

Asfaldiliit: vajame kindlustunnet

19.02.2015, EhitusEST nr 2

Jaнварist jõustunud teeseaduse muudatus võttis riigilt kohustuse suunata teehoiuks kindel protsent mootorkütuse aktsiisimaksu prognoositud laekumisest. Senine kindel teadmine 75% määra osas on asendunud ebakindlusega.

„Enne saime arvestada suhteliselt stabiilse rahastamisega, täna kindlustunnet ei ole, kuigi Maanteeamet teeb pingutusi, et tuua Euroopa Liidu 2014-2020 aasta eelarveperioodi toetusi ettepoole. Samas ei tea, mis saab sel juhul näiteks aastatel 2018-2020, eks tegu ole tuleviku arvelt elamisega,“ nendib Eesti Asfaldiliidu tegevjuht Märt Puust. „Praegu on hangete väljakuulutamise aeg ja ettevõtjad loodavad, et tööd ikka tuleb. Küsimus on, kuidas eelarveperioodi lõpus suuri projekte rahastada.“

Taastusremonti tehakse vähem

Puusti kinnitusel näitavad seni avaldatud järgmiste aastate prognoosinumbrid küll rahastamise kasvu, näiteks riigimaanteede finantseerimine peaks 2016. aastal kasvama käesoleva aastaga võrreldes 12 %. Ent vaadates selliseks kasvuks vajamineva raha hulka ning võimalikke puudujääke teistes valdkondades võib karta, et need summad vaadatakse jooksvalt ümber. „Hea on, kui suudetaks tänastki taset säilitada,“ lausub ta.

Tänavu loodab Maanteeamet hoida teetööde kogumahtu mullusega võrreldes samal tasemel, ent taastusremonti kavandatakse tellida poole vähem. „2014. aasta 230 kilomeetrilt kukub tänavune maht ca 120 kilomeetrini ja sedagi tehakse tuleviku arvelt. Vajalikuks taastusremondi mahuks on Maanteeamet ise hinnanud 150-200 km aastas. Taastusremondi mahtu on tähtis hoida, sest sellest sõltub teede sõidetavus ja ohutus,“ räägib Puust.

Eesti põhimagistraalid on viimase 10-15 aasta jooksul eurorahade toel üsna heaks saanud, kuid väiksemate teede ning linnatänavate seisukorra paranemisele pole suurt lootust. „Tallinna Tehnikaülikool ja Tallinna Tehnikakõrgkooli teadlased on välja arvanud, et Eesti teedevõrgu aastate jooksul kogunenud alarahastus on 800-900 miljonit eurot. Kui me seda puudujääki ei hakka tagasi tegema, siis olukord aina halveneb. Aukude lappimine lõputult ei aita,“ lausub Puust.

Vaja on täpseid prognoose

Lisaks teeseaduse muutmisele teevad ettevõtjaid murelikuks ka ühekordsed poliitilised otsused, näiteks eelmisel aastal tehtud otsus vähendada teede rahastamist 25 miljoni euro võrra. Puust usub, et ehitusse panustades tuleks riigil raha maksutuludena tagasi. „Töö vähenemine meie sektoris tähendab ka riigile kõhnemat rahakotti. Lisaks tuleb arvestada, et Eesti teedesektoris on hinnanguliselt tööl umbes 4000 inimest ja mahtude vähenemine ka kümne protsendi võrra viib sektori tööhõive alla. Kuna lähitulevikus ehitatakse vähem uusi teelõike ja liiklussõlmi ning keskendutakse rohkem olemasoleva teedevõrgu säilitamisele, ei ole ka üldehituse oskustega ettevõtetele teedesektoris suurevat tööhõivet loota,“ arutleb ta.

Teede ehitamine nõuab ettevõtjatelt suuri investeeringuid ja täpseid prognoose. „Teede valdkonnas pole lihtne Eestist välja minna, sest konkurents on ka mujal tihe ja valdkonna materjalimahukus annab kohalikele olulise eelise. Teedemasinate kasulik eluiga on vähemalt 5 aastat ja seepärast on stabiilsus koduturul eriti oluline. On vaja teada, mis tüüpi tööd tulevad ning mis tüüpi masinaid on vaja osta. Vajame pikemat kindlustunnet, meile on oluline, et mahud aastate lõikes suurel määral ei kõiguks. Teehoiukava ja riigi eelarvestrateegia peaksidki pakkuma kindlust mitu aastat ette,“ nendib Puust.