

Kõne IX Omavalitsusfoorumile, 3.mai 2013

Minu ministriks oleku ajal oli eesmärgiks aasta-aastalt omavalitsuste eraldiste suurendamine 5 protsendi võrra, mis sai ka täidetud, olles 2007 aastal tasemel 14,3%. Täna on langenud aktsiisvahendite eraldamine omavalitsustele 9,4% tasemele. Võrreldes 2005 aastaga praktiliselt kahekordistunud – 214 miljonit € vs 417 miljonit €. Seega on olukord teehoiu rahastamisel uuesti halvenenud. Eesti teede olukord on alarahastamise tõttu jätkuvalt halvenemas ning ministeeriumil ja maanteeametil puudub ülevaade teede olukorrast ja seisukorrast tervikuna. Riigikontrolli 2010. aasta audit toob välja, et kohalike teede tegelik seisukord ei ole riiklikul tasandil teada ning teehoiu rahastamisvajadust ei ole siiani kindlaks tehtud.

Eesti teehoiu rahastamisest on tänasel foorumil kindlasti palju juttu, eraldi äramärkimist tasub, et Tallinna linn on vaidlustanud halduskohtus Vabariigi Valitsuse määruse, millega omavalitsustele aktsiisvahendeid eraldati, kuna meie hinnangul ei taga määruses kirjeldatud kord kohalikele omavalitsustele teehoiu kulude katmiseks vajalikku piisavat rahastamist ning raha jaotamine on täielikult põhjendamata ning toimub riigi poolt suvaliselt.

Samuti otsustasime minu ministriks oleku perioodil Ülemiste ristmiku ühisprojekti käivitamise Euroopa Liidu kaasrahastamisel, mis on seniajani jäänud üheks suurimaks eurorahastamise projektiks Eesti linnades.

Samas on suurprojektides osalemise medalil veel teinegi külg, mis seniajani pole ehk piisavalt avalikkuse tähelepanu pälvinud. Nimelt Euroopa Liidu kaasrahastamisel elluviidavates projektides määrab ministeerium kasusaaja kaasfinantseeringu osa, mis võib olla 0-50% kogukuludest. Tallinna linn on seoses Ülemiste ristmiku ehitamisega, mille kogumaksumus oli ligikaudu 100 miljonit eurot, kaasrahastamisse viimasel kolmel aastal kokku panustanud ligikaudu 35 miljonit eurot. Sellises mahus kaasfinantseeringu kohustus on kaasa toonud linna muude teobjektide mahtude vähenemise ja tänavate remondiintervallide ületamise, mis avaldub täna näha olevas teede lagunemises. Oleks enesestmõistetav, et riik tuleb appi omavalitsustele vajaliku

kaasfinantseeringu osa katmisel, luues selleks vajaliku toetusmehhanismi erakordseteks eraldisteks näiteks kütuseaktsiisi vahenditest. Täna on paljud omavalitsused pidanud eurorahastuse kaasprojektides osalemiseks vajaliku kaasfinantseeringu osa leidmisel arvestama muude valdkondade kärpimisega, rahalise võimekuse puudumise tõttu on jäänud ka mitmeid olulisi infrastruktuuriobjekte omavalitsustes rajamata.

Kaasfinantseeringu osa suuruse otsustamine on reglementeerimata, teatavasti on osadel eurotoetuste kasutajatel olnud võimalus realiseerida projekte 0% omafinantseeringuga, ehk 100% Euroopa liidu rahastamist kasutades.

Lisaks kaasnevad suurprojektide elluviimisega iga-aastased hoolduskulud, millede suhtes tänases olukorras puudub samuti riiklikul tasandil üksmeel – osades omavalitsustes on hoolduskulud jäetud täielikult omavalitsuse mureks, samas on riik mõnedele omavalitsustele tulnud appi võttes eurorahastamise toel loodud suurehitised osaliselt enda hooldusele. Eeltoodud otsuste langetamine on paljuski koondunud poliitilisele tasandile, sõltudes võimuerakondade heast läbisaamisest, mitte õigusaktidest või ühtsest praktikast. Tallinna linna näitel võib välja tuua, et Ülemiste ristmiku valmimise järgselt on linna iga-aastased kulutused suve- ja talihooldusele, haljastusele ja valgustamisele suurusjärgus 1,6 miljonit eurot, mis tõttu peab lisanduma ligikaudu 9% Tallinna linna tänastest puhastus- ja valgustuskuludele.

Hetkel puudub riiklik terviklik nägemus teedevõrgustiku arendamisest ühtse kavana riigimaanteede ja omavalitsuste lõikes. Juba täna on linnade territooriumitel jätkuvate riigimaanteede areng peatunud võrreldes maanteedel toimuvaga, samas kui maanteekasutajad eeldavad samas kvaliteedis taristu olemasolu linnasid läbivalt. Tundub, et riik tahab igal võimalusel näidata oma teehituse rahastamise võimekuse üleolekut - Maanteeamet on liiklustihedusest tulenevate mõjude vähendamiseks uuendanud paljud Tallinna linnapiiriga vahetult külgnevad teelõigud, millede linnaterritooriumil asuvate osade korrastamiseks linnal vahendeid napib. Viimastel aastatel on kindlasti põhjendatult teehoiugraafikus püsimiseks demonstreeritud teede

remonti Pärnu maanteel, Viljandi maanteel, Peterburi maanteel, Rannamõisa teel, Paldiski maanteel, Saku teel ja Viimsi teel. Tallinna linna piires asuvad 9 riigimaanteed pikendust ja 3 maanteelt sadamasse suubuvat juurdepääsuteed kogupikkusega 75km, millede kvaliteet, ohutus, areng ja hooldus peaks toimuma teekasutajale linnapiiridest sõltumatult ja samade mängureeglite alusel nagu riigimaanteedel.

Lisaks eeltoodule võib jällegi tuua näite riigipoolsest Tallinna linnale „koha kättenäitamisest“. Nimelt käesoleval aastal lõi Vabariigi Valitsus omavalitsustele aktsiisirahadest eraldamise korras algatuse, mille kohaselt alustatakse 2013. aastal omavalitsusüksuste toetamist, kelle teatud teede lõikudele tekivad täiendavad kulutused seoses neid läbiva riigimaanteedelt või sadamaühendustelt tuleva transiitliiklusega, või muu kohalikele teedele rakenduva täiendava koormusega. Selleks loodi eraldatava 29,6 miljoni aktsiisieuro sees fond, suurusega 3 mln eurot, toetamaks transiitliikluskoormusega kohalike teede korrastamist, mis võeti kõikide kohalike omavalitsuste rahast proportsionaalselt, lisaks ei vaevunud ministeerium isegi vastama Tallinna taotlusele eraldada moodustatud fondist vahendeid seoses Ülemiste ristmiku valmimisega vajalike Järvevana tee lõikude ja Tehnika tänava remondiga.

Katendite kulumise vähendamiseks on vajalik üle vaadata naastrehvide kasutamisega seonduvad otsused. Meie Helsingi kolleegid on just lõpetanud naastrehvide 2- aastase uuringu, mille raames viidi läbi üle 14 erineva uurimistöo ning mille tulemusi tuleb ka meil tõsiselt võtta. Uuringus on positiivse eeskujuna kirjeldatud Norras ja Rootsis rakendatud erinevaid meetmeid naastrehvide kasutamise ja nende mõjude vähendamiseks, nüüd on ka Soome kolleegid jõudnud järeldusele, et naastrehvide kasutamise piiramine põhimõtete kindlaksmääramise kaudu võimaldab säästa arvestatava hulga raha teehituselt ja koristustöödelt. Uuringus on naastrehvide mõjudena välja toodud teekatete intensiivne kulumine ja selle seos liiklusintensiivsusega, sõidukiirusega, sõiduradade laiusega ning naastrehvide kasutamise kõrvalmõjuna kirjeldatakse arvestatav tolmu lisandumist elukeskkonda,

mis on kahjulik tervisele. Uuringu kohaselt tekib naastrehvide kasutamise tulemusena talve jooksul 1 km tänava kohta 300 kg tolmu, mis moodustab üle 50% kogu kevadisest tolmukontsentratsioonist.

Ka meie oleme esitanud nii majandus- ja kommunikatsiooniministeriumile kui ka Maanteeametile ettepaneku soomlaste uuringu tulemuste arutamiseks ja edasiseks koostööks naastrehvide kasutamise vähendamiseks ja nende mõjude tagajärgede leevendamiseks linnades.

Meie idee on naastrehvide maksustamine. Mitte keelata naastrehvidega sõitmine, vaid see maksustada. Naastrehvidel võiks olla ka ühtsed standardid, mida üldse võib autode puhul kasutada.

Kindlasti on vajalik olla kursis teede tuleviku- ja alternatiivtehnoloogiatega ja pidevalt kaaluda erinevate lahenduste rakendamisevõimalusi kulu/tulu analüüsis. Üheks teehituse alternatiivvõimaluseks on betoonteede rajamine, mis Tallinna linna kontekstis on mõeldav mõne maanteetüüpi tänava, millel teaalused kommunikatsioonid puuduvad, rekonstrueerimisena. Kõne all on olnud Peterburi tee lõigus Smuuli viaduktist kuni rajatava Vao ristmikuni, mille osas oleme avatud eksperimendiks, et koos ministeriumi, maanteeameti ja ülikoolidega töötada läbi linnatingimustes betoonteedega seonduvad kitsaskohad, katselõigu rahastamisvõimalused ja teostada vajalikud tasuvusarvestused ja kogu rajatise elukaare tehnoloogilised protsessid.¹

[Tallinna liikumiskeskonna arengustrateegia 2007-2035](#) lähtub Tallinna arengule kõige otstarbekamast arengusuunast, s.o. polütsentrilisest regiooni arengustsenaariumist. Liikuvuskava kohaselt on Tallinna linn võtnud suunaks autoliikluse piiramise ja kergliikluse (sh jalgsiliikumise) ning ühistranspordi osakaalu kiire suurendamise, mis on vajalik eelkõige võimaldamaks suunata autoliiklust eemale linnakeskusest ja vähendamaks ummikuid linnas ja linnapiiril. Palju on räägitud ühistranspordivahenditele eelisõiguse andmisest ja ühistranspordiradade loomisest,

¹ <http://www.postimees.ee/973368/eestis-ei-tasu-betoonteed-ara-ka-pikast-elueast-hoolimata/>

aga kindlasti on liikuvuse tähelepanu keskpunktis jalakäijad ja kergliiklejaid, kes oskavad hinnata unikaalset linnakeskkonda.

Tallinna arengukava 2009–2027 rõhutab täiendavalt autostumise kasvu aeglustamise vajadust. Selleks on kavas luua sõiduautode kasutamisega võrreldavad alternatiivsed liikumisviisid. Sealhulgas on eriti oluline parandada linnaruumi kättesaadavust ühistranspordi (sh rööbastranspordi) ja kergliikluse osatähtsuse suurendamise teel. Linnaruumi korraldamise ja eri transpordiliikide koos kasutamise kontekstis otsime pidevalt võimalusi ühistranspordi arendamiseks ja autokasutuse vajaduse vähendamiseks. Samuti on tähtis parema jalgsiühenduse loomine oluliste sihtpunktide ja linna vahel ning kergliiklusteede rajamisega jätkamine.

Sõidukiteliikluse vähendamiseks vanalinnas rekonstrueerime käesoleval aastal Harju tänava jalakäijate tänavaks. Juba Juunikuus algavad Harju tänava rekonstrueerimistööd, mille käigus uuendatakse tänavatrassid, praegune sõidutee viiakse kõnniteedega ühte tasapinda ning kaetakse kogu ulatuses kiviparketiga. Sügiseks peaks Harju tänaval olema tööd lõpetatud, mis elavdab vanalinna elukeskkonda ja loodetavasti meelitab värskendatud linnasüdant nautima järjest rohkem linlasi ja meie külalisi. Elukeskkonna parandamine ja asumiseltsidega koostöö on tuleviku „võti“. Koostöös nendega linnaruumi parandamise vajaduse seisukohalt on käesoleval aastal ette võetud ka mitmete tänavate uuendamine, võimaldamaks alternatiivseid liikumisviise. Kõikidel käesoleval aastal valmivatel tee-ehitusobjektidel on arvestatud linnaruumi parandamisvajadusega, teostatavate ehitustööde raames lisanduvad kergliiklusteed ja korrastatakse amortiseerunud kõnniteed.

Tänase foorumipäeva tulemusena loodame tähelepanu juhtida riigi ja omavalitsuste suhtlemises valitsevatele vastasseisudele ja tuua välja kitsaskohad, mille lahendamist omavahelise diskussiooni tulemusena ootame. Tallinna linn on valmis seisma teekasutajate ja kütuseaktsiisi maksjate huvide eest, võttes vajadusel ette isegi äärmuslikuma võimalusena kohtutee riigi oma kohustustele täitmisele sundimiseks.

LISA: Aktsiisivahendite eraldamine 2005-2007 ja 2013

EURODES (miljonit)	2005	2006	2007	2013
Kütuseaktsiisi laekumine	214,09	238,32	278,23	417,00
75% teehoiuks	160,57	178,74	208,67	312,75
Riigieelarvest omavalitsustele	9,49	17,19	29,78	29,26
% aktsiisi 75% osast omavalitsustele	5,91	9,62	14,27	9,36
Riigieelarvest Tallinnale	0,65	1,92	2,99	2,69
% teehoiu rahast Tallinna linnale	0,40	1,08	1,43	0,86