



Aripäev

JUHTKIRI

Ehitame selle Tartu maantee lõpuks valmis

On soodne aeg kaasata Tartu maantee ehitamiseks investorite raha ja see pikalt veninud projekti edukalt lõpetada.

Neljarealise tee ehitamiseks Mäoni peab riik kaaluma soodsamaid variante, sest rahalist katet kogu projektile ei ole, tunnistas majandus- ja taristuminister Kadri Simson (KE) sel nädalal riigikogu liikmete arupärimisele vastates. Tallinna-Tartu kiirtee ehitamisest on räägitud alates Eesti taasiseseisvumisest, kuid reaalselt valmimistähtaega horisondil ei paista.

Äripäeva hinnangul on riigi kahe suurema linna vahel tänapäevase transpordiühenduse rajamisega juba üle mõistuse kaua venitatud ning vajadusel tuleb valitsusel see kiirtee kasvõi laenurahaga lõpuks siiski valmis ehitada.

Keegi eriti vastu ei vaidle

Selles, et Tallinna ja Tartu vahel võiks olla neljarealine maantee, on ühiskonnas justkui konsensus olemas ning keegi sellele väga vastu ei vaidlegi. Juba 2006. aastal jõudsid riigieelarve strateegia läbirääkimiste käigus toonane rahandusminister Aivar Sõerd (RE) ning majandus- ja kommunikatsiooniminister Edgar Savisaar (KE) ühele meelele selles, et Tallinna-Tartu maantee neljarealiseks ehitamine peab kajastuma koostatavas 2007–2010 riigieelarve strateegias. Jupiti on seda ka ehi-

tatud, kuid millegipärast peame me veel enam kui kümme aastat hiljem nentima, et raha järjekordse lõigu ehituseks pole ja tuleb otsida säästuvariante.

Siinkohal võiks muidugi diskuteerida teemal, kas näiteks Pärnu lennujaama rekonstrueerimine või tasuta ühistranspordi sisseviimine maakondades on olulisemad kui tänavu juba mitu inimelu nõudnud kõige suurema koormusega liiklussoone ohutumaks muutmine. Kui me aga ei suuda leida maantee ehitamiseks sise-misi ressursse, võiks kaaluda väliste ressursside kaasamist.

Neli aastat tagasi ütles toonane majandus- ja taristuminister ning praegune ettevõtlus- ja infotehnoloogiainminister Urve Palo riigikogus esinedes, et maanteelõik Tallinnast Paideni, kui mitte kaugemale, tuleks 2020. aastaks ehitada neljarealiseks, vajadusel kasvõi laenu toel. "See oleks tõsine mõttekoht ja mina isiklikult pooldaksin lähenemist, et teha kiiremini ära ja seda saab kohe kasutama hakata, mitte venitada," lisas minister. Kuhu on see mõte praeguseks kadunud?

Eesti on üks väheseid riike Euroopas, kes ei ole emiteerinud riigi võlakirju. Ehk võiks just Tallinna ja Tartu vahelise maan-

tee ehitus olla see projekt, mida võlakirjadega rahastada?

Kui tõsimeeli räägitakse taas Saaremaa püsiühendusest ning Helsingi ja Tallinna vahelisest tunnelist, siis näitab see, et investeerimisvõimalusi otsivat raha on turule tekkinud piisavalt. Riigi võlakirjad, mis pealegi mõeldud sihtotstarbeliselt olulise maantee ehitamiseks, läheksid nagu soojad saiad.

Lõputult venitada ei saa

Soodne aeg raha kaasamiseks ei pruugi muidugi tähendada kõige soodsamat aega ehitamiseks. Eesti ehitusturu ülekuumenemise eest on hoiatanud Eesti Pank ning ehitushinnad ei pruugi praegu tõepoolest kõige soodsamad olla.

Soodsamat aega oodates võib seda niigi pikaleveninud projekti aga lõputult venitama jääda. Kindlasti ei ole võimalik maantee täispikkuses ka mõne aasta-ga valmis ehitada ning nii võib juhtuda, et peamine ehitusperiood jääb just majandus- ja kommunikatsiooniministri vähenenud aktiivsust tuleb riigitellimustega tasakaalustada.

Aitab venitamisest, otsime rahastuse ja teeme selle maantee lõpuks valmis.