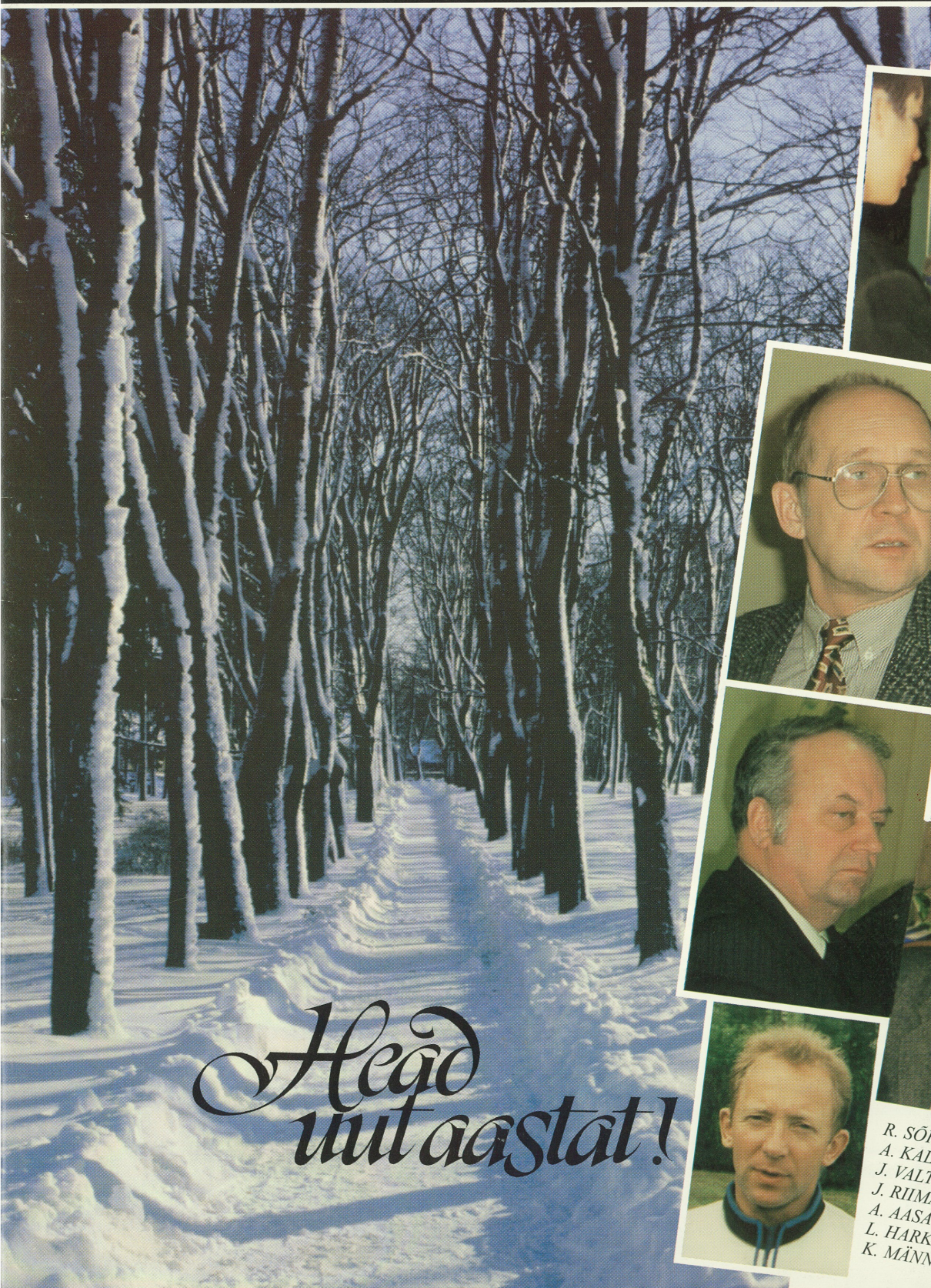


RIIGI MAANTEEAMET

Teeleht

RIIGI MAANTEEAMETI TEHNOKESKUSE VÄLJAANNE

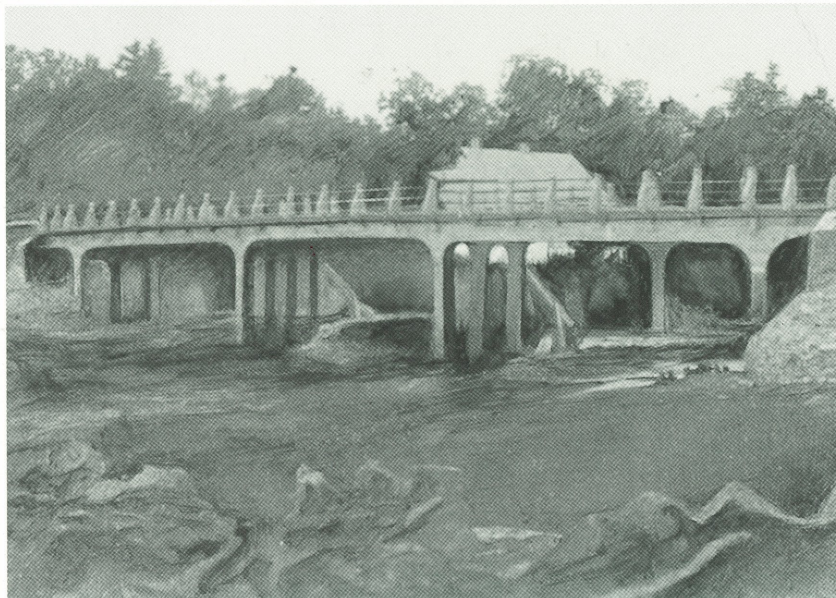


*Heäd
mit aastat!*

- R. SÖRMUS lk. 3
- A. KALDAS lk. 8
- J. VALTNA lk. 12
- J. RIIMAA —
- A. AASA —
- L. HARK lk. 11
- K. MÄNNIK lk. 4

Veidi ajalugu

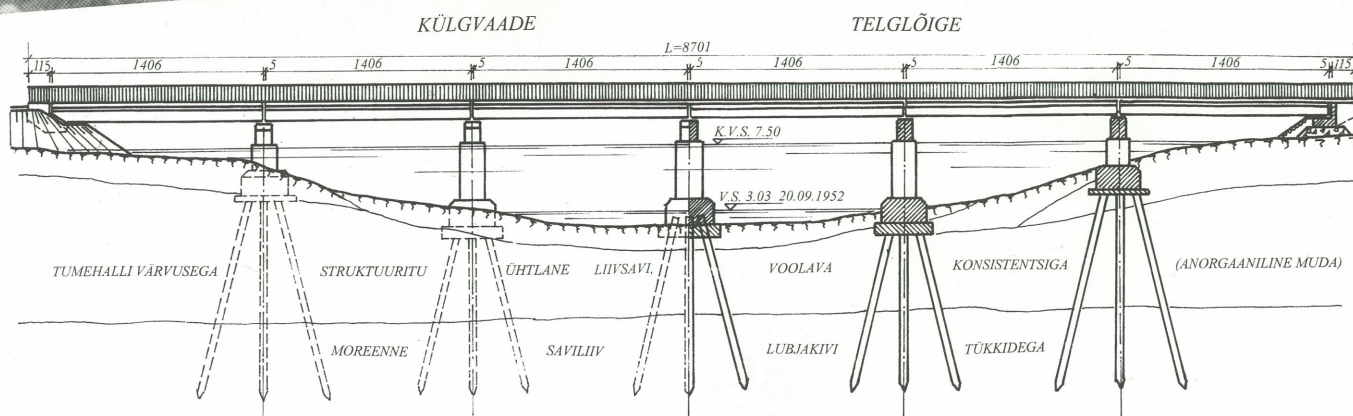
aastaist
1912 ja 1932



Vana-Vigala sild üle Vigala (Konuvere) jõe (praegusel kohaliku tähtsusega Silla-Jädivere riigimaanteel) oli kuni 1912. aastani puitsild, mille kalda- ja jõesambad olid laotud paekivist, kasutades lubimörti. Silla üldpikkus oli ca 30 m. Sild oli muutunud avariohtlikuks ning silla asendamiseks koostas uue raudbetoonist raamsilla projekti Tammerforsi Raudbetooni OÜ insener P. Kyrenius. Silla sambad projekteeriti raudbetoonpostidena, mida omavahel sidusid raudbetoonseinad. Sild valmis 1912 üldpikkusega ca 55 m (ülemine foto). Peagi selgus, et aluse (savipinnas) kandevõimet ja stabiilsust oli üle hinnatud. Juba 1914 tekkisid silla kandekonstruktsioonidesse suured praod, üks vasakpoolseist sambaist oli 8 cm viltu vajunud. 1930. a. oli sillal juba hulgaliselt pragusid ning pea kõik sambad viltu. 1933. a. lammutati parema kalda tugisein ja rajati pealesõiduks puitestakaad, kaldasambaid kindlustati ja toestati. Sellise "invaliidina" püsis sild veel palju aastaid. Jätkuvate maailmete tõttu vana sild lammutati ning 1967 ehitati uus, praegune mitmeavaline lihttalaraudbetoonsild üldpikkusega 87 m. Alumisel fotol on näha uurimiskomisjon 23. augustil 1932. Foto on huvitav seetõttu, et auto tagaistmel istuvad "lendurimütsides" insener Vladimir Nemirovitš-Dantenko ja professor Ottomar Maddisson.



AADU LASS



Vana-Vigala raudbetoonlasilla skeem (ehit. 1967)

peadirektor RIHO SÕRMUSELE seoses aastavahetusega

Teeleht palub Sind meenutada, kas lõppenud aasta tõi Eesti maanteelastele ka midagi head ja mida head on põhjust oodata 1997. aastalt?

Kui hakata selle küsimuse esimest poolt lahkama, kas lõppenud aasta tõi maanteelastele ka midagi head, siis esimene asi, mis kohe meelde tuleb, on see, et võrreldes eelmise aastaga õnnestus Maailmapanga laenuprojekti objektid lõpetada ikkagi enamikus suvel, sest ilmselt oli olemas 1995. aastast põgus kogemus, ja ega kvaliteedi osas olnud ka niipalju pretensioone kui 1995. aasta objektidel. Ja üldiselt võib öelda, et ülekatete osas programm ületati, et see aga pindamise osas natuke jäi täitmata, ei tähenda suurt midagi. Samas tuleb positiivsena märkida, et Maailmapanga laenu objektide puhul tegi heameelt, et Eesti ettevõtetele õnnestus rohkem võita konkursse ja pakkumisi, võrreldes eelmise aastaga, kus vaid ühel objektil saadi Eesti ettevõtte puhtalt võitjaks kuulutada. See on ka üks näitaja Eesti tee-ehituse ja remondi poolelt.

Seda teemat jätkates tuleb mainida, et 1996. aastal õnnestus üles panna esimesed juhte abistavad ja liiklusohutust parandavad helkpinnaga viidad ning helktähispostid, esialgu küll põhimaanteedele, vähemal määral ka tugimaanteedele, ja õnnestus värvida siin värvikonkursil võitjaks tulnute värve kasutades tunduvalt kvaliteetsemalt paljud telgjooned. Kuid hea toob kaasa häda. Inimene on kord juba selline, et kui ta saab tunda kord paremat kvaliteeti, siis ta hakkab seda kohe nõudma väga laias diapasoonis ja sellest siis on meil kasvanud autojuhtide nurin, et miks mitte kõik teed ei ole niimoodi märgistatud. See nurin on jumala õige nurin ja üks me hakka siis 1997. aastal selles suunas ka tõsisemalt tegutsema.

Tuleb mainida ka, et möödunud aasta lõppes teedevalitsustel finantspoolelt tunduvalt paremini kui eelmine, 1995. aasta, mõtlen siin maksmata arvete summat. Uude aastasse minnakse ikkagi märksa väiksema maksmata arvete pakiga kui eelmisel aastavahetusel. See näitab eelarvest paremat kinnipidamist.

Mööda ei saa minna ka liiklusõnnetustest (LÕ). Praegune tendents näitab küll seda, et LÕ arv on riigis vähenenud. Minul olevatel andmetel (praegu on vara ennustada, mis juhtub veel aasta lõpuni) on 10 kuuga inimvigastustega LÕ arv vähenenud 365 võrra, hukkunuid oli 114, vigastatuid 395 vähem. Ma ei taha ega julge ja mul pole ka õigust öelda, et see kõik on tingitud maanteelaste tegevusest, kaugel sellest, aga ma olen kindel, et needsamad helkurtähispostid, parem märgistus ja mõnes kohas parem sõidetavus on vähemalt kaudselt sellele kaasa aidanud.

Kui 1995/96. aasta talve kolm esimest kuud olid üsna raske ja lumerohked ning nõudis rohkem raha, siis võib öelda, et aasta lõpp on sellevõrra meid jälle soosinud, seega kokkuvõttes oli üks keskmine eesti talv. Kui praegu on 13. detsember ja püsivat lumikatet pole veel moodustunud, siis on mul ka selle üle hea meel, kuigi loodaksin valgeid jõule.

Seadusandlikult poolelt vajab märkimist, et kui möödunud aasta lõpul kiideti heaks maanteehoiu arengukava aastani 2005, siis sel aastal on selle kava arendamine jätkunud, s.t. on töötatud välja arengukava III peatüki, rahastamise peatüki baasil kõigi teede ja tänavate (nii riigi- kui vallateede) rahastamise ühtsed põhimõtted. Need põhimõtted on heaks kii-

detud. Juba see fakt, et valitsuses õnnestub teatud meetmed läbi suruda, näitab, et üldsus tunnetab Eesti teede finantseerimise ebapiisavust. Nendest neljast peamisest meetmest (ma ei hakka neid siinkohal loetlema) on üks katteallikas ehk auto aastamaksu eelnõu juba valitsusele esitatud ja see peaks vallateedele (munitsipaanteedele) tagama kindla finantseerimise. See maks on riiklik maks, mis laekub kohalikkude eelarvesse ning mida kasutatakse omavalitsuste (vallateedevalitsuste) hoiu rahastamiseks.

Tuleb märkida, et üldsus on hakanud tunnetama, et paljud probleemid on seotud riigimaanteedega tehnilise mahajäämusega, eeskätt gabariitide poolest. Üheks selliseks maanteeks on Tallinna – Tartu maantee. 1996. aastal on õnnestunud teha laialdast selgitustööd ja haarata kaasa just omavalitsusliitude esindajad maakondade tasemel, nii et päevakorda on võetud küsimus Tallinna – Tartu maantee rekonstrueerimise vajadusest. Siit on võib-olla meie sündimas lähituleviku üks suuremaid projekte. Vajadus selle järele igal juhul on.

Rohkem ei tahakski midagi öelda. Kuidas Maanteeamet on oma ülesannetega toime tulnud ja kas teede sõidetavus on paranenud, see jäägu teekasutaja otsustada. Küll on meil aga piisavalt arengumaad ning -võimalusi, et oma töid ja tegemisi teekasutaja huvides teha kiiremini, otstarbekamalt ja paremini.

1997. aasta saab olema raske. Maanteehoiu eelarveprojekti 1997. aastaks esitasime ministerruumile vastavalt maanteehoiu arengukavale summas 1 120 000 000 krooni. Ent see osutus võrdseks ministerruumi kogueelarvega. Esialgu (*eelarve oli 13. detsembril Riigikogus veel vastu võtmata*. Toim.) on meie eelarvesumma 550 000 000 krooni, mis on küll suurem 448 000 000 kroonist 1996. aastal, kuid uuel aastal ei ole meil enam kasutada Maailmapanga laenu, tee-ehitus aga kallineb. Omakorda tõuseb mootorikütuse aktsiis, mis peaks kaarena tagasi tulema maanteehoiule ja millest meie maanteehoiuse summa enamuses moodustub. Arvan, ja lugejad ilmselt nõustuvad sellega, et tegelikkuses meie eelarve ei suurene, vaid jääb võib-olla 1996. aasta tasemele.

1997. aastalt ootaksin veel, et lisaks meie eelarvele laekuksid välisabisummad, sealhulgas PHARE-programmilt Paldiski maanteele ja Tallinna – Pärnu – Ikla maanteele kokku ca 30 000 000 krooni.

Tahaksin loota, et Tallinna – Tartu kiirtee ehitamine kiidetakse põhimõtteliselt heaks, et saaks alustada selle projekti käivitamist, siis saaks hakata otsima sobivat laenuvõimalust.

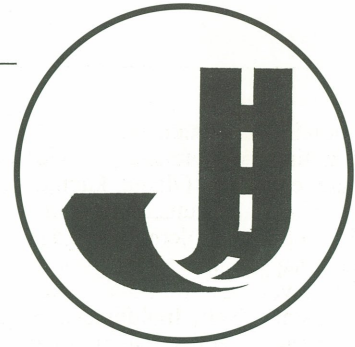
Samuti loodan, et teekatete märgistus, helkpinnaga viidad ja helktähispostid muutuksid igapäevaseks nähtuseks ka tugimaanteedel.

Tahaksin samuti, et ka ilmastikuolud soosiksid meid nii nagu 1996, mil oli kuiv suvi. Teetööde aeg nõuab heinailma. Porisel suvel on teetöödega suuri raskusi.

Ei saa mööda minna ka maanteeüsteemi reorganiseerimisest. See tähendab, et tuleb täpselt määratleda ettevõtja ja tellija funktsioonid, et ka need protsessid kulgeksid mõistlikult ja kõiki pooli rahuldavalt.

Lõpetuseks tahaksin kõigile meelde tuletada, et Maanteeamet on organisatsioon, mis on eelkõige loodud kõigile teekasutajatele ohutute ja säästlike liiklustingimuste tagamiseks. Soovin kõigile kolleegidele edu selle vastutusriikka ülesande täitmisel.

Kirja pannud E. Vahter



Maanteejuttu

KUNO MÄNNIKUGA

Mida sooviksid öelda Jõgeva Teedevalitsuse (TV) tutvustamiseks, pidades silmas maanteelastest lugejaskonda mujal Eestis? Kas on midagi, mis oluliselt eristab teid teistest teedevalitsustest?

Riigimaanteid on praegu 1045 km, s.o. 153 km rohkem kui 1996. aasta alguses, sest viimasel sügisel lisandus riigimaanteedele sellevõrra vallateid. Need on kõik kruusateed, mistõttu kattega teede osatähtsus langes 57,5 %-lt 49,1 %-le. Aasta alguses oli TV selle näitaja poolest riigis 4. kohal. Ühtaegu andis TV valdade omandusse oma bussiootekojad.

Riigimaanteid haldab 3 teemeistripiirkonda: Jõgeva (teemeister Toivo Liivak), Põltsamaa (Tarvi Saarse) ja Mustvee (Heldur Paas).

Töötajaid on kokku 140, neist 28 ametnikud (20 %). Mee-nutuseks ja võrdluseks: 1980. a. olid vastavad arvud 250 ja 56 (22,4). Enamik allesjäänud inimesi on tõelised maantee-patrioodid, kes pole viimaste aastate raskustest hoolimata läinud mujale paremat tööd otsima. Paljudele on teedevalit-sus olnud ja jäänud esimeseks ning ainsaks töökohaks.

Jõgeva TV on kõige väiksema ametnikearvuga TV (kui ar-vestamata jätta Hiiu TV). Saab hakkama, ent väiksemaks ei tohi seda arvu küll enam teha, iseäranis kui silmas pidada, et mingil ajal tuleb hakata haldama ka vallateid. Siis võib amet-nikest (spetsialistidest) veel puudugi tulla.

Teedevalitsusel on 12 kruusa- ja liivakarjääri, Siimusti toot-misbaas kogu vajamineva bituumeni, graniit- ja kruuskillust-iku ning purustatud kruusa tootmiseks; baasis sõelutakse liiv taliteenistuse tarbeks. Soome päritolu Lokomo 2astmeline purusti on võimeline tootma killustikku 3...4 TV tarbeks. Puisteliiva tarvidus väheneb, selle asemele tuleb puhas klo-riid. Tootmisbaasi on varutud ka liiva, ent selle kasutamine on suure veohinna tõttu vähene.

Ainukesena mandri-Eesti teedevalitsustest ei ole Jõgeva TV-l oma asfalditehast. Seda asjaolu ma ei kahetse ega oma tehast ei igatse. Kuigi kuue aasta eest, naastes teedevalitsusse, pidasin asutamisplaani. Pakuti töötanud tehaseseadmeid nii Soomest kui Rootsist. Järele mõeldes aga loobusin. Olen veendunud, et asfalditehase pidamine käib majanduslikult lihtsalt üle jõu. Asfaldi tootvate ettevõtete pakkumine katab vajaduse (nt. Harbet Harjumaal, TREF Tartus jne.). Olen kindel, et praegustes tingimustes, mil eeskätt rahapuudusel ei ületa asfalditarve aastas isegi 5000 - 10 000 tonni, oleks as-falditehase ületalvepidamine ebamajanduslik. Selle koguse saab mujalt alati osta. Kui tegu oleks suurema ehitusobjektiga, siis firma tuleb, olgu Harbet või mõni teine, oma liikurte-hasega kohale ja teeb töö ära.

Masinaparki on viimastel aastatel tublisti vähendatud. Nel-jal oksjonil on ära müüdnud mitukümmend tarbetuks muutunud nõukogudeaegset masinat. Praegu on TV omanduses 5 SISUautot, 3 ZILkallurit, 6 rataslaadurit, 10 teehöövliit, 2 ekskavaatorit, 4 sõiduautot ja peale selle eriotstarbelisi masi-naid. Tänavu kevadel (1996) ostime igale teemeistrile ühe Opel Combo Touri, seega kokku 3 autot. Need on universaal-sed sõiduautod, mahutavad 5 inimest, vajadusel piisaval ar-vul tööriistu või materjali, need on meie jaoks meeskonna-automot. Ja pealegi odavad (120 000 krooni tükk).

Me oleme rajanud oma raadiotelefoniside, millega oleme

Kuno Männik on lõpetanud Tallinna Polütehnilise Instituudi teedeinsenerina 1974. aastal. Ta suunati tööle Jõgeva TREVi (praegu teedevalitsus) tootmisosakonna inseneriks. 1976-1980 oli ta samas peainsener. 1981-1990 töötas K. Männik Jõgeva Rajooni Täitevkomitees esimehe asetäitja-plaanikomisjoni esimehena, hiljem Jõgeva maakonnavalitsuses abimaavanemana.

Alates jaanuarist 1991 on ta taas Jõgeva Teedevalitsuses, sedapuhku juhatajana.

Aastaül 1993-1996 oli ta valitud Jõgeva linnavolikogu esimeheks ja ka pärast viimaseid valimisi jätkab samas ametis oma põhitöö — teedevalitsuse juhatamise kõrvalt.

Kuno Männik peab teedemehena tähtsaks regulaarset suhtlemist vallavõimudega piirkondlike prioriteetide väljaselgitamiseks ja meie võimalustest informeerimiseks. Ta on veendunud, et teedevalitsuste ajupotentsiaali tuleks ja saaks paremini ära kasutada valla- ja erateede süsteemse haldamise käivitamiseks.

rahul. Mast asub Laiusel (144 m merepinnast kõrgemal), raa-diolevi katab kogu maakonna, telefonijaamu on 16. Peale sel-le on telefoniliidese kaudu võimalik sisenenda üldtelefoni-võrku ja vastupidi. See valmis kõik aasta tagasi. Sellega ole-me väga rahul, töö juhtimine on palju kordi hõlpsam, eriti pindamisel. Raadioside funktsioneerib korralikult.

Levinud on koostöösuhed Soome teedevalitsustega. Kellega on need sõlmitud teil?

Need on tõepoolest olemas ja just äsja sõlmisime koostöö-lepingu Kesk-Soome Teedevalitsusega, kellel on samasugune lepingu ka Valga TVga. Nendega on suhted head nagu teistelgi meie teedevalitsustel. Neilt saab eelkõige teadmisi ja osku-si ning töökogemusi, ka üht-teist masinatest (tehnikast), lisa-seadmeid masinatele. Kuigi esialgu näis, et kogemus ja kasu, mida koostöölepingust võib saada, on üpris ühepoolne (s.t. Eesti-poolne), on see mulje jäänud tõepoolest esialgseks. Soomlased on väitnud, et neil on meilt õppida seda, kuidas niivõrd väikese ressursiga (raha, inimesed, kehvad masinad) on võimalik nõndapalju ära teha.

Võib öelda, et Jõgeva TVs toimus 1990-1991 (kui taastati teedevalitsused), täielik põlvkondade vahetus, vahetusid ju-hataja, tema asetäitja, pearaamatupidaja, masinakeskuse juha-taja, millega kaasnes uus juhtimisstiil: juhtimine detsentrali-seeriti, struktuuriüksustele anti suured õigused ise otsustada ja vastutada. Struktuuriüksuste juhatajad on TV juhatajast nooremad, kõigil on oma ametile vastav eriharidus.

Teemeistripiirkondade arv vähenes viielt kolmele. Meil ei ole, mõneti erinevalt teistest, varustajat ega varustamise struktuuriüksust, samuti mitte peamehaanikut.

Mitu aastat kestnud rahanappuse tõttu on meie peamiseks maanteehoiu tehnoloogiaks katete pindamine, kus on jõutud kuueaastasesse tsükklisse (iga kuue aasta järel kate pinnatak-se), mille tulemusena kate tehnoseisund on stabiliseerunud. Asjaolu, et pindamistöid oleme teinud ise, on võimaldanud selle töö omahinna hoida suhteliselt madala, võrreldes pinda-mistöid tegevate töövõtufirmadega.

Teedevõrgu tihedus ja teekatete laius on meie maakonnas üldjuhul piisav. Meil on head kruusa- ja liivavarud, ent kruu-sateede remonti pole viimase nelja aasta jooksul olnud või-

malik teha rahapuudusel.

Lähitulevikus tahame proovida soolaga tolmutõrjet Põhja-maade eeskujul. Oleme käinud seda tehnoloogiat Soomes vaatamas (kattetrüsa töötlemine vedela soolalahusega). Ent selleks peab teel olema parasjagu kruusa. Pahatihti seda meil praegu napib (on ära kulunud).

Teedevalitsuse tootmis- ja kontorihooned on ehitatud küllalt ratsionaalselt, liialdusteta. Keskuse kontor paikneb 115 aasta vanuses endises hobupostijaama hoones. Maja on puudust. Meil ei ole praegu ühtki tühjalt seisvat või välja renditud pinda. Edasine areng on võimalik olemasolevate hoonete ümberkohandamise ja kaasajastamisega. Arvatavasti oleme oma hoonete poolest teiste TVde hulgas kõige väiksema kapitaalsusega, ja seda mitte ainult keskuses.

Pikki aastaid oli Jõgeva TVs seisak, mil ei ehitatud ühtki hoonet. Võib-olla on meil sellepärast praegusel aja lihtsamgi, pole vaja tühje ruume kütta ega ülearust pinda välja rentida. Äsjamainitud vanast puumajast veel niipalju: ma ei ole kuulnud kedagi, kes selle suhtes oleks väljendanud rahulolematust. Mida aasta edasi, seda rohkem me oma maja armastame. Mõne aasta eest puhastasime maja ümbruse, tegime välisremondi, seest on teda kohandatud praegustele vajadustele ja see töö jätkub praegugi. Ei tule tahtmiski ümber kolida mõnda raudbetoonkolossi.

Kuidas oled rahul Jõgeva maakonna riigimaanteevõrgu arenguga, pean silmas pikemat perioodi, mõnda aastakümnet? Ühtlasi kontrolliksin sinu optimismi tuleviku suhtes.

Mis puutub sellesse, iseäranis katete ehitamisse, siis asfaltbetoonitehase puudumise tõttu oleme katete ehitamiseks kasutanud teisi tehnoloogiaid: küllalt palju on ehitatud põlevkivituhaga stabiliseeritud katteid (koos pindamisega). Kuna need on õnnestunult valitud just väiksema liikluskoormusega teedele, siis on need katted hästi säilinud. Ka on neile õigel ajal tehtud korduspindamist. Samuti oleme tänaseni ehitanud mustkatteid hõõvlisegust (kui teised juba ehtasid asfaltbetoonkatteid). Kusagilt ei paista välja, et Jõgeva maakonnas ehitatud hõõvlisegust mustkatted oleksid hullemas seisukorras kui mujal ehitatud kapitaalsemat tüüpi katted.

Eelmainitud 153 km kruusast vallateede võtmise riigimaanteede võrku on kattega teede osatähtsuse muutnud märksa väiksemaks. Kohaliku tähtsusega teedest rääkides meenub, et umbes 15 aastat tagasi käivitati kava, mis seadis eesmärgiks majandikeskuste (kolhoosid, sovhoosid) ja rajoonikeskuse ühendamise kattega teedega. Selle kava Jõgeva TV realiseeris. Täna aga näeme, et neid majandikeskusi enam ei ole ja samas ei ole osal vallakeskustel Jõgevaga ühendust kattega teed mööda. Arvan, et meie kohus on see lünk lähiaastatel täita.

Adavere lähistel Jõgeva maakonnas asub teatavasti mandri-Eesti keskpunkt. Seal on kõige rohkem kahe tunni tee (Haapsallu ehk enam) igasse Eesti linna. Need oleksid küllaltki sobivad eeldused Maanteeameti sinna ümberkolimiseks, kui võtta eeskujuks Rootsis korraldatud riigiametite pealinnast väljaviimine.

Piibe maantee läbib Jõgeva maakonda. Kas väärrib käsitlemist Piibe maantee kui arvestatav ühendustee ja selle tee tehnoseisundi parandamine?

Piibe maantee on kahtlemata probleem ja ma toetan initsiatiivi, millega Järvamaa on asunud seda lahendama. Jõgeva maakonda see küll otseselt ei puuduta, kuna Piibe maantee on Jõgeva maakonna ulatuses täiesti korras ja selle toel on maantee ümbruses toimunud aastate jooksul normaalne sotsiaalne areng. Kuid niipea, kui me ületame maakonnapiiri Vägeval ja ka lühikese lõigu Lääne-Viru piires, siis märkame väljaehitamata jäänud maantee ja puuduva katte otsest järelmit: täielikku sotsiaalset mahajäämust selles piirkonnas. See tähendab ka, et Jägala–Järva-Jaani–Jõgeva–Tartu trassil tervi-

kuna on oluline puudus ning nii on jäänud kasutamata Piibe maantee märkimisväärne potentsiaal transiitena. Teelt vaadates hakkab silma mahajäetud ja kokkuvajunud taluhooneid. Kattega tee ehitamine sinna on tähtis eelkõige selleks, et tolles piirkonnas taastuks elu. Aga kindel on üks: kui tee saab kogu ulatuses korda ja sõitja saab sellest teada ning märkab, et see on alternatiiv Tallinna–Tartu maanteele, siis kindlasti läheb osa liiklejaid sinna üle, tõenäoliselt eelkõige eriveod (rasketransport, kaubaveokid jms.), kuna autojuhid ei ole vahest eriti pretensioonikad teeäärse teeninduse suhtes. Teenindus tekib aga omakorda siis, kui tuleb liiklejaid. Arvata on, et kuulub mõni aeg, ja tee hakkab mingil määral konkureerima Tallinna–Tartu maanteega, kuigi minu arvates tõsikonkurentsi päriselt kunagi ei tule, sest Tallinna–Tartu trass koos oma infrastruktuuriga on tulevase konkurendist kaugele ette läinud ja areng ei peatu. Kindel on, et tee kordategemise järel liiklus Tartu–Jõgeva–Rakvere trassil Jõgeva maakonnas märksa kasvab. Meile see meeldib, läbisõitjad jätavad osa oma rahast siis ka meie maakonda.

Teedevalitsusi on meil 15, mis võrdub maakondade arvuga. Mida arvad, kas igas maakonnas peaks ikka olema oma teedevalitsus või tuleks sellesse suhtuda kriitiliselt?

Arvan, et praegu teedevalitsuste arvu vähendada ei või. Valla- ja erateede kompetentseks haldamiseks ei näe ma eeldusi enne, kui praegused väikesed vallad on kas naabritega ühinenud või koopereerunud. Teede valdkonna ainukesed eksperdid on teedevalitsuse kontorid ja nende vähendamine aeglustaks mitteriigimaanteede haldamise struktuuride teket. Samas ei näe ma otsest seost maakonna ja teedevalitsuse vahel, sest suhtlemine on vajalik eelkõige omavalitsustega.

Kuidas realiseerub teie jaoks suund, et maanteehoiutööd anda teha ettevõtjatele? Kas olete teedevalitsuse põhivarasid andnud erakätesse? Kas see on kooskõlas sinu kontseptsiooniga teedemajandusest turumajanduslikus ühiskonnas?

Kindlasti on vajalik koos ettevõtluse turu tekkega tellija ja tegija rolli lahutamine kolmes asjas: ehituses, materjalide tootmises ja projekteerimises.

Et turusuhete areng on Eesti eri regioonides toimunud erineva kiirusega, ei ole võimalik käsukorras kõigis teedevalitsustes üheaegselt neid rolle lahutada. Nii-öelda "pilotprojekti" võiks see toimuda 2...3 teedevalitsuses.

Pärast ettevõtluse eraldumist (soovitavalt peaksid tekkima 5...7 konkurentsivõimelist regionaalset äriühingut) jõuab ükskord kätte aeg tellijakontorite arvu vähendamiseks.

Teemeistrid koos põhi- ja tugiteede ning tähtsamate kohalike teede hoiuks tarvisminevate suve- ja talihooldetehnikaga oleksid valdavalt tellijakontorite koosseisus, kuni tekkinud ja kosunud erafirmad nad ükskord suurema palgaga enda juurde meelitavad.

Kas teedevalitsuse ressurside baasil on tekkinud ettevõtlust, mis oleks seotud maanteehoiuga?

Meie varade baasil ei ole tekkinud ühtegi erafirmat ega ühingut, mis teeksid meiega koostööd või oleksid integreerunud TV tegevusega, rääkimata sellest, et taolises firmas tegutsev või sellega seotud inimene oleks ühtaegu TV teenistuses. Minu suhtumine sellesse on täiesti eitav ja seda meil ka ei tule. Meie ressurside erakätesse andmine võiks tulla kõne alla küll konkreetselt Siimusti abitootmisbaasi või mingite erimasinate näol, millele pole TVs pidevalt tööd. Sel juhul peaks see ettevõtte kellegagi veel liituma, et konkurentsis vastu pidada. Meie maakonnas leidub mitu firmat, kes on välja arendanud materjalitootmist. Sel juhul peavad TV ja too firma olema täiesti lahusesisvad.

Maanteehoiutööde andmine ettevõtjatele on meil tuntud asi. Kaks näidet. Vähempakkumise korras ehitame ümber sildu. Tallinna–Tartu maanteel ehitas AS Laarmann & Co 1996.

aastal ümber Suudari silla ja järjekorras on 1997. aastal Pikknurme sild. Mitmeid aastaid on meil lepingud lumetõrjetõdeks sõlmitud perifeersetel ja vähemtähtsatel kohalikel teedel, kus kohalikud maaomanikud tõrjuvad riigiteedel lund. Me püüame tagada liikluse koolibussidele pea- ja tugiteedest kõrvalejäävates piirkondades. On ka vastupidise suunaga lepinguid, kus TV tehnika, kui võimsust jätkub, tõrjub lund mitteriigimaanteedel. Teisiti on pindamise korral. Meil on hea kvaliteediga bituumen ja killustik (me peseme kogu oma killustiku, nii graniit- kui kruuskillustiku), meil on kõrge kvalifikatsiooniga töötajad, korralik gudronaator (KAMAZ) ja killustikulaotur ning meie tehtud töö on märksa odavam kui ettevõtjatel. Kuni see nii on, ei paku me pindmistõid ettevõtjatele.

*

Ma puudutan veel ühte küsimust, mis seondub Maanteeameti maine ja prestiižiga.

Kogu ühiskonnale määratud massimeedias levitavat maanteealane info peaks lähtuma ainult Maanteeametist, algallikast, mitte muudest allikatest. Ainult sel juhul on see adekvaatne, õige rõhuasetusega. Seda ei tohi jätta teiste hooleks.

Kui meie endi hää ei kosta otse rahvani, kahandab see nii meie mainet kui ka prestiiži. Sellepärast peab kiiremas korras tööle hakkama Maanteeameti infokeskus.

Talvel tekib maanteedel täiesti ootamatult, mistahes ööpäe-

vahetkel, ulatuslikke kiilasjääpiirkondi, mille teket ja ulatust ei ole parema tahtmise korral võimalik ennustada. Samuti on lood lumesajuga, mille intensiivsus võib olla erakordne ja ootamatu. Nendele ei suudeta olemasolevate ressursidega ja keskmisele talvele orienteeritud normide piires vastu astuda (nagu see oli 14.-15. detsembril Tallinnas ja mõnes piirkonnas veel). Sel korral tuleb teadvustada nii endale kui ka rahvale, et tegemist on erakordse loodusnähtusega, millele vastuastumine tavavahenditega võtab kauem aega ning kus' nähtus ise tuleb kvalifitseerida loodusõnnetuseks, **otsimata süüdlasi**. Taolistel juhtudel peaks teede- ja sideminister kui valitsuse liige, otsustades teedevalitsuste ja Maanteeameti info põhjal, kuulutama välja hädaolukorra maanteedel. Meie praegused sidevahendid on täna juba küllaltki küündivad, et sellistel puhkudel toimida kiiresti.

Mida sooviksid teistele maanteelastele?

- * Juba praegu mõtle, kas südamelähedasem on töö tellijakontoris või riskida tegijafirmas suurema sissetulekuga.
- * Kui vähegi võimalik, ürita hankida kõige sobivam ja uuem tööriist (masin).
- * Kui näed Jõgeva teedel midagi viltust, helista meile (telefon (277) 21 085)!

Tänan Teelehe nimel!

Küsis ja kirjutas E. Vahter

KOKKUVÕTVALT SELLEST, MIDA ON SUUDETUD 1996. AASTAL TEHA MAANTEEVÕRGU ARENDAMISEL

Maanteevõrku tehniliselt arendava iseloomuga objektid on Maanteeameti Direktoraadi tellida. Nende ehitamist finantseeritakse **maanteehoiu eelarvest**. 1996. aastal jõuti lõpule viia tööd kaheksal objektil ning kokku on **käiku antud 18,2 km** kattega maanteed.

Need on järgmised:

* Kiiu eritasandiline liiklussõlm 4,8 km Tallinna–Narva maanteel (Harju Teedevalitsus), sealhulgas on põhitee 0,8 km, haruteid 4,0 km. Viadukt on ehitatud palju aastaid varem.

* Loobu eritasandiline liiklussõlm 1,7 km Tallinna–Narva maanteel (Rakvere Teedevalitsus), sealhulgas põhitee 0,9 km, haruteid 0,8 km. Viadukt valmis juba 1995. aastal.

* Jüri liiklussõlmes Tallinna–Tartu maanteel (Harju Teedevalitsus) viidi lõpule põhiteelõigu (0,7 km) ja haruteede (0,6 km) ehitamine kokku 1,3 km ulatuses. Viadukt on ehitatud mõni aasta varem.

* Tehti kapitaalremont Purtse sillale (pikkus 51 m) Tallinna–Narva maanteel (Ida-Viru Teedevalitsus) ning ehitati uus kate silla pealesõidule (0,5 km).

* Sangla Soolõigu asfaltkate Tartu–Viljandi maanteel (Tartu Teedevalitsus) freesiti, stabiliseeriti ning kaeti 4 cm paksuse uue asfaltbetoonkattega. Uut katet on 2,9 km.

* Valmis Audru ümbersõidutee Pärnu–Lihula maanteel (Pärnu Teedevalitsus) pikkusega 4,2 km ning koos sellega Sanga viadukt (41,2 m).

* Väikese väina tammi (Saare Teedevalitsus) ümberehitamisel sai valmis 2,8 km uut asfaltkatet. Ühtaegu peeti samas k.a. juulikuus tammi rajamise 100 aasta juubelit.

* Ehitati välja Koidula piiripunkti viiv teelõik pikkusega 1,7 km (Põlva Teedevalitsus).

Tulemuslikud on olnud **Maailmapanga laenu** arvel tehtud teetööd. Kaheks aastaks (1995-96) kavandatud programm viidi edukalt lõpule. Katte taastustõid tehti kokku 207,3 km, neist **1996. aastal 109,4 km**, seda järgmistel teedel ja teelõikudel:

* Tallinna–Tartu–Luhamaa maanteel km 114,8-123,6 ja 131,8-139,0 ehk kokku 18,2 km (Jõgeva Teedevalitsus).

* Jõhvi–Tartu–Valga maanteel km 3,5-5,5; 7,7-11,8; 13,1-22,2 ja 44,6-50,4 ehk kokku 21,0 km (Ida-Viru Teedevalitsus).

* Pärnu–Rakvere maanteel km 152,0-157,0 ehk 5,0 km (Lääne-Viru Teedevalitsus).

* Valga–Uulu maanteel km 75,1-82,1 ja 83,1-85,2 ehk kokku 9,1 km (Viljandi Teedevalitsus).

* Ääsmäe–Haapsalu–Rohuküla maanteel km 0,3-40,0 ehk 39,7 km (Harju Teedevalitsuse osas 17,6 km ja Lääne Teedevalitsuse osas 22,1 km).

kokku 9, * Tallinna–Paldiski maanteel km 25,4-26,5 ja 31,5-40,5 ehk 9 km (Harju Teedevalitsus).

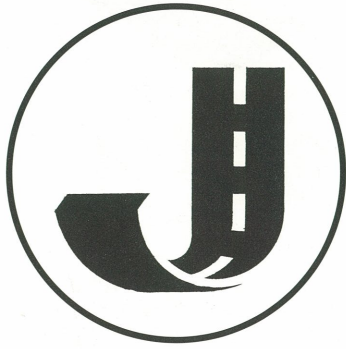
* Pärnu–Lihula maanteel km 48,8-55,3 ehk 6,5 km (Lääne Teedevalitsus).

Taastatud asfaltkatete silmapaistvaks omaduseks on väga hea tasasus. Parim tasasus on mõõdetud Tallinna–Tartu maanteel Põltsamaa lähistel (rahvusvaheline tasasusarv IRI = 1,13), kus kattetaastustõid tegid AS *Teede REV-2* ja AS *Titania*.

E. Vahter



Pildiküljed



Jõgeva TV keskusehoone juures hakkab lehvima maanteelaste lipp

Jõgeva TV teameistrid: Heldur Paas (Mustvee), Tarvi Saarse (Põltsamaa) ja Toivo Liivak (Jõgeva) uhiuute meeskonnaautodega Opel Combo Tour



JÕGEVA TEEDEVALITSUS

Jõgeva TV hõvlijuhtide õppepäev: õpetust jagavad Andres Zäuram ülal vasakul ja Andrus Saarsalu paremal; kõrval Eesti Aleksandrikooli ajalooline hoone





ALEKSANDER KALDAS

VIA BALTICA projektist

Algus eelmises *Teelehe* numbris

Paraku on siin mõningane vastuolu tegude ja sõnade vahel. Eesti tipp-poliitikud, sealhulgas president, peaminister, Riigikogu komisjonide esimehed, Riigikogu liikmed ja teised, viibides välismaal, kohtudes seal majandus- ja rahandustegelaste ning poliitikutega, kinnitavad oma heakskiitu *Via Balticale*. Tagasi tulles räägivad nad, kuipalju on võimalusi abi saada! Sellega kahjuks olekski nagu kõik tehtud, kohapeal ei liigu midagi edasi. Unustatakse ära, et see abi saab olla samalaadne kui Maailmapanga laenu puhul: laenu saab, kui endal on ka midagi mängu panna. Alles siis võib see abi raskest olukorrast välja aidata. Keegi ei tule meile vägisi kaela määrima ei dotatsioonide, ei krediitide. Kui me ise ei taha neid võtta, pidades tingimusi orjastavateks või laenumäärasid liiga suurteks või antud projekti vähetähtsaks või mida veel, siis ei olegi midagi parata. Siis peamegi elama selle otsas, mis meil parasjagu on.

Mis on teada Läti, Leedu või Poola poolelt *Via Baltica* asjus?

Siin tulevad mängu erinevused. Ei oska üheselt öelda, kas meie strateegia on täiesti väär või täiesti õige. On teada, et Läti ja Leedu on asunud nagu tõsisemalt investeringute juurde, k.a. välislaenu ja oma napist maanteehoiurahast sihitusega eraldamine *Via Baltica* projektile. Ühest küljest on tegemist muidugi olukorraga, millel eespool sai pisut peatunud. Naabritel on teatud maanteelõigud tunduvalt halvemas seisus kui meil. Meil ei ole nt. praegu Pärnu maanteel selliseid lõike, mis nõuaksid viivitamatut rekonstrueerimist või ümberehitamist. Võiksime jääda maantee osas olemasolevale trassile ja piirduda tõesti sellega, et hoida kate tasase ja tervena. Seda ei saa kahjuks teha lätlased Riia regioonis ega leedulased Kaunasest lõuna pool, kust tõesti on vajalikud ehitustööd, ilma milleta ei saa suuremat liiklust sellele teele lubada. Teine põhjus seisab võib-olla lihtsalt nende majandusstrateegias. Leedu maanteehoius paistab senini silma, et säilitatakse seda ehituse maiku, mis neil varem on olnud, vaatamata sellele et raha napib ja korrahoiaks eriti vahendeid ei jätku. Ligilähedaselt võib sama öelda ka Läti võimaluste kohta. Ometi oli vahepeal nii Leedus kui Lätis maanteehoiu rahastamisel paar aastat halvem olukord kui meil, kuid nüüd nad on saanud oma asjad käima. Tõenäoliselt hakkab paremini toimima n.-ö. infrastruktuuri maksustamine, kui hetkel meil on, vähemasti on rohkem seadusi ja teisi sätestavaid dokumente välja antud. Kui laekuvate katteallikate hulk on suurem, on ka enam õigustatud nende osaline suunamine just nimelt ehituseks. Põhiliselt oodatakse olulist laekumist mootorikütuse aktsiisilt. Meil on lätlaste ja leedulastega koostöö Balti Maanteelaste Nõukogu raames ühtlustamaks finantseerimisallikate leidmise ja kasutamise põhimõtteid. Oleme osutanud mitmesuguste võimaluste, kust ja mille eest raha kasseerida. Mootorikütuse maksustamisega on võimalik koguda 75-80 % kõigist neist vahenditest, mis peaksid tulema eeskätt teekasutajatelt.

Kuuldavasti on Leedu asunud *Via Baltica* investeerimiseks laenude võtmisele Läänest. Eesti hoidub sellest.

See on laenuvõtmise poliitika: kas võtta või mitte võtta. Kui Leedu on otsustanud võtta ja paigutada just nimelt sinna, siis see on tema strateegia. Kui Eesti Vabariigi Valitsus ei poolda sellist lähenemist, siis see on meie strateegia.

Eelmises numbris avaldatud lõigus ei olnud Al. Kaldas kindel, kas Lemme – Ikla teelõigu remondiraha võetakse 1997. aasta eelarvesse. Täna on riigieelarve Riigikogus vastu võetud ja see raha on olemas.

*Kui meie maantee olukord tagab praegu neile sõitjatele, kes on otsustanud ette võtta pika reisi *Via Baltica*l, enam-vähem rahuldavad sõidutingimused, siis nagu ei pruugikski investeerimisega lähiaastatel väga pingutada.*

Selle asja juures on üks aga. Liiklus ei kasva küll hüppeliselt, see kasvab üldiselt sujuvalt. Aga ka sujuvalt kasvades on sellel kasvul teatud tempo. Kui me täna räägime, et Iklas ületab piiri 1000 autot ööpäevas ja nende jaoks polegi vaja erilisi pingutusi teha, siis peame teadma, et see arv kasvab ja kahekolme aasta pärast võime nentida, et piiri ületab 3000-4000 autot ööpäevas. Kui nüüd pole vahepeal tehtud midagi selleks, et tee seisundit vähemalt säilitada, siis me oleme möödapääsmatult hiljaks jäänud. Selles ongi õige maanteehoiu arengu olemus, et paigutused tehakse ennetavalt. Hilja on hakata ümber ehitama ja taastama kasvanud liikluse tingimustes. Parim variant, mis võib olla, on enne tee ja siis liiklus. Veel on vastuvõetav see protsess, kui me suudame n.-ö. ajaga sammu pidada. Kui laseme kattel enne ära laguneda ja alles siis taipame, et vaja on teed ehitada või siis olemasolevat remontida, on õige aeg mööda lastud. Sõidumugavus langeb, teeloleku aeg pikeneb, juhid on närvilised, väsivad rohkem, õnnetused sagedavad.

Kas see on n.-ö. maitse asi, kas investeerida varem või hiljem, rohkem või vähem?

Kui rääkida sellest, mis peaks toimuma Tallinna ja Pärnu linnas, siis see on suure osas investering ja seda just nende linnade tänavavõrku. Tänavad vajavad seda igal juhul, ükskõik kas neil on siis *Via Baltica* liiklust või ei ole: Tallinna kesklinnast on vaja läbi pääseda, sadamast on vaja välja pääseda ja niisamuti on Pärnus. Mis puutub maanteesse, siis ainuke investering, millest võiks praegu rääkida, on väikeste ümbersõiduteede ehitamine Kernust, Arest ja Nurmest. Nendes kolmes kohas suurendaks see sõidumugavust, kaoksid ära kiiruspiirangud ja paraneks nähtavus. Vanad teelõigud jääksid ühtlasi läheduses paiknevate alevike n.-ö. kogujateedeks, nende alevike kliima paraneks nii majanduslikus kui otseses mõttes. See jääks esialgu ainsaks investeringuks. Kõik muu, millega täna peame tegelema, on katte säilitamine ja igapäevane jooksev korrashoid.

On räägitud, et Turu – Helsingi – Peterburi kiirtee, mille väljaarendamisele olevat asutud, pakub *Via Balticale* niisugust konkurentsi, et viimane muutub mõttetuks. Kas Turu-Peterburi tee oleks tõesti alternatiiv *Via Balticale*?

Aga me ei arenda ju *Via Balticat* selleks, et Venemaalt sõita Euroopasse ja vastupidi. Turu – Helsingi – Peterburi kiirtee oleks Soome maanteevõrgu üks osa, niisama nagu Tallinna – Narva maantee on Eesti maanteevõrgu üks osa. Need osad üksteist ei välista. Küsimus on selles, et kui meil on vastuvõetav maanteevõrk, siis liiklus nagu vesi sütib ennast ise seda võrku mööda voolama. Kus vastupanu on väiksem, sinna

läheb ta parema meelega. Vägisi sundida kedagi mujalt sõitma ei ole võimalik. Kui peaks kujunema nii, et korrastatud teede puhul eelistatakse millegipärast Helsingi–Peterburi teed, siis see tähendab seda, et vastava soovi korral peame selgitama põhjused ja tegema nii, et tulemus oleks vastupidine. See ongi meie kauaoodatud turumajandus, mis ütleb, kas on mõtet investeerimist jätkata. Põhimõte, et ehitame oma tee enne valmis, las nad siis olla hädas ja meie peame peent nauru, ei annaks efekti kummalegi poolele. Peterburi–Helsingi–Turu–Stockholmi kaudu Euroopasse kulgeb tegelikult idaläänesuunaline liiklus. *Via Baltica* on põhja-lõunasuunaline. Need suunad on ristuvad, üks ei ole suuteline teist asendama. Ei ole usutav, et lätlased ja leedulased sõidaksid Tallinna ja sealt praamiga Helsingisse ning asuksid seal omakorda Turu–Stockholmi suunale, et sõita Euroopasse.

Et justkui loobuksid Poola metsadest läbisõidust.

Ega küsimus pole niipalju Poola metsades, küsimus on lihtsalt selles, et maa kirdenurk, kus kulgeb umbes 100 km Poola territooriumil asuvast maanteeosast, on tagasihoidlikult asustatud ja arenenud, sest selle kaudu ei peetud viimastel aastakümnetel mingisugust riikidevahelist ühendust. Poola ja Leedu vahel ei olnud sellel teel nimetamisväärsel liikumist ega olnud selleks vajadustki, kuna puudusid majanduslikud sidemed. Kui metsa vahel võib midagi juhtuda, siis võib see juhtuda ka meil, Eestis, olgu siis Narva või Pärnu maanteel. Kõik sõltub sellest, missugune on maa üldine majanduslik olukord ja kuidas probleemid on käsile võetud. Turvalisus võib olla tagatud või tagamata niihästi seal kui siin.

Neli-viis aastat tagasi avaldati meil arvamust, et riigipiiride lahitimisekuga suureneb Eestit läbiv transiitliiklus plahvatuslikult.

Liiklus suureneb tõepoolest, aga ta suureneb oma seaduspärasuste järgi. Kui üks pikk teetrass läbib paljusid regioone ja asulaid, siis liiklus kasvab nende keskuste külgetõmbetsoonis. Kui joonistaksime välja liiklussageduse epüüri, siis see on

pidevalt muutuv: lähenedes mingile linnale, ta hakkab kasvama, teisel pool linna jälle kahanema, kahe linna vahel on ta mingisuguses punktis kõige madalamas seisus, et siis uuesti suurened. Meie asustustiheduse puhul on küllaltki suur osakaal kohalikul liiklusel ja transiitliiklus ei ole siamaani mänginud ja arvatavasti lähemas tulevikus ei hakka mängima esimest viulit. Mõni aasta tagasi on *Via Baltica* transiitliikluse kohta tehtud prognoos, et maanteetehniliste takistuste kadumisel ööpäevane liiklussagedus suureneb ca 25 %. Selle kasvu taga on muide väga suur reisijate hulk aastas. Kui lisame selle 25 % olemasolevale, näit. 3000 autole ööpäevas, saame 3750. Iseenesest on kasvunumber märgatav, ent see jääb sama liiklussageduse klassi piiridesse. Mitte midagi halba silmapilk ei juhtu. Nii võime teisest küljest ka *Via Baltica* puhul ennast rahustada, et mis siis ikka, kui transiitliiklus ka kasvab.

Meil on Pärnust kuni Läti piirini potentsiaali liikluse mitmekordse kasvu vastuvõtmiseks. Kui seal sõita mitte-tiptunnil (tipptunnil on seal võimalik teist sõitjat kohata või mõnest mööda sõita), siis tee on võrdlemisi tühi. Kui piiri ületaks 1000 asemel 3000 autot ööpäevas, oleks tuntav, et maanteel liigeldakse. Kuigi eespool leidsime, et liikluse kasvu tuleb hoolega jälgida, siis teisest küljest 1000st 3000ni jõudmine üleöö ka ei tule.

Seda silmas pidades võiksime olla optimistid, et me tuleme selle liikluskoridori hoidmisega oma riigi piires esialgu toime.

Võiksime olla küll, kuid eelduseks on, et jätkub raha *Via Baltica* kui ühe meie põhimaantee katte taastamiseks. Tänavu veel piisavalt ei jätku, kuigi mõned lõigud tehtud saavad.

Aleksander Kaldas on lubanud *Via Baltica* teemat käsitleda ka edaspidi ja sellele lisandada Tallinn–Tartu maantee rekonstrueerimise probleemikäsitlusi.

E. Vahter

SUMMARY

* Aadu Lass, the Aid of the Director General of the ERA, describes how the Vana-Vigala bridge was built and rebuilt (in 1912 and 1967).

* Riho Sõrmus, the Director General of the ERA, analyses the achievements of 1996 and speaks of the plans for near future.

* TEELEHT has interviewed Kuno Männik, the Manager of the Jõgeva Road Office, about the road situation in the district.

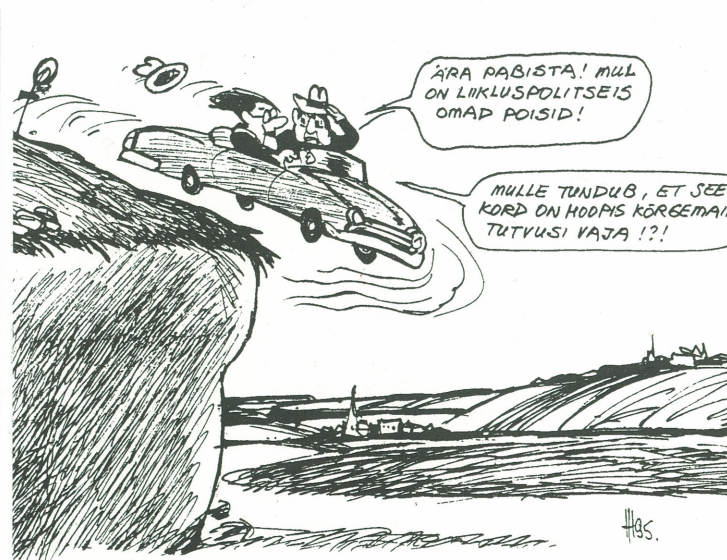
* Enno Vahter is giving a survey of main events in road affairs in 1996. The short article of the same author deals with training days for grader operators in the Jõgeva Road Office.

* Aleksander Kaldas, the Deputy Director General, continues his overview of the realization of the *Via Baltica* project.

* Aldur Aasa, the Manager of the Järva Road Office, and the advisers of the ERA Jüri Riimaa and Lembit Hark are writing about their studytour to Hungary.

* Jüri Valtna, the Manager of the training department of the Technical Centre presents information about the seminar in Espoo (Finland) and about the Day of the Estonian Asphalt Pavement Association

* As usual, there is a list of the employees of 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.



HUGO HIIBUSE joonistus



28. oktoober 1996

Viimane Maailmapanga laenu arvelt ehitatud objekt on valmis: lindi Ääsmäe–Risti lõigul (39,7 km) Ääsmäe – Haapsalu maantee on pidulikult avamiseks just läbi lõiganud tollane minister Kalev Kukk ja peadirektor Riho Sõrmus; teisele pildile on jäänud vasakult Harju TV juhataja Jüri Seppar, kelle haldusse jääb käikuantud lõigust 17,6 km, ja Sven Pertens, maanteelõigu asfaltkatte taastustöö peaettevõtja, AS Lemminkäinen Eesti direktor. See tuntud firma tegi 28 % (59,8 km) Maailmapanga laenu arvelt kahe aasta vältel tehtud kattetaastustööde kogupikkusest ehk töodes osalenud firmadest kõige enam. Teine osa teelõigust (22,1 km) on Lääne TV halduses.

All vasakul:

* Valmimas on üks Maailmapanga laenu arvelt ehitatud teelõike. Kohe-kohe taanduvad olematusse ka vanad igerikud sillakäsi puud
* Ehituse ajal Riisipere viaduktil



Uus helkiva kõrga suunaviit Vändra teeristis Imavere–Viljandi teel (Viljandi TV). AS Teede REV-2 on viidatahvlite valmistamisel kasutanud kilet 3M. Viidapostid toetuvad kannvundamentidele

UUED SUUNAD UNGARI MAANTEEHOIU- ORGANISATSIOONIS

Külastasime 25.-27. nov. 1996 Ungari Teedemajanduse Juhtimise ja Koordineerimise Direktoraati (edaspidi: Direktoraat) ning Transpordi-, Side- ja Veeasjade Ministeeriumi teede ja sildade valitsust. Visiidi eesmärk oli tutvuda Ungari maanteehoiuorganisatsiooni ja selle juhtimises toimunud muutustega.

Käsitatud teemad

Teedevalitsuste reorganiseerimine, Transpordi-, Side- ja Veeasjade Ministeeriumi teede ja sildade valitsuse osa reorganiseerimise ettevalmistamisel, sealjuures ka küsimuse selgitamisel Ungari parlamendis. Teedehaldamise avalike huvide ühiste (endiste teedevalitsuste, edaspidi **teedeühisuste**) hinnang toimuvale. Teedemajanduse finantseerimine ja Maanteefond.

Tulemused

Reorganiseerimise ettevalmistustööd tutvustasid Direktoraadi direktori asetäitja korrashoiu alal (ühtlasi ka Maanteefondi direktor) Miklós Szabó, Direktoraadi tehnikadirektor Jozef Timar, Salgótarjáni Komitaadi Teedehaldamise Avalike Huvide Ühise (endise teedevalitsuse) tegevdirektor Istvan Frater (üks reorganiseerimise idee autoreid ja vastava orgkomitee liige) ja teised spetsialistid. Kohtusime Ministeeriumi teede ja sildade valitsuse peadirektori Lajos Hörvölgyiga.

Töime kaasa järgmised ungarikeelsed õigusaktid: maanteeliiklusseadus, maanteefondiseadus, kontsessiooniseadus, teedeühisuse struktuur ja põhimäärus, samuti dokumentid teedeühisuse asutamise, teehooldelepingu üldiste tingimuste, järelevalvekomisjoni töökorra, Vasi komitaadi teedeühisuse kollektiivlepingu kohta.

Hinnangud, märkused, tähelepanekud

Riigimaanteid on Ungaris 30 000 km, sealhulgas kiirteid 385 km ja poolkiirteid 500 km. Peateedel on 6 000 km ulatuses transiitliikluse osakaal väga suur. Ungaris töötas 20 organisatsiooni kokku 6500 inimest (19 teedevalitsust, igas komitaadis üks, ja Autoteede Direktsioon, kes tegeles magistraalteede haldamisega). Inimeste arv on käesoleva ajani suhteliselt vähe kahanenud. Siiani tehti kõiki töid peale uute teede ja teekatete ehituse ning ehitusmaterjalide tootmise oma jõududega. Kuni 01.06.96 ei olnud meie mõistes Eesti Maanteeameti Direktoraadi volitusi omavat asutust, neid ülesandeid täitis ministeeriumi teede ja sildade valitsus. Eksisteeris küll Teedemajanduse Juhtimise ja Koordineerimise Direktoraat, kuid selle volitused olid väga piiratud. Strateegilise ja organisatsioonilise juhtimise parendamiseks eelnimetatut lihviteeriti alates 01.06.96 ning asutati uus sama nimega direktoraat, kes on küll eelmise õigusjärglane, aga kellel on märksa suuremad volitused, sealjuures ka õigus raha jaotada. Administratiivselt allub see siiski endiselt ministeeriumi valitsusele.

Teede finantseerimine on väga loogiline ja selge. Käesolev finantseerimismudel on viimase 20 aasta jooksul neljas. Loodi **Maanteefond** (Teedepank), mille esimeheks on Direktoraadi direktori asetäitja. Fondist eraldatakse raha ainult riigiteedele. Uute teede ehitamiseks jääb fondi vahenditest napiks, seetõttu otsustab investeerimisküsimused parlament ja raha antakse riigieelarve kaudu ilma kõiki konkreetseid objekte näitamata. Maanteeameti Tehnokeskus polnud varem iseseisev, kuid 01.06.96 eraldati ta Direktoraadist ja töötab nüüd samadel alustel kui meie Tehnokeskus. Üldise erastamise käigus toimus teedeehituse erastamine väga kiiresti (aastail 1991 ja 1992) ning väliskapitali (austria, prantsuse, saksa, itaalia) aktiivsel osavõtul. Erastamisel mindi isegi ettevõtete ja seadmete kinkimiseni, asfalditehased kingiti või müüdi odavalt näiteks Ukrainasse. Praegu pole teedeühisustel ühtegi asfalditehast ega kivipurustussõlme. Alates 01.06.96 on eelarve üks kuluartikleid põhitootmisvahendite ostmise teedeühisustele. Kaalutakse võimalust osta tehnikat välislaenu arvel.

Suurtest erasektorile antavatest tellimustest täidavad umbes 75 % väliskapitalil ja 25 % Ungari kapitalil baseeruvad ettevõtted. 01.06.96 lõpetati teedevalitsuste tegevus senisel kujul

ja nende baasil asutati üleriigilise maanteevõrgu haldamisega seotud ülesannete lahendamiseks igas komitaadis teedehaldamise avalike huvide ühisus (sisuliselt ettevõtte põhimõttel töötav teedevalitsus). Ühise asutajaks on ministeerium, kes annab ühise omandisse ka põhikapitali (rahalisel ja mitterahalisel vahendil). Asutaja võtab endale ühtlasi kohustuse teha lisasissemakseid ühise avalikest huvidest johtuvate ülesannete täitmiseks ning üldise vastutuse alusel tekkiva kahjumi likvideerimiseks, kuid selle makse iga-aastane kogusumma ei tohi ületada 15% põhikapitalist. Maanteeliiklust käsitleva seaduse alusel riikliku teehaldajana ning riiklike teede varahaldajana määratletud ühisus tegutseb avalike huvide osas järgmistes valdkondades: maanteede, sildade, tunnelite korrashoid ja kasutamine, süvaehitistööstus, ehitus- ja inseneritegevus, metsamajandusteenuste osutamine, asundusjäätmete käitlemine, avaliku puhuse alane tegevus (välja arvatud haldusorganite luba nõudvad tegevusalad). Ühisus võib mainitud valdkondade edendamiseks oma vabade võimsuste arvel arendada ka äritegevust, kui ta ei ohusta sellega oma ülesannete täitmist avalike huvide vallas. Äritegevusest pärinev sissetulek ei tohi ületada 30 % aasta kogusissetulekust ja selle kohta tuleb arvestust pidada ning arveldusi teha eraldi. Ühise kasumit ei saa ühisuselt ära võtta ega teiste vahel ümber jaotada.

Tegevdirektor võetakse tööle kindlaksmääratud ajaks, kõige enam viieks aastaks. Seda ajavahemikku saab ilma piiranguteta pikendada. Reorganiseerimise ajaks määrati kõik ametis olnud teedevalitsuste juhatajad ametisse 10 kuuks (kuni 31.05.97). Seejärel täidetakse tegevdirektoreile ametikohad valimiste teel vastavalt ühise põhimäärusele. Teede haldamisel on säilinud regionaalne jaotus (komitaatide teedeühisustele lisaks on vaid magistraalteede haldamise ühisus) ja seda peetakse väga tähtsaks, tulemusliku töö üheks vajalikuks eeltingimuseks. Selles osas ei peeta eksperimente regionaalsete keskuste näol otstarbekaks (vähemalt käesoleval ajal).

Direktoraadi ja teedeühisuse vahetamine vormistatakse kahte tüüpi lepingute alusel: **esimene tüüp**, millega ilma konkursita antakse riiklik tellimus kõigi ekspluatatsioon- ja korrashoiutööde tegemiseks; neis on väga üksikasjalikult ära toodud tööde mahud, maksumus, kvaliteedinõuded jne. ning need moodustavad vähemalt 80 % teedeühisuse aastamahust; **teine tüüp** (kuni 20 % teedeühisuse aastamahust), mille alusel teedeühisus kui riigiameti esindaja kontrollib konkurssidega ettevõtlusele väljaantud ehitusobjekte.

Teedeühisusel ei ole õigust korraldada vähempakkumisi, kuid ta võib ise neil osaleda. Konkurssi võitmisel aga ei saa ta olla riigiameti rollis ja tema tööd antud objektile kontrollib järelevalveinsener Direktoraadist. Kontrollöre võib tellida ka eraprojekteerimis- või konsultatsioonifirmast.

Mida tehtavate ümberkorraldustega loodetakse saavutada? Kõigepealt säilitada teedeühisuste konkurentsivõimelisus võrreldes eraettevõtjatega. Loodi koordineeriv keskus Direktoraadi näol. Teedeühisused said õiguse osutada teenustoid väljaspool süsteemi (kas või välisriikides), teenida kasumit ja jätta see endale. Lõpetuseks tuleb öelda, et protsess algas Ungaris juba 1980ndate aastate lõpus, neil on seadusandlus stabiilsem ja väljakujunenud kui meil, samuti seljataga hulk katsetusi. Siiski kulus üksnes viimaste ümberkorralduste otseseks ettevalmistamiseks üle aasta pingelist tööd.

Mis puutub tolliteekogemusse, siis Ungari oli ja on Ida-Euroopa riikidest üks aktiivsemaid tollitee kasutajaid.

Ungaril on üksikasjalik kontsessiooniseadus. Samas pole riigi tolliteede poliitika leidnud igakord üldsuse üksmeelset poolehoidu, sest tollitee tasu peetakse kõrgeks. Teekasutajad on kaevanud teed haldava firma kohtusse ja taotlevad tasu vähendamist. Firmat ähvardab pankrot, sest laekuv tasu on oodatust väiksem ega kata kulutusi.

Aldur AASA, Lembit HARK, Jüri RIIMAA

Seminar ÄRITEGEVUSEST TEEDEEHITUSES

Maailmapanga laenuprojekti koolitusprogrammi raamides korraldas Maanteeameti Tehnokeskus koos Soome Maanteeameti koolitussuuse IHMEga 23. ja 24. oktoobril 1996 Espoos (Soome) Eesti teedeetvõtjatele seminari äritegevusest teedeehituses. Seminaril osales 22 teedeehitajat kolmeteistkümnest Eesti teedeehitusfirmast. Lektoriteks olid Soome teedeehitajad ning hr. Kaldas, kes oli palutud andma ülevaadet laenuprojekti tööde senisest käigust ning korraldama paneeldiskussiooni seminarist osavõtjatele.

Esimesel seminaripäeval rääkisid Soome teedeetvõtjad, milliste küsimustega on nemad kokku puutunud võistupakkumistel osalemisel (konsultatsioonifirma SITO juhataja Kimmo Fischer), ettevõtte juhtimisel (Semas Oy endine tegevdirektor Jaakko Sorvari), kvaliteedinõuete tagamisel (Soome Maanteeameti katteekspert Mats Reihe ja Valtatie Oy turustusdirektor Erkki Peltomäki).

Hr. Fischer jagas kuulajatele detailseid nõuandeid, milliseid dokumente on vaja esitada rahvusvahelistel võistupakkumistel osalemiseks ja kuidas need vormistatud peavad olema.

Hr. Sorvari, pikaajalise kogemusega ettevõtja, kirjeldas värvikalt juhtumeid oma praktikast. Tähelepanekutena töövõtust märkis ta, et teedeehituslike töövõtjate kontingent on igal maal isesugune. On maid, kus ühe töövõtja käes on üle 50 % tööpakkumistest, näit. Soome, Rootsi ja Inglismaa. On maid, kus on mitmeid tugevaid keskmise suurusega firmasid, nt. Norra, Taani, Belgia, Holland, Prantsusmaa, Itaalia. Töövõtt tähendab pingelist tööd ning seetõttu ei ole suurema osa perefirmade eluiga pikem kui nende asutajaomaniku töösuutlikkus. On loomulik, et firmad tekivad ja kaovad.

Firma tegevus võib alata väikestest töödest, nt. ostetakse segu ja tehakse katteparandustoid, asfalteeritakse õuesid, s.t. tehakse töid, kus on vaja vähem masinaid. Niimoodi on võimalik aluses läbi ajada kasutatud ja odavama tehnikaga.

Enamik Soome teedefirmasid on alustanud n.-ö. masinavrakkidega. Praegu on umbes 2/3 113-st asfalditehasest ning 1/3 laoturitest ja rullidest ostetud kasutatutena ning neid ostetakse ka edaspidi. Ainult täiesti uutena ostetud masinatega ei tööta tänapäeval ükski firma. Kasutatud masinatega töötamine eeldab muidugi head masinatundmist, isetehtud remonte ja ümberseadistamisi, mistõttu mitmel töömehel on tegemist aastaringi.

Praegu on välja arenemas töövõtjate kontingent Eestis. Selle protsessi esimestel etappidel konkureerivad paljud välisfirmad turu pärast. Ajalugu on aga näidanud, et vähemalt asfaldi alal kujuneb paari aastaga välja rahvuslik töövõtjate kontingent, kes võtab turu varsti 100%-liselt oma kontrolli alla. Välismaistele firmadele jääb vaid kõrgema tehnoloogiaga ja uuendustega konkureerimise võimalus.

Hr. Peltomäki kirjeldas põhjalikult kvaliteedi kontrolli süsteemi Valtatie Oy-s. Firma tegevuse lähtealus on: teostada töö kiiresti ja kvaliteetselt vastavalt töölepingus, töötellimuses või tööpakkumises toodud põhimõtetele. Selle tagamiseks on välja töötatud kvaliteedisüsteem, mis kujutab endast ettevõtte tegutsemisviisi kirjeldust. Vastavad eesti keelde tõlgitud dokumendid olid lisatud seminari kirjalike materjalide pakatile.

Väga huvitavaks osutus hr. Kaldas poolt läbiviidud paneeldiskussioon Eesti teedeehituse praegusest olukorrast. Ettevõtjaid paluti avaldada oma arvamust kolmes küsimuses:

- 1) milline on Eesti teedeehituse praegune suundumus?
- 2) hinnake oma firma tegevust teedeehitusturul?
- 3) mitu aastat kulub meie teedefirmadel, et jõuda samale

tasemele Soome teedefirmadega?

Arvamuste kokkuvõte on järgmine:

1) Eesti teedeehitus liigub praegu positiivses suunas. Eraettevõtlus on jõudsalt arenenud, asfalkatete kvaliteet on paranenud. Paraku lõpeb aga riiklik teedepoliitika linna piiril, s.t. tänavaid vaadatakse lahus maanteedest. Linnades tegeleb teehitusega omavalitsus, kes tihti ei ole piisavalt kompetentne. Tänavate seisukord oleks tunduvalt parem, kui Eesti riiklik teedepoliitika reguleeriks ka linnatänavaid.

Soovida jätab tulevaste teedeehitajate koolitus. Täielikult puudub teedeehituslik õpetus tehnikakooli (kutsekooli) tasemel. Ka ülikooliharidusega teedeehitajaid tuleb vähe.

Häirib ebaselgus tuleviku suhtes - me ei tea, kui palju me edaspidi teede jaoks raha saame.

Ehmatav on fakt, et head projekteerimisorganisatsioonid on laiali läinud. Kui meil tulevikus teedeprojekte vaja läheb, tuleb need järelikult suurte rahadega kinni maksta.

2) Keskmine hinne oma firma tegevuse kohta on 3+.

3) Keskmiselt 12 aastat.

Hr. Kaldas lõpetas seminaripäeva ülevaatega Maailmapanga laenu alusel 1996. aastal tehtud teetöödest ning olukorrast teedemajanduse finantseerimisel. Puudutati ka Eesti ettevõtete ja rahvusvahelise teedeehitusturu suhteid.

Teine seminaripäev möödus tutvudes Interbetoni Oy uue asfalditehasega ning Valtatie Oy poolt tehtavate asfalteerimistöödega. Rõõm oli tõdeda, et kuigi organisatsiooniliselt ja tehnikalt on Soome teedeehitajad meist tunduvalt ees, ei pruugi meie asfalteerimistöode kvaliteet kuigipalju halvem olla. Vahest hindasime ennast liiga madalalt, kui arvasime, et alles 12 aasta pärast olema soomlastega ühel järjel.

Jüri VALTNA,
Tehnokeskuse koolitusosakonna juhataja

TOIMUS

11. ASFALDIPÄEV

Järjekordne Eesti Asfaldiliidu korraldatud ASFALDIPÄEV, seekord deviisiga "Asfalditurg täna ja homme", toimus 10. detsembril 1996. Eestis on välja kujunenud oma teedeehitusturg. See on fakt. Millised perspektiivid meil on? Kas rakedame juba kvaliteedi kontrolli süsteemi? Mida uut on teedeehitusliku teaduse alal? Need kõiki teedeehitajaid huvitavad küsimused olid selle ASFALDIPÄEVA ettekannete teemaks.

Hr. Sõrmus andis realistliku pildi Tartu maantee rekonstrueerimise võimalustest. Oli heameel kuulda Maanteeameti töisid arvestavat seisukohta nii palju poleemikat ja unistuslikke arvamusi põhjustanud teemal.

Hr. Kaldas tegi põhjaliku kokkuvõtte Maailmapanga laenu alusel tehtud teede taastusremondi projekti tulemustest. Kaks aastat väldanud ettevõtmine on andnud rikkalikke kogemusi nii tellijale kui ka kuuele lepingupartnerile — Teede REV-2,

Esmar-Ehitus, Lemminkäinen Eesti, Kivikasukas, Andament ja TREF.

Kuigi kasutatud tehnoloogiate ja valminud katete teedeehituslik analüüs seisab veel ees, võime juba praegu öelda, et rahulolematuseks pole põhjust.

Kas rakendame juba kvaliteedi kontrolli süsteemi? Meie juhtivate teedelaborite tegemisi tutvustasid hr. Aron (Tallinna Teedevalitsus), hr. Kauge (Tehnokeskus) ja hr. Raid (*Teede REV-2*).

Ulatusliku ja sisuka ettekande 1996. a. mais Strasbourg'is toimunud Eurobitume/Euroasphalt kongressi temaatikast tegi hr. Mespak. Kongressi märksõna oli "uuendused". Arutelud toimusid kaheksas töögruppis:

1) teehooldus, 2) tööliste tervisekaitse ja tööohutus, 3) keskonnakaitse, 4) asfaldisegud: omadused ja talitlusuuringud, 5) sideained: omadused ja talitlusuuringud, 6) uuendused sideainete alal, 7) tee pealispind (kulumiskihid), 8) uuendused asfaldi alal, sh. töölepingud ja seadmed. Kongressi töökeeled olid inglise, saksa ja prantsuse keel. Eesti Asfaldiliidu käsutuses on kõigi 233 ettekande tekstid (enamik neist esitati inglise keeles). Samuti on disketil ettekannete resümeed (1/2 - 1 lk.) inglise, saksa ja prantsuse keeles.

Asjast huvitatud võivad saada Asfaldiliidust neile huvipakkuvate ettekannete resümeed ja/või tekstid.

Hr. Mespak on ettekannete pealkirjad tõlkinud eesti keelde, mis hõlbustab valikut.

Rõõm oli ASFALDIPÄEVAL kohtuda meie teedeehituse ühe silmapaistvama isiksusega — Albert Meschiniga. Tema ettekanne "Põlevkivisideainetega kergkatted" tekitas kuulajates poleemikat ning allakirjutanu arvates võiks olla sissejuhatuseks laiemale diskussioonile kohalike materjalide kasutamisest meie teedeehituses.

Reklaamiminutites tutvustas AS *Kaks Lõvi* laserseadmete müügi juht hr. Kato vahendufirma poolt pakutavaid tooteid, kohvipausil võis igaüks näha neist mõndagi ning saada vastuseid tekkinud küsimustele.

Eesti Asfaldiliit on korraldanud ASFALDIPÄEVI oma asutamisaastast (1991) alates kaks korda aastas. Asfaldiliidu juhatus on seadnud ASFALDIPÄEVADE eesmärgiks mitte ainult info vahendamise teedeehituse ajakohastest küsimustest, vaid ka võimaluse andmise tee-ehitajatel kohtuda omavahel, vestelda ja tõdeda, et me oleme täiesti olemas. Niisiis, kohtumiseni järgmisel ASFALDIPÄEVAL.

Jüri VALTNA

Tehnokeskuse koolitusosakonna juhataja



JÕGEVA TEEDEVALITSUSE HÖÖVLIJUHID EESTI ALEKSANDRIKOOLIS

Kunagises Eesti Aleksandrikoolis (1883-1894), Põltsamaa lähedal Kaarlimõisas, korraldas Jõgeva Teedevalitsus 6. novembril 1996 oma **teehöövlijuhtidele õppepäeva**.

Lektoriteks olid kutsutud Järva Teedevalitsuse hõövlijuht **Andrus Saarsalu** ja Paide Kutsekeskkooli õpetaja **Andres Zäuram**.

Küsisin Jõgeva Teedevalitsuse tootmisjuhatajalt Aivar Aigrolt, mis ajendas seda korraldama?

Aivar Aigro sõnul on hõövlijuhid õppinud mehed, kuid uus tehnika tuleb peale, palju on hõövliitele loodud lisaseadmeid. Neil on plaanis ka oma *Corbex*-hõövliile muretseda tööd hõlbustavaid lisaseadmeid. Siiski on neil hulk noori mehi, kes himustavad täienduskoolitust. Vanemad olivad on õppinud töötama vene hõövliitega, ent tehnika areneb kiiresti, jõuab ükskord ka teedevalitsustesse ja koolitus on siis igati teretulnud. Nooremad hõövlijuhid on tulnud mitmest kutsekoolist, enamik neist traktoristipaberitega. Teedevalitsus on neid suunanud Paide Kutsekeskkooli kursustele, ent kodus tuleb neil istuda taas vana hõövli rooli, nii et saadud oskused ei kinnistu piisavalt ning kipuvad ununema. Kui nüüd tööpoolest saadakse juurde moodsamaid hõövleid ja aja jooksul ka lisaseadmeid, tuleb hõövlijuhtidel oma teadmisi ja oskusi värskendada. Uudsetest masinatest on neil paraku küll vaid *Corbex*-hõövli, millele lisavarustust tuleb juurde osta, aga on ka *Lokomo*-hõövli, mis on ostetud pruugitud masinana soodsa hinnaga Soomest, sõprusteedevalitsusest. Eesti hõövlijuhtide jaoks on see siiski uudne ja senistest parem tööriist, millel on ka tagatera. *Corbex*-hõövliile ongi muretsatud tagatera, lisasahk ja buldooserihoilm. A. Aigro tunnistas, et seegi on nende jaoks samm edasi.

Kas kruusateid on Jõgeva maakonnas nii palju, et kõik hõövliid (10 tk.) oleksid alatasa koormatud?

A. Aigro vastas, et olemasolevate hõövliite töökindlus jätab väga soovida. Kui neil oleks neli uut hõövliit, siis poleks neid tõesti rohkem vaja. Sel juhul oleks ökonoomne rakendada hõövliid tööle kahes vahetuses.

Õppepäev Jõgeva Teedevalitsuses oli esimene omataoline, ei olegi teada, kas mõnes teises teedevalitsuses on seda juba tehtud. Õigupoolest oleks Aivar Aigro meeletult mõttekas teha ühe päeva asemel kaks õppepäeva järjest, ja koos ühe naaberteedevalitsusega. Siis lisanduks ka kogemuste vahetamise võimalus eri teedevalitsuste hõövlijuhtide vahel.

Õppepäeva esimene, teoreetiline pool möödus kooli õppesalis, teine Põltsamaa teemestripiirkonna keskuses ja seal lähedal asuval kohaliku maantee lõigul, kus harjutati töötamist hõövli lisaseadmetega.

Kohal käis E. Vahter

TEEKATENDI TAASTAMINE PÕLEVKIVIBITUUMENI KASUTAMISEGA EESTIS

*Allpool avaldame artikli saksa ajakirjast "The WR 2500 recycler and its jobs" (Wirtgen).
Artikkel on tähelepanuväärne selle poolest, et välismaises perioodikaväljaandes kirjeldatakse
meie teada esmakordselt tee-ehitustööd Eestis.*



Suvel 1996 korraldas Eesti Maanteeamet konkursi Lääne-Eestis asuva Pärnu – Lihula tee 6,5 km pikkuse lõigu taastusremondiks. Võitjaks tuli Eesti firma AS *Teede REV-2*. See kunagise kaubatee osa oli ülimalt kehvast seisusest. Lisaks suurtele mõlemasuunalistele profiilideformatsioonidele oli katendis palju pragudevõrku ja löökauke, nii et tee ei suutnud enam rahuldada kasvava liikluse vajadusi.

Teekatend koosnes mitmest asfaldikihist kogupaksusega 4-8 cm ja ülemõõduliste osakestega kruus-aluskihist (selles oli isegi kuni 20 cm läbimõelduga kruusatükke). Sõidutee laius taastataval lõigul oli 8 m. Töövõtja otsustas 52 000 m² pindalaga tee remondiks kasutada nii külmtaastusmasinat

2100 DCR kui ka masinat Wirtgen WR 2500.

Külmtaastusmeetod võimaldas ära kasutada vana katendimaterjali, millele lisati põlevkivibituumeni ja peent killustikku. Kõikide oluliste parameetrite määramiseks tegi eelanalüüsi Eesti Maanteeameti Tehnokeskus.

Põlevkivibituumen on Eestis toodetav ja traditsiooniliselt sideainena kasutatav materjal. WR 2500 vahtbituumen-süsteem võimaldas esmakordselt kasutada põlevkivibituumeni katendi külmtaastusremondil.

Tööde ajal valitsesid muutlikud ilmastikuolud: vaheldumisi tuli vihma ja paistis päike, tuul puhus nõrgast kuni tugevani ja temperatuur kõikus 15 ning 20 °C vahel.

TAASTUSPROTSEDUUR

1. Asfaldikihid ning kruusaluskiht peenestati 2100 DCR abil sügavuseni 18 cm ja vallitati masina taha.
 2. Peenestatud materjal laotati laiali teehöövli abil.
 3. Laialilaotatud materjali tihendati kahe teerulliga (10 t ja 12 t).
 4. Kallurid vedasid kohale vajaliku lisakillustiku (20/40 mm) ja teehöövli laotas selle laiali (124 kg/m²)
 5. Bituumeniveok (mahutavusega 20 000 l) ühendati masinaga WR 2500, mis teda ka edasi tõukas. Põlevkivibituumen (6,2 l/m²) voolas WR 2500 vahtbituumensüsteemi kaudu ilma vahustamata töösügavuseni 15 cm, kusjuures töökiirus oli 10-12 m/min.
 6. Teehöövli lükkas homogeense segu vajaliku profiili järgides laiali.
 7. Materjal tihendati lõplikult teerulli abil (12 t).
- Kui alus oli parandatud, tehti pindamine gudronaatori abil bituumenemulsiooniga PB 4/PB 5 (1,1 l/m²), mis seejärel kaeti peenkillustikuga (8/12 mm).
- Et töö Wirtgeni külmtaastusremondi masinatega oli edukas, näitab fakt, et *Teede REV-2* sai lepingud samasuguse töö sooritamiseks Lõuna-Eesti teedel üldpikkusega 25 km (195 000 m²).
- Pärast seda kui vana katend oli 2100 DCR-ga purustatud, alustati uue katendi ehitamist taastusmasina WR 2500 abil, ühtlasi lisati põlevkivibituumenit.
- Sõidutee piki- ja põikprofiili parandati teehöövli abil, mis lükkas segatud materjali vajalikul viisil laiali.
- Uus, profileeritud katend pinnatakse hiljem.

PALUN SÕNA ÕIENDUSEKS!

Käesoleva aasta TEELEHE juulikuu numbris avaldatud artiklis "Teeilmajaamad Eesti teedel" täpsustasime muu hulgas teeilmajaamade võrgu laiendamise kava 1996. aastaks. Nimetatud sai viis maakonda, kuhu veel samal aastal plaanisime uued jaamad paigaldada. Mõni nädal pärast artikli trükkimist toimus Maanteeameti korrashoiudirektori Koit Tsefeli juures nõupidamine, kus oli arutusel jaamade võrgu laiendamise kava 1996. aastal. Muu hulgas kuulati ära seni paigaldatud jaamade kasutamise- ja hooldustöö kogemused.

Arvesse võttes eelmisel talvel ja kevadel jaamade kasutamisel tekkinud probleeme, samuti jaamades aasta jooksul sisseviidud parandusi ja täiustusi, pidasime otstarbekaks jätkata käesoleval talvel paigaldatud nelja jaama kasutamist jaamade võrgu laiendamiseta. Võrgu laiendamine tuleks taas arutusele 1997. aastal, kui on selgunud eelmisel talvel ja kevad-suvel jaamade kasutamise käigus tehtud paranduste ja täiustuste efektiivsus, mis mõistetavalt avaldub jaamade töötamisel just talveperioodil.

Vabandame siinjuures teedevalitsuste ees, kes on mõistnud jaamade vajalikkust ning olid nõus loovutama olulise osa oma maanteehoiuks eraldatud vahenditest jaama soetamiseks. Loodame siiralt, et täiendav hooaeg olemasolevate jaamade kasutamisel on meile suureks abiks edaspidiste õigete otsuste langetamisel ja et võrgu laiendamisega viivitamine-toob kasutajale kui ka kogu süsteemi arengule pikemas perspektiivis kahju asemel hoopis kasu.

MÄRT PUUST

Maanteeameti liikluskorralduse peaspetsialist

Meie juubilar

VÄINO SOONIKE, tehnikakandidaat, on sündinud 21. oktoobril 1936 Rakveres. õppis Tallinna Polütehnilises Instituudis, kus 1961 omandas teedeinseneri diplomi. Töötas TPIs vanemteadurina kuni 1960. aasta maikuuni, seejärel trusti *Spetsstroi* Tartu jaoskonna tehnikuna. 1961-1964 on taas TPI vanemteadur ja laborijuhataja ning 1964-1967 TPI aspirant, seejärel veel kahel aastal, 1968 ja 1969, TPI vanemteadur. Aastail 1970-1973 oli juubilar Teedeühituse Kesklaboratooriumi juhataja asetäitja. 1973. aasta veebruarist läks ta tööle Teede Remondi ja Ehituse Trusti peainseneri asetäitjaks, hiljem juhataja asetäitjaks. Tootmiskoondise *Eesti Maanteed* ajal (1988-1990) ning Riigi Maanteeametis oli ta selle peadirektori asetäitja kuni 1993. aasta detsembrini, mil siirdus teede- ja sideministeeriumi asekanstleriks. Praegu samas nõuniku ametis.

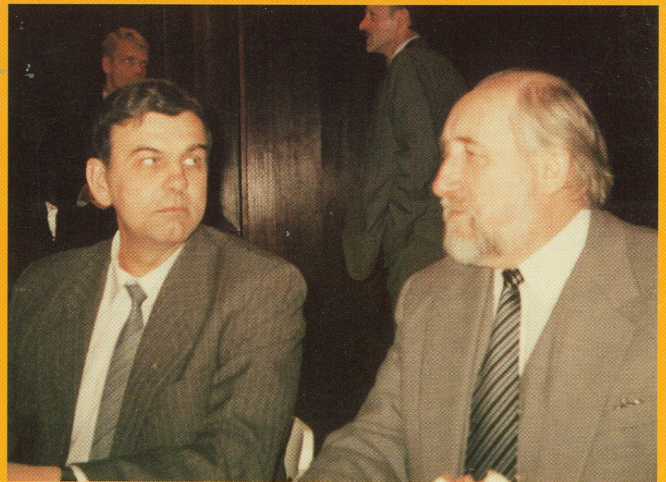
Väino Soonike on oma teadusalases tegevuses uurinud põlevkivituha kasutamise võimalusi teedeehituses, juhtinud tuha kasutamist teedeehituspraktikas, saanud kollektiivi liikmena selle eest riikliku preemia.

ALBERT MESCHIN, firma *Teede labor* juhataja, tuntud eesti maanteelane, sündis 7. detsembril 1926. Lõpetas 1946 Valga Keskkooli ja 1951 TPI autoteede erialal. TPIs õppimise ajal töötas Tallinna Teede ja Sildade Trustis teemeistri ja *Põllumajandusprojekti* sildade projekteerijana. Pärast lõpetamist töötas Viljandi Teedevalitsuses inseneri ja alates 1954 peainsenerina. 1959-64 oli Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi Projekteerimise ja Uurimise Kontori teadusliku uurimise sektori juhataja ning alates 1964 Teedeühituse Kesklaboratooriumi juhataja. Sellest alates jäi laboratoorium tema töökohaks tervelt 28 aastaks, kusjuures ta oli vahetpidamata juhtival kohal (juhataja asetäitja, juhataja kohusetäitja, juhataja) ning kus ta realiseeris oma potentsiaali teedealases teaduslikus uurimistöös. 4. veebruaril 1992 lahkus ta juhataja ametist. See ei tähendanud eemaldumist aktiivsest tegevusest — praegu juhatas juubilar firmat *Teede labor* Tallinnas.

A. Meschin on uurinud põlevkivituha, põlevkivibituumeni ja mitmete kohalike materjalide kasutamist teedeehituses, samuti teekatendeid. Avaldanud üle 90 artikli ning 8 raamatut ja brošüüri. Ta sai kollektiivi juhina riikliku preemia põlevkivituha kasutamise eest teedeehituses. Nelja leiutise autor. Hobiks on koorilaul (TPI ja Teaduste Akadeemia meeskoor).

RAIMO UNT, Riigi Maanteeameti nõunik, on sündinud 9. detsembril 1946 Piiometsa külas Järvamaal. Aastail 1961-1963 käis ta tööstuskoolis ja õppis tööriistalukkepaks. 1967-1972 oli ta mehaanikatudeng Tallinna Polütehnilises Instituudis, mille lõpetas inseneridiplomiga. Seejärel kamandas ta kaks aastat sapööriroodu sõjaväes. Alates 1974. aasta augustikuust on ta töötanud maanteede alal: alguses vaneminsenerina, siis peamehaanikuosakonna meistrina ning peamehaanikuna Rapla Teede Remondi ja Ehituse Valitsuses, alates detsembrist 1988 peamehaanikuna tootmiskoondises *Eesti Maanteed* ning Riigi Maanteeameti asutamise järel 1991. aastal praeguses ametis.

KOIT TSEFELS, Riigi Maanteeameti peadirektori asetäitja, on sündinud 10. detsembril 1946 Paunkülas Harjumaal, hili-sema tuntud Järvamaa maanteelase Kiril Tsefeli perekonnas. Aastail 1962-1967 õppis ta teedeasjandust Tallinna Ehitus- ja Mehaanikatehnikumis, selle kiitusega lõpetamine võimaldas tal kohe jätkata õpinguid Tallinna Polütehnilises Instituudis, kus 1972 sai teedeinseneri diplomi. 1972 kuni 1979 oli ta ametis Tallinna Teede Eksploataatsioonivalitsuses. Alates 1. detsembrist 1979 kuni 1989. aasta lõpuni oli ta alguses Harju Teedevalitsuse juhataja asetäitja, hiljem peainsener. Seejärel, 1989. aasta alguses, sai temast tootmiskoondise *Eesti Maanteed* peadirektori asetäitja, samal ametikohal jätkas ta ka pärast Riigi Maanteeameti asutamist 1991.

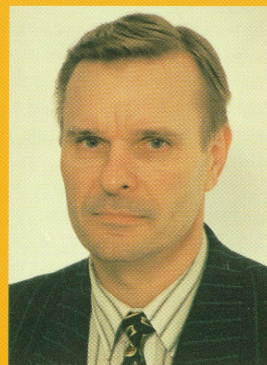
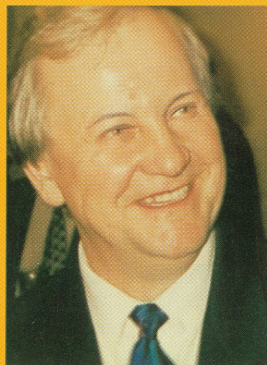


Asfaldipäevalt 10.12.96. Tehnokeskuse arendusdirektori Jüri Kirovame ja dotsent Vello Mespaki (TTÜ) vahelisest poleemi-kast tõusis küsimus liikluse kasvutempo ennustamisest (ülal), iseäranis Tallinna – Tartu maanteel selle Ülemiste – Jüri lõigul.

◀ Järva Teedevalitsuse mehed murdmas viimast kruusateel-lõiku Püibe maanteel Järva-Jaani – Kapu lõigul (11 km). Kattega tee rajamiseks siia läheb vaja veel vaid 8,1 miljonit krooni. Mitmed asjatundjad on veendunud, et see avaks uue ühenduse Jõgeva ja Tallinna vahel ning parandaks sõiduolu-sid Tallinna – Tartu maanteel.



Pildil paremalt: Kalvi Krass (Paide teemeister), Ülo Kääramees, Peep Õun (töödejuhataja), Veljo Väliste (teetöoline-bussijuht), Hugo Altoja (teetöoline) ja Aado Kiin (Järva TV haldusjuhataja). September 1996.



Meie juubilare

Albert Meschin 70
Väino Soonike 60
Raimo Unt 50
Koit Tsefels 50

Teeleht NR. 1 (9)

Ilmub neli korda aastas

Väljaandja RIIGI MAANTEEAMETI TEHNOKESKUS Ristiku põik 8
Toimetaja LUULE KAAL
Tallinn, Ristiku põik 8, tel. (2) 6 541 502, faks (2) 6 541 351
Samas tellimuste vastuvõtt TEELEHELE ja reklaamile