

RIIGI MAANTEEAMET

Teeleht

RIIGI MAANTEEAMETI TEHNOKESKUSE VÄLJAANNE

2(6)
1996

Lk. 3



A Foreigner in ESTLAND

Lk. 7


VIA BALTICA

Lk. 5

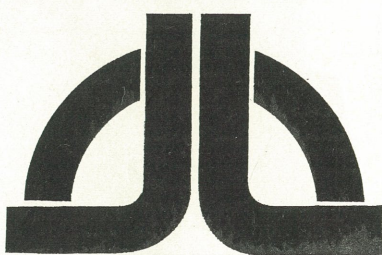
**VIA BALTICA projekt
sai sisse uue hoo!
VIA BALTICALE lubatakse
180 000 000 USD!
EESTI osa on
570 000 000 krooni!**

JÜRI liiklussõlmes k.a. kevadel





LÕUNANAABRITE JUURES



Veebruari alguses käis grupp meie Maanteeameti töötajaid järjekordsel välisreisil. Seekord olid külastusobjektideks meie lõunanaabrid - Läti ja Leedu maanteelased. Reisiseltskonda kuulus lisaks allakirjutanutele veel ka Olev Raid AS-st Teede REV-2. Põhiliselt tutvuti naaberriikide teedelaboritega, kuid ei jäetud uudistamast ka muud vaatamisväärsust.

Läti Maanteeameti tegeleb teedematerjalide laboratoorse kontrolli ja ehitustööde järelevalvega möödunud aasta suvel moodustatud riiklik ettevõtte "Teedeuring". Vahepealsel paaril-kolmel aastal taoline asutus Lätis puudus ja seetõttu olla selle rajamine sarnanenud tühjale kohale ettevõtte moodustamisega. Praegu olemasolevad laboratooriumiseadmed on pärit endistest aegadest, seega NL päritolu. Labori varustamiseks kaasaegsete seadmetega on neil lootused rajatud Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupangast saadavale laenule. Arenguks saadava laenu realiseerimiseks tahetakse korraldada suhteliselt lühiajaline teetööde tehnoloogiate valiku konkurss ja sellele järgnevalt laboriseadmete muretsemiseks täiendav konkurss. Samasugused plaanid olid sealsestel kolleegidel juba möödunud hooaja eel, kuid siis tõmbas kõigele kriipsu peale mitme Läti kommertsponga pankrot, mistõttu laenuraha jäi nendeni jõudmata. Labori personal koosneb ligi paarikümnest töötajast, kellest valdav osa on kõrgharidusega. Taolist joont tahetakse hoida ka edaspidi, et säilitada teetööde kontrolli kõrget kvaliteeti. Kogu Lätis toimub praegu kõigi ametkondade laborite atesteerimine. Nõutakse NLaegsete normide ja GOSTide kaasajastamist ning vastavusse viimist euronormide põhimõtetele.

1996. aastal on eespool nimetatud laenu abil planeeritud teha 138 km teekatete taastusremonti (põhiliselt ülekatted). Ehitaja valikul (ainult omamaised ettevõtted) on põhikriteeriumiks odavaim ruutmeetri maksumus. Ettevõtja peab esitama konkursile pakutavate segude retseptid ja ka valmis proovikuubikud. Huvitav on veel ka see, et remonditavad lõigud on tükeldatud väga lühikesteks osadeks (isegi mõnesajameetristeks). Eeloleval hooajal planeeritakse esmakordselt katsetada ka külmstabiliseerimist, mida tehakse 1,7 km pikkusel kaheks jagatud lõigul. Kummalgi neist töötab ise firma, et oleks hiljem võimalik tööde kvaliteeti võrrelda.

Organisatsiooniliselt on Lätimaa teedemajanduses uut niipalju, et alates möödunud aastast töötavad kõik senised teedevalitsused riiklike ettevõtetenä. Samas on iga teedevalitsuse haldusala territooriumil loodud väike direktoraadi osakond, kes tegeleb siis samal ajal tellija ja tööde hindaja ning vastuvõtjana.

Kui nüüd üle minna leedulaste tegemiste juurde, siis on ka neil toimunud organisatsioonilisi muutusi. Need on kaasas käinud muutustega kogu Leedu haldusjaotuses. Nimelt on

Piltidel paremal: ülemisel Leedu teedemuuseumi juhataja vestluses külalistega, nende hulgas paremalt teine Hillar Varik keskmisel pildil vaade Leedu teedemuuseumi siseruumi, kus on eksponeeritud ajaloolised dokumendid, fotod ja väiksemad esemed

seal senise 44 rajooni asemel moodustatud 10 maakonda. Seetõttu on jäänud ka teetööde tellijatena tegutsema 10 keskust, kusjuures ülejäänud senised teedevalitsused on ümber kujunenud ettevõtjateks.

Lätlaste tegemistega sarnasusi otsides leidsime, et leedulaste tegu "Problematika" tegutseb riikliku ettevõtenä ning ka nemad peavad praegu väga oluliseks labori atesteerimist Euroopa nõuetele vastava üksusena. Sellega sarnasused ka lõppesid. Leedu Maanteeamet leidis juba ligi 5 aastat tagasi (eeloleval suvel peab "Problematika" oma 5. sünnipäeva), et teetööde kvaliteedi tagamiseks on vaja eeskujulikku uurimistööde ja katsetuste keskust. Selleks renditi uuest kolmekordses hoonest üks tiib ja sisustati see kaasaegsete laboriseadmetega. Seetõttu on seal tööpoolest võimalik teha kvaliteetselt ja usaldusväärset teetööde kontrolli. Uuringute ning projekteerimise poole pealt väärneb äramärkimist laboratoorne emulsioonitehas. Seda ca 650 000 krooni maksvat seadet kasutatakse kahele Leedus paiknevale emulsioonitehasele retseptide koostamiseks. Lähtebituumen saadakse meilegi tuttavast *Nynasest*. Seadmete muretsemisel saadi ka negatiivseid kogemusi, sest suure hasardiga oli ostetud seadmed, mis leidsid kasutamist vaid korra või paar ning nüüd seisavad kasutult.

Eeloleva hooaja teetöödest niipalju, et kavas on 80 km kuum- ja 40 km külmmenetlusega katete taastust ja ca 500 km pindamistöid. Samas on huvitav märkida, et Leedus kasutatakse külmstabiliseerimist vaid kruusateede tolmuvabaks muutmisel.

Kogu külaskäigu krooniks viibisime hiljuti (1995. a. sügisel) avatud Leedu teedemuuseumis. Selle avamine toimus ühel ajal Vilnius-Kaunase maantee valmimise 25. aastapäeva tähistamisega. Muuseum asub Vilnius-Kaunase maantee 39. kilomeetril Vievises teedevalitsuse ruumes koos looduskaitse ja geoloogia eksponaatidega. Siseruumides on eksponeeritud ajaloolised dokumendid, fotod ja väiksemad esemed. Vabas õhus eksponeeritakse 6-7 masinat ja agregaat (gudronaator, haakehõvel jne.). Muuseumiga tegeleb endine teedevalitsuse juhataja.

ALLAR KAUGE
AADU LASS
HILLAR VARIK

Toimetaja veerg

MIDA ON ARVATUD MEIE LEHEST



LUULE KAAL

Koos meie eelmise lehenumbriiga saatsime oma lugejatele soovi, et nad arvustaksid seni ilmunud TEELEHE numbreid ning võtaksid edaspidi nõu ja jõuga osa lehe näo ja sisu kujundamisest.

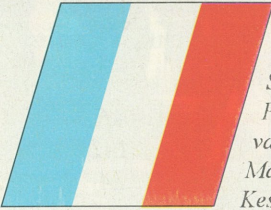
Kahjuks on meile seni vastanud vähesed, kuid oleme sellegi eest tänulikud.

Hinnang TEELEHELE on kokkuvõttes positiivne. Leitakse, et senised rubriigid on kõik vajalikud. Huvitavaks on peetud rubriike, mis käsitlevad teedevalitsuste elu, Eestis toimuvaid teedealaseid sündmusi, kongresse ja konverentse, Tehnokeskuse videoteegi tutvustusi. Lugejat ei ole köitnud materjal, mida on avaldatud reklaami ja kuulutustena ning juubilaride kohta. Viimaste puhul peetakse mõistlikuks, kui nende kohta kirjutatu pikkus oleks enam-vähem ühesugune. Sooviksin võrdsusprintsibiiga olla päri, ent selle rakendamine osutub tõenäoliselt raskeks, sest inimeste elulood on vägagi erinevad, samuti nende teened ja saavutatu. Ka sõltub teksti pikkus sellest, mida üks või teine meie asutus soovib oma juubilaride kohta öelda.

Liiga väikeseks on hinnatud probleeme õstivate kirjutiste ja materjalide osa võrreldes sellega, mida kirjutatakse toimunud sündmustest. Ühinen selle hinnanguga ja lisan omalt poolt, et soovime lugejatele võimet märgata probleeme ning soovi, pealehakkamist ja julgust neid meie lehes käsitleda. Kuigi on soovitud, et leht avaldaks rohket materjali ka toimunud sündmuste kohta. Ja mitte ainult toimunust — ka eelolevatest konverentsidest, õppustest, kursustest, reisidest, kutsepäevadest, sellest, kelle tarvis need on kavandatud, et hiljem nende kohta pikemalt saaks lugeda. Leht peaks rohkem sisaldama tulevikku suunatud infot. Üks meile vastu märgib, et ülemuste ja teemeistrite tegemisi tutvustavate kirjutistele lisaks võiks vahel rääkida ka teedevalitsustes töötavatest teiste erialade inimestest, kelle hulgas on naised ning kelle töö on samuti vajalik (arvestajad, raamatupidajad, sekretärid, personalitöötajad jt.). Osutades praeguse lehe ühekülgsusele, mis jätab mulje kui teedeinseneride ja tehnikute ringile suunatud väljaandest, märgib ta, et mainitust palju suurem on ülejäänud töötajate lehelugejate ring, kelle jaoks tuleks lehes piisavalt ruumi ja ainet leida.

Olen veendunud, et küllap me ruumi leiame, kui teilt vaid kirjutisi tuleb!

TEELEHE päisele soovitakse erksamat ja rõõmsamat koloriiti. Senise vastukaja põhjal ei saa ajalehe toimetuse veel lõplikku hinnangut meie lehele kujundada ega ka midagi tõsiselt muutvat ette võtta. Siiski on alust arvata, et TEELEHE ilmumine on õigustatud ning me kordame oma üleskutset: kallid lugejad, teatage oma arvamustest ja ettepanekutest lehe suhtes ning mis peaasi — saatke meile kaastööd!



Prantsuse pindamisseadmeid tootva firma SECMAIR kutsel külastasid firmat Lavalis Prantsusmaal 11.-15. märtsil k.a. Rapla Teedevalitsuse juhataja Ain Randma (vasakul) ja Maanteeameti peadirektor Riho Sõrmus (kolmas). Keskel firma peadirektor Pierre Chambard.



16. jaanuar 1996, paremalt:
Soome Maanteeameti peadirektor
Jouko Loikkanen ja Eesti Maan-
teeameti peadirektor Riho Sõrmus

KOOSTÖÖ- KOKKULEPE ...



1995. a. suvel viibisid Maanteeameti peadirektori asetäitja -
korrashoiudirektor Koit Tsefels ja Viljandi Teedevalitsuse juhataja
Allan Allik Lapi Teedevalitsuse juhataja Tapani Pöyry kutsel Lapi-
maal külaskäigul. Pildidel vasakul veerul: ülemisel näeme Lapi TV
teelmajaama Sodankylä teemeistripiirkonnas. Alumisel pildil on
Allan Allik, Tapani Pöyry ja Koit Tsefels vastuvõtul Sodankylä val-
lavanema juures..

Taaskord olid väga kõrged lumevallid teede ääres. Pildil paremal
ülal Viljandi Teedevalitsuse Abja teemeistripiirkonna Kariste-
Vana-Kariste maanteel. Lumevalli kõrgust möödavad vasakult Ere
Kiilaspea, Allan Allik ja Piret Loit.

Pildil paremal all 1996. a. esimesel päeval. Mustla teemeistri-
piirkonna mehed ja masinad lumetõrjetöödel Viljandi-Mustla -
Rõngu maanteel: vasakult puisturijuhid Aulo Raat ja Kalju Kiin,
teedevalitsuse juhataja Allan Allik ja meister Kalev Lõhmus.

ALLAN ALLIKU fotod.



KOOSTÖÖKOKKULEPE EESTI MAANTEEMETI JA SOOME MAANTEEMETI VAHEL ON TÄHTAJATU

16. - 17. jaanuaril s.a. külastas Eesti Maanteeametit Soome Maanteeameti peadirektor Jouko Loikkanen, keda saatsid välissuhete keskuse lähialade insener Jukka Torniainen ja välissuhete keskuse rahvusvaheliste suhete koordineerija Raimo Tapio Soome Maanteeametist.

See oli jätkuks Eesti Maanteeameti koostööle Soome Maanteeametiga, mis sai alguse aprillis 1991, kui nende vahel sõlmiti tähtajatu koostöökokkulepe. Sama aasta novembrikuus määrati ühise protokolliga kindlaks koostöö põhieesmärgid ja tegevussuunad aastaiks 1992 - 94:

- * teadusliku ja tehnilise teabe ning uuringutulemuste vahetamine
- * personali koolitamine
- * spetsialistide ja stazööride vahetamine
- * kasutuses olnud masinate ja seadmete kinkimine või müümine Eesti Maanteeametile
- * abi osutamine Eestile uue maanteede registri loomisel, liiklusloenduse korraldamisel, teede mõõdistamisel.

Läinud aasta jaanuaris allakirjutatud protokolliga otsustati jätkata neid koostöösuundi, ühtaegu lisati, et Soome pool abistab meid Maailmapanga laenuprogrammi rakendamisel Eesti maanteehoius. 1995. aasta lõpul leppisid maanteeametid Soomes toimunud kohtumisel kokku koostöökava suhtes aastaiks 1996 - 98. Sellekohane protokoll kirjutatigi Eesti Maanteeameti saalis alla Jouko Loikkaneni külaskäigu ajal 16. jaanuaril 1996. Kohtumisel tutvustas peadirektor Riho Sõrmus Soome külalistele Eesti maanteehoiu tänast olukorda ning arengukava aastani 2005, programmidirektor Aleksander Kaldas andis ülevaate Maailmapanga laenuprogrammi ning Via Baltica projekti elluviimise käigust. Liiklusohutusdirektor Harri Kuuse sõnavõtt sisaldas hulga andmeid ja järeldusi liiklusohutuse olukorrast Eestis.

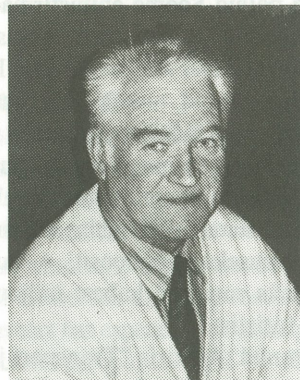
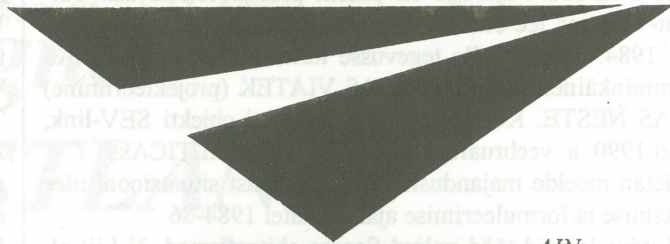
Senistele koostöösuundadele lisanduvad nüüd üritused Via Baltica projekti toetamiseks, ühistöö Euroopa Liidu PHARE programmi teedealaste kavade elluviimiseks, tehnoteabe vahetamine USA - Soome ühistöö T² raames jm.

Jouko Loikkanen külastas Eestis olles veel Rapla Teedevalitust ja T-Radio keskust Märjamaal.

Senise koostöö kõige käegakatsutavamaid tulemusi võib näha tehnikahangete osas. Viie aasta (1991-95) jooksul on Soome Maanteeamet saatnud meile 18 teehöövli (neist kingitud 13), 33 veoautot SISU (kingitud 15), 13 VALMET - laadurit (8), 65 lumesahka (26), 36 liivapuusturit (13). Kahel esimesel aastal tuli masinaabi Soomest tervenisti kingituseks. Järgnenud aastatel, Eesti teedemajanduse rahaliste võimaluste paranedes, on ostuosa järjest suurenenud. 1995. aastal suutsime juba kõigi Soomest saadud masinate ja seadmete eest maksta.

ENNO VAHTER

VIA BALTICA



AIN
RANDMA

VAJADUS VÕI UNELM

**VIA BALTICA projekt
sai sisse uue hoo !**

**VIA BALTICALE lubatakse
180 000 000 USD !**

**EESTI osa on
570 000 000 krooni !**

Selliste pealkirjadega infot andsid oma lugejatele jaanuari lõpul "Postimees" ja "Äripäev". Uudist kordasid ning interpreteerisid teisedki väljaanded, lisaks raadio ja televisioon.

Infost selgus, et jaanuari lõpus määras VIA BALTICA rahvusvaheline töögrupp kindlaks vajalikud kulutused VIA BALTICA programmile aastateks 1996-2000 (178,8 mln. USD), millest Eesti osa moodustab 48,8 mln. USD (ca 570 mln. kr.).

Jäi mulje, et rahalisi probleeme ei ole ega tule — Eesti osast 263 mln. kr. kaetakse linnade eelarvetest (154 mln. kr.), riigieelarve investeringutest (47 mln. kr.), maanteehoolduse eelarvest (62 mln. kr.), puudujääv ca 300 mln. kr. aga kas välisabist (?) või laenudest.

Seejuures me ei tea, mida otsustatakse Tallinna või Pärnu linna volikogus ning Riigikogus järgmiste aastate eelarvete

vastuvõtmisel. Me ei tea, kas VIA BALTICA on oluline rasketele veoautodele või arvukatele turistidele.

VIA BALTICA ajalugu on pikem praegu esitatavast. Tallinn-Varssavi tee ettevalmistamise töögrupp hakkas tegutsema 1984. aastal. Selle tegevusse lülitusid Soome firma AS Lemminkäinen (asfalditööd), AS VIATEK (projekteerimine) ja AS NESTE. Koostöölepingus nimetati objekti SEV-link, kuid 1990. a. veebruaris muudeti see VIA BALTICaks.

Tuletan meelde majanduslikku ja poliitilist situatsiooni idee esitamise ja formuleerimise ajal, aastatel 1984-86.

N Liidus leidsid tööd paljud Soome ehitusfirmad, N Liit oli Soome ettevõtjatele soodne ja avar turg. Algas Gorbatšovi ajastu koos perestroikaga. Hästi *läks peale* idee luua lääne ja ida vahel paremaid ühendusteid, tuua N Liitu kaasagset teenindust ja tehnoloogiat. N Liidu majandusele töötati suurt tõusu, riigi ja tema piiride suurema avatuse tõttu enneolematut turistide voolu. N Liidu suurehitiste kõrval oleks VIA BALTICA programmi maksumus olnud tühine reklaamikulutus.

VIA BALTICA koormuseks prognoositi 6 miljonit tonni kaubavedu aastas, lisaks suur osa kahest miljonist Tallinna sadamasse saabuvast turistist.

Prognoosid ei ole täitunud. Ajakirja "Transport ja Logistika" 1996. a. 1. numbris avaldatud andmetest saab arvutada, et kogu Eesti autotranspordiga tehtud transiitveoste hulk oli 1995. a. 0,5 mln. tonni ja 1999. aastaks prognoositakse selle kasvu 0,8-0,9 miljoni tonnini.

Selle põhjuseks ei ole liiklusmärkide, teekatte markeerimise või teekatte enda kesine seisund või signaalpostide puudumine, põhjused on ilmselt kaalukamad.

Situatsioon praegu. N Liitu ei ole, Varssavi pakt on lagunenud. Endise N Liidu eesrindlikust osast - *Pribaltikast* - on tekkinud kolm iseseisvat, tagasihoidlike majandusnäitajatega, oma piiri- ja tollitõketega ning -protseduuridega, puuduliku turvalisusega väikeriiki. Rajatakse sillaühendusi Taani saarte vahel, sama kavandatakse Skandinaavia ja Taani vahel.

Soome turistide enamik lepib Kadaka turu, Kaubahalli ja Müürivahe tänava külastamisega Tallinnas. Tallinn-Helsingi laevaliinide omanikud on huvitatud mitte sõiduaja lühendamisest, vaid pikendamisest. Endises Jugoslaavia SFVs Balkanil on neli aastat veriselt sõditud.

Traagiline september 1994.

1995. aastast on jõus Soome ja Vene kokkulepe Komi-Arhangelski-Karjala-Oulu koridori arendamiseks.

Eelnimetatud "Transport ja Logistika" kirjutab: "Üha tihedamaks ja jõhkramaks muutuvad kallaletungid Poolas Eestist ja teistest endise N Liidu riikidest pärit autobusside ning veoautode juhtidele ja reisijatele".

1996. a. riigieelarveseadusega on riigimaanteedele eraldatud 447 mln. krooni, sellest hooldetöödeks 254 miljonit. Finantseerimise olulisest kasvust lähiaastatel ei paista mingeid märke.

Mida teha, mida eelistada?

Kas kulutada sadu miljoneid kroone teele, mida VÕIB-OLLA hakkavad kasutama turistid, millel VÕIB-OLLA kasvab oluliselt transiitvedude maht? VÕI püüda hooldada, hoida sõidetavatena, muuta ohutumaks teid, kus liiklejaks on valdavalt oma riigi kodanik?

Mõõdame enne löikamist!

After 6 months as a senior adviser to the ERA, I promised the editor of "Teeleht" to write about my experience in Estonia.

Which are the first 3 things a foreigner sees when he comes to Tallinn?

That is the beautiful old town, demanding for restoration.

The tall beautiful ladies with long hair and short skirts.

A terrible traffic without any bicyclists.

As a road engineer I will comment the last part. When we arrived in Tallinn, someone told us, that freedom for Estonians was the freedom to drive as they please. So that is just what Estonians do, and they hunt the pedestrians all year.

The traffic with no bicycles is another strange view for a Dane in Tallinn. If some bicycle-lanes were constructed, a lot of the traffic jam overloaded buses might be saved.

Tallinn is in the vicious circle: no one drives the bicycle because there is no bicycle-lanes, and there are no bicycle-lanes because there is now bicycles.

It was a request from the World Bank to the Danish government for some Danish assistance to the World Bank-project, that sent me to Eestimaa.

It turned out to be assistance for the following three tasks:

- Changing asphalt-norms from the old GOST to new European CEN (Committee of European Norms)
- Quality Management System
- Researches of how more local material can be used in asphalt works

ASPHALT-NORMS

A norm group was formed to write new Estonian asphalt-norms. This group or committee has concentrated its efforts on the renewal of the specifications for pavements to be carried out under the present World Bank loan.

The Asphalt specifications are the first step to bring Estonian Norms for Roads up to international standards.

The group has reached the goal and propose in Estonian language the following Specifications:

- Bitumen, Asphalt, Aggregates, Hot Mix Asphalt;
- Stabilisation for Bitumen and Cement;
- Specification for Surface Dressing.

I should like here to underline my admiration for the work groupe has done. In only 3 months they have made a very qualified proposal for future asphalt-norms in Estonia. A similar job in Denmark would take 3 years.

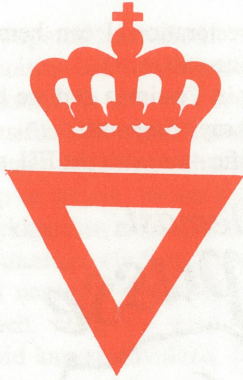
These norms replaced the Finnish norms that had been used temporarily. And now there are new Estonian Norms founded on EU-standard, ready for use. (vt. joonis lk. 7)

QUALITY MANAGEMENT SYSTEM (QMS)

The decision to shift to EU-QMS was taken late in my terms, so their has not been much time to work on this. But the "Aavik-commission" has worked very quickly, so there is a proposal ready for 1996. The ERA have to do their own experience in QMS and then later adjust the system according to Estonian "costume" as loan it still is within the EU-system, there is founded on the ISO 9000 system.

This system gives the supplier, contractor and the ERA

For "TEELEHT"



A Foreigner in ESTLAND in ESTLAND

owned plants the full responsibility for all deliveries. For ERA, the QMS will build on self-control only supervised by an independent QMS-chef who will act in the same way as other auditors.

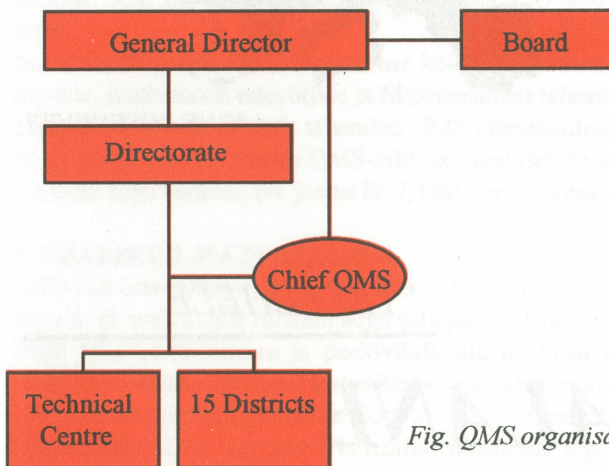


Fig. QMS organisation

LOCAL MATERIALS

This part of my task I found very interesting and I wish I have had more time to this subject.

The Eesti "põlevkivibituumen" and "paekivikillustik" are not bad for low traffic roads.

Here is local materials, which can be used to produce "mustkate" on the numerous unpaved roads in Eestimaa.

The Maanteeamet has experience in making a good "mustkate".

If some private companies will be formed out of the best mobil-plants and the best crews within the road administration, companies of this type can improve the efficiency and produce during the summer "mustkate" in more districts.

The characteristics of "põlevkivibituumen" can be improved in an easier and cheaper way, if only it will be produced as bitumen-emulsion.

A Danish company, ENH Engineering, which co-operate with the Swedish Nobel-company, is making research on oil

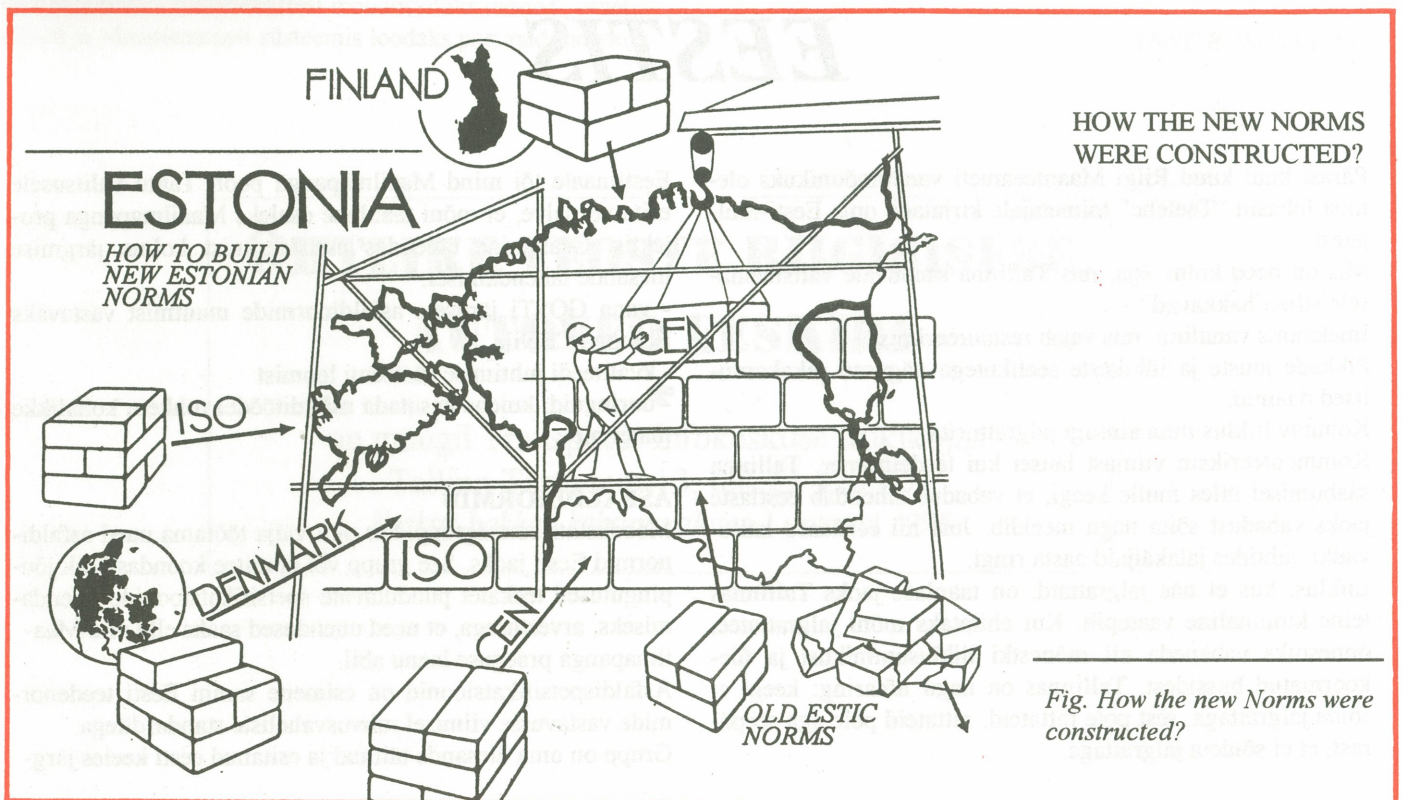


Fig. How the new Norms were constructed?

shale bitumen-emulsion. When they will find a solution for this problem, a lot of energy and money can be saved. The risk of using "põlevkivi" will be reduced, working with cold bitumen. I have been asked to give some example of my experiences with Estonia.

Somebody once asked me: "Are the Estonian people cold?" I would say — no, Estonians are reserved. My wife and I came very quickly to know some nice Estonian people we count as our friends. We do hope to be able to keep in contact with our Estonian friends in the future.

This reservation could be a problem in my co-operation with the Estonian colleagues. But I soon learned that if you ask the right question you always get the right answer.

My problem sometimes was that I did not pose the right question.

I have been asked what we found wrong or negative in the Estonian society.

Since the oil-crisis in 1974 I haven't seen such a waste of energy. The central heating system is regulated by opening or closing the windows.

My recommendation for the ERA is to relocate money for these installations. Estonia cannot afford such an enormous waste of energy, so regulators on all radiators should come

before anything else in building restoration. I can here recommend the Danfoss self-regulating valves.

My wife and I have enjoyed being in Eestimaa and we hope to come back some day. So we will say "Nägemist".

For Estonia we hope for a soon unification with the EU, so:



ARNE ROSENKVIST

“TEELEHELE”

VÕÕRAMAALANE EESTIS

Pärast kuut kuud Riigi Maanteeameti vanemnõunikuks ole-
mist lubasin "Teelehe" toimetajale kirjutada oma Eesti-mul-
jetest.

Mis on need kolm asja, mis Tallinna saabuvale välismaala-
sele silma hakkavad?

Imekaunis vanalinn, mis vajab restaureerimist.

Pikkade juuste ja lühikeste seelikutega nägusad pikakasvu-
lised daamid.

Kohutav liiklus ilma ainsagi jalgratturita.

Kommenteeriksin viimast lauset kui teedeinsener. Tallinna
saabumisel ütles mulle keegi, et vabadus tähendab eestlaste
jaoks vabadust sõita nagu meeldib. Just nii eestlased käitu-
vadki, jahtides jalakäijaid aasta ringi.

Liiklus, kus ei näe jalgrattaid, on taanlase jaoks Tallinnas
teine kummaline vaatepilt. Kui ehitataks mõni jalgrattatee,
õnnestuks vabaneda nii mõnestki liiklusummikust ja üle-
koormatud bussidest. Tallinnas on nagu nõiaring: keegi ei
sõida jalgrattaga, sest pole rattateid, rattateid pole aga seepä-
rast, et ei sõideta jalgrattaga.

Eestimaale tõi mind Maailmapanga poolt Taani valitsusele
esitatud palve, et mõni taanlane osaleks Maailmapanga pro-
jektis. Osalemine tähendas assisteerimist kolme järgmise
ülesande lahendamisel:

- vana GOSTi järgsete asfaldinormide muutmist vastavaks
Euroopa CENile

- kvaliteedi juhtimise süsteemi loomist

- uuringuid, kuidas kasutada asfalditöödel rohkem kohalikke
materjale

ASFALDINORMID

Moodustati normigrupp, kes pidi välja töötama uued asfaldi-
normid Eesti jaoks. See grupp või komitee koondas kõik jõu-
pingutused teekatet puudutavate spetsifikatsioonide uuenda-
miseks, arvestusega, et need uuendused saaks ellu viia Maa-
ilmapanga praeguse laenu abil.

Asfaldispetsifikatsioonid on esimene samm Eesti teedenor-
mide vastavusse viimisel rahvusvaheliste standarditega.

Grupp on oma ülesande täitnud ja esitanud eesti keeles järg-

mised spetsifikatsioonid:

- bituumen, asfalt, kivimaterjal, kuumseguasfalt
- bituumeni ja tsemendi stabiliseerimine
- spetsifikatsioon pindamistöökdeks

Tahaksin siinkohal rõhutada, et ma imetlen tööd, mida see grupp on teinud. Ainult kolm kuud, ja nad on esitanud väga kõrgeklassilise arvamuse Eesti tulevaste asfaldinormide kohta. Samasugusele tööle kuluks Taanis kolm aastat.

Need normid asendavad Soome norme, mis olid kasutusel ajutiselt. Nüüd on uued, EL standarditel põhinevad Eesti normid kasutamiskvalifitseeritud. (vt. joonis lk. 7, kuidas uued normid konstrueeriti)

Otsus minna üle EL kvaliteedi juhtimise süsteemile tehti mu Eestis-viibimise aja lõpupoole, nii et selle kallal pole veel kuigi kaua töötanud. Kuid "Aaviku komisjon" on teinud kõike väga kiiresti, nii et 1996. aastaks saavad ettepanekud valmis. Eesti Maanteeamet peab looma oma QMS ja seejärel kohandama seda Eesti "kuuele", sest laenu saadakse EL süsteemist, seal on aga kvaliteedi juhtimiseks ISO 9000 süsteem.

See süsteem paneb täieliku vastutuse kõigi hangete eest hankijatele, hanketööde ettevõtjale ja Maanteeameti tehastele.

Maanteeameti seisukohalt tähendab QMS enesekontrolli, mida jälgib üksnes sõltumatu QMS-juht, kes tegutseb samal põhimõttel nagu audiitor. (vt. joonis lk. 7, QMS organisatsioon)

KOHALIKUD MATERJALID

Selle osa oma ülesandest leidsin olevat kõige huvitavama ja soovin, et mul olnuks rohkem aega sellega tegeleda.

Eesti põlevkivibituumen ja paekivikillustik on head vähese liiklusega teedel. Need on kohalikud materjalid, mida saab kasutada mustkatte tegemiseks Eesti arvukatel katteta teedel. Maanteeametil on kogemusi korraliku mustkatte tegemisel. Kui parematest liikurtehastest moodustatakse mõned eraettevõtted ja Maanteeameti süsteemis loodaks parimad meeskonnad,

võiksid sellised kompaniid tõsta töö efektiivsust ning teha suve jooksul mustkatet rohkemates piirkondades.

Kattes sisalduvat põlevkivibituumeni on odavam ja lihtsam parendada kui toota seda bituumenemulsioonina.

Taani kompanii ENH Engineering, mis töötab koos Rootsi Nobel-kompaniiga, uurib põlevkivi-bituumenemulsiooni. Kui nad probleemile lahenduse leiavad, tähendab see suurt energia- ja rahasäästu. Põlevkivi kasutamisest johtuv risk väheneb külma bituumeniga töötades.

Mul paluti rääkida ka mõnest isiklikust muljest seoses Eestiga.

Keegi küsis mult: "Kas eesti inimesed on külmad?" Ütleksin, et ei — eestlased on tagasihoidlikud. Mina ja mu naine saime väga kiiresti tuttavaks mitme kena eesti inimesega, kellest said meie sõbrad. Loodame, et suudame säilitada sidemeid oma eesti sõpradega tulevikuski.

See tagasihoidlikkus võinuks saada probleemiks mu koostöös kolleegidega. Mõistsin aga peagi, et kui küsida täpne küsimus, saad ka täpse vastuse. Mõnikord oli probleem just selles, et ma ei küsinud täpselt.

Mult on küsitud, mida ma leian Eesti ühiskonnas valesti või halvasti olevat. Siin pean märkima kohutavat energiaraiskamist. Mitte kordagi 1974. aasta naftakriisist alates pole ma näinud sellist energiaraiskamist. Keskküttesüsteemi reguleeritakse akende avamise või sulgemisega.

Minu soovitus Maanteeametile oleks paigutada raha ümber reguleerimisseadmetesse. Eesti ei tohi endale lubada sellist tohutut energiaraiskamist, nii et kõigile radiaatoritele tuleks enne igasugust ehitise restaureerimist panna regulaatorid. Võin siinkohal soovitada Danfossi isereguleerivaid ventiile.

Oleme oma naisega Eestis viibimisest rõõmu tundnud ja loodame kord veel tagasi tulla. Nii et me ütleme "Nägemist!" Eesti jaoks aga loodame peatset ühinemist Euroopa Liiduga.

ARNE ROSENKVIST

OHTLIKE VEOSTE RIIGISESE AUTOVEO EESKIRI



on müügil Transpordi Infokeskuse trükikojas

Tallinn Tartu mnt.13, tel. 22 423 807

Eeskiri hakkab kehtima alates 1. juunist 1996

Meie juubilare



70 aastat

AKSEL JÄRVE on sündinud 31. jaanuaril 1926, kauaaegne Ida-Viru TV Lohusuu piirkonna autojuht, nüüd pensionil.

ALFRED PALK on sündinud 27. mail 1926, kauaaegne Ida-Viru Teedevalitsuse autojuht. Nüüd pensionär.

65 aastat

VALTER VARIK, Võru Teedevalitsuse palgaspetsialist, on sündinud 18. märtsil 1931 Viljandimaal. Pärast Tihemetsa tehnikumi lõpetamist 1952. a. asus tööle Laiksaare metsapunkti meistrina. Võrokene sai Valterist 1963. a. Ta asus tööle Võru Teedevalitsusse projektgrupi tehnikuna, hiljem töötasuspetsialistina. Valter Varik on kõrgelt erudeeritud ajaga kaasaskäiv inimene. Kaastöötajad tunnevad teda kui mõistvat, kohusetundlikku inimest. Kaastöötajad teedevalitsusest soovivad juubilarile edaspidiseks tugevat tervist ja õnne.

60 aastat

HILJA MAKARA, Ida-Viru Teedevalitsuse personaliinsener, on sündinud 16. jaanuaril 1936 Venemaal. II maailmasõja ajal viisid sakslased nende perekonna Lätti, kus Hilja sai hariduse ja elukutse. 1965 tuli ta alaliselt elama abikaasa juurde Eestisse, õppis ära eesti keele. Ida-Viru Teedevalitsuses töötab alates 1966. aastast. On olnud sekretär, dispetšer, tehnik, majandusjuhataja ja 1983. aastast personaliinsener.

KALJU PRII, Jõgeva Teedevalitsuse Mustvee teemestripiirkonna teetöoline, on sündinud 21. märtsil 1936. Ta on oma ametit pidanud juba 37 aastat.

HELDUR TAMM, Jõgeva Teedevalitsuse Jõgeva teemestripiirkonna teetöoline, on sündinud 21. märtsil 1936. Nüüd põline maanteelane, töötab ta teedevalitsuses 1960. aastast.

AADO KIIN, Järva Teedevalitsuse haldusjuhataja, on sündinud 21. märtsil 1936. Õppis aastail 1955-1960 Tallinna Polütehnilises Instituudis teedeinseneriks. 1960. aastast töötab Järva Teedevalitsuses, oli algul insener, hiljem vaneminsener ja tootmis-tehnilise osakonna juhataja. Alates 1. detsembrist 1971 määrati Aado Kiin Paide Teede Remondi ja Ehituse Valitsuse peainseneriks, seejärel haldusjuhatajaks, kellena on töötanud tänaseni.

Järva Teedevalitsuse kollektiiv soovib juubilarile toimekaid tegemisi, tööst rõõmunägemisi.

LEMBIT KIRS, Lääne Teedevalitsuse autojuht, on sündinud 24. märtsil 1936. Põline maanteelane, kes tuli Haapsalu Tee-

devalitsusse kohe pärast armeeteenistust, 18. märtsil 1958. Algul töötab ta teetöölise, motoristi, traktoristi ja lukksepana, seejärel aga autojuhina mitut marki autodel. Viimasel ajal põhiliselt bensiiniveokil. 1978. aastast omab I järgu rinnamärki "Avariideta töö eest". Lembit Kirs on korduvalt edukalt esinenud autojuhtide kutsemeisterlikkuse konkurssidel nii asutusesiseselt kui ka väljaspool. Kollektiivis on ta hinnatud kui kohusetundlik, töökas ja heatahtlik töökaaslane.

MILJA KÕIV on sündinud 6. aprillil 1936. Ta töötab Harju Teedevalitsuses alates 1966. aastast teetöolisena.

VELLO TRESTIP, Ida-Viru Teedevalitsuse teetöoline, on sündinud 8. aprillil 1936. Oma elus on pidanud mitut ametit, aga viimane on kõige tähtsam — nii arvab Vello ise. Töötab teedevalitsuses alates 1990. aastast.

MAILA GRÜNBAUM, Harju Teedevalitsuse insener, on sündinud 13. mail 1936. Õppis teedeinseneriks Tallinna Polütehnilises Instituudis aastail 1955-60. Töötanud varem teedeinsenerina Projekteerimise ja Uurimise Kontoris, Kommunaalprojektis ning Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumis. Alates 1979. a. töötab Harju Teedevalitsuses.

HEINO PAURSON on sündinud 25. mail 1936 Tartus. Töötab Tartu Teedevalitsuses alates 24. oktoobrist 1995 Elva piirkonnas keevitajana. Oskab kõiki teedemasinate remontimisel vajalikke töid.

KALJU JÄNES on sündinud 28. mail 1936. Ta töötab Valga Teedevalitsuse Tsirguliina jaoskonnas alates 1990. a. ehitustöolisena. On tubli ja hinnatud inimene nii kollektiivis kui tööpõlil.

50 aastat

ALLI SAMMALSOO on sündinud 13. veebruaril 1946. On töötanud Harju Teedevalitsuses aastatel 1985-1989 ja aastast 1992. Ta on Kanama piirkonna teetöoline.

OLEV REHA on sündinud 13. aprillil 1946 Põlvamaal. Töötab Tartu Tvs alates 2. novembrist 1992 remonditöökoja lukksepana ja on tuntud osavate kätega mehena.

KALEV VÄRV on sündinud 27. mail 1946 Tartus. Töötab Tartu Teedevalitsuses alates 3. maist 1973 abitootmise jaoskonna minööri ja bituumenibaasi kütjana.

HEINO OSTRÄ, Põlva Teedevalitsuse bussijuht, on sündinud 8. märtsil 1946 Põlvamaal. Tehnikahuvi ilmnes tal juba noo-rukiesas, mille kinnituseks on autokooli lõpetamine 1965. a. Viimased 23 aastat on ta töötanud teedevalitsuses bussijuhina. Töös on Heino Osträ täpne, kohusetundlik ja vastutulelik, tema juhitud buss on alati korras. Vaba aega sisustab sportimisega, püüdes oma lemmikalal — suusatamises — maanteelaste paremiku hulgas. Töökaaslased tunnevad Heino Osträt sõbraliku, tagasihoidliku ning abivalmis kolleegina

Videoteegis

Reg. nr.	Filmi pikkus min.	Pealkiri ja sisukokkuvõte
V-31	5	PAVEMENT MANAGEMENT SYSTEM Katendi korrashoiu süsteemi lühituvustus. Missugustele teedele, kuidas ja millal kulutada raha.
V-32	4	TIRE CHIP FEATURE Kasutatud rehvide probleem. Võimalik kasutusviis kruuskatete ehitusel.
V-33	8	CRACK SEALING FLEXIBLE ASPHALT PAVEMENT Elastsete katete pragude täitmine. Freesimine, pragude puhastamine ja täitmine. Maksumus võrreldes pindamise ja ülekatte tegemisega.
V-34	21	EFFECTIVE SNOW FENCES Lume kaitsetarade erinevad tüübid ja materjalid, nende paigaldamine. Kuidas ta töötab ja ta põhielemendid. Lume kaitsetarade kasutamisest tulenev kasu.
V-35	8	PLOWS OF THE FUTURE Uus efektiivsem lumesahk.
V-36	13	SNOW & ICE CONTROL Ülevaade SHRP videodest. Lume kaistetarad. Lumesahad. Keemilised jäätõrje vahendid. Ilmastiku jälgimise süsteem.
V-37	16	PAVEMENT MAINTENANCE & WORKER SAFETY Ülevaade SHRP videodest. Katete korrashoiu süsteem. Töölise ohutus töösoonis.
V-38	17	NEW WORK ZONE SAFETY DEVICES Uued liikluskorraldusvahendid töösooni ohutuse tagamiseks.
V-39	12	ANATOMY OF A WINTER STORM Lumetorm, kuidas käituda lumesaha järel sõites.
V-40	7	ZERO VELOCITY CHEMICAL GRIT SPREADER "Null-kiirusega" puistur
V-41	7	"ZERO VELOCITY" DEICING SYSTEM Firma TYLER "null-kiirusega" puisturi tutvustus.

Reg. nr.	Filmi pikkus min.	Pealkiri ja sisukokkuvõte
V-43	9	THE BRINE STORY
V-44	94	TYLER ZERO VELOCITY. COMMITTEE MEETING AND DEMONSTRATION
V-45	57	TROUBLE SHOOTING
V-46	11	VIRGINIA SNOW PLOW VISIBILITY PACKAGE Nähtavusprobleemid talvel. Teepuhastus-masinaid, ohutusvilkurid.
V-47	16	"NOISE" PRESENTATION. SLIDE TRANSFER Mis on müra, kuidas seda määratleda. Erinevate masinate poolt põhjustatud erinev müratase. Kuidas takistada müra levimist.
V-48	18 30 36 62	ON THE MOVE VIRGINIA SNOW PLOW VISIBILITY PACKAGE WHO IS MN/DOT CONTINENTAL BLADE - TWIN MAX
V-70	35	MAINTENANCE MANAGEMENT SYSTEMS Korrashoiu planeerimise süsteemi tutvustus. Korrashoiutööde planeerimine, organiseerimine, juhatamine ning kontrollimine.
V-71	16	PAVEMENT MAINTENANCE & WORKER SAFETY Katendi korrashoid ja teetöölise ohutus. Erinevad võimalused, kuidas hoiatada autojuhti, et ta läheneb töösoonile.
V-72	22	CRASH CUSHIONS AND TERMINALS Erinevad teepiirete tüübid, nende katsetamine sõiduautodega.
V-73	17	PAVEMENT MANAGEMENT SYSTEMS FOR LOCAL ADMINISTRATORS Katendi korrashoiu korraldamise süsteem. Kus, millal ja milliste materjalidega parandada tee, et kasu oleks maksimaalne.

→ lk. 12

VIDEOTEEGIS

Reg. nr.	Filmi pikkus min.	Pealkiri ja sisukokkuvõte
V-74	48	HOT MIX ASPHALT CONSTRUCTION TRAINING PROGRAM Katte ettevalmistamine, kuuma asfaltsegu kohale toomine, kuuma asfaltsegu paigaldamine, ühenduskohtade tihendamine, kvaliteedi kontroll.
V-75	25	WORK ZONE SAFETY CONCEPTS (vene k.) Töötsooni ohutuse põhimõtted. Töötsooni tähistamine, ohutusvahendid
V-76	21	DEVELOPING JOB SITE TRAFFIC CONTROL PLANS (vene k.) Liikluse korraldamine teetööde ajal.
V-77	24	INSTALLATION, INSPECTION, AND MAINTENANCE OF WORK SITE TRAFFIC CONTROL DEVICES (vene keeles) Liikluse korraldamine töötsoonis. Liikluskorraldusvahendite paigaldamine ja hooldamine.
V-78	26	WORLDWIDE TRAFFIC SIGN SYSTEMS OVERVIEW (vene k.) 3 erinevat liiklusmärki süsteemi. Liiklusmärki funktsioonid, mõõdud.
V-79	19	MARKINGS AND ISLANDS (vene k.) Teekatte märgistus ja ohutusaared, nende elemendid ja funktsioonid. Nähtavus pimedas.
V-80	24	TRAFFIC CONTROLS FOR SCHOOLS, RAILROAD CROSSINGS, BICYCLE FACILITIES (vene k.) Liikluskorraldusvahendid koolide, raudteeülesõitude ning jalgrattateede juures.
V-81	17	SPECIAL USE TRAFFIC CONTROL (vene k.) Liikluskorraldusvahendid (foorid, signaaltablood, teepiirded)
V-82	18	TRAFFIC CONTROL SIGNALS AT INTERSECTIONS (vene k.) Liikluse korraldamine ristmikel.
V-83	22	TRAFFIC SIGN PLACEMENT AND LOCATION (vene k.) Liiklusmärki asukoht ja paigaldamine.
V-84	21	TRAFFIC SIGN INSPECTION AND MAINTENANCE (vene k.) Liiklusmärki ülevaatus ja hooldus.

TEEKATTE KVALITEET PAREMAKS

Teekatte valmistamisviisi ja kvaliteedinõuete valikul on vaja kõigepealt kindlaks teha soovitava kvaliteedi ja tööde maksumuse optimaalne vahekord. Võimalikud vead töö tegemisel võivad tähendada suuri kulutusi — ja neid maksavad ühiselt kinni tee seisundi eest vastutav organisatsioon ning kõik tee kasutajad.

Teekatte ehitamise tehnoloogias on viimastel aastatel olnud märkimisväärset edasiminekut. Suurimat edu on saavutatud vana teekatematerjali taaskasutuse vallas.

Laia uurimisprogrammi tulemusena on Soomes välja töötatud teeala standardite süsteem, mis sisaldab üksikasjalikke nõudeid kogu tee-ehituse kohta, alates projekteerimisest ja lõpetades kasutatavate materjalide ning valmis teekatete omadustega. Nende standardite jälgimine peaks tagama teede pideva korrasoleku.

ISO 9000 KVALITEEDI TAGAMISE SÜSTEEMI KASUTAMINE ETTEVÖTTES

Suurema osa asfaltkatetest teevad Soomes eraettevõtjad. Võimalike vigade vältimiseks on Soome Maanteeamet hakanud ettevõtjailt nõudma kirjalikku aruannet, millist kvaliteedi tagamise abinõude süsteemi nad kavatsevad kasutada, kusjuures kogu nende praktiline tegevus peab kooskõlas olema selle esitatud süsteemi nõuetega.

Et ettevõtjatel oleks niisugust süsteemi kergem koostada, on Soome Asfaldiala Ettevõtjate Liit välja töötanud kvaliteedi tagamise abinõude näidissüsteemi. Oma süsteemi loomisel on asfaldiala ettevõtjad lähtunud tavaliselt kas siis sellest näidiseist või otse ISO 9002-standardi nõuetest.

EDASIMINEK NÕUAB VÄLJASTPOOLT TULEVAT ASJATUNDLIKKUST ... JA AEGA

Kuigi ettevõttel võib olla kasutada mitmeid näidiseid erinevatest praktikast kasutatavatest kvaliteedi tagamise süsteemidest ja mitmeid näidissüsteemide kirjeldusi, eeldab kvaliteedi tagamise süsteemi rakendamine nii selle süsteemi olemuse kui ka kõnesoleva tegutsemisvaldkonna tundmist. Paljud firmad on püüdnud oma jõududega läbi ajada, ent hiljem, kui töö pole tulemusi, on neil ikkagi tulnud abi saamiseks pöörduda kvaliteedi tagamise süsteemi spetsialisti poole.

Kui ka asfaldiala firma saab kvaliteedi tagamise süsteemi kirja pandud, tekib vähemalt tööde algperioodil suuri raskusi, sest praktiline tegevus ei ole tavaliselt kooskõlas kirjapandus kirjeldatuga.

Kvaliteedi tagamise süsteemi kasutuselevõtt eeldab suurelt osalt kogu ettevõtluskultuuri muutumist. Et küsimuse all on harjumuspäraste töötavade ja isegi suhtumismallide muutmine, nõuab kvaliteedi tagamise süsteemi kasutuselevõtt ka vastavat koolitust. Muutusi on asjatu oodata kohe otsuse tegemise järel. Esimene tööde hooaeg tähendab enam-vähem kvaliteetsete tegutsemisviiside otsimist, järgmine hooaeg kulub muutunud tegutsemisviiside omaksvõtmisele ja alles kolmandal hooajal võib oodata, et kvaliteedi tagamine õnnestub vähemalt üldjoontes kavandatule vastavalt.

Kui soovitakse leida see piir, millest alates on kvaliteedi tagamise süsteem valmis, võiks piiriks olla see, kui töötajad on kvaliteetse töö põhitõed nii hästi omaks võtnud, et hakkavad juba ise esile tõstma märgatud puudusi ning otsima neile püsivaid parandamisviise.

SR Consulting Ltd.



*Õige
asfaldi valik
tähendab
ilmselget
rahasäästu*

Pildil: ELG kvaliteediõppused läbi teinud rühm asfaltkatet paigaldamas

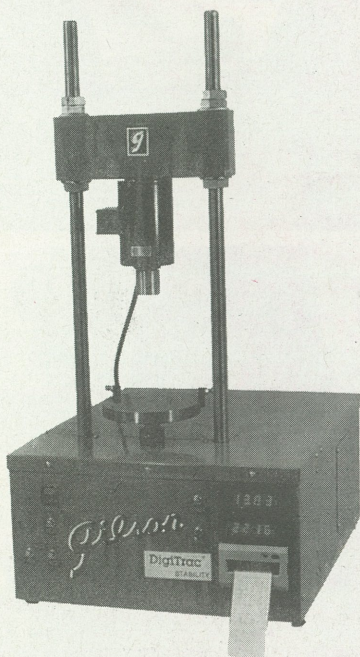
Sa hoiad kõvasti raha kokku, kui muretsed seadmed, mille abil saad kavandada ning leida optimaalse teekatte variandi, seejärel aga kontrollida valmis teekatte kvaliteeti.

SR Consulting Ltd on Soome teede kvaliteedi kontrolli firma, kes konstrueerib ning turustab mõõte- ja laboritehnikat. Firma toodete hulka kuuluvad tee-ehituses kasutatavad uurimis-, mõõtmis- ja kvaliteedi kontrolli seadmed.

SR Consulting Ltd seadmed vastavad rahvusvahelistele ASTM, DIN, BS ja EN normidele.

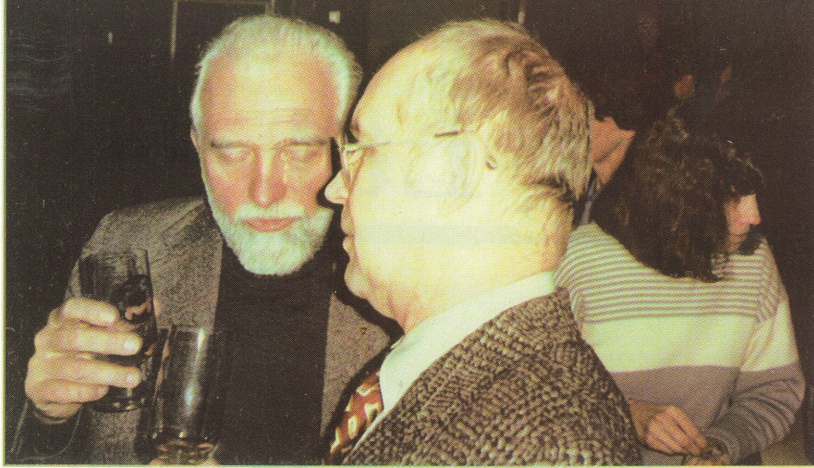
Võta kontakti: *Eesti, ERC Consulting Ltd, Tallinna tel. ja fax 6 395-352*

Soome, SR Consulting Ltd, tel. +358-0 879 2942, fax +358-0-879 2310



Piltidel vasakult:

- Gilsoni vibraator
- 200-mm sõelte komplekt ja 300-mm sõelte komplekt
- Infrapunakiirgusel töötav termomeeter (-18...+400 °C)



Tiit Rukk, Riigi Maanteeameti Täiskogu sekretär ja registrisektori juhataja, teavitab järgmisel leheküljel, mida arutati Täiskogu aastaistungil ja mida on Täiskogus uut.

● **Kokkuvõtvalt:** Taani Maanteeameti konsultant Eestis Arne Rosenkvist, kelle missioon Eestis on lõppenud, jutlemas Eesti Maanteeameti peadirektori asetäitja Aleksander Kaldasega (ülemisel pildil) ning Maailmapanga laenuga ehitatavate objektide tehnoloogilise juht Ülo Kääramees, programmeerimise spetsialist Todd Swenson Ameerikast, kes samuti on lõpetanud teenistuse Eesti Maanteeameti, ning Arne Rosenkvist

● **TALLINN-TARTU MAANTEE:** talvemaastik Vaida silla ehitusel (all). Samas käivad üpris hoogsad mullatööd uue parempoolse silla pealesõitude ehitamisel, mida on jälgimas (vasakult) Ülo Kääramees Maanteeametist ning töödejuhatajad Allan Toim ja Ivar Kukk Aktsiaseltsist Teede REV-2 (piltidel paremal) Kas on tegemist Eesti teedeehituse elavnemisega aastaid pooleli olnud objektidel?



MAANTEE- AMETI TÄISKOGUS

15. märtsil k.a. toimus Pärnus traditsiooniline Maanteeameti Täiskogu aastaistung, kus tõmmati piltlikult öeldes joon alla eelmise aasta tegevusele. Külalistena võtsid istungist osa teede- ja sideminister K. Kukk, ministeeriumi asekancler V. Soonike, Pärnu asemaavanem H. Mägi ja meiega koostööd teinud firmade esindajad.

Põhiettekanne aastaistungil oli ameti peadirektorilt R. Sõrmuselt, kes andis üldhinnangu läinud aasta töö tulemustele. Kuna maanteehoiuraha oli endiselt napp, siis oli ka tegevus suunatud olemasoleva säilitamisele. Seoses Liiklusohutusameti likvideerimisega ja nende tööfunktsioonide ülevõtmisega laiienes Maanteeameti tööpõld. Maailmapanga laenu kasutamine oli positiivne kogemus, mis jätkub ka käesoleval aastal. Vabariigi Valitsuse poolt kiideti heaks maanteehoiu arengukava aastani 2005. Jätkates märksõnadega: peadirektori sõnul on ka käesoleva aasta peaülesandeks, arvestades maanteehoiutööde rahastamise ebapiisavat taset, endiselt olemasoleva säilitamine, võimaluste piires sildade remont ja pooleliolevate ehitusobjektide jätkamine Narva ja Tartu maanteel.

Täiskogu juhataja-spiiker, Jõgeva TV juhataja K. Männik tegi lühiülevaate Täiskogu tööst, märkides ära uue töövormi - Täiskogu töönoupidamiste sünni istungite kõrval, mis kahtlemata muudab Täiskogu töökorralduse paindlikumaks. Veelkordselt rõhutati väärrika sündmusena väljatöötatud arengukava valmimist ja heakskiitmist.

Ministeeriumi esindajad andsid lühiülevaate majanduspoliitika üldtaustast riigieelarve tuleva aasta esialgetest summadest. Pärnu asemaavanem H. Mägi informeeris maakonna arengusuundadest ja tõi ilmekalt esile heade maanteede vajalikkust kui eeldust just ääremaadele jäävate piirkondade elujõuliseks muutmisel.

Aastaistungil märgiti ära ka möödunud aasta edukamad ettevõtjad, kelleks olid AS Teede Rev-2, AS Laarmann & Co, AS Via Pont ja AS Üle.

Täiskogu aastaistung lõppes protseduuriliste toimingutega. Viljandi TV juhataja A. Allik valiti Täiskogu juhatajaks 1997. tegevusaastaks. Tugeva aplausi ja lillede saatel andis senine spiiker K. Männik juhatamise atribuutika üle oma järglasele käesolevaks tegevusaastaks - Saare TV juhatajale A. Kollale, kes soovis oma kolleegidele tugevat tööindu ja ladusat koostööd.

TIIT ROKK
Täiskogu sekretär

ÕPPEPÄEV PÄRNU TEEDEVALITSUSES

Praeguses rahakitsikuses ei paku talveaeg teedemeestele peale talihooldete teisi töid, nii et vaba aega on meestel üsna lahedalt, seetõttu otsustasime korraldada oma meeskonnale õppepäeva.

Lektoriteks kutsusime Maano Koppeli Tehnokeskusest ja Raimo Undi Direktoraadist.

Õppepäeva põhiteemaks oli pindamistöde ja katete taastusremont. Teoreetilise osa esitas M. Koppel, praktiline tegevus seisnes videofilmi vaatamisel R. Undi vahendusel. Otsustasime edaspidigi kasutada Maanteeameti lektorite abi uute õppepäevade sisustamiseks.

Kindlasti tasuks teistelgi teedevalitsustel eespool nimetatud härradega ühendust võtta, et oma meeskonna üldist silmaringi laiendada.

UNO KASK
tootmisjuhataja

IN MEMORIAM

ENNO TALK

4. veebruar 1962 - 8. veebruar 1996

Valus ja ängistav oli kolleegidel Sind ülekohtuselt vara manalateele saata.

Katkes toimekas töömehete, mida jõudsid käia napilt üle kümne aasta.

Alates 1985. a. septembrist, kohe pärast tehnikaülikooli lõpetamist, olid Sinu hoole all Saare Teedevalitsuse Orissaare jaoskonna teed ja inimesed. See polnud kerge koorem.

Orissaare jaoskonna teed on Saare maakonna visiitkaardiks kõigile mandrilt saabuvatele külalistele, samas loob kaugus keskusest täiendavaid probleeme. Aasta-aastalt tulid Sa jaoskonna juhtimisega üha paremini toime.

See kevad tuleb juba ilma Sinuta. Aga kolleegide südameis ja mõttes jääd Sa ikka elavaks ja nooreks.

Töökaaslased Saare Teedevalitsusest



TALISPORDI- MÄNGUD 1996

Aleksander Kollo, Saare Teedevalitsuse juhataja
— jäärajasõidu võitja

Järjekorras 23ndad maanteelaste talispordimängud peeti Saaremaal 16.-18. veebruarini ja võrustajaks oli Saare Teedevalitsus. Tänavune talv soosis korraldajaid, kuivõrd karmid ilmaolud olid mandrimaanteelastele taganud laheda pääsu mööda jääteed Saaremaale ja tagasi ning talimängude peala — suusatamine — ei sattunud ohtu.

Suusatati Karujärve ümbruse maastikul, jäärajasõit korraldati Muratsi lahejääl, male- ja kabe-, lauatenнисe- ning teateujumisvõistlused Kuressaares.

Võrustajad käitusid tõeliste peremeestena — nad tulid üldvõitjaks, saades esikoha lauatennisses, teateujumises ja jäärajasõidus, teise koha kabetes, neljanda males, kuigi suusatamises jagasid alles 10.-11. kohta. Viimane oleks saarlaste kohta nagu loogiline, ent saarlastega suusatamises samale pulgale jäänud võrokeste koht selle ala edetabelis on käsitamatu.

SAAREMAAL VÕITSID:

Piia Laomets (suusatamine, Põlva), **Meida Möttus** (veteranide suusatamine, Põlva), **Tõnu Kleemann** (suusatamine, Rapla), **Raivo Kuut** (veteranide suusatamine, Järva), **Jaan Audova** (male, Tehnokeskus), **Andrus Tull** (kabe, Järva), **Aare Kiiop** ja **Tiia Müürisepp** (lauatenнисe võistkond, Saare), **Tõnu Kuldsaar**, **Tiia Müürisepp** ja **Ivo Toll** (ujumisvõistkond, Saare), **Aleksander Kollo** (jäärajasõit, Saare).

Üldarvestuses:

I Saare Teedevalitsus

II Jõgeva Teedevalitsus

III Viljandi Teedevalitsus

ENNO VAHTER



I koht: Saare Teedevalitsuse võistlejad mängude avamisel

II koht: Jõgeva Teedevalitsuse võistkond mängude avamisel

III koht: Viljandi Teedevalitsuse võistlejad teel võistluspaika

Teeleht NR. 2(6)

Ilmub neli korda aastas

Väljaandja
RIIGI MAANTEEAMETI
TEHNOKESKUS

Ristiku põik 8, EE0006 Tallinn
Telefon (22) 478 567
Faks (2) 6 395 351

Toimetaja LUULE KAAL

Samas võetakse vastu tellimusi TEELEHELE ja reklaamidele