

Ootamatu talv

Me tavatseme võrrelda Eestit põhjamaadega. Ometigi tundub aeg ajalt et lõunamaadele omane käitumisviis sobib meile rohkem. Kuidas muidu seletada, et jaanuarikuiste talveilmadega muutuvad meie teed ootamatult libedaks, sajab lund ja tuikab. Viimaste aastate ilmaolud on muutunud kiiresti, mis nõuab ka teehooldust vastavalt muutunud oludele. Ennekõike hooldust, mis ennetaks libeduse tekkimist. Ilmastiku kiired muutused aga ei tähenda seda, teehooldajatel otsekui puuduksid kogemused kiireks tegutsemiseks talvistes oludes. On kaks võimalust, kas teehooluduse eest vastutajad on unustanud meie geograafilise asendi ja kiired ilmamuutused, või on ametkondades üha enam maad võtmas hoolimatus.

Maantee on liiklemiseks.

Aasta esimene kuu oli liiklejate suhtes karm. Kümme hukkunut ja kümned sattusid haiglasse. Üheks õnnetuse juhtumise peamiseks faktoriks võib nimetada hooldamata teid. Loomulikult oli ka teisi faktoreid, kuid libedad teeolud koondasid kõik väiksematki möödalaskmised kokku ja õnnetus oligi käes. Meenutagem, et terve eelmise aasta jooksul sai Eesti teedel ja tänavatel liiklusõnnetustes surma üldse 49 inimest. Nii saab jaanuari liiklusolukorda hinnata täiesti erandliku ja lubamatuna. Täpselt kaks aastat tagasi juhtus Ida-Virumaal bussidega õnnetused, kus hukkusid inimesed. Räägiti vajadusest teha ennetavat libedustõrjet, muuta hoolduslepinguid ja muud vajalike toiminguid, et teed ei oleks libedad. Aga selle asemel, et tehtud vigu ausalt tunnistada, ning astuda samme libeduse ärahoidmiseks, näidatakse näpuga liiklejate suhtes, kes ametnike arvates sõita ei oska. Kehtivad vanad muutmata õigusaktid mis lubavadki nii tegutseda, maanteeameti juhid kehitavad õlgu, MKM-i ametnik heietab rahapuudusest ning tehnika nappusest, riigi juhtpoliitikutele tundub aga 10 inimese surm ja paljudele vigastusi kaasa toonud õnnetused kui paratamatus. Või järsku on nii sise- kui majandusminister otsinud selgitusi õnnetuse põhjustanud olukorrale, uurides kes teeb erapooletut järelevalvet teehoolduse üle ja kuidas toimub üldse tõdemine et libe on.

Vastutuse puudumine.

Kõik inimeste elu ja tervist ohustav peaks olema riigi erilise kontrolli ja tähelepanu all ning see, kelle tegevus, või tegevusetus toob kaasa inimese surma või sandistumise, peab saama karistatud. Oleks ju kummaline, kui autojuht, kelle lohakuse tõttu on juhtunud ohvritega avarii, mõistetakse kohtus õigeks, kuna ta tegelikult ei soovinud nii ränki tagajärgi, ent olude sunnil kukkus lihtsalt halvasti välja. Teehooldajad, kelle lohakuse tõttu inimesed libedal teel elu kaotasid, jäid aga ilma igasuguse karistuse, isegi hukkamõistuta, kuna nagu maanteeameti asjapulgad selgitasid, polnud selles, et teed hooldamata jäeti, midagi pahatahtlikku, vaid olukorra tingis vahendite nappus ja libeduse kohta käiva info puudumine. Õigustuseks toodi välja seegi, et standardid ei näe ette teede hooldamist lumesaju ja tuisu ajal, vaid alles peale nende lõppemist. Maanteeamet

on kindel, et rahvas peaks olema tänulik, kui nigela rahastamisega üleüldse mõni hooldusmasin välja saadetakse.

Mis on teehoolduspildis valesti.

Kui varem naljatati, et talv saabub teehooldajatele alati ootamatult, siis täna pole huumoriks enam põhjust. Ei tule see talv ootamatult midagi, ainult et mõnede ametkondade nahk on kasvanud nii paksuks, et ka kõige karmimates talveoludes ei vaevuta eriti pingutama. Vastutust ju pole, milleks siis ülemäära rabada! Samal ajal kui Tallinna tänavaile ilmusid juba saju alguses sahad ning soolapuisturid, mattusid linnadevahelised maanteed, kõrvalteedest rääkimata, paksu lume alla, mis peagi jäiseks liuväljaks muutus. Maanteeameti lepingupartnerid aga ootasid lumesaju lakkamist. Ei saa ju riskida teehooldustehnikat libedaga välja saata! Vaat kui sõidavad kraavi!

Milles siis ikkagi on vahe, kas metoodikas või inimestes, või mõlemas?

Raha peaks jätkuma, tehnikat samuti.

Jääb arusaamatuks, mis ikkagi takistab maanteeametit talvel teid korras hoida. Ameti juhid väidavad, et korralikuks hoolduseks napib raha. Kuhu see raha siis kaob? Viimased aastad on olnud lumevaesed ning talvehoolduseks kulunud kordades vähem, kui planeeriti. Ka maanteemaksust ning kütuse aktsiisist peaks laekuma piisavalt, et päevil, mil valitsevad tõsised talveolud, teed sõidetavad hoida.

Täna laekub ühe raskeveoki pealt aastas keskmiselt kütuse aktsiisi 35-50 000 eurot, teekasutustasu 1000 eurot ja raskeveokimaksu 550 eurot. Kokku teeb see peaaegu 37- 45000 eurot, ehk siis 10 sõidukiga ettevõttelt ligikaudu 450 000 eurot aastas. Meie registris on tuhandeid raskeveokeid, lisaks maksivad teekasutuse eest välismaa vedajad. Kas tõesti sellest rahast ei piisa teehooluduseks ja tuleb veel juurde küsida?

Meil on õigus nõuda maanteeametilt teede hoidmist tasemel, kus ei tuleks leinata libeda tõttu hukkunuid, ega ravida kannatanuid. Ent see õigus ei realiseeru seni, kuni ameti ja tema lepingupartnerite üle puudub järelevalve ning inimkannatusi nõudnud õnnetuste üheks põhjuseks ei loeta hooldamata teid. Loomulikult vajab see õigusaktide muutmist, kuid täna puudub selleks ka tahe.

Maanteeamet käitub üleolevalt.

Kaks aastat tagasi arutati liikluskomisjonis teedel libeduse olemasolu mõõtmiseks vastavate seadmete kasutusele võtmist. Seadmed mõõdavad tee ja rehvide vahel haardetegurit. Isegi summa, 1200 eurot koos paigaldusega, mis on seadme maksumus, pole ületamatu raha. Sellised seadmed peaks juba täna olema Maanteeameti poolt ostetud ja paigaldatud liinidel sõitvasse bussi, et saada ülevaade teedel olevast libedusest või selle tekkest ja seda reaalselt. Selline tegevus pole tänapäeval mingi raketiteadus. Andmed oleksid salvestatud ja kättesaadavad hooldajatele kiireks tegutsemiseks nii ennetava libedusetõrje näol, kui ka libeduse enda tõrjumiseks. Selle tulemusel oleks kohe selge, kus teid tegelikult hooldatakse, ning kus tööst üksnes raporteeritakse. Kahe aasta jooksul

pole maanteeamet viitsinud sellega tegeleda, sest saab ju ka ilma hakkama. Või järsku ikkagi andmeid kogutakse, aga neid ei kasutata nii nagu peaks?

Kas tõesti peavad autojuhid lõputult kannatama ametnike üleolevat suhtumist ja kuulama põhjendusi, miks teed hooldada pole võimalik. Mõelgem neile, kes libedatel teedel juhtunud avariide tõttu kaotasid töövõime ja tervise. Kas tõesti jääb õhku võimalus, et need teehoolduse ohvrid sellel talvel ei jää viimasteks!

Me ei pea kannatama! Kui teede eest vastutavad ametnikud ei tule toime, on põhjust nad välja vahetada. Siseministeeriumil tuleks aga selgitada, miks ei algatatud uurimist jaanuarikuiste ränkade avariide kaassüüdlaste, MKM vastutava ametniku ja maanteeameti juhtide ning nende lepingupartnerite suhtes. Inimelu on hindamatu ja peaksime kõik küsima, kas oleme kõik teinud selleks, et nii enam ei juhtuks. Kaasaarvatud ka meie endi muutnud mõttemaailm ja arusaamised.

Kui täna ei mõtle muutustele, mis saab siis kui tõesti tulebki tõeline talv tõsise lumetuisu libeduse ja krõbeda külmaga. Kas Padaoru laadsete sündmuste kordumise ärahoidmine on transpordi arengukavas ilusti kirja pandud? Või kui ei ole, siis kuidas on?