

Stenogrammid

XIII Riigikogu, VII Istungjärk, täiskogu korraline istung

Esmaspäev, 12.02.2018, 15:00

Toimetatud

15:00 Istungi rakendamine

1. 15:05 Arupärimine Tallinna–Tartu maantee projekti normidele mittevastavuse kohta (nr 407)

2. 15:43 Vaba mikrofon

15:00 Istungi rakendamine

15:00 Esimees Eiki Nestor

Auväart Riigikogu, tere! Riigikogu täiskogu VII istungjärku 5. töönädala esmaspäevase istungi algus. Kellel on soovi üle anda eelnõusid või arupärimisi? Andres Herkel, ole hea!

15:00 Andres Herkel

Austatud härra esimees! Austatud Riigikogu liikmed! Vabaerakonna seitse liiget annavad riigihalduse ministrile Jaak Aabile üle arupärimise külade õiguse kohta muuta halduskuuluvust. Juba enne haldusreformi lõpuleviimist tõstatasime päris palju probleeme, mis olid mitmes kohas tekkinud. Kõige esileküündivam neist on vast Sauga Pärnumaal, aga ka Ambla ja teised. Kerkis üles küsimus külade soovist oma haldusterritoriaalset kuuluvust muuta. Toona vastati umbes niiviisi, et kuni haldusreformi seadus kehtib, ei ole see võimalik, aga hiljem avanevad uued võimalused. Tõepoolest, Eesti territooriumi haldusjaotuse seaduse alusel on see võimalik kahel moel: kas volikogu algatusel või Vabariigi Valitsuse algatusel. Selliseid valesti läinud ja vigade parandust nõudvaid kohti on Eestis päris mitmeid ning need on üsna silmatorkavad. Siinkohal pöördume riigihalduse ministri poole mitme küsimusega. Millises järgus on inventuuri tegemine haldusreformi vigade kohta? Kas ja millal kavatseb Vabariigi Valitsus Eesti territooriumi haldusjaotuse seaduse alusel võtta initsiatiivi, et ise piiri korrigeerimise algatustega välja tulla, eriti nendes kohtades, kus asi on nii absurdne nagu Pärnumaal, kus sisuliselt Pärnu eeslinn kuulub Tori valda, aga samal ajal ulatub linn mitmekümne kilomeetri kaugusele maa-, metsa- ja soode piirkondadesse? Aitäh!

15:02 Esimees Eiki Nestor

Heili Tõnisson Vabariigi Valitsuse esindajana, palun!

15:02 Valitsuse esindaja Heili Tõnisson

Austatud esimees! Hea Riigikogu! Vabariigi Valitsus algatab karistusseadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu. Eelnimetatud seaduseelnõu menetlemisel Riigikogus esindab Vabariigi Valitsust justiitsminister Urmas Reinsalu. Aitäh!

15:03 Esimees Eiki Nestor

Üks eelnõu ja üks arupärimine on vastu võetud, kodu- ja töökorra seaduse alusel võtame need menetlusse. Kohaloleku kontroll, palun!

Kohaloleku kontroll

Oma kohalolekust pidas vajalikuks teada anda 86 Riigikogu liiget, puudub 15.

Päevakorra kinnitamine. Austatud Riigikogu, panen hääletusele Riigikogu täiskogu VII istungjärku 5. töönädala päevakorra. Palun võtta seisukoht ja hääletada!

Hääletustulemused

Päevakorra kinnitamise poolt oli 82 Riigikogu liiget, vastuolijaid ega erapooletuid ei olnud. Päevakord on kinnitatud.

1. 15:05 Arupärimine Tallinna–Tartu maantee projekti normidele mittevastavuse kohta (nr 407)

15:05 Esimees Eiki Nestor

Meie päevakorra esimene punkt on arupärimine, mille on esitanud Henn Põlluaas, Martin Helme, Uno Kaskpeit, Jaak Madison, Raivo Põldaru ja Arno Sild. Arupärijate nimel Henn Põlluaas. (Helistab kella.) Palun, Henn Põlluaas! Lärm on nii kõva, et ei ole kuuldagi.

15:05 Henn Põlluaas

Lugupeetud eesistuja! Minister! Kolleegid! Täna tuleb arutusele Konservatiivse Rahvaerakonna fraktsiooni esitatud arupärimine majandus- ja taristuminister Kadri Simsonile. Arupärimine on selle kohta, miks Tallinna–Tartu maantee projekt ei vasta normidele. Plaanis on pikendada Tallinna–Tartu maanteed neljarealisena Koselt edasi, kuni Arduni, ja see on ette nähtud esimese klassi maanteena, kus projektkiiruseks on arvestatud 120 kilomeetrit tunnis. Selle teelõigu ehitamiseks on Maanteeamet teinud hanked ja sõlminud lepingud. Probleem ei ole selles, kas seda teed ehitada või mitte. Loomulikult on seda vaja, seda tuleb teha, aga tee tehakse oluliselt kitsam, kui näevad ette Eesti Vabariigi normid.

Majandus- ja taristuministri 2015. aasta määruses on täpselt ette nähtud, millised peavad olema nende teelõikude ristlõiked ja sõiduradade ja teepeenarde laius. Ehitatav tee tuleb *circa* 3 meetrit kitsam. Kitsamad on nii asfaldiosa kui ka teepeenar, kus autod saaksid parkida. See on selgelt kehtivate normide rikkumine, mis suurendab maanteel liiklusõnnetuste ohtu. Kõige absurdsem on aga see, et peale tee kitsendamise tahetakse ära jätta ka viimase asfaldikihi panemine. Asfaldikihid, alusasfalt ja pealiskihid on erisuguse vastupidavuse ja tugevusega. Kui me jätame ära pealmise kihi, siis saab teesfalt tunduvalt nõrgem, rasked autod vajutavad üsna pea sellesse vaod sisse ja talvisel ajal kahjustavad naelkummid alumist katet palju rohkem kui pealmist katet.

Mis on siis selle kõige põhjendus? Niikuiini peab seitsme aasta pärast hakkama teed parandama, paneme siis selle viimase asfaldikihi. No sama hästi võiks maja ehitades ka jätta, ütleme, pleki või mingi muu katusekatte panemata, sest niikuiini peame kunagi remontima hakkama, eks paneme siis. Sellega seoses ongi meil ministrile viis küsimust. Ma loen need lühidalt ette, mitte täies mahus. Loodan, et minister loeb küsimused ette täpselt, sõna-sõnalt. Millistel kaalutlustel on tee projekteerimismisnorme rikutud? Miks ei ole projektis põhjendatud nende normide kasutamata jätmist? Kui viimase asfaltbetoonikihi paigaldamise edasilükkamine on väidetavalt majanduslikult otstarbekas, siis oleks ju võinud teha kogu selle tee ja ka teetammi oluliselt viletsama, õhema. Mis vahendite eest hakatakse seda teed parandama siis, kui lisaks viimase asfaldikihi panemisele tuleb läbivajumiste tõttu parandama hakata ka teetammi? Kes ja kuidas selle olukorra eest vastutab? Kuidas hinnata projekteerimismisnormide rikkumisi? Aitäh!

15:10 Esimees Eiki Nestor

Arupärimisele tuleb vastata majandus- ja taristuminister Kadri Simsonil. Palun!

15:10 Majandus- ja taristuminister Kadri Simson

Lugupeetud Riigikogu esimees! Head Riigikogu liikmed! Olen siin, et vastata kuue Riigikogu liikme esitatud küsimustele.

Sissejuhatuseks räägin teile seda, et maanteeprojekti tehnilise lahenduse koostamisel lähtutakse majandus- ja taristuministri 5. augusti 2015. aasta määrusest "Tee projekteerimise normid". Määruse uuendamise tingis 1. juulil 2015 jõustunud ehitusseadustik, selles antud uue volitusnormi alusel kehtestati uus normide terviktekst. Kõiki teeprojekti detaile ei ole võimalik määrusega reguleerida, aga et võimaldada Eestis teede projekteerimisel kasutada parimat võimalikku praktikat, on lubatud kasutada meile lähedastes kliimavöötmetes asuvate Euroopa riikide projekteerimismisnorme ja muid juhendmaterjale, kui sellega luuakse tingimused ohutuks liiklemiseks. Teiste riikide normide ja

juhendmaterjalide kasutamiseks peab tee omanik projekti seletuskirjas põhjendama nende kasutamise vajadust. Sõiduradade laius esimese klassi maanteel on normides olnud 3,75 meetrit, kindlustatud peenra laius aga 2,5 meetrit. Laiad peenrad on suuresti ajalooline pärand ajast, kui sõidukid pidid tihtipeale tehnilise rikke tõttu tee ääres seisma jääma. See nõudis ohutuse tagamiseks piisava laiusega peenraid. Tänapäeval peame arvestama asjaoluga, et kuna sõidukipark on muutunud ajakohasemaks ning on tehtud palju uusi, ohutumaid ja samas rahuldava tihedusega peatumisvõimalusi, olgu tanklad, parklad või SOS-taskud, on tee ääres peatumise tõenäosus tuntavalt vähenenud ning ka vajadus nii laiade peenarde järele ära langenud.

Konkreetsemalt küsimused ja vastused. Esiteks: "Millistel kaalutlustel on maantee kavandamisel tee projekteerimise normidele "vilistatud", ehitades tee ristlõike oluliselt kitsamana, kui see on näiteks eelmisel lõigul (Aruvalla–Kose)?" Majandus- ja taristuministri määrus "Tee projekteerimise normid" lubab kasutada teede projekteerimisel Eestile lähedastes kliimavöötmetes asuvate Euroopa riikide projekteerimisnorme ning muid juhendmaterjale, kui sellega luuakse tingimused ohutuks liiklemiseks. Otsimaks võimalusi piiratud vahendite olukorras saavutada maksimaalset tulemust, on Maanteeamet aastate jooksul uurinud paljude riikide kogemusi. Sageli kasutatakse Eestis teede projekteerimisel Rootsi norme, mis tagavad Põhjamaade tasemel liiklusohutuse. Tartu maantee projekti tegemisel on tee ristlõike valimisel aluseks võetud Rootsis kehtivates teeprojekteerimist käsitlevates juhendmaterjalides toodud sõiduraja ja kindlustatud peenra laius. Sõiduraja laius 3,5 meetrit ning kindlustatud peenra laius 2 meetrit võimaldab analoogselt Aruvalla–Kose lõiguga hooajalise lubatud suurima piirkiruse suurendamist. Euroopa maanteeametite peadirektorite nõukogu koostatud juhendmaterjalis, mis käsitleb ohutu teega külgnevate alade projekteerimist, on esitatud informatsioon eri riikides kasutatavate teepeenarde laiuste kohta. Ka sellest kokkuvõttest selgub, et teepeenar laiusega 2 meetrit on piisav.

Riigikontroll koostas 2013. aastal auditi "Riigi põhimaanteeade renoveerimine". Selle raames tegi Riigikontroll Tallinna Tehnikaülikooli eksperdi hinnangul põhinevad ettepanekud, mis võimaldaksid ehitada teid odavamalt, tegemata kvaliteedis järeleandmisi. Selle töö raames nimetasid ka Tallinna Tehnikaülikooli eksperdid otstarbekaks võimalust vähendada maanteedel raja laiust 25 sentimeetri võrra: senise 3,75 meetri asemel 3,5 meetrit ja senise 3,5 meetri asemel 3,25 meetrit. See võimaldaks kahandada ehituskulusid, seejuures liiklusohutust halvendamata. Eestis on ka varem rajatud esimese klassi maanteid, mille sõiduraja laius on 3,5 meetrit ning kindlustatud peenra laius 2 meetrit. Näiteks on seda kasutatud Tallinna ringtee juba valmis ehitatud Põrguvälja liiklussõlmes. Samu põhimõtteid rakendati ka valminud Juuliku liiklussõlme ehitusel. Lisaks on samu põhimõtteid järgides ehitamisel Tallinna ringtee Vao–Jüri lõigu ülejäänud objektid – Karla, Lagedi ja Vao lõik – ning Kanama–Valingu ja Valingu–Keila lõik. Ka Pärnu maanteel olev Pärnu ja Uulu vaheline lõik on kavas ehitada samade põhimõtete järgi, samuti Tartu ümbruses olevad Kärevere–Tartu, Tartu–Elva ja Tartu–Reola, kaalumisel on aga veel Rõmeda–Haljala lõik Narva maanteel. 3,5 meetri laiust sõidurada ja kahe meetri laiust peenart on kasutatud ka Tallinna ringtee arendamisel selleksa Juuliku–Kanama lõigul. Objekt valmis eelmisel aastal ja seal rakendati ka hooajalist suurendatud piirkirust. Maanteeametile ei ole liiklejatelt selle kohta mingit negatiivset tagasisidet laekunud. Juuliku–Kanama lõiku läbis 2017. aasta liiklusloenduse andmetel ööpäevas keskmiselt 12 400 autot, nendest 19% olid autorongid.

Teine küsimus: "Kui kasutatud on teiste riikide projekteerimise norme (mida teoreetiliselt eelpool mainitud ministri määrus lubab), siis miks ei ole seda projektis põhjendatud?" Märtsis 2014 allkirjastati leping E263, Kose–Võõbu teelõigu tehnilise projekti koostamine. Novembris 2014 oli Maanteeameti investeringute komitee päevakavas Kose–Võõbu projekti maantee ristlõike lahendused. Tutvustati ristlõike lahendusi ning otsustati, et need esitatakse veel kord ülevaatamiseks ja kommenteerimiseks ning lõplik valik tehakse järgmises töögrupis. Järgmine töögrupp kogunes detsembris 2014. Siis oli Maanteeameti investeringute komitee päevakorras Kose–Võõbu projekti muudatused ja ristlõike valikud. Tutvustati 3,5 meetri laiuste sõiduradade ja 2-meetrise kindlustatud peenraga ristlõiget. Samuti toodi ära lahenduse plussid ja miinused. Plussiks oli see, et mulde laius väheneb 26 meetrilt 21,3 meetrini, võit on seega 4,7 meetrit. Samavõrdse katte laius väheneb 21,5 meetrilt 19 meetrini, võit on 2,5 meetrit. Põhiteed ületavad sillad lühenevad ja põhitee sillad kitsenevad. Miinusena leiti küll, et tavaliiklejatele on keskkond uus ja harjumatu, kuid otsustati siiski pakutud põhitee ristlõige heaks kiita. Projekti seletuskirjas on öeldud, et projekteeritud põhimaantee ristlõige erineb eelprojekti lahendusest ning tegemist on erilahendusega, mille tellija on kooskõlastanud. Projekteeritud sõiduraja laius on 3,5 meetrit, välimise kindlustatud peenra laius on 2 meetrit. Ristlõike parameetrid on kooskõlas Rootsi

projekteerimisnormidega. Maanteeamet on kitsamate sõiduradade ja -peenarde kasutamisel tuginenud Rootsi juhendmaterjalile. Seejuures ei ole põhjust kahelda Rootsis kasutusel olevate normide ohutuses, sest Rootsi on kogu maailmas liiklusohutuse näitajate poolest esirinnas. Kose-Võõbu projektile on sõltumatu ekspert teinud liiklusohutuse auditi. Auditi kontroll-lehel olevale küsimusele, kas ristlõike võimalike variantide hulgast on valitud kõige ohutum, on audiitor vastanud jaatavalt.

Kolmas küsimus: "Kui väidetavalt on viimase kihi asfaltbetooni paigaldamise edasilükkamine majanduslikult otstarbekas, siis miks ei ole kaalutud teiste teekatendi konstruktsioonide õhendamist, ära jätmist või paigaldamise ajatamist?" Ehitusprojekti koostamisel arvutatakse katend lähtuvalt tulevikuks prognoositud liikluskoormusest. Tartu maantee projekti koostamisel on prognoositud, et 20 aasta pärast on Tallinna–Tartu maanteel liikluskoormus oluliselt suurem kui nüüd. Seega on praeguste väiksemate koormuste juures võimalik loobuda kõige pealmisest asfaldikihist ning ehitada see siis, kui liikluskoormus seda nõuab. Seega tähendab viimase asfaltbetoonikihi ehitamise edasilükkamine sisuliselt etapiviisilist ehitamist. See omakorda võimaldab otstarbekamalt kasutada teehoiuvahendeid. Teekatendi ehitamine väiksema paksusega otsustatakse objektipõhiselt, arvestades eelkõige liikluse iseloomu ja selle prognoosi. Seejuures räägime siiski ainult viimasest asfaltbetoonikihist, sest ei ole mõistlik mõne aasta pärast eemaldada suhteliselt värskest paigaldatud asfaldikihte ning ehitada killustikust alus näiteks viis sentimeetrit paksemaks. Ajatada saab ainult pealmiste, avatud kihtide ehitamist, alumised kihid projekteeritakse siiski arvestades tulevikuks prognoositud liiklusega.

Neljas küsimus: "Milliste vahendite arvelt teostatakse tee remont, kui ühe asfaldikihi ärajätmine põhjustab tee läbivajumise ning seda tuleb enne planeeritud ajavahemikku remontima hakata?" Tee ehitusprojekti koostamisel on tehtud katendarvutusi, mis arvestavad nii vahetult pärast tee avamist sellel esineva koormusega kui ka prognoositava liikluskoormusega 20 aasta pärast. Kuna tulevikuks prognoositav liikluskoormus on tunduvalt suurem kui praegu, siis on nüüdsete väiksemate koormuste korral võimalik loobuda kõige pealmisest asfaldikihist ning ehitada see siis, kui liikluskoormus seda nõuab. Rajatav konstruktsioon vastab praegustele koormustele ning pealmise asfaldikihi ehitamine tulevikus ei põhjusta tee läbivajumist. Seejuures tuleb veel kord tähelepanu juhtida, et Riigikontroll koostas 2013. aastal auditi "Riigi põhimaanteede renoveerimine". Tallinna Tehnikaülikooli eksperdi hinnangul põhinedes tehti ettepanekuid, kuidas ehitada teid odavamalt, tegemata kvaliteedis järeleandmisi. Optimeerimise võimaluseks oli muu hulgas etapiviisiline ehitamine, mis seisneb selles, et viimane asfaldikiht paigaldatakse 2–4 aastat hiljem, kui seda on vaja liikluskoormuse suurenemisest tingituna. Soomes tehakse seda kuni 6 aastat hiljem. Sellist etapiviisilist ehitamist on rakendatud juba Tallinna ringtee viimase paari aasta projektide puhul ning siiani ei ole negatiivseid ilminguid tuvastatud. Viies ja viimane küsimus: "Kuidas hinnata tee projekteerimise normide rikkumist Maanteeameti poolt ning kes, kas ja kuidas selle eest vastutab?" Siinkohal ei ole kohane rääkida normide rikkumisest, kuivõrd asjakohane õigusakt, 2015. aasta MKM-i määrus "Tee projekteerimise normid" lubab kasutada teiste riikide kogemusi, kui tagatud on liiklusohutus. Maanteeamet on kasutanud parimat insener-tehnilist teadmist lahenduste tegemiseks. Lähtutud on peale Eesti normide ka Rootsi normidest. Projekte on koostanud kompetentsed insenerid, samuti on liiklusohutuse auditi ja ekspertiisi teinud vastava pädevusega insenerid. Seejuures ei seadnud teie tõstatatud küsimusi kahtluse alla ei liiklusohutuse audiitor ega ekspert, kes andis loa projekt kinnitada. Tänan tähelepanu eest!

15:21 Esimees Eiki Nestor

Küsimused ministrile. Mart Helme, palun!

15:21 Mart Helme

Aitäh, härra eesistuja! Lugupeetud minister! No me saime nüüd teie käest teada, et me elame kõikidest universumitest kõige paremas. Aitäh teile selle eest! Kui te olete aga nõus natukene kurvastama, siis ma kurvastan teid ja annan negatiivset tagasisidet. Ja negatiivset tagasisidet annavad teile muu hulgas ka jaanuarikuus kümme meie teedel surma saanud inimest. Meie teed on halvad, need on halvasti hooldatud. Me kuulsime jaanuaris ka Maanteeameti esindajatelt, et teede hooldamisega on meil kõik kõige paremas korras. Minu küsimus teile tuleb nende normide rikkumise kohta, mida te eitate – rikkumine on siiski toimunud –, ja halva teehoolduse kohta. Kas saba liputab koera ehk kas Maanteeamet tantsitab ministeeriumi või on ministeerium siiski see, kes annab korraldusi ja määrusi ning kontrollib ka Maanteeametit?

15:22 Majandus- ja taristuminister Kadri Simson

Aitäh! Kui te lugesite minu tehnilistest vastustest välja midagi universumi kohta, siis on see teie vabadus. Arupärimine puudutas tee-ehituse norme ja need on sätestatud 2015 vastu võetud ministri määruses. Tehnilisi otsuseid teeb Maanteeamet. Kui te tahate tee-ehitusest edasi minna teehoolduse juurde, siis meil on majandusministeeriumis tee seisundinõuete määruse muutmise plaan, selleks et kehtestada enne 2018/2019 talihooldeperioodi algust uued normid. Jaanuaris on kindlasti olnud Eesti liikluses väga kurbi sündmusi. Eriti negatiivsed on need uudised seetõttu, et just eelmine aasta oli liikluses erakordselt hea. Nii vähe liikluses hukkunuid, nagu oli aastal 2017, oli viimati aastal 1945. Nii et igapäevane töö liiklusohutuse parandamiseks käib käsikäes nii teehoolduse kui ka teeohutuse parandamisega. Selle nimel teeb Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium iga päev koostööd Maanteeametiga.

15:24 Esimees Eiki Nestor

Martin Helme, palun!

15:24 Martin Helme

Aitäh, lugupeetud spiiker! Hea minister! Me kõik saame aru, et see kitsendamine või normide muutmine on tingitud eesmärgist hoida raha kokku. Ja see on tänuväärne – maksumaksja rahaga tulebki säästlikult ümber käia. Minu küsimus on: kui suur siis sääst on? Kui palju kokku hoitakse, ütleme, kilomeetri pealt või mingi konkreetse lõigu puhul? Teiseks, siin on korduvalt juttu olnud sellest, kuidas eksperdi hinnangud ütlevad, mis on piisav. Sisekontrollid ja projekteerijad leiavad, et on piisav. Tallinna ringtee on aga siiski ainult paar aastat vana projekt, mille puhul me tegelikku kulumist veel näinud ei ole. Millega on ikkagi tagatud, et need teed ei vaju läbi ega lähe loppi ning me ei pea hakkama seda teetammi uuesti sirgeks ajama? Või on see juba järgmise ministri mure?

15:24 Majandus- ja taristuminister Kadri Simson

Aitäh küsimuse eest! Eks meie liikluskoormuse juures vajavad teed ikka teatava regulaarsusega uut pindamist. Kui te tahate nüüd teada, millised valikud tee-ehituses on, st mis oleks kokkuhoiukohad, siis esimene valik on see, kas põhimaanteed ehitatakse sõiduridadega 2 + 2 või 2 + 1. Kui me laias laastus võtame, siis 2 + 1 maksab 1,5 miljonit eurot kilomeeter ja 2 + 2 maksab 4 miljonit eurot kilomeeter. Nagu te teate, eelmine valitsus andis välja lubaduse, et Kosest Mäoni tuleks tee ehitada laiussega 2 + 2. Tõsi on aga see, et kogu projekt maksab 170 miljonit eurot ja teehoiukavaga oli leitud kate esimesele 100 miljonile. Seega, rahastuse leidmine teede täies mahus valmis ehitamiseks on praeguse valitsuse õlul. Ma isiklikult arvan, et 2 + 2 sõidurida on alati väga palju ohutum kui 1 + 1 ja selle jaoks tuleks investeringuid leida. See seletab mõneti ka seda, miks tegi Riigikontrolli omal ajal analüüsi, millisel viisil oleks võimalik teid ehitada liiklusohutust kahjustamata, aga siiski odavalt.

15:26 Esimees Eiki Nestor

Andres Herkel, palun!

15:26 Andres Herkel

Härä esimees! Austatud minister! Need küsimused olid üsna tehnilised ja eks ka teie vastused olid tehnilised. Ma küsin niisuguse lihtsa loogika järgi või liikluse jälgija kogemuse pealt. Jälgides neid väga traagilisi uudiseid, on mulle jäänud mulje, et Ardu-Võõbu teelõik on üks ohtlikumaid kogu trassil selle kaherealise osa ulatuses. Kas statistika kinnitab seda või jääb selline mulje ainult tavajälgijale? Kui statistika seda kinnitab, siis mis konkreetsemalt on ohtlikkuse põhjused? Kas tee laius võib ka kuuluda põhjuste hulka või mitte?

15:27 Majandus- ja taristuminister Kadri Simson

Eks ohtlikke lõike ole Eesti maanteedel teisigi. Eraldi on esile toodud ohtlikku kohta Haljala piirkonnas, mis asub hoopis Tallinna–Narva maanteel. Peame silmas pidama, et kuigi me võime tõsta talvise teehoolduse norme, ei saavuta me Eesti oludes ikka seda, et ka tuisuse ilmaga on asfalt väljas igal hetkel kuiv. Meie kliimas on sellised ilmastikuolud, et teatud määral libedust jääb mis tahes hooldenormide korral. Peavad jääma ka mingid hooldetsüklist tulenevad reageerimise ajad. Liiklejal on

aga alati kohustus valida talvistes oludes sobilikud sõiduvõtted. See tähendab seda, et väga halbades tuisustes oludes ei ole meie põhiõigus sõita 90 kilomeetrit tunnis või kiiremini. Liikluses on liikleja enda ettevaatlikkus alati oluline faktor.

Neli korda aastas tuleb kokku Vabariigi Valitsuse liikluskomisjon, kes analüüsib kõiki traagiliselt lõppenud õnnetusi. Näiteks eelmisel aastal, kui tehti kokkuvõtte surmaga lõppenud õnnetuste kohta – neid oli 47 –, siis selgus, et õnnetusse sattunutest olid vaid kaks masinat uuemad kui kümme aastat. Seega on üks argument ka see, et meie masinapark on päris vana, vanemate autode puhul on aga oht fataalseteks tagajärgedeks suurem.

15:29 Esimees Eiki Nestor

Henn Põlluaas, palun!

15:29 Henn Põlluaas

Aitäh! Need teie kiidetud 2 + 1 teed ei kannata tegelikult vähimatki kriitikat, sest on ilmselt mingite Rootsi normide järgi tehtud. Need on sedavõrd kitsad, et kui mõni auto jääb seisma, siis on kogu tee suletud, mööda ei mahu. Kui ongi möödasõiduosa, siis on see niivõrd lühike, et selle ajaga ei saa ees sõitvatest autodest mööda. Kui me teeme nüüd selle uue tee täpselt sama kitsa, siis see suurendab liikluse ohtlikkust. Kui selle kitsa teepeenra tõttu jäävad autod pidama osaliselt asfaldil, siis suureneb tagant sissesõidu oht jne. Kui normid mitte midagi ei maksa, siis miks peaks üldse mingeid norme kehtestama? Äkki ei peaks ka teistes valdkondades enam mingeid norme arvestama, näiteks elamuehituses, toiduainetööstuses jne? Me hoiaksime sellega ju palju raha kokku.

15:30 Majandus- ja taristuminister Kadri Simson

Aitäh, lugupeetud Henn Põlluaas! Ma ei kiitnud teile 2 + 1 lahendust. Vastupidi, valitsus on leidnud lisavahendeid taristuinvesteeringuteks ja kõik maanteedesse minev raha on läinud 2 + 2 teede jaoks.

15:30 Esimees Eiki Nestor

Raivo Põldaru, palun!

15:30 Raivo Põldaru

Aitäh, härra esimees! Hea minister! Oli ikka huvitav küll kuulata põhjendusi, miks meil just niimoodi tehakse. Tuleks justkui võtta kusagilt üle teiste head lahendused. Miks me siis ei võta teiste häid lahendusi ega ehita teid sellise kattepaksusega, nagu on mujal? Te olete ise näinud ja olen ka mina näinud tabeleid, kust on näha, et meie kihid on tõepoolest hoopis väiksemad. Pealegi on meil kehvem alusmaterjal, millele meie n-ö toetame oma teed. Kas see, millest te praegu räägite, et kui meie paneme katte peale mõne aasta pärast, siis soomlased kuue aasta pärast, pole mitte normaalne kulumine? Kas see, et me praegu korraga ei ehita ja hoiame kokku, ei pane meid mitte pärast rohkem raha välja käima, kui me teeksime seda praegu, esimese ehituskorra juures?

15:31 Majandus- ja taristuminister Kadri Simson

Täna küsimuse eest! Maanteeamet koos oma investeeringute komiteega on meie plaanid heaks kiitnud. See ei ole poliitiliselt tehtud valik, vaid seda on teinud tee-ehituseksperdid. Ka nemad on tuginenud nõuannetele, mis tulid välja Riigikontrolli auditist selle kohta, kuidas saab tõsta Eesti teede kvaliteeti ja liiklusohutust, aga samas teha seda võimalikult säästlikult. Sellest auditist on näha, et Tallinna Tehnikaülikooli eksperdid on ära toonud otstarbekaid lahendusi. Üks neist on ülemise kihi etapiviisiline ehitamine. Kui me teedeehituses üldse raha ei loeks ja meil oleks võimalik ellu viia ideaalprogramm, siis kahtlemata ehitataks teed välja vähemalt põhimaanteede ulatuses kolmes suunas, 2 + 2 laiuses ja kohe. Paraku ei ole meil praegu Mäoni neljarealise tee ehitamiseks isegi veel mitte pooles mahus rahalist katet olemas.

15:32 Esimees Eiki Nestor

Uno Kaskpeit, palun!

15:32 Uno Kaskpeit

Aitäh, härra eesistuja! Proua minister! Paistab, et selle valitsuse kokkuhoiupoliitika on tee turvalisuse arvel. Küll tõmmatakse kitsamaks, küll tehakse teekate õhemaks. Ma nägin sel suvel, kuidas meie kandis kaevati ühele kruusateele eurokraavid kahele poole, aga seda tehti mõlemalt poolt tee arvel. Ma ise vaatasin, et talvel ei mahu seal üks auto õieti teisest möödagi. Miks korjatakse andmeid mujalt riikidest ega mõelda meie olukorrale?

15:33 Majandus- ja taristuminister Kadri Simson

Täna küsimuse eest! Kui te oleksite kuulanud mu esimesi ettevalmistatud vastuseid, siis oleksite tähele pannud, et valik tehti juba detsembris 2014. Nii et valitsuse kokkuhoiupoliitikast ei tasu selle programmi puhul küll rääkida.

15:33 Esimees Eiki Nestor

Külliki Kübarsepp, palun!

15:33 Külliki Kübarsepp

Aitäh, hea esimees! Hea minister! Minu küsimus on natuke teise rakursi alt. Kui on olnud valimised, siis on teehoiu teemal tulnud üles ka see küsimus, et kohalikul omavalitsusel on oma rahastusega teid üleval hoida natuke keeruline. Näiteks on selgunud, et see puudutab Tallinna, kus on väga suur liikluskoormus. Kas teie valitsuses on räägitud ka sellisest võimalikust olukorrast, et riik võtaks peateed, mis läbivad ka Tallinna, n-ö enda haldusalasse ja aitaks neid korras hoida?

15:34 Majandus- ja taristuminister Kadri Simson

Selles valitsuses on räägitud sellest, kuidas me saaksime aidata neid omavalitsusi, kellel on põhitänavaid, mida läbib väga palju transiitliiklust. Näiteks on asulaid, kust sõidavad läbi raskeveokid. Need on linna või valda tulnud ühelt riigimaanteelt, kasutavad vahepeal omavalitsuse teed ja lähevad siis jälle riigimaanteele. Selle tarvis on omavalitsustele tehtud transiitteede programm, kus arvestatakse ka lisanduvaid raskeveokeid. Me püüame aidata neid omavalitsusi, kelle teed on sattunud lisakoormuse alla, sest asulast möödasõitu riigimaantee näol ei ole ja linna- või vallatee saab seetõttu suurema koormuse. See programm läheb 2018. aastal täismahus maksma 9 miljonit eurot. Tõsi, taotlusi toetusteks oli peaaegu kolm korda enam. Kohe ja korraga ei ole võimalik kõiki rahuldada. Selline programm on olnud olemas ka varasematel aegadel, aga väga palju väiksemas summas, poolteist miljonit aastas.

15:35 Esimees Eiki Nestor

Arno Sild, palun!

15:35 Arno Sild

Aitäh, lugupeetud esimees! Lugupeetud minister! Me teame, et Rootsis näiteks on maksimaalkiirused väiksemad kui meil. Rääkisite, et need teekitsendused on ette võetud Rootsi ja teiste maade eeskujul. Kas on plaanis, arvestades käimasolevaid projekte ja ehitusi, korrigeerida edaspidi ka maksimaalset kiirust nendel teedel või jääb see samaks? Sel juhul jääb oht ikka küllaltki suureks.

15:36 Majandus- ja taristuminister Kadri Simson

Aitäh küsimuse eest! Need teed, mis on projekteeritud 2 + 2 sõidulaiuses ja kus sõidusuunad on omavahel eraldatud, on projekteeritud sellisel viisil ohutuna, et suvisel hooajal võib seal sõidukiirust tõsta.

15:36 Esimees Eiki Nestor

Küsimused on küsitud. Aitäh! Avan läbirääkimised. Arupärijate nimel Mart Helme, palun!

15:37 Mart Helme

Lugupeetud eesistuja! Lugupeetud minister! Head kolleegid! Rahvasuud kunagi kinni ei pane ja see kõneleb alati lõplikku tõde. Rahvasuu ütleb muu hulgas niimoodi: "Ihne maksab topelt." Selle eest, mida me teeme praegu oma maanteedega, kõikide nende kokkuhoidudega, maksame tulevikus topelt. Kui

me nüüd jätame peamise kihi õhemaks, siis peame mõne aasta pärast hakkama tegema remonti ja täiendavaid ehitustöid, mis lähevad kallimaks kui selle asja tegemine korraga. Selles ei ole mitte mingit kahtlust. Lisaks ütleb rahvatarkus nii: "Inimene on nii suur siga, kui tal olla lastakse." Palun mitte võtta seda nii, et ma kedagi personaalselt solvan! Ei midagi parteilist ega midagi isiklikku. Fakt on aga see, et kui ei ole ühiskondlikku survet bürokraatidele ega ka ettevõtjatele, siis nad lasevad üle jala – teevad odavamalt ja kehvemini. On vältimatu, et see on just täpselt nii. Seetõttu ma arvan, et meie arupärimine on üks ühiskondliku surve avaldusi selleks, et meil ei lastaks üle jala.

Tulen nüüd konkreetsetelt teede juurde Eesti Vabariigis. Loomulikult ei ole ma läbi sõitnud viimast kui ühte Eesti teed, aga sõitmist on mul palju. Mõningatel teedel sõidan ma järjepidevalt juba mitukümmend aastat – kas nüüd just lausa iga päev, aga vähemalt nädalas mõne korra. Ja ma võin öelda, sellestasest isiklikust ja võib-olla piiratud kogemusest, et mõnda teed ei ole meil remonditud tõsisemalt – kui pindamine välja jätta – vähemalt 25 aastat. See on väga kõnekas fakt, mis räägib sellest, et paljudel puhkudel elame me õndsas Nõukogude Liidu päranduse peal ega ole ise suutnud lisandväärtust tekitada. See on mõtlemapanev asjaolu, mis vaatab meile vastu ka praegusest arupärimisest. Kui meile tehakse selgeks, et juba 2014. aastal langetas eelmine valitsus mingid otsused ja nüüd peab uus valitsus paratamatult nende kohaselt elama, siis palun vabandust, aga selleks me valitsust vahetasimegi, et me ei peaks eelmise valitsuse valede ja lühinägelike otsustega edasi elama. Kui uus valitsus ei ole võimeline selliseid järeldusi tegema, siis me tegime vale lükke, et me eelmise välja vahetasime.

Nüüd veel. Me teame väga hästi, et alati on võimalik oma vastustes tugineda igasugustele audititele. Aga vabandust, ma märkan jällegi sellist jesuiitlikkust. Ühtedel puhkudel on auditite tulemused just nagu kohustuslikud ja õigustavad, teistel puhkudel me ei pööra nendele mitte mingit tähelepanu. See on jesuiitlik eneseõigustuse taktika, ja ausalt öeldes, sellega te meid ei veena.

Veel. Negatiivset tagasisidet ei ole väidetavalt tulnud. Ma rõhutan veel kord: negatiivne tagasiside tuleb – õnnetuste, vigastatute ja surmasaanute näol. On äärmiselt küüniline tulla meile siia lugema epistlit selle kohta, et peab valima sobiva sõidukiiruse. See on küüniline ja 21. sajandisse sobimatu. Arenenud 21. sajandi Eesti Vabariigis, Euroopa Liidu ja NATO riigis peaks põhimaanteedel olema juba ammu 2 + 2 rida ning ...

Palun ajapikendust!

15:41 Esimees Eiki Nestor

Kolm minutit lisaaega.

15:41 Mart Helme

... teed vastama meie ilmastiku- ja kliimatingimustele, nii et me saaksime sõita ka talvel 110-kilomeetrise tunnikiirusega, välja arvatud juhtudel, kui tõepoolest hakkab taevast ootamatult sadama väikseid poisse ja pussnuge. Ka seda võib juhtuda. Sellisel juhul aga, olen mina tähele pannud, sõidab enamik Eesti juhtidest väga mõistlikult ja mõõdukalt. Olen pika staažiga autojuht ja sõitnud kiilasjäaga, jäätuva vihmaga, tuisuga, paksu lumega – igasugustes tingimustes. Muide, sellistes ekstreemsetes tingimustes võivad olla väikesed kõksud, aga suuri õnnetusi tavaliselt ei ole, sest enamik ehk 99,9% juhtidest valib sobiva sõidukiiruse. Sobivat sõidukiirust ei valita võib-olla siis, kui teeolud on tõesti head, sest siis tundub, et ah, mis siin ikka, nüüd võib talda anda.

Ei ole mõtet pügeda selle taha, et meil on liiga palju vastutustundetuid juhte. Meil on vastutustundetu Maanteeamet, kes ei tegele teede korrashoiuga nii, nagu peab. Kui poetakse selle taha, et normid ei kohustagi enamaks, siis ongi ministeeriumi ja konkreetset ministri ülesanne tegelda normide muutmisega, sest vastasel juhul me maksame kõik need asjad kinni inimesteludega. Kas minister võtab endale moraalse vastutuse nende elude eest, see on küsimus. Poliitilist vastutust meil Eestis niikuinii ei võeta. Aitäh!

15:43 Esimees Eiki Nestor

Riigikogu liikmetel rohkem läbirääkimissoovi ei ole. Kas minister soovib läbirääkimiste lõpuks midagi öelda? Ei soovi. Lõpetan selle päevakorrapunkti arutelu.

2. 15:43 Vaba mikrofon

15:43 Esimees Eiki Nestor

Vaba mikrofon. Kohtume homme.

Istungi lõpp kell 15.44.