Põllumees ja mahasõit avalikult teelt

Avalikud teed jagunevad riigi ja vallateedeks, mõlemal juhul kehtivad ministri määrusega kehtestatud mängureeglid. Teed on kui veresooned, mis ühendavad maakasutust. Et tee täidaks oma funktsiooni, **peab olema ühendus maakasutuse ja tee vahel**. Läbi aegade on sellised ühendused põllule (**mahasõidud**) ka rahulikult eksisteerinud, ühendused mida kasutatakse loetud kordi aastas kui põllul mingid tööd tegemist vajavad. Probleemid ilmnevad sisuliselt pärast tee rekonstrueerimist, kus liiklusohutuse huvides ja eeskirjadega (Kliimaministri määrus 71, Tee projekteerimisnorm) vastavuses osa seniseid mahasõite on suletud. Kuna põllumeestel on palju rendimaa kasutust, siis pole maaomanik olnud väga huvitatud asjaajamistest ja kui teeprojekti kooskõlastus mahasõidu sulgemiseks allkirja vajas, ei keeldutud, isegi küsimata rentnikult. Tihti ei olnud sellised mahasõidud isegi mitte kaardil fikseeritud. Kui aga remondi käigus korrastati kraavid, kadusid ka sellised harva kasutatavad mahasõidud. Nüüd tuleb mahasõidu taastekitamiseks läbida korralik kadalipp – Transpordiameti ettekirjutus mitmel leheküljel, geoalus ja teeprojekt ning ehitustöö – kõik kokku võib võtta 20 000 eurot või isegi rohkem sest mahasõitu kui mõistet enam pole, kõik on ristmikud (kuni 20 sõidukit ööpäevas aastakeskmisena) ja ristmike vahelised kaugused on normis konkreetselt paika pandud.

Ehitusseadustik määrab, millal on vaja projekti koos ehitusloaga, millal pääseks kergemalt. Ehitusluba ei ole vaja osa asendamisel samaväärsega – MTM määrus 102 selgitab, et selle all peetakse silmas näiteks katte ülakihi asendamist, aga ka laiendusena need ehitustööd, mida ei käsitleta rajamise, ümberehitamise, laiendamise või lammutamisena ja mis ei avalda olulist mõju ümbritsevale keskkonnale ja oluliselt ei muuda tee omadusi**. Rekonstrueerimise käigus likvideeritud mahasõidu taastamine või uue mahasõidu rajamine selle järgi ei ole asendamine ning vajab projekti.**

Lihtsamat protseduuri praegu ei ole, sest kui varem oli teetööde kirjeldusega võimalik lahendada väiksemaid ehituslikke küsimusi, siis **alates 2015 sellist määrust enam ei ole** (MKM määrus 35, Teetööde kirjeldusele esitatavad nõuded ning teetööde kirjelduse järgi tehtavate teetööde liigid ja loetelu). See võimaldas korraldada nii truupide ja mahasõitude remonti ja ehitamist kui ka muid väikesemahulisi remondi- ja ehitustöid. **Nüüd tuleb igale pisiasjale ka projekt teha ja järgida suurehitustega analoogseid protseduurireegleid**. Ja tööd saavad nii geodeedid kui projekteerijad aga loomulikult ka ametnikud. Ehitajad ka, olukorras kus väikese objektiga saaksid ka oma peaga hakkama, tuleb kuludesse veel omanikujärelevalve ja lõpuks valvab ka ametipoolne järelevalve. Kõik saavad tööd juurde. Kui vallateega tegemist, puudub tavaliselt see administratiivne võimekus näpuga tähti järgi ajada ja on ka veel mingisugune kohalike olude tundmine ehk edasi-tagasi side KOV valimistsüklis, riigisüsteemis on aga see sidekumm lõpmatult pikaks veninud või venitatud.

Transpordiametil on tüüplahendused mahasõitudele – joonised. Kuid neid jooniseid tuleks täiendada, sest arvestatud ei ole põllumajandustehnika gabariitide ja pöörderaadiustega (TalTechi teedeehitaja on sel teemal ka magistritöö teinud). Tüüpsed mahasõidud vajaksid laiendamist, kuid pigem ilma seotud katteta ehk tugipeenra osas, sest laiendus on vajalik vaid lühiajaliselt eriti laia või pika tehnikaga manööverdamisel. Kattega osa võiks arvestada tavapäraste veokitega.

Ning **täiemõõduliste truupide asemele sobiksid mahasõitudel ka lihtsamad lahendused** – geotekstiil alla, toru kraavipõhja ning taastäitmine jämeda killustikuga. **Taastada tuleks** see **teetööde kirjelduse määrus**, viidates seejuures tüüpsetele ehk kataloogilahendustele TrAm veebis, milliste kasutamisel tõepoolest geoalust ja täiemõõdulist projekti poleks vaja. Skeem Maa- ja Ruumiameti kaardirakenduse kuva baasil oleks piisav, muidugi koos töökirjeldusega.