

Riigikogu majanduskomisjoni esimees Aivar Kokk:

“Me peame tõstma teede kandevõimet, ja ainus võimalus on betoonteed!”

PAAVO KANGUR

Betoonteede ehituse arendamine peab olema riigi strateegiline huvi, sest ainult nii saab tõsta teede kandevõimet ja kasutada enam kohalikke materjale, arvab riigikogu majanduskomisjoni esimees Aivar Kokk.

Betoonteedest on räägitud palju, kuid nüüdseks on jõutud esimese katselõiguni?

Kui me tahame Eestis majandust elavdada, siis peame mõtteviisi muutma. On kolm asjaolu, mis räägivad betoonteede kasuks. Esiteks, praegu ehitame teid imporditud materjalidest, kuid meil on kodumaine killustik, kruus ja tsement, meil on sadu tuhandeid tonne põlevkivi kaevandamisest jäänud aherainet. Teiseks, betoonteed on vastupidavamad ja see kompenseerib kõrge ma ehitusmaksumuse. Ökonoomseks aetud asfalttee vajab remonti alates viiendast aastast, betoonteel madalam remondivajadus teeb betoonteel lõppkokkuvõttes soodsamaks ja maksimaksjale odavamaks. Kolmas probleem on teede lubatud kandevõime, millega oleme naaberriist maha jäänud.

Me räägime palju sellest, et rasked veokid halvendavad teede kvaliteeti ja tekitavad pikiroopaid, kuid reaalsus on, et Eestis on veoki täismassi piirang 40 tonni, aga Soomes 76 tonni ja Rootsis 90 tonni. Järelikult oskavad nad ehitada paremaid teid. Ei saa normaalseks pidada olukorda, et Soomes laaditakse kahe Eesti veoauto koormad ühte veoautosse. Järelikult on Soome autojuhtide töövõime kaks korda kõrgem.

Mida teha? Maanteeamet ütleb, et teid võiks ehitada ka kullast, kuid praegu raha ei ole?

Betoonteede eelisarendamine nõuab poliitilist otsust! Betoonteede ehitus peab olema riigi strateegiline huvi, sest ainult nii saab tõsta teede vastupidavust, kandevõimet ja kasutada enam kohalikke materjale. Ka massipiirangute vähendamine on poliitiline otsus! Kui vaadata Poolat, siis nad on valinud betoonteed. Tiheda liiklusega riikliku tähtsusega põhiteed ehitatakse betoonist ja kõrvalteedel kasutatakse enam asfalti. See elavdab majandustki.

Maanteeametil on mugav pügeda rahapuduse taha, kuid alati ma ei mõista selle ametkonna strateegiaid. Tavakodanikulegi jääb tihti maanteeameti toimetamine arusaamatuks!

Kui vaatan viimase aja ümberehitusi kas või Jõgeva kandis, siis ei saa öelda, et kõik on õnnestunud ideaalselt. Kuid praegu ei taha ma maanteeameti kritiseerida, sest betoonteede ehitamine eeldab poliitilise doktriini muutust.

Kas aheraine maanteede jalamiks?

Tuleb vaadata värsket pilguga ringi. Ida-Virumaal seisavad kasutult suured aherainemäed, mida võiks kasutusele võtta maantee- ja raudtee-ehituseski. Vastavad uuringud käivad!

Eesti teede hädaks on ka külmakerked ja kehv drenaaž. Kui teedel ehituses kasutada armeeritud betoonist aluskihte, võib nii mõnegi probleemi lahendada. Betoonist tee puhul räägime kahest kihist, alumisest paksust betoonikihist ja pealmisest betoonikihist. Pealmise kihi võib asendada ka asfaltbetooniga, mida kuluks asendada.

Kui vaja, võiks riik sisse osta vastava teehitustehnika ja seda edasi rentida teede ehitajatele.

Kas majanduskomisjonil on selge pilt, mida teha?

Ei ole. On vaja täiendavaid uuringuid. Peamajanduskomisjoni kandevõime võiks tõusta 55 tonnini.

”

Eesti teede hädaks on ka külmakerked ja kehv drenaaž. Kui teedel ehituses kasutada armeeritud betoonist aluskihte, võib nii mõnegi probleemi lahendada.



ERIK RIIKOJA



Kui moodne, uus ja kõigile normidele vastav imporditud ehk sisseveetud graniitkillustikust ja bituumenist ehitatud tee vajab remonti juba viiendal aastal, siis on asi halb. On selge, et betoonist tee on vastupidavam. Tähtis on, et tee struktuur püsib ja tee ei vajuks läbi. Me ei saa viidata ainult Soome ja Rootsi kogemusele, et nemad ei ehita betooniteid, ja istuda, käed rüpes. Soomlased saavad ehitada teed graniitpinnasele, aga meie peame ehitama maantee soosse. Seega on soomlased teises olukorras.

Austraalia teenekas betooniteede ehitaja Arvo Tinni on kirjeldanud, et Eesti teede viletsa olukorra põhjus on see, et paekivikillustik mudastub ja vajub transpordiraskuse ja soolataimise toimel läbi?

Pikiroopad on Eesti maanteede suur mure. Naastrehvid tekitavad teede veidi kiiremat kulumist, kuid pikiroopad näitavad maantee aluskihtide nõrkust.

Loomulikult on vaja täiendavaid uuringuid, sellekski, et Rail Balticu ehitus oleks optimaalne. Eesti tee-ehituse probleem on, et soo ei kannu ei laevu ega autoronge. Küsimus on, kas teede aluskihtides kasutada kallist imporditud killustikku või siis üle minna kohalikele materjalidele. Kui segada põlevkivikarjäärade aheraine, tsement ja vesi, kas siis saame piisavalt kõva aluskihti?

Sõnaga soo meenub raudtee-ehitusprojekt nimega Rail Baltic?

Parlamendi majanduskomisjoni esimehena tean, mida mõtlevad lätlased ja leedulased. Rail Baltic on muutunud projektiks, kus lätlased ajavad Läti asja, leedulased Leedu asja ja nad kasutavad seda projekti riigisisese transporditaristu väljaehitamiseks. Lätlasi huvitab Riia raudteejaama rekonstrueerimine ja ühenduse rajamine lennujaamaga.

Seega peaks eestlasedki ajama Eesti asja. See tähendab, et lahendama peaks esmajärjekorras Ülemiste transpordisõlme väljaehitamise küsimuse ja rajama ühendused sadamaga koos vajalike viaduktidega.

Rail Baltic pole esile kutsunud rahvammasside marulist aplausi! Seda on esitletud kui eriti tähtsat julgeolekupoliitilist kiirraudteed Berliini, aga praegu on see muutunud Tallinna-Riia-Kaunase nice to have raudteeliiniks, kui tsiteerida üht eelmist teedeministrit Raivo Varet?

See on aastaid teada, et poolakad, kes arendavad ka Berliini-Varssavi-Moskva raudtee kiirliini, on suhtunud Rail Balticusse võrdlemisviiselt ja leigelt.

Kevaldel oli võimalus viibida Moskva transiidimessil, kus sakslased olid väljas väga suure delegatsiooniga. On selge, et sakslased tahavad suurendada oma rolli ida-läänesuunalises kaubavahetuses ja otsetee Berliinist Moskvasse läheb läbi Varssavi, Bresti ja Minski. Poola

valitsus on andnud muidugi lubadusi liikuda edasi ka Rail Balticu teemal.

Mis mulje jäi Moskva transiidimessil?

Üldmulje jäi positiivne, sest nad hindavad kõrgelt Eesti logistikaettevõtteid ja sadamaid. Kahjuks on viimastel aastatel Eesti kaotanud kõige enam transiitvoogu võrreldes Läti, Leedu ja Soomega. Viimase kümne aastaga on Eesti sadamad ja raudtee kaotanud 400 protsenti transiitkaupa ja naaberriigid 15 protsenti. Aastal 2016 kaotas Eesti 26 protsenti transiidi käibest ja Läti 2 protsenti transiidist.

Me ei looda endiste kaubavoogude mahtude taastumist, kuid ma olen ettevõtja ja olen poliitikuna veendunud, et me peame toetama oma ettevõtteid ja inimesi ning olema neile abiks. Vahel peab olema poliitika kohal, et avada mõni uks. Lähiajal on plaanis Eesti ja Venemaa transiidikomisjoni koostamine. Kui näiteks rong sõidab Peterburist Tallinna ja piiril võtavad tolliprotseduurid aega kaks tundi, on seda selgelt liiga palju. Mõlemad pooled olid seisukohal, et tolliprotseduurid on võimalik teha liikuvus rongis.

Kas idasuunalist hüsteeriat toodab meedia või poliitikutud? Mingit arusaamatut poliitmõinat vist tekitas ka teie visiit?

Eks see mõmin algab poliitikute ja meedia võimendab seda! Postimees ja ERR olid samuti messil kohal ning said ja andsid ülevaate toimunust. Muidugi on kahe riigi suhetes teatud probleeme ja valupunkte, kuid see ei saa välistada läbirääkimist vastastikküsimustes. Kordan, Euroopa Liidu domnantriik Saksamaa oli transiidimessil kohal üli-suure delegatsiooniga, mis vallutas terve ühe hotelli. Me ei saa olla paavstist paavstimad!

Rail Baltic üritab Eestisse tuua ka Euroopa laiuuse? Kas mitme laiuuse haldamine liiga keeruliseks ei lähe?

Ma arvan, et projekti tuleks kaasata ettevõtte nimega Eesti Raudtee, kus töötavad Eesti parimad oma ala spetsialistid. See on isegi mõnevõrra piinlik, et Eesti Raudtee tiim on projektist suhteliselt eemale jäänud. Mind teeb see pigem murelikuks, et Eesti Raudtee pole piisavalt kaasatud protsessi. Ma ei usu, et oleks mõistlik kahe raudteehoidusettevõtte väljaarendamine Eestis. Me peame nägema Eesti riiki kui tervikut. Juba nüüd tuleb iga aasta Eesti Raudtee infrastruktuurile peale maksta ja kui me midagi juurde ehitame, siis peab olema selge selle rajatise tasuvus ja kust tulevad ülalpidamise rahad.

Tõesti, see on hea küsimus! Kes selle kinni maksab? Keegi ei taha raha teenida, kõik tahavad raha kulutada ja jagada!

Eelarvega tegeleb rahanduskomisjon. Meie majanduskomisjonis tahame, et ettevõtjatel oleks mugav tegutseda ja vähe oleks segavaid faktoreid. Meie ülesanne on ettevõtluskliima

parandamine. Kui keegi tahab investeerida miljard eurot näiteks uude tselluloositööstusse, siis meie komisjoni ülesanne on aidata, ja luua seaduslikud alused, et detailplaneeringuid oleks võimalik kiiremini menetleda.

Mis puudutab Rail Balticu rahastust, siis on teada, et aastani 2021 on Euroopa Liidu osa arvete maksimil 80 protsenti. Rail Baltic on väga kasulik lätlastele, kes tegevdavad Riia positsiooni rahvusvahelise transpordisõlmene, ja soomlastele, kes saavad sentigi kulutamata uue transpordikoridori.

Mida eestlased võivad? Kas kõvasti julgeolekut?

Kindlasti ei ole Rail Baltic militaarobjekt. Piltlikult öeldes ühe pommi või tiibraketiga kaotaks see objekt igasuguse sõjalise tähtsuse.

Kas Rail Baltic peaks läbima Tartut või Pärnut, selle teema üle on palju vaieldud?

Mis puudutab Tartu-Riia reisirongiühendust, selles suhtes läbirääkimised käivad ja rongiühendus on kavas taastada. Oluline oleks taastada Riia ja Tartu vahel kiirühendus, mis toimiks ilma Valgas ümber istumata. See avaks perspektiivi sõita Tartust otse Riia lennujaama.

Me peame endale selgelt ütlema, mida vajame. Me vajame Ülemiste transpordikeskust ning Ülemiste ja sadama vahelisi ühendusi. Kui raha üle jääb, võiks alustada raudtee ehitust Pärnu suunas. Tore oleks, kui Pärnu ja Tartu elanik saaks kiiresti Tallinna. Kui me tahame arengut regioonidesse, siis selleks on vaja kiiret ühendust. Eesmärk võiks olla 300 kilomeetrit tunnis!

Mulle kui Eesti kodanikule pole vaja kiirust 300 kilomeetrit tunnis!

Muide, kakskümmend aastat tagasi olid minu välispartnerid nõus sõitma Tallinna lennujaamast Tartusse läbirääkimistele. Praegu nad ei ole nõus ja tahavad teha kõik kohtumised Tallinnas. Inimesed elavad seal, kus on töökohad ja ettevõtlus, seetõttu on tähtis Lõuna-Eesti suunaliste transpordiühenduste arendamine.

Selleks, et kas või Tartu Tallinna vaheline raudteeliin teha 160kilomeetrisele tunniikiirusele vastavaks, on vaja 250 miljonit eurot. Kas me tahame seda ja kas me tahame seda summat ise maksta? See on valikute küsimus. Me elame elektri- ja diislrongide ajastus, sakslased liiguvad juba vesinikurongide ajastusse.

Millised on enda seosed betooniga?

Viisteist aastat tagasi kuulus mulle Lõuna-Eesti suurim betoonitranspordi ettevõte. Minu masinad töid betooni tuntud büroohoone Plasku ehitusele. See hoone rajati betoonist vaiadele, kusjuures puuritood augud tuli kohe pumbata betooni täis. Töö käis seitse päeva nädalas ööpäev läbi ja koos puuri välja tõstmisega algas betooni pumpamine. Kümme aastat tagasi müüsin masinapargi maha, tol ajal suundusin ettevõtlusest poliitikasse.



RAIVO TIKKMAA

Eksmajandusminister Kristen Michal (Reformierakond):

Kolme suurema põhisuuna väljaehitamiseks on ettepanek esitatud ja see oleks lähema aastakümne jooksul Eestile jõukohane ülesanne. Oma majandusministri ajast pean läbimurdeks kokkulepet, et Tallinna-Tartu maantee oleks Mäoni neljarajaline. See on vaba Eesti ajaloo suurim taristuehitus, maksumusega umbes 170 miljonit eurot, mis algab 2017. aastal.

Sealt tuleks nüüd edasi minna; olen praegustki valitsust üles kutsunud ambitsioonikamale teedeehitusele, võimalused selleks on olemas. Muuhulgas saab juba plaanis olevaid 2+1 lõike kasutada tulevikus 2+2 lõikude rajamiseks, sellega on arvestatud.

Betooniteed on võimalus, mida uuritakse ja praegu on mõni katsetus käimas Tallinnas Öismäel. Kes tahab, saab vaatama minna.

Maanteeamet, kes riigis teid tellib, on samuti uutele teadmistele avatud. Betooniteede mureks on seni olnud kallim hind ja näiteks külmakindluse küsimus, kas ja millisel kujul meie kliimavõõrtes betooniteid rajada saaks. Eri katsetused annavad uusi vajalikke teadmisi.

Kas peamaanteel saaks betooniteed katsetada, peaks olema juba tee-ehitajate ja ekspertide hinnata, kui kaugele oma võimalustes oleme arenenud.

Betooniteid saab ehitada kodumaisest materjalist

Riigikogu majanduskomisjoni esimees Aivar Kokk kohtus 2. mail majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi, Maanteeameti, Tallinna linnavalitsuse, Eesti Asfaldiliidu, Eesti Betooniühingu ja Eesti Ehitusmaterjalide Tootjate Liidu esindajatega, arutamaks võimalusi teedeehituses materjalide kodumaise astme tõstmiseks.

“Eesti on võtnud eesmärgiks olla roheline ja innovaatiline riik. Üks võimalus on näiteks teedeehituses kasutada põlevkivi kaevandamisest ülejäänud killustikku,” ütles Aivar Kokk.

“See annaks tööd nii raudteele kui kodumaisele betooni- ja tsemenditööstusele. Täna tehnoloogia puhul peaks betooniteedesse paigutatud raha ära tasuma enne kümnendat aastat. Betooniteed on mõistlikud eelkõige põhi- ja maanteedel, ringristmikel ja linnade peamagistraalidel, kus on tihe liiklus. Samuti võimaldab see tõsta raskeveokite kandevõimet ja kokku hoida kütusekuludelt,” lisas Kokk.

“Euroopa Betooniteede Assotsiatsiooni arvestuste põhjal muutub betoonkatendiga tee asfaltkatendiga teest odavamaks oma kaheksandal-ühelsandal eluaastal, samas kui Eesti asfaltkatendiga tee elueast on selleks ajaks pool läbi,” sõnas Eesti Betooniühingu juhataja Tiit

Roots. “Tänapäevase betoonitee eluiga on aga vähemalt 30 aastat.”

“Enam ei ole vaja tõestada, et betoon on hea materjal nüüdisaegseks teedeehituseks,” sõnas Eesti Ehitusmaterjalide Tootjate Liidu esimees Meelis Einstein.

“Riigi ja rahva seisukohast on küsimus selles, kuidas jätta infrastruktuuriehituses võimalikult palju raha kodumaale – kodumaiseid materjale kasutades.”

Arutati võimalusi, kuhu ja kuidas rajada riigimaanteede esimene betoonitee katselõik.

Kohtumisel osalesid majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi teede- ja raudteosakonna teedetalituse juhataja Lauri Künnapuu, Maanteeameti peadirektori asetäitja ehituse ja arengu alal Kaupo Sirk, Maanteeameti teede arengu ja investeringute osakonna juhataja Janek Hendrikson, Tallinna linnavalitsuse vanemnõunik Priit Willbach, Eesti Asfaldiliidu juhatuse esimees Sven Pertens, Eesti Ehitusmaterjalide Tootjate Liidu juhatuse esimees Meelis Einstein, Eesti Ehitusmaterjalide Tootjate Liidu tegevdirektor Enno Rebane, Eesti Betooniühingu juhatuse esimees Tiit Roots, Eesti Betooniühingu juhatuse liige Kalle Suitslepp ja Eesti Betooniühingu tegevdirektor Toomas Vainola.



ERIK RIUKOJA

Vasakult - Eesti Ehitusmaterjalide Tootjate Liidu juhatuse esimees Meelis Einstein, Eesti Betooniühingu juhatuse liige Kalle Suitslepp ja Eesti Maanteeameti peadirektori asetäitja ehituse ja arengu alal Kaupo Sirk.

BETOONTEEDE PLUSSID



Betooniteede hoolduskulud on 10 kuni 20 korda odavamad kui elastsetel (s.o asfaldist) teekatenditel.



Betooniteed saab ehitada halvale aluspinnasele.



Tugevad teekatted on üldiselt kõige väiksema kuluga.



Betoonitee on täielikult taastöödeldav.

BETOONTEED 2017 7