

2⁽¹⁸⁾
APRILL
'99

Teeleht

MAANTEEAMETI TEHNOKESKUSE VÄLJAANNE

Selles numbris:

- * Veidi ajalugu
- * Maanteejuttu Eugen Õisiga
- * Teedeorganisatsioonid globaalsete muutuste valguses
- * III sillapäev
- * Tallinna - Tartu maantee — Eesti tähtsaim siseriiklik maantee
- * Teeleht külas Leino Blasenil Tõstamaal
- * Kuiva jalaga Saaremaale?!
- * ISO-sertifikaat Teede REV-2-le



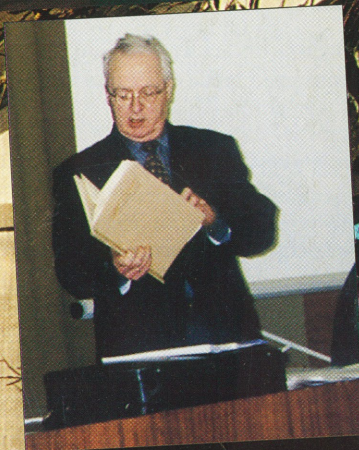
- * XXVI maanteelaste talispordimängud
- * Meie juubilare
- * Teabepäev büroohaldamisest
- * In memoriam



Helsingis, 16. märtsil 1999 kirjutasid Soome Maanteeameti peadirektor Lasse Weckström ja Eesti Maanteeameti peadirektor Riho Sõrmus alla maanteeametite vahelisele koostöökokkuleppele aastaks 1999.
Foto: Soome Maanteeametilt



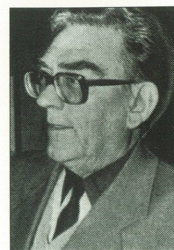
Maanteeameti Täiskogu 5. märtsil 1999 Paines: Täiskogu senine juhataja Aldur Aasa annab spiikeri riistad üle uuele — Heino Ristmäele.
Foto: E. VAHTER



III sillapäev 24.03.99. Jaan Linno sillaregistri täiendamisest.

Teedealaseid tähtpäevi 1999. aastal

Veidi ajalugu



- 330 aasta eest, 1669, mõõdistati ja passistati esmakordselt maanteid Eesti alal Tartu kreisis
- 275 aasta eest, 1724, anti Venemaal välja teede korrashoiu seadus
- 215 aasta eest, 1784, sai valmis Tartu Kivisild
- 190 aasta eest, 1809, loodi Venemaal Vee- ja Maismaateede Peavalitsus
- 180 aasta eest, 1819, võeti vastu uued maanteede ehitamise ja hooldamise eeskirjad
- 140 aasta eest, 1859, valmis uus maanteede ehituse ja korrashoiu juhend (kehtis Eestis kuni 1928. aastani)
- 110 aasta eest, 1889, võeti Venemaal vastu tehnilised tingimused postmaanteede kohandamiseks autoliikluseks
- 95 aasta eest, 1904, valmis Kasari sild
- 85 aasta eest, 1914, toimus Venemaa esimene maanteelaste kongress
- 75 aasta eest, 1924, loodi enamikus maakondades teedeosakonnad
- 70 aasta eest, 1929, rajati esimene *bimak*-teekatte katselõik Eestis; asutati teedekapital, kusjuures bensiini hinnale lisati teedemaks 5 senti kilogrammi kohta
- 65 aasta eest, 1934, toimus III Balti maanteelaste konverents Kaunases (seal määratleti maanteede klassid); Eesti Teedeministeriumis loodi taas Maanteede Valitsus
- 60 aasta eest, 1939, toimus Eestis VIII Balti maanteelaste konverents (viimane enne II maailmasõda); Tallinna - Narva maantee rajati esimene hõõvlisegumustkattega katselõik (700 m²) Eestis
- 40 aasta eest, 1959, kaotati tasuta töökohustus maanteedel; maanteede alal valmisid esimesed asfaltbetoonitehased
- 35 aasta eest, 1964, toimus Riias XII (IV) Balti maanteelaste konverents
- 20 aasta eest, 1979, toimus Tallinnas XVII (IX) Balti maanteelaste konverents
- 5 aasta eest, 1994, toimus Leedus Birštonases XXII Balti maanteelaste konverents

Tallinn - Rannaküla - Klooga	36,8 km
Liiva - Saku	8,2 km
Tartu - Luunja	7,9 km
Võru - Vastseliina	19,2 km
Võru - Nursi	14,7 km
Pärnu - Audru	6,5 km
Kohtla - Mäetaguse	17,0 km
Narva - Narva-Jõesuu	7,6 km

AADU LASS

Prof. OTTOMAR MADDISON

120 AASTAT SÜNNIST

Maanteeameti III sillapäeval 24. märtsil 1999 Raplas oli muuhulgas päevakorras A. Lassi ettekanne akadeemik professor Ottomar Maddisonist (1879 - 1959). Tsiteerime ettekande lõpuosas toodud lõike O. Maddisoni peetud päevakõnest II Eesti inseneride päeval 13. - 14. mail 1939.

• Iga maa saadab maailmaturule seda, mille poolest ta on üleolekus, võrreldes teiste maadega. See väide on kehtiv meiegi kohta. Kuna aga teised maad omavad võrreldes meiega paremaid tooraineid, siis tuleb meil mahutada oma saadustesse, aparaatidesse, masinatesse, keemiaproduktidesse rohkem vaimset ollust — intellekti —, meeles pidades, et ainult saadustesse peidetud vaimuküllasuse tõttu ostaks välismaa meilt ja et tehnika, tähendades vaimse intellekti võitu tõrkuva materia üle, evib väärtust ainult sel määral, kuivõrd täiuslik on intellekti võit materia üle.

Sellest aga järgneb: selleks, et olla võistlusvõimeline teiste maadega, tuleb meil püüda tõsta võimalikult kõrgele oma kultuurilist ja intellektuaalset taset. Ainult kõrge kultuuriline tase, süvendatult väljaarenenud intellekt ühes tehniliste ideede parimate lahendustega kindlustab meie kodumaale väärilise koha teiste kultuurirahvaste peeres.

• Inseneri tegevus seisab tegelikkuse kontrolli all: kas teos on õnnestunud, kas ta täidab ülesseatud nõudeid, kas ta vastab loodusseadusile, kõige selle üle otsustavad nähtavad tõsiasiad, otsustab saavutatud edu.

Tehnikas on otsustavaks asjaoluks mitte hea tahe, vaid hea kordaminek. See vastutus kohustab inseneri teotsema hoolsuse ja asjalikkusega nii suuris kui ka väikseis üksikasjus. Erilist kõrget vastutust kannab juhtiv insener: ta on vastutav mitte ainult omaenda otsekohese töö, vaid ka kogu tehnilise tööorganisatsiooni õige tegevuse eest.

• Kõrgem tehnik — insener —, sattudes liberalistliku eramajanduse valdkonda ja selle mõju alla, muutub üheksiks, võõrdub peaaegu täielikult teda ümbritsevaist eluavaldusist ega ole selle tagajärjel tavaliselt enam suuteline end maksma panema õigustatud määral kui seltskondlikku-poliitilist olevust vastavalt tehnika tähtsusele rahvaste elus.

• Tuleks soovitada, et kooskõlas tehnika õilsate ülesannetega tehnikainimesed paneksid end maksma julgelt ja väärikamalt, avaldades selleks võimalikult laialdasel määral oma kutsetegevuse puhul kutsealalist idealismi (mitte aga nn. kutse-eetikat hanejalgades), igal võimalusel end vabastades liberalistliku eramajanduse ideoloogias ja järjekindlalt end pühendades seltskondliku ja riikliku õilsa teenimise ideaalile, nagu see vastab tehnika olemusele, nagu seda nõuab tehnika teenimise aade.

Mitte see pole tõeline tehnikateos, mis paistab säärana või mida on võimalik vahest tulusalt müüa, vaid see, mis seda tegelikult on, taotledes inimkonna tõelist teenimist ja hüvangu.

VEEL KORD MUSTKATTE EHITAMISEST EESTIS

Teelehes nr. 3 (15), juuli 1998, kirjutasin lühidalt sellel teemal. On ilmnunud, et mitmeski teedevalitsuses ei teata mustkatete ehituse tegelikku algust oma piirkonnas (vt. ka *Teelehte* nr. 1 (17), jaanuar 1999).

Tuletan siinkohal veel kord meelde, et 1999. aastal täitub 60 aastat esimese mustkattega katselõigu rajamisest Eestis. 1945/46 rajati Eestis esimesed 13,5 km mustkatet. 1953. aastaks oli üheksa aasta jooksul pärast sõda ehitatud juba kokku 800 km mustkatet.

Nagu varem öeldud, oli mustkatete ehituse murranguliseks aastaks 1949, mil asuti ise valmistama põlevkivibituumenit (pane tähele — 50 aasta juubel!).

Tooksin siin veel välja, kui palju oli 1. jaanuariks 1954 Eesti tähtsamatele maanteedele ja maanteelõikudele rajatud kapitaalset tüüpi katteid ning mustkatteid:

Tallinn - Narva	129,5 km
Tallinn - Tartu - Võru - Kuura	226,0 km
Tallinn - Pärnu - Ikla	140,0 km
Tallinn - Rapla - Türi - Arkmaa	5,1 km
Imavere - Viljandi - Polli	51,7 km
Pihkva - Riia	23,8 km
Jõhvi - Tartu - Valga	16,6 km
Pärnu - Paide - Rakvere	29,0 km
Ääsmäe - Haapsalu - Rohuküla	57,9 km
Valga - Uulu	6,3 km
Risti - Virtsu	3,0 km
Võhma - Põltsamaa - Torma	3,2 km

Maanteejuttu EUGEN ÕISIGA RAKVERES

Maanteejuttu puhusime Lääne-Viru Teedevalitsuse juhataja kabinetis 15. märtsil 1999, kui Eugen Õis oli juhataja ametis teutsenud juba viis päeva üle 100. Hr. Õis märkis sel puhul, et pole kibedas toimetamiste hoos selle tähtsuse mõõdumist märganudki, pole aega olnud päevi lugeda. Maanteehoiureform!

Eugen Õis on päritolult rakverlane, 1975 - 1980 õppinud Tallinna Polütehnilises Instituudis teedeasjandust (dipl. teedeinsener) ja naasnud Rakvere maile Simuna teemeistripiirkonna meistriks, kus tol ajal oli teemeistriks, nagu märgib E. Õis, tuntud ja väga suurete kogemustega ning asjalik mees Väino Einer (tuntud ka teede ajalugu käsitleva raamatu ja artiklite autorina. – A.V.), kelle käe all töötatud aeg andis rikalikult kasulikke kogemusi ning väga suure praktika tee-ehituse alal. Sel ajal algas katete forsseeritud ehitamine Rakvere Teedevalitsuse kruusateedele. See sai alguse just Simuna piirkonnas. E. Õisile pakuti algul kohe jaoskonnajuhataja kohta, kuid ta ei võtnud seda pakkumist vastu, sest soovis saada piisavalt kogemusi tööga madalamal astmel ja toetada kaks jalga maa peale. Seejärel töötas ta teemeistri ja teedevalitsuse asejuhatajana, nii et äsjane asumine Lääne-Viru Teedevalitsuse juhataja ametikohale polnud talle mingi vapustus. Eugen Õis on töötanud teede alal 19 aastat ja valdab kogu teedeasjandust ja seda, mis selle ümber, täiesti vabalt. Muutunud on vaid kabinet ja suurenenud vastutus koos mõningase ümberhäälestusega.

Alustuseks meenutasime uue juhataja teadaolevaid eelkäijaid. Eesti Vabariigi algusaastail korraldas teede ja sildade ehitust ja järelevalvet Virumaal maakonnavalitsuse administratiiv-osaakond. 1921. aastal asus Rakveres, Lai t. 27 Viru teedejaoskond, mille juhatajaks oli Maximilian Grasberg-Uriko, hilisem Maanteede Valitsuse (Talituse) direktor (1934 - 1939 ja 1941 - 1942). M. Grasberg-Uriko oli Virumaa teede korrahoiuga tegeleenud juba 1919. aastast. 1922. a. ühendati Viru ja Järva jaoskond Viru-Järva jaoskonnaks, juhatajaks Theodor Münt. Tookordne Viru-Järva jaoskond oli praeguse Lääne-Viru Teedevalitsusega võrreldes territooriumilt võrratult suurem (praegune Ida- ja Lääne-Viru ja Järva maakond). Viru maavalitsuse ehitus-teeosakonna juhatajana töötas ka Eduard Kello.

1941. aastal Saksa okupatsioonist alates kuni 1944 oli juhatajaks Paul Puhu ja tema järel Villem Muda. Edasi tulid: 1944 - 1947 — Vladislav Artõnski 1947 - 1949 — Johanne s Hannus 1949 - 1951 — Pee ter Tiido 1951 - 1951 — Jevgeni Ivand 1952 - 1954 — Pee ter Karev 1954 - 1959 — Grigori Tsistjakov 1959 - 1981 — Alfred Albert 1981 - 1998 — Valentin Transtok Pärast II maailmasõda oli Virumaa Teedeosakonnas 2804 km teid (kaasa arvatud praeguse Ida-Viru maakonna alal olevad teed), mida valitses 21 teemeistripiirkonda, 1947. aastal oli neid juba 27.



Esmakordselt pärast sõda ehitati Virumaal mustkatet 1947. a. Narva –Narva-Jõesuu maanteel.

Teedevalitsuse arengutähistest tuleb märkida eeskätt Pahnimäe asfaltbetoonitehast, mis oli rajatud Tallinna – Narva maantee asfalteerimiseks. Esimene toodang tuli 1957. a. Seal toodeti ka killustikku, purustatud kruusa, truubilüüsid. Rekordaastal 1990 andis tehas 102 802 tonni segu (1998. a. 7052 tonni). Suur osa segust kulus teedeväliste ametkondade tellimuste täitmiseks.

1960. a. kandus ehitustegevus teemeistripiirkonnadesse ja algas oma haldus- ja tootmiskeskuste ehitamine. Aegade jooksul ehitati teedevalitsuse töötajatele 277 korterit.

1966 – 1970 toimus hoogne kohalike teed rekonstrueerimine. Üheaegselt asfaltkatete/mustkatete ehitamisega algas ka raudbetoonsildade ehitamine, kusjuures järjest enam hakati kasutama monteeritavat raudbetooni. Esimene rb-vaiadel sild (Reastvere) ehitati 1963 üle Pedja jõe.

1963 valmis esimene viadukt üle raudtee Aluveres, seejärel 1968 Rakveres, 1972 Sõmerul ja 1979 Kadriinas.

EUGEN ÕIS. Üldiselt oleme meie siin (ja kindlasti mujal Eestis samuti) selles punktis, kus maanteehoiud ümber korraldamata enam edasi liikuda ei saa. Nüüd on kindlasti vaja midagi kardinaalselt muuta. Selleks on tulnud kohe esimestest päevadest peale hakata looma meeskonda, kellega koos tuleb ülesanded ja plaanid selgeks arutada. Oleme alustanud teedevalitsuse reformimist. Seda sunnib tegema aeg (muutunud aeg!), sest majanduskeskkonnas on olnud suured muutused.

Lääne-Viru Teedevalitsus oli teedemajand, kus koos olid tee-ehitus ja remont ning korrashoid, mida toetas võimas tootmisbaas. Nõukogude ajal toetas meiesuguste olemist kogu keskkond — ümberringi olid suured ettevõtted, sovhoosid, kolhoosid jne., kes suures mahus tellisid teetöid. Et tänaseks on riiklik tellimus teetöödele väga väike ja jõukaid tellijaid samuti vähe, siis ei jää meil riigimaanteede valitsemisasutusena enam muud teha kui täita maanteede ehituse ning remondi tellimise ja järelevalvaja rolli, seades teehoolda põhitegevuseks. Suurem osa meie (abi)tootmisbaasist jääb niiviisi kasutamata ning kuulub võõrandamisele. Meie tootmisbaas ja tehnoloogia (asfaltbetooni tootmine ja paigaldamine, töökojad, teemär-



Teedevalitsuse kontor: Vallikraavi 2, Rakvere.

Foto: UUNO PÄRIK

gitseh jt.) on amortiseerunud nii füüsiliselt kui moraalselt. Riigiressursist ei piisa nende moderniseerimiseks. Selleks polegi vajadust ning äsjamainitud suund on õige. Vananenud tootmisvahendite ja tehnoloogia mahamüümise aeg on kahjuks möödas, oleme sellega hiljaks jäänud. Õige aeg oleks olnud aastail 1991 ... 1992. Täna oleksid tookokordsed võimalikud ostjad kasvanud elujõulisteks firmadeks, kellel oluks töövõtuturul kindel koht. Meie poolt ettevalmistatud müügi-paketid on paraku seisma jäänud ja jääb vaid oodata, mil moel teedevalitsuse jaoks tarbetud tootmisvahendid saaks võõrandada. Ometi ma ei näe, et Lääne-Virumaal oleks praegu tõsiseltvõetavat tegijat asfaldi alal (tootmine, paigaldamine). Siiski olen kindel, et asfaltbetoonitehas müüakse. Müügihind tuleb muidugi väga odav. Tellijaid maakonnas näib olevat ja tööjärke ka. Ettevõtjatel tasub siia investeerida. Samas on Eestimaa väike ning tegijaid palju. Mobiilsete asfaltbetoonitehaste olemasolul ei ole neil raske ümber paikneda mis tahes kohta. Sellegipoolest peaks Lääne-Virumaal oma paikne tootja olema, kas või mõne suurtootja allüksusena või alltöövõtjana.

Teedemajandus ilma rahata ei toimi. Eriti praegusel ajal.

Nõukogude ajal oli teisiti. Raha oli, ent ressursikate puudus.

Jah. Siis tuli muudkui nõuda materjale, autotransporti, paluda inimesi tulla tööle teedevalitsusse. Elamuid ehitasimegi selleks, et inimesi TV-sse tööle meelitada. Nendel aastakümnetel ehitati teedevalitsuse töötajatele kokku 277 korterit.

Ent nõukogude aega polegi enam vaja nii väga meelde tuletada, see jääb meist koos toonaste muredega üha kaugemale.

Nimetaksin nüüd need konkreetsed müügiobjektid, mis on komplekteeritud pakettidena:

saeveski Kadrinas (müüdüd)

saun Põlulas (müüdüd)

asfaltbetoonitehas Pahnimäel

värvahoone, garaaž (selle peal tennishall) ja viihall

Sever Rakveres teedevalitsuse keskuses

elamu-õppekeskus Võsul

pansionaat Vainupeal
sadamahoone ja kai Vainupeal
bituumeni vastuvõetusõlm Rakveres (ostja puudumise korral likvideeritakse)

puidutöökoda Kadrinas (ostja puudumise korral likvideerimisele)

teemeistripiirkonna kontor-garaaž Kadrinas (antakse maaüksus üle Kadrina vallale).

Teemeistripiirkonna keskus aga tuleb üle Rakverre ja kolib siia keskusse suurde töökojahoonesse, mida me ära ei müü. Siin peaks kujunema üks ja võimas Rakvere teemeistripiirkond. Siinne remonditöökoda, mis saab olema Rakvere teemeistripiirkonna koosseisus, teeb tehnohoonet ka Haljala ja Viru-Jaagupi teemeistripiirkonna masinatele. Rakvere teemeistripiirkonna koosseisus olevad erimasinad (ekskavaatorid, kraanad, laadur jne.), mida piirkonnad aastaringi ei kasuta, saavad põhimääruse järgi teha teenustöid ka väljapoole. Rõhutan aga, et see on erandlik ja nii talitatakse juhul, kui piirkonnad korrashoiutöödel neid ei vaja.

Viihallis oli teemärgitseh, mis töötas 1998. a. juba kahjumiga, sest märgialuste valmistamine läks väga kalliks. Sellepärast me loobusime sellest tegevusest. Sama lugu oli ABT-ga. Toodetud asfaltbetoonikogus jäi nii väikeseks, et püsikulude osa viis toodangutoni kahjumisse.

Mis saab inimestest, kes seoses reformiga peavad teedevalitsuse teenistusest hulgaliselt lahkuma?

Otsustasin reformi asjus oma inimestega vestelda, sest tuli välja, et töötajad olid puudulikult informeeritud sellest, milles seisneb maanteehoiureformi sisu ja millised on selle tagajärjed. Inimesed ilmutasid asjast täit arusaamist.

Oleme kõigepealt koondanud pensionialised, kes kõik said ka koondamistoetust. Inimesed on aru saanud, et teedevalitsuse tootmistegevus on tunduvalt vähenenud, seega peab vähenema ka töötajate arv. 1998. aasta lõpus ja k.a. kahe kuu jooksul vähenes töötajate arv 43 võrra. Kui Kadrina piirkond tuleb Rakverre, väheneb töötajate arv veelgi. Praegu on meil kokku 120 töötajat, neist 29 ametnikku. Kolm inimest töötab osalise tööajaga. Tahan alla kriipsutada, et meie teedevalitsuse koosseis on üpris tagasihoidlik: nii näiteks on igas teemeistripiirkonnas vaid teemeister, meister ja arvestaja.

Veel personalist. 1950. aastal oli tollases teedeosakonnas 327 töötajat, 1960. aastal juba 530. Sealpeale hakkas nende arv vähenema, 280 ringis püsis nende arv kuni 1990. aastani. Abitootmise erastamisega vähenes töötajate arv järsult. Riigiasutus peab oma tööd tegema võimalikult väikese kulu ja personaliga. Meeskond peab olema tasemel, kasutama kaasaegset tehnoloogiat, omama normaalseid töötingimusi. Allüksused ei tohi olla killustatud ega nende arv suur. Oleme oma ümberkorraldustes just seda eesmärki silmas pidanud. Sellega taotleme majanduskulude olulist vähendamist kulutamaks enam teehooldele, tehnoloogia arendamisele.

Puhke- ja spordibaasid lähevad müüki. Need objektid on kõik kunagi rajatud teedevalitsuse töö ja vaevaga. Kas pole kahju neid nüüd n-ö. ära anda?

Kindlasti on kahju neid just nimelt ära anda, Teedevalitsus ei saa sentigi! Kuid teisalt, aeg on muutunud, suunad on muutunud, raha paneb asjad paika. Siit järeldus: iga kingsepp jäägu oma liistude juurde. Tuleb võtta üks tool — teede korrashoid, tööde järelevalve, maakonna teedevõrgu areng. Suurte puhke- ja spordibaaside pidamiskulud on suured. Nendesse tuleks nüüd tublisti investeerida, et need oleksid aastaringi kasutu-

ses. Meie põhjamine täissuvi kestab vaid paar kuud. Oluline on, et baasid tooksid tulu, et nende pidamine ära tasuks (Võsu ja Vainupea puhkebaas, sadam ja sadamahoone, tennishall; viimane on juba 12 aastat kasutuses olnud ning üpris amortiseerunud. Et seda renoveerida, tuleks üksnes katuse remondiks kulutada pool miljonit krooni). Nendele objektidele tuleb kiiresti leida omanikud, kes ei ostaks neid niisama maa pärast ära, vaid oleksid tõsised tegijad.

Kas need seisukohad on küpsenud pikema aja jooksul?

Kui ma 1983. a. Haljala piirkonda teemeistriks siirdusin, asusin seal oma ümberkorralduspõhimõtteid ellu viima. Nii sai tollest piirkonnast justkui väike teedevalitsuse mudel, mis sobib praegusse reformi. Haljala mudel on ülekantav ka keskusse. See piirkond on korralikult välja arendatud, seal on moodsam tehnoloogia, noor meeskond, hea juht. Oleme kindlad, et ka tulevane Rakvere teemeistripiirkond areneb siin keskuses samasuguseks kompaktselt ja tugevaks ning moodsa tehnoloogiaga keskuseks. Viru-Jaagupi jääb mõnevõrra tagasihoidlikumaks, sest tema ülesandeks jääb tugi- ja kohalike maanteede haldamine ning hooldamine. Rakvere piirkonnale jäävad Rakvere ümbruse teed Pärnu ja Vägeva suunal, Haljallale Tallinna - Narva maantee ja kõik teed Narva maanteest kuni mereni (maakonna piires). Haljala on juba praegu suhteliselt hästi välja arendatud, Rakvere osas on samad plaanid.

Kas Valentin Transtok toetas tookord Sinu arendusplaane?

Jah, seda küll, see toimus tema toetusel. Õigupoolest oleks pidanud siis tegema uuendusi ka keskremonditöökojas, masinate kolonnis jm., ent teemeistrina polnud mul tol ajal võimalusi seda protsessi teistes allüksustes mõjutada. Nüüd on mul praktiline kogemus olemas ja sooviksin, et igas teedevalitsuse allüksuses toimiks samasugune töökorraldus ja töösse suhtu-

taks samamoodi. Eesmärgini jõudmine nõuab meilt igapäevast pingutust.

Kokkuvõttes jääb üks allüksus senisega võrreldes vähemaks, eraldi ei hakka olema ühtki abitootmisallüksust, jäävad vaid teedevalitsuse keskus Rakveres, teemeister Rakveres koos tugipunktiga Tamsalus, teemeister Viru-Jaagupis koos tugipunktiga Simunas ja teemeister Haljalas.

Ühtaegu kavatsame eeskätt lumetõrjet kohalikel teedel hakata tegema töövõtu korras. Seda me tegimegi juba möödunud talvel (1998/1999). Ettevõtjad on nõus lepingu alusel vähempakkumise korras tegema lumesahkamist. Sahkamiskulud teedevalitsuses on olnud 10 - 14 kr km kohta, ettevõtjad on olnud nõus tegema 6 ... 8,5 krooniga.

Oleme eesmärgiks seadnud luua sellised tugevad teemeistripiirkonnad oma koosseisu ja tehnikaga, et neil oleks aastaringi tööd — suvi- ja talihoole maakonna riigimaanteedel jääks teemeistripiirkondade põhitööks. Töid, mis on kasulikum teha ettevõtluse korras, teeme ettevõtluse korras vähempakkumisega. Ka talvel leidub teehoides töid, mis ei sõltu aastaajast. Nii tuleks suurema liiklusega maanteedel augud parandada viivitamatult, talve lõppu ja soojade ilmade saabumist ära ootamata. Olemegi juba hakanud nii tegema, äsja ostime külmasfaldisegu (Lagedi) väga soodsa hinnaga ning aukude parandamine Haljala ja Rakvere piirkonna põhiteedel praegu käib, kusjuures kasutatakse korralikku tehnoloogiat. Ilmade soojenedes hakatakse aukude parandamiseks kasutama kuumbituumenit ja killustikku immutusmeetodil. Arvame, et järgmiseks hooajaks ostame Saksamaalt masina, mille abil saab auke remontida kahefraktsioonilise killustiku ja bituumeniga immutusmeetodil.

Kuidas näeb välja Lääne-Viru teedevõrk?

Riigimaanteed on 1134 km, kõik kattega. Nendest asfaltbetoonkatet on 49 %, mustkatet 18 %, tuhkbetoonkatet 31 % ja pinnatud kruusateed 2%. Teemeistripiirkondade hallatava teedevõrgu pikkus vastab normatiivile, mida näeb ette maanteehoiureform. Teed jagunevad piirkonniti järgmiselt: 400 km Haljala piirkonnas, teemeister Heiki Komp, 349 km Rakvere piirkonnas, teemeister Toivo Piilberg, ja 385 km Viru-Jaagupi piirkonnas, teemeister Neeme Mikenberg. 1997. aastal võtsime riigimaanteede võrku üle 16 km teid, kõik kattega. Seega jäi kattega teede protsent ikkagi võrdseks saaja. Ent arvan, et käesolev aasta jääb siiski viimaseks, kus võime öelda, et riigimaanteed on 100 % kattega. Aastal 2000 või 2001 on teedevalitsuse teede kogupikkus on peaaegu kahekordistunud ja kattega teede osa langenud näiteks 70 %-le. See on ma-



Piltidel: • Pindamine. T5, Piirari, 1998. Foto: EUGEN ÕIS
• Lääne-Virumaal ei ole enam kruusateid. 1990. aasta.

manduspoliitiline suundumus, et kõik teed oleksid riigi halduses. Nii näeb ette ka uus seadusakt — teeseadus. Ent vallateedest on väga suur osa välja ehitamata, lagunened truupide ja sildadega. See on ühest küljest kurb, ent töö vastu me ei ole, kui see on tagatud rahastamisega. See ongi meie töö. Vallateede ületulekul riigi haldusse tuleb arendada teede tehnöjärelevat, meil on vastav osakond olemas, kuid seda on siis tarvis laiendada. Mõtlemine seda teha oma sisemiste ümberpaigutustega. Järelevat ei ole aastaid arendatud. Kõige selle juures peab järjekordselt nentima, et meie 1999. aasta maanteehoiueelarve on endist viisi alarahastatud. Meie tuhkbetoonkatted kohalikel teedel, vanad mustkatted tugi- ja kohalikel teedel — kõik nõuavad järjest rohkem korrashoidu ja ülekatteid. Peamine tehnoloogiline abinõu, millega oleme suutnud katteid säilitada, on pindamine. Et meil on kõik kattega teed, siis nende, eriti kergkatete korrashoidmine iseenesest nõuab suurt pindamistööd. Olime 1998. a. pindamistöõde teostamise poolest oma jõududega (116,1 km ehk 514 700 m²) Asfaldiliidu liikmete hulgas teisel kohal. Minevikust on nimetada suurim pindamistöõde maht 1985. aastast — 280 km (kui kahekorne pindamine redutseerida ühekordseks). Ka 1996. aasta oli rekordilähedane — 255,1 km. Käesoleval aastal suudame pinnata 100 km. 2000. aastal tuleb pinnata vähemalt 150 km ja see oleks miinimum, ka edaspidi oleks vähem teha suur patt. Minevikus oleme külmakergete vastu kasutanud nn. vertikaalstabiliseerimist — soola panekut puuraukudesse. Kohalikel teedel oleme pindamisel kasutanud paekillustikku koos põlevkivibituumeniga, põhiteedel graniitkillustikku. Käesoleval aastal kasutame põhiteedel ainult bituumenemulsioone. Pindamist jätkame teedevalitsuse oma jõududega seni, kuni see meie jaoks on odavam kui töövõtjate teenuseid kasutada. Leiame, et oleme olnud selles tööliigis edukad, meil on Rootsist saadud tehnika ja oskuslikud tegijad.

Riik ei suuda teede ehitamisel ja remondil heakskiidetud arengukavast aastani 2006 kinni pidada, seepärast tuleb meil oma kava kindlasti üle vaadata. Tööde prioriteetid muutuvad järjest. Lääne-Viru maakonna tähtsus näib hetkel olevat Eesti majanduspoliitilisel maastikul langemas ja tundub, et infrastruktuuri arendatakse rohkem Lõuna-Eesti suunal. See annab meilgi tunda, sest ikka on pooleli Tallinna – Narva maantee Viitna ümbersõidutee ehitus (tööd alustati 1987, nüüd on tekkinud lootus see lõpule viia aastal 2000) ja Roodevälja – Tõrma lõik 2,4 km, kus mahamärgitud ja kooritud trass ootab ehitajaid juba 1991. aastast. Õigustamatult on hakatud alahindama Tallinna – Narva maanteed, mis on olemuselt siiski Eesti tähtsaimate magistraalteede hulgas; maantee kate on üldiselt üpris halvas olukorras. Oleme pikisilmi oodanud selle maantee kate renoveerimist, k.a. tehakse seda 11,7 km ulatuses Haljala ristist Sõmeru ristini, tuleval aastal jätkatakse Ida-Viru piirini. Kogu sellel lõigul leidub väga vana katet, mis on pärit isegi 1974. aastast. Tänu pindamisele on need katted siiski veel sõidetavad. Aja jooksul tekkinud deformatsioonid aga püüame enne pindamist tasandada asfaldiseguga. Siis tuleb jätkata Aaspere suunas. Enamik meie sildu ja viadukte on ehitatud 1960. aastatel, neid on tarvis remontida või renoveerida. Töö sildade ja viaduktide seisundi parandamiseks on katete korrashoiu kõrval üks meie tegevuse prioriteete. K.a. eelaves on raha kahe silla renoveerimiseks. Vähemalt kaks silda igal aastal peab saama normiks, millele lisandub, nagu eespool märgitud, minimaalselt 150 km pindamist ning 2...3 km ülekatet. 1980. aastate algul, kui teekatendi stabiliseerimiseks hakati kasutama põlevkivituhka, tekkis mõte viia lühikese ajaga katte alla (teha tolmuvabaks, nagu siis öeldi) kõik teedevalitsuse hal-

duses olevad maanteed. Esimeseks raudseks sihiks seati seda teha Simuna piirkonna teedel. Siiski Simuna piirkonnas esimesena selleni ei jõutud. Kiirustamisest tehti mõnikord tehnoloogilisi vigu, näiteks ehitati kate väljaehitamata muldkehale või alusele, mis hiljem põhjustas külmakerkeid ja katte lagunemist. 1990. a. septembriks oli Lääne-Viru Teedevalitsus (siis Rakvere Teede Remondi ja Ehituse Valitsus) jõudnud tähelepanuväärse saavutusen — kõik maakonna riigimaanteed olid saanud katte alla (*tolmuvabaks*). Tollal oli Eesti keskmine alles 53 %. Esimene kate tsemendiga stabiliseerimine tehti tollases Rakvere Teedevalitsuses 1960. a. Kunda lähistel, esimene stabiliseerimine põlevkivituhaga 1971 Simuna piirkonnas. Sealpeale kasvasid seda liiki tööde mahud jõudsalt. 1988 ehitati neid 62,2 km (!!!). Aastatel 1971 - 1990 on neid katteid riigimaanteedel tehtud kokku 364 km, lisaks teistele tellijatele kaks korda enam — 750 km, kokku 1114 km !!! Seda on nõudnud tihenened liiklus, autode kogukaalu kasv, teeäärsete külade nurin tolmu pärast. Stabiliseerimine võimaldas üpris odavalt ja kiiresti *toota* katteid maanteedele. Valentin Transtoki eestvedamisel ja sihikindla ning tubli tööga jõutigi selle erakordse tulemuseni. V. Transtokil oli väga asjalik juhtimisstiil, millega kaasnes nõudlikkus, hea majanduslik vaist, suurepärase suhtlemisvõime. Tema tööd hindavad kõik väga kõrgelt. Soodustav tegur oli ka bituumeni, killustiku, tsemendi ja põlevkivituhaga lähedus Rakvere rajoonile. 1980. aastaiks oli meil põlevkivilendtuha baasil välja arendatud täiesti uudne ja ökonoomne teekatte ning aluse ehitamise viis defitsiitset sorteeritud kruusa kasutamata. Viimase asemel kasutati mis tahes käepärast leiduvat liiva või kruusliiva.

Kuidas võrrelda kattega ja kruusateede korrashoidu?

Katete korrashoid on palju kallim. Peab pindama; kui selleks ressursse ei jätku, kate laguneb.

Kuidas praegune maanteehoiureform kooskõlas Sinu kontseptsiooniga?

Meie teedevalitsuse seisukoht on reformikontseptsiooniga täies kooskõlas. Peame loomulikuks ja õigeks, et teedevalitsus jääb riigiasutuseks, kes tellib vähempakkumise korras teede ehitus- ja remonditöid, kontrollib nende tegemisi ja kavandab maanteevõrgu arengut. Teedevalitsuse põhitöök teemestripiirkondade kaudu jääb suvi- ja talihooldeteostamine maakonna riigimaanteedel.

Tänavuse talve maanteelaste spordimängud võitis üldarvestuses Lääne-Viru Teedevalitsus. Kõik teavad, et olete läbi aegade olnud maanteelaste spordikants, kes on võitnud nii suve- kui talvemänge. Mängud on saanud traditsiooniks, mida ei taheta murda, need on saanud alguse siitsamast Lääne-Viru Teedevalitsusest. 1964. aastal korraldasid tollased teedevalitsuse noored üle-eestilise teedemajandite noorte kokkutuleku, mis peeti sama aasta augustis Rakvere mail Mustjärvel, kus võisteldi mitmel spordialal. Kõigest mõned aastad hiljem nimetati need maanteelaste spordimängudeks. Tänu rakverlastele alusepaneku eest!

Kokkuvõttes jääb mulje, et näed maantee tnapäeva ja tulevikku optimistlikes värvides. Kas mul on õigus?

On küll õigus. Ka uus teeseadus annab alust optimismiks. Teed on teede Eesti majanduse tuiksooned! Täna tehtud investeering teede arengusse paneb aluse meie majanduse arengule tulevikus!

AHTO VENNERR

TEELEHT on käsitlenud mitmes numbris maanteehoiu juhtimist ja reformi. Alljärgnevalt refereerime lühendatult m.a. septembrikuus toimunud maanteehoiu rahastamisele keskendunud sümposiumil Markku Teppo esitatud ettekannet "Teedeorganisatsioonid globaalsete muudatuste valguses".

TEEDEORGANISATSIOONID GLOBAALSETE MUUDATUSTE VALGUSES

Restruktureerimise üldmõisted

Riikliku sektori tõhususe suurendamiseks on kasutatud mitmeid meetodeid. Need hõlmavad muuhulgas ka bürokraatliku administratsiooni koondamist, dotatsiooni vähendamist, ümberlülitumist teenuste võistupakkumise kasutamisele, institutsioonide või nende osade erastamist ja personali vähendamist.

Teedeorganisatsioonide restruktureerimisel on kogu maailmas olnud eesmärgiks hoolitseda selle eest, et teede eksploateerimine muutuks efektiivsemaks, kasutades eelkõige turule orienteeritud tegutsemisvõimalusi.

Üks selliseid on olnud mudel **tellija—tootja**. Viimase kümne aasta jooksul on seda laialt rakendatud teenuste osutamise või tootmisliku rolliga riiklike ja munitsipaalorganisatsioonide restruktureerimisel nende mõjualas. Teede alal on mudel leidnud laia heakskiitu kui üks juhtivaid mudeleid teede projekteerimise, ehitamise ja hooldetööde efektiivsuse parandamisel.

Mudeli **tellija—tootja** puhul on võtmerollik ametkondliku organisatsiooni (ministree-riumi, eraldiseisva ameti või munitsipaalse organisatsiooni) kui tellija tegevus. **Tellija** ülesandeks on planeerida, koostada spetsifikatsioon ja kehtestada standardeid, tagada ja jagada eelarvefonde, sõlmida lepinguid, teha järelevalvet ja tasuda tootjale. Oma rollis peab tellija soodustama ja aktiivselt kaasa aitama konkurentsi tekkimisele ja looma eeltingimused turusituatsiooni tekkimiseks.

Riiklik sektor peab hoolitsema teenuste ja kaupade turu tekitamise eest riigi omanduses olevate riigiettevõtete kaudu, mida kontrollitakse riigi ja asjakohaste ministeeriumide poolt teenuse osutamise taseme, tegevuste ja kasumi alusel. Tüüpiline

riigiettevõtte kasutab müüdavatest toodetest ja teenustest saadavat tulu oma tegevuse finantseerimiseks. Äriettevõtte on organisatsiooni mudel, mis asub organisatsiooniliselt riigiameti ja erafirma vahel. Mõnel maal on riigiettevõtte nagu üleminekuorganisatsioonid tootmisfunktsioonidega riikliku ameti ja pärastise riigi omanduses oleva või erafirma vahel. **Erastamine** on ettevõtete üleviimine riiklikust sektorist erasektorisse. Suurbritannias on erastamist defineeritud kui protsessi, millega omandiõigus ja kontroll riigivara üle loovutatakse erasektorile. Erastamine üksi ei garanteeri ei majanduskasvu, töö efektiivsust ega ka kliendi rahulolu. Tavaliselt on võrdlemise kerge seada tegevust kaubanduslikule alusele või erastada tegevusi juba konkureerivas turusektoris. Konkurentsi tekitamine ja konkurentsi tingimuste arendamine on olnud palju vajalikum ettevõtmine. Teisest küljest peaks oma olemusel riigi monopolsete tegevuste korporatiivsele alusele viimine jääma riigi haldusse vähemalt nii kauaks, kuni hakkab toimima konkurents.

Turule orienteeritud tegutsemisviisid nõuavad alati organisatsioonilisi muutusi. Nad võivad moonutada ka organisatsiooniväliseid sotsiaalseid eesmärke, osutada kontrolli ja järelevalve vajadusele. Samuti peavad nad leevendama turule orienteeritud tegutsemisviiside üleminekust põhjustatud negatiivseid mõjusid.

Selline kliendi ja tootja rollide eraldamine võib kasu tuua kogu ühiskonnale, eelkõige väiksemate kulude, kõrgema kvaliteedi ja teenuse parema kätetoimetamisega turul toimiva konkurentsi kaudu. Muudeks eelisteks on väiksem riiklik sektor, madalamad maksud ja lihtsam valitsusepoolne koordineerimine.

Teedeorganisatsioonide restruktureerimise peaesmärk võiks olla kogu teede tootmislike ja teiste teedega seotud toimingute kommertslikule alusele viimine ja erastamine, mis toimuks turupõhimõtete järgi liiklusohutust ja liikluse sujuvust üldkasutatavatel teedel kahjustamata ning eraisiku juriidilisi õigusi rikkumata.

Alltöövõtu tellimine väljastpoolt

Alltöövõtu tellimine tähendab teenuste hankimist väljastpoolt organisatsiooni. Põhiideeks on riiklikus sektoris see, et riikliku sektori organisatsioon maksab teenuste eest, mida osutab keegi teine pool. Lepingute sõlmimist võib rakendada nii teenuste kui ka mingi toote tellimisel. Teedeametkonna üks põhiülesandeid on kasutada riigieelarves ettenähtud assigneeringuid optimaalse hinna ja kvaliteediga toodete ning teenuste saamiseks turul tegutsevailt sise- ja välispakkujatelt. Teedeametkond peab olema võimeline kindlustama mõõdukad hinnad ja hea kvaliteedi ausa konkurentsi vahenditega, ära kasutades turusituatsiooni, kaasa aidates teedega seotud tegevuste arendamisele, soodustades lepingute sõlmimist alltöövõtjatega ja pakkumispraktikat. Ta võiks rohkem korraldada töövõtupakkumisi, hindama pakkujaid ja valima neist sobivaimad. PIARC (Maailma Teedeassotsiatsioon) lõpetas uurimuse "Teehooldetööd erätöövõtjalt või oma tööjõult". Uurimuse aruanne avaldati 1994. a. Kõige tähtsamad kogemused, mis saadi PIARC-i liikmesmaadest ja Maailmapanga projektidest, olid järgmised:

* kõik riigid tahavad teehooldetöödel paremat tulemust

* tuleb aru saada, et kliendi ja tootja roll on erinevad, ning nad eraldada. Siin peitub märkimisväärne reserv tööjõu kasutamise



MARKKU TEPPO
Soome
Maanteeamet



Foto: E. VAHTER

efektiivsuse suurendamiseks, kulusid võib aga kokku hoida kliendi ja töövõtja rolli lahkuviimisega

* hooldeteenuse nõutav tase peab olema selgelt ja üksikasjalikult esitatud ja kontrollitav

* oma tööjõu kulu arvutamiseks tuleb luua selged arvepidamisreeglid

* eratöövõtjad teevad juba suurema osa hooajalistest hooldetöödest ja enamik maid julgustabki neid hooldetöid enda peale võtma

* kulusid saab kokku hoida, kui allutada töäjõud otsesele konkurentsile või võrdlusele. Oma tööjõul peaks võimaldama konkureerida eratöövõtjatega

* eratöövõtjail on õigus valida kõigi teehooldetööde vahel, aga nad võivad vajada toetust ja väljaõpet.

Tuleb tagada korralik turg ja aus konkurents lepinguosaliste vahel (kas oma töäjõud või eratöövõtjad).

Traditsioonilised organisatsioonid on oma tööjõudu palgates segi ajanud enda kui kliendi ja töövõtja rolli. Töövõtja roll seisneb pakkumise tegemises ja läbirääkimiste pidamises, töö organiseerimises, tööjõu palkamises ja seadmete kasutamises ning töötamise vastavalt lepingu tingimustele. Üldkasutatavate teede projekteerimise, ehitamise ja hoolde kiire avamine võistupakkumisele maades, kus on vähe kogemusi töövõtuprotseduuridega, on olnud praktikas problemaatiline. Transpordiministeerium või mõni muu valitsev organ, kes vastutab teede ja maanteetranspordi eest, peab arendama uut pakkumispraktikat ja uusi -protseduure, samuti välja töötama töövõtuprotseduuridega seotud dokumentatsiooni. Selline arendustöö ja uute meetodite rakendamine ning läbivaatamine on paljudes maades võtnud aastasid. Olukord on olnud kõige keerukam maanteehoolde valdkonnas, kus turg ja kvaliteedinõuetega töövõtulepingute praktika on õigupoolest kogu maailmas üsna vähe arenenud.

Järk-järgulist muutust on paljudes maades peetud oluliseks seetõttu, et uuendatud teedeametid suudaksid omandada vajalikke teadmisi ja oskusi, tegemaks võistupakkumisi kogu tootmise osas, kaasa arvatud maanteehoolde.

Teedesektoris takistab võistupakkumise kasutamist sageli vähearenenud turg, konkurentsi puudumine töövõtjate vahel või koguni töövõtjate vähesus.

Mis juhtub pärast tootmise kaubanduslikule alusele viimist?

Soome Maanteeameti (FinnRa) ümberkujundamisel oleme käesoleva aastakümne jooksul püüdnud leida meie tööks sobilikku üldist kontseptsiooni. Antti Talvitie

(Maailmapank), kes varem on Finnras olnud vastutav ehituse eest, on maailmas toimuvat reformiprotsessi käsitlenud viiefaasilisena. R. J. Dunlop, Uus-Meremaa Transiidiameti (Transit New Zealand) peadirektor, on laiendanud kontseptsiooni kuuefaasiliseks, sest Uus-Meremaa on juba kavandamas maanteeameti 6. arengufaasi.

1. faas. Traditsiooniline projekteerimise, ehitamise ja hooldetööde organisatsioon. Kogu poliitika, reguleerimis- ja planeerimisfunktsioonid on segamini töö teostamisega. Hoolitsetakse valitsuse tööhõivepoliitika eest ja antakse tööd suurele hulgal töötajatele.

2. faas. Organisatsioon on määratlenud tellija ja tootja rollid. Rohkem tähelepanu on pööratud tööde teostamise efektiivsusele ja kulude teadvustamisele. Oma tööjõu poolt ja töövõtukorras tehtud tööde maksumuse võrdlemine on viinud töövõtukorras tehtavate tööde osakaalu suurenemiseni.

3. faas. Tellija- ja tootjaorganisatsiooni eraldamine sama riikliku organisatsiooni sees. Rõhuasetuse kandumine liiklusele, teedepoliitikal ning keskkonnaküsimustele; üldine suundumus rollide määratlemisele riiklikes organisatsioonides ja suurema efektiivsuse pidev nõudmine, mis ongi sellise eraldamise tinginud.

4. faas. Tootmise viimine kaubanduslikule alusele. Sellel etapil viiakse riiklikus omanduses olev tootmise või teenuse osutamine, mis varem on olnud tellija funktsioonidest sisemiselt eraldatud, korporatiivsele alusele või isegi erastatakse. Tavaliselt tekib selles faasis maanteefond.

5. faas. Tellija funktsioonide viimine korporatiivsele alusele. Selles faasis muutuks klient — maanteeamet — ametlikuks üldkasutatavate teede "omanikuks" ja korraldaks teedeasjandust valitsuse korporatiivse institutsioonina. Seda arengufaasi on teostamas ainult Uus-Meremaa teedeorganisatsioonid.

6. faas. Tellijaorganisatsiooni erastamine. Mõningal määral võib see olla ka teedevõrgu erastamine. Piiratud ulatuses on seda juhtunud paljudes maades tasuliste maanteede näol. Ükski riik pole seni erastanud kogu üldkasutatavate teede võrku. Kõigil tasuliste maanteede lepingutel on olnud lõpptähtaeg, mille järel on teed tagasi riigile läinud.

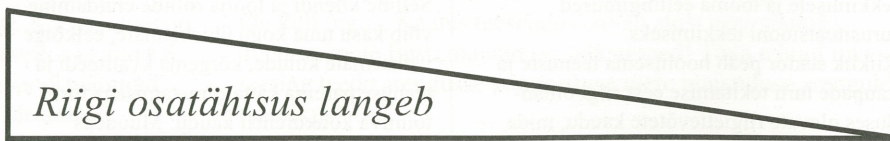
Kõiki arengufaase kirjeldatakse joonisel.

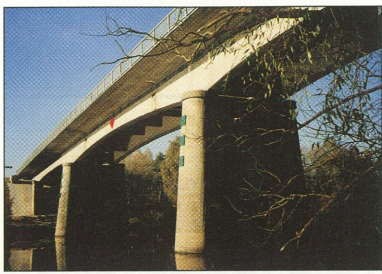
*

Käesoleval hetkel on maanteeametid kogu maailmas 1. ja 4. arengufaasi vahel, sõltuvalt vastava riigi valitsuse pingutustest kogu riikliku organisatsiooni reformimisel. Iga riik on reformiprotsessis rakendanud eri meetodeid ja eesmärgid ning edasi liikunud erineva tempoga, aga peaaegu kõik on läbinud need arengufaasid järjestikku, ühtki vahele jätmata. Endistes Nõukogude Liidu liikmesriikides on rõhk asetatud kiirele erastamisprotsessile ja mõni faas tahetakse vahele jätta, kuigi peab ütleva, et see pole olnud julgustav samm.

Joonis. Teedeorganisatsioonide reformi arengufaasid

1. faas	2. faas	3. faas	4. faas	5. faas	6. faas
Maanteeamet töötab riikliku organisatsiooni	Tellija ja tootja määratlemine	Tellija ja tootja eraldamine	Tootja korporatiivsele alusele viimine	Tootja erastamine, tellija korporatiivsele alusele viimine	Tellija erastamine





3. SILLAPÄEVALT



Hetki 24. märtsil s.a. Rapla Teedevalitsuses toimunud Maanteeameti 3. sillapäevalt. Ettekannete teematika oli laiaulatuslik: sildade tehniline seisukord, remondi ja ehituse päevaprobleemid ning perspektiivid.



SUMMARY

Fotod: E. VAHTER

- A. Lass provides in the history section some historic dates of the Estonian roads, describes the early years of building bitumen-gravel roads and publishes the second part of the speech of Professor Academician Ottomar Maddison at the 2nd meeting of Estonian engineers (1939).
- Eugen Ois, head of the Lääne-Viru Road Office, discusses the past, present and future of the District Road Office
- A review of the report by Markku Teppo (Finnish National Road Administration) "Road Organizations in the Light of Global Changes. General Concepts of Restructuring" to the symposium "How to Find and Use Money for Roadkeeping", held in Tallinn on September 22-23.
- The third Estonian National Road Administration meeting on bridges was held in the Rapla Road Office on March 24; "Teeleht" publishes some photos of the meeting.
- A review of the report "Tallinn-Tartu Road - Estonia's Prime Internal Road" by the engineers Jüri Kirotam and Jaak Liivaleht (Technical Center of Estonian National Road Administration), Professor Peep Sürje and Assistant Professor Tiit Metsvahi (Tallinn Technical University), which describes the construction of the

Tallinn-Tartu 1st class road.

- Ahto Venner ("Teeleht") describes a visit to the Pärnu Road Office roadmaster Leino Blasen in Tõstamaa, who celebrated his jubilee.
- Hillar Varik, Director of the Technical Center of Estonian National Road Administration, member of the Saare County Government work team, discusses in the article "To Saaremaa With Dry Feet?!" the possibility of building a bridge or a tunnel across or under the Suur Väin strait, which would provide a permanent link between the islands and the continent.
- Ahto Venner reports that the road building firm Teede REV-2 has been granted **Bureau Veritas Quality International ISO certificate** concerning its activities (road and railway construction and repair, production of traffic signs)
- "Teeleht" presents the list of winners of the road workers' winter sports meeting of 1999. The games were held in Kurgjärve on February 27-28.
- "Teeleht" presents the list of employees of the Road Offices and Road Administration, who have recently celebrated their jubilees or will do so in the near future.

TALLINNA-TARTU

MAANTEE — EESTI PEAMINE MAANTEE

Eesti pikim, 288,7 km pikkune Tallinna - Tartu - Luhamaa maantee on välja ehitatud pika aja jooksul. Tee ehituseks paremate kohtade valiku tõttu on tee kujunenud väga käänuliseks. Algselt kulges see külast küalani, läbides ka suuremaid asulaid. Varem peeti normaalseks plaanikõveriku raadiuseks 250 m.

Jäänukina neist aegadest on ühe plaanikõveriku raadius veel tänagi 150 m ja kolmel 250 m.

Vaatamata aastakümnete jooksul tehtud paljudele lokaalsetele õgvendustele, ei ole teetras siiani oluliselt muudetud. Nii on Tallinna - Tartu vaheline kaugus linnulennult 164 km, mööda

9. märtsi 1999. a. korraldusega nr. 313-k kiitis Eesti Valitsus heaks Tallinna - Tartu - Võru - Luhamaa riigimaantee trassikoridori paigutuse ning tegi Keskkonnaministeeriumile ülesandeks korraldada nelja kuu jooksul trassikoridoris keskkonnamõtjude hindamine maanteetrassi paigutuse määramiseks Harju, Järva, Jõgeva ja Tartu maakonnas.

Allpool avaldame refereeringu inseneride Jüri Kirotaime ja Jaak Liivalehe (Maanteeameti Tehnokeskus) ning prof. Peep Sürje ja Teedeinstituudi lektori Tiit Metsvahi (Tallinna Tehnikaülikool) koostatud kokkuvõttest Tallinna - Tartu esimese klassi maantee ehitamise kohta.

Kuigi Eestit läbivad kaks Euroopa magistraali E-20 ja E-67, on siseriiklikult kõige tähtsam siiski Tallinnast diagonaals kagu suunas kulgev maantee T2 Tallinn - Tartu - Võru - Luhamaa, mille mõjupiirkonda jääb ca 2/3 Eesti 1,453-miljonilisest elanikkonnast. Ühenduse parandamine sellel Eestit läbival diagonaalsuunal on olulise piirkondlik-poliitilise tähtsusega, sest loob paremad eeldused majandusarenguks ka Kagu-Eestis, kus praegu on leibkonna sissetulek 1,3 korda madalam Eesti ja 1,8 korda madalam Tallinna vastavast keskmisest näitajast.

Eesti asulavälistel teedel tuli 1997. aasta andmetel iga miljoni läbisõidukilomeetri kohta 0,044 hukkunut, sealhulgas Tallinna - Tartu maanteel 0,054. Võrdluseks: 1995. aastal oli Soomes vastav näitaja 0,011, Suurbritannias 0,009 ja Tšehhi Vabariigis 0,059.

maanteed aga 189 km ehk 15 % võrra pikem.

Tallinnast kuni kilomeetriteni 26,5 on esimese klassi maantee juba valmis või ehitamisel. Lõigul 194,0 - 288,7 km ei kasva liiklusesagedus 20-aastase arvestusperioodi jooksul hinnanguliselt piirini, mis nõuaks neljarajalise tee ehitamist. Seetõttu on edaspidi keskendutud maanteelõigule 26,5 - 194,0 km (167,5 km).

Üldiselt vastab nimetatud teeosa III klassi nõuetele. Samas on 113 plaani- ja 37 püstkõverikust 94-l raadiused III klassi maantee nõuetest väiksemad. Maantee läbib mitut asulat, kus on lubatud piirkiirust vähendatud 50 või 60 kilomeetrini tunnis. Lisaks on mitme suurema liikluskooormusega ristmiku läheduses ja halva nähtavusega väikese raadiusega plaanikõverikel kiirust piiratud 70 kilomeetrini tunnis. Kokku on kiiruspiiranguid 32 kohas kogupikkusega 18,1 km, s.o. 10,8%. Möödasõidupiiranguid on rakendatud 52 teelõigul kogupikkusega 18,3 km (10,9%).

Teele on iseloomulik väga suur ristmike arv – 187, mis teeb üle ühe ristmiku ühe kilomeetri kohta. Lisaks on teel veel palju maakasutusest tingitud mahasõite. Nimetatud asjaolu koos aegunud teegeomeetriaga võib olla põhjuseks, miks iga miljoni läbisõidetud kilomeetri kohta oli vaadeldaval maanteel 1997. a. 0,054 hukkunut, samas kui Eesti keskmine samal perioodil oli 0,044 ehk ca 19% madalam.

Teekatendi tugevus ja tasetas on üldiselt rahuldavad, kuigi esineb üksikuid 20 – 39 aastat vanu lõike. Nende tehnoseisund on tunduvalt alla nõutud taseme. 18-st sillast seevastu vastavad nõutud koormustele vaid kaks silda.

Arvestades tee madalat tehnotaset ja maanteelõigul 26,5 – 194,0 km kõrget liiklusohutust ning asjaolu, et aastaks 2020 prognoositakse liikluskõrgust 6500 – 10 400 autot ööpäevas, on liiklustingimuste parandamise vajadus ilmne. Kogu probleem taandub maanteetrassi valikule, mille juures tuleks arvestada järgmist:

* trassi saab märgatavalt lühendada, ainuüksi kilomeetritel 26,5 – 90,0 on lühenemine võimalik 6,9 km võrra, s.o. 11%

* vahetult maantee ääres on tihe asustus, mis tee senisest koridorist kinnipidamise korral viiks paljude hoonete lammutamiseni

* olemasoleva tee rekonstrueerimine nõuaks väga paljudel lõikudel plaani ja pikiprofiili muutmist, mis komplitseerib ehitamist

* ehitusperioodil on vaja tagada maanteel liiklus

* olemasolev tee on oma asulaid ühendava asukoha ja tehnilise taseme tõttu sobiv jätta kohaliku liikluse tarbeks

Trassivariantide väljatöötamiseks ja võrdlemiseks jagati tee järgmisteks osadeks: Aruvalla – Võõbu, km 26,5 – 67,0 (võrreldud on nelja varianti); Võõbu – Mäo, km 67,0 – 90,0 (neli varianti); Mäo – Põltsamaa, km 90,0 – 126,5; Põltsamaa – Tiksoja, km 126,5 – 180,0 ja Tiksoja – Uhti, km 180,0 – 194,0. Kokku oli km 26,5 – 126,5 kuus võrdlusvarianti. Lõigul 126,5 – 194,0 km jälgib trass põhiliselt olemasolevat teed. Seejuures tuleb trassi mõista maantee paiknemiseks vajaliku koridorina laiusega ca 500 m, kus tee täpne paiknemine määratakse töö järgmistes staadiumides.

Tasuvusuuringute käigus telliti liiklusuuringud Tallinna Tehnikaülikoolilt, sotsiaalmajanduslike ning keskkonnamõjude hinnang Tartu Ülikoolilt, geoloogiline uuring Eesti Geoloogiakeskusest ja liiklusohutuse hinnang inseneribüroolt Stratum. Tasuvusuuring koostati koostöös Soome Maanteeametiga. Tasuvusarvutused tehti diskonteeritud rahavoogude meetodil ühiskonna kulude ja säästude võrdlemise printsiibil. Variantide tasuvust hinnati võrdluses olemasoleva olukorraga (s.o. tinglikult variantiga 0). Arvesse võeti kogu I klassi tee variantidega seotud teedevõrgu kulud.

Kõikide variantide kulud liigitati nelja gruppi:

liikluskulud: veoste veokulud ja reisijate ajakaod (30 kasutusaasta jooksul aastatel 2007 – 2036) on prognoositud hindade ja palgaga 2014. aasta tasemel. Reisijatunni maksumus on väärtustatud 35% ulatuses keskmisest palgast (83,05 kr/h), autovedude muutuvkulude suurus jääb sõltuvalt sõidukiliigist vahemikku 1,89 – 6,20 kr/km, püsikulu aga vahemikku 16,61 – 41,53 kr/h).

liiklusõnnetuste kulud: hukkunud, vigastatud, materiaalsed kahjud (30 kasutusaasta jooksul) on prognoositud liiklusõnnetuse maksumusega aastale 2001 (2 956 600 krooni liiklusõnnetuse kohta). Uuel teel on liiklusõnnetuse tasemeks võetud 0,08 liiklusõnnetust miljoni autokilomeetri kohta aastast.

ehituskulud: tee ehitusega seotud kulud aastail 2000 – 2006, ehitusaegsed intressid, 30 aasta remondi- ja hooldekulud praeguste hindade tasemel (aastased hooldekulud sõltuvalt tee klassist on 54 900 – 211 000 kr/km). Ehituskuludest on maha arvatud tee diskonteeritud jääkväärtus võrdlusperioodi lõpus, s.o. aastal 2036.

muud kulud: maa ja metsa maksumus, kasutusest väljalangeva põllumajandusmaa toodangu ja loodusvarade maksumus.

Majandusliku tasuvuse hindamiseks on leitud:

kasumlikkus (BCR) — tulud jagatud kuludega

kasum (P) — tulud miinus kulud ning

piirdiskontomäär (IRR) ehk diskontomäär, mille juures $BCR = 1$ ja $P = 0$. Tulud saadakse seejuures liikluskulude ja liiklusõnnetuste kulude vähenemisest, võrreldes variantiga 0, kulud aga näitavad ehitus-, hoolde- ja remondikulude ning muude kulude seda osa, mis ületab variandi 0 oma.

Lõpliku valiku tegemisel on lisaks tasuvusarvutustele võetud arvesse mitmesuguseid sotsiaalmajanduslikke kaalutlusi ja keskkonnamõjusid: pinna- ja põhjaveed, sood ja rabad, looduskaitsealad, haruldased taimed ja loomad, kultuurimälestised jms. Lähtudes variantide tasuvusest ja arvesse võttes keskkonnakaitseliste ning sotsiaalmajanduslike mõjude hinnanguid, soovitatakse:

lõik km 0 – 5,0 Tallinna linnas, mis on kolmerajaline, ehitada ümber neljarajaliseks

lõik km 5,0 – 14,8 on välja ehitatud neljarajaliseks I klassi maanteeks

lõik km 14,8 – 26,5 on ehitamisel neljarajaliseks I klassi maanteeks

lõik km 26,5 – 90,0 tuleb ehitada neljarajaliseks I klassi maanteeks. Lõigu väljaehitamisel lüheneb tee pikkus 7 km ja sõiduaeg väheneb 27 minutit

lõigu km 90,0 – 180,0 tervikuna ümberehitamine ei ole hetkel tasuv; rangelt tuleb kinni pidada taastusremondi nõuetest ja tähtaegadest

lõigul km 180,0 – 194,0 näha ette järkjärguline tee ümberehitamine I klassi maanteeks

lõigul km 194,0 – 288,7 piisab prognoosi alusel kahe-rajalisest teest

Seniste arvestuste kohaselt maksab I klassi maantee esimese järgu ehitamine Aruvalla - Mäo (km 26,5 - 90,0) ja Tõrvandi - Uhti (km 188,0 - 194,0) lõigul (kokku **62,6 km**) kaks miljardit krooni. Tallinna - Tartu esimese klassi maantee väljaehitamine täispikkuses — **159,9 km** (alates km 26,5 kuni 194,0) — maksab viis miljardit krooni.

Refereerinud E. VAHTER



Tõstamaa teemeister LEINO BLASEN ja arvestaja MARELLE KRIISA

Fotod: E. VAHTER

LEINO BLASENIL TÕSTAMAAL KÜLAS

Kahe ja poole aasta eest alustatud Tõstamaa (Pärnu Teedevalitsus) piirkonnakeskuse hoonete ehitus on praeguseks lõpule viidud. Siia on kerkinud kahekordne kontorihoone (põhiplaanis 13x13 m), kus asuvad töötajate olme- ja riietusruum, saun, saal-nõupidamisruum, kaks teemeistri tööruumi, kaks puhketuba, märgitegemise ruum, katlamaja. Viimane on täisautomaatne reguleeritava režiimiga väga ökonoomne elektrikatlamaja, mis varustab maja ka sooja veega. Kontorihoonega külgneb kaarhall pindalaga 540 m², kuhu on sisse ehitatud soojustatud tööruum kahe tööpingiga ning keevitusseade. Tööle on võetud mehed, kes oskavad töötada nii treipingil kui ka keevitusseadmega. Mehaanikuid sel juhul ei vajata. Kogu teemeistripiirkonna personal on arvukuse ja oskuste poolest optimaalne. Teemeistripiirkonna keskus väärrib Pärnu Teedevalitsuse juhataja Enn Raadiku sõnul erilist tähelepanu: ülalpidamiskulude poolest on see teemeistripiirkonna kohta optimaalne. Keskuse väljaehitamine toimus Leino Blasen käe all. Ajame juttu kolmekesi — **Leino Blasen, Enn Raadik ja allkirjutanu**. Saame teada, et Leino Blasen, hiljutine juubilar, on pärit Järvamaalt Vodjal. (Siinkohal saadab Leino Blasen tervituse **Indrek Karbele**, Järva Teedevalitsuse insenerile, kes noorpõl-

ves oli tema naabripoiss Vodjal.)

Vodja ja Tõstamaa asuvad teineteisest üpris kaugel?

Tõstamaale sattumises "on süüdi" see, et Leino abikaasa on pärit Tõstamaalt. Lapsepõlv möödus Vodjal. Pärast Vodja 8klassilise kooli lõpetamist läks tee Tartusse, kus noormees õppis kutsekoolis ehitusala. Jätkas autokoolis, siis tulid sõjaväeaastad. 1970 algas töö Paide AB bussijuhina, sealt 1973 siirdumine Pärnu Bussiparki. Lõpetas õhtukeskkooli ja töötas Jänesselja seavabrikus varustaja-autojuhina. Edasi tulid kaugõpingud Tihemetsa tehnikumis (viimane kursus jäi lõpetamata). Abiellumise järel asus Leino Tõstamaale sovhoosi va-

Tõstamaa teemeistripiirkonna keskusehoone ja kaarhall

Foto: ENN RAADIK



rustaja-inseneriks. 1982 sai Leino Blasenist autobaasi autojuht, seal oli normaalne palk, mis võimaldas Tõstamaale ehitada oma maja. 1988 jäi Tõstamaa teemeistripiirkonnas vabaks töödejuhataja koht ja selle sai Leino Blasen.

Enn Raadik: Leino on siinkandis ja ka mujal väga palju ringi sõitnud ja märganud maanteede kehvast. Küllap mõtles: vaja ise see teedeasjandus käsile võtta ja korda teha.

Leino Blasen: Kohalikud inimesed soovitasid: ehk saad hakkama. (Varem teedel sõitmisel oli mingi aimdus teedeasjandusest tekkinud. Mitmel korral olen kursustel saanud teedealast koolitust, ka Soomes.

Mis mulje sellest asjandusest siis on jäänud?

LB. Teedel on olnud igasuguseid aegu, paremaid ja halvemaid. Krooni algusaastail oli ikka väga kitsas.

Ehk on nüüd siis juba lihtsam kui 10 aastat tagasi?

LB. On, nüüd on tõesti kergem. Piirkonna keskus on põhiliselt välja ehitatud, tehnika — kui hea just — aga on olemas, millega teha. Kui tulid, polnudki nagu tehnikat. Siis sai vaid autobaasist tellida autosid, mis puistamas käisid, oli väike ja vana ekskavaator. Kõigepealt tuli hakata muretsema tehnikat. Tänu endisaegsetele tutvustele ja varustajakogemusele oli võimalik põllumajandus- asutustest paljugi välja ajada.

Mis siin tol ajal oli?

Siin oli 4×5 m puukuur, sees olid alasi ja ääs, käi. Kontor oli väikeses elamus, paaris toas. Oli ka lahoone. Oma kodumaja on siit kilomeetri kaugusel alevis.

Palju oli siis töötajaid?

Kui tulid, oli 19, praegu on 9.

Kuhu need inimesed on saanud?

LB. Osa on pensionil, osa hundijalavee tarvitamise pärast pidanud tööst loobuma.

ER. Tõstamaa piirkond on saanud tehnikat ja käsitsitööriistu. Siin puhtalt teetöölisi polegi, igapäev on mingi teine oskus ja eriala — traktorist, masinist jne.

Kas praegu tööjõupuudust pole?

LB. Loodan, et saame nendega hakkama, kes on.

Praegu on käsil maanteehoiureform ehk teedevalitsuste restruktureerimine. Kuidas see teid puudutab, kas teemeistripiirkonnas on tarvis midagi muuta?

LB. Ei leia, et oleks vaja midagi oluliselt muuta, praegu toimib kõik. Ent Põlva eksperiment peaks seda näitama, kas asi end õigustab. Arvan, et maanteehoole küll ei oleks mõtet erastada.

ER. Hooldetöid peaksid tegema ikka teedevalitsused oma jõududega. See tähendaks teedele pikas perspektiivis ühte ja sama peremeest. See tuleb riigile kindlasti odavam kui ettevõtluse korras tehtav.

LB. Arvan samuti, eriti talihoolde puhul. Ma ei usu, et ettevõtja suhtub piisava vastutustundega ja sisuliselt talihooldeülesannete täitmisega; ta käitub arvata- vasti üpris formaalselt, vaid lahtihoidmise tähtaegu silmas pidades.

ER. Siis on teemeistri kui tellija ja järelevalvaja rolli tarvis tunduvalt tugevdada, võrreldes praegusega. Uue teeseaduse kehtestamisega on teedevalitsused saanud suuremad ülesanded ja kohustused, sealhulgas ka mitteriigimaantee suhtes. Kõigepealt on tarvis täpsustada uue teeseaduse alusel, kes mida teeb, ja tagada teeseaduse täitmine, ning alles siis jätkata maanteehoiu restruktureerimist. Riigis ei peakski olema mitut teedeomanikku, kõiki teid, ka vallateid, peaks haldama maanteeamet. Siis kasvaks Eesti riigimaanteevõrk 45 000 km-ni. Siit tekib ka vajadus suurendada

ametnike arvu teedevalitsustes.

LB. Ei usu, et maanteehoid ettevõtluse korras odavam tuleks.

Oleneb konkurentsist. Kui konkureerivaid teedealafirmasid jagub, peaksid kulutused vähenema.

LB. Piirkonniti on konkurents erinev... Kuid leian, et praegune Pärnu Teedevalitsuse struktuur toimib piisavalt, erilisi puudusi siin küll ei ole.

Pärnu TV ei ole oma teemeistripiirkondade arvu aegade jooksul suurt vähenanud, neid on praegu kuus. Muid teedevalitustes on käitunud teisiti, palju on kokku tõmmatud.

LB. Pärnu maakond on oma terri- tooriumilt kuidagi eripärane. Võibolla ei olegi sellepärast otstarbekas neid koondada. Teistes piirkondades on peale teemeistri ka meister. Minul ei ole. Vist pole Eestiski teist niisugust? Siiski oleme hakkama saanud. Peale mandri- maantee on meie hoida ka 13 km maanteed Kihnu saarel ja 12,4 km Lao - Kihnu jääteed.

ER. Kui piirkondi koondada, siis peaks see andma märkimisväärse kokkuhoiu. Ent siin, kui liita Tõstamaa näiteks Auduruga ja jätta siia tugipunkt meistriga, ei näe ma tulu tõusvat. Siis oleks vastutuse tase teede seisundi eest oluliselt langetatud, mida on aga kõige vähem tarvis. Tõstamaal asugu teede täisperemees.

LB. Praegune vastutuskoorem ei käi üle jõu, sellise teedepikkuse juures ja nende inimestega tuleb toime. Teede tehnoseisundi poolest jätab soovida kruusateede olukord, aga kuna riigil pole raha, siis tuleb asja rahulikult võtta. Teed ei saa enam hõõveldada, sest kruus on ära kulunud. Ent ka siin teeme siiski, mis võimalik. Mõndagi on ära tehtud, et säilitada katteid ja remontida sildu. Tuleval aastal loodame ehitada kattega tee lõigule Varbla – Hõbesalu – Vatla (ca 12 km), et ühendada Varbla teiste kattega teedega. Varbla ümbrus koos mererandadega on tunnustatud puhke- ja suvituspriirkond, sh ka soomlaste-rootslaste jaoks. Teede areng tagab ka Varbla sotsiaalmajandusliku arengu.

ER. Nii mustkatete kui kruusateede sõidetavus siin ei ole halvem kui riigi keskmine.

LB. Tehnika on vanavõitu, ent

nimetuste poolest on enam-vähem kõik, mis vaja, olemas: kaks Sisu-veoautot (15 a. ja 17 a. vana), Lokomo-hõõvel (15 a.). Peale nende on meie käsutuses veel traktor MTZ buldooseri ja rohu- niitjaga, traktor T150 võsaniitjaga (talvel lumetõrjeks), väike laadur, pika ka- biiniga (7 in.) 3,5-tonnine veoauto Ford Cargo katteauguparandajatele, sellele haagitakse järele pigikatel, Ford Transit — kerge kastiauto väikeste hooldetööde tegemiseks teedel ning uus sõiduauto Peugeot Partner.

Leino Blasenil jagub optimismi teede tuleviku suhtes ja ta arvab, et jääb oma ametile ja Tõstamaale truuks.

ER. Tõstamaa piirkonnal on üks ebaharilik kogemus — puhkus võetakse kollektiivselt, üheaegselt. Nõnda juba 1990. aastast.

LB. Vaatamata puhkusele sõidan teed puhkuse ajal aeg-ajalt läbi ja hõõvlijuht tuleb vajaduse korral ka teed parandama.

Kas Tõstamaa teemeistril on ka n-ö. mahamaetud projekte?

ER. Neid on olnud. Neist kõige suurem, mida veel vene ajal käsitleti, on Ermistu – Kihlepa tee väljaehitamine, mis oleks märksa lühendanud Tõstamaa ja Pärnu vahelist sõitu.

Kas lähemal ajal on midagi uut ja suuremat kavandatud?

ER. See on eespool juba mainitud Varbla ühendamine, mis on riigieelarves eraldi reana sees. Lisaks sellele, mis puudutab juba kogu Pärnu Teedevalitsust, on kavandatud Euroopa turismimarsruut jalgratturitele, mis kulgeb meie piires Ikla, Pärnu, Audru, Tõstamaa ja Nurmsi kaudu Virtsu ja Saaremaale. See peaks olema mustkattega. Ka on vaja maakonna huvides ehitada 4 km mustkatet Karuse – Kalli teel, millel on tähtsust Kesk-Eesti ja saarte ühendusteena.

TEELEHT soovib Tõstamaa teemeistrile Leino Blasenile rõõmsat tulevikku ja soovib uut kohtumist 10 aasta pärast. Siis oleks huvitav jälle tagasi vaadata, mis on saanud teedest ja inimestest, kes on leidnud oma kutsumuse teede hooldamisel.

AHTO VENNER

SAAREMAALE

HILLAR VARIK

Tehnokeskuse direktor, Saare Maavalitsuse juures tegutseva uurimisgrupi liige

KUIIVA JALAGA?!

Püsiühenduse rajamine mandrilt Muhu saarele ja sealt edasi Saaremaale on olnud arutluse all tõenäoliselt juba sellest ajast saadik, kui sai valmis tamm läbi Väikese väina. Alati on see huvi olnud emotsionaalsem ja aktiivsem saarlaste poolelt vaadatuna, mis on ka mõistetav nende suurema sõltuvuse tõttu mandriühendusest. Kui mandriinimesele on praamisõit eksootika ja saarele sõidu tunnetamine, siis saarlasele on see tihti vaid ajaraiskamine ja vajadus arvestada kõigi plaanide koostamisel ühte täiendavat faktorit.

Erinevaid ajaleheartikleid arvesse võtmata on kõige rohkem püsiühenduse võimalikkust käsitlenud Tallinna Tehnikumi ja Polütehnilise Instituudi diplomitöodes. Kõige esimene (ja senikoostatult ka kõige põhjalikum) nendest on 1935. aastal Luis Treimani poolt koostatud töö "Sild üle Suure väina". 1961. aastal panid diplomitöö teemal "Muhu ja mandri silla pingebetonist sildekonstruktsioon koos tööde teostamise kavaga" kokku Aleksander Matiesen ja Vello Jürison ning seni viimane selleteemaline kaitstud diplomitöö on olnud Priit Vilba koostatud "Muhu väina konsool-raamsild" 1976. a. Lääne - Eesti saartega ühenduse pidamise probleeme on põhjalikult uurinud Aare Uustalu (*Ph. D.*): juba ligi 30 aastat tagasi kait- ses ta seda teemat käsitleva väitekirja

"Lääne-Eesti saarte transpordi reorganiseerimise võimalusi ja selle majanduslik efektiivsus."

Kui pärast Eesti taasiseseisvumist hakati esialgselt majanduslikust surutisest üle saama ja liiklussagedus kõigil teedel suurenes hoogsalt, tekkisid ajuti suuremad liiklustakistused ka Muhu saart mandriga ühendaval praamiliinil. Selleks et põhjalikumalt käsitleda püsiühenduse võimalikkusega seotud küsimusi, moodustas Saare maavanem 1997. aastal töörühma, kellele tegi ülesandeks koordineerida lähteandmete kogumist tasuvusuuringute tarvis. Töörühma kuuluvad lisaks Saare maavalitsuse esindajatele ka liikmed Maanteametist, Tallinna Tehnikaülikoolist ja Tartu Ülikoolist. Alustati nelja olulise aspektiga, et oleks võimalik tulemusi komplekselt analüüsida. Nendeks on:

- püsiühenduse sotsiaalmajanduslik mõju;
- rajatise tehniline teostus ja ligikaudne hind;
- mõju looduskeskkonnale ja keskkonna võimalik muutumine;
- ühendusega seotud finantsmajanduslikud probleemid.

Suhteliselt vähe on praeguseks tegeldud finantseerimise ja finantsmajanduslike küsimustega. Et kolm esimest aspekti mõjutavad oluliselt projekti rahalist külge, siis soovitakse nendega enne teatud

tasemele jõuda, kui rahastamisega üksikasjalikult tegelema hakata. Küll aga peetakse pidevalt silmas seisukohta, et lõviosa ühenduse rajamiseks vajalikust rahast peab tulema erafinantseerijatelt. Riigi osa võiks tõenäoliselt piirduda summaga, millega praegu subsideeritakse mandri ja Saaremaa vahelist praamiliiklust ning sealsete sadamate korrahoidu.

Püsiühenduse rajamisel tekkivate sotsiaalmajanduslike muutuste ning nende negatiivsete ja positiivsete külgede modelleerimisega tegeleb Saarte Instituut koos Tallinna Tehnikaülikooli spetsialistidega. TTÜ prognoosib põhiliselt tulevaste perioodide liiklussagedust ja selle muutumist püsiühenduse rajamisel. 1998. aasta augustis viidi läbi praamiliikluse analüüs ja reisijate küsitlus. Kui täielikult toetasid püsiühenduse rajamist 70 % ja osaliselt 17 % vastanutest, siis täielikult oli selle vastu 7 % reisijatest. Iseloomulik on see, et need, kes ületavad Suurt väina sagedamini, toetavad püsiühendust tunduvalt rohkem. Küll olid aga püsiühenduse vastu kõik 5 vastanud jalgratturit.

Muidugi ei seisne sotsiaalmajandusliku tausta selgitamine vaid reisijate küsitluses. Väga oluline on koostada stsenaariumid, milline võiks olla Saaremaa (ja ka piirnevate alade) areng, kui püsiühenduse rajamine otsustatakse lükata



kaugesse tulevikku, ning milliseid muutusi võiks kaasa tuua silla või tunneli rajamine lähema 5 – 15 aasta jooksul. Tehnilise lahenduse variantide võrdlemisel on praegu sõelale jäänud neli erinevat trassikoridori. Kõige põhjapoolsem neist ületab väina vahetult Kessulaiu lähistelt, järgmine ca 2 km lõuna poolt ning kolmas variantidest järgib suures osas praegust praamiteed. Kõige lõunapoolsem arutluse all olevatest variantidest kulgeb üle Viirelaiu ja sealt Virtsu. Paralleelselt sillavariantide koostamisega uuritakse ka tunneli rajamise võimalikkust. Seda küll vaid ühel – üle Viirelaiu kulgeval kõige lühemal trassivariandil. Vähemalt esialgsete andmete alusel on tunnel vaid ehituse hinda arvesse võttes sillaga täiesti konkurentsivõimeline.

Üha rohkem nõutakse kogu maailmas, et infrastruktuurirajatiste plaanidel viidaks nende kahjulik mõju looduskeskonnale miinimumini. Asi pole teisiti ka Suure väina püsiühenduse kavandamisel. Praeguseks on koostatud piirkonna loodustingimuste ülevaade, silmas pidades püsiühenduse rajamise võimalust. Kõige tähtsama sõnumi sellest tööst võib kokku võtta lausesse: piirkonna looduslikud tingimused ei välista tunneli või silla rajamist. Küll on aga selge, et keskkonnakaitsenõuete arvessevõtmisel võib üks või teine trassivariant oluliselt kallineda pelgalt tehnilise lahendusega võrreldes. Näiteks peetakse loodushoiu seisukohast üsna ebatõenäoliseks üle Kessulaiu kulgevat trassi. Järgmise tööna ongi kavandatud trassikoridoride üksikasjalik loodushoiu analüüs. Üheks analüüsiobjektiks on ka praeguse praamiühenduse mõju keskkonnale. Pole ju seegi loodushoiu seisukohast kahjutu. Näiteks kulutab praam Väina ületamisel ca kolmandiku võrra rohkem energiat, kui teeksid seda seal olevad autod silla kaudu saarele jõudes.

Kogu tasuvusuuringu koostamisel ei tugineta vaid eesti spetsialistide kogemustele. Tulemuseni jõudmisel on suureks abiks Soome-poolne PHARE-Interreg programm. Selle kaudu on kaasatud töösse spetsialistid Soome Maanteeametist, Turu Ülikoolist, Varsinais-Soome Liidust ja firmast Viatek. Esimene ühiste jõupingutustega koostatav aruanne peab valmis saama käesoleva aasta lõpuks. Tunneliuuringute konsulteerimisel on väga suurt abi olnud Norra Maanteeametist saadud nõuannetel ja seisukohtadel.

Norralastega on kokkulepe ka edaspidise koostöö suhtes. Loomulikult on huvitatuid olnud ja häid nõuandeid tulnud ka teistest riikidest – alates lähimatest naabritest Rootsist ja Taanist kuni Jaapani ja Kanadani välja.



AUHINNATUD

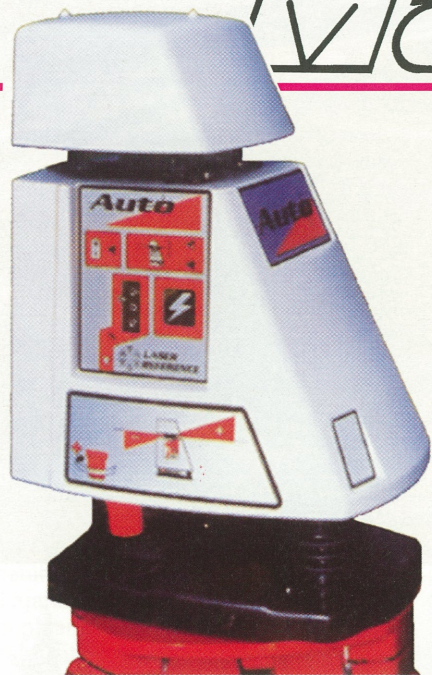
“WORLD HIGHWAYS”

Ameerika osariikidevaheline maanteeüsteem (*America's Interstate Highway System*) hääletati CIMA (*Construction Industry Manufacturers Association* – Ehitustööstuse Ettevõtjate Liit) korraldatud võistlusel kõigi aegade kümne tippehitise hulka. Teised olid (tähestikulises järjekorras): Assuani kõrgtamm (Egiptus), Chek Lap Kok Lennujaam (Hongkong), La Manche'i tunnel (*Channel Tunnel*, Suurbritannia/Prantsusmaa), Empire State Building (USA), Kuldvärava sild (*Golden Gate Bridge*, USA), Hoover/Boulder Dam (USA), Panama kanal (Panama), Sydney ooperimaja (Austraalia) ja Maailma Kaubanduskeskus (*World Trade Center*, USA).

“WORLD HIGHWAYS”
jaanuar/veebruar 1999

Piltidel kaks näidet USA maanteedest: liiklussõlm (San Mateo County, California) ja estakaad üle metsa (Washington's Interstate 90, King County, Washington)

Markato MK



Lp. (TEE-)EHITAJA

Markato MK pakub suurimas valikus laser- ja optilisi nivelliire Eestis. Saadaval on ka spetsiaalsed laserandurid, teodoliidid, kaugus- ja kiirusmõõtjad, skännerid jt. mõõteriistad.

Eesmärgi, mille me püstitasime 1998. aastal, — **pakkuda maailma kvaliteetseimat ja vastupidavimat, st parimat mõõtetehnikat Eesti parimate hindadega** — oleme saavutanud.

Kuna nüüdsest on võimalik soetada veel laiemas sortimendis kaupu, oleme kindlad, et leiame ka Teile parima lahenduse.

Tooted on valmistatud USA-s ja Saksamaal. Juhime tähelepanu, et ka kõige odavamad seadmed, mida pakume, on siiski professionaalsed mõõteriistad. Tegemist on maailma kvaliteetseima, pikaajaliselt töökindla mõõtetehnikaga, mis kestab ka rasketes tingimustes, nagu vihm, lumi, tuul, külm jne. Kõikidel seadmetel on garantii 1 - 3 aastat. Meie poolt kvaliteetne ja kiire teenindus ka pärast garantiiaja lõppu.

Külastage meie kontorit (Pennu - Ericsson'i majas I korrusel), kus Te saate mõõteriistadega lähemalt tutvuda.

LASERINÄDALATEL, mis toimusid 15. - 19.02.1998 ja 12. - 16.04.1999, võis veenduda, et Eesti ehitajal, sh ka tee-ehitajal on juba kujunenud arusaam,

Markato MK OÜ Tel: (2) 6 549 700
Järvevana tee 9 Fax: (2) 6 549 701
11314 TALLINN GSM: 256 51 242
GSM: 256 51 240

milline peaks olema korralik mõõteriist.

Tuletame siiski meelde mõned asjaolud, mida peaksite mõõteriista soetades arvestama. Tehke kindlaks,

- kas on võimalik mõõta nii horisontaali, vertikaali, kaldeid ja täisnurki?
- kas riist on iseloodiv?
- missugune on seadme täpsus?
- kui suur on töömaa?
- kas tegemist on ühemehtööriistaga või peab sellega töötama mitu inimest?
- kas samal ajal saab kõrgusi määrata mitu inimest?
- kas riist evib nähtavat või nähtamatut kiirt?
- kas riistaga on kaasas laserkiire vastuvõtja?
- kas riist on töökindel ka rasketes tingimustes?
- mis kuulub komplekti, kas on vaja lisavarustust?

Peale selle peab loomulikult arvestama ka garantiiaga, hoolduse ja teeninduse kvaliteeti ning kiirust.

Meilt võite soetada nii mõõteriistu, mis on mõeldud konkreetseteks töödeks, kui seadmeid, mis on universaalsed — sobivad kõikideks (tee-)ehituse vajaminevateks mõõtmisteks.

Toome näitena tabeli laserite tasuvusest.

Standardina on kasutatud optilist nivelliiri. Kui soovite, siis arvutame välja just Teile sobiva mõõteriista tasuvusaja.

NB! Pärast tasuvusaega hakkab mõõteriist Teile kasumit teenima.

Seadme õige kasutamise korral on selle tööiga aastakümneid.

Tekkis huvi, kuid ei oska otsustada?

Täpsus — selles on küsimus!

Meie poolt on sõltumatu konsultatsioon. Lõpetuseks soovime Teile näiteks laserirenti, et saaksite veenduda praktikas, millised eelised on laseritel, võrreldes vanemate mõõteriistadega!

MARKKO KATO
tegevdirektor

LASERITE TASUVUS

Võtame näiteks ühe objekti, kus on vaja põrandal või seinal leida 500 kinnituskohta, st te peate leidma 500 märki. Soovite teada, kui kaua see aega võtab ja mis on maksumus, materjalikuluta.

???	Standard	Laseriga
1. Kui tihti peate seda tööd tegema	500 korda	500 korda
2. Mitu minutit kulub ühele märgile, arvestades ka järeltööd	10 min	4 min
3. Mitu inimest on selleks tööks vaja	2 inimest	1 inimene
4. Mitu tundi võtab see töö aega, arvestades eelnevat	167 h	33 h
5. Kui tunnipalk on 50 kr, on kulu	8 350 kr	1 650 kr

Tulemus näitab, et kokku võidate 6700 kr ja 134 h. Kui 134 h arvestada rahaks 1 h/50 kr, on võit 6700 kr. Seega koguvõit:
 $6700 + 6700 = 13\ 400$ kr!!!

Laserina on kasutatud taskulaserit TriLite. Kui soovite veelgi kasulikult mõõdistada, soovime rotatsioonilaserid, N: LiteHouse 3e, Laser L4+R jne.



Sertifikaat

Välja antud ettevõttele

AS TEEDE REV-2

Pärnu mnt. 463, 10916 Tallinn

ISO



15. veebruaril 1999 andis **Bureau Veritas Quality International** esindaja Tiit Hindreus Teede REV-2 töötajale Vana-Pääskülas Tallinnas üle ISO-sertifikaadi, mis tõendab, et Teede REV-2 kvaliteedijuhtimise süsteemi on kontrollitud ja leitud olevat vastavuses standardi ISO 9002:1994 nõuetega (*ISO — International Standardization Organisation —* Rahvusvaheline Standardimisorganisatsioon). Sertifikaat hõlmab teede ja raudteede ehitamist, remonti ja liiklusmärkide tootmist. Suur rühm Teede REV-2 töötajaid, kelle tegevust koordineeris kvaliteedijuht Õie Vasko, tegi kolmeveerandaasta jooksul tööd, et luua oma tootmisprotsessi standardisüsteemi. Seni on Eestis ISO-sertifikaate välja antud vähe — 28, teede- ja raudteede alal on Teede REV-2 aga esimene.

ISO-süsteemi toimimist kontrollitakse iga poole aasta järel. **Tootmisdirektor Lembit Makstin:** *Sertifikaadi omandamise eesmärgiks on tagada, et meie tellijad saaksid just õige toote niisuguse kvaliteediga, nagu nad soovivad. Selleks on vaja luua oma firmas selline tootmise süsteem, mis selle igal juhul tagab. Tellija jaoks on meil koostatud nn. kvaliteedikäsiraamat, mis kirjeldab tellimuse täitmise käiku ja tehnoloogiat meie firmas. Seejuures saab tellija soovi korral kontrollida töö vaheetappe. Toote valmistamise süsteem toimib firmas nüüd alati ühtemoodi, sõltumata sellest, kes töötajatest ühte või teist toimingut juhib. Ühtaegu saab firma end tellija järgi kohendada: kui tellijale miski ei meeldi või meeldib mingi teine aspekt, siis oleme võimelised seda aktsepteerima. Samas on piiriks tehnilised tingimused. Arv 9002 standardis näitab ehitus(tootmis-)protsessi standardit.*

Piltidel:

Teede REV-2 kvaliteedijuht Õie Vasko

ISO-standardi väljatöötamise toimkond

Sertifikaat leiab koha juhatuse esimehe töölaua kohal

Fotod: E. VAHTER

MAANTEELASTE XXVI TALISPOORDIMÄNGUD

27. - 28. VEEBRUARIL 1999
KURGJÄRVEL VÕRUMAAL

Mängude korraldajaks oli Võru Teedevalitsus. Osa võttis 18 võistkonda, nende hulgas 14 teedevalitsust (tulemata jäi Lääne TV), Tehnokeskus, Maanteeamet, Teede REV-2 ja Via Pont.

Kolm esimest kohta üldarvestuses hõivasid:

I Lääne-Viru Teedevalitsus

II Viljandi Teedevalitsus

III Võru Teedevalitsus

Mängude võitjaks tulid:

Allan Allik Viljandi TV, juhatajate võistlus ja lumerajasõit sõiduautoga

Virgu Lilleõis Põlva TV, nooleviskamine

Jaanus Pohlak Lääne-Viru TV, nooleviskamine

Aivar Kender Võru TV, lumerajasõit veoautoga

Rita Tuus Lääne-Viru TV, slaalom ja 2 km suusatamine

Arno Huik Võru TV, slaalom

Külliki Õis Lääne-Viru TV, lumelauasõit ja 3 km suusatamine

Alard Tallo Viljandi TV, lumelauasõit

Arne Ermel Põlva TV, 10 km suusatamine

Tiit Korn Jõgeva TV, 5 km suusatamine

Lääne-Viru TV, teatesuusatamine

Meie juubilare



90

RIHARD MÄND on sündinud 16. märtsil 1909. Töötanud alates 1957. aastast Ida-Viru Teedevalitsuses tiser-puusepa ametis, hinnatud oma töökuse ja oskuste poolest.

75

OSKAR KATTEL on sündinud 11. märtsil 1924. Ida-Viru Teedevalitsusse tuli tööle juba 1961. aastal, töötanud tehniku, teemeistri ja haljastusmeistri ametis. Suur looduse- ja loomaarmastaja ning jahimees, usin mesilastepidaja.

70

ENDEL AMER on sündinud 12. jaanuaril 1929. Töötas kaua aastaid, alates 1957, Ida-Viru Teedevalitsuses buldooseri-juhina ja asfaltbetoonitehase mehaanikuna, kaastöötajate hulgas tuntud väga abivalmis ja ausa töökaaslasena.

RIMMA SAAVINA on sündinud 21. jaanuaril 1929, töötas alates 1974. aastast kuni pensionile minekuni teetöölisena Ida-Viru Teedevalitsuses Purtse teemeistripiirkonnas.

ENNO ARRAS on sündinud 7. märtsil 1929 Võrus. 1958. a. lõpetas Tallinna Ehitus- ja Mehaanikatehnikumi ehitustehnikuna. Alates 1979. aastast on töötanud Harju Teedevalitsuses, algul töödejuhatajana, praegu autojuht-teetöölisena. Önnitlevad kaastöötajad.

TATJANA SIMONOVA, inimene, kes oma elutöö on teinud teedemajanduse heaks, on sündinud 12. mail 1929. Töötas Pärnu Teedevalitsuses remonditöökoja tehnikuna väga pikka aega — 1951. kuni 1990. aastani, mil läks pensionile.



XXVI talispordimängud Kurgjärvel, Võrumaal. Mängude avamise au oli antud Võru maavanemale Robert Lepiksonile (paremalt esimene).
Foto: ENN RAADIK



JOHANNES RÄÄSK



HARALD TORGLA



URVE AHTLOO



ENDEL NURM



ARVO RAEDLA

SALME HINDREUS on sündinud 26. mail 1929. Ta asus Pärnu Teedevalitsusse tööle juba 1952. aastal, töötas projektgrupi tehniku ja inseneri ametikohal 35 aastat, kuni pensionile minekuni 1987.

65

JOHANNES RÄÄSK on sündinud 4. jaanuaril 1934 Ida-Virumaal Isakus. Olnud Ida-Viru Teedevalitsuse töötaja 42 aastat (1956 - 1998). Suurem osa töötatud aastatest möödus väga hinnatud buldooserijuhina. Viimastel aastatel oli teetöoline.

HARALD TORGLA on sündinud 21. aprillil 1934 Ida-Virumaal. Juba noorukina, 1949, tuli tööle Ida-Viru Teedevalitsusse. Algul töötas lukksepana, siis õppis masina- ja autojuhiks. Lõpetas kaugõppe teel Tallinna Ehitus- ja Mehaanika Tehnikumi. Viimased viis tööaastat töötas peamehaanikuna. Olnud aus ja alati kohusetruu töökaaslane. Nüüd pensionil.

60

VEERA KULAKOVA on sündinud 13. märtsil 1939. Töötanud Ida-Viru Teedevalitsuses alates 1985. aastast ökonomistina. Hinnatud kui väga kohusetruu, abivalmis ning heatujuline ja seltskondlik inimene.

TÕNIS URING on sündinud 17. aprillil 1939. Pärnu Teedevalitsusse asus Tõnis Uring tööle 1974. aastal meistrina. Järgmisel aastal sai temast Pärnu-Jaagupi teemeister. Teda tuntakse asjatundliku, tasakaaluka ja sõbraliku juhtiv-töötajana.

KOIT KÜMNIK on sündinud 27. mail 1939 Lääne-Virumaal. 1961. a. lõpetas ta Kuremaa Matsamajanduse Tehnikumi. Alates 1966. aastast töötab Harju Teedevalitsuses maakorraldajana.

VIIU SIRK on sündinud 2. juunil 1939 Tallinnas. Pärast keskkooli jätkas ta õpinguid Tallinna Polütehnilises Instituudis, mille lõpetas teedeinseneri diplomiga 1962. aastal. Töötas Haapsalu Teedevalitsuses inseneri ja vaneminsenerina, aastail 1964 – 1966 Teedeehituse Kesklaboratoriumis tehniku, inseneri ja vaneminsenerina. 1966. a. asus Viuu Sirk Maanteede Peavalitsusse vaneminseneriks. Sestsaadik on ta jäänud truuks keskasutusele ning andnud oma tööaastad, teadmised ja oskused Eesti maanteede.

PEETER KLAUSEN on sündinud 14. juunil 1939 Tallinnas. Pärast Tallinna 22. Keskkooli lõpetamist 1957 astus ta Tallinna Polütehnilisse Instituuti, mille lõpetas 1962 diplomaarinsenerina teede ja sildade. Töötas seejärel Pärnu Teedevalitsuse insenerina, kust siirdus 1966 Eesti

Maaparandusprojekti vaneminseneriks, hiljem sai grupijuhiks. 1982. aastal läks teede tehnilisse inspeksiooni peaspetsialistiks. Aastail 1986 – 1996 töötas Peeter Klausen Eesti Maanteeprojektis sillagrupi kui ka sildade projekti-juhina. 1996. aastast on ta Maanteeameti tehnilise järelevalve insener.

VELLO MANNI on sündinud 30. juunil 1939. Lääne Teedevalitsusse tuli tööle 1983 autojuhi ja lukksepa ametisse. Tuleb tööülesannetega hästi toime, kaastöötajatega suhtlemisel heatahtlik ja vastutulelik.

ELL SULG on sündinud 4. juulil 1939 Jõgevamaal. Pärast Paide Kooperatiivtehnikumis raamatupidaja elukutse omandamist töötas ta palju aastaid oma erialal tarbijate kooperationsüsteemis, tuletõrjes, sideehituses, Tartu Teede Remondi ja Ehituse Valitsuses (1980 - 1987) jm. Ell Sulg tuli tollasesse tootmiskoondisse Eesti Maanteed tööle 1988. aastal, töötab praegu Maanteeameti sisekontrollitalituse revidendina.

55

MATI ILVES on sündinud 7. aprillil 1944. Töötab alates 1967. aastast Ida-Viru Teedevalitsuses Lohusuu piirkonnas autojuhina. Kaastöötajad tunnevad teda sõbraliku ja abivalmis kolleegina.

MIHKEL LANG on sündinud 11. aprillil 1944 Kohtla-Järvel. Ida-Viru Teedevalitsuses on töötanud 35 aastat, algul lukksepa ja hõvlijuhina, alates 1974 autojuhina. Väga kohusetruu ja hea spetsialist, suhetes kolleegidega sõnapidaja ning abivalmis.

ENDEL TÕNTSU on sündinud 19. juunil 1944 Jõgeva maakonnas. Töötab Ida-Viru Teedevalitsuses 1978. aastast mehhanisaatorina, põhiliselt laaduri-, teerulli- ja ekskavaatori-juhina.

50

LEINO BLASEN on sündinud 16. veebruaril 1949. Töötab alates 1988. aastast Pärnu Teedevalitsuse Tõstamaa teepiirkonna teemeistrina. Maanteehoiutööde juhtimise kõrvalt on tema eestvedamisel välja ehitatud Tõstamaa teepiirkonna keskus, mis oma infrastruktuuri ja eksploatatsioonikulude optimaalsuse poolest on omataoliste hulgas üks paremaid Eestis.

JAAN LIIM on sündinud 7. mail 1949. Lääne Teedevalitsusse tuli tööle 1985 Risti teemestripiirkonda, kus on töötanud peamiselt autojuhina, kuid saab hästi hakkama ka keevitus- ja lukksepatöoga.

TEABEPÄEV BÜROO- HALDAMISEST

Küünlakuul, tuiskude ja lumemöllu vahel said Tehnokeskuses kokku inimesed, kes oma igapäevatöös puutuvad kokku büroode haldamisega. (Foto vasakul.)

Et ka meie teedevalitsustes jõudumööda kaasaegset remonti tehakse, siis pakub üha enam huvi, kuidas kõike pärast ka korras hoida.

Teabepäeva esimese poole viis läbi firma **Puhastusimport** koolitusjuht Kristiina Kalvik. Tutvustati eri pindu: kuidas neid kaitsta, kuidas puhastada, eemaldada plekke ja teha igapäevahooldust. Firmal on suur valik töövahendeid, sh mikrokiust puhastuslapid, mis on puhastusteeninduse homne päev. Kuuldust-nähtust järel, et koristamisel tuleb eelkõige lähtuda ettevõtte tegevusest. Arusaam, et koristaja on see, kes enam kuhugi mujale ei kõlba, on ammu minevik.

Teedevalitsustel, kellel veel büroo remont tegemata, soovitakse enne tööde algust konsulteerida valitavate materjalide osas Puhastusimpordiga. Aadress: Kadaka tee 1, Tallinn, tel. (2)655003.

Rapla Teedevalitsus kasutab firma **Chemi-Pharm** tooteid. Sellel firmal on suurem keemiatoodete valik, vähem töövahendeid. Et tegelen ka töökaitsega, siis julgen soovitada selle firma kätekaitsvahendeid. Chemi-Pharm kasutab inglise keemiatooteid, info tel. GSM 25 115 770.

Teabepäeva teine pool toimus bürookaupade sisseveoga tegelevas firmas **Büroomaailm**. Vastuvõtt oli väga meeldiv, tutvustati kõike — kirjutusvahenditest kuni arvutiteni. Näidati ka, kuidas toimib nn. rippkaante süsteem, mis kasutajale on väga mugav ja võtab vähe ruumi. Teenustöödest saab Büroomaailmast tellida pealetrükke kileümbristele, registraatoritele, valmistatakse templeid ja visiitkaarte. Püsiklientidele on soodustus 5 % kontoritarvete ostul ja 2,5 % tehnikatoodetel. Aadress: Kadaka tee 1, Tallinn, tel. (2) 6563690.

Et sellelaadsed infopäevad vajalikud on, näitasid esitatud küsimused ja aeg, mis kadus kiirelt. Tutvustamist vajavaid teemasid on veelgi. Tehnokeskuse koolitusosakonnalt huvitavaid teabepäevi ootama jäädes

VIIVE ROHELSAAR
Rapla Teedevalitsus

P.S. 19. märtsil tegime Rapla Teedevalitsuses koristajate õppepäeva. Tutvustasin neile Puhastusimpordi koolitusjuhi näidatud koristusnippe ja mõnd tarvikut.

Pikalt ja põhjalikult tutvustas oma puhastusvahendeid Chemi-Pharm müügikonsultant Janis Putrics. Sai selgeks töölahuste valmistamine, pritspudelite kasutamine erineva tugevusega töölahuste jaoks ja see, kus millist lahust kasutada. Kõik said kaasa tooteinfo. Küsimusi igapäevase töö kohta esitati mitmeid.

Tundus, et õppepäev läks korda ja oli vajalik. Soovitan seda teistelegi majanditele, kus seda veel tehtud pole. Huvitav oleks teha näidiskoristuspäev, aga seekord me veel selleni ei jõudnud.

Teeleht

Ilmub neli korda aastas

Väljaandja MAANTEEAMETI TEHNOKESKUS

Toimetaja LUULE KAAL

Tallinn 10612, Ristiku põik 8, tel. 6517 656

faks (2) 6541 351

E-post: luule.kaal@netexpress.ee

Samas tellimuste vastuvõtt Teelehele ja reklaamile

IN MEMORIAM

MARTIN-JOHANNES SAAR
13.12.1903 - 19.12.1998

Martin-Johannes Saar sündis 13. detsembril 1903 Viljandi-
maal. Ta lõpetas 1924 Viljandis gümnaasiumi ning sai 1939
teedetechniku kutse Tallinna Tehnikaülikooli juures töötanud
komisjonilt. Alates 1927. aastast töötas ta Viljandimaal tee-
töölisena ning 1929. aastast Järvamaal kümniku, teemeistri,
tehniku ja insenerina Järva kui ka Tartu Teedeosakonnas.

1949. aastast kuni pensionile jäämiseni 1973. aastal töötas
M.-J. Saar Türi teemeistri ja töödejuhatajana.

Kauaaegne ja teenekas Eesti maanteelane Martin-Johannes
Saar oli oma viimaste elupäevadeni hästi kursis meie Maan-
teeameti tegevusega ning andis maanteede ajaloo näitusele
vääruslikke eksponaate.

HELDUR MARGUS
29.10.1923 - 10.02.1999

Heldur Margus sündis Paines. Ta lõpetas 1942. aastal
Paide Gümnaasiumi, oli "soomepoiss", teenides 1942. aasta
detsembrist kuni 1944. aasta augustini Soome armees kapra-
lina. 1944. aasta oktoobris asus ta tööle Järva Teedeosakon-
da, algul lühikest aega töölisena, pärastpoole teeremontööri
ja tehnikuna ning 1945. a. märtsist Võhmata vallas teemeistri-
rina. Hiljem teenis teemeistrina Roosna-Allikul, kus elas ja
töötas mitu aastakümnet.

Heldur Marguse töömeheolu oli kuni pensionile jäämiseni
1992. aastal antud tervenisti Eesti teedele.



Foto: E. VAHTER