

RIIGIKOGU KESKKONNAKOMISJON

RASKEVEOKITE TÄISMASSIPIIRANGUTE MÕJU METSANDUSE  
ARENGULE JA KESKKONNASEISUNDILE. ETTEPANEKUD

RAPORT

Raportöör: Tõnis Lukas (IRL)

Raport on heaks kiidetud keskkonnakomisjoni istungil 11. 12. 2012

## SISUKORD

Raporti lähteülesanne ja eesmärgid .....	4
Lähteülesanne .....	4
Probleemid.....	4
Raporti eesmärk .....	5
Töövormid .....	5
Majandus- ja keskkonnamisjonis toimunud arutelud raskeveokite täismassipiirangute teemal.....	5
2009. a 10. märtsi majanduskomisjoni istung .....	5
2010. a 18. veebruari majanduskomisjoni istung .....	7
2011. a 2. juuli majanduskomisjoni istung.....	7
2011. a 13. septembri majandus-, keskkonna- ja maaelukomisjoni ühine väljasõiduistung metsa- ja puidutööstusettevõtetesse .....	8
2012. a 2. aprilli keskkonnamisjonis istung .....	8
Kokkuvõte kirjavastustest.....	11
Kokkuvõte 2012. a 13. novembril toimunud avaliku istungi ettekannetest .....	13
1. Soome Metsatööstuse Föderatsiooni logistikadirektori Outi Nietola ettekanne: Raskeveokitele kohaldatavad täismassipiirangud Soomes .....	14
2. Läti RAS Läti riigiteed liikluskorralduse osakonna direktori Maris Zalaiskalnsi ettekanne: Raskeveokitele kohaldatavad täismassipiirangud Lätis.....	15
3. Rootsi Kuningriigi suursaadiku Jan Palmstierna ettekanne: Raskeveokitele kohaldatavad täismassipiirangud Rootsis .....	16
4. Eesti Metsa- ja Puidutööstuse Liidu tegevjuhi Ott Otsmanni ettekanne: Logistikaahela pudelikael Eesti metsa- ja puidusektoris .....	17
5. Tallinna Tehnikakõrgkooli rektori Enno Lendi ja Tallinna Tehnikakõrgkooli professori Martti Kiisa ettekanne: Puidutranspordi makromajandusliku uuringu tutvustamine .....	18
6. Tartu Ülikooli rahvusvahelise ettevõtluse professori Urmas Varblase ettekanne: Lisa puidutranspordi makromajandusliku uuringu tutvustamisele .....	20
7. Maanteeameti hooldeosakonna juhataja peadirektori asetäitja ülesannetes Rain Hallimäe ettekanne: Raskeveokite massipiirangute muutmise mõju taristule.....	22

8. Ramboll Eesti AS vanemkonsultandi, Tallinna Tehnikakõrgkooli teetehnika lektori Ain Kendra ettekanne: Riigimaanteed ja sildade tugevdamise maksumuse hindamine tulenevalt 52 tonniste veoste aastaringse liikumise võimalusest .....	23
Riigikogu keskkonnakomisjoni järeldused ja ettepanekud.....	26

## Raporti lähteülesanne ja eesmärgid

Riigikogu keskkonnakomisjon on seadnud endale eesmärgiks seostada keskkonnateemasid ka aktiivse keskkonda mõjutava majandustegevuse teemadega. Ei ole võimalik kujundada piisava kaalukusega keskkonda mõjutavaid tegevusalasid mitte kaasa rääkides vastavates majanduspoliitilistes aruteludes. Meie asi on näha ka keskkonnaaspekte seal, kus muidu nähakse vaid majanduslikke.

Üks sellistest mitut valdkonda puudutavatest teemadest on metsaveoga seonduv. Selle tegevusvaldkonna taustsüsteem muutub pidevalt nii rahvusvahelises kui ka Eesti kontekstis. Seetõttu peab ka sisemaise reeglistiku kujundamisel neid muutusi arvestama – muidu võib mõne aasta taguste reeglite järgi toimuv tegevus saavutada arengukavalistest eesmärkidest erinevaid tulemusi. Käsitlev teema on spetsiifiline ja mõjutab oluliselt ”Eesti Metsanduse arengukava aastani 2020” täitmist.

Keskkonnakomisjon otsustas 2012. aasta kevadel kujunenud olukorda arutades ja seniseid arutelusid vaagides koostada raporti, mille eesmärgiks on erinevatele osapooltele ühiselt sobivate ja reaalset rakendatavate lahenduste pakkumine. Raporti koostamist alustasime lähteülesande koostamisest.

### **Lähteülesanne**

Veokite täismassipiirangute mõju Eesti majandusele ja keskkonnale üldisemalt on Riigikogu majanduskomisjonis ja keskkonnakomisjonis arutatud tõsiselt alates 2009. aasta kevadest. Kokku neljal põhjalikumal teemakuulamisel on osalenud metsa- ja puiduettevõtete ning autoettevõtete esindajad ning ka teede korrashoiu eest vastutajad Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumist ning Maanteeametist. Küsitud on ka liiklusohutuse valdkonna spetsialistide arvamust. Viimastel puhkudel on aruteludes aktiivselt osalenud metsaomanikud (RMK kõrval ka MTÜ Eesti Erametsaliit). Vähem on seni peatunud teema keskkonnakaitselisel küljel ja kaasatud selle valdkonna organisatsioone.

### **Probleemid**

1. Eestis on kehtestatud veokitele madalam täismassipiirang kui meie majanduslikel konkurentidel Soomes, Rootsis ja Lätis, mis tähendab transpordikulude ebaproportsionaalselt suurt osakaalu puiduhinnas.
2. Sellest tingitud suur vedude arv tähendab nii suuremat välisõhusaastet kui mürareostust.
3. Vedajatel on raske investeerida nüüdisaegsetesse metsaveosõidukitesse, kui nende kasutegurit ei saa rakendada.
4. Vananeva autopargi olemasolu ja võimalike liiklusreeglite rikkumisega kaasneb suur liiklusohu.

5. Täismassipiirang (lubatud koormus 40/44 t, talvel, kui 2 nädalat alla -8° C, siis 52 t) ei anna õiget pilti teedele mõjuvast raskusest, kui ei arvestata telgede ja rehvide arvu kasvuga tekkivat efekti.
6. Suur osa tugi- ja kõrvalmaanteid ning sealseid sildu pole väga raskete autode kandmiseks sobivas korras.
7. Metsaveo tingimustest sõltub, kas metsanduse arengukava (2011–2020) elluviimisel on võimalik tagada nii metsade aktiivne majandamine kui ka looduskeskkonna hoid.

### **Raporti eesmärk**

Keskkonnakomisjon soovib raporti koostamise käigus selgitada välja ja rääkida asjaosalistega läbi võimalikud hooajalised või alatised meetmed olukorra parandamiseks. Nende alusel teeb keskkonnakomisjon Riigikogule ja vastavatele ministriumidele omapoolsed ettepanekud.

Raport valmib 2012. aasta lõpuks.

### **Töövormid**

Keskkonnakomisjon pöördub 2012. aasta mais alusandmete saamiseks erinevate infovaldajate poole. Majandus- ja Kommunikatsiooniministriumilt soovime andmeid teede- ja sildade seisundi, Keskkonnaministriumilt keskkonnahoiu ja Siseministriumilt liiklusohutuse kohta. Eesti Metsa- ja Puidutööstuse Liidult tahame metsaveo majanduslikke näitajaid. Eestimaa Looduse Fondilt ootame seisukohta metsaveokorralduse mõjust loodusele.

Keskkonnakomisjon selgitab veel enne 15. juunit toimuvatel teemakohtumistel ja komisjoniistungitel välja vajaduse täiendavate uuringute tellimiseks.

Keskkonnakomisjon korraldab 2012. aasta sügisel rahvusvahelise seminari (kutsudes kindlasti spetsialiste Soomest, Rootsist ja Lätist), võrdlemaks riikide vastavaid regulatsioone ja selgitamaks välja, milliseid partnerite kogemusi on võimalik Eestis arvestada, milliseid mitte.

Raporti koostamisele eelnes tutvumine Riigikogu komisjonides antud teemat puudutavate eelnevate arutelude materjalidega.

## **Majandus- ja keskkonnakomisjonis toimunud arutelud raskeveokite täismassipiirangute teemal**

### **2009. a 10. märtsi majanduskomisjoni istung**

#### **Parlamentaarne kuulamine: metsatööstuse konkurentsivõime seoses metsaveokite tonnaažiga**

Komisjoni istungil osalesid Eesti Metsatööstuse Liidu juhatuse liige Ott Otsmann, Autoettevõtete Liidu direktor Villem Tori, Autoettevõtete Liidu liige Ivar Ordning, RMK peadirektor Aigar Kallas, Majandus- ja Kommunikatsiooniministriumi teede- ja raudteeosakonna juhataja Ain Tatter, Maanteeameti peadirektori asetäitja peadirektori

ülesannetes Koit Tsefels, Julgestuspolitsei korrakaitseosakonna liiklusjärelvalve talituse ülemkomissar Tõnis Sulu, Julgestuspolitsei korrakaitseosakonna liiklusjärelvalve talituse juhtivkonstaabel Priit Tuuna.

Komisjonile selgitati probleemi nii metstööstuse ettevõtjate ja autoettevõtjate kui ka maanteed seisukorra eest vastutava ministeeriumi, maanteeameti ja rahvusvaheliste vedajate seisukohast. Julgestuspolitsei esindajad esitasid andmed, kui palju praegu tonnaažipiirangut rikutakse.

Metsatööstuse ettevõtjate ja autoettevõtjate esindajad juhtisid tähelepanu oma murepunktidele ja tegid järgmised ettepanekud:

1. Eestis on kehtestatud 40-tonnine autorongi täismassipiirang, meie konkurentidel Soomes ja Rootsis on vastav piirang 60 tonni.
2. Eesti metsasektoris võiks täismassipiirangu tõstmisel 60 tonnini säästa hinnanguliselt ca 1 miljard EEKi, vedude arv võiks 1 miljoni asemel väheneda 500 000-le.
3. Vedajad on investeerinud kaasaegsetesse metsaveosõidukitesse, mille hind on 3,2–3,5 miljonit krooni. Tänapäevaste metsaveoks ettenähtud autorongide tühimass on ca 20 000 kg, seega jääb veose kaaluks ca 20 000 kg, kuigi tehase poolt on lubatud kuni 90 000 kg.
4. Jätta muutmata mootorsõidukile ja haagisele kehtestatud mõõtmed ning muuta teljekoormust vastavalt rataste arvule ja sellega suurendada autorongi lubatud suurimat massi.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ning Maanteeameti esindajad andsid ülevaate erinevate riikide uuringutest raskeveokite mõju kohta maanteedele, sildade projekteerimismäärade võrdlusest Soomega ja sildade eksploatatsiooninõuetest. Ühtlasi tutvustati Eesti riigi võimalusi, kuidas probleemiga edasi tegeleda.

Võimalused oleksid esimeses etapis järgmised:

1. Jätkata talveperioodil erilubadega 52 t vedude lubamist.
2. Olemasolevate teedevõrgu andmete põhjal võimalike metsaveomarsruutide valimine.
3. Majanduslik analüüs, millised on teekatete ja sildade tugevdamise kulud.

Teises etapis oleks võimalik:

1. Majandusliku põhjendatuse korral valitud marsruutidel teede ja sildade tugevdamise programmi koostamine.
2. Vajalike tööde finantseerimise lahendamine.
3. Teede ja sildade tugevdamise programmi realiseerimine.

Majanduskomisjon tõdes, et probleemiga tuleb kindlasti edasi tegeleda ning soovitas osapooltele paindlikku lähenemist lahenduste leidmisel. Komisjoni liikmed soovisid edaspidiste arengute osas informatsiooni saada.

### 2010. a 18. veebruari majanduskomisjoni istung

#### **Komisjoni kohtumine Maanteeameti esindajatega metsaveokite raskuspiirangute teemal**

Komisjoni istungile kutsutud Maanteeameti peadirektor Tamur Tsätko ja peadirektori asetäitja Koit Tsefels andsid ülevaate viimastest arengutest seoses metsaveo raskuspiirangutega.

Eestis on kehtestatud raskeveoste täismassipiirang 44 tonni, mida talveperioodil võib erilubadega suurendada kuni 52 tonnini. Paraku, vaatamata soodsatele talvetingimustele, mil tee on läbi külmunud ja võimaldab ka raskemaid veoseid, pole autoettevõtjad erilubade taotlemisel kuigi aktiivsed. Samas näitab metsaveokite kontrollimine, et veose massipiiranguid on metsaveokite puhul pidevalt rikutud. Tsefelsi sõnul riskivad metsavedajad pigem trahviga, kui et tasuvad 1000 krooni suurust loamaksu, mis vedajate väitel on liiga kõrge. Ka ei sobi vedajatele Tsefelsi sõnul asjaolu, et luba sätestab veoste täpse marsruudi, lähtudes marsruudil olevate sildade kandevõimest, samas kui autoettevõtjad eelistaksid piiranguteta lubasid.

Ettevalmistamisel on majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus, millega ühekordset loamaksu vähendatakse talveperioodil 500 kroonini. Ka kavatakse suurematele maanteedele paigaldada temperatuuriandurid, mis võimaldavad paindlikumalt kindlaks määrata ajalised piirid, mil raskemaid veoseid on võimalik vedada.

### 2011. a 2. juuli majanduskomisjoni istung

#### **Parlamentaarne kuulamine raskeveokite massipiirangute teemal**

Osalesid Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi teede- ja raudteosakonna teedetalituse juhataja Taivo-Ahti Adamson, Maanteeameti peadirektori asetäitja Andri Tõnstein, MTÜ Autoettevõtete Liidu direktor Villem Tori, Eesti Metsa- ja Puidutööstuse Liidu tegevdirektor Ott Otsmann, RMK juhatuse liige Tavo Uuetalu, MTÜ Eesti Erametsaliidu tegevdirektor Ants Varblane.

MKM-i teede- ja raudteosakonna teedetalituse juhataja Taivo-Ahti Adamson ning Maanteeameti peadirektori asetäitja Andri Tõnstein selgitasid oma sõnavõttudes raskeveokite massipiirangute suurendamisega seonduvaid probleeme ning mõju taristule.

Eesti Metsa- ja Puidutööstuse Liidu tegevdirektor Ott Otsmann, MTÜ Autoettevõtete Liidu direktor Villem Tori, RMK juhatuse liige Tavo Uuetalu ja MTÜ Eesti Erametsaliidu tegevdirektor Ants Varblane esitasid ühised seisukohad ning andsid ülevaate kaubavedude efektiivsusest ja täismassi mõjust.

Arutelu tulemusel leidis komisjon, et probleemi taga on ettevõtete konkurentsivõime tõstmine, liiklusohutuse suurendamine, transpordikulude kaudu kaupade, muu hulgas toidukaupade hindade alandamine ja kahjulike keskkonnamõjude vähendamine. Asjaomased asutused ei ole astunud vajalikke tulemuslikke samme, et selgitada välja võimalikud probleemsed kohad ja lahendused. Eelnevast tulenevalt otsustati teha ettepanek MKM-ile kaaluda massipiirangute tõstmist astmeliselt nendel trassidel, kus see on võimalik. Lisaks rõhutati, et on oluline kiiremas korras selgitada välja kriitiliste sildade ja teede olukord.

Juhiti tähelepanu, et seaduse rikkumine (raskeveokite massipiirangute määra ületamine) raskeveokeid kasutavate ettevõtete poolt ei ole aktsepteeritav.

### **2011. a 13. septembri majandus-, keskkonna- ja maaelukomisjoni ühine väljasõiduistung metsa- ja puidutööstusettevõtetesse**

#### **Teema: Eesti metsa- ja puidutööstussektori ülevaade**

Tutvuti metsatöödega ettevõttele Artiston kuuluvast metsast, sh metsaveoauto võimalustega.

### **2012. a 2. aprilli keskkonnaministri istung**

#### **Raskeveokite täismassipiirangute regulatsioon metsanduse arengut toetava meetmena, arutelu**

Istungi juhatas sisse Tõnis Lukas, kes selgitas arutelu toimumise ja vastavate osapoolte kutsumise vajadust. Samuti andis teada, et käesoleva istungi tulemusena jõutakse selgusele, kas teema vajab põhjalikumat arutamist ja kas koostatakse raport. See tähendab, et keskkonnaministri määrab raportööri, toimub mõnekuune ettevalmistus, kus kõik detailid töötatakse üksipulgi läbi ja tehakse ettepanekud Riigikogule, kuidas metsaveokite liiklemine saaks tulevikus paremini toimuma ja mida see reaalselt endaga kaasa tooks.

Esimese ettekandjana anti sõna Eesti Metsa- ja Puidutööstuse Liidu tegevjuhile Ott Otsmannile, kes tõi välja, et metsa- ja puidusektori tegevus on Eestis rohemajanduse pudelikael tänu kehtivatele massipiirangutele. Metsandussektor ei pääse efektiivselt vedama. See tähendab, et võib panustada metsanduse arengusse erinevates valdkondades, aga nende vahepeal on tegevust piiravaks nõrgaks lülilik transport.

Metsanduse arengukava kontekstis on massipiirangutest oluline rääkida, sest metsandus hõlmab puidu transporti. Seega arengukava täitmise eelduseks on efektiivne ja säästlik puidu transport ja seeläbi kliimamuutuste leevendamine, puidukasvatuse kasv, suurem CO<sub>2</sub> sidumine ja emissioonide vähendamine.

MAK 2020 näeb ette, et raiemahud kasvavad 12–15 miljoni tihumeetrini aastas. Tekib küsimus, kuidas säästlikkusele suunatud puidu ehk taastuvressursi kasutust mõistlikult majandada ka transpordi valdkonnas. Raiemahtude kasv kahekordistab sõitude arvu. Biomassi kohaletoimetamise ja taastuvenergia tootmise juures on kütuse kasutamine oluline teema.



Seoses sellega on diskussioon teede ümber pikalt käinud. Senine argument täismassi tõstmise vastu on, et teed ei pea vastu.

Eestis kasutatakse metsaveoks peamiselt 6- ja 7-teljelisi paarisratastega autosid, millele on täna lubatud täismassiks 44 tonni. Sellistel veokitel on rataste toetuspindade vahed väga suured ja kui tõsta täismass 60 tonni peale, oleks endiselt ratta toetuspind metsaveokite kasuks, võrreldes rahvusvaheliste vedudega. Metsavedudeks saabki kasutada ainult skandinaavia tüüpi autosid. Paarisrataste mõju on väiksemaks hinnatud kui üksikratta mõju ja seda mitmetes uuringutes. Hiljuti tegid kohalolevad liidud, RMK ja energiatootjad Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumile ettepaneku muuta ministri määrust, et täismass oleks 6-teljelistel 52 ja 7-teljelistel 60 tonni. Näha on, et needsamad koormused rehvi toetuspinnale on 6- ja 7-teljelistel oluliselt väiksemad, kuid paraku on hetkel suurema telgede arvuga veokitel lubatud täismass sama, mis 5-teljelistel. Isegi kui täismassi tõsta, jääksid teljekoormused lubatuga samasse klassis ja täismassi tõstmine ei tõsta otseselt teele mõjuvaid koormusi.

Ott Otsmann rõhutas, et täismassipiirangut on vaja tõsta konkurentsivõime tugevdamiseks, kuna on valida, kas kokku toimub 300 000 või 500 000 vedu. Väiksem vedude arv annab võimaluse investeerida keskkonnasõbralikku ja efektiivsesse veotehnikasse. Kõike seda näeb ette Euroopa Komisjoni transpordipoliitika *White paper*, mille järgi on maanteevedudel kuni 300 km (alternatiiv laeva või rongi näol ei ole võimalik) oluline efektiivsemaks ja säästlikumaks muutuda. Ettepanek täismassi tõsta on Maanteeameti poolt saanud mitmeid põhjendusi, miks seda ei saa teha. Paljud neist on võetud eelmisel sügisel Maanteeameti poolt tellitud Ramboll Eesti AS-i tehtud uuringust. Antud uuring tõi välja argumente paarisrataste kasuks, sest üksikrataste mõju teedele on äge ja agressiivne, samuti 3-teljelistel masinatel, kuigi sellistega metsa Eestis ei veeta. Uuriti ka mõju sildadele 60 tonnise ja 44-tonnise täismassi korral, kuid kui sillad on korrast ära, siis täismass ei ole põhjuseks, mis sunnib neid korda tegema. Puidumajanduse makromajanduslikust seisukohast ja koormussageduse seisukohast muutub nõue katendi kandevõimele leebemaks, kui läbisõitude arv väheneb, teisisõnu kahju teedele on suurema täismassi korral väiksem. Huvitav on Rambolli uuringust tehtud järeldus, mille kohaselt täismassipiirangu tõstmine toob kaasa viis korda suuremad kulud kui tulud. Kulu-tulu uuring on uuringu muu sisuga vastuolus ja Tartu Ülikooli teadlaste antud hinnangul ei saa kulu-tulu uuringut selliselt teha. Samuti muutis Ramboll oktoobris avaldatud artiklis toodud järeldusi detsembrikuu Ehitaja ajakirjas.

Teed vajavad investeeringuid, kuna koormussagedus prognoositult tõuseb, mitte täismassi suurenemise pärast. Hetkel oleme üritanud, aga plaan küsimuse lahendamiseks puudub. Meie eesmärk on metsapuude kasvatamine ja puidu kasutamine, mitte transpordiga tegelemine.

Järgnes Maanteeameti peadirektori asetäitja Andri Tõnsteini ettekanne. Esindades teomanikke, tõi ta välja, kuidas massipiirangu muutmine mõjuks kogu teedevõrgule, sealjuures ka sildadele. Andri Tõnstein alustas sellest, et Maanteeamet vastutab riigis riigimaanteedest, mida on 16 500 km, kogu Eesti teedevõrk on vastavalt 58 420 km ja neist 23 514 km kohalikke teid, millega toimetavad kohalikud omavalitsused. Sillad jagunevad kaheks: riigimaanteed sildu 938 ja kohalikke umbes 664.

Maanteeametil on teeseaduse ja maanteeameti põhimääruse kohaselt kohustus vastutada riigimaanteedel säilimise ja kaitse eest ja tagada ohutud liiklustingimused. Teeseadus ütleb, et avalikult kasutatavate teede omanikud peavad korraldama teede kasutamist ja kaitset. Tõnsteini sõnul oponeerib Maanteeamet ettepanekule täismassi tõsta just selle pärast.

Põhiprobleemideks on põhi-, tugi- ja kõrvalmaanteed katete vanus. Põhimaanteed on tänu EL abile suhteliselt heas seisus, katete keskmine vanus on 12,8 aastat. Tingimused tänapäeva nõuetele on suhteliselt vastavad. Põhimure on tugi- ja kõrvalmaanteed, kus katete vanus üle 20 a, on ka 30–40 a vanuseid katteid. Täna on Maanteeamet neid katteid jõudnud rekonstrueerida 46% teede kilometraažist.

Viimastel aastatel on teetöid tehtud 500 km ringis. Nõukogude ajal B-kategooria teedeks projekteeritud teed (liiklussagedusega 1000-3000 autot ööpäevas) olid 34-tonniste ehk raskekaaluliste ja 6-tonnise teljekoormusega veokite jaoks. Seega pole ehk toonased teed tänapäeva mõistes piisava kandevõimega ka hetkel kehtivat seadust arvestades. Kui antud täismassid ületatakse, tekivad deformatsioonid teele. Suurema tegeliku kogumassi ja telgede arvuga auto deformeerib teed oma telgedega järjestikku: mida rohkem telgi järjestikku läheb, seda suurem on akumulatsioon.

Kruusateedel saab teede kandevõime kaotust parandada hõõveldamise ja kruusa peale vedamisega. Kui tegemist on kattega teega, siis olukorra taastamine on keeruline ja kallis. Statistika näitab, et 20–25 % raskeveokitest sõidab lubatust suurema tonnaažiga juba praegu. Tulemuseks on paarisratta vajumise jäljed. Põhjaregioonis kulub 1 000 000 eurot aastas kandevõime kaotusest tulenevate tagajärgede likvideerimiseks. Vajumid tekivad teedele kiiresti, järelvalvega tegeleb politsei, kes sai Maanteeametilt vastavad kaalud. Ka karjäärivedudega on tõsiseid probleeme, aga seda suudetakse objektide kaupa kontrollida.

Maanteeamet on tellinud uuringud omalt poolt, millistel teedel saaks täismassipiirangut tõsta. Põhimaanteedel oleks üldiselt võimalik tõsta massipiirangut, kuid on üksikud sillad, mis vajaksid rekonstrueerimist. Hullel lugu on tugimaanteedel ja kõrvalmaanteedel võrguga. Neil pole piisav kandevõime. Sildadest, mida on kokku 938, pärinevad 45% nõukogude ajast, kus koormusskeem on teine, veoki mass, millega siis arvestati, oli 30 tonni. Maanteeamet nõustub, et igal asjal on oma poolt- ja vastuargumendid. Liiklussagedus väheneks ja positiivne efekt oleks liiklusohutusele ja keskkonnale, samas negatiivse poole pealt pole arvutanud, kui palju taastamine nõuab ressursi. Maanteeamet näeb täiendavat investeerimise vajadust, et tulla soovidele vastu. Käesoleval ajal rekonstrueeritakse keskmiselt 20 silda aastas. Massipiirangu tõstmisega suureneks vajadus liiklusjärelvalvele kevadisel lagunemisperioodil, hiljem suureneksid kulutused ka infrastruktuuri korrashoiule ja korraldusse remonti.

Kokkuvõtte Ramboll Eesti AS-i uuringu järeldustest on, et hetkel vajaks 7900 km riigiteid täiendavat tugevdamist ja 140 silda oleks vaja rekonstrueerida. Vajalikuks lisainvesteeringuks hinnati 766 miljonit eurot eeldusel, et teede hetkeseisukord vastab nõuetele. Tulu-kulu analüüsis toodi üldistatult välja, et kulu ületab 5-kordselt saadavat tulu metsamajandusest. Tehnokeskuse uuring jõudis sildade osas järeldusele, et 119 silda tuleks rekonstrueerida enne koormuse suurendamist. Kohalike teede kandevõime osas puudub ülevaade, samuti kohalike

sildade osas, kuid enamik vedusid algabki kohalikel teedel. Ilma täiendavate investeeringuteta teedesse ja sildadesse hetkel suurema massiga veokeid ei oleks mõistlik lubada. Kui on mõte ja tahe, tuleb alustada põhimaanteedest ja avada 52 tonnise täismassipiirangu võimalus kogu transpordile.

Tõnis Lukas tegi vahekokkuvõtte tõdedes, et oleme jällegi olukorras, kus tahame elada nagu Skandinaavia riigid, kuid meie ajalooline taust ei luba seda veel ja antud küsimuses on oluline leida mõlemale poolele sobiv arenguvõimalus.

**Otsustati:** Et käsitletud teema on spetsiifiline ja mõjutab oluliselt "Eesti metsanduse arengukava aastani 2020" täitmist, koostab komisjon nimetatud teema läbitöötamiseks raporti. Lõppkokkuvõttes arutada küsimust koos majanduskomisjoniga ja koostada raport, kus käiakse sisuliselt ja põhjalikult läbi kõik olemasolevad uuringud ja detailid teema kohta läbi. Keskkonnakomisjoni eesmärk on välja pakkuda kompromisse ja lahendusi, mida saaks reaalselt ellu viia.

**2012. a 16. aprilli ja 14. mai 2012 keskkonnakomisjoni istungitel** tehti raporti koostamist puudutavad vajalikud otsused. Määrati kindlaks raporti lähteülesanne, eesmärk ja töövormid.

### **Kokkuvõte kirjavastustest**

**31. mail 2012** saadeti välja kirjad Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumile, Keskkonnaministeriumile, Siseministeriumile, Eesti Metsa- ja Puidutööstuse Liidule ja Eestimaa Looduse Fondile, et võtta arvesse ka nendepoolseid ettepanekuid ja seisukohti hetkeolukorra ning täiendavate uuringute osas raskeveokite täismassipiirangu teemal. Samuti teavitati neid raporti lähteülesandest, probleemidest ja raporti eesmärgist.

**Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumilt** soovis Riigikogu keskkonnakomisjon arvamust hetkel kehtiva täismassipiirangu asjakohasusest ning informatsiooni teede ja sildade valmisoleku kohta selle võimalikul muutmisel.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministerium (MKM) oli 19. 06. 2012. a saadetud vastuses seisukohal, et täismassipiirangu üleüldine tõstmine saab toimuda ainult tunnustatud teedeinseneride konsensuslikul kinnitusel, et piirangu muutmisega ei kaasneks teedevõrgu seisundi ebamõistlik kahjustamine.

MKM toetus oma kirjas Ramboll Eesti AS 2011. a teostatud uuringu "*Riigimaanteed ja sildade tugevdamise maksumuse hindamine tulenevalt 52 t veoste aastaringse liikumise võimaluses*" tulemustele, mille kohaselt ligi 3300 km riigimaanteed ja 40 silda ei vasta hetkel tänastele normidele ja 52-tonnise täismassipiirangu juures oleks mittevastavaid sildu juba 140. Märgitigi, et metsa väljavedu toimub aga üldjuhul kohalikel ja kõrvalmaanteedel, mis on kapitaalsemalt välja ehitamata ja vastavad koormustele kuni 30 tonni. Rambolli uuringu kohaselt on riigimaanteed tõenäoline rekonstrueerimise maksumus 52-tonnisele koormusele

suurusjärgus 1,32 miljardit eurot, mis ületab tulu-kulu analüüsi põhjal 25-aastase vaatlusperioodi tulusid ligikaudu 5 korda.

MKM tõi veel välja, et rohkem kui neljandikule Eesti teedest rakendatakse iga-aastaseid ajutisi koormuspiiranguid kevaditi ja sügiseti, et nende teede hea seisund säiliks hetkel kehtiva 44-tonnise täismassi juures.

MKM-i sõnul tuleb täismassi tõstmisel tõsta koheselt ka teehoiu kulutusi, mida on kinnitanud selleteemalised uuringud üle maailma. Vastuses tõdeti, et kahjuks on teehoiuks ettenähtud vahendid riigieelarve perspektiivis pigem vähenevad ja EL struktuurivahendeid saab kasutada suures osas ainult põhimaanteede renoveerimiseks.

MKM ei nõustunud ka väitega, et raskemate veoste lubamine metsavedudel vähendab oluliselt CO<sub>2</sub> saastet, sest see tooks kaasa maanteevedude osakaalu kasvu, teede infrastruktuuri tugevdamis- ja laiendamisevajaduse ning tervikuna energiakulu suurenemise.

MKM oli kokkuvõttes seisukohal, et enne vajalike investeeringute tegemist teedesse ja sildadesse ei ole võimalik üle 44 tonniseid sõidukeid vabalt teedele lubada ning kehtivad tegeliku massi piirangud on hetkel mõistlikud ja asjakohased.

Kirjas **Keskkonnaministeeriumile** soovis komisjon vastust küsimusele, kuidas vastab praegune raskeveokitele kehtestatud täismassipiirang keskkonnakaitselistele põhimõtetele.

Keskkonnaministeeriumi vastus põhines 2010. aastal Eesti Metsatööstuse Liidu poolt tellitud uuringul *"Puidutranspordi makromajanduslik uuring"*, milles leiti, et autorongide täismassi suurendamine tooks energiavajaduse vähenemise kaudu kaasa kütuse- ja keskkonnasäästu ning aitaks kaasa heitkoguste vähendamisele. Lisaks mõjutaks täismassipiirangu tõstmine oluliselt Eesti puidusektori konkurentsivõimet sest transpordi osakaal veetava kauba maksumuses langeks 17,7%-lt 14,2%-le. Märgitakse, et täismassi tõstmisel peavad vedajad lubatud teljekoormuse tagamiseks kasutama 4-teljelisi haagiseid, mis on liikluses ohutumad ja püsivad teel paremini. Leiti, et liiklusohutus kasvaks ka vähenevate vedude arvelt, sest autovedude tootlikkus kasvaks mitte ainult metsanduse sektoris, vaid ka teistes siseturule suunatud majandusharudes, milleks on näiteks ehitus, toiduained ja vedelkütused.

Kokkuvõttes oli Keskkonnaministeerium oma kirjas seisukohal, et raskeveokitele kehtestatud täismassipiirangu tõstmine oleks keskkonnakaitselise seisukohalt olulise tähtsusega, kuna tooks kaasa arvestatava kütusesäästu ning seeläbi vähendaks märgatavalt keskkonda paisatavate süsihappegaaside koguseid.

Kirjas **Siseministeeriumile** soovis keskkonnakomisjon teada, kuidas mõjutab raskeveokitele kehtestatud 44-tonnise täismassipiirang või selle muutmine liiklusohutust Eesti teedel.

Siseministeeriumi kantsler Tarmo Türkson vastas, et liiklusohutuse tagamise eest vastutab Eesti teedel MKM, kuid juhtisid tähelepanu viimastel aastatel koostatud uuringutele.

Ramboll Eesti AS 2011. aasta uuringust tõi Siseminister välja, et erinevad rahvusvahelised uuringud näitavad keskmiselt 28% liiklusõnnetuste põhjuseks tee seisukorra, mis on seega õnnetuste põhjustajana teisel kohal inimfaktorist põhjustatud õnnetuste järel. Puidu makromajanduslik uuring 2010. aastast käsitles ka liiklusohutust, kust toodi välja, et täismassi tõstmisega kaasneb liikluses oht eelkõige pidurdusdünaamika ja sellele järgneva ümberpaiskumisohu tekkimisega ja teelt väljasõiduga. Kolmanda aspektina toodi välja, et metsaveoautode üldine tehniline seisukord ei vasta täismassi tõstmiseks vajalikele nõuetele.

**SA Eestimaa Looduse Fondile** esitati küsimus, kuidas vastab praegune raskeveokitele kehtestatud täismassipiirang keskkonnakaitse põhimõtetele.

Vastusena soovitas Eestimaa Looduse Fond (ELF) konsulteerida Säästva Eesti Instituudiga, kus tegeletakse säästva transpordi küsimustega põhjalikumalt ning saatis koos vastuskirjaga Säästva Eesti Instituudi kommentaarid lisaanalüüside vajaduse kohta, milleks olid:

- massipiirangu muutmise mõju transpordinõudlusele ja transpordisüsteemi energiakasutusele tervikuna, sest on võimalik, et täismassi tõstmisel väheneb raudtee- ja merevedude konkurentsivõime ja tekib nihe maanteedele ning seetõttu energiatõhususe vähenemine;
- milliste teiste meetmetega on metsavedude tõhusamaks muutmine ja heite vähendamine veel võimalik (ökonoomsemad masinad, säästev sõit, logistika optimeerimine, alternatiivkütused);
- kas katendite ehitusmaterjalide tootmise ja ehitustegevuse käigus tekkiv energiakulu ja CO<sub>2</sub> kaaluvad üle CO<sub>2</sub> säästu vedude vähenemiselt.

Samuti rõhutas ELF oma kirjas, et pideva soovi taustal metsamajandamist intensiivistada ei tohiks unustada metsadega seotud elurikkuse kaitset.

### **Kokkuvõte 2012. a 13. novembril toimunud avaliku istungi ettekannetest**

13. novembril 2012 toimus Riigikogu konverentsisaalis Riigikogu keskkonnakomisjoni raporti "Raskeveokite täismassipiirangute mõju metsanduse arengule ja keskkonnaseisundile" teemaline avalik istung, mille eesmärgiks oli võtta kokku seni esitatud argumendid ja võrrelda neid rahvusvaheliselt, kuulates ära naaberriikide ekspertide ülevaate vastavatest diskussioonidest neis riikides.

## **1. Soome Metsatööstuse Föderatsiooni logistikadirektori Outi Nietola ettekanne: Raskeveokitele kohaldatavad täismassi piirangud Soomes**

### Maanteetranspordi tähtsus Soomes:

Tõhus logistika on väga oluline – logistikakulud moodustavad umbes 20% tööstusharu käibest ja sellest transpordikulud üksi 10%. Logistikakulud pidevalt kasvavad, peab tegema palju tööd, et konkurentsist püsida.

Maanteetransport hõlmab 70% metsatööstuse siseriiklikust transpordist:

- aasta keskmine transpordimaht maanteel on 60 miljonit tonni (millest toorpuut moodustab 70%);
- umbes 17% Soome kogu maanteetranspordist on metsatööstuse toormaterjal või tooted;
- kogu maanteevõrgustik on metsatööstuse jaoks oluliselt tähtis;
- madalama taseme teedevõrgustiku igapäevane tase on piisav toorpuidu transpordi tagamiseks;
- tarnetähtaegadest kinnipidamine on oluline;
- suundumus vältida toodete ladustamist saeveskis;
- maanteetranspordi tootlikkus on vähenenud nt keskkonnanõuete, diislikütuse maksu ja juhtide tööajale kehtestatud piirangute (määrus (EÜ) nr 561/2006) tõttu.

Veokitele lubatud täismassi piirnõuded on muutumises. Hetkel on lubatud 60 tonni (see on kehtinud viimased 20 aastat). 2013. aastal tõstetakse lubatud limiiti ilmselt üle 60 tonni.

### Soomes soovitakse lubatud täismassi suurendada, meetmed veokite massi suurendamiseks:

- Soome metsaameti taotlus (2008) katsetada raskemaid puiduveokeid teatavatel marsruutidel või piirkondades (Soome transpordiministeerium lükkas tagasi);
- Soome Metsatööstuse Liidu ettepanek (2010) võtta kasutusele 60 tonnist raskemad puiduveokid – 68 ja 76 tonnised, suurendades telgede arvu (Soome transpordiministeerium lükkas tagasi, osaline toetus Soome transpordiametilt, algatati strateegiline tegevus seoses siseriiklike masside ja gabariitidega, passiivne kevadeni 2012).

### Soome raskeveokite massi ja gabariitide uue strateegia ettepanek (november 2012):

Strateegiaettepaneku tähtsaimad punktid:

- Autorongi (hetkel 7-teljeline) suurimat lubatud massi tõstetakse:
  - 68 t (8-teljeline autorong);
  - 76 t (9-teljeline autorong).

- Veoki täismass 60 t => 64 t (5-aastane periood):
  - et võimaldada investeeringute loomulikke rotatsiooniperioodi.
- Püsiv suurendamine väiksemate veokite jaoks:
  - 4-teljeline, 32 t => 35 t;
  - 5-teljeline, 38 t => 42 t;
- Tõsta kõrgust 4,2 m > 4,4 m.
- Rakendatakse olemasolevat veokiparki ja suurendatakse telgede arvu.
- Nõuab riiklikku sätestamist (ettevalmistamisel).
- Eraldi pilootprojektid 76-tonnist raskemate autorongide katsetamiseks (eriluba).

Veokite täismassi ja gabariitide suurendamise kasu:

- Transpordikulude kokkuhoid (10-20 %, sõltuvalt toote liigist ja veoki massist).
- Transportimisel kasutatakse vähem energiat (toorpuidu transpordil nt 10-15 %).
- Lisatelgede tõttu maanteed kulumine üldiselt väheneks.
- Vähem veokeid maanteevõrgus, s.o positiivne mõju liiklusohutusele.

**Kokkuvõte:** Võtmesõna on telgede arvu suurenemine, see kahjustaks teede olukorda kõige vähem.

**2. Läti RAS Läti riigiteed liikluskorralduse osakonna direktori Maris Zalaikalnsi ettekanne: Raskeveokitele kohaldatavad täismassipiirangud Lätis**

Lätis põhineb kogu seadusloome ministrite nõukogu direktiivil 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maanteeõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass. Direktiiv määrab, et väga raskeid ja suurte mõõtmetega kaupu veetakse ainult erilubadega. Tegelikult on jäetud raskeveokite veo korraldus iga liikmesriigi pädevusse.

Lätis on raskeveokite veo põhimõtted paika pandud seaduste ja valitsuse määrustega. Kõige olulisemaks lähtealuseks on teeseadus, milles on öeldud, et selleks, et teedel liikuda suurte veostega, mis ületavad kaalult või mõõtmetelt piirmäära, tuleb võtta luba. Teine seadus, kus on samuti nimetatud teema sees, on liikluseadus. Selles on öeldud, et neid lubasid, mis on seotud teedevõrguga, annab välja ja vormistab Maanteeamet.

Lubade väljaandmisel tuleb lähtuda kehtestatud reeglitest. Seaduses on kirjas, et valitsus peab andma ülesande Maanteeametile, et välja töötada reeglid ja kindlaks määrata, kellele ja

millistes olukordades lubasid välja antakse. Maanteeametis töötati välja reeglid, mis 6. aprill 2010 kinnitati. Ka liikluseeskirjades on niisugune punkt, et kui auto tegelikud gabariidid või mass on suuremad kui seaduses lubatud, siis on sellise sõiduki liikumiseks vaja eriluba. Lubasid ei anta välja veostele, mida on võimalik osade kaupa vedada. Lubasid antakse välja ühele kindlale veosele ühekordselt kindlale marsruudile.

Maksimaalne lubatud kaal raskeveokitele on 52 tonni. 52 tonni raskeveokitele on kompromiss, sest taotleti 60 tonni. 52 tonni peale on õigus välja anda luba, kui autol on vähemalt 6 telge ja viiel teljel on kahekordsed rattad. Luba antakse välja kuni 12-kuuks ja täismass ei tohi ületada 52 tonni. Kõik ülejäänud näitajad peavad olema normi piires. Luba antakse ainult riigiteedele, aga kui on vaja sõita omavalitsuse teedel, siis on vaja kooskõlastus saada vedajal endal. Kohalikele teedele ehk siis kruusateedele 52 tonni lube välja ei anta. Lätis on tehtud põhimaanteedel uuringuid, mis puudutavad sildu. Uuringust selgus, et täismassiga kuni 50 tonni võib sildadel ikkagi sõita. Probleem on selles, et hoolimata lubade süsteemist veetakse siiski raskemaid kui 52-tonniseid veoseid.

**Kokkuvõte:** probleemid samad mis Eestis – naaberriikidega võrreldes on konkurentsivõime väiksem, samas ei võimalda teede ja sildade olukord täismassi tõsta.

### **3. Rootsi Kuningriigi suursaadiku Jan Palmstierna ettekanne: Raskeveokitele kohaldatavad täismassipiirangud Rootsis**

Ettekanne põhines Rootsi Transpordiagentuuri esitatud andmetel.

Rootsis on seatud veoautodele järgmised piirangud:

- laius 2,60 m;
- kõrgusele seadusega kehtestatud piiranguid ei ole, praktikas võib põhimaanteedel olla sõidukite kõrgus kuni 4,5 m;
- kasutusel on ka moodulsüsteem, mille kasutamisel võib laius olla 2,55 m ja suurim pikkus 25,25 m;
- pikkus 24 m lubatud kõikidele sõidukitele ja autorongidele, veoauto ja poolhaagis 16,5 m, veoauto ja kesktelghaagis või täishaagis 18,75 m.

Teedevõrk on jaotatud kolme kvaliteediklassi: 90% Rootsi teedest on 1. klassi, 10% 2. klassi või 3. klassi teed.

Telgede vahel jagatud koormuste loogikast tulenevad täismassipiirangud on vastavad:

- maksimaalne kaal on 60 tonni, kui kogu teljevahe on 18 m või rohkem;
- kaheteljelistel 18 tonni;
- kolmeteljelistel 25 (26) tonni;



- neljateljelistel või suurema telgede arvuga 31 (32) tonni;
- haagis või poolhaagis pukseerimisalusega ( teljevahe suurem kui 7,2 m) 36 tonni;
- viieteljeline autorong (haagise teljevahe  $\geq 2,6$  m)  $18+24=42$  tonni;
- kuuateljeline autorong (haagise teljevahe  $\geq 2,6$  m)  $25(26)+24=49$  (50) tonni;
- kolmeteljeline mootorsõiduk ja kolmeteljeline poolhaagis  $25(26)+24=49$  (50) tonni;
- kahateljeline mootorsõiduk ja kahateljeline trailer (teljevahe 9,5 m–9,75 m)  $18+20=38$  tonni (teljevahega 9,25–9,5 m 36 tonni);
- kahateljeline mootorsõiduk ja kahateljeline poolhaagis  $18+18(20)=36$  (40) tonni;
- kolmeteljeline mootorsõiduk ja neljateljeline trailer 60 tonni.

Sulgudes antud massid on lubatud eritingimustel.

**Kokkuvõte:** Keskkonnahoiu põhjustel võiks lubada tõsta massi. Testperiood on käimas, ilmselt tõstetakse.

#### **4. Eesti Metsa- ja Puidutööstuse Liidu tegevjuhi Ott Otsmanni ettekanne:**

##### **Logistikaahela pudelikael Eesti metsa- ja puidusektoris**

Metsanduse arengukava täitumise üheks eelduseks on efektiivne ja säästlik puidu transport.

Metsanduse arengukava ütleb: metsamajanduse ja puidutööstuse kui Eesti majanduse, keskkonna ja sotsiaalse arengu seisukohalt olulise sektori konkurentsivõime säilitamiseks on vältimatu vajaliku ettevõtluskeskkonna kujundamine, luues selleks naaberriikidega analoogilised võimalused.

Samuti on metsanduse arengukavas kirjas meede: metsanduse arengut toetava efektiivse majanduskeskkonna, keskkonnasõbraliku ja konkurentsivõimelise logistika ning infrastruktuuri tagamine.

Ülaltoodu on teostamatu, kui meil on väikesed koormad, mistõttu suur läbisõit, liigne kütusekulu ja heitgaaside emissioon ning teede kulutamine.

##### **Tänase regulatsiooni (44 t piirang) mõjud:**

- Vajadus sõita 2 x rohkem või soetada 2x rohkem autosid. Kulutame rohkem kütust ja sõidukilomeetreid. Emiteerime rohkem heitgaase. Tühisõite on rohkem.
- Väiksem sektori konkurentsivõime. Skandinaaviamaades täna 60t, homme 76t, 90t. Me jääme konkurentsisis alla.
- Väheste telgede ja ratastega veovahendite kasutamine lõhub metsateid. Poolhaake tüüpi 40–44 t jaoks mõeldud veovahendid ei sobi metsateedel kasutamiseks.

- Väärtusahelas toodetav lisandväärtus kannatab. Igasugune ebamõistlik kulu ahelas vähendab võimalust sektoris lisandväärtust kasvatada.
- Väiksem metsaomaniku tulu, regionaalareng maal kannatab. Liigse transpordikulu tõttu on tulu väiksem ja väheneb motivatsioon majandada, eriti madalakvaliteedilise puidu puhul. Vähem võimalik panustada uue metsapõlvkonna kasvu.

60 tonni vs 44 tonni – kaubaveod metsandussektoris efektiivsemaks ja säästlikumaks:

- 60 t täismass võimaldaks teha ca 300 000 vedu 500 000 asemel. Vähem ka tühisõite. Otseste kulude sääst veol ca 20%.
- Summaarne läbisõit väheneks 42% (-21 milj km aastas) – liiklustihedus väheneb ja ohutus paraneb.
- Summaarne kütusekulu ja heitgaaside emissioon väheneks ca 35%. Taastuvressursi kasutamine oleks säästlikum.
- Kasvaks motivatsioon investeerida efektiivsesse ja keskkonnasõbralikku veotehnikasse (suurem telgede arv, paarisrattad, ei lõhu teid).

Uuringutest järeldub, et paarisratta mõju teele on väiksem üksikratta omast. Seega autorong, mille telgedel on paarisrattad, on maanteedel jaoks tunduvalt ohutum.

**Kokkuvõte:** täismassi tõstmine vähendaks liikluskoormust ja kütusekulu ning oleks keskkonnasäästlikum.

**5. Tallinna Tehnikakõrgkooli rektori Enno Lendi ja Tallinna Tehnikakõrgkooli professori Martti Kiisa ettekanne: Puidutranspordi makromajandusliku uuringu tutvustamine**

Uuring sai valmis aastal 2010. Uuringu peamised uurimisküsimused olid:

- majanduslik mõju (logistika kogukulude, sh veokulude) metsa- ja puidutööstuse konkurentsivõimele;
- täismassi suurendamine ja liiklusohutus;
- täismassi suurendamise võimalik mõju keskkonnale – tehnoloogiline vaatepunkt;
- mõju transporditaristule (teed ja sillad).

Uuringu meetodika:

- võrdlus analoogiliste uuringutega (Soome, Rootsi, USA, Suurbritannia jt);

- kvantitatiivsed uuringud – kokku 325 ettevõtet, vastas 150 respondenti;
- kvalitatiivne uuring – poolstruktureeritud intervjuud – 5 veoettevõtet;
- stsenaariumide põhine analüüs – baasstsenaariumit võrreldakse uue stsenaariumiga (muudetud sisendid).

Uuringu lähteandmed:

Näitaja	Stsenaarium 1	Stsenaarium 2
Raiemaht	6,8 mln tm	10 mln tm
Veetava puidu maht tihumeetrites (tm)	5,7 mln tm	8,4 mln tm
<b>Veetava puidu maht tonnides (t)</b>	<b>4,6 mln t</b>	<b>6,72 mln t</b>

Täismassi piirangute mõju analüüsid (veerem, liiklusohutus, keskkond, sillad, teed):

- 44 t (baasstsenaarium)
- 52 t
- 60 t

Järeldused seoses liiklusohutusega:

- Kogu veoautode arv 2005–2009 on olnud vahemikus 46 580–55 812 autot, metsaveoautode osakaal *ca* 1,2 %.
- Arvutuslik kindlustusjuhtumite arv metsaveoautodel – 37 juhtumit aastas.
- Veoautojuhtide poolt põhjustatud liiklusõnnetuste aktiivse ohutuse faktorid:
  - pidurdusdünaamika (peamiselt autojuhi vaegskused) – 14,5%;
  - hoovõtudünaamika – 10,8%;
  - ümberpaiskumisoht – 2,0%.
- Valmistajatehased näevad ette üle 44 t täismassiga veeremi kasutamist.
- Liiklusregistris arvel olevatest metsaveokitest võib 61% vedada üle 44 t (2009. aasta andmeil), 99% 2007–2009 toodetuist.

### Järeldused seoses sildadega Eesti teedel:

- Eesti avalikult kasutatavas transpordivõrgus (teed ja raudteed, välja arvatud jalakäijate sillad) on kokku hinnanguliselt 2500 silda (avaga rohkem kui 3 m), millest umbes 70% jääb teedele.
- Riigimaanteedel asub u 920 silda:
  - kogupikkusega 21 000 m
  - kogupindalaga 205 000 m<sup>2</sup>.
- Kohalikel teedel asub u 820 silda.

Kriitilisi sildu on riigimaanteedel kokku umbes paarsada (sillateki kogupindalaga 40 000 m<sup>2</sup>), millest ligi poolsada (16 000 m<sup>2</sup>) jäävad lõikudele, mida kasutatakse kõige intensiivsemalt puitmaterjali transpordiks. Et tõsta sõiduki lubatav kogumass 52 tonnini, on vajalik investering sillavõrku üle 60 miljoni euro. Üle 52 tonni kogumassiga sõidukite kasutamine Eesti teedel tervikuna ei ole praegu mõeldav. Kindlasti peab arvestama hüppeliselt kasvavate remondikuludega.

### **Kokkuvõte:**

- Mõju liiklusohutusele – negatiivne mõju puudub, kui veeremi kasutamisel lähtuda valmistajatehase nõuetest.
- Mõju keskkonnale – täismassi suurendamine 44 tonnilt 52 tonnile vähendab süsihappegaasi heitmeid 22% ehk 11 454 tonni.
- Mõju sildadele – sillavõrk vajab täiendavaid investeeringuid 60 mln eurot.
- Mõju teedele – täismass pole peamine, olulisem on teljekoormus, telgede vahekaugus ja koormussagedus.
- Otseste muutuvkulude sääst 10–15 mln eurot/aastas.

### **6. Tartu Ülikooli rahvusvahelise ettevõtluse professori Urmas Varblase ettekanne:**

#### **Lisa puidutranspordi makromajandusliku uuringu tutvustamisele**

Tasuvusanalüüs 2009. aastal võrreldes tänase päevaga on suuresti muutunud, sest kütusehind, tööjõukulud jm parameetrid on 30% kasvanud.

### **Järeldused:**

- Täismassipiirang ei ole kitsalt puidusektori probleem, vaid puudutab tervet rida majandusharusid.

- Eriti oluline puistematerjalide, kasvuturba, vedelkütuste, piima puhul. Täismassipiirangu tõstmisega kaasneb transpordikulude vähenemine, mis vähendab nende toodete omahinda ja see suurendab nende sektorite konkurentsivõimet.
- Puistematerjalide, turba, vedelkütuste ja piima minimaalne hinnanguline kogus kokku *ca* 12 mln t aastas – eeldusel, et tehakse vaid üks vedu iga kaubaga) on regulatsiooni muutuse positiivne mõju eri harude konkurentsivõimele ja seega kogu majandusele märkimisväärselt suurem.
- Mitmed täismassipiirangust mõjutatud harud on suunatud eelkõige siseturule (ehitus, toiduained, vedelkütused), mistõttu piirangu muutmine avaldaks positiivset mõju eelkõige sisemaisele konkurentsivõimele.

Tulu-kulu analüüs riigi vaatenurgast:

- Riigirahanduslik tulu-kulu analüüs tuleb läbi viia riigi (valitsussektori) vaatevinklist.
- Riigi poolt tehtavaid kulusid infrastruktuuri ei saa sellisel juhul ettevõtete poolse võiduga kõrvutada, sest eelnev ei anna infot selle kohta, missuguses ulatuses tegelikult rahavood riigile erinevatest majandussektoritest suurenevad või vähenevad.

Loetelu mõningatest näitajatest, mida kõigi sektorite üleselt niisugune analüüs vähemalt arvestama peaks (osad efektid positiivsed ja osad negatiivsed):

- Riigi investeeringud infrastruktuuri parandamisesse.
- Riigi jooksvate kulude muutus infrastruktuuri korrashoidu.
- Erinevatest sektoritest maksulaekumiste muutus seoses tõhusama töökorraldusega vedudel (kütuseaktsiis, palgaga seotud maksud, dividendide tulumaks, käibemaks).
- Erinevatest sektoritest veoteenuse odavnemisega kaasneva nõudluse muutusega kaasnev maksulaekumiste muutus (eelmises punktis toodud maksud).
- Riigi kulude muutus oma metsa transpordil.
- Keskkonnakulude muutus.
- Liikluskahjude muutus.

### **Kokkuvõte:**

- Täismassipiirang ei ole kitsalt puidusektori probleem, vaid see puudutab mitmeid majandusharusid. Teede ja sildade kordategemist peaks analüüsima Eesti regionaalse konkurentsivõime tagamise raamistikus.
- Arutelus toodud asjaolude arvestamine on vältimatu, et saada objektiivset rahanduslikku hinnangut selle kohta, kas ja kui palju riik võidab või kaotab, kui Eesti teedel sõidaksid suurema täismassiga autorongid.

- Korrektset arvutust tegemata jätkub arutelu, kas piirangu muutmine on kasulik või mitte, veel väga kaua. Seepärast soovitame ka vastav analüüs läbi viia.

## **7. Maanteeameti hooldeosakonna juhataja peadirektori asetäitja ülesannetes** **Rain Hallimäe ettekanne: Raskeveokite massipiirangute muutmise mõju taristule**

Teede olem hetkel Eestis:

Riigimaanteed	16 443 km
– põhimaanteed	1 603 km
– tugimaanteed	2 400 km
– kõrvalmaanteed	12 440 km
Kohalikud teed	23 647 km
– maanteed	18 689 km
– tänavad	4 744 km
– jalg- ja jalgrattateed	214 km
Era- ja metsateed	18 398 km
Kokku	58 487 km

### **Probleemid:**

- ebapiisav tugi- ja kõrvalmaanteede kandevõime:
  - projekteeritud valdavalt enne taasiseseisvumist kehtinud normdokumentidele (nt siirdetegurid);
  - liiklus- ja koormussageduse oluline tõus;
- riigimaanteede 140 silda ei vasta 52 t koormusele;
- puudub ülevaade kohalike teede ja sildade kandevõimest;
- veoautodest 10–15% ületab lubatavat 44 t.

### **Maanteeameti seisukoht:**

Enne vajalike investeeringute tegemist teedesse ja sildadesse ei ole võimalik 52-tonniseid sõidukeid vabalt teedele lubada ning kehtivad tegeliku massi piirangud on hetkel asjakohased.

#### Võimalikud lahendused:

- riiklik investeerimisprogramm 766 miljonit eurot 15–20 aastaks;
- muud võimalused:
- aastaringsed marsruudid 52 tonni lubamiseks;
- talvine 52-tonniste vedude ümberkorraldamine.

#### Talvised veod:

Töötlemata ümarpuidu vedu eriveona võib lubada, kui Maanteeameti poolt teekonstruktsiooni kihtidesse paigaldatud andurite põhjal on teekonstruktsioon külmunud olekus vähemalt 0,5 m sügavuseni ning tingimusel, et veotee sildade, viaduktide ja truupide kandevõime on vähemalt 52 t, autorongi tegelik mass ei ületa 52 t ning sõidukite tegelikud massid ja sõidukite tegelikud teljekoormused ei ületa sõidukite registrimasse ja sõidukite registriteljekoormusi ning autorongi mõõtmed ei ületa "Liiklusseaduse" § 80 lõike 3 alusel kehtestatud suurimaid lubatud suurusi.

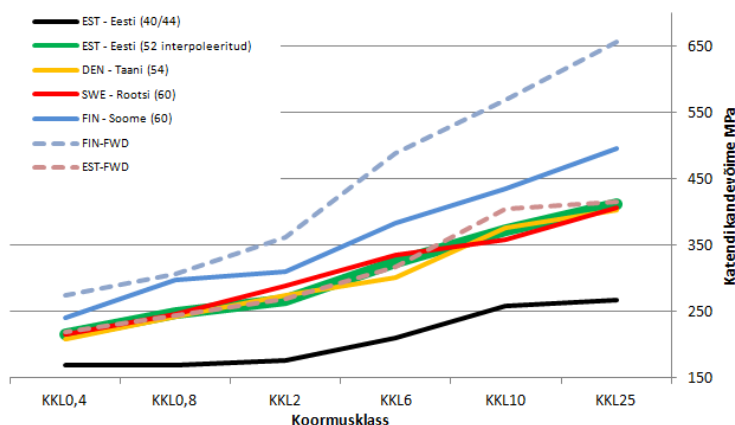
#### **8. Ramboll Eesti AS vanemkonsultandi, Tallinna Tehnikakõrgkooli teetehnika lektori Ain Kendra ettekanne: Riigimaanteede ja sildade tugevdamise maksumuse hindamine tulenevalt 52 tonniste veoste aastaringse liikumise võimalusest**

#### Hetkeolukord:

- Eesti teedevõrk (58,5 t km):
  - 16 500 km riigiteid; ca 950 silda;
  - 23 500 km kohalikke teid; ca 900 silda;
  - 18 500 km erateid (sh metsateed).
- Lubatud koormus 40/44 t (talvel, kui 2 nädalat alla -8°C, 52 t).

Uuringu meetodikas (teedevõrk ja konstruktsioon) võeti aluseks riigiteede struktuur, liiklus ja prognoos. Teedevõrk grupeeriti koormusklassidesse. Võrreldi olukorda ka teistes riikides.

## Valitud konstruktsioonide kandevõime (2001-52 alusel):



	KKL25	KKL10	KKL6	KKL2	KKL0,8	KKL0,4	Keskmine
<b>Eesti (40/44 kehtiv)</b>	267	259	210	177	170	170	191
<b>Eesti (52 int.)</b>	419	381	324	267	251	218	280
<b>Taani (54)</b>	404	377	301	275	242	209	273
<b>Rootsi (60)</b>	407	359	335	289	246	215	285
<b>Soome (60)</b>	496	436	383	311	297	241	325

**RAMBOLL**

## Sildade tugevdamine:

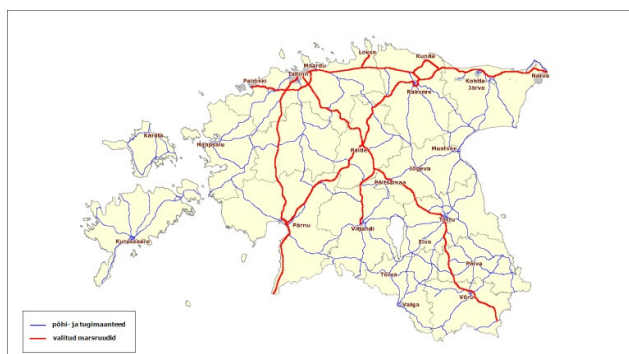
Ühikmaksumused (2008–2010. a projektidel):

- lühikesed sillad: 1020 eurot/m<sup>2</sup>
- keskmised sillad: 950 eurot/m<sup>2</sup>
- pikad sillad: 890 eurot/m<sup>2</sup>

Tänastele nõuetele ei vasta 40 silda – 6,7 milj eurot.

52-tonnisele koormusele 140 silda – 37,5 milj eurot.

Valitud marsruudid (Maanteeameti etteantud):





- valim 1104 km;
- katendi kandevõime mõõtmised välisuuringute teel (FWD) 1031 km;
- 40 t: 111,5 km – 6,1 mln eurot;
- 52 t: kokku 626 km – 93,3 mln eurot;
- arvestades defektitsoonidega:
  - 40 t: 152,1 km – 76 mln eurot;
  - 52 t: 699,4 km – 398 mln eurot;
- 137 sillast 13 tugevdada – 10,2 mln eurot.

### **Investeeringuvajadused:**

- Arvestades ainult kandevõimega, mitte defektidega:
  - 40 t: 3304 km - 62 mln eurot; 52 t: 7934 km – 417 mln eurot;
- Riigiteede katendi arvestuslik ehitusmaksumus:
  - 40 t: 2295 mln eurot; 52 t; 3279 mln eurot; 60 t 3970 mln eurot
- Arvestades ka FWD abil määratud defektitsoonidega:
  - 40 t: 4922 km – 589 mln eurot; 52 t: 10194 km – 1324 mln eurot.

Tegelikud kulud ka riigimaanteedel on tõenäoliselt oluliselt suuremad, kuna analüüs tugineb sisuliselt 100 m lõikude andmetel ning töösse võetakse korraga pikem ala.

Analüüs arvestab ainult riigimaanteedega.

### **Kokkuvõte:**

- Soome teede kandevõime on 1,32 korda suurem.
- Riigiteede kandevõime viimine vastavusse tänaste normidega nõuab 558 miljonit eurot, sellest edasi 52 tonnile veel 766 miljonit eurot.
- 10-aastase investeeringuperioodi diskonteeritud kulud 25-aastaselt vaatlusperioodil ületavad tulusid ca viis korda.
- Arvestused tuginevad ainult riigiteedel.
- Projekteerimismid ja juhendid on vastuolulised ja ei kajasta muutunud olukorda. Uurida ja rakendada Taani või Rootsi juhend/tarkvara.

## Riigikogu keskkonnakomisjoni järeldused ja ettepanekud

Praegu kehtiv täismassipiirang on kehtestatud, arvestades Maanteeameti kokkuvõtet teede seisukorrast. Täismassipiirang ei arvesta seda, et nüüdisaegsemate 6- ja 7-teljeliste (edaspidi ka *rohkemateljeliste*) veokite kasutusele võtmine hajutab eeldatavat raskeveokite täismassi mõju teedele. Kui praegu moodustab lubatud koorma mass laaditud veoki täismassist poole, siis lubatava täismassi suurendamine annaks võimaluse oluliselt vähendada vedude hulka ja sellega seoses ka liiklusohu teedel, samuti õhku paisatud heitgaaside kogust. Vedude arvu vähendamine näiteks aastas 5000-lt 3000-le võimaldaks metsakasvatajatel saada suuremat tulu, mida on võimalik investeerida muuhulgas ka metsa senisest mahukamasse taastamisse. Veofirmadele annab majanduslikult otstarbekam kulude-tulude vahekord võimaluse investeerida nüüdisaegsematesse masinatesse. Selle tulemusel paraneks Eesti keskkonna tervis, suureneks liiklusohutus ning majanduslik konkurentsivõime.

Kõrvutades erinevaid argumente ja seades eesmärgiks aidata kaasa transpordisektori keskkonnasäästlikkuse suurendamisele ning liiklustiheduse vähendamisele, aga samas arvestades Eesti teedevõrgu ja sildade seisukorda ning selle parandamise vajadust, teeb keskkonnakomisjon järgmised ettepanekud:

1. 6- ja enama teljelistele paarisvelgedega autodele kuni 52-tonniste vedude lubamine aastaringselt, ohtlikud marsruudid sulgeda 2013. aasta jooksul.
2. Kaaluda 7- ja enama teljelistele paarisvelgedega autodele Maanteeameti lubadega teatud marsruutidel ja talvisel ajal läbikülmunud maapinna oludes kuni 60-tonniste vedude lubamist alates 2014. aastast.
3. Selleks koostada ja realiseerida teede ja sildade investeerimisprogramm aastateks 2014–2020.
4. Kuna Maanteeameti poolt kasutatavad projekteerimismid ja -juhendid on vastuolulised ja ei kajasta muutunud olukorda, tuleks kaaluda Taanis või Rootsis kasutusel oleva juhendarkvara eeskujuks võtmise võimalust 2013. aasta lõpuks.