Oleme tutvunud ja tunnustame Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi juhitud töögrupi põhjalikku ja laiapõhjalise vaatega koostatud tööd „Riigi kõrvalmaanteede osaline üleandmine kohaliku omavalitsuse üksustele. Analüüs ja ettepanekud“. Samuti on Tartu Linnavalitsusele arusaadav Vabariigi Valitsuse poolt seatud eesmärk kohalike omavalitsuste finantsautonoomia suurendamiseks.
Meil ei ole põhimõttelisi vastuväiteid töös esitatud ettepanekutele kõrvalmaanteede üleandmiseks Tartu linnale kogupikkusega 22,6 km. Oleme teinud omapoolsed finantsarvestused üleantavate teedega kaasnevatele kuludele ja nõustume, et lisas 5 esitatud teede rahastamise kavandi alusel on võimalik katta üleantavate teede jooksvad hooldekulud ning tavapärased perioodilised investeeringuvajadused.

Samas ei saa Tartu linn nõustuda eelnimetatud töö lisas 4 esitatud tabeliga, milles on esitatud riigitee tunnustega kohalikud teed. Teedevõrgu korrastamist tuleb vaadelda terviklikuna. Oleme seisukohal, et tabelis peaks kajastuma ka Tartu idapoolne ringtee lõigus Räpina mnt – Võru mnt kogupikkusega 6,6 km. Tugineme oma seiskohas esitatud analüüsi p.4.1 riigitee tunnused käsitletule. Nimetatud tee kuulub funktsionaalsuselt ja vastavalt põhimaantee definitsioonile rahvusvaheliste maanteede kategooriasse (vastavalt kehtivatele õigusaktidele TEN-T tee). Eelnimetatud tee Tartu linnas on kõige sobilikum rahvusvahelise liikluse teenindamiseks arvestades geograafilist situatsiooni. Esitame väljavõtte analüüsist ja lisame omapoolsed kommentaarid.
*Arvestades eespool toodud kaalutlusi on formuleerunud alljärgnevad riigitee funktsionaalsed tunnused.*

*Põhimaantee:*

*1) ühendab maanteena pealinna teiste suurte linnadega[[1]](#footnote-1), neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu riiklikult tähtsa objektiga, nagu näiteks rahvusvaheline sadam ja lennujaam, oluline raudteesõlm, rahvusvaheline piiripunkt.*

*2) teenindab maanteena rahvusvahelist TEN-T või E-tee marsruuti Eesti territooriumil.*

1) Tartu linna läbivad TEN-T võrgustiku teed ühendavad suuri linnu ja linnu riiklikult tähtsa objektiga, milleks on rahvusvaheline piiripunkt (loetelu Eesti linnadest Tartu, Narva, Jõhvi, Kohtla-Järve, Jõgeva, Elva, Valga ja piiripunkt Luhamaa) Vt ka Euroopa parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1315/2013 II lisa, tabel 3 põhivõrgu piiripunktid naaberriikidega (maantee) ja lisa I joonis 1.4, kus kajastub Tartut läbiv TEN-T üldvõrgu maantee.
Määruse alusel on määratletud liikmesriikide kohustused ja arengusuunad, mille täitmine on riigi ülesanne.

2) Tartu idapoolne ringtee lõigus Räpina mnt – Võru mnt kuulub rahvusvahelisse TEN-T teede võrgustikku ja seega teenindab maantee tunnustega tänavana rahvusvahelist marsruuti Eesti territooriumil.
Lisaks p.1 nimetatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 1315/2013 vt ka majandus- ja taristuministri määrus 03.10.2014 nr 85 „Transpordi ja infrastruktuuri arendamine perioodil 2014 – 2020 § 4 p.2.
Väljavõte määrusest: *Lisaks riigimaanteedele käsitletakse TEN-T teede osana järgmisi kohalike omavalitsusüksuste tänavaid: Tallinnas ühendus Ahtri tn – Russalka ristmik ehk Reidi tee ja Haabersti ristmik; Tartus idapoolne ringtee lõigus Räpina mnt – Võru mnt; Narva linnas lõik Tallinna mnt linna piirist kuni Rahu tn – Rahu tn – Paul Kerese tn – Peetri plats;*

MKM koostatud analüüs ei välista riigiteena tänavat.
Väljavõte:
*Riigitee võib olla tänav, kui riigiteel on muid ülekaalukaid tunnuseid ning see ei riiva ebaproportsionaalselt omavalitsuse autonoomiat.*Tartu Linnavalitsus on seisukohal, et Ringtee ja Idaringtee tänavate muutmine riigiteedeks ei riiva ebaproportsionaalselt omavalitsuse autonoomiat.

Oleme oma kirjaga juba varasemalt pöördunud MKM poole ettepanekuga võtta Tartu linna territooriumil olevad TEN-T võrgustiku teed riigiteedeks. Saadud vastuskirja (MKM kiri 15.03.2017 nr 1.15.5-2017/17-2246) alusel ning koostatud analüüsi valguses oleme huvitatud läbirääkimiste jätkamisest tänavate muutmiseks riigiteeks. Kõik asjaga seotud detailid esitame edasises protsessis.

Peame vajalikuks rõhutada veel järgmist:

* Vajalik on KOV-de territooriumitel asuvate transiitteede määratlemine ja nende teede finantseerimise korra selge käsitlus. Praeguseni kehtiv konkureeriv hindamissüsteem lisafinantseeringu saamiseks ei vasta seatud eesmärgile ega võimalda remonditööde ajalist planeerimist. Linna tingimustes tehakse teedeehituslike remonditööde käigus samal ajal reeglina kõikide tehnovõrkude rajamise või ümberehitamisega seotud tööd, paraku ei ole praegusel eelarvete koostamise perioodil selgust võimaliku sihtfinantseerimise osas ei Tartu linnal ega tehnovõrkude valdajatel.
* Käesolevaga KOV-dele planeeritavate üleantavate teede rahastuse küsimus on oma sisult analüüsis selgitatud. Soovime õiguskindlust, et esitatud rahastusmudel on püsivalt jätkuv.
* Analüüsis on esitatud seisukoht, et ühegi stsenaariumi korral ei ole võimalik avalikult kasutatavate teede seisukorda parandada ilma teehoiu vahendite suurendamiseta. Toetame nn „remondivõla“ määramist KOV teedel ja vajaduse ilmnemisel suurendada riigieelarvest eraldisi kohalike teede olukorra parandamiseks või vähemalt olemasoleva olukorra säilitamiseks.

1. [↑](#footnote-ref-1)