

METSAVEDUDE PIIRANG. Raport kaitseb metsamehi ja ehitusettevõtjaid.

Lukase raport lubaks rasked veokid maanteele



ANDRUS
KARMAU
meelamatus- ja loomapidamis-
ministri

olitiikast lahkuva riigikogu keskonnakomisjoni esimehe Tõnis Lukase (IRL) juhtimisel koostatud raport soovib lubada teedele senisest märksa raskemad veoautod, andes sellega suure trumbi ettevõtjatele, kes seda tulutult aastaid nõudnud.

Maanteeamet ja majandusministeerium tõrjusid seni metsameeste, aga ka teiste suuri veoautosid kasutavate ettevõtjate soovi väitega, et peamiselt nõukogude ajal valminud maanteed ja sillad pole senisest märksa raskemate veoakite talumiseks ehitatud.

Kuiigi suuremaid maanteid on Eestis viimastel aastatel hoogsalt euraorahaga remonditud, on väiksemad teed ja enamik sildu-viadukte saadud pärandiks suure sotsialismikodu ajast.

Lukase eile tutvustatud raport soovib teedele lubada kuni 52-tonnised veokid, praegu on piirang 44 tonni.

«Kui veetaks suuremate koormatega, siis oleks vedude arv väiksem ja loodust säästetaks oluliselt rohkem,» ütles Lukas. «Liikluse turvalisus paraneks, sest veokeid oleks teedel vähem ja vedajatel oleks raha kasutada ainult moodsaid ja turvalisi autosid.»

Raporti teine järeldus ütleb, et aastast 2014 võiks küllunud teedel liikuda kuni 60-tonnised masinad, seda tingimusel, et telgi on neil vähemalt seitse. Võrdluseks, praegu võib sõita maanteeameti tasuliste eriliubadega kuni 52-tonnise masinaga, kui temperatuur on piisunud alla 8 kraadi ja maanteetamm küllunud.

Lukas soovib ka mahukat investeeringiprogrammi aastateks 2014–2020 ning teed-sildade projekteerimistingimuste muutmist Taani ja Rootsi eeskujul.

Metsameeste üheks argumentiks ongi seni olnud asjaolu, et Põhjamaades on lubatud veokid. Kuna puuid

hind kujuneb rahvusvahelises konkurentsis, on kodumaine transpordikultuure allapoole toomine olnud metsafirmade jaoks oluline nõue.

Moodsad metsaveoautod on suurema telgede ja rataste arvuga ning ehitatud kandma märksa suuremaid koormaid kui 44 tonni. See tähendab, et seaduskuuleka vedaja metsaveoauto on praegu palkidega täidetud umbes kolmveerandi jagu. Kui koormapostide vahe on aga täidetud ääreni, siis võib üsna kindel olla, et tegu on ülekaalulise autoga.

Metsameeste üheks argumentiks ongi seni olnud asjaolu, et Põhjamaades on lubatud raskemad veokid kui Eestis.

Sellise autoga sõitmise eest teeb politsei trahvi, kuid kõiki autosid ei jaksata kontrollida. Hinnanguliselt on kuni veerand metsaveokitest ülekaalulised ja raadosaatjatega varustatud autojuhtidel patrullide asukoht hea ülevaade.

Kui metsamehed räägivad

suuremate masinatega sõitmisel tekkivast kokkuhoiust, sest vähema arvu vedudega saab veetud sama koguse puitu, siis uuringud viitavad, et teede sellega vastavusse viimiseks vajalik investeeringiprogramm ei tasu end ära. Rambolli uuringu järgi oleks kulu viis korda suurem metsamajandusest saadavast tulust, ja seda 25-aastase perioodi jooksul.

Maanteeameti hooldeosakonna juht Rein Hallimäe ütles Lukase raporti kohta, et see väärrib arutelu, kuid peale metsamajanduse huvide peab amet arvestama ka teedevõrguga.

«Suurem osa riigi põhi- maanteede kattekonstruktsioonidest peab vastu 52-tonnistele veokitele, kuid probleemid tekivad väiksemate teedega. Seetõttu ei ole üldise masinapiirangu tõstmine 52 tonni le ilma vastava teekatete ja sildade tugevdamise programmi rakendamiseta mõistlik,» ütles ta. «Et lubada 52-tonnised vabalt riigimaanteedele ja sildadele, läheb vaja 766 miljonit eurot, millele lisanduvad kohalikke teede ja sildade tugevdamise kulud.»