

Sisekaitseakadeemia
Päästekolledž

Markus Aasma
RS990

Põhiautode olemasolu ja nendega viimastel aastatel
tekinud probleemide analüüs

Lõputöö

Juhendaja:
Peeter Eylandt

Tallinn 2003

SISUKORD

Referaat	4
Sissejuhatus	5
1. Eriautod päästeteenistuses	6
1.1 Eriauto mõiste	6
1.2 Eriautode ajalugu Eestis.....	6
1.2.1 Ajaloo vajalikkus	6
1.2.2 Algusaastad	7
1.2.3 Esimesed eriautod Eestis.....	7
1.2.4 Eriautod aastatel 1940-1991	8
1.2.5 Eriautod aastatel 1991-2001.	8
1.2.6 Esimene kaasaegne tuletõrje- ja päästeauto Scania TLF 2700	8
2. Eriautode liigitus	9
2.1 Eriautode liigid.....	9
2.2 Eriautopark kõrgeltarenenud riikide päästeteenistustes.....	9
3. Nõuded päästeteenistusele	12
4. Andmete võrdlus ja analüüs.	15
4.1 Hetkeolukorra tutvustus	17
4.2 Masinapargi probleemide iseloomustus.....	19
4.3 Amortisatsioonist tulenevad probleemid	22
Kokkuvõte	23
Võõrkeelne kokkuvõte	25
Kasutatud kirjandus	27
Lisad	28
Lisa 1.....	29
Lisa 3.....	31
Lisa 4.....	32
Lisa 5.....	33
Lisa 6	34

REFERAAT

Käesolev töö on koostatud kokku 39 leheküljel. Töös on 6 lisa kokku 12 leheküljel. Samuti on kasutatud tuletõrjeajaloolisi ja tuletõrjealaseid tehnilis-taktikalisi teoseid. Informatsiooni on talletatud ka päästeteenistuse erinevatelt osakondadelt. Andmeid ja materjale on paigutatud koondtabelitena teksti, parema ülevaate saamiseks ja terviklikult välja toodud lisades.

Käesoleva töö aktuaalsus seisneb selles, et päästeteenistuste autopark on üldkokkuvõttes amortiseerunud ja see vähene uute autode juurdevool ei tõsta olemasoleva autopargi üldist vanust. Eesmärgiks on analüüsida soetusi Päästeametist saadud statistiliste andmete põhjal ja vastavalt analüüsi tulemustele teha järeldused edaspidiseks tegevuseks.

Töös on käsitletud autopargi arendustegevusega seotud probleeme, hinnatud olemasolevat tehnikat, eelnevaid soetusplaanide. Töö tulemusena sai hinnatud soetuste plaanipärast täitmist ja tehtud ettepanekuid tulevikus praktilist tähtsust omavatele eesmärkidele. Soovitused on rakendatavad tulevikus Eesti päästeteenistuse autopargi arendamisel.

Sissejuhatus

Eelnevate aastate jooksul on kasutatud pidevalt vene päritoluga ZIL ja GAZ tüüpi masinaid. Käesoleva töö aktuaalsus seisneb selles, et aastaid on Eesti päästeteenistustes kasutusel sama tüüpi masinad, mis on amortiseerunud. Milline on üldine olukord eriautopargis ja kas tehtud soetused peatavad üldise masinapargi vananemise. Või on tekkinud olukord, kus soetused ei peata üldist olukorda riigis ja tuleks pöörata rohkem tähelepanu käes olevale probleemile.

Töö eesmärgiks on analüüsida olemasolevat tehnikat ja võrrelda sellega, mis peaks olema vastavalt kehtivatele määrustele. Analüüsida sündmuste statistilist poolt. Viimase kolme aasta jooksul. Kohati, kus oli vajadust sai kasutatud isegi viimase viie aasta keskmist ja tegin ettepanekuid vastavalt saadud tulemustele.

Töö eesmärgiks on täpsustada olukorda päästeteenistuste masinapargis. Teha statistilisi järeldusi, kas uue tehnika soetamiseks või pöörata tähelepanu muudele probleemidele. Samas on töös võrreldud maakonniti väljakutseid ja nende arvukust ning vastavalt saadud tulemustele tehtud järeldusi. Hetke olukorda vaadates tekib paratamatult küsimus; on meie masinapark tasemel või hakkab tekkima olukord, kus vene päritoluga masinad aina rohkem amortiseeruvad ja vananevad, ning remondiks kulub aina rohkem raha, samas kui nende asemele uute autode soetamine on muutunud minimaalseks. Ressurss, mis paigutatakse tänapäeval ühe auto remontimiseks on suur, kaasa arvatud vene päritoluga ZIL ja GAZ tüüpi masinate puhul. Töös on kajastatud antud hetke seisukord, palju on komandodes eriautosid ja palju neid olema peab vastavalt kehtivatele nõuetele. Kõik, mis olema peaks on välja loetud määrustest, mis hetkel kehtivad ja on vabariigi valitsuse poolt kinnitatud.

1. Eriautod päästeteenistuses

1.1 Eriauto mõiste

Eriauto on sõiduk, mis on ette nähtud vahendite ja meeskonna toimetamiseks kiirelt ja operatiivselt kõige lühemat ja ohutumat teed mööda sündmuskohale. Kaasajal valmistatakse eriautosid väga mitmesuguste alusautode baasil. Paraku varustuse suure mahu ja meeskonna rohkuse tõttu on enamik autosid valmistatud veoauto baasil, kuigi viimastel aastatel on aina rohkem ja rohkem räägitud eriautodest, mis on ehitatud väikebussi baasile, seda eelkõige seetõttu, et võimalikult kiiresti kohale jõuda ja samas kui õnnetus on konkreetse iseloomuga, siis pole alati vaja suurt autot vaid saadakse hakkama väikebussile paigutatud meeskonnaga ja tehnikaga. Kaasaegne varustus on andnud paljuski uusi võimalusi eelkõige oma suuruse ja tööiseloomu tõttu. Tänu sellele saame me paigutada ühele eriautole rohkem seadmeid, unifitseerides seda ehk teha autot võimalikult laialt kasutatavaks. Ei saa ka mööda sellisest eriotstarbelisest tehnikast kui seda on ATV-d (All Terrain Vehicle) viimasel ajal eriti jõuliselt kasutama hakatud, millele on paigutatud kõrgsurve süsteemiga tulekustutusseadmed.

Samas ei koosne päästeteenistuse autopark ainult väikebussidest ja veoautodest kuigi nende osakaal on loomulikult suurim antud valdkonnas. On kasutusel ka eri liiki juhtimis-, konteiner ja muid eriotstarbelisi masinaid. Siinkohal võib ainult mainida niipalju, et teenistused ise otsustavad missuguste alusbaasidega masinaid nad kasutada tahavad ja vastavalt sellele tehakse ettepanekuid uute soetamiseks.

1.2 Eriautode ajalugu Eestis

1.2.1 Ajaloo vajalikkus

Ajalugu on see, mis on tänapäeva kogemuste ja taktika aluseks. Selle põhjal koostatakse uusi plaane ja tehakse uusi soetusi. Ajaloo põhjal saame me teada milline on olnud Eestis tulekustutus ja päästetehnika kasutamise traditsioon. Kindel on samas see, et kes elab minevikuta elab ka tulevikuta, veidi filosoferides ja mõtiskledes saame ka sellise järelduse, et kui meil puudub selge ülevaade minevikust ja ajapikku tehtud vigadest, siis me ei saa olla kindlad, et me neid vigu ei korda.

1.2.2 Algusaastad

Autode üldine ajalugu kandub veidi üle 100 aasta tagasi. Päästeteenistuse näol on tegemist väga äärmuslikke tingimustega, nii isikukoosseisule kui tehnikale. Päästeteenistuse tegevust on alati iseloomustanud püüd uute süsteemide ja tehniliste lahenduste poole, mis annavad võimaluse kiiremini ja paremini teostada neile püstitatud eesmärged. Esimene päästemeeskond kui selline tekkis Eestis 23. mail 1778 a. mil loodi Mustpeade vennaskonna tuletoorjekomando. Kuigi mustpeade komando oli loodud oma maja kaitseks käis ta kustutamas ka linna teisi tulekahjusid. See oli esimene vabatahtlik tuletoorje tsaarivenemaal ning ainukene organiseeritud tuletoorje Tallinnas. Esimene prits osteti aga alles aastatel 1808, kuid juba see fakt, et eesti oli esimeste reas näitab seda, et meie tuletoorje ajalugu on igati väärikas ja sealt on paljutki õppida.

1862 loodi Tallinna Vabatahtliku Tuletoorje Selts. Edasi hakkas tuletoorje jõudsalt arenema ja juba 1882 osteti esimene auruprits Tartusse.¹

1.2.3 Esimesed eriautod Eestis

Rahvakeeli “Kärmas Katarina” ja “Pikk Jakob” olid esimesed autod, mille soetas Tallinna Tuletoorje Selts aastal 1910. Masinad olid ostetud Saksamaalt ning neile oli paigutatud kahesilindriline mootorpump ja 20 meetrine mehaaniline redel.²

1913 aastal 3. novembril uue Baltimaade esinduslikuma depoohoone valmimisega osteti Tartusse esimene tuletoorje auto mille tootjaks oli Saksamaa firma “Hansa Lloyd” ning mis maksis 11 000 rubla. Tegemist oli autopumbaga mille tootlikus oli 2400 l/min. Niisiis oli Tartu esimene linn, kus oli kasutusel tuletoorjeautol baseeruv tulekustutuskomando. Samas olgu ära mainitud ka see, et peale eriotstarbelise autode oli veel kasutusel 3 aurupritsi, 12 käsipritsi, 2 mehaanilist redelit ja 2 riistavankrit. 1914 aastaks oli vabariigis kasutusel 3 eriotstarbelist tuletoorjeautot, 20 aurupritsi, 1 mootorpump, ning ligi 410 käsipritsi, 38 riistavankrit ja 340 veevaatveokit. Esimene redelauto “Magirus” osteti Tallinnasse 1927 aastal. Redeli kõrgus oli 26 meetrit ja see oli kasutuses kuni aastani 1970.

1932 valmis Tallinnas Paldiski mnt. 47 uus moodne depoo ja samal aastal soetati ka autopump “Magirus” ja 2,5 tonnine veoauto, mis ehitati ringi paakautoks. Edasi hakkasid

¹Vaarmann, J. 1988. Rinnutsi leekidega. Tln.:Valgus, 44-45

² Vaarmann, J.1988. Rinnutsi leekidega. Tln. Valgus, 39

juba asjad jõudsalt arenema, hakati ringi ehitama masinaid A.Rossmani töökojas, ja lõplikult loobuti hobustest aastal 1935.

1934 aastaks oli tuletõrjes kasutuses 31 eriotstarbelist ja 32 veo- ja sõiduautot.

1939 olid arvud juba vastavalt 55 ja 60.³

1.2.4 Eriautod aastatel 1940-1991

Okupatsiooni algsetel aastatel tegutseti põhiliselt iseseisvusajast pärit tehnikaga, kuid alustati ka tehnika sissevedu idast. Sõja ajal saadi Tallinnasse kaks paakautot PMZ-2, mis aga jäid vanadele autodele selgelt alla.

Sõja ajal täiendasid Eesti tuletõrjeautode ridasid Saksamaalt pärit autod, kuid taganedes viidi need kaasa ja nii lõpuks jäi 1946 aastaks Eestisse 24 kasutuskõlblikku tuletõrjeautot.

Edasine sündmuste käik oli selline, et autosid- ja tehnikat saadi idast jaotuskavade alusel. Keskmiselt saadi aastas 8-10 uut tuletõrjeautot, ning pidades silmas kvantiteeti oli olukord väga hea.

1.2.5 Eriautod aastatel 1991-2001.

Peale taasiseseisvumist oli Eesti varustatud 100% vene päritoluga ZIL ja GAZ tüüpi tuletõrjeautodega (Riigis kokku ligi 600).

Aastatel 1991-1997 ei soetanud Eesti Vabariik ühtegi tuletõrjeautot kuna Riigi Päästeameti juhtivad töötajad olid arvamusel, et masinate soetamine Venemaalt on ummiktee. Otsustati et tuletõrjevastust tuleb soetama hakata lääneriikidest, sellise seisukoha aitas saavutada ka suhtlemine Soome ja Rootsi, mis on mõjutanud Eestit ja oluliselt kaasa aidanud meie tuletõrje arengule. Soome Päästekolledžis õppimine, kursustest osavõtt, humanitaarabi sõbralikelt riikidelt – kõik see avaldas mõju arusaamadele, muutustele.

1.2.6 Esimene kaasaegne tuletõrje- ja päästeauto Scania TLF 2700

Juunis 1997 sai Eesti esimesed autod läänest. Auto oli toodetud Austria firmas “Rosenbauer AG International” uus pääste- ja tuletõrjeauto sai traditsioone järgides nimeks “Kärmas Katarina”, mis on esimene märk sellest, et ajalugu kui selline kordub.

See oli see kaua oodatud algus, murrang millal tulevad esimesed autod lääneriikidest.

2. Eriautode liigitus

2.1 Eriautode liigid

Päästeteenistustes on kasutusel eriliiki autosid ja seetõttu oleks otstarbekas neid ka liigitada. Liigitamine on sätestatud siseministri poolt³ ja selle alusel liigitatakse:

- 1) põhiauto (tulekustutus- või tulekustutus- ja päästeauto)
- 2) paakauto (veemahtuvusega üle 4 tonni)
- 3) päästeauto
- 4) autotõstuk ja autoreedel
- 5) juhtimisauto
- 6) tulekustutamiseks ja päästmiseks abitehnika
- 7) muu tehnika
- 8) ujuvvahendid
- 9) kiirabiautod

Tulekustutus- ja päästemeeskondade tehnika koodile lisandub teine ja kolmas number, mis näitab antud liiki kuuluva auto järjekorda selles komandos (nt Võru 13 – Võru üks kolm – Võru keskkomando kolmas põhiauto)

Liigituse eesmärgiks on eriautode eristamine nende varustatuse ja otstarbe järgi.

2.2 Eriautopark kõrgeltarenenud riikide päästeteenistustes

Päästeteenistus Eestis on saanud vabalt areneda viimase kümnendi. Loomulikult on see kõik toimunud iseseisvumise algusperioodi tugevalt piiratud ressursside tingimustes. Seega on arenenud riikide päästeteenistuse eriautode pargist rääkides oluline meeles pidada, et otsene võrdlemine Eestiga on kohatu. Võrdlused on omal kohal 20 aastat nn peale vaba arengu perioodi algust. Siis peaks teoreetiliselt suur osa eriautopargist olema uuendatud – seega mitte enne kui aastal 2002. Samas on teada, et esimesed autod

³ Sm M 6.11.2000 nr 66 “ Tulekustutus- päästemeeskondade sündmuskohale väljasõitude ja sündmuste arvestuse kord”.

taasiseseisvumise järgselt soetati 1997 aastal, seega võib realselt Eesti päästeteenistuse autopark olla uuendatud aastaks 2017.

Milline on siis arenenud riikide eriautode park ning kas see vastab sellele, kuhu Eesti peaks pürgima? Kas autopargi kui terviku ning üksikute autode liikide klassifikatsioon on sellised, mida tuleb võtta eeskujuks autopargi arengumudeli koostamisel?

Siinkohal on vaadeldud, milline on olukord autopargi osas nende riikide teenistustes, mis asuvad Eestiga samas kultuuriruumis ja samasuguse kliima tingimustes. Eelkõige on siin vaadeldud selliseid riike nagu Soome ja Rootsi. Nende riikide mõju Eesti päästeteenistuse üldisele arengule on raske ülehinnata. Nende avatus, aktiivne suhtlemine ning omakasupüüdmatu ja vahetu abi on olnud määrava tähtsusega Eesti päästeteenistuse orientatsiooni muutumisel – idast läände.

Rootsi ja Soome päästeteenistused kasutavad komandodes põhiautosid, mis on valmistatud 4x2 rattavalemiga alusele; mõeldud 1+5 meeskonnale; varustatud nii tulekustutus- kui päästevahenditega. Autod on varustatud generaatorseadmega ning paljude elektriliselt käitatavate pääste- ja valgustusseadmetega. Need on universaalsed tulekustutus- ja päästeautod ning tehnilis-taktikalised võimalused on väga laialt ulatuslikud ning võimaldavad päästetööde alustamist enamike, päästeteenistuse reageerimist, vajavate sündmuste puhul.

Kõik teised eriautod omavad spetsiifilisi või põhiautosid toetavaid funktsioone, kuid on reeglina kasutatavad iseseisvalt. Tähtis koht on paakautodel, kuna tsentraalne veevõrk ei arene kunagi nii kaugemale, et veega saaks varustatud kõik piirkonnad. Seega on paakautode vajadus olemas nii praegu kui tulevikus.

Samas tekib antud situatsioonis selline küsimus, miks annavad Soome ja Rootsi ära oma eritehnikat?

Oluliseks peetakse ka juhtimisfunktsiooni edukaks täitmiseks mõeldud vahendeid. Selleks kasutatakse tavaõnnetuse puhul sõiduauto või väikebussi baasil valmistatud juhtimisautosid. Suurõnnetuste juhtimise tagamiseks sündmuskohal on olemas regiooniti spetsiaalsed bussid või juhtimiskonteinerid. Leida võib ka suuri (veoauto baasil) ja

väikeseid (väikebussi baasil) päästeautosid. Järjest laialdasemat kasutust leiavad seni armeedes kasutuses olevad konteinerautod.

On olemas spetsiifilised konteinerid ja järelkärud.

Soomes ja Rootsis praktiliselt ei leia rasket tehnikat kuna see pool on seal reglementeeritud koostöölepingutega ja juhul kui tekib vajadus, siis on võimalus seda rentida makstes omanikule. Eesti on liikunud sama teed, riik ei ole lihtsalt suuteline omale seisma soetada sellises mahus tehnikat ja on seetõttu läinud koostöölepingute teed, samas jääb palju rohkem ressursi üle muu vajaliku soetamiseks.

Arenenud riikide päästeteenistuse eriautode pargi analüüsimisel tuleb meele pidada, et suur osa nendest autodest on soetatud juba vähemalt 10 aastat tagasi teadlikult või teadmatult koostatud arengumudelite alusel. Seega on tegemist arengukontseptsiooniga, mis on loodud 90-ndate aastate alguses. Selline arengukontseptsioon ei saa olla aluseks Eesti päästeteenistuse eriautopargi arengumudeli koostamisel. Kiiresti globaliseerivas maailmas on Eestil olemas kõige uuem informatsioon. Tarvis on ainult see süstematiseerida ning koos vajaduste/ülesannete kaardistamisega teostada analüüs ning viia ellu sellel põhinevad otsused.

Paraku ei ole Eesti veel jalule saanud ja seetõttu on suureks probleemiks riiklik finantseerimine. See vast ongi üks peamisi põhjuseid, miks ei ole antud hetkeks olukord stabiliseerunud masinapargi vanuse suhtes, antud hetkel leiame me veel komandodest ka 65 aasta väljalaskega autosid, mis oma vanuse poolest peaks olema 20 aastat tagasi eemaldatud selle ala pealt. Samas on ka arusaadav see, miks vabariik võtab vastu humanitaar- abi korras tulevaid autosid. Elementaarne kui omal on 25-30 aastased siis oleks tõesti asjalikum sõita teise riigi humanitaar- abi korras tulnud autoga ja seda eelkõige sellepärast, et nende vanus on väiksem ja nad on universaalsemad, võimalik paigutada rohkem vahendeid, kuna riigid kust autod tulevad kasutavad enamalt jaolt sama tüüpi taktikat, mis meie päästeteenistused.

3. Nõuded päästeteenistusele

Vastavalt Tulekustutus ja päästetööde korraldamisele esitatavatele nõuetele peab maavalitsuse hallatav päästeasutus tulekustutus- ja päästetööde korraldamisel tagama oma asutuse komandodes tulekustutus ja päästemeeskondade ööpäevaringse operatiivse valmisoleku tulekustutus- ja päästetöödeks.⁴

Samas need samad nõuded sätestavad ära kui kiiresti ja millises raadiuses peavad paiknema depood sõltuvalt siis vahemaadest ja piirkonna elanike arvust. Päästeasutuste meeskondade alalised baseerumiskohad – depood, paiknevad selliselt, et asustusüksuste sirgjooneline kaugus depoost on:

- 1) üle 5000 elanikuga asustusüksuste korral – kuni 15 kilomeetrit;
- 2) 100 kuni 5000 elanikuga asustusüksuste korral – kuni 25 kilomeetrit.
- 3) Alla 100 elanikuga asustusüksustes, väljaspool asustusüksusi ja alla 100 elanikuga väikesaartel korraldatakse tulekustutus- ja päästetööd vähima võimaliku aja jooksul.

Siseministri määrusega on öeldud, kui palju peab olema vabariigis komandosid. Teeme lihtsad arvestused: Siseministri 4. jaanuari. 2001 aasta määrus nr 3. Ütleb, et vabariigis on;

- 20 – keskkomandot
- 11 – keskkomando juurde kuuluvad eraldi paiknevat meeskonda
- 57 – tugikomandot
- 12 – tugikomando juurde kuuluvad eraldi paiknevat meeskonnad

Samas selgub ka nõuetest see, mis peab igas komandos asuma.⁵

Päästeasutuse keskkomandol peab olema tagatud vähemalt järgmine tehnikavalmidus:

- 1) kaks põhiautot;
- 2) paakauto;
- 3) autotõstuk või autoredel;

⁴ VvM 22.12.2000 nr 456 “Riigi Päästeasutuste struktuurile, varustatusele, dokumentatsioonile ja töökorraldusele esitatavad nõuded”

⁵ VvM 22.12.2000 nr 456 “Riigi Päästeasutuste struktuurile, varustatusele, dokumentatsioonile ja töökorraldusele esitatavad nõuded”

- 4) päästeauto;
- 5) reservpõhiauto;
- 6) kahe suitsusukelduslüli varustus;
- 7) ühe keemiasukelduslüli varustus vastavalt piirkonnas valitsevatele ohtudele;
- 8) varustus otsingu- ja päästetöödeks veekogudelt;
- 9) õlireostuse likvideerimise vahendid.

Päästeasutuse tugikomandol peab olema tagatud vähemalt järgmine tehnikavalmidus:

- 1) põhiauto;
- 2) paakauto;
- 3) reservpõhiauto;
- 4) järeelveetav mootorpump;
- 5) ühe suitsusukelduslüli varustus;
- 6) õlireostuse likvideerimise väikevahendid.

Lihtsate tehingutega saame tulemuseks, et Vabariigis peaks olema operatiivarvestuses 190 põhiautot mehitamata või mehitatud valmisolekus, mis oleksid kogu aeg valmis välja sõitma.

Siin ei kajastu veel need masinad, mis on paigutatud komandodesse ja

kannavad nimetust eriotstarbelised. Eriotstabeliste hulka kuuluvad metsakustutusautod, redelid, paakautod ja nii edasi. Kuid samas olgu ära öeldud see, et meie vabariigis peaks määruste järgi olema kokku 351 autot. Siia on sisse loetletud nii paak, redel, pääste kui metskustutusautod. Vaata Lisa

Kokku tegelikkuses aga ligi 600 autot kuhu on sisse arvestatud nii abikomandod kui vabatahtlikud. Suuremalt jaolt on need siiski vene päritoluga ZIL ja GAZ tüüpi raamiga masinad, kuid on ka neid abikomandosid kus seisavad humanitaarabi korras saadud kaasaegsemad tulekustutus ja päästeautod, mille varustuse kompleksus on märkimisväärselt parem kui vene päritoluga autodel. Samas võib olla üks ettevõtte nii jõukas, et suudab juba oma komandole ise tehnikat soetada

Kehtib ka reegel, et komando tegevusvalmidus on tagatud piirkonnas, mille raadiuse igale kilomeetrile vastab tegevusvalmiduse piirmäär üks minut.⁶

Kesk- ja tugikomando väljasõidupiirkonnas võib vastava komando koosseisus vajadusel moodustada komandost eraldi paikneva meeskonna, mille operatiivse valmisoleku määrab päästeasutuse juht. Siin kohal oleks hea tuua näide, et kui piirkond on suur ja komandol on eraldi paiknev meeskond, kus asub üks tuletõrje auto mille roolis istub üks mees, siis temale on pandud kohustus välja sõita kindla aja jooksul, nüüd selline sündmuste käik, et ei jõua see eraldi paikneva meeskonna auto kohale talle ettemääratud ajaga tehniliste rikete tõttu, situatsioon viib selleni, et saadetakse välja järgmine kõige lähemal asuv meeskond ning siinkohas tekib konflikt. Seaduse järgi peaks jõudma kohale kindla arvu minutitega vastavalt nõuetele, kuid probleemide tõttu ei jõuta, kuna sündmuskohani on hulk kilomeetreid mida ei kata tugikomando temale antud ajaga, vaid peaks katma eraldi paiknev meeskond. Nüüd hävinud objekti omanikul on täielik õigus pöörduda kohtu poole ja miks ta ei peaks seda tegema, kui ta on 30 aastat maksu maksnud ja nüüd leiab, et riik ei ole oma kohustusi pidanud. Kui selliseid situatsioone hakkab aina rohkem juhtuma siis tekib paratamatult küsimus, miks seda tööd üldse teha, parem on käia kogu aeg kohtuvahet ja proovida kohtu saalis õigused maksma panna, miks siis üldse raha kulutada palkame parem häid advokaate ja ajame läbi nende asjad joonde.

⁶ VvM 22.12.2000 nr 456 "Riigi Päästeasutuste struktuurile, varustatusele, dokumentatsioonile ja töökorraldusele esitatavad nõuded"

4. Andmete võrdlus ja analüüs.

Vabariigi statistilised andmed kinnitavad seda, et aastate lõikes on väljakutsete arv hakanud vaikselt tõusma ja kui võrrelda allpool olevaid tabeleid siis selgub ka see, et erinevate sündmuste arv üldises plaanis on tõusnud kuid muutused ei ole eriti suured. Paraku on kindel, et meie maakondlikud päästeteenistused endiselt viibivad selles ajas, kus vehitakse elementaarsel kulu põlengul luudade ja kaltsudega. Selle asemel, et kasutusele võtta ATV-de baasil rajatud kustutusseadmed.

Vastavalt statistilistele andmetele on just aprilli kuu kõige valusam aeg. Järgnevalt on toodud ka kolme aasta koondtabel, kus on näha erinevate kuude vahed.

1999-2001 Tulekahjude arv kuude lõikes

Aasta	1999											
Kuu	Jaan	Veebr	Märts	Aprill	Mai	Juuni	Juuli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dets
Tulekahjud	514	394	500	2353	1821	1337	1316	1366	1407	640	630	576

Aasta	2000											
Kuu	Jaan	Veebr	Märts	Aprill	Mai	Juuni	Juuli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dets
Tulekahjud	533	496	888	2382	2164	1258	710	754	971	950	600	648

Aasta	2001											
Kuu	Jaan	Veebr	Märts	Aprill	Mai	Juuni	Juuli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dets
Tulekahjud	558	495	833	1886	1508	860	1030	826	812	718	599	723

Tabelis on hästi näha kas on olnud muutusi aastate jooksul. Aprilli kuu on see kuu, mis üllatab kolossaalselt suure väljakutsete arvuga, sest just siis hakkab rahvas oma suvilates korda looma ja lehti põletama, mis paljuski ei lõppe ainult lehtede põletamisega, põleb hektarite kaupa kulu ja kui piisavalt kuivad ilmad saabuvad on asi puha hull, kuna tuli hakkab juba puudesse ja põõsastesse kinni. Venemaalt päritud masinad on antud hetkeks piisavalt amortiseerunud ja samas amortisatsioonist tingitud põhjused on ka põhilised mille pärast need masinad lagunevad, nimelt on need masinad ju enamalt jaolt need, mis teelt kõrvale keeravad ja mööda metsaaluseid ringi sõidavad. Siinkohal tulekski tähelepanu pöörata sellele, et põhilised autod millega selliseid töid tehakse on saavutanud lagunemise staadiumi ja neid ei suudeta enam remontida seetõttu, et aia ääres olevate

autode küljest hakkavad varuosad otsa saama ja kui isegi on sealt midagi võtta, siis ei ole asendaja enam uus, vaid on juba aastaid töötanud masinalt, mis aia äärde seisma on jäänud. Uute osade ostmine osutub samuti piisavalt kalliks.

Edaspidi on toodud tabel, kus on välja toodud aastate jooksul toimunud tulekahjude arv, nii üle vabariigi, kui ka maakondade ja Tallinna kohta.

**Aastate jooksul toimunud tulekahjude statistilised andmed
1995-2002 aasta**

aasta	Tal.	Har.	Tar.	Pär.	I-V	L-V	Lää.	Rap.	Jär.	Jög.	Vil.	Val.	Võr.	Põl.	Saa.	Hii.	KOKKU
1995.	2734	733	1008	445	732	435	175	187	165	167	352	277	220	158	120	49	7957
1996.	3194	852	1119	550	961	476	203	252	169	220	383	446	386	253	152	41	9657
1997.	4125	1244	1209	616	1469	603	202	272	248	222	352	291	278	240	193	70	11634
1998.	10501	1439	2727	1662	2948	1598	1176	503	1184	456	829	630	533	524	678	217	27605
1999.	6372	2365	2794	1805	3457	1736	491	561	1281	541	832	733	590	588	821	311	25278
2000.	6254	1947	2134	1476	3212	1339	476	441	982	374	663	535	634	376	842	237	21922
2001.	6128	1846	1958	1003	3054	1127	418	423	774	320	527	552	539	381	876	245	20171
2002.	5186	2421	1797	766	2613	983	275	411	291	417	462	441	548	415	187	98	17311

Originaaltabelid lisades.

Siiani on ostetud ainult eriautosid, mida saab nimetada meie keeli põhiautodeks ehk eesmärgid, mida see auto teostab on püstitatud rohkem linnaolusid arvestades. Seega ei ole võimalik selle autoga sõita sinna, kus teeolud ei ole sellised, kui on linnades. Maakonna kruusateed lõhuvad sellised autod piisavalt kiiresti. Teelt kõrvale keeramine ei tule üldse kõne alla, kuna isiklikud kogemused näitavad, et autod on madalad võrreldes sellel eesmärgil valmistatud sõidukitega ja nende läbivus annab paljuski soovida. Kui tekib selline olukord, kus keelatakse asfaltkattega teelt kõrvale keerata, siis on see hetk käes, kus peab hakkama tõsiselt mõtlema teistsugusel baasil valmistatud autodele, mis

omakorda suudaksid teostada tulekustutustöid nii maapiirkondades ja samas oleksid võimelised oma heade läbivus- omaduste tõttu metsasihti mööda sõitma.

4.1 Hetkeolukorra tutvustus

Päästeametil on olemas küll enamus vabariigis oleva tehnika kohta andmed, kuid need andmed ei kajasta seda, millises olukorras on antud autod, ehk siis seda, kas nad on operatiivarves või aia ääres ja neid kasutatakse varuosade hankimise kohana. Seega ei saa kindel olla, kas vabariigi norm on täidetud, ehk kas on olemas igas komandos vastavalt vabariigi valitsuse 22.detsembri 2002.a. määrusele nr 456 ettenähtud koosseis. Seega ei ole ka ülevaade kindel ja sellele tuginedes ei saa me kindlad olla kas ettenähtud tulemus saavutatakse või ei. Selleks, et tulemused oleksid maksimaalsed tuleks olla kindel, et tõesti antud masin, mis läheb vahetusse või mille asemele tuleb uus on töökorrast ära, või siis on antud masina väljavahetamine kindlalt põhjendatud ja need põhjendused on päevakohased. Samas peab olema kindel, et saabunud auto asub tööle temale vastava koormusega ja need masinad, mis juba aastaid töötanud ei tööta enam sellises koormuses kui algusaastatel.

Mis aga puudutab sisse ostetavaid uusi autosid, siis neid jaotatakse kogutavate andmete alusel, mille eesotsas on rahva arv, mis on ka aru saadav ja elementaarne, kuna tuleb katta enne need piirkonnad, kus elanike arv suurem. Kus rahvast rohkem on seal väljakutsete arv suurem kuna sündmusi rohkem ning loogilist teed mööda minnes sõidavad ja töötavad need autod, mis asuvad vastavas piirkonnas kõige enam, seetõttu kuluvad nad kõige enam ja neid tuleb hakata varem hooldama ja remontima. Lühidalt kokku võttes need autod, mis liiguvad ja teevad tööd rohkem ka amortiseeruvad kiiremini ja neid tuleb ka kiiremini vahetada. 2002 aastaks pidi Päästeamet välja vahetama komandos põhiautod. Kuid selle aastani suudeti soetada vaid 35 uut sõidukit, mis näitab seda, et kui vabariigis on kokku 77 kesk ja tugikomandot siis oleks pidanud autode arv olema ka 77. Niisiis järeldus, et soetati ainult pooled uued autod.. Sellest saab teha ainult ühe järelduse, et meie ala on pidevalt alafinantseeritud.

Samas, tuleviku vaadates, on näha ette sellist olukorda, kus tuleb hakata remontima ostetud autosid kuigi meie vabariigi vajadus ei ole veel täidetud. Juhul kui vabariigi

vajadust ei suudeta piisavalt kiiresti täita siis on oht sellisele olukorrale kus suudetakse osta ainult uusi autosid ja remondiks ei jätku ressursi või siis vastupidi.

Tuleks arendada sellist olukorda, kus toimiks hea maakonnasisene ringlus, ehk siis auto, mis tuleb konkreetseesse maakonda, saaks paigutatud sinna komandosse kus on kõige rohkem väljakutseid ja töötab seni kuni tekib võimalus paigutada samasse maakonda uus auto. Juhul kui tekkis selline võimalus läheb vana auto edasi sama maakonna järgmisesse komandosse, mis on järgmine oma väljakutsete arvu kohapealt ja kui jälle tuleb uus siis omakorda liiguvad kõik ühe astme võrra edasi. Kui antud situatsiooni vaadata Päästeameti seisukohast, uute autode jaotamist silmas pidades siis amet annab uusi autosid perioodiliselt igasse maakonda (keskkomandosse). Kuid selles situatsioonis on omad plussid ja miinused nimelt juhul kui maakonnas on kaks või enim komandot, mis on oma väljakutsete arvu poolest võrdsed siis tuleks siinkohas rakendada süsteemi kus mõlemad saavad autod kas siis korraga või perioodiliselt. Sellisel juhul nende masinate amortisatsioon on võrdne. Kuid kui ei ole sellist võimalust vaheldumisi paigutada uut autot kord siia kord sinna. Silmas tuleks pidada seda, et kui palju tuleb väljakutseid ühe kindla auto kohta kuna vastavalt 22.detsembri 2000.a määrusele nr 456 on tugikomandos arvel üks ja keskkomandos kaks autot ja teha oma järeldused selle alusel.

Mis puudutab uute autode saabumise perioodilisust, siis tuleb arvestada seda, mitme aastaga üks auto jõuab kõige viimase komandoni, ehk siis juhul kui meil on maakonnas üks keskkomando ja neli tugikomandot, siis uus auto tuuakse kesk komandosse ja on selles komandos kaks aastat, seejärel liigub see edasi järgmisesse komandosse ja eelmise kohapeale tekib uus. Nüüd liites kokku viis komandot kui igas komandos on auto kaks aastat saame auto vanuseks 10 aastat. Selle liikumise eeliseks on see, et uus auto saab alguses kohe otstarbekalt tööle hakata ja vananedes langeb talle väiksem koormus.

Selliste andmete kogumine tuleks teha eraldi igas maakonnas. Kui kõik need andmed on lõpuks Päästeametisse jõudnud siis saab amet teha vastavalt omad järeldused ja koostada oma soetuskava, mille alusel soetada tehnikat.

Ideaalne oleks selline olukord kus igal aastal vahetatakse välja keskkomando autod, ehk siis igal aastal tuleb juurde auto, mis siis vahetaks välja vanima antud maakonnas olemasoleva.

Samas sellise ringluse probleemideks on see, et miks peab komando pidama üleval teises komandos töötanud autot. Siinkohas tuleks ka paika panna see, et mis komando ja millises koguses saab ressursse masinapargi remondiks, et ei tekiks sellist olukorda, kus

vanad autod ja rahatu seisund saaksid kokku samas komandos. Ning teine antud olukorra probleem on see, et miks peab kindel komando sõitma ringi koguaeg sama vana autoga.

Teine ettepanek võiks olla selline, et luua maakonna tasemel tabelid, kui neid just olemas ei ole ja kus kajastuksid kõikide autode väljakutsete arv ja kus samuti kajastuks auto vanus ning vastavalt sellele hakata vahetama välja olemasolevat masinaparki. Kuid võttes aluseks selle süsteemi saame sellise tulemuse, kus auto, mis ei käi väljakutsetel ja tema väljalaske aastaks on 1990 saame tulemuseks, et ta ei ole veel amortiseerunud ja jääb seisma ning tema asemel vahetatakse välja hoopis mingi muu auto. Ei ole eriti hea lahendus, keskendutakse liiga maakonna oludesse samas kui võrrelda suuremaid maakondi pisematega on masinapark ka vastavalt suurem ja aega uuendamiseks kulub rohkem.

Kuid ei tohi unustada seda, et mõlemal juhul tuleb masinate liike vaadelda eraldi, nimelt juhul, kui on tegemist metsakustutusautoga siis võrrelda teda metsakustutusautoga, kui on tegemist paakautoga siis võrrelda teda paakautoga.

4.2 Masinapargi probleemide iseloomustus

Viimase seitsme aasta jooksul on jäädud põhiautode suhtes püsima kindlale auto margile milleks on Scania. Eriotstarbeliste autode, milleks on konteinerveokid ja muud eriliiki masinad, reegliti kui sellist ei ole ja siis tehakse hankeid vastavalt pakkumistest tulenevatele hindadele. Kui maailma andmete kohapealt selgub, et Scania firma toodangut kandvad masinad liiguvad teedel ligi kaks ja pool korda kauem kui teised masinad. Siinkohas oleks ka otstarbekas ära mainida see, et põhitööd ja koormuse päästeteenistuses võtavad enda peale põhiautod. Eriotstarbelistele nagu konteinerautod sellist koormust ei lange. Ja seetõttu on need valitud teiste firmade pakkumistest kuna Scania firma baasil valmistatud autod on siiski kallimad kui teised konkurentsi pakkuvad tootjad.

Eestis arvel olevate eriautode markide ja mudelite arv on suur. Mis omakorda näitab seda kuivõrd erinevate autodega tuleb remondiosakondadel tegemist teha. Kõikidel autodel on erinevad ehitused ja erinevad omapärad ning ei ole võimalik paigutada ühelt autolt võetud osa teisele margi ja mudeliga autole. Suure hulga liikide olemasolu on aga

tingitud sellest, et aastate jooksul on tehtud erinevaid pakkumisi, mille hulgast valitakse ikka see, mis on kõige odavam ja kõige otstarbekam.

Masina tehnilise seisukorra juures mängib olulist rolli ka see, millist väljaõpet omavad töömehed ja kui suured on nende võimalused vastavalt olemasolevate vahendite näol, mis on võimalik teha kohapeal ja mida ei suudeta enam taastada. Selge on, et kogenud ja väljaõppinud oma ala spetsialistid töötavad vastavates asutustes, mis tegelevad otseselt ja kindlat marki mudelitega. Kui aga teha masinaid tellimustöödena tekib olukord, kus ei suudeta enam remondi eest arveid tasuda, kuna seda sorti töö on muutunud niivõrd kalliks nagu ka asendamist nõudvad osad. Juhul kui vaadelda masinat kui tervikut, siis on võimalik küll vahetada varustust (saed, lõikurid, generaatorid) uuema vastu seda eelkõige seetõttu, et maksumus on taskukohasem. Seda küll mitte iga aasta kuid kui tekib vajadus ja antud lisavarustusse kuuluv agregaat on amortiseerunud.

Siinkohal võiks rääkida nendest probleemides, miks üldse autod lagunevad. Millised on põhjused ühe või teise auto aia äärde seisma jäämiseks. Eestis on kasutusel ligi ... erinevat auto mudelit, millel on oma nõrgad kohad. Prooviks võtta kokku üldised probleemid. Alustaks pealisehitisest, kõige elementaarsem on autopumbad. Autopumpade nõrgad kohad selguvad eelkõige pidevas eksploatatsioonis. Põhiliseks probleemiks on läbi jooksvad tihendid mida ei parandata koheselt. Talvine probleem on külmumine, mille puhul kipuvad korpused sisse jäetud vee paisumisel lõhki minema. Siinkohal tähtis ära mainida, et vesi pannakse jahutusvedelikuks kuna ei ole otstarbekas kasutada tosooli. Kulud on niivõrd suured. Kui masin töötab ainult suvel ei ole külmumis-ohtu.

Tähtsal kohal on muidugi kulumisest tingitud probleemid. Laagrid ja üldine veeremi osa ei ole taastatav, asendamine on ainukeseks lahendamiseks, kuid ikka ja jälle tekib probleem millega asendada. 25 aastat tagasi toodetud mudelitele varuosi saada on raske kuna neid enam ei toodeta. Ummik tee, kus meil on vaja aga võtta ei ole kusagilt. Probleemid ei ole ainult veeremi osades vaid ka õhusüsteemiga, elektrisüsteemiga ja nii edasi. Pidurid, kas neid ei ole või nad jäävad peale, nimelt on põhiautode baasautodel tegemist õhkpiduritega millel on eripära õhu surve puudumisel kohalt mitte liikuda, see tähendab, et enne kui ei ole saavutatud vajaliku survet piduri süsteemis ei ole võimalik autot liigutada. Selline näide, et kui puruneb piduritoru, mis võib olla saanud kannatada mehaaniliselt või amortiseerunud ei suudeta ennem autot paigalt liigutada enne, kui on

antud toru või voolik vahetatud. Samas on selline probleem, et pealisehitus, mis on Kärmas Katarina puhul paigaldatud Rosenbaueri tehase poolt ei ole sama firma poolt hooldatav, vaid seda peavad tegema kohalikud remonditöökojad. Maakondades on enamalt jaolt kruusa teed, mis tolmuavad ja samas see koguneb ka autole ja kulutab kiiremini. Näiteks võiks tuua Kärmas Katarina kappide all olevad toed mida hoiavad üleval amortisaatorid. Nende kuludes hakkavad luugid alla kukkuma ja moodustavad eriti ohtliku situatsiooni. Kusagile taha kinni jäädes või kedagi riivates võib tagajärg osutuda katastroofiliseks.

Linnas küll selliseid probleeme ei tohiks tekkida kuid linnas on jälle väljakutsete arv suurem, mis tähendab omakorda seda, et kappe ja luuke avatakse rohkem ning need kuluvad rohkem hoopis selle tõttu. Samas on maakohtade miinuseks teede korrasolek kui on tegemist siledate asfalteeritud teedega ja ei ole teekatted auklikud peab vedrustus kauem vastu ja vastupidi kui on tegemist kruusa teedega, mis enamalt jaolt on ka hooldamata on ka vedrustus suurema pinge all ja peab taluma rohkem koormust ja lööke. Niisiis auto tehniline korrasolek on tingitud eelkõige sellest, millised on antud konkreetse auto piirkonna eripärad. Tähtsal kohal on väljakutsete arv, sündmuste eripära ja vahemaad. Olulist rolli mängib auto vanus, nimelt ei toodeta enam vaja olevale mudelile varuosi ja kui isegi oleks võimalus neid kusagilt hankida, siis nende soetamine on üle jõu päästeteenistusele.

Paljuski võib tuua rikete tekkimiseks autojuhtide teadmatuse või laiskuse, noored juhid on kogenematud ja nad ei pruugi olla teadlikud antud masina eripäradest. Vanemad aga on laisad ja valvevahetuse hommikul ütlevad, et vaatasid auto üle kuid tegelikkuses on asi vastupidi.

Olulist rolli mängib aastaaeg, nimelt kui talvel on libe ja üldjuhul kinnijäämised on tingitud sellest, siis kevadel on lumi sulanud ja minnakse julgelt pinnase peale, mis ei ole veel kuivanud ja jäädakse sinna kinni. Samas on ikka iga autojuhi enda otsustada kas oodata abi või hakata ise autot välja tooma. Paraku on kevadised ajad niivõrd pingelised kus ei suudeta tagada abi kohale toomine väljakutsete rohkuse poolest ja igavusest tingituna hakatakse autot ise välja kaevama. Edasi on kaks võimalust kas suudetakse auto kätte saada olulisi vigastusi tekitamata või vastupidi suudetakse auto korralikult kandevkonstruktsioonini sisse kaevata. Juhul kui tulemuseks on teine variant, mis on ka mõistetavalt halvim siis tuleb abi oodata. Välja tõmbamisel aga tekib kindlasti situatsioon

kus mingi osa auto konstruktsioonist, mis on kaitseks põhja alla pandud saab vigastada. Tagajärjeks on järjekordselt remont, kas siis väikses või suures ulatuses. Probleemiks on ka auto mootor, mis aastaid töötanud ja kulunud olulisel määral. Korraliku hoolduse juures on mootorid küll võimelised kauem teenima, kuid mitte igavesti.

4.3 Amortisatsioonist tulenevad probleemid

Piinlik olukord kui peremehel maja põleb ja tuletõrjujad tulevad jala kohale. Tegevusvalmidusest rääkimata, kus auto peab olema kohal talle ettemääratud ajaga. Samas see probleem ei ole nii oluline kuna saab ju alati abi kutsuda, paraku aga halvimaldiks situatsiooniks on see, kui metsakustutusauto lõpetab toimimise tulekahjul kui on reaalne oht sisse põleda ja ei ole võimalik päästa. Selljuhul põleb sisse auto terviklikult ja igasugune võimalus taastada kaob kuigi eelnevalt võis selline võimalus olemasolla. Samasugune halb situatsioon võib juhtuda ka tavalisel keldripõlengul kuhu on sukeldunud suitsusukeldujad joaga. Pump loobub toimimast, ning tekib moment, kus suitsusukeldujad jäävad tühja voolikuga keldrisse ja ei ole enam midagi enese kaitseks kasutada. Paraku neid situatioone võib siinkohas tuua veel ja veel kuid nende mõte jääb ikkagi samaks

KOKKUVÕTE

Õnnetus ei hüüa tulles ja me ei tea kunagi kus ja mida meiega võib juhtuda. Sageli ei pane inimesed ümbritsevaid ohte enne tähelegi, kui nad ise satuvad nende keskmesse. Selleks, et nendest olukordadest võimalikult hästi välja tulla, ei piisa ainult tahtmisest, vaid on vaja ka teadmisi.

Tulekahjude ja muude sündmuste suur arv, mis vajavad otseselt päästeteenistuse sekkumist näitavad, et tugeva ja operatiivse valmisolekuga päästeteenistus on eesti jaoks hädavajalik. Päästeteenistus peab käima ajaga kaasas nägu kõik teised valdkonnad vastasel juhul tekib olukord kus päästeteenistus ei ole enam võimeline teostama talle püstitatud ülesandeid. Samas ei ole päästeteenistus suuteline töötama ilma tehnikata, autodeta.

Töös on analüüsitud hetkeolukorda. On püütud võrrelda erinevaid maakondi ja nende väljakutsete arve kolme aasta jooksul. Ning tulemuseks võiks öelda seda, et kus on väljakutsete arv suurem on ka vastavalt tehnikaga probleeme rohkem ja see on omakorda rohkem kulunud. Finantseerimise seisukohapealt on asjaolud halvad ja ei suudeta tagada korralike remondi töid, rääkimata uute autode soetamisest. Kui enne 1991 toodi vabariiki uute autode näol 10-12 autot aastas siis hetkeolukord on masendav, kui saadakse juurde vaid keskmiselt neli autot aastas, mis ei kata vabariigi vajadust. Kui Päästeameti arengukava nägi ette, et 2002 aastaks soetatakse igasse komandosse uus põhiauto siis analüüsi tulemused näitavad seda, et antud programm on täidetud ainult poole võrra ehk vaja olevast 74 on soetatud 35 uut põhiautot. Lähemalt uurides selgub, et päästeteenistused on olnud pidevalt alafinantseeritud ja olukord on tingitud rahalisest puudusest. Kui vabariigis on kokku 351 kesk ja tugikomandos ning ligi 250 vabatahtlikus ja abikomandos paiknevat autot, siis keskmine vanus ühe auto kohta läheneb 18 aastale ja suureneb kahjuks aasta-aastalt. Viimaste aastate soetused on küll vananemist oluliselt pidurdanud kuid vahemik 1991-1996 puudus soetuste tegemise võimalus, mis tõi kaasa vanuse hüppelise suurenemise. Siinkohal võib tuua kurva näite kui päästeteenistuse komandos on arvel 40 aastat vana eriauto, siis millisest ajaga kaasaskäimisest me saame rääkida, pigem on tegemist taandarenguga. Algas 2003 aasta ja meie liigume ikka 40 aastat vana masinaga ringi, sellised peaksid seisma tuletõrjemuuseumis, kus neilt kord

nädalas tolmu pühitakse. Kui me näeme pidevalt kui Politseiamet ostab hulgaliselt uusi sõidukeid siis see on ka arusaadav kuna ühe Scania baasil valmistatud põhiauto maksumus on võrdne ligi 10 politsei väike sõiduki maksumusega. Siinkohal mängib aga olulist rolli nii Politseiameti kui Päästeameti jaoks soetatavate autode kogus. Võib olla peitub asi selles, et Politseiamet nõuab rohkem ja saab rohkem. Ei ole kindel, kuid tõsi on see, et kui küsid kümme saad viis ja kui küsid viiskümmend saad kaksikümmend. Kui pöörata tähelepanu probleemidele masinapargis siis kurb aga tõsi, enamus vigu on siiski tingitud vanusest, kus metallid ja kere konstruktsioonid ning mootori poolne osa ei ole enam suutelised suurele koormusele vastu pidama. Teine probleem lagunemise kohapealt on rasked töö tingimused. Kolmandaks võib siiski pidada autojuhtide koolitust, kus kole julgelt võetakse ette toiminguid pikemalt järgi mõtlemata ja sõidetakse sinna kuhu oleks võinud jätta ka sõitmata. Kole julgelt keeratakse teelt kõrvale, mille tagajärjeks võib olla masina purunemine.

Kui päästeteenistus ei oleks pidevalt alafinantseeritud, oleks võimalus taastada käest lastud olukord ja hoida teda stabiilsena suuri kulutusi tegemata. Edasised ülalpidamiskulutused ja investeeringud oleks märksa väiksemad. Muidugi selline asi eeldab olemasolevat taastusplaani ja edasist soetuskava olemasolu, millele paneks ka vabariigi valitsus käe alla ja oleks sellise finantseerimisega nõus, mis ei oleks aasta pikkune vaid ulatuks kaugemale tulevikku.

Võõrkeelne kokkuvõte

DAS RESÜMEE

Man weiss ja nie, wo und was man mit euch geschehen kann. Oft merken die Menschen umgebende Gefahren überhaupt nicht bis sie selbst nicht in Gefahr geraten sind. Um von verschiedenen problematischen Situationen herauszukommen, genügt es nicht nur von Willem, aber man braucht auch Kenntnisse dafür.

Die Zahl der Feuerschaden und andere Vorfälle, in dem man die Hilfe der Rettungsamten braucht, zeigt, dass strenges und mit der operativen Bereitigkeit gesichertes Rettungsdienst sehr nützlich ist. Das Rettungsdienst muss nicht in Rückstand bleiben, sonst kann es eines Tages nicht mehr in irgendwelcher Situation ihm gegebene Pflichte erfüllen. Eine grosse Rolle bei der Effektivität des Rettungsdienstes spielen Technik und Maschinen, darunter auch Autos.

Vorliegende Abschlussarbeit gibt einen Überblick von heutiger Situation und deren Problemen im Rettungsbereich heute. In der Arbeit analysiert man die heutige Situation in Estland. Der Autor vergleicht verschiedene Landkreise und deren Zahl der Herausforderungen im Abschnitt der letzten drei Jahren.

Mit dieser Erforschung kommt der autor zum Ergebnis; wo es mehrere herausrufe gibt, da hat man auch mehre probleme mit technik und sogar hat dort technik mehr amortisiert und ist schon alt. Man finanziert diese branche aber nicht genug und man kann auch keine garantie für grundlegende remontarbeiten geben. Verkauf der neuen autos kann man hier überhaupt nicht besprechen.

Bis 1991 brachte man in die republik 10-12 neue autos pro jahr, jetzt aber ungefähr fünf autos pro jahr. Diese zahl stellt keine nutzen zufrieden. Der entwicklungsplan des jahrs 2002 war: ein neues auto in jedes kommando, die ergebnisse der analyse zeigt aber, dass man diesen plan nur ungefähr in 50% erfüllt hat; der plan sah 74 neue autos vor-man besorgte nur 35.

Durch erforschung würde es klar, dass man Rettungsdienste nicht genug finanziert und die situation hängt an mangel der finanziellen ressourcen ab. Das mittlere alter unserer autos ist 18 jahre, aber es wird jedes jahr grösser. In jahren 1991-1996 hatte man keine chancen neue autos zu besorgen, deshalb würde das mittlere alter besonderes gross. Jetzt

hat die situation sich einbisschen stabilisiert, doch kann man ein gutes beispiel bringen: es iste jetzt das jahr 2003 und das rettungsdienst hat ein 40-jahriges spezialauto, welches solte schoen vor jahren in museum stehen.

Sogar wird es ganz peinlich, wenn man es sieht, wie das politzeiamt immer mehre autos kauft. Natürlich kostet das rettungsauto wie zehn LKW-s für polizei und man kann es auch werstehen, dass die polizei autos schnellen sich altern, weil man mit denen auf den strasen patruiliert, aber doch glaubt der autor dieses abschlussarbeit, dass das polizeiamt mehr verlangt und deshalb auch mehr kriegt.

Wenn man die probleme im maschinenpark besichtigt, kann man zur forderung kommen, dass die maisten doch vom altern bedingt sind, weil metalle und gestelle sogar auch motor nicht mehr belastungsfähig sind.

Auch die bedingungen der arbeit sind hart. Eine grosse rolle spielt auch die Schulung zwischen auto führen, die oft mit gefahren auf dem wegt nicht rechnen.

Zum schluss kommt der autor vorliegender abschlussarbeit zur erforderung, dass die lage man wüder zur stabilität zu bringen könnte und ohne grosse ausgebunge auch in ordnung halten könnte, wenn das Rettungsdienst keine finanz probleme hälte.

Dafür braught man aber den plan, um weider in den alten zustandt zu kommen. Sogar braught man auch die weitere besorgungsschemas, die sich auch für die zukunft sorgen und die auch herrschung der Estnischer Republik unterstützt.

Kasutatud kirjandus

1. 1996. Päästeala arengukava aastateks 1995-2000. Tallinn. Päästeamet.
2. Vabariigi valitsuse 22. Detsembri 2000 määrus nr 456 “Riigi päästeasutuste struktuurile, varustusele, dokumentatsioonile ja töökorraldusele esitatavad nõuded” – RT I 2000, 104, 686.
3. Siseministri 4. Jaanuari määrus nr 3 “Riigi päästeasutuste struktuuri üksuste paiknemine” – RTL 2001, 5, 64.
4. Siseministri 6. Novembri määrus nr 66 “Tulekustutus ja päästemeeskondade sündmuskohale väljasõitude ja sündmuste arvestuse kord” – RTL 2000, 118, 1838.
5. Vaarmann, J. 1993 Rinnutsi leekidega. Tallinn. Valgus
6. Šuvalov, M. 1997 Tuletõrje alused. Tallinn. Valgus
7. Vessart, J. Lõputöö. 2001 Eesti päästeteenistuse eriautopargi arengumudel. Tallinn.
8. Danilov, M. Devlišev, P. Jevtjuškin, N. Kimštats, I. 1976 Tuletõrje-taktika I osa Tallinn. Valgus

LISAD

Lisa 1

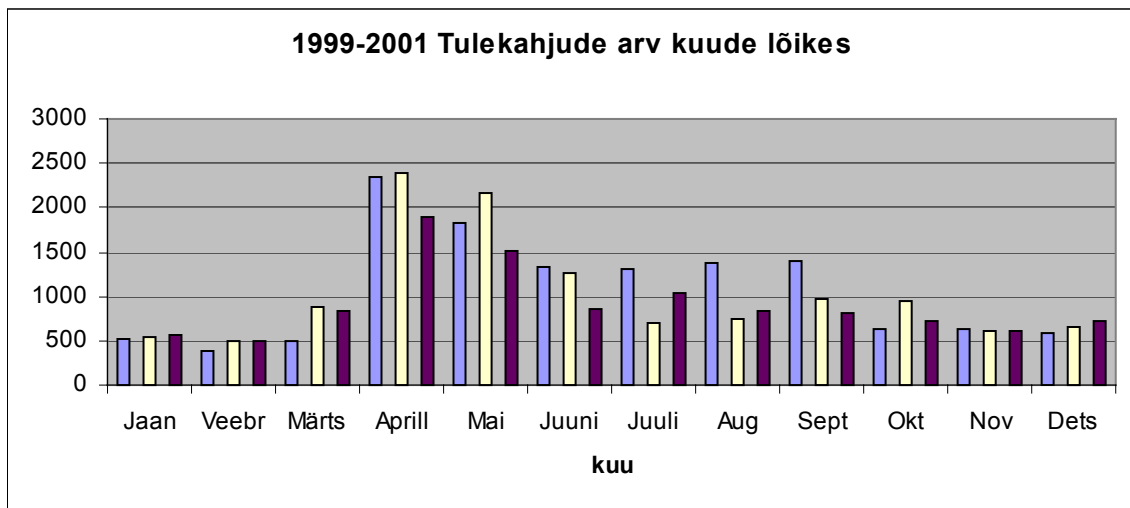
1999-2001 Tulekahjude arv kuude lõikes

Aasta	1999											
Kuu	Jaan	Veebr	Märts	Aprill	Mai	Juuni	Juuli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dets
Tulekahjud	514	394	500	2353	1821	1337	1316	1366	1407	640	630	576

Aasta	2000											
Kuu	Jaan	Veebr	Märts	Aprill	Mai	Juuni	Juuli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dets
Tulekahjud	533	496	888	2382	2164	1258	710	754	971	950	600	648

Aasta	2001											
Kuu	Jaan	Veebr	Märts	Aprill	Mai	Juuni	Juuli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dets
Tulekahjud	558	495	833	1886	1508	860	1030	826	812	718	599	723

Sama tabel graafikuna



1998 a. sündmuste statistika.

	Tal.	Har.	Tar.	Pär.	I-V	L-V	Lää.	Rap.	Jär.	Jög.	Vil.	Val.	Võr.	Põl.	Saa.	Hii.	KOKKU
1 Tulekahju	3893	937	1245	699	1280	470	183	252	207	250	333	299	280	244	146	40	10758
2 Radioaktiivne saastumine	3															3	6
3 Mürkainetega saastumine	11	4	7	5	8	4	1			1							41
4 Naftasaadustega saast.	65	8	33	15	2	2	3	3	5	3	5	8	1		1		154
5 Muu saastumine	5	2	5	2	1				3	1					4	4	27
6 Loodusjõududest põhj.sünd.	10	22	72	3	7	50	8	21	13	2	26	23	20	57	1	7	342
7 Lõhkekeha plahvatus	2		7	1	2		1								1		14
8 Muu plahvatus	4		1		2		2										9
9 Pommitõde *	116	12	41	14	18	18	1	1	7	17	8	46	13	2	36	11	361
10 Pommiähvardus	18	7	11	1	4	4		1	1		6	4	1				58
11 Terroriakt	2				1												3
12 Liiklusõnnetus	92	95	147	45	17	76	26	49	94	53	72	28	41	35	23	45	938
13 Lennuõnnetus	1																1
14 Raudteeavarii	2	1				1								2			6
15 Õnnetus veekogul	17	7	7	7	2	5		1	2	2	1	3	2	3		1	60
16 Gaasiavarii		2	12	13	2	6	3	6	4		2		1	1	3		55
17 Kommunaalavarii	7		3		3	12		2	17	1	10	11	2	3		28	99
18 Elektrivõrkudeavarii		1	13	3	2	2		2	5	2	3	1	1	1	1	1	38
19 Epideemia																	0
20 Loomataud (epizootia)																	0
21 Töö või olmetrauma	4	1		2		1	3	1			3					1	16
22 Tootmisavarii																	0
23 Teadlikult vaeväljakutse	25	17	20	12	5	21	7	5	3	11	4	9		1	1	1	142
24 Ekslik väljakutse	62	97	158	75	277	80	20	23	36	22	49	30	15	19	15	4	982
25 Teenus	317	26	489	592	352	282	39	29	468		150	85	57	75		37	2998
26 Õppus	159	63	179	32	439	176	11	75	154	14	3	7	23	33	159	3	1530
27 Muud	113	130	277	138	520	384	174	13	162	77	154	75	75	47	287	30	2656
28 Kiirabi	5573	7		3	4	4	694	19	3			1	1	1		1	6311
KOKKU	10501	1439	2727	1662	2948	1598	1176	503	1184	456	829	630	533	524	678	217	27605

Lisa 3

1999 a. sündmuste statistika .

	Tal.	Har.	Tar.	Pär.	I-V	L-V	Lää.	Rap.	Jär.	Jög.	Vil.	Val.	Võr.	Põl.	Saa.	Hii.	KOKKU
1 Tulekahju	5072	1458	1319	823	1730	654	196	258	234	304	305	341	353	257	185	57	13546
2 Radioaktiivne saastumine	1	2	2	2	1											1	9
3 Kemikaalidega saastumine	23	7	14	1	7					1			1	1	1		56
4 Naftasaadustega saast.	97	10	31	23	2	8	2	4	6	2	7	5	2	3	1	2	205
5 Muu saastumine	2			2				7				1	1	1	2	4	20
6 Loodusjõududest põhj.sünd.	63	19	75	14	7	53	18	58	27		27	8	25	47	3	19	463
7 Lõhkekeha plahvatus *	6	5	2	2	2										1		18
8 Muu plahvatus	6	1			2	1				1							11
9 Pommiteade *	175	56	67	38	29	29		4	21	30	15	32	2	13	47	15	573
10 Pommiähvardus *	6	40	21	12	32	9	4	1	7	1	1	2	2		1	1	140
12 Liiklusõnnetus	83	157	127	59	20	114	37	48	104	65	15	10	37	34	36	58	1004
13 Lennuõnnetus																	0
14 Raudteeavarii		3	2					2									7
15 Õnnetus veekogul	23	11	19	18	3	5	5	3	3	5	8	4	2	13	2	3	127
16 Gaasiavarii	2	3	7	6	6	9	2	4	3		2	10		1	5	2	62
17 Kommunaalavarii	2	1	1	2	1	2		3	9	2	7	12	4	6	1	35	88
18 Elektrivõrkudeavarii	1	5	7	4	4	3					9	2	3	1			39
21 Töö või olmetrauma	14	3	2	7					1		2	1				1	31
22 Tootmisavarii				1													1
23 Teadlikult valeväljakutse	4	32	22	13	7	26	3		3	2	5	10	5	3	3	1	139
24 Ekslik väljakutse	19	176	179	154	336	88	38	44	61	46	51	32	27	44	20	10	1325
25 Teenus	489	124	234	378	427	99	21	30	338	2	141	127	16	74		44	2544
26 Õppus	130	36	241	8	203	259	2	79	169	6		6	31	43	196	3	1412
27 Muud	154	216	422	238	638	377	163	16	295	74	237	130	79	47	317	55	3458
28 Kiirabi	1755	4				19	2792	10	1				1			1	4583
KOKKU	8127	2369	2794	1805	3457	1755	3283	571	1282	541	832	733	591	588	821	312	29861

Lisa 4

2000 a. sündmuste statistika .

	Tal.	Har.	Tar.	Pär.	I-V	L-V	Lää.	Rap.	Jär.	Jög.	Vil.	Val.	Vör.	Põl.	Saa.	Hii.	KOKKU
1 Tulekahju	4752	1421	1105	736	1336	687	216	250	208	183	365	301	339	211	162	82	12354
2 Radioaktiivne saastumine	7		3	1	1	1						1			2		16
3 Kemikaalidega saastumine	34	2	7	7	6	9		3	2	2					2	1	75
4 Naftasaadustega saast.	115	16	25	8	5	14	2	3	4	4	7	4	3	5	6		221
5 Muu saastumine	0																0
6 Loodusjõududest põhj.sünd.	28		12	18	9	26	5	23	1		3	2	16	12	8	10	173
7 Lõhkekeha plahvatus *	4	1	1		1	1											8
8 Muu plahvatus	8		1	1	1	1				1		1	1		1		16
9 Pommitõrje *	240	70	47	5	11	28	1	2	11	20	9	19	1	7	48	5	524
10 Pommiähvardus *	16	28	23	18	51	15	2		2	2	8	1	1	1			168
12 Liiklusõnnetus	89	109	92	60	22	166	38	44	159	25	32	8	57	41	23	31	996
13 Lennuõnnetus		1		1		1											3
14 Raudteeavarii		1				1							1				3
15 Õnnetus veekogul	18	7	11	16	1	8	2	1	1	3	2	10		4	2		86
16 Gaasiavarii	12	3	9	2	1	21		2	1	4	3	8		1	2		69
17 Kommunaalavarii	4	1	2		5	2		5	6		6	9	5	4	1	24	74
18 Elektrivõrkudeavarii	1	3	3	2	1	3			1		3		2	3			22
21 Töö või olmetrauma	11	5	1	6	1	6		3	3					2			38
22 Tootmisavarii	1			1	2												4
23 Teadlikult valeväljakutse		22	13	5	54	1	1	2	5	4	4	7	1	1	1		121
24 Ekslik väljakutse	6	119	185	133	306	5	32	47	41	55	57	45	50	26	15	15	1137
25 Teenus	360	30	93	255	204	88	118		158	28		47		24		31	1436
26 Õppus	70	3	156	13	297	35	1	2	151	1	1	6		8	266	1	1011
27 Muud	478	105	345	188	897	220	58	54	228	42	163	66	157	26	303	37	3367
28 Kiirabi	6153	2				20	3088	11	3								9277
KOKKU	12407	1949	2134	1476	3212	1359	3564	452	985	374	663	535	634	376	842	237	31199

Lisa 5

2001 a. sündmuste statistika .

	Tal.	Har.	Tar.	Pär.	I-V	L-V	Lää.	Rap.	Jär.	Jög.	Vil.	Val.	Vör.	Pöl.	Saa.	Hii.	KOKKU
1 Tulekahju	4114	1238	1049	513	1355	600	171	225	183	154	268	257	292	208	160	61	10848
2 Radioaktiivne saastumine	3		5														8
3 Kemikaalidega saastumine	27	4	4	6	4	4			2	3	1	1	1			2	59
4 Naftasaadustega saast.	127	11	27	6	6	15		8	5	6	3	10	3	3	5	1	236
5 Muu saastumine																	0
6 Loodusjõududest põhj.sünd.	176	50	19	27	33	32	8	46	16	8	23	14	31	7	15	28	533
7 Lõhkekeha plahvatus *	5	1			1	1											8
8 Muu plahvatus	4	3	2	1	4									1			15
9 Pommiteade *	333	154	56	6	16	26	1	9	20	25	7	24	37	10	53	16	793
10 Pommiähvardus *	74	24	14	2	15	4	1		1	1	1		2	1			140
12 Liiklusõnnetus	106	115	86	43	29	161	48	37	200	28	38	29	20	17	29	25	1011
13 Lennuõnnetus																1	1
14 Raudteeavarii		1								1							2
15 Õnnetus veekogul	18	14	10	20	3	7	3	4	3	7	5	10	3	6	4	3	120
16 Gaasiavarii	15	6	6	5		14	1	3	2		1	2	2		1		58
17 Kommunaalavarii	4	1	2		4			3	2	1		11	1			10	39
18 Elektrivõrkudeavarii	1	2	8	1		2				1	2	2	2	1			22
21 Töö või olmetrauma	3	2	1		2	4		2	1								15
22 Tootmisavarii		1			1					1						2	5
23 Teadlikult vaeväljakutse	1	10	15	5	50		3	2	4	32	4	4	1	2	2	1	136
24 Ekslik väljakutse	5	46	208	174	258		24	30	29		46	29	36	40	25	17	967
25 Teenus	78	15	59	51	112	82	90	4	123	8		71	7	18		15	733
26 Õppus	47	5	78	1	230		2	3	2	3	1	3	11	3	246	27	662
27 Muud	987	143	309	142	931	175	66	47	181	41	127	85	90	64	336	36	3760
28 Kiirabi	7980	7	2			1	3016	2	5								11013
KOKKU	14108	1853	1960	1003	3054	1128	3434	425	779	320	527	552	539	381	876	245	31184

Lisa 6

Päästeteenistuse eriautopargi üldine spetsifikatsioon

Eriautode Üldarv: 351

Jrk	Komando	Põhiauto	Paakauto	Päästeauto	Päästeauto väike	Autoredel	Konteinerauto	Metsakustutusauto	Kokku
	Harjumaa								
1	Keila KK	1	1	1	1	1	1		6
		1							1
		1							1
	Saku EPM	1							1
2	Kehra TK	1	1						2
		1							1
	Kiiu EPM	1							1
3	Loksa TK	1	1						2
		1							1
4	Maardu TK	1	1			1			3
		1							1
5	Kose TK	1	1						2
		1							1
6	Paldiski TK	1	1						2
		1							1
	Harju-Risti EPM	1						1	2
	Kokku mk:	16	6	1	1	2	1	1	28
	Hiumaa								
7	Kärdla	1	1		1		1	1	5
		1							1
		1							1
	Kõrgessaare EPM	1							1
8	Käina TK	1	1						2
		1							1
	Kokku mk:	6	2	0	1	0	1	1	11
	Ida-Virumaa PT								
9	Jõhvi KK	1	1	1	1	1	1	1	7
		1							1
		1							1

10	Narva KK	1		1		1			3
		1							1
		1							1
	N-Jõesuu EPM	1							1
11	Avinurme TK	1	1						2
		1							1
12	Kiviõli TK	1	1						2
		1							1
13	Kohtla-Järve TK	1	1		1	1			4
		1							1
14	Narva TK	1	1						2
		1							1
15	Sillamäe TK	1	1			1			3
		1							1
16	lisaku TK	1	1					1	3
		1							1
	Mäetaguse EPM	1							1
	Kokku mk:	20	7	2	2	4	1	2	38
	Jõgevamaa PT								
17	Jõgeva KK	1	1	1			1	1	5
		1							1
		1							1
18	Põltsamaa TK	1	1		1				3
		1							1
19	Mustvee TK	1	1						2
		1							1
20	Palamuse TK	1	1						2
		1							1
	Tabivere EPM	1							1
	Kokku mk:	10	4	1	1	0	1	1	18
	Järvamaa PT								
21	Paide KK	1	1	1	1			1	5
		1							1
22	Türi TK	1	1						2
		1							1

23	Aravete TK	1	1						2
		1							1
24	Koeru TK	1	1						2
		1							1
	Kokku mk:	8	4	1	2	0	1	1	17
	Läänemaa PT								
25	Haapsalu KK	1	1	1			1		4
		1							1
		1							1
	Pürksi EPM	1							1
	Vormsi EPM	1							1
26	Lihula TK	1	1						2
		1							1
	Virtsu EPM	1							1
27	Risti TK	1	1		1				3
		1							1
28	Nõva TK	1	1					1	3
		1							1
	Kokku mk:	12	4	1	1		1	1	20
	L-Virumaa PT								
29	Rakvere KK	1	1	1	1	1	1		6
		1							1
		1							1
30	Kunda TK	1	1						2
		1							1
31	Simuna TK	1	1					1	3
		1							1
32	Tapa TK	1	1						2
		1							1
33	Võsu TK	1	1						2
		1							1
34	V-Maarja TK	1	1						2
		1							1
	Kokku mk:	13	6	1	1	1	1	1	24
	Raplamaa PT								

35	Rapla KK	1	1	1			1	1	5
		1							1
		1							1
	Kaiu EPM	1							1
36	Järvakandi TK	1	1						2
		1							1
37	Kohila TK	1	1						2
		1							1
38	Märjamaa TK	1	1		1				3
		1							1
	Kokku mk:	10	4	1	1	0	1	1	18
	Pölvamaa PT								
39	Põlva KK	1	1	1			1	1	5
		1							1
		1							1
40	Räpina TK	1	1						2
		1							1
41	Kanepi TK	1	1		1				3
		1							1
42	Värska TK	1	1						2
		1							1
	Kokku mk:	9	4	1	1	0	1	1	17
	Pärnumaa PT								
43	Pärnu KK	1	1	1		1	1		5
		1					1		2
		1							1
44	Häädemeeste TK	1	1		1				3
		1							1
45	Vända TK	1	1					1	3
		1							1
46	K-Nõmme TK	1	1						2
		1							1
47	P-Jaagupi TK	1	1		1				3
		1							1
	Koonga EPM	1							1

48	Tõstamaa TK	1	1						2
		1							1
	Kihnu EPM	1							1
	Kokku mk:	15	6	1	2	1	2	1	28
	Saaremaa PT								
49	Kuressaare KK	1	1	1		1	1		5
		1							1
		1							1
	Ruhnu EPM	1							1
50	Kihelkonna TK	1	1						2
		1							1
51	Leisi TK	1	1					1	3
		1							1
52	Orissaare TK	1	1		1				3
		1							1
	Liiva EPM	1							1
	Kokku mk:	11	4	1	1	1	1	1	20
	Tartumaa PT								
53	Tartu KK	1	1	1		1	1		5
		1					1		2
		1							1
54	Elva TK	1	1		1			1	4
		1							1
55	Alatskivi TK	1	1						2
		1							1
56	Lähte TK	1	1						2
		1							1
57	Tõrvandi TK	1	1		1				3
		1							1
58	Puhja TK	1	1						2
		1							1
59	Võnnu TK	1	1						2
		1							1
	Kokku mk:	15	7	1	2	1	2	1	29
	Valgamaa PT								

60	Valga KK	1	1	1		1	1		5
		1							1
		1							1
61	Karula TK	1						1	2
		1							1
62	Otepäe TK	1			1				2
		1							1
	Puka EPM	1							1
63	Tõrva TK	1	1						2
	Kokku mk:	9	4	1	1	1	1	1	18
	Viljandimaa PT								
64	Viljandi KK	1	1	1		1	1		5
		1							1
	Kõpu EPM	1							1
65	Abja-Paluoja TK	1	1		1				3
		1							1
	Karksi-Nuia EPM	1							1
66	Kolga-Jaani TK	1	1					1	3
		1							1
67	Suure-Jaani TK	1	1						2
		1							1
68	Mustla TK	1	1						2
									0
	Kokku mk:	11	5	1	1	1	1	1	21
	Võrumaa PT								
69	Võru KK	1	1	1	1	1	1		6
		1							1
		1							1
70	Antsla TK	1	1					1	3
		1							1
71	Mõniste TK	1	1						2
		1							1
72	Vastselina TK	1	1						2
		1							1
	Kokku mk:	9	4	1	1	1	1	1	18

Tallinna TPA									
73	Kesklinna KK	1				1			2
		1							1
		1							1
	Vana-Viru EPM	1			1				2
74	Lilleküla KK	1				1			2
		1							1
		1							1
	Mustamäe EPM	1		1	1				3
75	Nõmme KK	1	1			1			3
		1							1
		1							1
76	Pirita KK	1	1			1			3
		1							1
		1							1
77	Kopli TK	1	1						2
		1							1
	Kokku linnas:	16	3	1	2	4	0	0	26
	Kokku vabariigis	190	74	16	21	17	17	16	351