

Rannailm

Kõik uudised

Maakonnalehed ▾

Paberlehed

Podcast

Ristsõna

Mängud

Kuulutused

Päevatoimetaja: Andres Einmann | andres.einmann@postimees.ee, +372 666 2072

Saada vihje

Postimees > Eesti

TELLIJALE

Eesti linnu kimbutavates uputustes pole küsimus vihm, vaid linnaplaneeringutes ⁽³⁾

Liisa Ehamäe
ajakirjanik

6. august 2025, 00:01

Kuula



Eelmisel nädalal pakkus Kuressaares sadanud paduvihm ootamatuid elamusi ka Johan Spa hotelli klientidele. FOTO: IRINA MÄGI

Juuli lõpus tabas Kuressaart tugev vihm, mis uputas tänavad ja spaad ning sundis päästjaid inimesi evakueerima, ka Tartus muutis üleeile sadanud vihm tänavad jõgedeks, võttes autodelt kaasa ka numbrimärke.

Keskkonnaagentuuri juhtivspetsialist Külli Loodla sõnul on tavapärane, et suvel võib lühikese ajaga maha sadada palju vihma. Ei ole erakordne, et ainuüksi ühe tunniga võib sadada enam kui pool kuu sajunormist. Keskkonnaagentuuri juhtivsünoptik Taimi Paljak kinnitas samuti, et hoogsadusid, mis siin-seal ka üleujutusi põhjustavad, on esinenud ka varasematel aastatel ja midagi erakordset sellest ei ole – samas tuleb meil kindlasti arvestada, et edaspidi võib selliste intensiivsete sadude esinemissagedus suureneda.

Viimase seitsme kuu sademete hulk Eestis

	Keskmine	Sajuhulk normist	Maksimaalne ööpäevane
Maailm			
Maajandus			
Sport			
Arvamus			
Kultuur			
TV			
Digiajakirjad			
Elu24			
Veel			
Jaauaar	8/ mm	49 mm	seirejaam)
Veebruar	13 mm	34% normist, norm 39 mm	9 mm (1. veebruar, Türi)
Märts	14 mm	41% normist, norm 35 mm	9 mm (13. märts, Jõgeva)
Aprill	41 mm	121% normist, norm 34 mm	29 mm (20. aprill, Tallinn-Harku)
Mai	46 mm	111% normist, norm 42 mm	28 mm (29. mai, Võru)
Juuni	105 mm	150% normist, norm 70 mm	44 mm (9. juuni, Heltermaa)
Juuli	90 mm	134% normist, norm 67 mm	46 mm (16. juuli, Vilsandi)

Allikas: Keskkonnaagentuur

Tartu oli vee all

Ka täpselt aasta tagasi oli Tartu vee all – öösel alanud vihma sadu jätkus kogu hommiku, mistõttu suleti liikluseks Riia tänav. Linnas tekkisid ummikud ning vesi tungis isegi linnaliinibussi. Kohati ei jäänudki inimestel muud üle, kui õigel ajal tööle jõudmiseks jalanõud kätte võtta ja paljajalu läbi ülikoolilinna sumada.

Tartu Ülikooli kliimauuringute keskuse juhataja Piia Post selgitas, et linnalised ülejutused ei tähenda alati seda, et väga palju korraga sajab – pigem on hoovihmad lühikesed ja väga intensiivsed. «Seevastu perioodid, kus põllud on vee all, viitavad sellele, et sadu on pikem ja sajuala suurem,» märkis ta.

Sademetest rääkides rõhutab Post, et tähelepanu tuleks pöörata eelkõige sademete intensiivsusele ehk kui palju sajab näiteks kümne minuti, tunni või ööpäeva jooksul. «Mis puudutab eilset (esmaspäevast – L. E) sadu Tartus, siis Tartu Veevärgi Puiestee tänava jaamas sadas kella seitsme paiku õhtul 30 millimeetrit sademeid. Samas füüsikahoone katusel, kus on meie ilmajaam, väga suurt vihma ei olnud, vaid 12 millimeetrit – linna piires on juba kolmekordne vahe,» lisas ta.

Küsimus linnaplaneeringus

Samas ei ole Posti sõnul küsimus niivõrd saju hulgas, vaid hoopis linnaplaneeringus ja selles, kas leidub kohti, kuhu vesi saaks ära voolata. «Isegi kui sajab vaid 10–20 millimeetrit tunnis suhteliselt suure ala kohal, aga kalded suunavad kogu vee kokku väiksesse lohku, siis veetase selles lohus on kordades suurem kui sajuhulk. Tekib kausi-efekt – veel ei ole kuskile minna,» lausus ta. Näitena tõi ta Tartu Raatuse ja Uue tänava ristumiskoha. «Kui räägime lühikeste ja suurte sadude sagenemisest ja intensiivistumisest, tähendab see seda, et linna tuleb teistmoodi planeerida – tuleb võtta kliimamuutustega kooskõlas olevad normid,» ütles ta.

Näiteks on Tartus Sadamaraudtee kergliiklustee alla terve suve jooksul rajatud toru, mis peaks juhtima üleliigse vihmavee Riia tänava raudteeviadukti alt eemale.

Planeeringuid tehes tuleb arvestada, et kogu linna ei saa asfalteerida.

Posti sõnul on küll mõistetav, et inimesed ei taha liikuda poristel teedel, kuid planeeringuid tehes tuleb arvestada, et kogu linna ei saa asfalteerida. Alles tuleks jätta paigad, kus vesi saab maasse imbuda. «Sinna, kuhu vesi kokku voolab, ei tasu ehitada maja, vaid märgala – seda teadsid juba vanad eestlased ja seda oleme näinud ka varasemate uputuste puhul – vanad majad ei upu, sest need ehitati üldjuhul kõrgemale,» lausus ta.



Seotud lood

TARTU POSTIMEES 5. august

Teadlased: linn peaks suurte uputuste vältimiseks pingutama senisest enam

ELU24 5. august

«OHVERDUS AUTOMAKSU JUMALALE!» > Tartu paduvihmas kaotsi läinud numbrimärgid andsid naljahammastele tööd

TARTU POSTIMEES 4. august

LUGEJATE VIDEOD > Mitmed Tartu tänavad muutusid paduvihma järel jõgedeks (5)

Kommentaareid (3)



Soovitame lugeda

TARTU POSTIMEES

Ametnikud tõdesid, et Kroonuaia tänava liikluskorraldus tekitab segadust

TEADUS

Eesti päästjad käivad vaheldumisi Hispaania tulepõrgus

SAKALA

Repliik > Kõige ilusamad teetõkked

Tartu Postimees

TELLIJALE

RAHA PANEB RATTAD KÄIMA ›

Elron sai rongiliikluse taastamiseks pea poole miljoni eurose rahasüsti



Henn Uuetoa
ajakirjanik

21. august 2025, 09:18

▶ Kuula



Tartu-Koidula rongiga sõitjaid on 6. augustist Tartu raudteejaamast piiripunkti suunas viinud hoopis rongi asenduseks tellitud buss. FOTO: KRISTIAN TEEDEMA

Elron asendas augusti hakul vedurijuhtide nappuse tõttu mitmel liinil rongid bussidega. Nüüd otsustas regionaal- ja põllumajandusministeerium Elronile teha 450 000 eurose rahasüsti ning nii saab bussid taas rongidega asendada. Kuid pole head halvata, sest nii jääb ootele Tartu-Riia rong.

Elroni juhatuse liige Märt Ehrenpreis sõnas augusti alguses, et vedurijuhtide nappuse taga on raudtee taristutööd. Ta selgitas, et kuna sõiduaegade täitmiseks kulub rohkem aega, saavad vedurijuhid oma tööajanormi plaanitud varem täis.

Tartu-Riia rong jääb ootele

Seetõttu ei väljunud 6. augustist Tartu raudteejaamast Koidula piiripunkti poole enam rongid, vaid bussid. [Tsirkus Barcelona, iseloomustas sellist olukorda Põlvamaa Veriora elanik](#), kes sai hommikul rongiga Tartusse, aga õhtul koju tagasi mitte.

Lisaks teatas Elron, et augusti lõpuni on vedurijuhtide nappuse tõttu asendatud bussidega ka Tallinna–Rapla, Tallinna–Rakvere, Tallinna–Türi ja Tallinna–Tartu vähem kasutatavaid varahommikusi ja hilisõhtusi ronge.

Regionaal- ja põllumajandusministeerium otsustas nüüd, mitu nädalat hiljem sekkuda. «Praegune olukord, kus Elron ei saa pikaleveninud ehitustööde, regulaatori otsuste ja varasemate riiklike kärbeta tõttu kvaliteetset teenust osutada, pole jätkusuutlik,» nentis minister Hendrik Johannes Terras.

Ministeerium eraldas selle olukorra lahendamiseks Elronile 450 000 eurot. See võimaldab homsest, 22. augustist taastada rongiliikluse liinidel, kus see on vedurijuhtide puuduse tõttu asendatud bussidega.

Koos reisirongide vedurijuhtidega tõstetakse palka ka rongitehnikutel.

Raha vedurijuhtide ja rongitehnikute palgatõusuks tuleb Tartu–Riia rongiliini doteerimiseks planeeritud eelarvest, sest liin käivitub hiljem.

Pikaajalise lahenduse leidmiseks korraldab minister Terras kohtumise tarbijakaitse ja tehnilise järelevalve ameti peadirektori Kristi Talvingu, Eesti Raudtee juhi Kaido Zimmermanni, majandus- ja tööstusministri Erkki Keldo, taristuminister Kuldar Leisi ning ASi Eesti Liinirongid juhatuse esimehe Lauri Betlemiga.

Kohtumise eesmärk on arutada taristutasu määramise metoodika muutmist, et tagada sektorile stabiilne ja ettenähtav tegevuskeskkond.

Elroni tegevust on mõjutanud kulude kasv ja taristuprojektide venimine. Aastatel 2021–2025 on taristutasud kasvanud ligi 50 protsenti, samal ajal kui veomaht on suurenenud vaid 12 protsenti.

Taristuvaldajatele ASile Eesti Raudtee ja ASile Edelaraudtee makstavad tasud moodustavad üle 45 protsenti Elroni ärikuludest ja kulutavad ligi 75 protsenti riiklikust tegevustoetusest ehk dotatsioonist.

Minister Terrase ettepanek on taristutasu kasvust tekkinud olukorra lahendamist arutada valitsuse järgmise nädala väljasõiduistungil Tartus.

Ministeeriumi arvutus

Regionaal- ja põllumajandusministeerium tegi ülevaate, et igapäevaselt väljub Tapalt ida- ja lõunasuunal 32 rongi, neist 10 Narva ja 22 Tartusse. Kui igaüks neist sõidaks näiteks keskmisest 10 minutit kauem, siis ühes kuus läheb nende rongide teenindamiseks ligi 160 lisatöötundi. See on sisuliselt ühe vedurijuhi töökoormus, tegelikkuses on aga sõiduaegade muutused veelgi pikemad.

Alalaekunud piletitulu tingimustes on Elron sel aastal juba kärpinud oma kontrolli all olevaid kulusid.

Samas pole taristutasude prognoositavat ülekulu ja erakorralist palgatõusu võimalik katta riigi dotatsiooni suurenemiseta. Elron planeeris selleks aastaks vedurijuhtide palgatõusu, mille riigi eelarvestrateegias tehtud kärbe aga välistas.

Päevatoimetaja

 Author

Andres Einmann

andres.einmann@postimees.ee

+372 666 2072

Reklaam

Kuulutuste tellimine:

kuulutused@postimeesgrupp.ee

(+372) 666 2206

Reklaam Postimehe paberlehes:

reklaam@postimees.ee

(+372) 666 2445

Reklaam Postimees.ee veebides:

veebireklaam@postimees.ee

(+372) 666 2230

Kontakt

Vihje:

(+372) 507 3066

vihje@postimees.ee

Tellimustega seotud küsimused:

(+372) 666 2525 (E-R 9-17)

levi@postimees.ee

Toimetuse sekretär:

(+372) 666 2202

sekretar@postimees.ee

Jälgi meid



Mobiilirakendus

Tehnilised küsimused ja ettepanekud:

tehnoloogia@postimeesgrupp.ee

Privaatsusteatis

Privaatsustingimused

Kasutustingimused

Töötajad

Reklaam

Kuulutused ajalehte

Tellimine

Uudiskirjad