

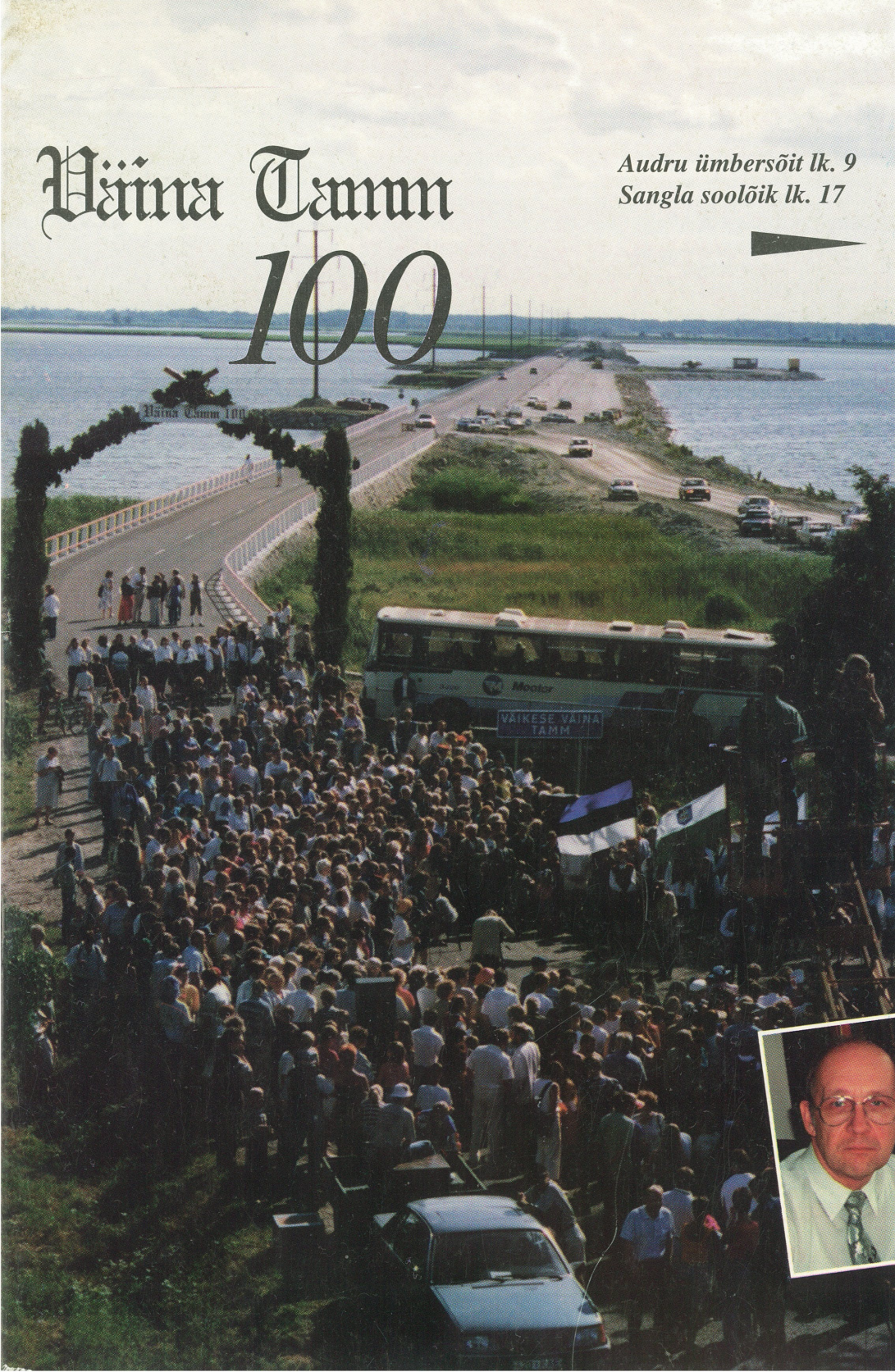
Teeleht

4(8)

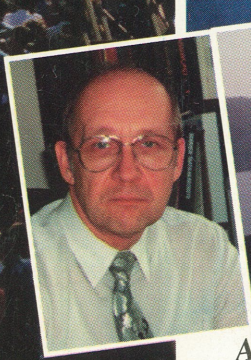
RIIGI MAANTEEAMETI TEHNOKESKUSE VÄLJAANNE

Väina Tamm 100

Audru ümbersõit lk. 9
Sangla soolõik lk. 17



Suvmängud:
tagakaanel



A. Kaldas lk. 3
H. Varik lk. 2
A. Aasa lk. 7



MAANTEEHOIU FINANTSEERIMISEST MEIL JA MUJAL

HILLAR VARIK

Tehnokeskuse direktor

Teatavasti loetakse põhiliseks maanteehoiuraha allikaks Eestis kütuse müügist tulevate aktsiisimaksu. See ei laeku küll otse maanteehoiu eelarvesse, kuid moodustab ühe riigieelarve katteallikatest, mille hulgast tehakse eraldised maanteehoiuks. Eeldades, et kütuse aktsiisist laekuvad summad ja maanteehoiu kulutused peaksid olema omavahel vastavuses, tuleks saada raha jagada kõikjale, kus veokid liiguvad. Osa peaksid saama peale riigimaanteede ka linnade, valdade ja isegi erateede korrashoidjad. Üldistatud arvutused annavad sel juhul jaotussuhteks 75% riigimaanteedele ja 25% ülejäänutele.

Täna selline jaotuspõhimõte veel ei kehti. Ka on mootorikütuse aktsiisist praegu laekuv summa oluliselt väiksem tegelikust vajadusest teede korrashoiule (suurusjärgud: laekumine 600 milj. krooni, koguvajadus 1500 milj. krooni).

Maanteehoiuki riigieelarvest planeeritav raha katab praegu kõik kululiigid - nii korrashoiu ja hoolduse kui ka investeringud (teede ja rajatiste rekonstrueerimine ja ehitamine). Nende kulutuste omavaheline suhe on praegu ca 70-75% korrashoid ja 25-30% investeringud. Küllaltki loogiline on eeldada, et aktsiisimaksust tuleks kate ainult korrashoiukulutustele ning investeringud oleksid finantseeritud nii riigieelarve muudest allikatest kui ka eelarvevälistest vahenditest (välis- ja siselaenu, kontsessioonid, tasulised teed jms.). Ei ole ju reaalne eeldada nii suurt aktsiisimaksu kasvu, mis suudaks katta lisaks korrashoiuvajadustele ka teedevõrgu arendamise. Võttes arvesse praegust teedevõrgu seisundit ja liiklusintensiivsuse kiiret kasvu, võib üsna peatselt investeringuteks minna vaja niisama suurt summat kui korrashoiuks. Teisalt on aktsiisimaksu jagamise korral teiste teehaldajatega lihtsam leida ehk ka toetajaid nii aktsiisimaksu suurendamiseks kui ka täiendavate maksete kehtestamiseks liiklejatele.

Maanteeametis on moodustatud töörühm, mis töötab eespool kirjeldatud loogika põhjal välja ettepanekuid Rahandusministeeriumile ja Vabariigi Valitsusele. Töörühm soovib fikseerida seadusena aktsiisimaksu kasutamine ainult teede ja tänavate korrashoiuks. Selle jagamine erinevate tarvitajate vahel - riigiteed, vallateed, linnateed ja -tänavad ning erateed - oleks võimalik proportsionaalselt vastavalt teedevõrgu määrale ja seisundile. Soovitus on antud ka täiendavate korrashoiuraha allikate leidmiseks aktsiisimaksu kõrvale. Nendeks oleksid mootorsõiduki aastamaks, transiidimaks, kommertstranspordile, kummimaks ja täiendav naelkummimaks, sõidukite registreerimismaks, parkimistasu, reklaamitasu ja muud väiksemad laekumised.

Nüüd siis veidi ka teede finantseerimise lisaallikatest mõnel naabermaal. Augusti lõpunädalal Vene Föderatsioonis Vladimiris toimunud rahvusvahelisel seminaril "Erainvesteringute kaasamisest teedemajandusse" oli võimalus mõningatega nendest tutvuda.

Sissejuhatuseks Venemaast üldse. Oli huvitav võimalus kogeda, kuidas läheb elu riigis, mille osaks ka Eestimaa oli veel mõne aja eest sunnitud olema. Varasemate Venemaa-käikude põhjal võin öelda, et ega tänavapilt küll oluliselt muutunud ei ole. Kõige suuremad muutused vaatavad vastu ehk

poletilt, mis on siiski mõnevõrra kirjumaks muutunud - kaugel siiski veel sellest, mis Eestis on praegu. Ühel päeval oli kogu Vladimiri kesklinna elu halvatud pensionäride meelevalduse tõttu. See toimus linnavalitsuse hoone ees ja oli põhjustatud juba maikuust saadik maksmata pensionidest. Samas aga pidi Venemaal olema piirkondi (Ivanovo oblast näiteks - tööpuudus 80%), kus pension on pere ainukeseks sissetulekuallikaks.

Tagasi aga teede juurde. Liiklusintensiivsus on ka Venemaa teedel viimastel aastatel oluliselt suurenenud. Põhjuseks tuuakse veetavate kaubakoguste vähenemist(!), mistõttu raudteede asemel on hakatud rohkem autodega kasutama. Erinevalt paljudest riikidest on Venemaal praegu eelarveväline teedefond, mille põhiliseks täitjaks on muidugi kütuse aktsiisimaks (25% kütuse hinnast). Lisaks sellele aga näiteks ka maks auto varuosade müügist, mis, arvestades põhiliselt Vene päritolu autode kasutamist, võib olla tõesti arvestatav tuuallikas. Küll aga pidi praegu arutatama riigieelarve ümberkorraldamist, mis suure töönaosusega kaotaks ära eelarvevälised fondid - nende hulgas siis ka teedefondi. Teedevõrgu arengut on seal kavandatud selles suunas, et planeeritavad transpordikoridorid läheksid võimalikult vahetult Euroopa Ühenduse maadesse. Näiteks Karjalast Soome ja Rootsi kaudu Lääne-Euroopasse ning lõunast Valgevenet ja Poolat läbides samasse kohta. Isegi Kaliningradi oblastisse kulgevat perspektiivset teed planeeritakse Leedut vältides.

Petrozavodskist Soome piirini mineva tee ehitust alustatakse saabuval sügisel ning see on planeeritud tasulise teena. Praegu pidi selles suunas küll liikuma vaid ca 600 autot ööpäevas, kuid tee valmides eeldatakse seal liiklust, mis tooks tagasi teostatavad investeringud. Rahastajaks on riigieelarve kõrvale (50%) kohalikud firmad, kes loodavad tee käikurandamisest suuri tulusid.

Seminaril tutvustasid tasuliste teede projekte põhjalikumalt Austria ja Poola kolleegid. Veel 2-3 aastat tagasi puudusid Austrias tasulised teed (peale mõne üksiku mägitee). 1996. aasta juunis võeti seal vastu seadus tasuliste teede kohta, s.t. järkjärgult hakatakse magistraalteedel rakendama teemaksu. 2-3 aasta jooksul loodetakse sisse viia tasu kogumine veoautodelt ja 5-6 aasta järel kõigilt liiklusvahendilt. Eelduseks on muidugi tasuta alternatiivtee olemasolu, kusjuures tasulisele teele planeeritakse piirkiiruseks 130 ja tasuta alternatiivteele 80 km/tunnis. Analoogilist protsessi kavandatavat ka austerlaste naabrite sakslaste juures, kuid, arvestades riigi suurust ja teedevõrku, on see tunduvalt keerulisem ning aeganõudvam töö.

Poolas planeeritakse tasuliste magistraalteede võrgu ehitamist Varssavist läände kulgevatel suundadel. Seal koostab riik kõigepealt lähteülesande, mille järel kaheastmelise konkursi põhjal leitakse esmalt sobivaim projekti finantseerija. Konkursi esimeseks astmeks on potentsiaalsete rahastajate võimete eelnev hindamine, misjärel teisel etapil valitakse välja juba konkreetne lepingupartner.

Veel oli juttu ühest huvitavast teede tasustamise moodusest.

Mõni küsimus Maanteeameti peadirektori asetäitjale ALEKSANDER KALDASELE

1. MAAILMAPANGA LAENU ASJUS

2. VIA BALTICA PROJEKTIST

TEELEHE lugejate suuremat osa huvitaks tõenäoliselt see, miks oli vaja laenu võtta ja mis sellega kaasnes meie teetööde tehnoloogias? Kas teetööd laenu arvelt on kallimad kui oma riigi raha eest tehtuna? Ja veel, mis sellega haakub?

Maailmapangaga (MP) hakati maanteelaenu puudutavaid läbirääkimisi pidama 1993. a. sügisel. Panga raha on ju nimelt selleks mõeldud, et ta ei seisa seifis, vaid käib ringi ja pannakse raha tegema. Sellest siis mõlemapoolne huvi asja vastu: pank oli hea meelega nõus seda laenu andma ja meie olime nõus hea meelega lisaraha saama. Meie seisukorras olid võimalikud mitmesugused projektid või ideed, kuidas laenu realiseerida. Arvasime sel hetkel, et kõige otstarbekam on laen suunata mitte tulevikuinvesteeringusse, vaid panna sinna, kus ta otsekohe parandaks meie maantee seisundit, kus meil praegu on kõige suurem vajakajäämine. See koht oli maantee katete taastusremont, kus 1989. aastast alates oli tekkinud väga suur mahajäämus. Ükskõik millise meetodika järele määrata amortisatsiooniga ja n-ö. normatiivi, kui palju igal aastal tuleks ehitada uut katet, et hoida maantee seisundit vähemalt samal tasemel, oleme me ikkagi maha jäänud pindamise vähemalt ühe aasta töödega, so. ca 1500 km, ja asfalkatete taastusremondis (katte täielik ümberehitus või ülekatmine uue asfaldkihiga) nelja kuni viie aasta töö võrra (aastas oluks vaja teha taolist tööd 350-400 km). Nüanss on muidugi see, et ka laenu kasutamisega ei oleks me suutnud teha aastas vajalikku kogust, vaid umbes 100 km ringis. Seda tõdeti ka koos MP esindajatega. Sellepärast kavandati laenuprojekti strateegiaks, et projekti realiseerimise tulemusena me teeksime asfalditööde osas teatud hüppe, sest laenu võtmise ajaks olid oma napi raha eest taastusremondi tegemise võimalused kolme aasta vältel nullilähedased. Mõte oli see, et liites laenu ja osa oma eelarverahast, suudame

mis võiks ehk sobida ka Eesti taolisele väikeriigile. Selle järgi paigaldatakse kohustuslikus korras kõigile riigi teedel liikuvatele veoautodele suhteliselt odavad satelliidisignaali saatjad, mille abil fikseeritakse kõigi sõidukite läbisõit. Samasse andmebaasi läheb informatsioon ka rajatavaatest liikluse kaalumise ning suurematest kauba peale- ja mahalaadimise punktidest. Sellest tehtava kohustusliku väljavõtte põhjal saab maksustada kõiki kommertssõidukeid ja seda just veetava kauba raskuse (tonnkiilomeetrite) järgi. Samas aga võib kogu sõiduautode liikluse hoopis maksustamata jätta. Selline süsteem aitab vältida ka liiklust takistavaid maksukogumispunkte.

Kokkuvõttes võib öelda, et maailmas eksisteerib liikluse maksustamise või maksustamata jätmise meetodeid igale maitsele ja suurim kunst on neist leida või siis ise luua endale sobivaim. Samuti ei leidu ilmselt riiki, kus leitaks, et neil on teede korrashoiuks või ehituseks raha piisavalt või isegi

kahe aasta jooksul teha töömahu, mis jääks edaspidi normiks, olgugi tagasihoidlikuks. Pärast laenuprojekti lõppu tuleks samasugused summad mobiliseerida juba oma eelarvest ja jätkata saavutatud tasemel. Laenuprojekti nähti teatavasti ette kahe aasta jooksul teha 200 km katte taastamist või ülekatet ja 2700 km pindamist. Pindamise hulk oli selline, mida me aastate jooksul oleme keskmisena suutnud saavutada. Taastusremondi maht, nagu juba vihjatud, jäi normatiivsest tunduvalt maha, kuid oli siiski oluliselt rohkem kui eelmistel aastatel. Võiks öelda, et laen ei täitnud seda rahastamislünka, mis on tekkinud, vaid mõnevõrra leevendas meie eelarve pinget, võimaldades kahe aasta jooksul kasutada pisut rohkem raha, kui oleks olnud ilma laenuta. Meenutan, et see lisaraha oli 12 mln. USD ehk 130-150 mln. EEK. Tasuks veel märkida, et projekti käivitamisel olid mahud kindlaks määratud ja orienteeriva maksumuse kalkulatsioonid tehtud nii, et pool projektist või enam oli kaetud laenusummaga ja ülejäänud osa tuli katta oma eelarvest. Ent vahepeal dollari kurss langes, ja meiepoolset osa tuli paratamatult suurendada, et realiseerida kokkulepitud maht. Kui projekti alguses oli laenu- ja meie eelarveosa suhe 55:45, siis laenuprojekti lõppedes kujuneb see tõenäoliselt vastupidiseks.

Mis kaasnes selle projektiga teetööde tehnoloogias?

Saime katsetada ja võib öelda ka, et peaaegu juurutada mitmeid uusi meetodeid, kuidas katteid taastada. Siin on kindlasti vaja nimetada süvastabiliseerimist, mille puhul olemasolev kate töödeldakse teefreesiga läbi, lisatakse uut sideainet ja täiendavat kivimaterjali, saadud segu planeeritakse ja profileeritakse uuesti maha, seejärel vastavalt liikusele kas pinnatakse või ehitatakse sellele peale asfaltbetoonist ülekate. Praktika on näidanud, et tihedama liiklusega teedel on otstarbekas alati paigaldada asfaltbetoonikiht, kuna pindamisega ei suudeta stabiliseeritud kihti piisavalt kaitsta jooksvate kahjustuste eest. Muidugi on taolise stabiliseerimise tulemuseks midagi meile hästi tuttava teel segatud mustkatte sarnast. Erinevused on selles, et saadud segus on nii vana kui uut sideainet ning mineraalmaterjali; kuidas need seal omavahel segunevad ja kui hästi õnnestub vana materjal peenestada, ei ole selge. Tulemus ei pruugi homogeensuse poolest olla nii hea kui uue mustkatte korral.

Kas uue materjali ja sideaine lisamine ning läbisegamine toimub samas, tee peal?

Jaa, teefrees freesib katte etteantud sügavuselt, haarates teinekord altpoolt ka kuiva, sideainevaba alusematerjali, peenestab ja jätab selle tee vallina või lindina, millele lisatakse siis vastavalt vajadusele uut sideainet kui ka kivimaterjali, et tagada optimaalset segukoostist. Teistkordse freesimisega toimub uus segamine, teehöövliga laotatakse segu teele laiiali ja profileeritakse ning rullitakse kinni. Kogu protsess kulgeb külmmenetlusena. Saadud tarind, nagu enne öeldud, ei tarvitse olla samade omadustega kui uus mustkate, ent seda kompenseerib tunduvalt suurem paksus (mustkatte paksus kuni 8 cm, süvastabiliseerimisega saadud kuni 15 cm), sa-

muti väiksem sõltuvus ilmastikust. Hästi sobib see aluskihiks asfaltbetoonkattele.

Teine meile uus meetod on kuummenetlusena tehtav ART-tehnoloogia (*ingl.* Asphalt Re-cycling Travel-plant). Töö sisu on selles, et vana katte taastamisel vajalik lisamaterjal laotatakse teele enne freesimist ja freesimise tulemuseks saadakse uue ja vana kuiv segu. Pärast liikuvast seadmes uue sideainega rikastamist ja läbisegamist laotatakse ta teele. Tulemuseks on asfaltbetooni sarnane uus katekiht, mille paksus sõltub lisatava uue materjali kogusest. Üldiselt on ta õhuke, umbes 4 cm piires.

Kolmas tehnoloogia, mida oleme laenuprojekti realiseerimisel kasutanud — n-õ. klassikaline ülekate ehk uue asfaldikihi rajamine olemasolevale kattele — ei ole meie jaoks midagi uut. Vastavad teelõigud tuleb aga hoolikalt valida, sest tulemus on hea ainult tasase aluse korral. Muidu tekivad käärid ühelt poolt raha kokkuhoiu ja teiselt poolt päristise sõidumugavuse vahel.

Lisada võib, et stabiliseerimise juures on mitmel lõigul kasutatud täiendava sideainena tsementi ning põhisideaineks variandina vahtbituumentit.

Võib arvata, et nimetatud tehnoloogilised võtted kui ka tööde korraldamisega seotud protseduurid jäävad edaspidigi meie igapäevase "relvastuse" hulka. Kasutatavad masinad ja seadmed on reeglina töövõtjate omad. Maanteeamet on leidnud võistupakkumiste kaudu lepingupartnerid, kelle asi on masinad, materjalid ja alltöövõtjad. Puhtalt kodumaiste töövõtjate kõrval nagu Teede REV-2, TREF, Kivikasukas või alltöövõtjatena Titania ja Üle on Esmar Ehitus, kellel on tugevad tööalased sidemed Soome firmaga Interbetoni, Lemminkäinen Eesti, kes on Soome Lemminkäinen OY tütarfirma, või täiesti piiritagune Andament OY.

Küsimus maksumusest.

Tööd ei ole laenu arvelt kallimad, sest hinnad on selgunud alati konkursi korras ja me oleme ühiku hinnaga küllaltki hästi välja tulnud, võrreldes eelkalkulatsiooniga. Maksmisel on siin niisugune kord, et 80 % ulatuses tehtud töömahust maksab välja pank ja 20 % maksame meie oma eelarves. Ei ole võimalik vahet teha, kes maksab kallima või odavama töö eest. Mis küll möödunud aastal kallimaks läks, oli importkillustik. Panga tingimuseks oli korraldada rahvusvaheline konkurss teatud parameetritega pindamiskillustiku saamiseks ja selle võitis Soome tarnija, kelle hind Euroopa tasemega võrreldes oli odav, kuid meie harjunud tasemega võrreldes tunduvalt kallim.

Möödunud aastal olid tööde struktuuri poolest ülekaalus sellised objektid, kus tehti süvastabiliseerimist koos pindamisega, k.a. on ülekaalus sellised tööd, kus süvastabiliseeritud kiht kaetakse asfaltbetooniga. Taoline struktuurinihe tähendab kallinemist (kilomeetri tee kohta). Ent tänu konkurentsile ei ole hinnad oluliselt kasvanud ja sellel aastal oleme rahaga paremini välja tulnud.

Suurematest objektidest, kus taastusremonti on tehtud laenu arvelt, võiks nimetada Tallinn-Tartu maanteel Ussisoo lõiku (Järva Teedevalitsus) möödunud aastal ja Põltsamaa lähikonda samal Tallinn-Tartu teel (Jõgeva Teedevalitsus) käesoleval aastal. Väga suur töö on tehtud Pärnu-Lihula teel, kus alates 20. kilomeetrist kuni tee lõpuni on kate stabiliseeritud ja pinnatud ning see tee on loodetavasti nüüd mitmeks aastaks korras. Oktoobri alguses lõpetati Ääsmäe-Haapsalu teel 39,7 km pikkuse Ääsmäe-Risti lõigu asfaltkatte taastamine.

VIA BALTICA

Via Baltica projekt on kogunud juba vanust. Projekti tasuvusuuring annab kindlad tõendid selle kohta, et Via Baltica idee elluviimine on kasulik ja efektiivne. Ka enamik massimeedias antud hinnangutest on pooldavad ning optimistlikud. Ometi on olnud ka vastuväitvaid seisukohti, kuigi nende osa on väike.

Kas siis tasuvusuuringu tulemus ei ole küllalt veenev?

Via Baltica on tõesti vanust kogunud ja temast nagu tutvustavalt rääkima ei peaks. Siiski tuleks midagi alguses ütelda, et hilisem oleks mõistetav.

Projekt ise ei ole sugugi ainult maanteevõrgu arendamine ja ta ei ole ka selline asi, mis ühe lühikese või koondatud finantseerimisega annaks meile mingi konkreetse tulemuse või mida võiks mingi meetodika järgi analüüsida, kas ta tasub või ei tasu. Küsimus on tegelikult väga pikas maismaaühenduses Tallinna ja Varssavi vahel, või kui soovime, siis Helsingi ja Varssavi vahel, kui see Soome lahe lõik juurde arvata, kus praam käib. Projekt on iseenesest seotud selle koridori kasutamise ja nii et see tee, mida mööda sõitja liigub, see on vaid üks komponent sellest projektist. Kõik, mis kuulub reisi- ja kaubaveo teenindamise juurde, ohutus, side, sõidu- ja peatumismugavused, toitlustamine, puhkevõimalused, turistidele ka vaatamisväärsused ja haruteed — kõik see on tegelikult *Via Baltica* projekti osa. Nii et kui hakata rääkima selle projekti realiseerimisest, siis õieti see ühendus toimib ja küsimus on minu meelest jätkuvalt selles, et seda ühendust aina paremaks ja paremaks teha. Ka ei ole minu meelest õige rääkida sellest, et me oleme selle projekti poolt või oleme vastu. Kui võtta kohalikus mastaabis, siis kellelgi ei tule pähe rääkida, et ta on Tallinn-Pärnu maantee poolt või vastu. Pärnusse ju tahetakse sõita ratasveokitega ja tee on see pind, mille kaudu sinna saab. Samuti on *Via Baltica* ühendus üks võimalus liikuda läbi Balti riikide ja nende pealinnade kaudu või neist kaugemalt või lähemalt mööda.

Mitte olla projekti poolt tähendaks seda, et tee tuleks piiril kinni panna, et ei lubataks sellel teel sõita. Võib-olla võiks niimoodi öelda, et me oleme investeringute poolt või vastu. Investeringute vastu võib olla, teades, et meil on napilt vahendeid (raha) investeringuteks ja teades, et meil on mujal neid tarvis ja andes hinnangu, et see koht ja aeg ei ole lihtsalt õige raha mahutamiseks. Selles plaanis võib öelda, et ei taheta seda projekti või oleme selle vastu. Siis saab rääkida projekti kiirema või aeglasema arengu pooldamisest või mittepooldamisest. Need ongi minu meelest siin need vastuväitjad, kes tahaksid midagi muud teha. Väga oluline moment *Via Baltica* juures on Eesti jaoks see, et tegelikult Eesti osa, kui vaatame seda mitmes arenemisjärgus, on praegu ühendustee Tallinnast Läti piirini ja me tahame, et see tee oleks korras. Sel teel on erineva sagedusega liiklus, Tallinna lähedal üsna tihe, selline, mis nõuaks kiirtee olemasolu, nii nagu ta meil lühikese lõiguna ka on. Tallinna ja Pärnu vahel sagedus langeb, Pärnu juures kasvab taas. Pärnust edasi Läti piiri poole, kuna maismaaühendus lõunanaabritega ja lõunanaabrite kaudu Euroopaga on väga mitmesugustel põhjustel aeglane taastuma, siis sagedus kahaneb ning piiriületamisel on see jämedalt 1000 autot ööpäevas. Muidugi ei tasu sellise liiklussageduse puhul lüüa lokku suurte investeringute tegemisest, maantee ehitamisest, eriti kiirtee väljaehitamise. Kuid teisest küljest seda maanteeühendust peab hoidma, tema

tehnoseisundit peab vähemalt säilitama ja tegelikult ongi see kogu programm, mis meie silmade läbi peaks praegu *Via Baltica* toimuma. Nüüd on küll kasulik rõhutada just nimelt maanteehoiu ja teedehituse osa, sellepärast et see on Maanteeameti jaoks kõige tähtsam ja on mõeldud selleks, et regulaarselt teha neidsamu töid, mida on vaja kogu maanteevõrgul teha selleks, et katteid säilitada ja sõidumugavust hoida. Peab ütleva, et taastusremonti on Tallinn-Pärnu maanteel viimastel aastatel tehtud suhteliselt vähe. Sellepärast oleks loomulik rääkida, et nüüd peaks tegema siis rohkem. Kui me räägime jämedalt 200st km-st teest koos linnalõikudega (tegelikult on ta pisut lühem), siis meie kõige tagasihoidlikuma normatiivi juures peaks tee igal aastal saama 10 km uut ülekattet või olema mingil muul moel selles ulatuses renoveeritud või taaselustatud. Neid kümnet kilomeetrit viimastel aastatel tehtud ei ole, on piirdunud ainult pindamisega siin-seal ja selle tulemusena on meil järke ootamas ligi 70 km asfaltkattet, mis mitmesugustel põhjustel tahaks saada taastatud. On lõikusid, kus on kattedefekte, pragusid, augukesi. Enamasti on tegemist lõikudega, kus kate on ebatasane, aga see tähendab seda, et teatud sõidukiiruse juures hakkab ebamugav sõita. Ja selleks et teekasutajal olekski mugavam, selleks oleks nende lõikude taastamine tarvilik. Niisiis, kas me ütleme sõnad *Via Baltica* või ei, tegelikult me peame tegema vajaliku töö Tallinn-Pärnu-Ikla maantee jaoks. Ma ei tahaks puudutada seda osa küsimusest, mis räägib tasuvusuuringust, sest selle momendini jõuame alles 10-15 aasta pärast. Vaevalt et enne tõsisemaid ehitustöid sellel trassil lahti läheb. Ja taastamise tasuvusest ei tasu ju rääkida, me peame lihtsalt seda korras hoidma, mis meil käes on. Nüüd on millegipärast tekkinud mulje, et kõigil teistel teedel võib taastusremonti teha ja peab tegema, ainult raha ei ole, aga Pärnu maanteel ei tasuks seda ka siis teha, kui meil raha oleks, sellepärast et Eesti maanteeosa justnagu on kõige parem teiste riikidega võrreldes. Kui vaadata seda 1000kilomeetrilist *Via Baltica*t, siis justnagu Lätis, Leedus ja Poolas on teelõigud keskmiselt halvemas seisukorras kui Eestis. Ja seda kordavad nii rohkem kui vähem asjatundjad, leides sealt siis ühe põhjenduse, mis pärast me ei peaks *Via Baltica* peale kulutama. Praegu on enam-vähem tõenäoline, et saame järgmisel,

1997. aastal teha mingis ulatuses taastustöid vahetult enne tee lõppu asuval, Läti piirile eelneval 10kilomeetrilisel lõigul. See teelõik on kõige halvemas seisukorras, seal on külma ja vee ühised kahjustused. Pragudesse on tunginud niiskus. Talviti esinevad seal reeglina tõised kerked, mis muudavad tee laineliseks, sõita tuleb pidevalt nagu laineharju mööda. Suveks need kümmud laskuvad tagasi ja olukord pole nii halb, sõites ei tunneta seda rappumist. Aga seal on omal ajal, enne Moskva olümpiamänge, seda lõiku ehitades kiirustatud, aluse stabiliseerimisel on sideainet doseeritud vääralt, sellest siis mahumuutumised ja nende tagajärjel praod, nende pragude kaudu ongi vesi sisse läinud. Et lõik korda teha, tuleks kogu katend (tuhaga stabiliseeritud alus ja asfaltkate) peenestada teefreesiga, profileerida tagasi, jätta see aluskihiks ja sellele rajada uued kattedihid. Nii et tulevikus oleks välditud selline üleniiskumine. Kui hästi läheb, siis meil tulevaks aastaks elarves selleks teatud raha on, kas sellest jätkub kõigi kümne kilomeetri tegemiseks, ma ei tea praegu ütelda, sõltub muidugi jällegi pakkumistulemustest, sest seal tuleb teha võistupakkumine töövõtja leidmiseks, aga igatahes mingisugune osa on ilmselt võimalik remontida. Vajaduste osas on mahud tunduvalt suuremad. Kui me võtame rahvusvahelise töörihma poolt täpsustatud esimese järjekorra tööde loetelu või miinimumprogrammi, mida lähema viie aasta jooksul *Via Baltica* tuleks teha, siis seal on Eestit puudutavas osas väga suured tööd ette nähtud linnades (Tallinnas ja Pärnus). On ette nähtud igasuguseid kulutusi, mis puudutavad nt. teekatte märgistamist, liiklusemärgide paigaldamist ja infoteenistust, päästetalituse arengut, liikluspolitsei, side ja arstiabi arengut jne. See loetelu on kõik kokku pandud meie endi poolt, kui esitati kõigile asjaosalistele maadele küsimus, et nad pakuksid välja oma nägemuse, mis on see minimaalne, mis *Via Baltica* peaks olema tehtud. Kõik seisukohad, mida Eesti esitas, lähtusid sellest, mida on vaja Tallinn-Pärnu-Ikla maantee jaoks, mitte *Via Baltica* projekti jaoks. Ja nüüd on muidugi kurb tõdeda, et need, kes ei ole olnud asja juures ja seda loetelu loevad või käsitlevad, saavad aru niimoodi, et kõik see, mis seal on kirjas, võib sellepärast jääda tegemata, et see on *Via Baltica* projekt

Jürg 1997. a. nr. 1

SUMMARY

o Hillar Varik, Director of the Technical Centre of ERA, is writing about road maintenance financing in Estonia and in other countries, discussed on the international seminar in Vladimir (Russian Federation) in August this year.
o Aleksander Kaldas, Deputy Director General of ERA, is answering to the questions concerning the World Bank loan utilization in Estonian road rehabilitation and giving overview of the realization of Via Baltica projekt.
o Aldur Aasa, Manager of Järva District Road Office, is answering to the questions concerning the past, the present and the future of Estonian road sector.
o Urve Sellenberg, Expert of Children's Traffic Safety of ERA, is appealing to the readers with the article how to guarantee children's traffic safety.
o Sirje Lilleorg, Main Expert of Traffic Safety of ERA, is appealing to the readers with the article how to guarantee children's safety on the way to school.
o Ants Lill, General Mechanic of Viljandi District Road Office, and Valdo Jänes, Traffic Engineer of Rapla District Road Office, are writing about their studytour to Flensburgs Road Construction Department in Germany.
o Short information is given about grader operators professional competition in October this year.

o In connection with the 100 anniversary of the dam of Väike väin (Small Strait) is presented article about its construction history. Dam in the sea was constructed for the road traffic.
o On August 22-24, 1996 training days for Road Masters were held third time on Hiiumaa. Information about that event is presented by Eva Äkke, Training Expert of the Technical Centre of ERA.
o Aadu Lass, Aid if the Director General of ERA, is giving information about joint seminar, held in connection with the co-operative agreement between Estonian and Finnish Road Administrations on August 25-27, 1996
o Enno Vahter is writing about the visit of specialists of Minnesota Department of Transportation to Estonian Road Administration on September 21, 1996.
o The Language Column is dealing with the professional words from road sector.
o On three columns of the TEELEHT are listed employees of District Road Offices, who have celebrated in the near past or who will celebrate in the near future their jubilee anniversary. Short overviews of their biography are presented.

NÕUETEKOHANE ON SINU ODAVAIM ELUKINDLUSTUS

HELKUR



Jalakäija ja jalgratturi risk sattuda liiklusõnnetustesse on pimedal ajal mitmekordne, võrreldes hea nähtavusega päeva ajal.

Liiklusõnnetuste tagajärjel üle poolte jalakäijate ja iga viienda jalgratturi surmajuhtum või vigastumine juhtub pimedal või hämaral teel.

Eelmisel aastal osales liiklusõnnetuses 615 jalakäijat, hukkus 105 ja sai vigastada 508 jalakäijat. Pimedal ajal hukkus 73 ja sai vigastada 180 inimest. Ükski neist ei kasutanud nähtavat ja nõuetekohast kinnitatud helkurit.

MIS SEADUS ETTE NÄEB?

Eesti Vabariigi seaduse kohaselt on jalakäija kohustatud:

- Asulateel, v.a. teel, kus sõidukite suurimaks kiiruseks on kehtestatud 20 km/h, peab jalakäija liikuma kõnniteel, selle puudumisel teepreenil või lubatud korras ka jalgrattateel. Nimetatud kohtade puudumisel või käimiseks sobimatuse korral võib käia sõiduteel ainult selle serva lähedal, takistamata sõidukeid.

- Kahesuunalisel asulavälisel teel peab jalakäija liikuma ainult vasakul pool mööda teepreeni, viimase puudumisel või käimiseks sobimatuse korral aga sõidutee vasaku serva lähedal, takistamata sõidukeid, kusjuures halva nähtavuse korral või pimedal ajal kõnniteeta ja valgustamata teel liikudes peab jalakäija kasutama laternat või HELKURIT.

MIS ON HELKUR?

Helkur on peegel ja hakkab tööle ainult valgusvihu peale. Helkur peegeldab tema peale langenud valguskiire tagasi valgusallika suunas. Seepärast peab helkuris olema piisavalt peegelpindu, et autodele valgus tagasi peegelduks. Helkur peab olema kinnitatud riietusesemetele nõnda, et ta oleks nähtav igast suunast.

HELKURIT ON VAJA KA LINNATÄNAVATEL,

kuna tänavavalgustus ei ole alati piisav ja seetõttu tekivad varjud ja pimedad kohad, kus jalakäija ei ole sõidukijuhile nähtav.

Kõige ohtlikum jalakäijale on situatsioon, kus autod

lähenevad teineteisele pooltuledega. Sellisel juhul autojuht märkab jalakäijat alles paarikümne meetri kauguselt. Kui auto kiirus seejuures on 80 km/h, siis nähes jalakäijat, jõuab autojuht vaevu alustada pidurdamist.

KÕIK ALGAB EESKUJUST

Palju on neid täiskasvanuid, kes võivad väita, et nemad kannava helkureid? Meie igapäevase elu kohus on seista hea iseenda ja oma laste ohutuse eest. Nõudes poest helkurit, hakkavad ka kaupmehed helkurit maaletoojatelt nõudma ning kaob nõiarõng, et ühed ei tea ja teised ei saa või ei oska. Kui pole enam põhjusi, pole ka tagajärgi. Lisaks on inimestel kaasasündinud võimete vastandlikke avaldumiskalduvusi: kalduvusi enda hoidmiseks ja enesehävitamiseks; mõtlemiskalduvusi ja kalduvus mõtlematusele; kalduvus vigadest õppida ja kalduvus teha üha samu vigu. Oleme igal hetkel punktis, mida võib nimetada "siin" ja "praegu" ning me ei pea jätma oma tuleviku variantide seas valiku tegemist sugugi ainult SAATUSE hooleks.

HELKUR — PARIM SÕBER ÕISEL TEEL.

URVE SELLENBERG

Riigi Maanteeameti laste liiklusohutuse spetsialist

KUHU JA KUIDAS HELKURIT KINNITADA?

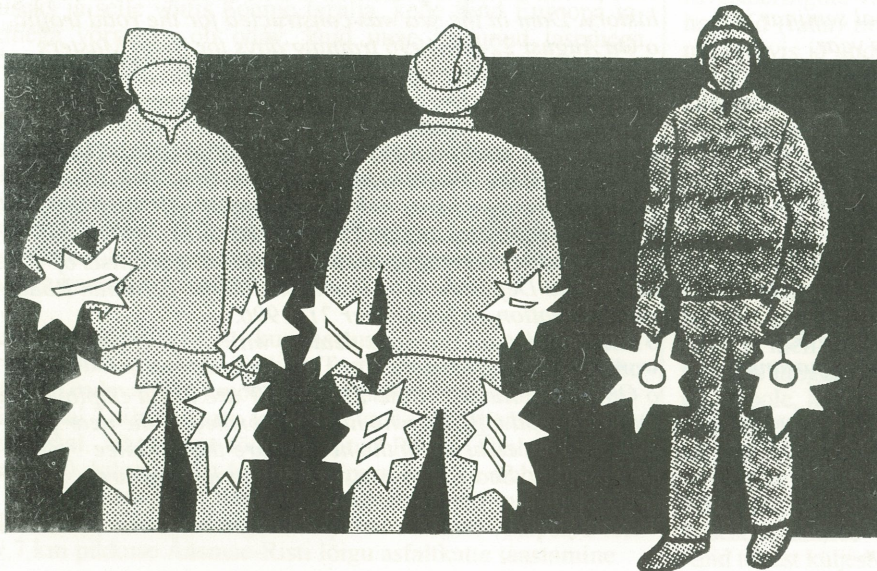
Soovitav on paigaldada helkur oma riietusel samale kõrgusele võimaliku sõiduki tuledega, s.t. umbes 50-80 cm maapinnast. Ühe helkuri olemasolul tuleb see kinnitada oma keha sõidutee poolele küljele. Pimedas liigeldes on jalakäijal soovitatav kasutada heledamat riietust, võimalusel kasutada fluorestseeruvaid kangaid, mis aitavad jalakäijat paremini avastada hämaras, päeva ajal. Peale päikese loojangut fluorestseeruv kangas efekti ei anna.

Kuhu helkureid paigaldada, selgub kõrvalolevatelt joonistelt

HELKUR ON SINU ODAVAIM ELUKINDLUSTUS!

Riigi Maanteeameti
liiklusohutusosakond

Pärnu mnt. 24
tel. 6 314 606; 6 314 607
fax 6 314 604



Maanteejuttu

ALDUR AASAGA

Aldur Aasa on diplomiga teedeinsener (Tallinna Polütehniline Instituut 1962), kes alustas oma karjääri Paide Teedevalitsuses, kus on töötanud vahetpidamata tänaseni, algul töödejuhatajana, 1975. aastast teedevalitsuse juhatajana. Pikk, pingeline ja edukas tegevus sellel ametikohal ja eesti teedemajanduses üldse lubab Aldur Aasal väljendada põhjendatud seisukohti nii maantee mineviku, oleviku ja tuleviku suhtes.

□ Teedemajandi juhtimine peaks praegusel ajal olema võrreldamatult hõlpsam kui 7...8 aastat tagasi ja varem.

Aldur Aasa (AA). Ei oska öelda, kas hõlpsam, kuid kindlasti on huvitavam. Kõigis teedemajandis ei pruugi see olla ühtemoodi. Siin, Kesk-Eestis, oleme me olnud ise oma teedevõrgu arendajad ja korrashoidjad. On maakondi, kus arengu jaoks on olnud kohapeal nn. numbri-TREV. Meie oleme oma tööga pidanud ise hakkama saama. Järva Teedevalitsuse pere on tublisti vähenenud (1989. a. 270, praegu 180 töötajat), ent me ei ole kunagi ette võtnud kampaanialikku koondamist, vaid arvu vähenemine on enamasti toimunud loomulikult teel: kas keegi on pensionile läinud, lahkunud omal soovil vms. Pere on küll vähenenud, aga me pole oma tööde haaret tahtnud vähendada. Üheks eelduseks on siin see, et püüame leida lisavahendeid teede korrashoiuks, isegi edasi-arendamiseks. Teine aspekt on püüda leida oma inimestele, kauaaegsele kaadrile rakendust ning tööd, sissetulekut nende perele. Niisugune hoiak võib-olla ei olegi niivõrd riigi Maanteeametist tulenev, kuid Järva maakonna konkreetsest kontekstist tulenevalt on minu seisukoht olnud kogu aeg selline. Sellepärast oleme maksimaalselt püüdnud teha lisaks teetöödele veel tee-ehituslikku laadi teenustöid teistele ettevõtetele. Nendest töödest saadavat puhastulu on olnud võimalik kasutada täiendavalt maanteehoiuks ning anda tööd inimestele, selle kaudu maksta inimestele palka. See tegevus ei ole põrmugi vähendanud meie tähelepanu maanteehoiule. Bürookraatiast. Leian, et n-ö. hea bürookraatia on vajalik, sest demokraatia ei tohi libiseda anarhiasse. On taastumas riigi funktsioonid, näit. statistika, töökaitse, riigikaitse, mitmesugused normatiivid jne., mis on tegelikult väga vajalik. Praegu on tõesti õige, et ei kehtestata ebareaalset plaane ega nõuta nende täitmist iga hinna eest, ei nõuta n-ö. odavaid remondikilomeetreid, kuigi rahanappuse tõttu saab praegu teha ära vaid kõige hädavajalikuma.

Ametnikke on järel 36 ja tööliste arv on samuti tunduvalt vähenenud. On olnud lahkujaid ka asjaoludel, mis seostuvad töödistsipliini või koguni viinapatuga. Järelejäänud pere on tunduvalt tervema ja motiveerituma töösse suhtumisega. Aga et töödistsipliin päriselt päevakorrast maas oleks, seda ma ei saa öelda. Ametiühing, mille organisatsiooni meil asutuses kahjuks õieti polegi (on grupp inimesi, kes maksavad aü maksu ning neil on usaldusisik), võiks isetegevuse organiseerimise, töötajate vaba aja veetmise korraldamise jms. osas tükki maad rohkem initsiatiivi ilmutada. Aü peaks olema siiski olemas kui vastaspool tööandjale (heas, edasiviivas mõttes), et ta jälgiks töötajate (vähemalt oma liikmete) huvide tagamist (palk õigel ajal kätte, töötingimused normaalseks jne.). Olen kogu aeg olnud sellel seisukohal, et kollektiiv ei pea kokku saama üksnes palgasabas, vaid ka tööväliselt (spordi- ja kultuuriruumis ning seltskonnas), see liidab inimesi, tõstab kollektiivi kui asutuse nime kandja iseteadvust ning firma mainet. Ei saa ütlemata jätta, et aja jooksul on teedevalitsus Järvamaal omandanud hea maine, ta on teiste hulgas tuntud-teatud. Oleme oma tööperele traditsiooniliselt korraldanud

jõulu- või aastalõpupidusid. Meie paarkümmend aastat tagasi valminud keskusehoones asuvat suurt saali ei ole me kellelegi äriilistel kaalutlustel rentinud, oleme hoidnud selle oma tööpere tarbeks, et siin, oma kätega loodud keskkonnas, olla koos lõbusatel, harva ka kurbadel hetkedel. Oleme oma saali paljude maakonnas toimuvate kultuurisündmuste puhul avalikuks kasutamiseks välja andnud ning jõudumööda seal ise kaasa teinud.

□ **Kuidas hindad Eesti teedemajanduse jaoks neid aastakümneid pärast Teist maailmasõda kuni Eesti taasiseseisvumiseni,** mil maanteehooldu finantseeriti peamiselt Moskva rahast (NSV Liidu eelarvest tollaegsete normatiivide alusel, olenevalt üld- ja vabariiklike teede pikkusest Eesti NSVs) ja paarist kohalikust sihtfondist.

AA. Leian, et see oli Eestimaa teedemajanduse, teedevõrgu väljaarendamise ja teatud määral kaasaegsele tasemele viimise seni kõige aktiivsem periood. Laias laastus võib öelda, et viimastel aastatel oleme elanud just selles maanteekeskkonnas, mis ehitati välja N. Liidu ajal. Tänapäev riigi majandusolukord ei ole võimaldanud edasi arendada maanteevõrku. Neid võimalusi tuleb veel nõnda aega oodata. Küll on kardinaalselt muutunud meie arusaamad teede korrashoiust, nende asendist looduses, osast majanduses, turismis. See arusaam on andnud mõnel määral uue näo teede väljanägemisele, mis on kindlasti ajakohasem kui N. Liidu lagunemise aegu. Umbes poole sajandi jooksul ehitasime oma teedevõrgu välja ja meil õnnestus luua selline teedevõrgu ja -majanduse struktuur, et me olime N. Liidu ruumis teede poolest eesotsas. Osutaksin siinkohal sellele, et näiteks Leedul on tollest ajast väga häid saavutusi tee-ehituses, nähtavamaid kui meil, kuid Leedu asetas rõhu magistraalteede ehitamisele, vähe hoolides kohalikest teedest. Meie aga pidasime silmas teedevõrku tervikuna.

□ **Kas Eesti riigimaantee tehnoseisund on praegu halvem kui kümme aastat tagasi, kas Eesti teed on jäänud autoliiklusele kitsaks?** Oli ju Eestis 1985. aasta lõpul 243 875 autot, 1996. a. 1. jaanuaril aga 456 052 autot. Kasv 1,9 korda.

AA. Tehnoseisundi kohta ühest vastust ei ole võimalik anda. Füüsilist kulumist silmas pidades kehvem, samal ajal, teede korrashoiule pööratud suurema tähelepanu tulemusel, on sõidetavus aga parem. Teine tegur, millest on sõltunud tehnoseisund, on viimastel aastatel toimunud muutused maantee liikluse struktuuris. Paar aastat (1992/93) rasked veoautod liikluses õigupoolest puudusid. Nüüd alles on raskeveokid hakanud liikluse tagasi tulma. Veokite kogukaal küübib sageli 70 tonnini lubatud 40 asemel. Pole ime, kui sel puhul õhukese kattedihi all olevad, taolisele koormusele mittevastavad aluskihid kiiremas tempos hakkavad purunema. Kontrollivahendeid on, ehkki nende töökindlus jätab soovida. Kahjuks puudub veokikaalu piiramise seaduse täitmise tõhus kontrollimehhanism. Teeme küll protokolle ja määrame oma võimu piires karistusi, kuid need on väikesed ega kõiguta rikkujaid. Trahvi maksimisest hoidutakse lihtsalt ja karistamatult kõrvale. Kontrollimine osutub märksa efektiivsemaks, kui seda tehakse koos politseiga. →

Kohalikud teed autoliiklusele kitsaks jäänud ei ole. Probleem on põhimaanteedega, meid puudutab nendest eeskätt Tallinn – Tartu maantee (TT). See on täna jäänud juba kitsaks. Olen veendunud, et autostumise tõus jätkub lähema paari aasta jooksul samas tempos, s.o üle 10 % aastas. Lisanduv liiklus ei jagune üle Eesti ühtlaselt, vaid rohkem lisandub magistraalidele. TT-maantee vajab veel sellel sajandil läbilaskevõime suurendamist. Mäos on ristumine Pärnu – Rakvere maanteega, mis suurendab pinget ning on tekitanud vajaduse eritasandristmiku (liiklussõlme) järele.

Maanteede asend kaardil ja liiklusloenduse andmed tekitavad mõtte, et põhja-lõunasuunalise liikluse hajutamiseks võiks kasutada Piibe maanteed (Jägala – Aegviidu – Järva-Jaani – Jõgeva) kui ka Raudalu maanteed (Tallinn – Rapla – Türi – Arkma), mis pidurdaks liikluse kasvu TT-maanteel, võimaldades mõnevõrra edasi lükata suuremate investeeringute tegemise vajadust. Me olemegi sellest lähtuvalt Piibe maanteed ehitada püüdnud. See on läinud rahastamise mõttes valulikul. Täna oleme selles seisus, kus me püüame ära teha mullatööd viimasele kruusateelõigul sellel teel (Järva-Jaani – Kapu) ja edaspidistel aastatel loodame saada sinna ka mingisuguse madalamat liiki katte. Kuna see objekt ei kuulu Maanteeameti eelisobjektide loetellu, venib katte ehitamine kauemaks ja seda tuleb teha meie teiste teede vajaduste arvelt. Raudalu maantee on väheliigeldav. Siin on arvatavasti ühest küljest tegemist liiklejate inertsusel (harjumusega), teisest küljest pole me osanud ka reklaami teha ega liiklejaid suunata. Kolmandaks ahistavad Viljandi – Tallinna suunal liiklejaid kitsaskohad läbisõitude näol Türi ja Raplast. Suured autod püüavad neid vältida, kiire sõitja kaotab neis linnades aega. Türi ja Rapla ümbersõidutee väljaehitamine parandaks liikluse mugavust suurel määral. Ent olen märganud, et Türi ja Rapla kaudu Tallinna sõitu alustajate arv on tublisti kasvanud.

Kui Piibe maantee saab Järva-Jaani – Kapu vahel katte, siis jääb Piibe maanteele küll 2...3 ebamugavat teelõiku: läbisõidud Järva-Jaanist ja Aegviidust ning Käravete – Aegviidu vaheline lõik. Viimase kate on küll korralik, kuid vanal kitsavõitu muldkehal ja teeplaanel on ka käärunine. Ent Jõgeva ja selle ümbruskonna liiklejatele tekkiv sõidukulude kokkuvõtte Tallinna-sõidu korral kaalub need ebamugavused kõik üles. Asjatundjate arvestuste kohaselt võtaks see TT-maanteelt 13 % liiklusest vähemaks. See oleks vägagi oluline vähenemine. Piibe maanteel oleks raskematel veokitel mugavam sõita kui TT-maanteel, kus nad oleksid takistuseks sõiduautodele.

Täna on oluline välja ehitada kindlasti TT-maantee ja küllap ka *Via Baltica* lõunaots (Eesti piires), edasi tuleks arendada Tallinn – Narva maanteed. Eesti teedevõrk on küllaltki väljaarendatud ja rahuldab kõiki. Arvatavasti üsna pea võtab Maanteeamet haldamiseks juurde suurema hulga vallateid, suurendades riigi hoolduses olevat teedevõrku. Ka lisandub sel juhul maanteehoiuraha. Endise nimetusega ametkondlikud teed on suurel hulgal kaotanud oma valdajad (kolhoosid, sovhoosid jm.) ning riigi majandusele olulised teed seisavad peremehta. On loogiline, et Maanteeamet võtab need enda haldusse. Seega maanteevõrgu üldpilt muutub.

Selle kõige kõrval tuleks hakata tähelepanu pöörama asulates kulgevatele maanteelõikudele, et muuta need inimsõbralikumaks. Ka tuleks kõik vallakeskustesse viivad teed arvata riigimaanteede võrku.

Mõistlik oleks, kui me igal aastal teeksime teatud hulga tööd aselaide läbivate teelõikude väljaehitamiseks või korrastamiseks ning tolmust vabastamiseks.

□ 80ndatel aastatel oli Järvamaa jaoks aktuaalne rekonstrueerida Pärnu-Rakvere maantee Rae-Särevere lõik. Raha- ja ressursinappuse tõttu jäi see siis tegemata, kuigi oli valminud ka projekt. Praegu näeme, et nimetatud lõik on väga kehvast olukorrast: kate on kitsas ja deformeerunud, taoline katte seisund on Eesti ühe põhimaantee kohta küllaltki erandlik.

AA. Rae – Särevere lõigu ümberehitamiseks on praegu olemas täiesti korralik projekt. See maanteelõik on sees ka Maanteeameti eelisobjektide loetelus. Selleks on tarvis riiklikku investeeringut. Kui Järva-Jaani – Kapu lõik saab ükskord katte peale, siis järgmine oluline objekt meie jaoks ongi selle lõigu rekonstrueerimine. Usutavasti saab algust teha 1998. aastal.

Objekt on jäänud kauaks ebarahuldavasse seisundisse ka selletõttu, et seal on liiklus seni olnud väike. Kui seal sõidab ööpäevas 690 autot, siis see on üpris vähe, võrreldes Türi – Paide vahelise või TT-maanteega. Me arvame, et kui tööjärg veel selle sajandi lõpul jõuab sinna, siis valmishitamine ei võta aega rohkem kui aasta. Meil on kiire ehitamise kogemus Aravete – Järva-Jaani lõigu ehitamisest olemas. Ühtaegu olen selle poolt, et meie praeguse maanteehoiustruktuuri tingimustes on ainuõige seda laadi teetööd maksimaalselt ise teha, andmata neid välja ettevõtjatele. Möistagi samal ajal tagades teede korrashoiu. Puudutanud ettevõtlust teedemajanduses, tahaksin lisada, et suured ettevõtjad ei tule just kõige parema meelega suhteliselt väikestele objektidele nagu kõnealused meie omad siin, ent erastamise käigus tekkida võivad tee-ehituse väikeettevõtteid ei suuda rahanappuse tõttu omandada moodsat tehnoloogiat. Nõnda olen ma vastu praeguste teedevalitsuste kuuluva tee-ehitustehnika erastamisele ja selle sattumisele arvukate väikeettevõtjate kätte (nagu on juhtunud põllumajanduses), kes varem või hiljem pankrotistuvad.

□ Lääne-Viru Teedevalitsus on katnud oma riigiteed kõik kattega. See on erandlik Eesti teiste maakondadega võrreldes. Miks pole teistel teedevalitsustel see õnnestunud?

AA. Kes oli energilisem ja aktiivsem ressurss hankima, see sai teha rohkem. Ja Lääne-Viru ees müts maha. Sellele lisaks on Lääne-Viru suutnud kogu selle kattega teedevõrgu praegustes tingimustes ka enam-vähem korras hoida. Kuid oluline osa selle tulemuse saavutamisel on arvatagi nendel samadel lisatuludel, mis on saadud tee-ehituslike teenuste müügist teistele ettevõtetele. Seda viimast püütakse meile ometi ikka ja jälle ette heita, nagu segaks selline tegevus meie põhitegevust – maanteehoiu. Meie oleme sellelt tegevusest tõhusat lisaraha saanud, et parandada maanteehoiu. Tervikuna ma ei pea õigeks seada ülesandeks kõigile riigimaanteedele katte ehitamist, kui on teid, kus päevas liigub vaid 25 autot. See oleks ressursikulutuse tasuvusnõude eiramine. Hästi korrashoitud kruusatee, kus tehakse ka tolmufõrjet, on enam õigustatud.

□ Mis kriteeriumide põhjal toimub praeguses rahanappuses maanteehoiuraha jaotamine teedevalitsuste (maakondade) vahel, kuidas on tagatud jaotuse õiglus?

AA. Jaotada ei õnnestu kunagi täiesti õiglaselt! Praegu toimub see n-ö. demokraatlikul alusel, milleks on välja töötatud terve kompleks reegleid. Siiski on seal üksikuid ebakohti, näiteks mõiste "kilomeeter". Ei ole võrreldavad kohaliku tee ja põhimaantee pindamise kilomeetrid, kus viimasel on katte laius 9...11 m. Objektiivsem oleks "ruutmeeter". Enam tuleks arvesse võtta töö kapitaalsust, liikluse intensiivsust jmt.

□ Olen kuulnud ideedest muuta maanteehoiu praegust struktuuri, näiteks asendada 15 maakondliku paiknevusega teedevalitsust millegi muuga. Ka on käimas valitsuse kampaania riiklike ametite likvideerimiseks. Kas see osutab sellele, et maanteedel tegutseb liiga palju inimesi, keda pole tegelikult tarvis? Ühtaegu valmistatakse Tallinna Tehnikaülikoolis kui ka Paide Kutsekeskkoolis ette kaadrit teedema-jandusele. Kuidas on need kaks asja omavahel kooskõlas?

AA. Kui üks süsteem toimib, siis ilma tungiva põhjuseta ei tohiks seda lammutama hakata ega asendada millegi "paremaga". Praegune maanteehoiuarvorganisatsioon võimaldas üle elada ka teedemajanduse jaoks hiljutised kriitilised aastad (me pole veel praegugi kriisist õieti välja tulnud) ja säilitada teedevõrk ning sõidetavus, siis järelikult on see struktuur olnud õige. Siiski elame me küllaltki kiiresti muutuvast ajast, mis tingib muutusi ka maanteede haldusstruktuuris. Maanteeametis moodustatud töögrupp töötab uue struktuurimudeli



SANGA VIADUKT

15. augustil 1996 avati Pärnumaal liiklusele tee-ehitusobjekt Audru ümbersõidutee (Audru-Audru kool), mille ehitusaastad on 1988-1996. Käiku anti 4,2 km III klassi asfaltbetooniteed ja Sanga viadukt (41,2 j.m). Ehitamisest võtsid osa Teede Remondi ja Ehituse Valitsus nr. 1 (aastail 1988-1991), Teede REV-2, Pärnu Teedevalitsus, AS Laarmann ja Co, AS Üle.

Piltidel: • Rahvale kõneleb Pärnu Teedevalitsuse juhataja Enn Raadik (vas. ülal) • Sanga viadukt (vasakul) • Lindi läbilõikamine Pärnu Teedevalitsuse Audru teemeistripiirkonna tehniku Külli Heinsalu veetleva naeratusel paistel. Lõikavad Pärnu maavanem Toomas Kivimägi (keskel) ja Riho Sõrmus

loomisel. Uus mudel peaks arvestama maksimaalselt seda, mida võimaldab tänane riigieelarve kui ka praegusaja turumajandus üldse (pangad, laenu jms.), püüdes viia maanteed tänapäeva Eesti liiklusele vastavaks ning lähemale Euroopa standarditele. Aga juhtus nii, et meie otsingutele sadas ootamatult kaela valitsuse kampaania riigiametite kaotamiseks, kus on väga lühikese aja jooksul ära otsustatud ja kehtestatud konkreetset arvud ning tähtajad. Seda talitusviisi ei saa pidada arukaks. Võrdluseks: Soome kolleegid maanteed alal on teinud mitu aastat tööd oma struktuuri ümberkujundmiseks, mille käigus loodi uut seadusandlust, vaja läks koostööd valitsuse ja parlamendiga ning nende heakskiitu. Siin aga soovitakse teha suuri muutusi kiires korras (2...3 kuud) ja kabinetivaikuses, et uuel aastal oleks võimalik esitada raport kokkuhoiust. Taoline hoiak on väär.

Maanteeamet kui riigimaanteed haldaja peab jääma. Uut maanteehoiukaadrit on vaja koolitada kindlasti. Paide kutsekeskkoolist igal aastal tulevad 15...20 teedeala õppinud inimest kahjuks ei suundu kõik teedemajandusse, paljud leiavad rakendust paremini tasuvates firmades. Kaadri vahetumise protsess nõuab ka oma. Tallinna Tehnikaülikoolist tuleb teedeinseneri vähe, aastast ühe käe sõrmedel lugeda, ja ka neist läheb osa teistele aladele, kuhugi ettevõtlusse, kus tasud suuremad. Meid kammitsevad mõistagi riigi poolt kehtestatud palgaastmed.

□ **Kas Sul on oma suhtumine Via Baltica projekti?**
AA. Via Balticat võib ehitada rahaga, mis ei ahenda riigi kogu maanteevõrgu arendamise võimalusi. Via Balticast saab rääkida tõsiselt siis, kui piiriületamine on tehtud ladusaks ja liiklemine turvaliseks.

□ **Missugust abi oleme saanud oma toetajatelt lääneriikides? Mida on nad meile õpetanud ja meie nendelt õppinud?**

AA. Eestlane on üpris aldis uut asja märkama ja omaks võtma. Kindlasti on nad meile andnud õpetust, millest ka on kasu tõusnud. Kontaktid oma põhja- ja läänenaabritega on

juba iseenesest andnud meile juurde haritust, kui seal lahtiste silmadega käia.

Kui me varem pidime töötama vene tehnikaga, mis oli 50... 100 % amortiseerunud, siis nüüd oleme palju kasutanud meie enamasti kingitud pruugitud tehnikat läänest. Ma ei soovi halvustada, sest sellega on kriisiaastatel olnud võimalik teha päris head tööd. Täna suudame me juba ka ise mõningal määral osta moodsat tehnikat.

□ **Miks on Eestimaa teedel pahatihti kõveraid pörkpiirdeid? Kas tööjõupuudusest?**

AA. See on kaasatunud harjumus leppida kõverate asjadega meie elus. Vaja on omada sirget silma ja nõudlikumat meelt, eeskätt keskastmejuhtidel ja töötajatel enestel.

□ **Miks ei tõmmata kõigile kattega teedele telg- ja äärejooni?**
AA. Sest ikka napib raha. Oleneb veidi ka suhtumisest. Meie oleme k.a. oma teedele joonte tõmbamiseks kulutanud 340 000 krooni. Loodan, et järgmistel aastatel see summa väheneb, kuna uutele pinnatud katetele põhimaanteedel on pandud mitu aastat vastu pidav termoplastist markeering. Tavaline värv kulub ära aastaga.

□ **Maanteeametil on oma spordimängude pikk traditsioon? Kuidas suhtud sellesse?**

AA. Väga positiivselt. Meie võistkond on alati osa võtnud ja ise olen ka püüdnud alati osaleda. Ent nende korraldamise rahaline pool tuleb seada õiguspäraseks. Maanteeamet peaks leidma sellele lahenduse.

□ **Mida soovid kõigile Eesti maanteelastele?**
 Soovin, et oskaksime kaasa võtta eelnenud aastatest kõik selle hea ja targa, mis meis on kogunenud; tasakaalukust, et kõigis hurraaloosungites orienteeruda ja ikkagi säilitada see hea joon, mis on Eesti tee-ehitajale olnud omane; piisavalt asjalikkust ja kompetentset initsiatiivi, et me ise tegeleksime oma asjadega, laskmata kaugetes kabinetites istuvatel ametnikel teha maanteeasjadesi ja meie põhimäärust.

Täna TEELEHE nimel.

E. VAHTER

LAPSED — MEIE KÕIGE KALLIM VARA

Mitu elu on kaptenil?

Rahvastepallimängus on mängijail kaks, kaptenil kolm elu. See mäng on eludele. Pärast pallimängu jääb vaid üks elu, see pole elu, millega mängida. Iial ei või teada, millal elu lõppeda võib ning algab igavik, kus midagi pole enam võimalik muuta. On kurb, kui lõpp on vägivaldne, liiklusõnnetused paraku just seda on.

Autorataste all hukkunud laps tekitab õudu ja viha. Igalet õnnetusele eelneb ju teatud sündmuste ahel. Täiskasvanu peab aga suutma võimalikku ohtu ette näha, kui see vähegi võimalik on. Kõige vajalikum jalakäijale refleksarjumus on oskus ohtu ette näha ning seda keerulises tänavapildis ennetada. 90 % lastest ja 80 % täiskasvanutest, kes on saanud liiklusõnnetuses kannatada, ei märganud ohtu erinevatel põhjustel. Sellepärast on peamiseks ülesandeks paralleelselt liiklusreeglite õpetamisega vaja õpetada lapsi jälgima tänavapilti, kasvatada ja harjutada vaatlusoskust: sisendada vajadust jälgida, märgata liiklusvahendeid, hinnata nende kiirust, vahemaad, sõiduki uut liikumissuunda, oskust ette näha märkamatuks jäänud sõiduki väljailumist teiste sõidukite tagant. Suurem osa liiklusõnnetusi juhtub lastega siis, kui nad on erutatud ning ületavad sõiduteed kas kiirustades või joostes.

Täiskasvanutest sõltub laste turvalisus ja tulevik. Lapsed on meie kodu peegel, nad matkivad meid kõiges ja kõikjal.

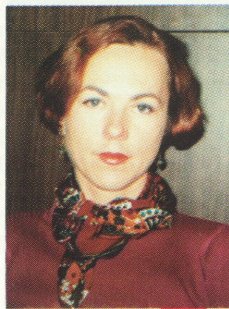
Inimeste emotsionaalsed reaktsioonid ja käitumine on määratud eelkõige tema mõtetest, tõekspidamistest, arvamustest, ehkki samal ajal on mõtted, tunded ja käitumine üksteisest sõltuvad. Paljude inimeste argielu osadeks on tunde- ja käitumishäired, mis kanduvad üle ka liiklusesse, nende põhjuseks pole mitte inimesteväline tegelikkus, vaid viis, kuidas inimene seda tegelikkust mõtestab.

Sinu tõeline vaenlane on sinu lollus.

Millegipärast arvatakse, et liiklusvahendite rohkusega kaasneb paratamatult õnnetuste sagenemine. See pole nii. Liiklusvahendite rohkusega kaasneb küll õnnetuste tekkimise võimaluse suurenemine, kuid võimalus pole veel õnnetus.

Liiklusõnnetusi on võimalik vältida. Saladus peitub eelkõige just inimeses, aga mitte sõidukite rohkuses.

Eetiline käitumine tänaval peab kujunema harjumuseks. Kui laps ei ole harjunud arvestama teda ümbritsevate inimestega, kui ta pole harjunud hästi käituma, siis ei pane teda ka liikluseeskirja tundmine-teadmine seda täitma. Harjutades lapsi



tänavaliiklusega, peab laps mõistma distsiplineerimatus ehtlikkust, samas tuleb aga ka vältida paanilist hirmu tänava ees. Lapse julgeolek sõltub distsiplineeritusest ja sellest, kui võrd laps valitseb ennast, kui võrd ta säilitab tähelepanu ja orienteerumisvõime.

Valdavalt on inimestel kaks põhieesmärki: ellu jääda ning õnnelikult ja valutult elada. Seda soovime ka oma lastele: liikluses ellu jääda ja õnnelikuna elada.

*

Kevadest sügiseni korraldati maakondades liiklusohutus-alaseid üritusi, kus osalesid Päästeamet, Politsei, Punane Rist ja Maanteeameti Liiklusohutuse osakond. Inimestele jagati igakülgselt infot enda ja laste turvalisuse tagamiseks.

Eriline tänu inimestele, kes neid üritusi aitasid läbi viia:

Valdo Jänes - Rapla TV

Arvo Kips - Järva TV

Meelis Loost - Tartu TV

Ülo Saar - Võru TV

Aivar Tammeveski - Hiiu TV

URVE SELLENBERG

Maanteeameti laste liiklusohutuse spetsialist

Liiklusohutuspäevalt Võrumaal (korraldaja Ülo Saar)





*Siin on ülekäigukoht,
sõiduteel kus puudub oht.
On autod seismas kahel pool,
kui roheliselt süttib foor.*

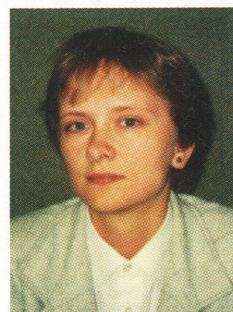
1995. aastal sai terve aasta jooksul Tallinna linnas kuni 15-aastaste jalakäijate ja ratturite osalusel toimunud liiklusõnnetustes kannatada kokku 62 last. Käesoleval aastal piisas sellise numbrini jõudmiseks seitsmest kuust.

Kui aasta tagasi registreeriti ajavahemikus jaanuarist juulini Tallinnas noorte jalakäijate ja ratturite osalusel 30 rasket liiklusõnnetust, siis tänava 57. Kokku on tänava kuni 15-aastaste laste osalusel 7 kuu jooksul registreeritud 125 liiklusõnnetust, milles hukkus 8 ja sai vigastada 118 noort liiklejat. Lisaks neile sai sõidukis kaassõitjana vigastada 26 last.

Puudub turvaline liikluskeskkond.

Õnnetuste peamiseks põhjuseks ei ole kindlasti laste teadmatus, pigem jääb puudu tänaval liiklemise kogemustest. Küll aga on üheks õnnetust soodustavaks teguriks liikluse seisukohalt turvalise keskkonna puudumine. Koolimajad asuvad suurte tänavate ja magistraalide vahetus läheduses, kusjuures lähim kommiputka või jäätisekiosk jääb ikka teisele poole tiheda liiklusega teed. Koolide ümbruses paiknevad ülekäigurajad on ilma valgusfoorita. Paar aastat tagasi jõudis ühes Eesti maakohas vastvalminud kool töötada pool aastat, enne kui sinna vajalik märgistus üles pandi, sedagi tehti üleriigilise liiklusohutusnädala kampaania raames. Kooliümbruse mänguväljakud ja staa-dionid annavad pallile vaba pääsu otse tänavale. Päril autoliikluseks suletud hoovidest elumajade ümbruses võib vaid und näha. Kui õnnestubki mõni liiklust piirav märk üles

ET LAPSE KOOLITEE OLEKS OHUTU



riputada, selgub varsti, et sama hoovi peal asub kauplus või baar ning neid kaubaga varustavad sõidukid iseenesest mõistetavalt hoovi peal edasi tiirutavad. Hoovi tänavast eraldavaid ja aedu võib näha vaid aedlinnades. Lasnamäel või Anne-linnas ei oska sealne elanik neid vist ettegi kujutada.

Seisvad autod ummistavad tänava.

Aasta tagasi lugesin Tallinnas Pärnu maanteel Kosmose kino juures taksopaatuses kokku kliendiootel taksod, neid oli 9. Tänavu proovisin uuesti, arvestus läks sassi, sest taksod seisid juba kohati kahes reas ja autorivi ulatus läbi tiheda liiklusega ristmiku Liivalaia tänavale. Liiklusummikud on muutumas järjest suuremaks probleemiks ka lastele, kes seisvate sõidukite vahelt endale tänava ületamiseks sobivat teed otsivad. Tänavu 9. veebruaril jooksis Tartus Sõpruse puiesteel teeservas seisnud taksode vahelt tänavale otse mööda sõitva liinibussi rataste alla 12-aastane Mihhail, kes avas tänavuse liikluskeerises hukkunud laste nimekirja. Kokku on sellel aastal 7 kuu jooksul seisvate autode vahelt teele jooksnud lastest hukkunud 2 ja saanud vigastada 18.

Kui laps läheb kooli bussiga.

Bussiga kooli sõites kipuvad bussi ootavad lapsed tihti peale jooksmas ja üksteist taga ajama ning mänguruumi sõidutee arvelt suurendama. Eriti käib see maalaste kohta, kellel bussiootamise aeg pikem ja kohta, kus bussi oodata, sageli polegi. Maanteel mänguhoos sattus juulikuus Järvamaal läheneva veoauto rataste alla ka 9-aastane Marek. Juht püüdis küll sõiduki teelt kõrvale keerata, kuid õnnetust vältida ei suutnud. Laps hukkus. Mitmes välisriigis on maakoolide juurde ehitatud koolibusside jaoks spetsiaalsed parkimiskohad, ehk oleks see meilgi võimalik.

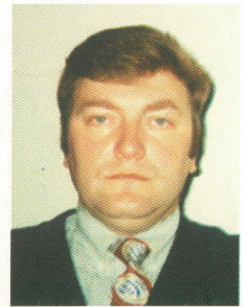
Kokku registreeriti 1996. aasta 7 kuu jooksul Maanteeameti liiklusohutuse osakonnas 652 kannatanutega liiklusõnnetust, milles hukkus kokku 85 ja sai vigastada 743 inimest. Võrreldes eelmise aastaga on tänava õnnetusi 251 võrra vähem, hukkunute arv vähenes 99 inimese võrra ja vigastatuid kogunes 313 vähem kui mullu samal ajal. Regiooniti on olukord paranenud kõigis maakondades ja linnades, välja arvatud Tallinn. Siin on tänava toimunud 31 õnnetust mullusest rohkem.

SIRJE LILLEORG

Maanteeameti liiklusohutuse
osakonna peaspetsialist

SAKSA KOLLEEGIDELT KOOLITUST SAAMAS

ANTS LILL



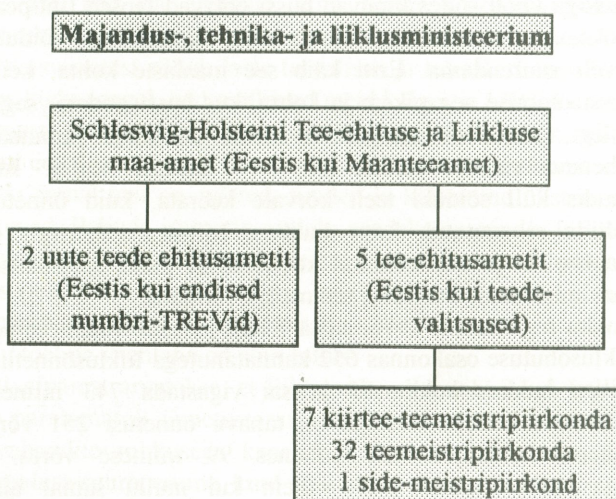
Riigi Maanteeameti ning Schleswig-Holsteini liidumaa majandus-, tehnika- ja liiklusministeeriumi vahel sõlmitud koostöölepingu raames võõrustab Flensburgi Teedeehitusamet koolituse eesmärgil Riigi Maanteeameti süsteemi töötajaid.

Käesoleval aasta 19. augustist kuni 23. augustini viibisid Flensburgi Tee-ehitusametis Viljandi Teedevalitsuse peamehaanik Ants Lill ning Rapla Teedevalitsusest liiklusala insener Valdo Jänes. Nimetatud koostöölepingu raames on Flensburgi teemeistripiirkondadest kingitusena saadud kasutatud teede korrashoiu tehnikat ning 1994. aastal üht-teist ostetud.

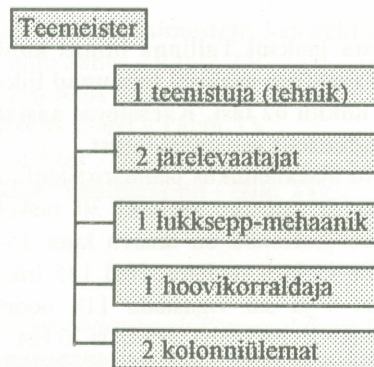
Schleswig-Holsteini liidumaa on üks Saksamaa 16-st liidumaast. Nimetatud liidumaa põhiarvudes: pindala 15700 km², elanikke 2700000, asustustihedus 172 elanikku /km², kiirteid 445 km, riiklikke teid 1870 km, liidumaa teid 3365 km ning maakonnateid 3750 km. Teedevõrgu tihedus on 0,6 km/km², 3,49 km/1000 elaniku kohta. Nimetatud arvud käivad üldkasutatavate teede kohta. Siia lisandub 18000 km kohalikke teid, mis koos ülaltooduga annavad teede kogupikkuseks 27430 km, (1,75 km/km² ning 10,16 km/1000 elaniku kohta). Pealinn on Flensburg.

Liidumaa asub Saksamaa põhjapoolses otsas ning külgneb Taani Kuningriigiga. Maapind on tasane. Liidumaal ei paikne suuri tööstuskontserne.

Schleswig-Holsteini liidumaa majanduse, tehnika ja liiklusministeeriumi teedealane organisatsioon:



Tööde korralduse poolel tegeldakse kõigis viies tee-ehitusametis teede projekteerimise ning ehituse järelevalvega. Otsesed ehitajad (töötajad) on ainult erafirmad. Teede korrashoiuga tegeldakse otseselt teemeistripiirkondades. Teemeistripiirkonna organisatsioon:



Tüüpilises teemeistripiirkonnas tegeleb teenistuja (tehnik) paberitööga. Ülevaatajad sõidavad läbi teemeistripiirkonda kuuluvad teed. Nende valduses on kaks kerget veoautot (kandevõuga 1...2 t, pikendamata kabiiniga). Nende kohustus on ka kohest korrastamist nõudvate tööde tegemine (langenud puuokste koristus või vigasaanud liiklusmärkide asendamine). Tulevikus on plaanis jätta nendele töödele üks inimene, sest teed olevat heas korras.

Lukksepp-mehaanikul on teemeistripiirkonna töökojas keevitusaparaat, korralik ja täielik tööriistakomplekt ning mitmed kaasaegsed kontrollmõõteriistad. Samuti on tal vaheladu varuosade tarvis (vilkurid, laternad ning ka demonteeritud kasutuskõlblikud masinaosad).

Hoovikorraldaja ülesandeks on põhiliselt teemeistripiirkonna territooriumi korrashoid. Kaks kolonniülemat tegelevad otseselt korrashoiutööga ja neil on alluvuses 16 teetöölisi (autojuhid, mehhanismide juhid jne.).

Tüüpilise teemeistripiirkonna hallata on keskmiselt 230 km teid ning nende korrashoiuks ja hoolduseks on tal kaks spetsiaalset veoautot, mille kandevõime on 7...10 t, üks väiksemat tüüpi UNIMOG (500), üks keskmist tüüpi UNIMOG (1000), kaks-kolm pikendamata kabiiniga väikeveoautot (VW, M.B. vms.) kandevõimega 1,5...2,5 t, kaks pikendamata kabiiniga väikeveoautot (VW, M.B. vms.) kandevõimega 1,5...2,5 t, kaks väikeveoautohaagist ning üks suure veoauto haagis.

Monteeritavaid seadmeid on järgmiselt:

keskmiselt 8 puisteseadet, millest kaks on paigaldatavad veoautole, keskmise maht on 4...5 m³, võimalusega kasutada soolalahust, ühe saab panna keskmisele UNIMOG-ile (2,5...3 m³), ühe järelhaakes UNIMOG-ile (3 m³) ning ülejäänud neli on antud lepingu alusel töötavatele eraettevõtjatele (4...5 m³, soolalahuse kasutamise võimalusega);

10 lumesahka, millest neli on monteeritavad teemeistripiirkonna masinatele; 6 sahaga töötavad lepingu alusel eraettevõtjad koos nendele kuuluvate masinatega;

1 kergemat tüüpi teerull 2...6 t, 1 emulsiooniprits (haakes); 1...2 postipesuagregati (monteeritav veomasinale või UNIMOG-ile);

1 ettemonteeritav harjaseade;

2 ettemonteeritavat niidukit (UNIMOG-ile);

1 kõrvaleulatav noolniiduk (UNIMOG-ile);

1 vibroplaat;

1 soolatransportöör.

Väiksemad mehhanismid: mootorsae, muruniidukid, suruõhuvasar, soojak ning vajadusel lumefrees või lumepuhur.

Kulud:

Flensburgi Tee-ehitusametil kulub ühe kilomeetri kiirtee hoolduseks ja korrashoiuks aastas keskmiselt 60000 marka (riigiteel 19979, liidumaateel 11771 ning maakonnateel 6000 marka). Maakonnateede hooldust ja korrashoidu finantseeritakse maakonna rahast.

Mehaanikateenistusest:

Teemeistripiirkonnas töötava lukksepp-mehaaniku ülesandeks on autode ja hooldusmasinate tehniline hoole (õlivaetus, määrimine jne.) ning hooldusremont (akulaadimine, viigastatud laternate ja rihmade vahetus, keevitustööd jne.).

Autod ja liikurhooldemasinad kantakse 9...10 aasta möödudes bilansist maha. Erandid tehakse kallite masinate, näiteks nagu UNIMOG-i puhul, millel võib töötada ka kauem, arvestades tema tehnilist seisundit ning töötunde. UNIMOG-i tööea pikkuseks võib olla 9500...12000 tundi.

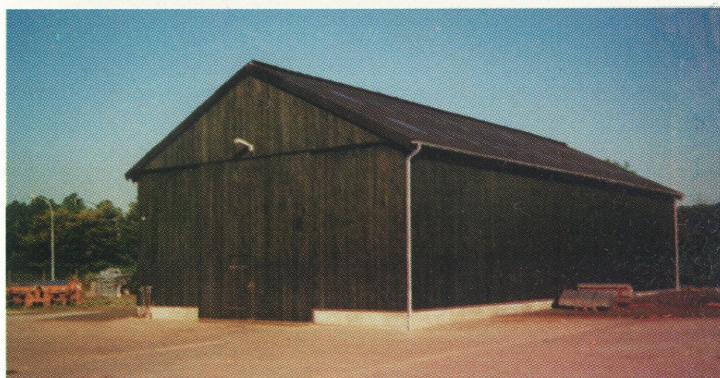
Masinate keskmist ning kapitaalremonti tehakse reeglina vastavate firmade teenindus- ning remonditöökodades.

Uute soolapuisturite eksploatatsiooniajaks on keskmiselt 10 aastat. Soolapuisturite tehnilist teenindust ja remonti teevad eranditult ainult puisturifirmade (PIETSCH, KÜPPER-WEISSER, SCHMIDT jne.) teeninduskodade meistrid. Nende kasutada on furgooniga liikurauto ("Ford-Transit" tüüpi), mille sisustuses on kõik vahendid soolapuisturi või mõne teise seadme kordategemiseks.

Sealviibitud aja jooksul sain tutvuda firma KÜPPER-WEISSER teenindusmeistriga ning tema tegevusega, mida olin ka soovitud. Et nimetatud firma masinad on varustatud hüdraulika- ja elektroonikaseadmetega, siis vajab ka selle tehnika hooldus ning remont vastava koolituse saanud inseneri oskusi. Sama süsteem toimub Hollandis ja Taaniski.

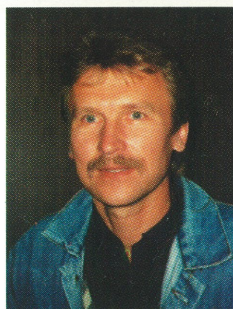
Libedusetõrje, mille lahutamatuks osaks on tehnika, peab toimima ööpäeva läbi, seepärast ongi neis riikides võimalik tellida hooldust ja remonti tehnikale vastava firma teeninduspunkti kogu ööpäeva vältel. Libeduse- ja lumetõrjetehnika kiire hoolduse ning remondi vajadust nende kasutamise aja jooksul on vist liigne põhjendada.

Flensburgis viibitud aja jooksul andsin edasi Eesti-poolse soovi Flensburgi Tee-ehitusameti juhatajale hr. Philippsenile ja korrashoidudirektorile hr. Nörenbergile, et soovime ka tulevikus osta neilt eksploatatsioonil olnud hooldus- ja korrashoiutehnikat.



Piltidel ülalt: Korrashoiuteemeistripiirkonna väiketehnika garaazh
Tüüpiline korrashoiuteemeistripiirkonna soolalahoidla

VALDO JÄNES



Liikluskorralduse ja liiklusohutuse küsimustega Flensburgi Tee-ehitusametis tegeleb Hans-Heinrich Boie, kellega koos oli võimalus nelja tööpäeva jooksul tutvuda liiklusohutus-alase tööga. Hr. Boie on seotud ainult liikusohutusega teel ning tema ülesandeks on: teeremondikohtade liikluskeemide läbivaatamine ja nende kooskõlastamine uute liikluskorraldusvahendite tellimine ja nende jaotamine teemeistripiirkondadele pörkpiirde tellimine ja laialijaotamine teemeistripiirkondadele raskekaaluliste veokite veolubade vormistamine ja kooskõlastused soola tellimine ja selle laialijaotamine teemeistripiirkondadele kiirteeäärse kaitsevõrgu tellimine ja kindlasti veel mitmeid ülesandeid, millest mõne tunni jooksul lihtsalt juttu ei olnud.

Lk. 24 →

TEEHÖÖVLI- JUHTIDE XX KUTSEVÕISTLU- SED LUUNJAS

Oktoobrikuu 3. päeval peeti XX teehöövlijuhtide kutsevõistlused. Võõrustajaks oli Tartu Teedevalitsus eesotsas juhataja Heino Ristmäe, tootmisjuhataja Jüri Tomsoni ning Luunja teemistri Aavo Paaboga. Nemad juhatasid suurt hulka teisi Tartu Teedevalitsuse inimesi, kes kogu korraldustöö väga ladusalt ära tegid. Erapooletu kohtuniku rollis oli asjatundlik ja kogunud brigaad Maanteeameti Direktoraadist mehaanikanõunik Raimo Undi juhatusel. Võistlustel osalesid 14 teedevalitsuse võistkonnad. Valga Teedevalitsus tulla ei saanud. Kasutati Corbexi hõõvleid. Nende "käitumist" võistlustules oli jälgima tulnud AS Corbex Engineering tegevdirektor Ilmar Priimets.

ALAD JA VÕITJAD

Täpsussõit

I koht Urmas Hüsson, Põlva **I koht** Kuno Nõmmik, Tartu
II koht Hannes Sarapuu, Tartu **II koht** Hannes Sarapuu, Tartu
III koht Toivo Käär, Hiiu **III koht** Heinar Velkmann, Võru

Praktiline töö

Mälumäng
I koht: Andrus Saarsalu, Mati Nõmmik ja Ants Trug, Järva
II koht: Heinar Velkmann, Olev Toots ja Indrek Veski, Võru
III koht: Aivar Saaliste, Rein Aasoja ja Tarvo Kuldkepp, Lääne

Järgmised võistlused aasta pärast Jõgevamaal.

E. VAHTER



Piltidel: • üleval võõrustajad Aavo Paabo ja Heino Ristmäe
Ulalt paremalt: • mälumängu võitjad Järva Teedevalitsusest
(vasakult): hõõvlijuhid Mati Nõmmik, Andrus Saarsalu ja
peamehaanik Ants Trug • täpsussõidu võitja 1996 Urmas Hüsson
Põlvast • täpsussõidu võitja 1995 Hannes Sarapuu Tartust, seekord
teise koha omanik kahel alal, ei ole kindel, kas ülemus on tema
seekordse kohaga rahul • Heino Ristmäe on kindlasti rahul: Tartu
hõõvlijuht Kuno Nõmmik tõi esikoha praktilises töös ja kokku tuli
võõrustajate kontosse üks esikoht ja kaks teist kohta



Väina Tamm



Väikese väina tamm 100. aastapäeva pidustused 27. juulil 1996
Räägib Saare Teedevalitsuse juhataja Aleksander Kollo, kelle vanaisa Kaarel Kollo aastail 1908-1933 ja seejärel tema isa Aleksander Kollo töötasid tamm hooldustöölisena

Väikese väina tamm 100-aastane! Sel puhul üllitas Saare Teedevalitsus ilusa voldiku, kust väga huvitavalt kirjutatud ajaloolisest ülevaatest saab teada kogu olulise selle kohta, kuidas tamm sündis ja on kestnud tänapäevani ning mis saab tammist lähemas tulevikus. Alljärgnevalt mõned katked voldikust.

Saaremaa ja mandri vahel on kaks väina — seitsme kilomeetri laiune Suur väin ja pisut üle kolme kilomeetri laiune Väike väin. Nende vahele jääb Muhu saar, mis jätkuva maakerke tagajärjel võib kolme-neljasaja aasta pärast Saaremaaga kokku kasvada.

Möödunud sajandil, kui majanduselu kiiresti arenema hakkas ja inimesed vabamalt liikuda said, tekitas väinadest ülepääs suuri probleeme...

Sellel ajal elas Muhus Carl Wilhelm Freundlich. Tuntud kirjamees ja rahvasõbralik köster tegi 1965. aasta paiku ettepaneku ehitada Väikesest väinast läbi tammtee... See idee meeldis ka Saaremaa rüütelkonnale... 1876. aastal sai Saaremaa maamarssaliks Oskar von Ekesparre ..., kes hariduselt oli teedeehituse insener. Tema asus esitatud ideid täie tõsidusega ellu viima. Saarlaste visa pealekäimine kroonuvõimudele andis rõõmustava otsuse. 1892. aasta talvel algasid jää pealt Väikese väina tamm ehitamise geoloogilised uuringud. Lõplik ja mitu korda ümber tehtud projekt sai valmis juulis 1895, kui osa ehitustöödest oli juba tehtud...

Tammtee tegelikeks ehitajaks said Muhu ja Saaremaa talu-

pojad... Ametlikuks töö alguseks loetakse 2. juuli (14. juuli ukj.) 1894, millal Liivimaa kuberner, kindralleitnant Mihhail Zinovjev (1838-1895) asetas Orissaare lähedal Kinda laiu rannas tamm nurgakivi...

Talvel raiuti tamm trassil jäässe kanal ja uputati sinna oksid ning peale veeti kive. Kive veeti põldudelt, kivivaredest ja sadu koormaid võeti ka Muhu linnusest ning Maasi ordu-linnuse ringmüürist. Kevadel, kui vesi vabanes, tuli lamedapõhjalistel kiviveopaatidel appi ka teiste Saaremaa randade mehi. Kolme sülla laiuse tamm pikkuse ühe sülla eest maksti 50-60 rubla kullas. Selle raha eest võis osta 4 head lüpsilehma või maksta renditalu aastase rendi. Kokku oli vaja tamm ehitada 1625 sülda ehk 3470 meetrit. Aasta lõpuks oli tugevasti üle poole tamm valmis. Projekti järgi oli ehituse kestuseks ette nähtud kolm aastat. Saarlaste ja muhulaste rahateenimise isu aga andis lootust, et sild valmib kahe aastaga. Tamm ehitamise ajal läksid selle ehitusega seotud kaks meest enneaegselt ära. 20. oktoobril (ukj.) 1894 suri Vene keiser Aleksander III, kes suurte ehituste otsusele kirjutas nurga peale "Saagu tehtud!" ja 2. detsembril 1895 suri teel Peterburist Riiga Gatšina jaama perroonil südamerabandusse Liivimaa usin venestamisku-berner Zinovjev, kes oli tammiehituse komitee esimees. Saaremaa rüütelkonna ettepanekul anti 1896. aasta aprillis tammile, kui seda mööda juba jalgsi Saaremaalt Muhusse minna võis, kindral Zinovjevi nimi.

Liivimaa uus kuberner kindralmajor Vladimir Surovtsev

KOLMANDAD TEEMEISTRIPÄEVAD peeti 22.-24.. augustil lõomava päikese all Hiiumaal Öngu puhkebaasis, korraldajaks Hiiumaa Teedevalitsus. Osavõtjaid kokku 91, neist 30 arvestajat. Esimese päeva programm nägi ette osavõtjate kohalesaabusimise, kohtumisõhtu kolleegidega.

Teine päev algas teemeistritele teiselt hommikul kell 9 ja kestis koos väikeste vaheaegadega õhtuni. Esimestena said sõna Riho Sõrmus, Koit Tsefels ja Harri Kuusk. Räägiti konkreetset ja kokkuvõtlikult riigimaanteede, vallateede ja linnatänavate rahastamise ühtsetest põhimõtetest, maanteeameti perspektiividest, 1997. aasta maanteehoiu rahastamisest ja tagasivaates analüüsi möödunud talve taliteenistuse läbiviimist arvudes.

Kuulajate arvukad küsimused näitasid, et probleeme on palju ja sellised silmast silma kohtumised on hädavajalikud. Kuna uus talv on jälle tulekul, olid põhiküsimused:

- kuidas hinnata talvise tee libedust?
 - kuidas töestada politseile, et tee ei ole libe, vaid lihtsalt vähe kare?
- Harri Kuuse sõnavõtt oli väga kriitiline ja mulle jäi meelde ütlus: teemeister peab oma töös lähtuma sellest, et kõik liiklejad on teretunud külalised tema teedel.

Ülo Kääramees rääkis teetööde kvaliteedist ja rõhutas, et alati saab teha veelgi paremini.

Pani imestama, et Häädemeeste teemeistri Raivo Taltsi lühikesel esinemisel nende teemeistripiirkonnas läbiviidavast rahalisest arvestusest küsimusi ei järgnenud. Ju siis oli kõik tuttav.

Maano Koppel oli varakult mõelnud, kuidas sundida kuulajaid ennast tähelepanelikult kuulama. Koos Tehnokeskuse koolitusosakonnaga oli välja pandud auhind kõige tähelepanelikumale kuulajale. Selleks osutus Raivo Kibuspuu Hiiumaa TVSt. Ettevõtjate esindajana esines AS Üle juhataja Märt Järvik huvitava ettekandega pindamistöde kvaliteeti mõjutavatest teguritest.

Sel ajal kui teemeistreid peeti päev otsa kinni varjualusest ümberkohandatud koolitusklassis, söitsid arvestajad mööda Hiiumaad. Käidi Kõpu tuletornis, sõlmiti riste Ristimäel jne. Omavahelist arutelu jätkus veel puhkeõhtulgi.

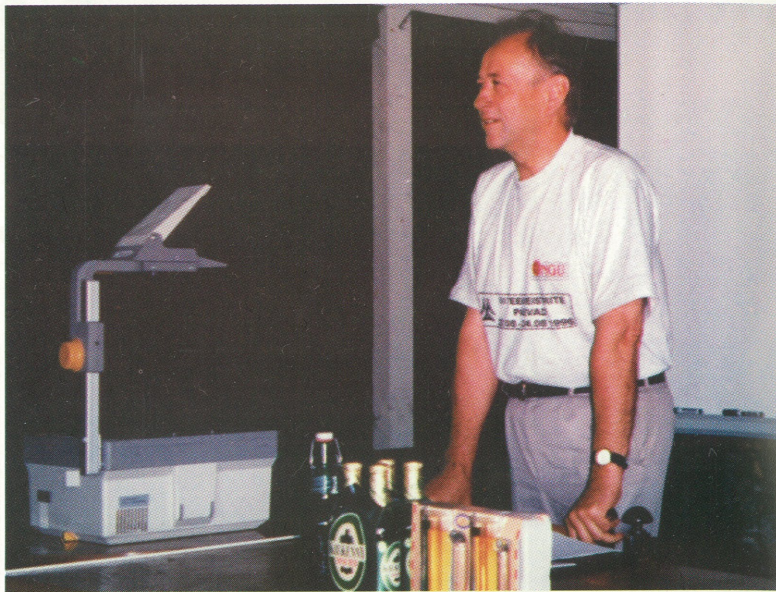
Kolmanda päeva hommikupoolikul tutvuti Hiiumaa TV Käina teemeistrikeskusega.

Arvan, et päevad olid osavõtjatele vajalikud ja läksid korda. Oma panuse selleks andsid ka imeilusad ilmad. Hiidlased omalt poolt olid teinud päevade korraldamisel parima.

Elu näitab, et saarte inimeste toimingud käivad käsikäes. Loosi tahtel korraldab järgmised teemeistripäevad Saare Teedevalitsus. Edu sulle, Saare Teedevalitsus!

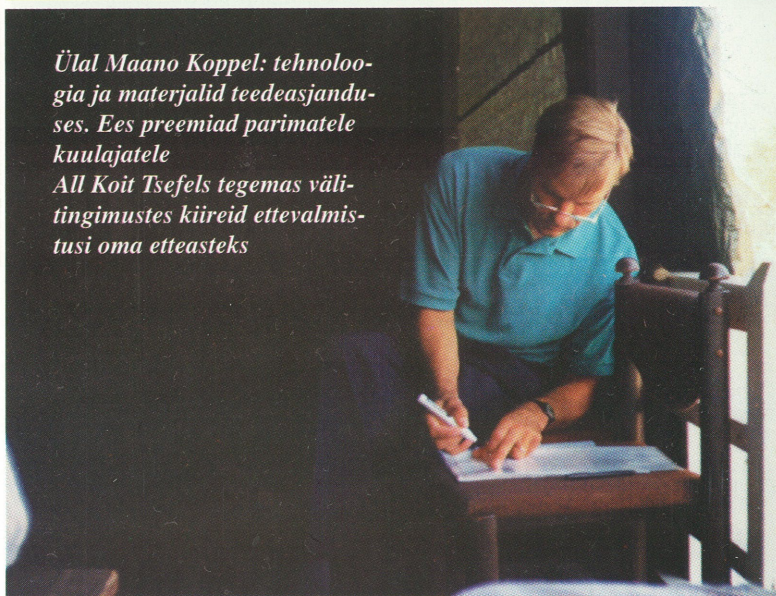
EVA ÄKKE

Tehnokeskuse koolitusspetsialist



Ülal Maano Koppel: tehnoloogia ja materjalid teedeasjanduses. Ees preemiad parimatele kuulajatele

All Koit Tsefels tegemas väli-tingimustes kiireid ettevalmistusi oma etteasteks



Väikese väina tamm 100-aastane!

(1858-1900) oli 1896. aasta juulis oma revideerimisreisil Pärnus. Seal tuli ta aurikuga "Tšassovoi" 13. juuli (vkj.) õhtul Roomassaarde... 15. juulil (27. ukj.) sõitis (ta) koos Zinovjevi lese ning Saaremaa aukandjatega Väikese väina tammide pidulikule avamisele. Saaremaa poolses otsas paluti proua Zinovjeval lõigata läbi lint ja kuberner tema kõrval plaksutas käsi. Lauldi hardaid laule ja tehti roheliste roogudega kaetud varikatuse ees pilti. Siis viis Pontus Wernhoff (tammiehitajate-talupoegade esindaja, Kuivastu postijaama rentnik; toim.märkus) pildistaja Anton Lutsu Muhu randa ja tehti teine pilt muhulastega. Seal peeti rahvapidu, kus põnevamaks numbriks olid kõrge, siledaks hõõveldatud ja rasvaga libedaks määratud posti otsast paari uhiuue vene saabaste allatoomise katsed. Üks Suuremõisa poiss, kes pärast viljatuid katseid taipas rasvased jalad liiva sees teraliseks teha, sai saapad endale...

Sild oli valmis ja seda mööda võisid vurada hobuvankrid, sest auto oli alles kümme aastat vana ja esimene auto sõitis üle tammide kümme aastat pärast tammide avamist. Viie meetri

laiuse (äärepostid võtsid poolteist meetrit tammide laiusest maha) silla peal oli tegu juba laia hobuvankrikoormaga üksteisest mööda saamisega...

... Tammi läbivate avade ehitus lükkub mõnevõrra edasi, kuni majanduslike võimaluste avanemiseni. Üks tarvilik tee üle mereväina ei saa iialgi valmis, sest maa kerkib, liiklusvahendid arenevad ja inimeste tahtmised muutuvad.

KRONOLOOGIAT

1903-1907: väina tamm ehitatakse ühe meetri jagu kõrgemaks

1938: algavad tammide laiendustööd, mis 1950 lõpevad tee laiendamiseks 8 meetrile

1960: tamm saab asfaltkatte

1982-1984: ehitatakse Orissaarest mööda viiva tee jaoks uus tammide sirge osa

1987: algab tammide uus rekonstrueerimistööde periood, kavatakse teha tammide 2-3 sillaava väina ökoloogilise seisukorra parandamiseks

ÜKS KÜSIMUS!

Mis on jäänud meelde teemeistripäevadest Hiiumaal?
Tõstamaa teemeister Leino Blasen (Pärnu Teedevalitsus):
 Jäi meelde, et maanteehoiu rahastamine on murelik küsimus, mis ei sisenda erilist optimismi.

Maanteehoiu organisatsiooni kavandatav reform tekitab ärevust, seda ei tohiks niisama lihtsalt muuta.

Ootan järgmisi teemeistripäevi! Saab oma kolleegidega rääkida, kohtuda Maanteeameti juhtivtöötajatega.

Räpina teemeister Ekke Tooding (Põlva Teedevalitsus):
 Noh, Hiiumaa on ise juba midagi! Paljud ei olnud seal varem käinudki!

Päevade programm oli ülearu tihe, hommikust õhtuni, vaheajad liiga lühikesed. Pidanuks olema üks-kaks pikemat, paaritunnist vaheaega loengute vahel.

Tore oli! Ootan järgmist kokkusaamist, ikkagi kolleegid üle Eesti koos. Tõhustama peaks tehnikute ja arvestajate koolitusprogrammi nendel päevadel, ekskursioonidest ja õhtusest jalakeerutamisest ei piisa, neile jääb igavaks.

Taimi Õunapuu, raamatupidaja (Lääne Teedevalitsus):
 Kõigest jäi meeldiv mulje, hea tunne. Osalesin esmakordselt. Igati kasulik silmaringi laiendamiseks ning meeldiv puhkehetkena.

Hiiu Teedevalitsuse juhataja asetäitja Raigo Sahtel (teemeistripäevade korraldaja):

Mõnus seltskond oli, ilus ilm oli! Teedemajanduse probleemide (h)arutamisele pidanuks rohkem aega jätkuma.

Jäi kõlama mõte, et teedemeestel pole ilma rahata teede heaks suurt midagi teha.

Teemeistrite kui maanteelaste ühe arvukama esinduse kokkutulekud on väga vajalikud, need loovad ühtekuuluvustunde.

Lembit Anemaa, Harju Teedevalitsuse arenguosakonna juhataja:

Meelde on jäänud Harri Kuuse julge, äge, kriitiline esinemine.

Hiidlastepoolne vastuvõtt oli väga südamluk, nende juures ei tunne kunagi end võõrana.

Palju sai teada: Maanteeameti juhtkonnalt rahastamisprobleemidest (need ei jõua tavaliselt allapoole), Maano Koppelilt (mis on asfalt jne., aeg-ajalt on vaja seda ikka meelde tuletada).

Hanno Kask, Kuressaare teemeister (Saare Teedevalitsus):

Niisugused kokkusaamised on tarvilikud ja teretulnud! Rohkem õpetust peaks saama teede haldmise õiguslikest küsimustest.

Tore on kokku saada teiste teemeistritega üle Eesti.

Küsis E. VAHTER



Piltidel: vasakul Tartu Teedevalitsuse tootmisjuhataja Jüri Tomson Tartu-Viljandi maantee Sangla soolõigul möödunud aasta maikuus takseerimas teekatet. Et püsti jääda, peab tuge otsima autolt

Ülal Jüri Tomson samas kohas 1996. a. oktoobris. Kate on uskumatult tasane. Muutus tuli kiiresti, ühe aastaga, kuigi enne seda pidi ootama kümnekond aastat

TARTU – VILJANDI MAANTEE SANGLA SOOLÕIK ON KORDA TEHTUD!

Teelehe möödunud aasta 2. numbris avaldasime süüdistava foto Tartu-Viljandi maantee Sangla soolõigust. Täna on asjad hoopis teisiti! Maanteeõigul on uus kate!

Asfaltkate paigaldasid 26...28. juunil s.a. Tartu TREFi teehitajad oma asfaldisegust, viimistlustööd tegi Tartu Teedevalitsus hiljem ise. Peatöövõtjaks oli AS Lemminkäinen Eesti, kes oma jõudu objektile palju ei kulutanud, sest töö oli enmikus välja jagatud alltöövõtjatele. Tee on väga tasane, loodetavasti kauaks. On ju tee muldkehal olnud aega kümnekond aastat vajuda ning turbakihti kokku suruda. Uue asfaltbetoonist kattekihi (4 cm) omakaal on tõenäoliselt liiga väike, et tekitada uut vajumist. Senine mustkate, mis oli

täiesti kaotanud igasuguse tasasuse ja mida peeti üleval lipp lipi ja lapp lapi peal ning auk augu kõrval, töödeldi teefreesiga tasaseks (tegi Tallinna Teedevalitsus). Uhtaegu lisati freesimise käigus saadud segule uut bituumenit ja kivi-materjali ning stabiliseeriti (stabiliseeris Lemminkäinen Eesti). Sellest sai uuele kattele alus. Tartu – Viljandi maantee on ikkagi tähtis ühendustee eelkõige Tartu, Viljandi ja Pärnu vahel. Tartu inimesed on ilusatel suvepäevadel, eriti nädalavahetustel, hakanud hulgaliselt käima Pärnumaa rannades suvitamas. Suveõhtutel naasevad nende autod kolonidena mööda Viljandi – Tartu teed koju. Kindlama hinnangu tehtud tööle võib anda tuleva aasta kevadel, kui teekatend on talvekatsumused üle elanud.

Vaatamas käis E. VAHTER

Pushing The Limits



Warren Equipment Ltd., Jakobsoni 14, Tallinn, tel. 6410736, fax 631254



Töenäoliselt kõige kiiremini arenev tehnoloogia kaasaegses tee-ehitustööstuses on "totaalne" ehk süviti teekatte ümbertöötlemine vanadel must- ja asfaltbetoonkattega teedel ning kruusateede tolmuvabaks ning sõidetavamaks muutmiseks. Stabiliseerimise tehnoloogia rajaneb lihtsal põhimõttel: vana teekatte koos aluspõhjaga purustatakse ja peenendatakse ning segatakse sidematerjaliga, milleks võib kasutada bituumenit, emulsiooni, tsementi, lupja, lendtuhka, fiibrit. See iseenesest lihtne ning ka Eestis varem kasutatud, kuid seni mitut erinevat masinat nõudnud tehnoloogia oli vaevanõudev ja küsitavate tulemustega (põlevkivituhk) kuna puudusid spetsiaalsed masinad. Mujal maailmas hakkas stabiliseerimine 1990ndate aastate algusest eriti kiiresti arenema seoses uute võimsate stabiliseerijate turule ilmumisega (CMI RS500, RS650), mis olid võimelised kõik vajalikud protseduurid ühe läbindamisega sooritama. Seniste stabiliseerijate peamiseteks puudusteks olid vähene võimsus ja lõiketugevus, mis sundis vana asfaltbetoonkatte purustamiseks kasutama freese. See omakorda tõstis oluliselt tehnoloogia maksumust. Loomulikult ei saanud uued masinad tekkida ilma viimase kümne aasta arenguta kõvasulamistööstuses, ilma milleta poleks võimalik valmistada lõiketerasid nii suure jõudlusega masinatele. (Kahesuunaliselt töötavad CMI stabiliseerijad on võimelised läbindama kattekonstruktsiooni kihte max kiirusega kuni 30m/min 40cm sügavusel.)

Tehnoloogia valikul on määrava tähtsusega eelnev uuring, millega selgitatakse:

1. millise teekattekihtide konstruktsiooniga on remontiminev teelõik
2. teostada tuleb olemasoleva mulde ja teekatte (mineraalmaterjalide ja sideaine sisalduse) täpne laboratoorne uuring

Vanade teekonstruktsioonide ebastabiilsus on tavaliselt põhjustatud mulde äravajumisest tänastes liiklustingimustes. Seetõttu on oluline, et stabiliseerimisel töödeldatav katend peaks haarama võimalikult sügavamaid kihte ühe stabiliseerimise käiguga, et tagada mulde suurem külmakindlus meie heitlikes ilmastikuoludes. Samuti on stabiliseerimise puhul väga oluline tehnoloogiast kinni pidada. Ka esmapilgul mitteolulised kõrvalekalded (emulsiooni kvaliteet, mittesüsteemne tihendamine) võivad anda hiljem negatiivseid tagajärgi.

Stabiliseerimise kvaliteedi hindamisel peetakse oluliseks:

- tihedust • töödeldud kihi paksust • stabiliseeritud segu ühtlust • fraktsiooni ühtlust • konstruktsiooni tugevust ja elastsust • niiskusesisaldust • sideaine sisaldust

CMI Corp. "Guide to Stabilization" põhjal TIIT PLOOM

STABILISEERIMINE ON IN

STABILISEERIMISE EELISED

Uute tee-ehituste puhul:

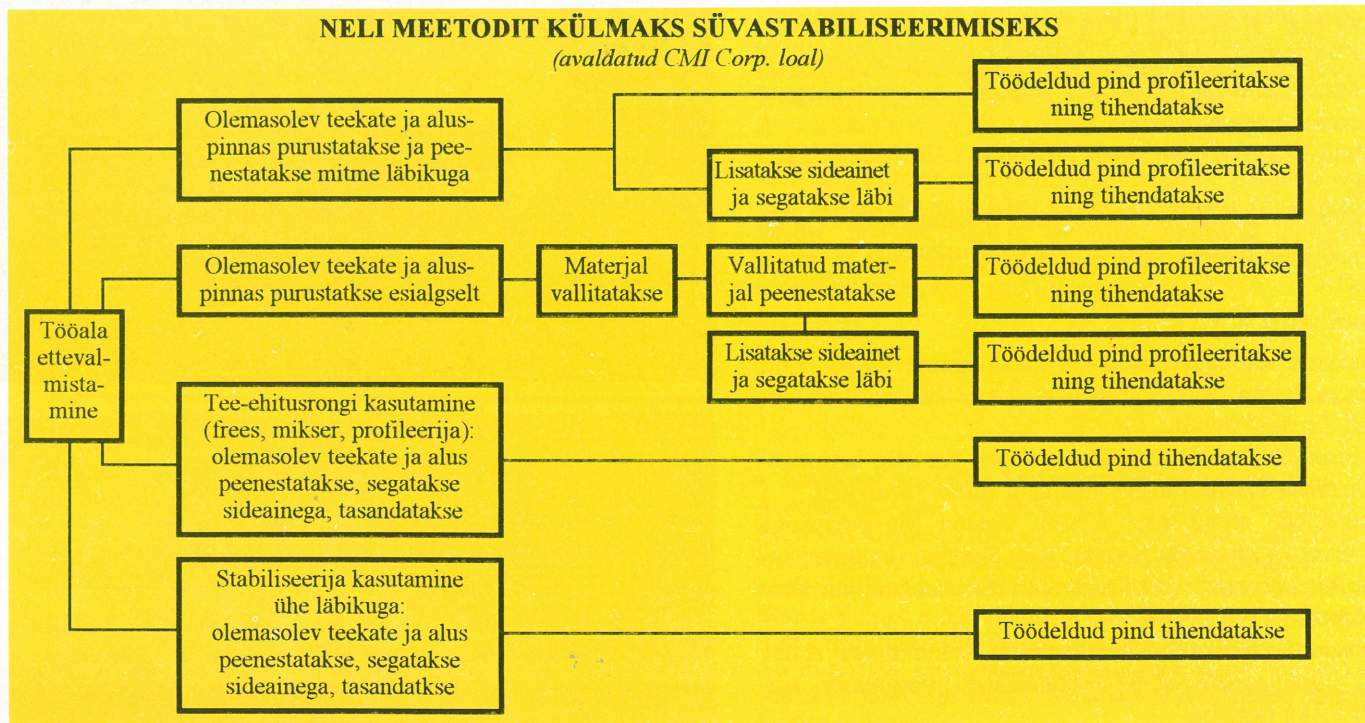
- 1) Võimaldab kasutada tavaliselt teede-ehituses mittekasutatavaid materjale alusmaterjalidena (muldliivad)
- 2) Kõrvaldab vajaduse mulde rajamisel välja kaevata ja buldooseriaga teisaldada kasvupinnas, kuna pinnase asendamine liivsete materjalidega ei ole enam vajalik
- 3) Kõrvaldab täitematerjalide asendamisega seotud teedeehituslikud kulud
- 4) Ühe masinaga stabiliseerimine vähendab sidematerjalide sissesegamise tehnoloogilise protsessi kulusid.
- 5) Vähendab tee-ehitusele kuluvat aega tervikuna, võimaldades liikluse (taas)avada kiiremini.

Vanade teekatte ümbertöötlemisel:

- 1) Parandada on võimalik igas lagunemisastmes teekatteid
- 2) Vanade defektide taasilmnemist on võimalik adekvaatse stabiliseerimise puhul vältida
- 3) Põiki- ja pikikalde profiilid on võimalik taastada või parandada
- 4) Kõrge produktiivsus ja ümbertöötlemise madal omahind
- 5) Liiklusintensiivsusega kuni 10,000 autot ööpäevas ei ole vaja maksimumsügavusel stabiliseeritud katendile teha täiendavat ülekatet
- 6) Hoitakse kokku vahendeid uute ärajäävate kattekihtide arvel
- 7) Mulde külmakindlust on võimalik parandada
- 8) Katte laiendamine võib toimuda taastamisoperatsiooni käigus
- 9) Tee kattekonstruktsioonide tugevus ja elastsus tõuseb tunduvalt

NELI MEETODIT KÜLMAKS SÜVASTABILISEERIMISEKS

(avaldatud CMI Corp. loal)



STABILISEERIMINE ON IN



Hoone Vainupeal, kus peeti seminari

VASTAVALT SOOME JA EESTI MAANTEEMATI VAHELISE KOKKULEPPE 1996/98. a. tegevuskavale toimus 25...27. augustil Lääne-Virumaal Vainupeal Soome ja Eesti Maanteeameti juhtkondade ja teedevalitsuste juhatajate järjekordne seminar.

Külalised saabusid 25. augusti õhtuks, põhiseminar peeti 26ndal.

Igas päevakorraküsimuses esines põhiettekandega Eesti pool, millele järgnes Soome poole esindaja vastusõnavõtt või kommentaar.

Kavas oli:

- Kaasaegse teetöötehnoloogia rakendamine Eestis (Koit Tsefels ja Raimo Unt); kommentaar Lapi Teedevalitsuse juhatajalt Tapani Pöyrylt
- Liiklusohutuse probleeme Eestis (Harri Kuusk); kommentaar Uusimaa Teedevalitsuse juhatajalt Jorma Hintikkalt
- Hanketööde arendamine Eestis: teetööd Maailmapanga laenu arvel (Aleksander Kaldas, Koit Tsefels); kommentaar Soome Maanteeameti peadirektori esimeselt asetäitjalt Eero Karjaluotolt
- Transpordipoliitika Eestis (teede- ja sideminister Kalev Kukk); kommentaar Soome Maanteeameti peadirektori asetäitjalt Jukka Isotalolt
- Maanteehoiu strateegia Eestis piiratud rahastamise tingimustes (Riho Sõrmus); kommentaar Soome Maanteeameti peadirektorilt Jouko Loikkanenilt.



Piltidel ülalt: • teiste hulgas paremalt Soome Maanteeameti peadirektor Jouko Loikkanen ja Eesti teede- ja sideminister Kalev Kukk • seminri Soome-pool • seminarist osavõtnud (vasakult): teedevalitsuste juhatajad Arno Huik Võrust, Elmo Uiibo Põlvast, Kuno Männik Jõgevalt, Juhani Salonen Vaasast ja Riigi Maanteeameti peadirektor Riho Sõrmus

Pärast seda tegi ettekande veel Prantsuse firma SECMAIR esindaja Pierre Chambard moodsast pindamistehnoloogiast Prantsusmaal.

Seminari õhkkond oli tõine, asjalik, kasulik mõlemale poolele. 27. augustil näidati soome külalistele Lahemaa rahvusparki. Pealelõunal naasid nad kodumaale.

*AADU LASS
peadirektori abi*

AMEERIKLASED EESTI MAANTEEAMETIS

Ameerika Ühendriikide Minnesota osariigi teedespetsialistid Eesti Maanteeametis 21.9.96. Pildil paremalt teine (heledas pintsakus) Minnesota osariigi transpordiminister mr. James N. Denn.



Eestisse tegid visiidi Minnesota osariigi (USA) maanteealased, mis oli esimene sellesarnane ameeriklaste poolt. Meie külastamine kuulus ameeriklaste Skandinaaviamaade ja Eesti reisikavva. Soome Maanteeametist on paljud töötajad käinud Minnesotas koolitusel. Soome MA kaudu on samasugused suhted ka Eestil. Nii stazheeris hiljuti Minnesotas pikemat aega meie tehnoeskuse teadusdirektor Andrus Aavik. 21. septembri hommikul kell 10 algas sel puhul Riigi Maanteeameti saalis Tallinnas kohtumine ja nõupidamine, millest võtsid osa Ameerika poolelt Minnesota osariigi transpordiminister (*Commissioner Minnesota Department of Transportation*) James (Jim) N. Denn, tema asetäitja Edwin (Ed) H. Cohoon (*Deputy Commissioner/Chief Financial Officer*), riigiasjade direktor (*Director Public Affairs*) Robert (Bob) J. McFarlin, ministri abi (*Assistant Commissioner*) Patrick (Pat) C. Hughes, valitsussisese poliitika ametkonna direktor (*Office of Inter-governmental Policy*) William (Bill) H. Schreiber, teedevalitsuse juhataja (*District Engineer*) James (Jim) W. Swanson ja firma *Ulland Brothers, Inc.* president Robert (Bob) Ulland. Eesti poolt olid kohal Kalev Kukk (teede- ja sideminister), Riho Sõrmus, Aleksander Kaldas, Harri Kuusk, Jüri Riimaa, Raimo Unt ja Hillar Varik. Kutsutud olid maanteeametite peadirektorid Lätist ja Leedust, neist tuli kohtumisele Läti peadirektor

Olafs Kronlaks, Leedut esindas Maanteeameti välissuhete osakonna juhataja Vytautas Timukas.

Ameerika spetsialistid ilmutasid üllatavalt suurt huvi Eesti teedemajanduse ja selle majandamise vastu. Nõupidamisel esitati meie poolt ettekandeid teede ja liikluse olukorrast, O. Kronlaks rääkis Läti teedemajandusest, V. Timukas Leedu teedest. Ameeriklased küsisid väga palju.

Pärast nõupidamist sõideti külalistega Tartu maanteel, Tallinna ringteel ning Ääsmäe – Haapsalu maanteel. M. Järvik (AS Üle) näitas oma firma poolt pinnatud katteid, Sven Perens (AS Lemminkäinen Eesti direktor) asfaltkatte taastustööd Ääsmäe – Haapsalu maanteel. Pindamine oli külaliste eriline huviobjekt.

Kanama teemeistripiirkonnas võttis külalisi vastu Harju Teedevalitsuse juhataja Jüri Seppar. Samas tekitas elavat huvi nõukogude ajast säilinud teedemasinapark, sh. tolleaegne pindamisriist, nn. balalaika, ja gudronaator.

Ameeriklaste visiit oli kiireloomuline, saabuti laupäeva hommikul, lahkuti sama päeva õhtul. Sellesse vahemikku mahtus veel vaid kolmveerandtunnine jalutuskäik Tallinna vanalinnas. Siiski läks kõik hästi korda, kohtumine oli kasulik mõlemale poolele. Sellest annavad tunnistust ameeriklaste korduvad ja siirad tänuavaldused võõrustajate aadressil ning ettepanek koostöösuhteid tihendada.

E. VAHTER

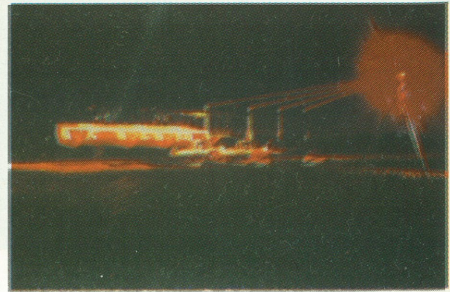
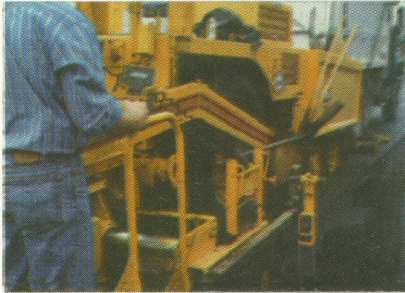
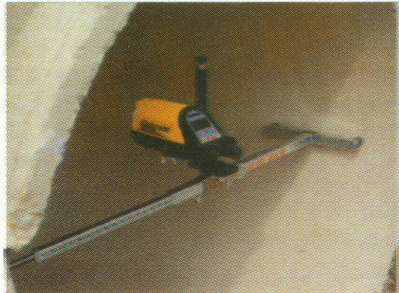
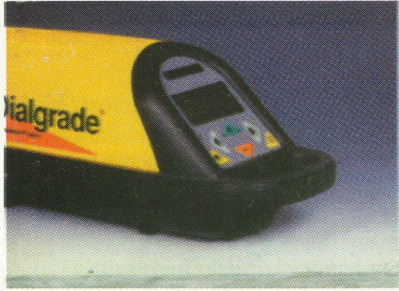
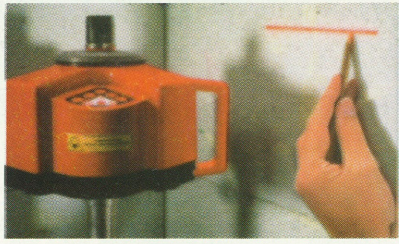
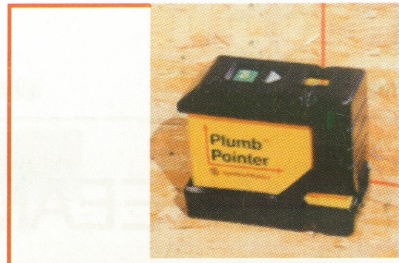


- Juulikuus s.a. viibis Eestis teedeinsener Arvo Tinni Austraaliast. Siin viibides esines ta Teede- ja Sideministeriumis loenguga liikluse reguleerimise vahenditest ja nende kasutamisest suurte liiklusvoogude juhtimisel kiirteedel, maanteedel ja tänavatel. Arvo Tinni on pärit Eestist Keilast ning lahkunud koolipoisina koos vanematega II maailmasõja lõpul Eestist ning asunud elama Austraaliasse, omandanud teedeinseneri kutse, teinud väga eduka karjääri Austraalia teedemajanduses, olnud õppejõuks Sidney ülikoolis.

Pildil: Arvo Tinni koos võõrustaja — teede- ja sideminister Kalev Kukega



AS KAKS LÖV





EE-LASER EESTI EHITUSLASER AS KAKS LÕVI

Lp. Firmajuht

Lasertechnoloogia on muutumas tänapäeva ehituses asendamatuks. Eestis on suurimaks lasernivelliiride maaletoojaks AS Kaks Lõvi.

Firma on tegutsemud üle kolme aasta ja pakutavad tooted on saanud väga hea hinnangu klientide poolt. Tegemist on laia kasutusala kõrgekvaliteediliste pikaajaliselt töökindlate täpsusseadmetega. Tooted on valmistatud valdavalt USA-s ja Saksamaal ning omavad garantiid 1 aasta.

Seadmete kasutusala:

- tööd vertikaal- ja horisontaaltasapindadel
- põrandavalud
- ehitusplatsi planeering
- kõrgusmärkide paigaldamine
- kallete andmine
- täisnurkade märkimine ja kontroll
- torutööd
- teedehitus jne., jne

Lasertechnika kasutaja võib töö täpsuses (eksimisvõimalus ka pikkade distantside puhul on viidud nullilähedaseks), mõõtmiskiiruses ja tööjõus (lasernivelliir on ühemehe mõõtmisseade)

Laserseadmetesse investeerimine minimeerib kulusid ja maksimeerib Teie tulusid ning peagi märkate, et laser ei ole firmale luksuse, vaid asendamatu tarbese. AS Kaks Lõvi pakub Teile võimaluse osta professionaaltehnikat – lasernivelliire.

Saadaval on üle 40 erineva laserseadme alates taskulaseritest kuni asfaldilaoturi laserini. Uutest toodetest võiks mainida saekaatrilasereid ja auto-maatseid nivelliire. Ehituslaserite hinnad jäävad valdavalt 3500 ja 35000 krooni vahele, teedehituslaserite hinnad 50000 kuni 300000 krooni vahele.

Koostööle lootes

AS KAKS LÕVI laserseadmete müügijuht

Markko Kato

AS KAKS LÕVI

Pärnu mnt. 388

EE 0016 TALLINN tel. 372 6 701 062

faks 372 6 701 063

GSM 37 25 652 345

Laserite hinnad (vaata ka kõrvalolevaid fotosid):

1. Ehituslaserid	
PlumbPointer	10455 kr.
Laserplane 130	18714 kr.
Lasermat	31154 kr.
2. Torulaserid Dialgrade 1250	71745 kr.
3. Pinnatasanduslaserid	62700 kr.
Laserplane 1145	
4. Ekskavaatori laserandurid	26100 kr.
Grade-Pro	
5. Asfaldilaoturi laserid Screed-Pro	ca 122500 kr.
6. Põllumajandusliku maa planeerimise laserid	ca 96300 kr.

Hinnad kehtivad kuni 30.11. 96. ning võimalus on osta ka järelmaksuga.

SOODUSPAKKUMINE:

tellimisel tasuda	50 %
esimese kuu jooksul	25 %
teise kuu jooksul	25 %

Võimalus osta ka liisinguga.

Kui otsustate soetada oma firmasse lasernivelliiri, palume pöörduda meie firma poole. Kuna tegemist on täielikult uue tehnoloogiaga, siis pakume soovi korral tasuta lasernivelliiride presentatsiooni ning korraldame meeleldi laserseadmete tutvustusseminare. Avastage enda jaoks laserite kasutamise lõputud võimalused ja eelised juba nüüd.

FIRMA NIMI

ADDRESS

TELEFON

FAKS

Soovin lisainfot järgmiste lasernivelliiride kohta:

Saada kupong faksil 6 701 063 või aadressil
AS KAKS LÕVI, Pärnu mnt. 388, EE 0016
TALLINN

SAKSA KOLLEEGIDELT KOOLITUST SAAMAS

← *Algus lk. 12*

Hr. Boie tutvustas teemeistripiirkonna elu-olu. Käisime kolmes piirkonnas. Kõikjal valitses puhtus ja kord. Igal tööriistal, ka näiteks käsivikatil, oli oma kindel koht, suurematest masinatest rääkimata. Kõik teemeistripiirkonnad olid varustatud vastavalt vajadustele masinate, seadmete, liikluskorraldusvahendite jms., mis nende igapäevatoos vajalikud on. Teetööpaikade tähistamiseks olid spetsiaalsed valgustabloodega treilerid, koonused, postid, liiklusemärgid. Ajutiste liiklusemärkide paigaldamiseks olid eri postid ja alused. Ka kõik teetöömasinad olid väga hästi tähistatud, nii et neid märkas liikluskeerises juba kaugel. Teetöölised kandsid oranzhe kombinesoone või riietust, millel oli vastavalt normatiividele helmaterjali.

Käisime ka mitmel töökohal teel. Ja peab ütleva, et alati avanes vaade nagu pildiraamatust – töökohad olid tähistatud eeskirjade kohaselt. Teetöölisel oli ohutu tööd teha ning sõidukijuhtidel igati arusaadav informatsioon liikluskorraldusest. Kiirtee teemeistrijaoskonna kõrval asub kiirtee politseijaoskond. See on eraldi üksus, mida juhivad komisar. Nende meeste ülesandeks on jälgida korda kiirteel — see hõlmab kõiki tavalise politseiniku tegevusi. Üksuse käsutuses on neli AUDI 100 AB patrullautot, 2 teenistusbusse, 1 eritehnikaga auto ja 1 veoauto. Patrullitakse oma kiirteelõigul ööpäev läbi. Saksa-Taani piiripunktis oli võimalus tutvuda liikluskorraldusega Saksamaa poolel (kiirteel). Seal on võimalik juhtida liiklust eri radadel elektrooniliste liiklusemärkide abil, mida omakorda juhitakse arvutiga. Parajasti kontrolliti süsteemi töö täpsust, kontrolli teostas Planeerimisbüroo VTU ärijuht Ronald Mehling Hamburgist.

Ühe päeva veetsime Kielis asuvas firmas DAMBACH. see firma toodab liikluskorraldusvahendeid koos paigalduskonstruksioonidega, foorijuhtimissüsteeme ja valgusfoore, liikluses vajaminevaid elektroonilisi infotabloosid (näit. parklate hõivatus, ohud ilmastikutingimustest), kõike vajalikku teetöökohade tähistamiseks alustades tähispostide süsteemist ja lõpetades treileritega, millel on elektroonilised tablood liikluse reguleerimiseks. Paistis, et firma toodangut kasutatakse väga palju. Kielis oli võimalik tutvuda ühe ADAC-i õppesõiduväljakuga. Territoorium hõlmas 0,5 ha ja sellele oli rajatud hoone kahe õppeklassiga ning sõiduharjutamise väljak. Väljakule oli ehitatud ringrada, kurvid, ristmikud (ka fooridega), manööverdamisplats ja kaldtee, millele olid paigaldatud metallplaadid. Plaat saai märjaks kasta, simuleerides sel kombel libedat teed. Territooriumil olid ka peente kruusakividega, mis olid meetrilaiusesse renni paigutatud — kruusatee lõik — spetsiaalselt mootorratturitele.

Territooriumi ja õppeklasside kasutamine on tasuta. Õppekeskust kasutatakse nii grupiviisiliselt kui ka üksikult, on võimalik saada instruktori abi või harjutada iseseisvalt. Kogu kompleks tegutseb erakapitaliga.

Hr. Boie töökohustuste hulka kuulub ka koostöö maakonnavalitsuse liikluspetsialisti ja politseiga. Koos arutatakse liikluseohutlikke kohti teedel, lähtudes liiklusõnnetuste kuhjumisest, otsitakse lahendusi liikluskorralduses.

Nädal aega Saksamaal andis väga meeldiva elamuse. Kogu sealne liikluskorralduse süsteem on läbi mõeldud ja toimib küllaltki efektiivselt, vaatamata transpordivahendite rohku- sele. Ära ei ole unustatud jalakäijaid ega jalgrattureid — ka nende teed on siledad, puhtad ja korrektselt märgistatud. Selleks kulutatakse suuri summasid, aga ilma ei oleks ka häid tulemusi.

Me ei pea Eestisse ehitama ei Soome Vabariiki, Rootsi kuningriiki ega Saksamaa Liitvabariiki, aga eeskujule tuleks neilt mõnes valdkonnas kindlasti võtta.

80 AASTAT

GRIGORI JEGORÖTŠEV, kauaaegne Haapsalu (Lääne) Teedevalitsuse juhataja, hiljem meister, on sündinud 3. augustil 1916. Töötas maanteede alal 34 aastat, nüüd pensionil.

75 AASTAT

EVALD SALUVEER on sündinud 30. augustil 1921. Võru Teedevalitsuses töötab alates 1947. aastast. Oma 49 tööaasta jooksul on olnud remontör, teehöövlijuht ja asfaltbetoonisegisti operaator. Praegu töötab väga teenekas maanteelane poole kohaga Umbsaare asfaltbetoonitehases remondilukksepana.

70 AASTAT

HELMUT PEEBO, Lääne-Viru Teedevalitsuse autojuht, on sündinud 8. augustil 1926. Töötanud teedevalitsuses 1959. aastast.

LEO METSLANG, Tartu Teedevalitsuse abitootmise jaoskonna juhataja, on sündinud 19. detsembril 1926. Ta on seotud teedemaajandusega alates 10. septembrist 1947, kui ta alustas tööd teedevolinkuna. Aastail 1951-1955 töötas ta Tartu rajooni teedeosakonnas ja seejärel Tartu Teedevalitsuses. Enne praegust ametit on ta seal pidanud teejaoskonna meistri ning ehitus- ja abitootmise jaoskonna meistri ametit.

65 AASTAT

EINO-EVALD PUKK on sündinud 27. augustil 1931. Töötab Pärnu Teedevalitsuses alates 1968. aastast, hinnatud kui kõiki teedemasinate remontimisel vajalikke töid oskav tehnikamees.

KRISTJAN VALL on sündinud 14. septembril 1931. Võru Teedevalitsuses töötab alates 1962. aastast. Olnud seal remondilukksepp, viimased kümme aastat aga kõrge kvalifikatsiooniga treial.

HELGI KOITLA on sündinud 18. septembril 1931. Pärnu Teedevalitsuses töötatud 35 aasta jooksul, mil ta on olnud haljastusmeistri ja ametkondlike teede meistri ametis ning osalenud ka ametiühingu tegevuses, on ta võitnud kaastöötajate sümpaatiat kui kohusetundlik, töökas ja abivalmis töökaaslane. Nüüd pensionil.

ÜLO VÄLJAMATS, Rapla Teedevalitsuse remondilukksepp, on sündinud 14. oktoobril 1931. Töötab teedevalitsuses alates aastast 1965.

60 AASTAT

TOIVO PIILBERG, Lääne-Viru Teedevalitsuse Kadrina teemeister, on sündinud 12. augustil 1936. Töötanud Lääne-Viru Teedevalitsuses 1962. aastast.

HEINO SUU, Lääne Teedevalitsuse tootmisosakonna juhataja, on sündinud 1. septembril 1936. Tallinna Ehitustehnikumi autoteede eriala lõpetamise järel töötanud vahetpidamata Lääne (Haapsalu) Teedevalitsuses, algul tehnikuna, siis künniku, jälle tehniku, meistri ja vaneminsenerina. Praeguses ametis alates 1. juunist 1968. Kuulub oma asutuse "raudvara" hulka.

VELLO KIPPAK, Lääne Teedevalitsuse juhataja, on sündinud 26. septembril 1936. Tallinna Polütehnilise Instituudi teede-eriala lõpetamise järel asus tööle Haapsalu (Lääne) Teedevalitsuses insenerina. Hiljem töötanud samas vaneminseneri, töödejuhataja, vanemtöödejuhataja ning 1973-1981 peainsenerina. Kuni 1987. aastani, oli tööl Haapsalu Mehhaniseeritud Ehituskolonnis, ent teedeinseneri kutsumus tõi ta tagasi teedevalitsuse juhataja ametisse. Kaastöötajad teedevalitsusest soovivad juubilarile õnne ja tugevat tervist. Sellega ühineb ka lehe toimetuse.

SERGEI RADIONOV on sündinud 7. oktoobril 1936. Töötanud Saare Teedevalitsuses 1966. aastast, oli 29 aastat höövlijuht, praegu teetöölise ametis.

MEEME PARU, Rapla Teedevalitsuse kvaliteedisektori juhataja, on sündinud 14. oktoobril 1936. Töötab Rapla Teedevalitsuses aastast 1983. Varem töötanud Teedeehituse Kesklaboratooriumis ja Teede Tehnilises Inspektsioonis.

UNO RÜÜTELMAA, Hiiu Teedevalitsuse juhataja, on sündinud 17. oktoobril 1936 Hiiu maak. Kärddlas töölise perekonnas. Lõpetanud 1956. a. Tallinna Ehitustehnikumi, jätkas ta koha õpinguid Tallinna Polütehnilises Instituudis, mille lõpetas 1961. a. teedeinseneri diplomiga. Teda ootas inseneri amet Hiiu Teedejaoskonnas. Peatselt hakkas Uno täitma peainseneri ametiülesandeid. 1990 reorganiseeriti teedemajand Hiiu Teedevalitsuseks, kus juubilari sai juhataja asetäitjaks. 1995. aasta jaanuarist on Uno Rüütelmaa Hiiu Teedevalitsuse juhataja. Veelgi olulisem on teada, et juubilar on abielus, kolme lapse isa ja kuue lapse vanaisa. Harrastab bridzhi ja kalapüüki. Meri on tema teine armastatu.

ANTS EGOR, Pärnu Teedevalitsuse autojuht, on sündinud 20. oktoobril 1936. Töötanud teedevalitsuses 33 aastat ja hinnatud kui kohusetundlik, töökas ning heatahtlik töökaaslane.

ANTS MÄND on sündinud 21. oktoobril 1936. Saare Teedevalitsuses töötab 1980. aastast Kuressaare teemeistripiirkonna töölisena.

ENDEL NIINESALU, Järva Teedevalitsuse autokraanajuht, on sündinud 28. oktoobril 1936. Töötanud teedevalitsuses 30 aastat, algul traktoristi, siis autoremondilukksepa ja elektrimontööri. Praeguses ametis aastast 1977.

ENE-MALLE VIKS, Tartu Teedevalitsuse kassapidaja, on sündinud 30. oktoobril 1936. Töötanud teedevalitsuses ja selles ametis 24 aastat.

VELLO HÄELME on sündinud 30. oktoobril 1936. Tartu Teedevalitsuses töötab 1960. aastast ekskavaatorijuhina. Töökaaslased tunnevad teda kohusetundliku ja igati hinnatud töötajana.

ENDLA KOORT on sündinud 7. detsembril 1936. Töötab Tartu Teedevalitsuses 1968. aastast. Ta alustas seal kassapidajana, töötas seejärel raamatupidaja, ökonomisti-finantsisti ja plaanosakonna juhatajana, praegu programmiosakonna ökonomist.

ALLI RAHUOJA, Rapla Teedevalitsuse raamatupidaja, on sündinud 8. novembril 1936. Teedevalitsuses töötab alates 1978. aastast.

JAAN NURMEKANN on sündinud 24. novembril 1936. Töötanud Saare Teedevalitsuses 30 aastat, algul treiallukksepana, hiljem ekskavaatorijuhina. Praegu treiali ametis. Hinnatud oma töökuse ja oskuste poolest, pälvinud mitmeid kõrgeid autasusid.

KALEV MÄGI on sündinud 3. detsembril 1936. Töötanud Saare Teedevalitsuses 22 aastat, algul meistrina, praegu laadurijuhina.

KALEV SEPP on sündinud 11. detsembril 1936. Töötanud Saare Teedevalitsuses 33 aastat hõõvlijuhina. Pälvinud hea töö eest mitmeid kõrgeid autasusid.

JUHAN PURJU, Viljandi Teedevalitsuse teetööline-autojuht, on sündinud 12. detsembril 1936. Alates 1959. aastast on ta töötanud Abja teemeistripiirkonnas ja pidanud seal mitmesuguseid ameteid: traktorist, lukksepp, buldooseri juht, autojuht, teetööline. Põline teemees on hinnatud kui kohusetundlik, töökas, abivalmis ja hea huumoriga töökaaslane.

HEINAR LILLEMETS, Rapla Teedevalitsuse insener, on sündinud 14. detsembril 1936. Töötab teedevalitsuses 1993. aastast.

55 AASTAT

ARVI LIIV on sündinud 22. augustil 1941, lõpetanud Tallinna Ehitus- ja Mehaanikatehnikumi 1969 tehnik-

Meie juubilare

mehaanikuna. Töötab Saare Teedevalitsuses alates 1962. aastast, olnud lukksepa, töökoja meistri ja juhataja ametis, praegu katlakütja.

AINO LIIGSOO (Käesel), on sündinud 11. septembril 1941. Pärast Tallinna Ehitus- ja Mehaanikatehnikumi lõpetamist 1962 töötab Saare Teedevalitsuses. Praegu peab tehniku ametit.

ALEKSANDER KOLLO on sündinud 30. septembril 1941. Pärast Tallinna Polütehnilise Instituudi lõpetamist 1967. aastal läks teedeinseneriks Saaremaa Teedevalitsusse, kus peatselt asus peainseneri ametisse ning 1986. aastast alates kuni tänaseni on Teedevalitsuse juhataja.

VAIKE ARUS, Lääne Teedevalitsuse autojuht, on sündinud 4. oktoobril 1941. Töötab teedevalitsuses 1969. aastast, hinnatud vastutuleliku ja heatahtliku töökaaslasena.

MARE DREMLJUGA, Rapla Teedevalitsuse raamatupidaja, on sündinud 10. oktoobril 1941. Töötab Rapla Teedevalitsuses 1977. aastast.

LEO TSIREL on sündinud 28. oktoobril 1941. Võru Teedevalitsuses töötab autojuhina alates 1965. aastast, tegutsenud juba 30 aasta vältel suviti maanteede pindmisel, talviti aga talihooldetööl.

ARVO KIPS, Järva Teedevalitsuse liiklusohutuse spetsialist, on sündinud 10. novembril 1941. Alates 1975. aastast töötanud Järva Teedevalitsuses, algul koolitusinsenerina, pärastpoole tootmis- ja tehnikaosakonna vaneminsenerina. Praeguses ametis 1995. aastast.

URVE RÄTSNIK, Harju Teedevalitsuse raamatupidaja, on sündinud 7. detsembril 1941. Töötab teedevalitsuses alates 1966. aastast.

50 AASTAT

REIN MANDEL on sündinud 1. augustil 1946, töötab Saare Teedevalitsuses treialina (varem lukksepana).

RÜÜD KAMARIK, Lääne Teedevalitsuse meister, on sündinud 9. oktoobril 1946. Tallinna Ehitus- ja Mehaanikatehnikumi lõpetamise järel 1967. a. töötanud silmapaistva eduga kuni tänaseni Lääne Teedevalitsuses.

VELLO MAAMETS, Lääne-Viru Teedevalitsuse autojuht, on sündinud 15. septembril 1946. Töötab teedevalitsuses 1969. aastast.

TIIT ADAMENKO, Rapla Teedevalitsuse remonditöökoja autoremondilukksepp, on sündinud 13. oktoobril 1946. Töötab Rapla Teedevalitsuses 1965. aastast.

PEETER NAULAINEN on sündinud 10. novembril 1946, töötab Saare Teedevalitsuses autojuhina (varem remondilukksepana)

MARE VERJOVKINA, Harju Teedevalitsuse raamatupidaja, on sündinud 15. novembril 1946. Töötab teedevalitsuses alates 1985. aastast.

KALJU PRIIMÄGI on sündinud 16. novembril 1946. Töötab Tartu Teedevalitsuses 1968. aastast alguses teehõõvlijuhina, hiljem traktoristi ja lukksepana.

ARVO PÖDER, Järva Teedevalitsuse autojuht, on sündinud 28. novembril 1946. Tema pika tööstaazhi jooksul omandatud oskused lähevad asja ette suviti teede pindamistöodel, talvel talihooldel.

Keeleveerg

Käesolevas *Teelehe* numbris avame keeleveeru.

Eesti keel ei ole teedeala terminoloogia poolest kuigi hästi korrastatud ning seal puudub terve hulk omakeelseid sõnu, mis võiksid asendada nii uusi kui vanu võõrsõnu. Siin on kõigil voli olla sõnaleighutaja. Et uued mõisted tulevad teedeasjandusse peamiselt inglise keele vahendusel, siis püüame keeleveerus eestikeelsete sõnade kõrval esitada mõnikord ka ingliskeelse vormi.

Keeleveerg võtab enda peale vajaduse korral mõistete ja terminite seletamise.

Ka püüab keeleveerg võidelda ilusama ja loomulikuma lausehituse eest, kantseliitide vastu.

Ootame laia lugejateringi osalemist veeru tegemistes, kutsume vaidlema, polemiseerima. Nii aitame kaasa eesti teedeala seletava terminoloogiasõnastiku (oskussõnastiku) loomisele ning eesti-inglise teedeala sõnastiku järgmise trüki ettevalmistamisele.

Täna keeleveerus:

SÕNASELETUSI:

asfalt (kr. *asphaltos* 'mäevaik') kitsamas tähenduses 10-15 % asfalteene sisaldav looduslik bituumen, laiemas tähenduses bituumeni ja mineraalaine looduslik või tehiskillustik (ENE 1985)

asfaldisegu orgaanilisest sideainest, kindla terakoostisega kivimaterjalidest ja vajalikest lisanditest koosnev liitmaterjal teekatete ja -aluste ehitamiseks (Eesti Asfaldiliidu standard AL ST 1-96, asfaldinormid)

asfaltbetoonsegu kehtivatele normidele vastavate omadustega bituumenist, fillerist ja normides fikseeritud pideva või katkeva terakoostisega ning kvaliteediga liivast ja killustikust kuumal sundsegamisel saadav liitmaterjal (AL ST 1-96)

asfaltbetoon sobivates ilmastikutingimustes normidekohaselt kuumalt või soojalt paigaldatud asfaltbetoonsegu (AL ST 1-96)

kergasfaltbetoon bituumensideainest, liivast, killustikust või purustatud kruusast kuumal sund- või vabasegamisel saadud ja kuumalt või soojalt paigaldatud liitmaterjal (AL ST 1-96)

mustsegu vedeldatud või vedelbituumenist või bituumenemulsioonist, liivast ja killustikust või purustatud kruusast või kruusast saadav liitmaterjal (AL ST 1-96)

segurisegu mustsegu, mis segatakse soojalt või külmalt ja võidakse paigaldada külmalt (AL ST 1-96)

hõõvlisegu segatakse teel ja paigaldatakse külmalt

bituumenmakadam(kate) bituumensideainest ja suhteliselt ühesuguse teramõõduga killustikust koostatud liitmaterjal, mis võib olla valmistatud seguris (mustkillustik) ja paigaldatud laoturiga (greideriga) või komponeeritud vahetult teel kihiti laotud killustiku kastmisel bituumenemulsiooni või kuumu vedelbituumeniga ja sellele järgneval kiilumisel

peenkillustikuga (immutus) (AL ST 1-96)

killustikmastiksasfalt(segu) asfaltbetoonsegu ilmastiku- ja kulumiskindel eriliik, mis koosneb modifitseeritud bituumenist, fillerist, liivast ja eriti vastupidavast tardkivikillustikust (AL ST 1-96)

valuasfalt sitkebituumenist ja fillerist ning skeletti mittemoodustavatest kivimaterjalidest kuumalt segatud ja seadmetega või käsitsi paigaldatav ning mittetihendatav mass (AL ST 1.96)

HRA-asfalt(kate) (*ingl. Hot Rolled Asphalt*) bituumenist, fillerist ja katkeva terakoostisega kivimaterjalist asfaltbetoon(kate), mis saadakse suhteliselt ühesuguse teramõõduga mustkillustiku sisserullimisel peeneteralisse asfaltbetooni selle tihendamise algstaadiumis (AL ST 1-96)

pindamine teekatte kulumis- ja ilmastikukaitsekihi ehitamise menetlus, mille puhul teekattele valatud bituumensideaine kihile puistatakse (laotatakse) kitsalt fraktsioneeritud killustik, harvem ridakillustik või liiv, ja rullitakse (AL ST 1-96)

Olenevalt teekatte ehitamiseks kasutatud materjalist võib teekatet (või teed) nimetada siis ka kas asfaltbetoonkatteks (asfaltbetoonteks), mustkatteks vms., üldjuhul aga, kui kattematerjaliks on mingi ülalnimetatud asfaldisegu või pindamismenetlusega saadud kruusatee pealispind, nimetatakse neid katteid (teid) asfaltkatteks (asfaltteedeks).

Eelnevast tulenevalt ka alljärgnevad sõnakujud:

asfalttee, **asfaltkate** asfaldisegust kate, samuti bituumeni ja killustikuga (liivaga) pinnatud kruusatee
asfaltbetoonkate asfaltbetoonsegust kate
mustkate mustsegust või segurisegust kate
pinnatud kruusatee bituumeni ja killustiku või kruusaga või liivaga pinnatud kruusatee

kattega tee mis tahes kattega tee

kruusatee kruusast või kruuspinnasest rajatud tee

pinnaste mistahes pinnasest rajatud tee

Kruusaga kaetud teed ei loeta enam kattega teeks (mõistagi pole katet ka pinnaseteel). Meenutagem, et nõukogude ajal kehtis katete liigitus, kus kruusatee arvestati kattega (koguni kõva kattega) teeks. Seega peaks nüüd kõne- ja kirja-**pruugist kruuskatte mõiste kaduma.**

Kruusatee tolmas kuiva ilmaga alati. Sellepärast tuli umbes 15 aastat tagasi laialdaselt kasutusele mõiste **tolmuvaba kate**, kuivõrd kruusateed loeti kattega teeks. Nüüd, kus kruusatee on katteta tee, ei tolma ükski kate ning vajadust osutada katte tolmuwabale olekule enam pole. Seega peaks sõnapaari "tolmuvaba kate" iga piirdumagi selle 15 aastaga. "Tolmuwabateed" peaksid jääma, kui teid on tarvis liigitada just seda omadust silmas pidades.

VEEL SÕNASELETUSI JA -KUJUSID:

- dokumentide kohta:

eeskiri (*ingl.* regulation) dokument, millega võimuorgan kehtestab seadusandlikud reeglid

juhend (*ingl.* code of practice) normdokument, mis soovitab tegevusi või protseduure seadmete, tarindite või toodete kavandamisel, valmistamisel, paigaldamisel, hooldel või käitamisel

Märkus: juhend võib olla standard, selle osa või omaette dokument

normdokument (*ingl.* normative document) dokument, mis näeb ette reeglid, juhtnõõrid või karakteristikud tegevuste (või nende tulemuste) jaoks

Märkus: termin "normdokument" on üldmõiste, mis hõlmab selliseid dokumente nagu standard, spetsifikaat, juhend ja eeskiri

spetsifikaat (*ingl.* specification) dokument, mis määrab toote või protsessi tehnilised nõuded

Märkused: 1) spetsifikaat peaks vajadusel näitama ka protseduuri(d) esitatud nõuete täidetuse määramiseks 2) spetsifikaat võib olla standard, selle osa või omaette dokument

standard (*ingl.* standard) konsensuse alusel koostatud, tunnustatud organi kinnitatud (heakskiidetud) ja korras-
tatuse optimaalse astme saavutamisele suunatud norm-
dokument

- tehnoloogia alalt:

remix (*ingl.*, *puudub eestikeelne sõnavorm!*) katte taassega-
mine; soojendatud kate freesitakse, segatakse uue asfaldiga
ja paigaldatakse

recycling (*ingl.*, *puudub eestikeelne sõnavorm!*) asfaldi
korduvkasutamine; teekate freesitakse külvalt või soojalt
ja segatakse segusõlmes vajaliku kivimaterjali ning side-
aine lisandiga. Paigaldatakse nagu tavalist asfaldisegu

ART-tehnoloogia (*ingl.* Asphalt Recycling Travelling Plant)
asfaldi kuumtöötus liikurseguris; teekate freesitakse kül-
malt, segatakse teel liikurseguris kuumalt, lisades kivima-
terjali ja sideainet, ning paigaldatakse. See on üks võima-
lus asfaltkatete kuumtaastamiseks.

- muid sõnu:

riigimaanteed (*ingl.* national roads) kuuluvad riigi oman-
disse, on avalikud maanteed ja neid haldab Maanteeamet.
Riigimaanteed jagunevad talituslikult:

- põhimaanteed (*ingl.* main roads)
- tugimaanteed (*ingl.* basic roads)
- kohalikud maanteed (*ingl.* local roads)

eramaanteed (*ingl.* private roads) on füüsilise, eraõigusliku
või avalik-õigusliku juriidilise isiku omand, mille kasuta-
mise korra ja tingimused määrab maantee omanik

IN
MEMORIAM

ENN KUUSEMÄE

23.09.1938-30.07.1996

Meie hulgast on jäädavalt lahkunud elupõline maanteelane. Enn Kuusemäe lõpetas 1957. aastal Tallinna Ehitustehniku-
mi autoteede eriala ning 1958. aastal asus tööle Haapsalu
Teedevalitsusse. 1960. aastast sai Enn Kuusemäe töökohaks
Kohila teemestripiirkond. Kohila piirkonnas töötas Enn
Kuusemäe 36 aastat, sellest viimased 28 aastat teemeistrina.
Meile jääb mälestus Enn Kuusemäest kui targast ja elukoge-
nud inimesest, autoriteetsest juhust, heast töökaaslasest.

Rapla Teedevalitsus

TOIVO LOOSE

04.07.1943-21.08.1996

Eesti maanteelaste peres on lein – ootamatult lahkus meie
hulgast Toivo Loose. Kadunu sündis Rakveres vedurijuhi
perekonnas, lõpetas Tapa Keskkooli 1961 ja Tallinna
Polütehnilise Instituudi ehitusteaduskonna teedeinsenerina
1966. Kogu töömeheelu möödus tal Rakvere (Lääne-Viru)
Teedevalitsuses: kõigepealt insener, siis vaneminsener,
tootmis- ja tehnikaosakonna juhataja ning alates 1981.
aastast peainsener (viimati teedevalitsuse asejuhataja).
T. Loose näitas end kogu elu jooksul võimeka teedeinseneri-
na, olles lisaks aktiivne spordimees (täitnud meistersportlase
järgu murdmaasuusatamises).
Meie mällu jääb Toivo Loose hea töömehena, tubli sportlase-
na ning rõõmsa seltskonnakaaslasena.
Eesti maanteelased langetavad pea hea kolleegi mälestuseks!

KAIDI NÕLVAK

14.01.1943-02.09.1996

Raske on kaotada töökaaslast! Kaotus on seda raskem, mida
pikem on olnud ühise töötamise aeg, mida kaugemale aastate
taha ulatuvad mälestused.
Kaidi Nõlvak töötas Rapla Teedevalitsuses ligi 30 aastat
kaadriala töötajana.
Meie mälestusse jääb Kaidi Nõlvak oma otsekoheuse, täp-
suse ja printsiipiaalsusega tööasjades, oma optimistliku ellu-
suhtumisega, südamliku osavõtuga teiste inimeste muredest.

Rapla Teedevalitsus

vallamaanteed (*community roads*) on need avalikud
maanteed, mis ei ole riigimaanteed loetelus ja mida
valdab kohalik omavalitsus. Vallamaanteed on üldjuhul
külasid omavahel ja teiste asulate ja riigimaanteedega
ühendavad maanteed

avalikud maanteed (*ingl.* public roads) kuuluvad riigi või
valla omandisse ja on avatud liiklemiseks kõigile kasuta-
jaile. Põhimõtteliselt võib ka mõni eramaantee olla avalik
maantee, kuna selle kasutamise korra ja tingimused määrab
maantee omanik

LEIAME, ET OLEKS PAREM ÕELDA:

teedeehituse asemel	tee-ehitus
teedeehitaja asemel	tee-ehitaja
teedeehitusmasina asemel	tee-ehitusmasin

Ent kuidas oleks **teevalitsus ??** (On ju ka *Teeleht*)**teemasin ??** (on see samovar?)

Keeleveeru seadis kokku E. VAHTER,
kes kasutas ka HELJE HEINOJA, MAANO KOPPELI JA TIITROKI
teadmisi ja kuulas nende nõu

Sport



XXIX MAANTEELASTE SUVESPOORDIMÄNGUD 12. - 14. JUULIL VILJANDIMAAL KARISTES

Mängude korraldajaks oli Viljandi Teedevalitsus ja need peeti ilusa Kariste järve kaldal. Osa võttis 23 võistkonda, sealhulgas kõik teedevalitsused, külalisena Viljandi sõprusteedevalitsus Soomest Lapist, Tehnokeskus, Direktoraat ning teedehituse ettevõtted ET, Via Pont, Rutex, Teede REV-2 ja HARBET.

Kolme esimese koha võitjaiks üldarvestuses osutusid:

- I Viljandi Teedevalitsus
- II Pärnu Teedevalitsus
- III Jõgeva Teedevalitsus

VÕITJAD:

Külli Merimaa Pärnu TV, kuuli mitmevõistlus
Malle Salupalu Viljandi TV, krossijooks (500 m)
Lea Aunisson Tartu TV, krossijooks seniioridele (500 m)
Malle Hiiesalu Viljandi TV, õhupüstolist laskmine
Rita Tuus Lääne-Viru TV, vabatehnikas suusatamine murul
Peeter Tiidu Viljandi TV, kuuli mitmevõistlus
Elmar Vaher Lääne-Viru TV, krossijooks (1000 m)
Enn Sarapik Pärnu TV, krossijooks seniioridele (1000 m)
Ain Konsap Võru TV, võrkpalliservid täpsusele
Toomas Tootsi Viljandi TV, korvpalli vabavisked
Tiit Korn ja Noona Korn Jõgeva TV, kutsealavõistlus
Rainer Tõnisson Viljandi TV, sangpommi kõrguste
Allan Allik Viljandi TV, sangpommi rebimine
Toivo Loose Lääne-Viru TV, juhatajate võistlus ja tikka-
 mäng (nooleviskemäng juhatajatele)
Kuno Männik Jõgeva TV, vigursõit jalgrattaga (juhatajatele)
Järva Teedevalitsus võrkpallis
 Järgmine kord saadakse kokku 1997. aasta talimängudel, kus korraldajaks on Põlva Teedevalitsus.
 XXX suvemängude korraldaja selgub hiljem.

E. VAHTER

Piltidel ülalt: • Juhatajate võistlusel on Aldur Aasa pannud naerma oma kolleegid Ain Randma, Heino Ristmäe ja Enn Raadiku. Tagaplaanil korraldaja Allan Allik • Start on antud 500 meetri murdmaajooksuks • Kutsealavõistluse nurga- ja kõrguste vahe mõõtmises võitis Tiit Korn Jõgevalt: aruanne konkurendile



Teeleht NR. 4 (8)

Ilmub neli korda aastas

Väljaandja RIIGI MAANTEEAMETI TEHNOKESKUS Ristiku põik 8
 Toimetaja LUULE KAAL
 Tallinn, Ristiku põik 8, tel. (22) 478 567, faks (2) 6 395 351
 Samas tellimuste vastuvõtt TEELEHELE ja reklaamile