

«Selle (Euroopa Liidu «ESPON 2004 kaardi) järgi oleme kõige kehvema transpordiligipääsetavusega ülikool Euroopas.»

Tartu ülikooli rektor Jaak Aaviksoo (SL Õhtuleht, 11.01.2006)

»Sõiduelamusi ja -kogemusi ei anna ühte lausesse kokku võtta. Kui, siis ühte sõnasse: «Jube!» Mina hakkaks kohe täna peale. Praegu on aeg teha suuri asju, mitte pudistada raha niisama laiali."

Ärimees Rein Kilk (SL Õhtuleht, 11.01.2006)

"Lääneeurooplasele tundub, et Eestis tunnevad inimesed vajadust eluohtlike kaskadöörikkide järele. Mitte kõigil ei lähe õnneks, liiklusõnnetuste sageduselt on Eesti Euroopas esirinnas."

Rahvaliidu juht Villu Reiljan (Postimees, 25.01.2006)

«Tee ei ole ainult Tartu asi, see on majandus- ja geopoliitiline küsimus. «

EMT juht Valdo Kalm (SL Õhtuleht, 11.01.2006)

«See ei ole erakondlik probleem, vaid inimeste elu ja tervise ning meie riigi arengu strateegiline küsimus,»

Tartu linnapea Laine Jänes (Postimees, 26.01.2006)

Tallinn-Tartu-Luhamaa maantee:

- + ühendab kahte suurimat Eesti linna
- + läbib kõige rohkem Eesti maakondi
- + tarvitajad peamiselt kohalikud,
mitte transiid
- + pendelränne, kui reaalsus

Midagi on vaja teha, sest olukorraga pole rahul keegi.

Seega tuleb vaadata valikuid:

- õgvendada trassi ehk vanaviisi edasi pisut siledamal asfaldil (maanteeameti plaan)
- igal juhul eraldada sõiduread (kokkupõrge vastutuleva sõidukiga on surmaga lõppevate liiklusõnnetuste hulgas esireas), osa trassist ehitad 3-realisena („Rootsi tee“)
- ehitada neljarealine, et arvestada kohe kasvavate liiklusvoogudega, arvestades, et pigem varem kui hiljem tekib vajadus taolise tee järele terve trassi ulatuses.

Vajalik on päevapoliitika ülene kokkulepe, et tagada järjepidev tegutsemine. On sisult regionaalpoliitilise prioriteedi küsimus.

Selleks vormiks on Riigikogu otsuse vorm kõige parem.

Vaja teatud strateegilised otsused langetada Riigikogu tasandil.

Sest:

- on suunatud pikemale ajale
- võtab suuremaid kohustusi, kui üks-kaks eelarveaastat
- peab jätkuma mitme RK koosseisu ja mitmete valitsuste võimuperioodi vältel.

Riigikogu VIII koosseisu otsus kultuuriobjektide rajamise kohta - Muusikaakadeemia, Eesti Kunstimuuseum ja Eesti Rahva Muuseum.

Ilma otsuseta oleks neid objekte rahastatud kultuuriministeeriumi tavapärastest eelarvevõimalustest lähtuvalt ning seega poleks meil mitte ainult KUMUt, vaid ilmselt ka muusikaakadeemia uut hoonet.

Riigikogu otsus sundis leidma teised rahastamise allikad ning saavutati uued suurehitised ja ka muu kultuurielu ei kängunud ära.

Kas on vaja neljarealist?

Kas rong poleks mõistlikum?

Täna on liiklussagedus Tallinn-Mäo lõigul selline, et nõuab I klassi maanteed, seda ei eita isegi maanteeamet

Tartu ringtee õudust teate isegi, nii liiklussagedus, kui ristumised linnatänavate ja teiste maanteedega vajavad lahendamist

Tartu, Põltsamaa, Imavere ümbruses on Tallinn-Tartu maantee tööl- ja kooliskäimise teeks nende keskuste ümbruskonnale.

Regionaalarengu aspekt

Täna toodab Tallinn ja selle regioon ca. 60-65 Eesti SKTst. Mida kaugemale pealinnast, seda viletsamad on eeldused ettevõtluse arenguks.

Töökohad ei hakka tekkima, kui infrastruktuur ei loo eeldusi. Eestis ei ole praktiliselt muid regionaalpoliitilisi meetmeid piirkondlike maksusoodustuste, stardirahade jmt. näol

Korralik maantee annab uue tõuke mitmetele senistele tööstuskeskustele – näit. Imavere, Mäo ning loob eeldused uute taoliste keskuste tekkeks näiteks Laevas, Puurmanis ja mujal.

Oluline on see ka neile ettevõtjaile, kes ise ei jää neljarealise äärde, vaid ajavad äri Põlvamaal või Võrumaal või Valgamaal.

Pendelränne?

4-realine on soodsam ka pendelränduritele. Ainus viis pendelrännet vähendada on luua eeldused töökohtade tekkeks kaugematesse piirkondadesse.

RAHA

Maksab 9 kuni 15 miljardit krooni.

Kas see on suur raha ka 10 aastast perioodi arvestades?

Iga aasta jaoks teeb see 0,9 kuni 1,5 miljardit krooni.

Eesti riigieelarve ülejääk mullu oli 2 ja selle aasta oodatav ülelaekumine 3 miljardit krooni.

Lisaks on kavandatud EU rahasid ca. 4-4,5 miljardit tarvitada 2007-2013 eelarveperioodil Tallinn-Tartu maantee ehitamises.

Kütuseaktsiisist laekub samal perioodil ennustatavalt ca. 28 miljardit krooni

Iga aastaga muutub tee-ehitus kallimaks. Kui palju oleme senise viivitamisega juba raha n.ö. kaotanud?

Raha on odavam laenata, kui venitada ehitusega.

Investeeringud, mis mõne aasta pärast osutuvad ajale jalgujäänuiks, on raiskamine.

Seni pole suudetud prognoosida korralikult transpordivoogude kasvu ja ka täna hinnatakse neid pigem üle kui alla.

Isegi drastiline bensiini ja diiselkütte hinnatõus pole avaldanud tuntavat mõju ei kütuste läbimüügile ega ka autode müüginumbritele.