

Verbatim records

XIII Riigikogu, VIII Istungjärk, Täiskogu korraline istung

Monday, 05.11.2018, 15:00

Edited

15:00 Istungi rakendamine

1. 15:07 Arupärimine jalgrattakasutuse edendamise kohta riiklikul tasandil (nr 446)

2. 15:35 Vaba mikrofon

15:00 Istungi rakendamine

15:00 Esimees Eiki Nestor

Austatud Riigikogu! Täiskogu VIII istungjärku 7. töönädala algus. Eelnõude ja arupärimiste üleandmine. Palun! Vabariigi Valitsuse esindaja Heili Tõnisson, ole hea!

15:01 Valitsuse esindaja Heili Tõnisson

Austatud esimees! Hea Riigikogu! Vabariigi Valitsus algatab täna 3 seaduseelnõu ja esitab 11 Riigikogu otsuse eelnõu. Esimeseks, maaelu ja põllumajandusturu korraldamise seaduse muutmise ning sellega seondult teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu. Riigikogus esindab seaduseelnõu menetlemisel Vabariigi Valitsust maaeluminister Tarmo Tamm. Teiseks, tööstusheite seaduse muutmise seaduse eelnõu. Selle seaduseelnõu menetlemisel Riigikogus esindab Vabariigi Valitsust keskkonnaminister Siim Kiisler. Kolmandaks, täitemenetluse seadustiku muutmise ja sellega seondult teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu. Selle seaduseelnõu menetlemisel Riigikogus esindab Vabariigi Valitsust justiitsminister Urmas Reinsalu. Neljandaks, Riigikogu otsuse "Kaitseväge kasutamise tähtaja pikendamine Eesti riigi rahvusvaheliste kohustuste täitmisel konfliktijärgsel rahutagamissmissioonil Liibanonis, Iisraelis, Egiptuses ja Süürias" eelnõu. Viiendaks, Riigikogu otsuse "Kaitseväge kasutamine Eesti riigi rahvusvaheliste kohustuste täitmisel Põhja-Atlandi Lepingu Organisatsiooni reageerimisjõudude koosseisus" eelnõu. Kuuendaks, Riigikogu otsuse "Kaitseväge kasutamine Eesti riigi rahvusvaheliste kohustuste täitmisel Ühendkuningriigi ühendekspeditsiooniväe koosseisus" eelnõu. Seitsmendaks, Riigikogu otsuse "Kaitseväge kasutamise tähtaja pikendamine Eesti riigi rahvusvaheliste kohustuste täitmisel Prantsusmaa sõjalisel operatsioonil Barkhane Malis" eelnõu. Kaheksandaks, Riigikogu otsuse "Kaitseväge kasutamise tähtaja pikendamine Eesti riigi rahvusvaheliste kohustuste täitmisel ÜRO rahuvalvemissioonil Liibanonis" eelnõu. Üheksandaks, Riigikogu otsuse "Kaitseväge kasutamise tähtaja pikendamine Eesti riigi rahvusvaheliste kohustuste täitmisel väljaõppe- ja nõustamissmissioonil Afganistanis" eelnõu. Kümnendaks, Riigikogu otsuse "Kaitseväge kasutamine Eesti riigi rahvusvaheliste kohustuste täitmisel Põhja-Atlandi Lepingu Organisatsiooni või selle liikmesriigi, Euroopa Liidu või Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni juhitalval muul rahvusvahelisel sõjalisel operatsioonil sellesse esmakordsel panustamisel" eelnõu. Üheteistkümnendaks, Riigikogu otsuse "Kaitseväge kasutamise tähtaja pikendamine Eesti riigi rahvusvaheliste kohustuste täitmisel Euroopa Liidu sõjalisel missioonil EUNAVFOR Med/Sophia" eelnõu. Kaheteistkümnendaks, Riigikogu otsuse "Kaitseväge kasutamise tähtaja pikendamine Eesti riigi rahvusvaheliste kohustuste täitmisel Euroopa Liidu väljaõppemissioonil ja ÜRO rahutagamissmissioonil Malis" eelnõu. Kolmeteistkümnendaks, Riigikogu otsuse "Kaitseväge kasutamise tähtaja pikendamine Eesti riigi rahvusvaheliste kohustuste täitmisel rahvusvahelisel sõjalisel operatsioonil Inherent Resolve" eelnõu. Ja neljateistkümnendaks, Riigikogu otsuse "Kaitseväge kasutamine Eesti riigi rahvusvaheliste kohustuste täitmisel Põhja-Atlandi Lepingu Organisatsiooni missioonil Iraagis" eelnõu. Nende Riigikogu 11 otsuse eelnõu menetlemisel Riigikogus esindab Vabariigi Valitsust kaitseminister Jüri Luik. Aitäh!

15:05 Esimees Eiki Nestor

Olen juhatuse nimel vastu võtnud 14 eelnõu ning käitume nendega edasi kodu- ja töökorra seaduse järgi. Nüüd üks teade: täna pärast täiskogu istungi lõppu toimub siin istungisaalis president Trumpi toetusrühma asutamiskoosolek. Kokkukutsuja on Peeter Ernits. (Elevus saalis.) Kohaloleku kontroll, palun!

Kohaloleku kontroll

81 Riigikogu liiget on kohal.

Päevakorra kinnitamine. (Juhataja helistab kella.) Ma saan aru, et on elevus. Päevakorra kinnitamine. Austatud Riigikogu, panen hääletusele VIII istungjärgu 7. töönädala päevakorra. Palun võtta seisukoht ja hääletada!

Hääletustulemused

Päevakorra kinnitamise poolt on 81 Riigikogu liiget, vastu ei ole keegi, erapooletuid on 1. Päevakord on kinnitatud.

1. 15:07 Arupärimine jalgrattakasutuse edendamise kohta riiklikul tasandil (nr 446)

15:07 Esimees Eiki Nestor

Esimesena on päevakorras arupärimine, mille on esitanud Riigikogu liikmed Yoko Alender, Meelis Mälberg, Heidy Purga, Peep Aru, Keit Pentus-Rosimannus, Lauri Luik, Taavi Rõivas, Urmas Kruuse, Valdo Randpere, Aivar Surva, Ants Laaneots, Jüri Jaanson, Toomas Kivimägi, Marko Mihkelson, Jürgen Ligi, Artur Talvik, Kalle Palling ja Arto Aas. Arupärijate nimel Yoko Alender, palun!

15:08 Yoko Alender

Austatud juhataja! Head kolleegid! Austatud minister! Selle Trumpi asjaga peab pisut ootama, räägime kõigepealt kohalikest asjadest. Lugesime eelmisel nädalal taas uudiseid Eesti laste liikumisaktiivsuse kohta. Hinnang on sel aastal napilt rahuldav ja seda seetõttu, et arvesse läksid ka kõige nooremad, kes käivad väga palju huviringides, mis korvab vähese argiliikumise. Teismelistel, kellel huviringe vähemaks jääb, langeb aktiivsus mitterahuldavale tasemele. Meist, lapsevanematest, on pooled ülekaalulised. Eeskujud algavad siit.

Jalgrattasõit on üks parimaid viise saada igapäevase argiliikumise kaudu piisav füüsiline koormus, mis on tervislik. Pool tundi tööle või kooli ja teist sama palju tagasi tagab piisava liikumise. Seetõttu on ka mujal maailmas asutud põhjalikult tegelema jalgrattakasutuse edendamisega. Süsteemne edendamine tähendab minu meelest seda, et on seatud riiklik eesmärk, plaan, kuidas selleni jõuda, ning koostatud rakenduskava ja eelarve. Avalikkus peab saama seda plaani kuskilt lugeda ja jälgida, mida on tehtud. Süsteemne edendamine riigi juhtimisel tähendab kõigi rattakasutuse aspektidega, tervise, sotsiaalse ja kultuurilise poolega tegelemist. See tähendab regionaalpoliitikat, keskkonna loomist, nii infrastruktuuri kui teadlikkuse arendamist. Rohujuure tasandil on Eestis olemas tubli rattakasutuse edendamise liikumine, õigemini on neid palju, aga üksi tegutsedes võivad tulemused juhuslikuks jääda. Nii on olukord üle Eesti väga erinev, tihti juhuslikult kujunev. Hiljuti, kui Riigikokku jõudis rahvaalgatuse korras ...

15:09 Esimees Eiki Nestor

Vabandust, Yoko! Rahvasaadikud Lenk ja Savisaar, halloo! Minu suur lugupidamine, teie mõttevahetus on kindlasti väga vajalik, aga kuna te teete seda kõlakojas, siis see segab teisi. (Hääl saalist: "Kas kostab hästi?") Jah, kostab hästi. Aitäh! Palun jätkata!

15:10 Yoko Alender

Aitäh, hea juhataja! Hiljuti jõudis Riigikokku rahvaalgatuse korras eelnõu, mis suurendaks ratturite turvalisust teedel ja maanteedel. Lisaks on seal mõned kohaliku tasandi näited. Tallinnas on olemas superhea jalgrattastrateegia, mis koostati valimiste eel, aga rakendust ei ole tänaseni näha. Viljandi kaasavas eelarves on üks finaali jõudnud ideedest, mida kohalikud toetada saavad, just rattaparklate loomine. Tartus on kaasava eelarvega langetatud kõnniteede äärekivisid, et ka kõige väiksemad saaksid mõnuga ratast vända.

Lõpetuseks kommentaar neilt, kes juba aastaid üle Eesti öiseid rahvakogunemisi korraldavad. Kogunetakse selleks, et koos jalgratastega sõita. Nimelt tõdeb Tour d'ÖÖ meeskond peale aastatepikkust kogemust, et osalejaid on üritustel murdu ja kõigis Eestimaa paikades saab kuidagimoodi sõita, aga kuskil ei ole hea. Kui lausa pealinnaski ei saada strateegilise muutuse juhtimisega hakkama, siis kas tõesti ootame riigina, et omavalitsused üksi looks tingimused tervislikumateks valikuteks?

Seetõttu esitame ministrile järgmised küsimused. Millal hakkab riik tegelema jalgrattakasutuse edendamisega riiklikul tasandil? Kas selleks on olemas plaan ja rakenduskava? Millised aspektid ülalmainitustest on kaetud? Ja lõpetuseks, oleme ju järgmise aasta eelarve läbirääkimiste keskel. Kui suur on jalgrattakasutuse edendamise riikliku tasandi eelarve? Suur tänu!

15:11 Esimees Eiki Nestor

Arupärimisele vastab majandus- ja taristuminister Kadri Simson. Palun!

15:11 Majandus- ja taristuminister Kadri Simson

Lugupeetud Riigikogu esimees! Head Riigikogu liikmed! Tänan arupärijaid arupärimise eest ja olen valmis neile kolmele küsimusele vastama.

Esiteks: "Millal hakatakse tegelema jalgrattakasutuse edendamisega riiklikul tasandil?" Jalgratta- ja jalgteede arendamine sai alguse Euroopa Liidu finantsperioodil 2007–2013, kui selleks investeeriti kokku *circa* 43 miljonit eurot, millest 36 miljonit eurot moodustas Euroopa Liidu kaasfinantseering. Alustati projektidega, millega panustati linnade lähipiirkondade jalgratta- ja jalgteede rajamisse. Eesmärk oli arendada keskuste ja tagamaa vahelisi ühendusi ning suurendada säästvate liikumisviiside kasutajate osakaalu.

Sarnane rahastus ja programm jätkub perioodil 2014–2020, näiteks Euroopa Liidu fondi meetmetest "Linnapiirkondade jätkusuutlik areng" ja "Piirkondade konkurentsivõime tugevdamine". Lisaks rajab ka Maanteeamet jalgratta- ja jalgteid liiklusohutuse eesmärkide täitmiseks teede rekonstrueerimise projektide käigus. Jah, tuleb tõdeda, et kindlasti pole jalgratturitele jalgratta- ja jalgteed sama kvaliteediga kui jalgrattatee, sest esimesena nimetatul saavad liikuda jalgratturid, tasakaaluliikurid ja jalakäijad. Kuid tuleb silmas pidada, et linna lähialadel on see praegu piisavat tasakaalu pakkuv alternatiiv, arvestades liiklemistihedust. Nõudluse suurenemisel võivad tulevikus linna lähipiirkondades ka eraldi jalgrattateed vajalikud olla.

Teine küsimus: "Palun kirjeldage jalgrattakasutuse edendamise plaani ja selle rakenduskava! Kuidas on plaan seotud tervise-, sotsiaal-, kultuuri-, keskkonna- ja regionaalpoliitika aspektidega?" MKM töötab koostöös partneritega välja 2021+ perioodi riiklikku transpordi ja liikuvuse arengukava, mis käsitleb rattakasutuse arengusuundi ning kirjeldab riigi rolli selle edendamiseks linnades. Säästva liikuvuse arendamist toetab tugevalt ka Euroopa Liidu 2021+ finantsperiood, kus erinevate transpordiliikide parem integreerimine ning inimeste vajadustest lähtuv liikuvuspoliitika on seatud prioriteediks. Säästva liikuvuse suurendamine linnades aitab ühtlasi kaasa Euroopa Liidu välisõhu kvaliteedi ja kliimaeesmärkide saavutamisele nii aastaks 2030 kui ka pikemas perspektiivis, aastaks 2050.

Kui mõjusid vaadata, siis eraldi jalgrattateede rajamisega on otstarbekas alustada suurematest linnadest. Seda eelkõige seetõttu, et linnades on nii liiklustihedus kui ka võimalike rattakasutajate osakaal suurem, mis avaldaks suurt positiivset mõju keskkonnale, parandaks tervist ja vähendaks õhusaastet. Nii et selles vastuses mainime seda, et majandusministeeriumis käib töö 2021+ perioodi arengukava väljatöötamiseks. Transpordi arengukava aastateks 2014–2020 võeti vastu juba veebruaris 2014. Eraldiseisvat osa seal jalgrattakasutuse kohta ei ole, aga selle osakaalu tõstmise olulisus on eri peatükkide all ikkagi välja tulnud. See tuleb peamiselt soovist saavutada muutus liikumisviiside jaotuses säästlikumate liikumisviiside kasuks. Praegune arengukava näeb jalgrattakasutust linnalise liikuvuse osana, mille potentsiaal avaldub teiste liikumisviisidega ühendamise võimaluses. Sujuva ja mugava liikumisviiside kombineerimise järele on vajadus olemas. Samuti on seda mainitud liiklusohutuse aspektist: kõigile liiklejatele, loomulikult ka jalgratturitele, on vaja tagada ohutu liikluskeskkond.

Kolmas küsimus: "Kui suur on jalgrattakasutuse edendamise eelarve?" Selleks, et riik saaks panustada jalgrattateede arendamisse, on vaja, et linnadel oleks sellekohane strateegia olemas. Näiteks võttis Tallinn oma rattastrateegia aastateks 2018–2027 vastu aastal 2018. Selle eesmärk on, et kümne aasta pärast teeks 10% linlastest oma igapäevased linnasõidud auto asemel jalgrattaga. Strateegia näeb ratturite olukorra parandamiseks ja tervikliku rattateevõrgustiku rajamiseks vajadust teatud kohtades

linnaruum ümber jagada ja teha kompromisse erinevate liikumisviiside puhul. Kohalike omavalitsuste rattastrateegia olemasolu võimaldab ka riiklikul tasandil teha jalgrattakasutuse edendamise eesmärgist lähtuvalt teadmistepõhisemaid ja terviklikumaid investeerimisotsuseid.

Arvestades Tallinnas liikuvusest tekkiva õhusaaste hulka kogu Eesti kontekstis, võib rattateede põhivõrgustiku rajamise toetamine olla üks efektiivsetest meetmetest, kuidas vähendada aastaks 2030 ja ka aastaks 2050 süsinikdioksiidist ja lämmastikoksiidist tekkiva saaste hulka ning tõsta välisõhu kvaliteeti. Viidatud näitajatega seotud eesmärkide täitmiseks pikas perspektiivis, aastateks 2030 ja 2050, tuleb efektiivsete projektide valiku ettepanek teha Keskkonnaministeeriumil koostöös Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga. Linnade rattateede võrgustiku projektide toetamiseks on võimalik kasutada nii CO₂ kvoodi müügi tulusid kui ka 2021+ perioodi struktuurifondide rahastust. Riiklikusse transpordi infrastruktuuri arendamise investeringute kavasse kuulub mitu mastaapset säästva linnalise liikuvuse projekti, mille fookuses on ka jalgrattakasutuse arendamine ja mis viiakse ellu koostöös kohaliku omavalitsusega.

Toon ka mõned näited käimasolevatest projektidest. Esiteks, Gonsiori tänava rekonstrueerimine Tallinnas, kus pööratakse tähelepanu kõikide liikumisviiside paremale kasutusele. Riik toetab seda struktuurifondide kaudu ligi 5,5 miljoni euroga. Töös on projekt "Vanasadama ja kesklinna vahelise liikuvuskeskkonna arendamine". See on Tallinna peatänavade projekt, millega pööratakse tähelepanu kesklinna avaliku ruumi kvaliteedile, sh rattateedele. Tallinna peatänavade arendamine on rattakasutuse osakaalu tõstmiseks ja seda toetava hea linnaruumi saavutamiseks märgilise tähendusega projekt. Seetõttu on planeerimisel oluline hoida fookust säästval liikuvusel ning püsida projekteerimisega ajagraafikus, et kindlustada projekti realiseerumiseks vaja minev Euroopa Liidu struktuurifondi rahastus summas 8,6 miljonit eurot. Loomulikult on oluline ka nn raudteepeatuste meede, mille abil on muu hulgas raudteepeatustesse rajatud mitmeid rattaparklaid, et erinevaid liikumisviise paremini ühendada. Kogu see raudteepeatuste meede hõlmab kokku 12,7 miljonit eurot. Ma tänan! Sellega on kirjalikult esitatud küsimustele vastatud.

15:18 Esimees Eiki Nestor

Küsimused ministrile. Yoko Alender, palun!

15:18 Yoko Alender

Aitäh selle ettekande eest! Minu kokkuvõte on küll kahjuks selline, et terviklikku strateegiat ei ole. Taanis ja Eestis oli teise maailmasõja eel jalgrattakasutuse tase võrdne. Praeguseks on taanlased mõistliku ja eesmärgistatud tegevusega kõvasti eest ära tormanud: Taani pealinnas tehakse 65% sõitudest jalgrattaga. Aga näide lähemalt: meie naaber Soome on vastu võtnud jala käimise ja jalgratta kasutamise riikliku strateegia. Nad soovivad, et aastaks 2020 tehtaks 20% kõikidest liikumistest jala või jalgrattaga. Milline on Eesti eesmärk?

15:19 Majandus- ja taristuminister Kadri Simson

Nagu ma mainisin, meil on see dokument, transpordi arengukava, vastu võetud aastateks 2014–2020. Lõpptähtaeg on sama nagu Soomes – aasta 2020 – ja see võeti vastu veebruaris 2014. Seal on aastaks 2020 seatud sihttase, et jalgsi ja rattaga tööl käimise osakaal oleks 25%.

15:19 Esimees Eiki Nestor

Toomas Kivimägi, palun!

15:20 Toomas Kivimägi

Aitäh, härra juhataja! Väga lugupeetud minister! Selleks, et tänavatele tuleks rohkem jalgrattureid, on väga oluline turvatunne, kui inimesed jalgrattaga sõidavad. Paari nädala eest arutasime majanduskomisjonis Eesti Jalgratturite Liidu, Eesti Linnaratturite Liidu ja ka Eesti Triatloni Liidu tehtud ettepanekut liiklusseadusesse, et auto külgahe peaks jalgratturist mööda sõites olema minimaalselt poolteist meetrit. Minu arvates on see igati mõistlik ja põhjendatud ettepanek.

Mind väga üllatas tegelikult ministeeriumi ametniku seisukoht, kes ütles, et see ei ole probleem, kuna ebapiisava külgahe tõttu on sel aastal ainult kaks õnnetust juhtunud. Minu väide on selline. Inimene ei tunne ennast jalgrattaga sõites turvaliselt pelgalt sellepärast, et ta teab, et sel põhjusel õnnetusi tihti ei

juhtu. Ma arvan, et kümnest jalgratturist üheksa ei tunne end turvaliselt, kui reka möödub neist maanteel poole meetri kauguselt. Õnnetust küll ei juhtu, aga keegi ennast turvaliselt ka ei tunne. Mis on sinu seisukoht selles küsimuses? Kas võiks kehtestada liiklusseaduses sätte, et jalgratturist möödudes peaks külgvahe olema minimaalselt poolteist meetrit?

15:21 Majandus- ja taristuminister Kadri Simson

Seaduse kohaselt peab möödumisel hoidma ohutut külgvahet. See kehtib nii siis, kui auto sõidab mööda autost, kui ka siis, kui auto sõidab mööda jalgrattast. Kuivõrd liikluses on erinevaid olukordi, on ohutu külgvahe määratlemata õigusmõiste. Majanduskomisjonis lähtus majandusministeeriumi esindaja ka Eesti Linnade ja Valdade Liidu seisukohast, et kohalike omavalitsuste teedel ei ole piisavalt ruumi, et tingimata pooleteistmeetrist külgvahet hoida. See tingiks möödumise vastassuunavööndis, mida on aga linnas väga keeruline teha. Probleem on just väiksemate teede ja kitsaste maanteedega, kus võib tekkida olukord, et ratturist ei olegi võimalik seaduslikult mööduda. Kui võtta tee laius ning arvestada sealt maha auto ja jalgratturi laius, siis ei pruugi kitsamatel teedel piisata poolteise meetri pikkusest külgvahest, et üldse seaduslikult möödasõitu teha. Nii et me peame lähtuma sellest, et piisav möödumisruum on erinevatel sõidukiirustel erinev.

15:22 Esimees Eiki Nestor

Heidy Purga, palun!

15:22 Heidy Purga

Aitäh, hea eesistuja! Lugupeetud ettekandja! Ma tahaksin väga palju rohkem rattaga sõita, kui ma siiani seda teha olen saanud, eriti Tallinna kesklinnas liikudes. Rattastrateegiat ei ole rakendatud. Tallinnas sõidab kokku võttes alla 2% inimestest jalgrattaga. Stockholmis on rattaga liikujate osakaal kümne aastaga tõusnud 70%. Soomes on sama näitaja üle 10%. Te rääkisite transpordi arengukava kohasest eesmärgist ja märkisite oma kõnes 25%. Kas te teate, kui suur on see protsent praegu?

15:23 Majandus- ja taristuminister Kadri Simson

Aitäh küsimuse eest! Ma kuulasin tähelepanelikult arupärijate esindaja sissejuhatavat kõnet ja panin tähele, et Yoko Alender ütles paar tunnustavat sõna Tallinna rattastrateegia kohta aastateks 2018–2027. Andke neile veidi aega oma strateegia ellu viia. Kindlasti saab see rattastrateegia elluviimine ka riigilt tuge. Nüüd täpsemast faktilisest küsimusest, kui suur on praegu jalgsi ja rattaga tööl käimise osakaal. Sellist asja mööda Statistikaamet. Ja Statistikaamet ütleb seda, et Eesti inimeste puhul oli aastal 2017 jalgsi ja rattaga tööl käimise osakaal 19,3%.

15:24 Esimees Eiki Nestor

Liina Kersna, palun!

15:24 Liina Kersna

Suur tänu, hea juhataja! Austatud minister! Ma jätkan laste vähese liikumise teemal. Uurimused näitavad, et Hollandis lähevad nendest lastest, kelle kool on viie kilomeetri kaugusel, üle 80% kooli jalgrattaga. Meie oleme koolireformi ära teinud ja viimastel aastatel suunanud väga palju raha koolide renoveerimisse, uute koolimajade ehitamisse piirkondades. Minu küsimus on, kui palju on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium sel teemal teinud koostööd Haridus- ja Teadusministeeriumiga, et nendesse renoveeritud koolidesse või ka uutesse koolimajadesse saaks turvaliselt jalgrattaga sõita.

15:24 Majandus- ja taristuminister Kadri Simson

Aitäh! Ma usun, et mingil tasemel on uusi koolimaju projekteerides – ilmselt peate te silmas riigigümnaasiumeid – mõeldud ka sellele, et need vastaks tänapäevastele ootustele. Majandusministeerium on teinud kohalike omavalitsustega Maanteeameti kaudu päris korralikku koostööd, et kõik lapsed jõuaksid kodust kooli, sõltumata sellest, kui kaugel nad oma lähimast koolist asuvad. Selle nimel on otsitud sünergiat koolibusside võrgu ja maakonna ühistranspordi vahel ja see

sünergia on aasta-aastalt aina parem olnud. Silmas tuleb pidada ka seda, et Eestis on päris mitu kuud, kui ükski laps jalgrattaga sõita ei saa – heal juhul võiks seda asendada Soome kelk. Ja sellisteks kuudeks on meil ikkagi vaja maalastele see koolibussivõrk käigus hoida.

15:26 Esimees Eiki Nestor

Külliki Kübarsepp, palun!

15:26 Külliki Kübarsepp

Aitäh, hea esimees! Hea minister! Kui vaadata omavalitsusi ja nende lähenemisi, siis näeme, et kergliiklusvõrgustiku terviklikkus erineb väga palju. Riigireformi probleemkomisjonis oli meil arutelu all Riigikantselei elluviidud ruumiloometeadvustamise koostööprojekt. Vähemalt viis MKM-i ametnikku olid sellesse töösse kaasatud. Millised olid MKM-i ettepanekud ruumiloomete eksperdikomisjonile, kuidas võiks kergliiklusvõrgustiku probleeme tervikuna lahendada? Ma saan aru, et peateema ei ole enam see, et omavalitsus peaks olema ainus arendaja. Riigi ja omavalitsuse, kohalike inimeste koostöö peaks olema väga selgelt defineeritud.

15:26 Majandus- ja taristuminister Kadri Simson

Täna küsimuse eest! See on nii detailne küsimus. MKM-i ettepanekud ruumiloomete eksperdikomisjonile on esitatud kirjalikult ja needsamad ettepanekud saan ma teile ka kirjalikult edastada.

15:27 Esimees Eiki Nestor

Jürgen Ligi, palun!

15:27 Jürgen Ligi

Aitäh, proua minister! Ütled: "Tallinna linna valitsemine", mõtled: "Keskerakond". Minule sõideti – ja mitte esimest korda – Tallinna bussiga sisuliselt otsa ja minu protestid tõid lihtsalt kaasa mõnitused linnavalitsuselt ja bussifirmalt. Viimase kirja ma adresseerisin linnapeale ja palusin tal isiklikult vastata. Vastas Enno Tamm. Palusin ka suuliselt. Kas te ise ei ole tulnud selle peale, et laseks Enno Tammel enda eest vastata, või vastupidi, ütleksite oma erakonnale, et nad oleksid natuke ratturisõbralikumad ja viisakamad linnakodanike vastu, isegi kui nad on volikogu liikmed?

15:28 Majandus- ja taristuminister Kadri Simson

Aitäh küsimuse eest! Nagu te näete, kui minu käest midagi küsitakse, olen ma alati ise vastamas. Aga nüüd tõsisemalt, kui on liiklusõnnetus, siis ei tulegi kirjutada linnapeale. Seda liiklusõnnetust, kus rattur on viga saanud, peab lahendama politsei. (Hääl saalist.) Kas õnnetust ei olnud? Ahah, ma ei saanud täpselt küsimusest aru, et kui õnnetust ei olnud, mis siis oli. Vabandust!

15:28 Esimees Eiki Nestor

Jüri Jaanson, palun!

15:28 Jüri Jaanson

Aitäh! Austatud minister! Jalgratas nagu ka Soome kelk on sellised liikumisvahendid, mille puhul on kasulik ühendatud kasulikuga. See on kasulikkus ruudus: ühiskondlik vajadus tegeleda terviseedendusega saab kaetud ja see on tervise seisukohast kasulik. Küsimus ongi selles, kui palju me näeme seda kõike riiklikul tasandil ehk kui palju teevad meie ministeeriumid koostööd ühise eesmärgi nimel. Tuleks kaasata näiteks haridusasutusi, ettevõtjaid, samuti Kultuuriministeeriumi, et täita liikumisharrastuse kasvatamise eesmäärke. Kas meil on mingisugune ühine, ministeeriumidevaheline töögrupp selle probleemi lahendamiseks? Rattaga sõitjaid, Soome kelguga liikujaid jne tuleks toetada ...

15:29 Esimees Eiki Nestor

Küsimus, palun! Aeg on ammu täis.

15:29 Jüri Jaanson

... selliseid liikumisharrastusi suurendada.

15:29 Majandus- ja taristuminister Kadri Simson

Ma tänan küsimuse eest! Tõepoolest, sellised suuremad strateegiad või ka arengukavad – näiteks transpordi arengukava 2021–2030 – ei sünni ainult Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi spetsialistide parima teadmise pinnalt. Kõik need dokumendid lähevad kõigisse teistesse asjaomastesse ministeeriumidesse kooskõlastusringile. Haridus- ja Teadusministeerium on senimaani olnud üks aktiivsemaid tagasiside andjaid. Nii et see koostöö on olnud hea. Ja ma olen nõus sellega, et kui me soodustame aktiivse liikumisviisi valikut juba lapseas, siis kipub see hea elustiil ka edaspidises elus inimestele omaseks jääma.

15:30 Esimees Eiki Nestor

Rohkem Riigikogu liikmetel küsimusi ei ole. Aitäh, minister Kadri Simson! Avan läbirääkimised. Yoko Alender arupärijate nimel, palun!

15:30 Yoko Alender

Hea esimees! Austatud minister! Head kolleegid, kes te olete meid kuulama jäänud! Saime ülevaate sellest, mida on Euroopa Liit püüdnud teha, et eestlasi liikuma panna. Saime ülevaate sellest, et hästi palju jalgrattateid on ehitatud kaunisse Eestimaa rohelusse. Küll aga ei saanud me ülevaadet sellest, mis tegelikult linnalises piirkonnas toimub. Pealinna kohta öeldi, et andke aega. Kindlasti anname. Aga ma jään enda juurde ja arvan, et riiklikul tasandil ei peaks mitte rääkima jalgrattaga liikumisest kui pelgalt transpordi arengukava väiksest osast, vaid võtma eeskuju näiteks meie naabritelt. Soomes on see eraldi teema ja kuna see on niivõrd oluline tervise teema, siis on koostatud arengukava just nimelt jala käimise ja jalgrattakasutuse edendamiseks.

Huvitav oleks ministri käest küsida – kui mul oleks võimalik veel üks küsimus küsida –, kui suur on olnud see protsent, mis on investeeringutest läinud meie elukeskkonda just nimelt jala käimise ja jalgrattakasutuse tarvis. Me saime teada fakti, et viiendik liikumistest tehakse jala või jalgrattaga. See lükkab ümber siin hiljuti olnud või ka meedias Eesti Ekspressi vahendatud jutu, justkui ainult 1,5% inimestest on terved ja suutelised jalgrattaga sõitma, et see huvitab nii väheseid. Tegelikult lükkavad faktid selle ümber. Need näited, mida me kuulsime nii ministri kui ka osa siin küsijate suu läbi, ja statistika näitavad seda, et eestlased tahavad jalgrattaga sõita. Meie lapsed tahavad jalgrattaga sõita ja meie täiskasvanud tahavad sellega sõita. Ja ma arvan, et see arutelu siin saalis näitab ka seda, et see on riikliku tähtsusega küsimus.

Taani on jällegi väga täpselt uurinud ka seda majanduslikku poolt. See on, olgem ausad, tervise kõrval üks peamine põhjus, miks on teistes riikides nii palju riiklikul tasandil investeeritud just nimelt jalgrattakasutuse edendamisse. Taanlased on arvutanud, et iga investeeritud euro toob kaheksa tagasi. Soomlased on teinud sarnaseid arvutusi. See tagasitulek tähendab loomulikult väga suures osas tervisekulude kokkuhoidu. Kui inimene liiguks iga päev rattaga pool tundi tööle või pool tundi koolist tagasi, siis see oleks juba täiesti hea tulemus.

Samuti tahaks rohkem kuulda sellest, mida puudutas kolleeg Kersna. Selles arengukavas peaks kindlasti eraldi käsitlema laste ja noorte liikumist. Riik toetab kõikjale nii lasteaedade kui ka koolide rajamist. Kõikidesse nendesse toetusmeetmetesse on võimalik lisada n-ö kriteeriumeid, kas on arvestatud just nimelt jalgrattaga liikumise ja jalgsi käimise turvalisust. Toon hiljutise näite Viljandist. Kohaliku omavalitsuse enda soovil tehti korda koolide ümbrus, et seal oleks turvaline liikuda. Aga ma arvan, et me ei saa seda jätta juhuse hooleks ja loota sellele, et kõik kohalikud omavalitsused sellega omal käel hakkama saavad. Ma toetan ikkagi seda, et me riiklikul tasemel päriselt selle teema ette võtame. Istumine on meil uus suitsetamine, nagu öeldakse.

Jalgratast saavad endale kõik lubada. See tähendab võrdsete võimaluste pakkumist, aga riigi roll on ka rajada selline keskkond, kus neid tervislikke valikuid on võimalik mugavalt teha. Olgem ausad, see häirib, kui su majas ei ole jalgratta hoidmise kohta, kui su koolis ei ole jalgratta hoidmise kohta, kui su töökohas ei ole selle hoidmiseks kohta, kui jalgrattateed lõpevad suvalises kohas või on auklikud, kui neid näiteks talvel ei puhastata. Me saaks sellesamas riiklikusse strateegiasse kirja panna, et nagu me automaatselt eeldame, et meil on autoteed puhastatud, võiks enne neid olla puhastatud ka jalgrattateed. Nii oleks meil mugavam teha neid valikuid, mis on meie tervisele kasulikud ja mis on meie riigile kasulikud. Aitäh!

15:35 Esimees Eiki Nestor

Rohkem sõnavõttusoove ei ole. Kas minister soovib midagi öelda? Ei soovi. Lõpetan selle päevakorrapunkti arutelu.

2. 15:35 Vaba mikrofon

15:35 Esimees Eiki Nestor

Vaba mikrofon. Märt Sults, palun!

15:35 Märt Sults

Hea eesistuja! Head kolleegid! Täna tahan teile selgitada haridusteemasid. Üks haridusteema punkt, mis on praegu hästi-hästi kuum, on üleminek sajapotsendilisele eestikeelsele haridusele. Aga mida on selleks teha vaja? Esiteks kõigest sellest, mis on tegemata ja millel on lastud nagu untsu minna. Kõigepealt on tarvis üles otsida need keeleteadlased, need õppejõud, kes omal ajal töötasid välja keeleõppe metoodikad, selle, kuidasmoodi õpetada inimesi keelt tundma ja rääkima. Kui need inimesed on üles leitud, neid on motiveeritud, koolitatud või saadetud väljapoole Eestit õppima, nad on need metoodikad jälle omandanud, siis peaksid nemad hakkama koolitama neid õpetajaid, kes hakkavad koolitama õppureid. Tähendab, õpetajate kategooriaga, selle vahelüliga ei ole tegeletud, see on juhuse hooleks jäetud.

Raha ei õpeta mitte kedagi, hoone ei õpeta mitte kedagi – õpetavad need inimesed, kes seal sees on. Ka arvuti ei õpeta mitte kedagi. Tähendab, kui ei ole õpetajat, ei ole meediumit, ei ole eesmärki, ei ole motivaatorit, ei ole edasikiskujat, ei ole vedurit, siis asi edasi ei liigu. Järelikult on tarvis akadeemiline personal välja koolitada ja see akadeemiline personal hakkab koolitajaid välja koolitama. Alles siis, kui see vahelüli on tehtud, saab hakata rääkima sellest, mis astme koolitajad on välja koolitatud – kas gümnaasiumile, põhikoolile või alusharidusele –, ja neid vastavalt ka välja jagama hakata.

Kuidas sellega erialati on? Mina olen erialalt keemiaõpetaja. Kui mind keemikuna on tarvis koolitada näiteks vene kooli õpetajaks, siis see võtab aega. Põhimõtteliselt on nii, et selleks, et mina saaksin vene koolis anda vene lastele eesti keeles keemiat, pean ma oskama neile selgitada keemiat ka vene keeles, kui nad mõnest asjast eesti keeles aru ei saa. Taani näide on selline, et klassis on kaks õpetajat, kes annavad üksteisele vaheldumisi teemasid üle: pool tundi räägib üks ja pool tundi räägib teine teises keeles, aga vajaduse korral nad ka sekkuvad. Kui tekib mõni sõlmpunkt ja laps ei saa mõnest kohast aru, siis sekkub teises keeles õpetaja. See tähendab seda, et need õpetajad, kes klassis on, valdavad mõlemaid keeli, olgu inglise keelt ja eesti keelt, saksa keelt ja eesti keelt, prantsuse keelt ja eesti keelt või vene keelt ja eesti keelt. Mõlemad õpetajad, kes klassis on, peavad valdama mõlemaid keeli. Kui nad seda ei tee, kukub asi kokku.

Järelikult on raha suunamine või andmine keeleõppesse tühi raha põletamine, sellepärast et seda ei kasutata otstarbeliselt, selleks, mis annab tulemust. Siit ma järeldan reaalinete inimesena, et keegi ei tahagi tulemust. Tähendab, kui tulemust oleks tahetud, siis räägiks kogu Eesti juba ammu eesti keeles – selles keeles, mille me oleme riigikeeleks nimetanud. Aga kuna tulemust ei taheta, siis järelikult põletame, ja põletame suuri rahasid.

Kust me peame pihta hakkama? Koolitajate koolitamisest, st tehke vahelüli õpetajate koolitamisest, kes koolitavad õppureid kas gümnaasiumis, põhikoolis või alushariduses. Ka lastevanemate koolitus on tegemata ja katmata. Üksikud koolid, nn eliitkoolid, koolitavad lapsevanemaid sunniviisiliselt. Nende hulka kuuluvad prantsuse lütseum, Tallinna kunstigümnaasium ja inglise kolledž, kus õpetajad koolitavad õhtuti lapsevanemaid, et nad oskaksid rääkida lastega selles keeles, mida koolis nõutakse. Ma ei pea silmas võõrkeelt, ma pean silmas eesti keelt, matemaatika keelt või ajaloo keelt. Laps peab olema võimeline kellelegi toetuma. Kui tal ei ole kodus autoriteeti, kellele toetuda, siis on asi väga nässus, sellepärast et siis tal ei ole üldse mitte kellegi vastu autoriteeti.

Kui nüüd see kõik kokku võtta, siis ei ole mõtet sellel propagandistlikul jutul, et läheme homsest üle eestikeelsele haridusele, sellepärast et kaadrit on vaja vähemalt kolm aastat ette valmistada.

Psühhoanalüütik härra Sigmund Freud on küll öelnud, et sugutung ja surmahirm panevad kõik asjad liikuma, aga hirm on väga halb nõuandja ja sugutung algab pihta alles puberteedi lõpus. Aitäh teile!

15:40 Esimees Eiki Nestor

Kohtume homme. Vahel mul tekib mõte, et miks peab juhataja siin vaba mikrofoni ajal istuma. Kui on vaba mikrofon, siis las inimesed lähevad ja räägivad, mis tahavad. (M. Sults: Oot, mis sa ütlesid? Las räägivad, mis tahavad? Absoluutselt, sul on õigus.)

Istungi lõpp kell 15.40.