

Hr Ahti Kuningas
transpordi asekancler
Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium

Teie 15.06.2017 nr 1.15-5/2017/17-5208

Torupiiretest, õigusaktidest ja liiklusohutuse auditeerimisest (oli: Ebaseaduslikud torupiirded ohustavad liiklejaid)

Lp Ahti Kuningas

Me täname vastuse eest ja tervitame selles sisalduvaid viiteid positiivsetele arengutele. Saime vastuse ka Tallinna Transpordiametilt, kus lubati veelgi konkreetsemalt tegeleda määratlemata torupiirete kaardistamise, eemaldamise ja ümberehitusega.

Teie vastuskirjast leidsime siiski mõningasi probleeme, mida peame vajalikuks täiendavalt selgitada.

1. Ilmselgelt on olemas probleem toote nõuetele vastavuse seaduse rakendamisega, sest kuidas muidu selgitada asjaolu, et meil kasutatakse massiliselt tooteid, mis liikluskeskonda ei sobi ja kujutavad liiklejatele ohtu? Teie vastusest tuleneb, et need piirded on kõik ebaseaduslikud. Kes võtab vastutuse? Me teeme ettepaneku analüüsida selle seaduse efektiivsust ja teha vajalikud korrektuurid. Positiivne on, et Linnatänavate standardis on täpsustatud jalakäijapiirete kasutusala, kuid see standard ei ole kohustuslik.
2. Me ei nõustu, et standard teepiirete osas puudub. Kõik piirdesüsteemid, mis paigaldatakse sõidutee serva peavad vastama teepiirde standardile. Nagu te eelnevas punktis selgitasite, kehtib meil toote nõuetele vastavuse seadus. TNVS §5 lg 1 on ammendav – kui tegemist on ohtliku tootega, siis seda ei või turule lasta ega kasutusele võtta. Sama seaduse §6 lg 3 selgitab, et kui toote ohutuse tõestamiseks ei ole käepärast õigusakti või standardit, siis arvestatakse muuhulgas konkreetse tööstusharu toote ohutuse hea tava reegleid, teaduse ja tehnika hetkeseisu ning tarbijate põhjendatud ootusi ohutuse suhtes. Siinkohal jääb seadus paraku lühikeseks, kuivõrd jätab lahtiseks, kuidas toote ohutust tuleks sellisel juhul tõendada enne turule laskmist. Loogiliselt võttes tuleks toodet katsetada võimalike ohuolukordade suhtes, analoogiliselt standardis EN 1317 reglementeeritud juhtudega, sest ka nendele piiretele võivad otsa sõita sõidukid ning erinevalt tavapäraest sõidukipiiretest mille taga ei ole kõnniteed, kujutavad sellised piirded ohtu eelkõige jalakäijatele – seega ei tohi piirde töölaius ulatuda kõnniteele. Teine võimalus on koos toote väljatöötamisega luua ka standard, mis samuti eeldab

riskide hindamist ja katsetamist.

Oma vastuses olete torupiirded nimetanud tinglikult jalakäijapiireteks, kuid sellisel juhul ei tohiks nende piirete funktsiooniks olla autode ja jalakäijate ala eristamine. Paraku ei ole need tooted sobivad ka jalakäijatele, sest teravad kinnitusdetailide servad võivad tekitada vigastusi ka jalakäijaile.

3. Oleme nõus, et seaduse kohaselt tee omanik vastutab, kuid tee omanik on ka üldjuhul need ohtlikud piirded tellinud. Seega on probleem üldse mõistmises, mis on ohtlik või ohutu. Irooniline, aga paljuski on neid ohtlikke piirdeid paigaldatud sinisilmse usus, et need parandavad ohutust.
4. Meil on andmeid käesoleval aastal hankes olevatest projektidest, mis sisaldavad torupiirdeid. Näiteks Reaalprojekt töö nr VP14038 (joonis 03-03-8.3 „Torupiirde näidis“), mis oli hiljuti ehitushankes. Loodame, et isegi kui juba lepinguteni jõudnud hangetes on sees torupiirded, siis need sealt kindlasti eemaldatakse. Veelkord, seadus on olemas, kuid ei toimi. Need samad tee omanikud on heaks kiitnud ohtlikud projektid, mille on koostanud eeldatavalt pädevad projekteerijad. Seega on midagi jätkuvalt valesti ja meil on raske nõustuda, et ehitusseadustik ning teised seadused on piisavad, et tagada ohutu liikluskeskkond ja ohutute ehitiste rajamine laiemalt.
5. Ettepanek riigihangetes kasutada ohutuskriteeriumi ei vaja sekkumist riigihangete seadusesse. Riigihangete seadus on alati eelistanud majanduslikku soodsust, kuid jällegi teame, et praktikas on 90% hangetest hinnapõhised. See on ka üks juurpõhjus, miks meil lokkavad ohtlikud teeprojektid (odavalt kogemusi ja pädevust ei saa) ning kasutatakse odavaid, kuid ohtlikke tooteid.

Uues riigihangete seaduses on majanduslik soodsus selgelt eelistatud ja madalaima hinna kriteerium on pigem erand, mille otstarbekust peab põhjendama. Kui ehitatakse teed, siis võib loogiliselt pidada seda, et majanduslik soodsus seisneb hankija ehk lõpptarbija jaoks muuhulgas ka ohutuses. Ehitusseadustiku üldpõhimõtte järgi on ohutus üldse kõige olulisem kriteerium, seda nii ehitusprotsessis, kui ka valmiva ehitise kasutamisel. Seega, loogiliselt ootame, et edaspidi tee omanikud sätestavad hangetes pakkumuse hindamise kriteeriumite hulka ka ohutuse ning Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium annab selleks vastavad suunised¹. Kui ka Majandusministeerium ei tea, mis on majanduslikult soodne, siis on ilmselt põhjendamatu oodata sellekohaseid teadmisi allasutustelt.

6. Me oleme teadlikud sellest, et EL kehtiv liiklusohutuse direktiiv nõuab liiklusohutuse auditeerimist ainult TEN-T võrgustikus. Samas soovib direktiiv liikmesriikidel viia auditeerimist läbi ka teistel teedel. Sõltumata sellest, mida ütleb meile direktiiv, meie inimesed on meile tähtsad. Iga liiklussurm on liigne. Järk-järguline auditeerimise nõude laiendamine on tervitatav, kuid samas ebaloogiline. Kui see plaan on liiklusohutusprogrammis, siis tuleb see sisse kirjutada ka määrusesse, mida käesolevaks ajaks tehtud ei ole. Samas ei ole me üldse nõus sellega, justkui 40000 km teid võiks olla ka edaspidi ohtlikud ja auditeerimine ei ole vajalik. Juhime tähelepanu avariide statistikale, mille kohaselt üle 60% kõigist avariidest ning vigastustest ja 30% liiklussurmadest leiavad aset kohalikel teedel. Kui me tõsiselt tahame olukorda parandada, siis me ei saa tegeleda probleemiga ainult seal, kus direktiiv ette näeb². Liiklusohutuse

¹ <https://liiklusohutusaudit.ee/blog/liiklusohutus-riigihanke-kriteeriumina/>

² <https://liiklusohutusaudit.ee/mis-on-liiklusohutusaudit/nulltolerants/>

auditeerimine on vähese kuluga, kuid suure tulukusega teenus, millega saab kokku hoida väärinvesteeringutelt kordades suuremaid summasid, kui teenuse eest maksta tuleb³.

7. Rõhutame veelkord oma ettepanekus sõna sõltumatu. Praeguses seadusandluses on justkui määratletud järelevalve, kuid see ei vasta elementaarsele rollide lahususe printsiibile. Maanteeamet seab projekteerimise tingimused, kiidab heaks projektid, annab ehitus- ja kasutusload ja teeb kõige selle üle ise järelevalvet. Sellele probleemile juhtis tähelepanu Euroopa Komisjon juba enne Eesti ELiga liitumist. Sama absurdne on olukord kohaliku omavalitsuse projektidega, mille tellijaks omavalitsused ise on. Maanteeamet peaks justkui tegema järelevalvet kohalikel teedel seisundinõuete täitmise üle, kuid selleks puudub Maanteeametil vajalik ressurss. Lisaks on seisundinõuete täitmise järelevalve tagantjärele tarkus, sest seisund, mida valvatakse, on hetkeline. Vajame sõltumatut järelevalvet ehitusprotsessi, sealhulgas planeerimise ja projekteerimise üle.

Oleme oma blogis käsitleanud juhtumit Saue sõida-ja-pargi parkla teemal. Näiliselt vägagi positiivset projekti varjutab elementaarne planeerimisviga, mis seab liiklejad planeeritud ohtu. Paraku on vastused kõigilt osapooltelt olnud probleemi eitavad⁴. Põhjus on lihtne – kõik on projekti otsustusprotsessis olnud osalised ja ei ole osanud viga näha. Ainult Maanteeamet nõustus probleemi olemasoluga, sest ei ole kuidagi projektiga seotud. Kuna tegemist ei ole ka seisundinõuete vastuoluga, siis ei olegi midagi muud teha, kui statistikale täiendust oodata.

Torupiirded on suurema probleemi lakmuspaber. Probleem ei ole torupiirdes, vaid mittetoimivates seadustes. Me ei soovi pidada lõpmata kirjalikku dialoogi sellel teemal. Oleme oma seisukohad selgelt väljendanud ja loodame, et MKM võtab liiklusohutuse teemat senisest veelgi tõsisemalt. Vastuse kirjutamise asemel võtke kriitiliselt ette ehituseadustik, toote nõuetele vastavuse tõendamise seadus, liiklusohutuse auditeerimise nõuete määrus ja mõelge ennast olukorda, kus kohaliku omavalitsuse poolt pädevalt projekteerijalt tellitud projekti järgi ehitatud ristmikul saab vigastada või hukkub teie perekonnaliige. Kui projektile oleks läbi viidud liiklusohutuse audit ning leitud riskid korrektselt maandatud, siis oleks selline tagajärg olnud ebatõenäoline, kuid kohalik omavalitsus ei pidanud auditeerimist vajalikuks.

Samas, olgem ausad, täna Eestis toimiv liiklusohutuse auditeerimise praktika on oluliste puudustega nii audiitorite kui tellijate poolt. See on alguse saanud puudulikust koolitusest (valdav osa heakskiidetud koolituskavast ei käsitle liiklusohutust ega avariide tekkemehhanisme) ja kehvadest määrustest⁵. Oma osa on ka vähesel praktilikal. Seetõttu ei ole tänastel audititel sellist efekti, mis neil peaks olema. Kuna puudub auditite register, siis puudub ka teadmised, milliseid riske on tuvastatud, kas ja kuidas neid on leevendatud ja kas leevendusmeetmed on ka toimunud. Seega ei ole me võimelised tegema mingeid järeldusi. Lõpuks on hägune ka vastutus.

³ <https://liiklusohutusaudit.ee/blog/auditi-voimalikust-tasuvusest-telliskivi-tanava-naitel/>

⁴ <https://liiklusohutusaudit.ee/blog/ohtlik-ehitis-vastab-seadusele/>

⁵ <https://liiklusohutusaudit.ee/blog/liiklusohutuse-auditeerimise-tingimuste-maarus-vajab-muutmist-tuhistamist/>

Me ei soovi kindlasti, et auditeid tehtaks veel rohkem selleks, et täita protseduurilist nõuet. Me soovime, et iga investeeritud Euro oleks ohutu, mitte uus täiendav oht.

Teeme teed ohutuks. Võtame vastutuse.

Raul Vibo
teetehnika magister, volitatud teedeinsener
Portaali Liiklus.Ohutus.Audit kaasalgataja
raul.vibo @ eesti.ee
/allkirjastatud digitaalselt/
02.08.2016 Abu Dhabis

Ain Kendra
volitatud teedeinsener
Portaali Liiklus.Ohutus.Audit kaasalgataja
ain @ t-konsult.ee
/allkirjastatud digitaalselt/
02.08.2016 Tallinnas

Koopia:

Riigikantselei riigikantselei @ riigikantselei.ee
Riigikontroll riigikontroll @ riigikontroll.ee
Vabariigi President vpinfo @ vpk.ee
Tehnilise järelevalve amet info @ tja.ee
Maanteeamet info @ mnt.ee
Tallinna Transpordiamet tta @ tallinnlv.ee