministeeriumi osas näidatud tegelikust väiksemana saadud toetuste tulusid 24,3 miljoni euro ulatuses, tehtud investeeringuid 16,9 miljonit ja kulusid 144,8 miljoni euro ulatuses.

Riigikontrolli arvates on riigi majandustehingud olulises osas sooritatud kooskõlas riigieelarve seaduse, 2024. aasta riigieelarve

seaduse, riigi 2024. aasta lisaeelarve seaduse ja 2024. aasta riigieelarve seaduse muutmise seadustega.

Eesti seisukohtade ettevalmistamine Euroopa Liidu õigusloomes
10.10.2024

Kas Eesti seisukohad on kujundatud õigel ajal, osapooli kaasates ja mõjuhinnangutele tuginedes?

Kuigi Eesti seisukohtade ettevalmistamist Euroopa Liidu õigusloomes alustatakse varakult, ei valmi seisukohad sageli algselt seatud tähtajaks, mis võib piirata Eesti võimalusi läbirääkimistel mõjusalt osaleda. Samas jõuavad vaid vähesed puudutatud huvirühmad anda sisulist tagasisidet ning mõjude analüüs ei pruugi alati arvestada Eesti eripäradega.

Ülevaade Ettevõtluse ja Innovatsiooni Sihtasutuse koroonakriisimeetmete hetkeolukorrast
20.12.2024

Millises seisus on erakorraliste koroonaaegsete laenude tagasimaksmine ja käendused?

Risk, et kriisimeetmete rakendamisel võivad laenukahjud ulatuda 50%-ni, ei ole realiseerunud. Raha on laekunud prognoositust oluliselt paremini: osa laene on riigieelarvesse makstud tagasi enne laenutähtaja saabumist. Lisaks on intresside ja teenustasudega teenitud 25 miljonit eurot. Lõplikku hinnangut on veel vara anda, sest suur osa ehk 41% väljastatud laenusummast on alles tagastamata ning lepingutähtajad saabuvad 2025. ja 2026. aastal.

Kasvuhoonegaaside heite vähendamine riigi äriühingute näitel
01.08.2025

Kuidas on korraldatud riigi äriühingute kasvuhoonegaaside heite vähendamine?

Viimased valitsuskoalitsioonid on oma lepetes deklareerinud, et Eesti majanduse kliimaneutraalsemaks ja kestlikuks muutmine on oluline. Valitsus on seadnud eesmärgi näha kliimakindla majanduse seadusega ette Eestis valdkonniti puhtale majandusele ülemineku teed. Riigikontroll tundis huvi, kas riik on oma äriühingute keskkonnajalajäljega tegelemiseks astunud eeskuju näitavaid samme.

Valitsus ei ole riigi äriühingute puhul pidanud vajalikuks seada kasvuhoonegaaside heite vähendamisele eesmärke. Riigi äriühingute osalust valitsevad ministeeriumid peavad vajalikuks, et eesmärgid, mida riik peab oluliseks, oleksid kokku lepitud osaluspoliitika põhimõtetes, mida Rahandusministeerium koostab ja mille valitsus kinnitab. Osalust valitsevad ministeeriumid tunnistasid, et nende teadlikkus kliimateemadest, sh kasvuhoonegaaside heite mõõtmisest ja vähendamisest, on piiratud. Riigikontroll leiab samuti, et mõistlik oleks osaluspoliitika põhimõtetes kokku leppida, millistel juhtudel ja millisel kujul peaks omaniku ootustes kasvuhoonegaaside heite vähendamine sisalduma, ehk tuleb otsustada, milliste riigile kuuluvate äriühingute puhul on nende tegevusvaldkonda ja suurust arvestades võimalik ja mõistlik keskseid eesmärke seada.