

3 (19)

JUULI
'99

Teetehn

MAANTEEAMETI TEHNOKESKUSE VÄLJAANNE



Selles numbris:

- * Veidi ajalugu
- * **Arno Huigi** ja **Aivar Kenderiga** Võrus
- * Teedeorganisatsioonid muutumas
- * **Patent** tolmuvaba katte ehitamisele
- * Millele kulutatakse **EIB**-lt võetud laen?
- * **Sapporo** teede talihooldekongress a. 2002
- * **M. Miettinen** **Via Balticast** Klaipedas 15.–17.4.99
- * **Via Pont AS**
- * Sündmusi 1999. a. esimesel poolel
- * Mis on tulemas?

14. juunil 1999 Tallinna–Narva maanteel.

Pildidel ülalt:

- AS **Titania** masinad ja mehed Kuusalu liiklussõlmes
- “Sõiduautodele mitte üle 110 km/h – peatee – tiitel nr. 1 ehk eurotiitel E 20”
- AS **Teede REV-2** frees Tallinna–Narva maantee teisel suunal vana tuhkestabiliseeritud alust freesimas

Fotod: E. Vahter





Veidi ajalugu



Teelehes nr. 2 (18), aprill 1999, kirjutasin 1999. aasta teedealastest tähtpäevadest. Kõige vanem tähtpäev selles loetelus oli 330 aasta eest esmakordselt Eesti alal Tartu kreisis tehtud maanteede mõõdistamise ja passistamise töö (1669). Vaatleme seda veidi lähemalt.

Väino Einer oma raamatus "Korilasrajast kiirteeni" (Valgus, 1988) kirjutab sellest sündmusest järgmist.

Liivi sõda jättis Eestimaa Rootsi ja Poola vahel jagatuks. Viimaste omavalitselise arveõitendamisega sattus kogu sõdadest, taudidest ja näljahädadest laastatud Mandri-Eesti Rootsi võimu alla. Rootsi valitsus püüdis kõigi võimalikkude vahenditega kõrvaldada siinse teedevõrgu puudusi. Suur on nende korralduste hulk, millega määrati teede tegemise kord, teede liigitamine klassideks, sildade ja parvede parandamine, kraavide kaevamine, mülitulpade püstitamine jne. Alates Karl IX sellekohaste korraldustega ja lõpetades Põhjasõja-aegsete teetegevuse käskudega sihtisid kõig valitsuse püüded sellele, et maal oleks välja arendatud ja hästi korrastatud teedevõrk, mille tähtsust õigesti hinnati. ...

Pärast järjekordset sõda Poola ja Venemaaga aastail 1656–1661 tõusis Rootsi riigivõimu huvi sõjateede seisundi vastu veelgi. Kiiresti hakkas arenema ka kaubakäive Venemaa, Lääne-Euroopa ning Skandinaaviaaade vahel, mis nõudis siinse teedeteenistuse parendamist. Kõigepealt oli vaja korrastada peateed. Neil ajendeil sündis aastail 1662–1667 riigiorganite ja rüütelkonna koostööna Liivimaa provintsi- ja maamäärustiku raames poliitiseeritud korraldus, mis dokumentaalselt on tuntud Lieffländische Landes-Ordnung nime all... Määrustiku II peatüki alusel seati Liivimaal igas kreisis sisse sillakohus, mis koosnes kohtunikust ja kahest adjunktist (abilisest). Need nimetas kindralkuberner ametisse kolmeks aastaks.

Peale teiste tööde lasus sillakohtul oma kreisi sõja- ja maanteede, samuti neil paiknevate sildade ja üleveoparvede ehitamine ja pidev korrashoid. Viimasest siis ka kohtu nimetus... Sillakohtud tegutsesid Balti kubermangu poliitseireformini 1888. aastal.

Tööde tegemiseks tuli igal sillakohtul oma kreisi piires teed üle mõõta ja kaardistada. Mõõtiühikuna kasutati rootsi küünart (≈ 62 cm). Määrati kindlaks teede seisukord ja remondivajadus. Vastavalt adramaade arvule jagati maavaldajale välja kindlad teelõigud, sillatüübid alaliseks hooldamiseks. Loetletud töödeks anti võrdlemisi üksikasjalikud juhendid. Niisugune süstematiseerimine oli meie alal esmakordne ja ajalooliselt kuulub prioriteet Eestimaa maanteede süstemaatilises arendamises Rootsi võimudele...

Riiklikus Ajaloo Keskarhiivis on säilinud dokument sildade väljajagamise kohta Tartu kreisis. Tegelikult ei mõõdistatud ega jagatud mitte ainult sildu, vaid kogu tee... Teede passistamise käigus jagati teerajatised vastavalt nende seisukorrale ja sildade ehitamise vajadusele tähtsuse järgi viide eri rühma...

Liinigraafikusse märgiti peale selle veel ristumised suuremate ojade ja uhteorgudega, mille ületamiseks polnud sillad vajalikud. Graafikud koostati suure täpsusega...

1669. a. oli Tartu kreisis kuus peateed kogupikkusega 463,49 km. Nende väljaehitamine ja hooldamine jaotati 11 maavaldaja vahel...

Võrreldes sildade pikkust praegusega, selgub, et jõed ja ojad olid tollal palju veerikkamad ja laiemad ning mõneski kohas, kuhu siis rajati mitmevaline sild, on nüüd vaid truup...

Seaduses nõuti, et kõik rajatud teed, sillad ja parved tuleb korras hoida.

Vaatamata valvsale sillakohtuniku silmale, jäi teede läbitavus ikkagi halvaks. Nii nõudis kuberner Erik Soop 1692. a. järelevalve tugevdamist, sama tegi Põhjasõja ajal, 1708. a. kuberner M. Strokirch. Nõuded olid ulatuslikud ja ranged, kuid niigi koormatud ja hõredalt asuvatest (tollal oli Eestis umbes 400 000 inimest) talupoegadest polnud nende tädeviijaid. Seetõttu vedasid Eestis posti ka veel Põhjasõja eelõhtul, 1693. a., postiratsanikud. Eriti halvenes teede seisund pärast 1695 ... 1697. a. näljahäda, mis viis hauda viiendiku elanikkonnast. Halvad teed olid omajagu süüdi teabeteenistuse minikiiruses. Nii saadi Venemaa 1700. a. 19. augusti sõjakuulutusest Rootsile Baltimail teada alles siis, kui Vene väed 11. septembril Narva alla jõudsid.

Rootsi võimude ligi sajand kestnud järjekindlad pingutused teede korrastamisel andsid siiski ka positiivseid tulemusi. Oluliselt paranes peateede seisund.

Rääkides maanteede passistamisest, võiks mainida, et Maanteeameti arhiivis on olemas Viljandi kreisi maanteede liinigraafikute originaalid (pärit umbes aastast 1875). Graafiku üksikute lehtede suurus on 50 × 67 cm.

Tooksin siin ära vähendatud fragmendi ühest sellisest lehest Viljandi linna ja Pikasilla vahelise tee kohta.

AADU LASS

Arno Huik on sündinud 1942. a. Pärit Elvast, kus lõpetas ka keskkooli. Õppis Tallinna Polütehnilises Instituudis ja sai 1966. aastal teede- ja sillaehitusinseneri diplomi. Värske teedeinsener valis oma töökohaks Võru, kuigi oli teisigi võimalusi (Viljandi, Narva, Tallinn, Tartu). Suunamise pingerida võimaldas tal valida. Lühikese kõhklemise järel Viljandi ja Võru vahel langetas ta otsuse viimase kasuks. Sestsaadik on Arno Huik elanud ja töötanudki üksnes Võrus ja Võru Teedevalitsuses, alguses töödejuhatajana, peatselt peainseneri ametis, ning kui Valter Lill 1977. aastal teedevalitsuse juhataja kohalt lahkus, asus sellele kohale Arno Huik. Ta väidab, et ei läinud vaja kuigi pikka aega, et hakata end hingelt tundma tõelise Võrumaa inimesena, kuigi "võro kiil" ei ole senimaani külge jäänud. Põhjus on vahest selles, et seda keelt kõneldakse siin nüüd liiga vähe. Võrumaa eelistus oli seotud ka Arno Huigi spordimehelikkusega. Tol ajal treenis ta tippsporditasemel laskesuusatamist, oli orienteerumisspordis Eesti koondislane. Ta on olnud aastaid aktiivne ning mitmekülgne sportlane, viimasel ajal võistlusspordist loobunud, kuid jätkanud innuka kehakultuurlasena, võitnud aegade jooksul mitmel alal maanteelaste spordimängudel ja mujal. Siin on ilmselt ka üks põhjustest, miks Võru Teedevalitsus on läbi aegade olnud teiste teedemajandite hulgas spordis sageli esimene või vähemasti esimeste seas.

Aivar Kender on pärit siitsamast Võrumaalt Kangsti lähedalt, sündinud 1960. aastal, töötab Võru Teedevalitsuses 1981. aastast. Aasta aega juhtis autot, siis pakuti tööd meistrina. Nüüd läheb juba viies aasta teemeistrina. Aja jooksul on hakkaja mees saanud põhjalikud teadmised teedeasjandusest, osa võtnud arvukatest koolitusüritustest Eestis ja Soomes. Mulje teedemajandusest on aastate jooksul paremaks muutunud. Kogenud teedemees on palju mujalgi, Eestist kaugemal, ringi sõitnud ning on kindel (enesekiitust vältides), et Võru Teedevalitsus oma teede seisundi pärast häbenema ei pea. Aivar Kender peab Võrumaa teede kõige valusamaks probleemiks tolmu. Teed tolmuavad aastas ju mitu kuud järjest. Libedaid maanteid on ka, ent tolmuhüda on kruusateedel suurem. Katete ehitamiseks kruusateedele ei jätku kuidagi raha. Hoolimata rahanappusest, kuulub kruusateede parandamine uue kruusa lisamisega Võru Teedevalitsuse iga-aastaste tööliikide hulka, sellegipoolest kulub kruusakiht teedel aga kiiremini kui seda taastada jõutakse.

Võru Teedevalitsuse teedevõrgu kogupikkus on 1239 km. Samas suurusjärgus on teedevõrgu pikkus veel Harju, Pärnu, Tartu ja Viljandi teedevalitsuses. Võrumaal on 38,9 % riigimaanteid kattega. Väiksem on see protsent veel vaid Valgemaal ja Põlvamaal. Eesti keskmine on aga 50,9 %.

Maanteid valitsevad neli teemeistrit:

Kalev Tõra Antslas, **Aivar Kender** Kangstis, **Indrek Veski** Vastseliinas ja **Uno Püvi** Võrus. Igas piirkonnas on teede pikkus enam-vähem ühesugune (kolme-neljasaja kilomeetri vahel).



ARNO HUIK

ARNO HUIGI JA AIVAR KENDERIGA VÕRUS MAANTEEJUTTU AJAMAS

Arno Huik. Ma tulin Võrru, kui suurem maanteesildade ümberehitamise aeg hakkas lõppema. Samas asuti kohalikele kruusateedele rajama katteid, üldkasutatavate teede võrku tulnud pinnasteid tegema kruusateedeks. Kahjuks oli Võrumaa siis nagu nüüdki asendilt ebasoodsas olukorras, mistõttu mustkatete ehitamiseks vajalikke materjale nappis (bituumen, kiltustik, tsement, põlevkivituhk, raud). Me siplesime siis kogu aeg materjalipuuduses. Tol ajal jaotati materjale teedemajandite vahel keskasutuste poolt fondide piires. Võrumaale



Kaks fotot kaugest minevikust:

- Võru Teedevalitsuse kontorihoone ehitus 1953-1954 Võrus, Jüri tänav 18
- Mustkatte pindamine 1940. aastate lõpul ja 1950. aastail

jagus neid vähe, pealegi asusid nende tootmise kohad kaugel. Ka põhjendati väikesi fondieraldisi sellega, et Võrumaal on liiklus väike (nõnda ka praegu, kus maanteehoiuraha jagub siia ebaõiglaselt vähe, kuigi maanteevõrgu tihedus 537 km/1000 km² kohta ületab riigi keskmist (380 km/km²) 1,4 korda ja maanteevõrgu pikkus on laias laastus niisama suur kui Harju, Pärnu, Tartu ja Viljandi teedevalitsuses. Nii ongi Võrumaal kattega teede osatähtsus riigi keskmisest kaks korda väiksem. Sama lugu oli ehitusega (teedevalitsuse tootmishoonete ja elamute ehitus). Nõukogude elu käis plaanide ja eriti fondide järgi. Me ei saanud kunagi nn. ehituslimiiti ehitusorganisatsioonide kasutamiseks, kõik tuli teha oma jõududega. Materjalifondid kas puudusid hoopis või olid imetillukesed. Materjali tuli ise otsida, kuid Võru on vaene kant, meil ei olnud, mida vastu anda meid huvitavate materjalide saamiseks. Lahedamaks läks Vene aja lõpus, siis saime ka teedeehitusmaterjale rohkem. See aeg sai aga kiiresti otsa, osa teid jäigi välja ehitata,

sealhulgas Rõuge–Luutsniku, Säna–Antsla ja hulk väiksemaid teid. Samas nimetaksin neid marsruute, mis õnnestus välja ehitada: Võru–Mõniste, Võru–Luhamaa, Pihkva–Riia Eesti lõik, Obinitsa suund, Võru ringtee koos raudteeviaduktiga, Võru–Tartu (Võru Teedevalitsust sunniti tookord Tartu suunal ehitama ka Põlva rajooni piires, samuti Rosma–Karisilla teed). Mäletan, et minu tööle tulles olid kruusateed veel nii nõrgad, et muutusid kevaditi läbipääsmatuks. Ent nüüd, vähemalt viimase 15 aasta jooksul, ei ole küll olnud olukorda, kus kevadel mõnel teel läbi ei saaks. Seda võib Aivar Kender ka kinnitada. Maastiku eripärast tingituna on meil küll palju truupe, kohti, kus vesi jookseb kevaditi või paduvihma korral üle tee, teekraave ei ole piisavalt kaevatud, nõukogude ajal pidi põllumaa algama kohe katte kõrvalt. Nii ei saanudki kraave kaevata ega tagada vee normaalset äravoolu. Nüüd on maad isegi ülearu palju ja niiviisi saime jälle hakata kraave kaevama (viimased viis aastat). Julgen öelda, et meie alustasime kraaviprogrammi esimestena. Viimastel aastatel on meil olnud reeglilik, et kui tee on mis tahes liiki remondis, siis selle käigus tehakse korda nii kraavid, teemärgid kui ka koristatakse teeäärne võsa. Me ei ole viimaste aastate rahapuuduses hüljanud kruusateede remonti, ikka on aastas 100 km ringis kruusa lisatud ja kraave kaevatud. Samas ei saa ma kinnitada, et teised teedevalitsused oleksid seda teinud.

Kurb on muidugi vaadata, et üle poole meie maanteedest toimab hirmsasti. Seal elavad ka inimesed.

Sildu oli meil, nagu kõigile teada, palju. Ka siin olime ühed esimestest, kes hakkasid paar-kolm aastakümnet varem ehitatud sildu remontima-renoveerima. Seda teeme oma jõududega, ja ei saa salata, et oma jõududega suudame rohkem ja tunduvalt odavamalt kui töövõtjalt-firmalt tellides.

Muidugi tuli alguses teha märkimisväärseid kulutusi vastava tehnika muretsemiseks ja ehitusmeeste koolitamiseks, ent kui mehed on olemas, siis ei ole see üldse üle jõu käiv töö. Igaüks peaks nii tegema. Sillaehitusvõimsus ongi koondatud Aivar Kenderi piirkonda.

Aivar Kender. Tehnika, mis silla remontimiseks vaja läheb (asfaldilõikurid, vibroplaadid ja -nuiad, silujad, liivaprits, kompressorid jm.), on meil nüüd täielikult olemas. Betooniivaluprotsess on vahest raskevõitu. Betooni ostame.

1960.–70. aastatel tehtud truupide isolatsioonimaterjal (ruberoid) on purunenud, truubilülide vahed lasevad vett läbi ja tekiavad uhtumised, mis lagundavad kogu truupi.

A. H. Betoonitseh on meil erastamispoliitika tulemusena tegevuse lõpetanud. Hiljaaegu valmistasime ise raudbetoontruubitrusid, ent nüüd ostame ja kasutame truubiehituseks plastmasstrusid, kergem paigaldada ja läheb kiiresti. Torud on Soome päritolu. Igas jämeduses.

A. K. Olulist hinnavahet ei ole.

A. H. Sillaparanduses oleme jõudnud tehnoloogiliselt Soome tasemele, meil on kõik seadmed ja riistad selleks olemas. Aivar Kender ja mitmed meie mehed on käinud Soomes kõiki neid töid stažeerimas. Samuti on Soome selle ala asjatundjad mitmel korral siin käinud. Suurt vahet nende ja meie vahel pole.

A.K. Vahest on neil kasutada mõni kvaliteetsem materjal, mida meil ei ole.

A. H. Mulle ei mahu see kuidagi hinge, et kui meil on Võrumaal võimalik ise teha sillatöid kõrge kvaliteedi ja madala maksumusega, siis miks peaksime neid töid tellima mõnelt firmalt ja maksma rohkem. Samal ajal on meil sillatöödega tul-

nud abistada ka naaberteedevalitsusi, Kangsti mehed käisid mullu Valga- ja Viljandimaal. Firmad on sillatööde hinnad tõstnud väga kõrgele, nii et me leiame alati siitsamast enda juurest tegijaid, kes teevad neid töid märksa odavamalt. Ja mis tähtsam: Võrumaa inimene saab tööd! Võrumaal on niigi kõrge tööpuuduse tase.

Kas poleks mõttekas luua siin üks sillatöödefirma?

A. K. Firma asutamine on küllaltki kapitalimahukas ettevõtmine, ühtaegu on sellele pideva töö tagamine küsitav.

A. H. Ka muudes teetöödeliikides on oma odavam kui firma tehtu. Nii on meil näiteks pindamisega. Meilt on küsitud, miks Võru Teedevalitsus ei telli pindamistöid Üle OÜlt. Vastuseks ütlesin, et oma mehed oskavad sama tööd ja kulud on paar korda väiksemad. Ja ikka sama: võrumaalane saab tööd. Ka on meil soetatud uued moodsad pindamismasinad: gudronaator ja laotur Rootsist ning rull Saksamaalt. Need olid ostetud eelarveväliselt (hanketööde tuludest) saadud raha eest. Pindamismasinad on meil ühe teemeistripiirkonna halduses.

A. K. Kui rääkida pindamistöde maksumusest, siis meenub, et olles kunagi Tallinnas teemeistrite õppepäeval, arutati tookord pindamistöde maksumust ühes või teises teedevalitsuses või ettevõttes. Võru Teedevalitsuses erines maksumus teistest oluliselt, olles neist märksa madalam. Samas ei peetud vajalikuks meie maksumusel pikemalt peatuda ega arutada, lugedes pikemalt mõtlemata teistest madalama maksumuse põhjuseks ebaadekvaatset kulutuste šifreerimist. Leian seevastu, et kulude jaotamise süsteem on hästi toimunud, kõik on läbi nähtav ja midagi valet seal ei ole.

A. H. Selle peale tuleks öelda, et meil ei ole mingit põhjust tööde kulusid moonutada, sest kogu meie raharessurs on eelarvega kindlaks määratud. Kasumit ega preemiat teedevalitsus oma tegevuses ju ei taotle, nagu see oli endisel ajal. Samal ajal on meil praktikas nii kujunenud, et kui üks või teine töö- või kuliik on kallinenud, siis selgitatakse põhjus üksmeelselt välja. Kedagi ei huvita kulutuste moonutamine ega varjamine. Meil on olnud üpris tormilisi nõupidamisi, kus on tulnud kallinemise fakte märgata ja neid lahata.

A.K. Kui aga võrrelda neid arve vabariigi teedevalitsuste keskmisega, siis ei olegi need nii dramaatiliselt suured.

A. H. Meenub, kui ma peainsenerina esimest korda tegin bilansi seletuskirja, siis oli teedevalitsuses 494 töötajat, nüüd on neid 131, nendegi arv väheneb 15 võrra kruusapurustuse ja asfaltbetoonitehase erastamise korral. Rohkem ei ole võimalik

vähendada. Maanteehoiureformi tõttu väheneb töötajate arv paratamatult, kuid see vähenemine peaks toimuma suuremalt osalt loomulikult teel: kes läheb pensionile, kes tervise tõttu ära. On ka neid, kes ei taha tööd teha. Meile on tulnud uusi inimesi, kes on ka püsima jäänud.

Asfaltbetoonitehas erastatakse. Seal on võimalik teha täiesti kvaliteetset segu. Hiljaegu seati tehas täisautomaatseks (*Tel-tomat*). Kes selle ostab, saab selle enda kätte täies töökorras. Erinevalt mõnest teisest, kus tehas oli müügiajaks, võiks öelda, rüüstatud.

Rääkides tööhõivest, on oluline teada, et Võrumaal on põllumajandus- ja mitmed muud suuremad ettevõtted lammutatud, sealt vabanenud inimesed on suures osas tööta. Sellepärast tähendab ka meie mainitud 15 inimese töölt lahkumine igähele neist 3-, 4- või 5-liikmelise pere sissetuleku olulist vähenemist. Ei saa ütlemata jätta, et regionaalpoliitika kui selline meie silmis Võrumaa jaoks küll ei toimi. Ka meie ametkonnas ei toimi. Lihtsustatud ning hoolimatu on argument ja vaatevinkel, et maanteehoiuraha peab Võrumaa saama teistest palju vähem, sest teedel, nagu öeldakse, autosid ei sõida.

Eks ta tõsi ole, et mõnel maanteel, mis kulgevad Läti ja Vene piirile, on liiklus piiride sulgemise tõttu tõesti suuresti kahanenud. Kuid see ei tohi olla põhjuseks teedehoiu rahastamise vähendamiseks niisugusel määral. Aga siinsedki inimesed, olgu neid vähem või rohkem, peavad elama.

Meie mägisel maastikus on talihoole kulukam kui tasasel maal. Seda näitas kujukalt möödunud talv, mil teedel oli palju nn. musta jääd ja mägedes oli tõesti raske sõita. On lootus ja saadud lubadus, et järgmisel talvel olukord talihooldes rahastamises mõttes paraneb, pidades silmas meie maastiku omapära.

A. K. Talvel hakati siin nõudma lausa absurdset, nagu peaks igal bussil sõitma ees puistur.

A. H. Praeguse rahastamispoliitika oludes ei näe ma mingisugust võimalust, et Võrumaal suureneks kattega teede osa. Võib ju kuidagi juhtuda, et seoses turismi arendamisega osutub see võimalikuks näiteks Haanja ja Rõuge vahel. Kui me varem mõnel aastal suutsime omavahenditest ehitada asfaltkatet, siis asfaltbetoonitehase müümise korral kaob seegi võimalus. Käesoleval aastal väheneb suhteliselt ka maanteehoiuraha. Ühtaegu ei saa teedevalitsus enam teha töid teistele tellijatele (hanketööd), et teenida lisaraha. Maanteehoolderahast ei ole uute katete ehitamiseks võimalik enam midagi näpistada.



*Aivar Kender ja
Arno Huik, taamal
Kangsti teemeistri-
piirkonna kontor
Foto: E. Vahter*

Mida arvab Aivar Kender, Kangsti teemeister, maanteehoiureformist? Kuidas see puudutab teemeistrit? Mis elu tuleb pärast reformi teostamist?

Konkreetselt ei oskagi öelda, missuguseks elu läheb, kuid ka praegune süsteem töötab küllalt hästi. Töötajate arv teemeistripiirkonnas on juba vähenenud võimaliku miinimumini, meid on kokku 19, sealhulgas teemeister, meister ja arvestaja ning 16 töölist. Probleem on vaid selles, et me oleksime tahtnud jõuda niisugusele järjele, kus teemeistripiirkonna ülesandeks oleks jäänud üksnes teede korrashoid, kuid meil tuleb teedevõrk märkimisväärse osas alles viia selle tasemeni. See võtab aega. Näiteks oleme hõivatud teedele kraavide kaevamise mahuka programmiga. Selle vastu hakkas algul üldsuse hulgest kostma vastuseisu, nagu hakkaksid autod kraavi sõitma, et põlluleminek on raskendatud, et 8 meetrit laia tee peal on võimatu sõita jms. Kraavid on juba näidanud oma otstarbekust: tee tuiskab vähem kinni, külmakerked, teest ülevoolud ja uhtumised on vähenenud.

A. H. Teemeistri probleem ei ole enam see, et tehnikat ei ole, vaid tehnika peaks kiires tempos uuenema, moderniseeruma.

A. K. Piirkonna käsutuses on kaks teehöövliit (aastavanune *Corbex*, 12-aastane *Vammas*). Vanasti oli piirkonnas viis höövliit, millega paraku ei jõudnud teid ära hõõveldada, ent praegused teevad tänu oma tehnilisele paremusele kogu vajaliku töö ära, nüüd jääb jõudu ülegi. Höövliitel on kraavihõlm, aitame sellega teisi piirkondigi. Viimasel ajal oleme soetanud höövliitele tappterasid. Need annavad suurt kokkuhoidu, kuigi algul on kulutus nende soetamiseks suur, ent lühikese aja jooksul tasub ära. Hõõveldamise efekt on kõrge.

A. H. Tappterad on tõesti väga otstarbekad, võiks juba öelda et asendamatud. Meid on tublisti aidanud (päästnud) hea suhe Soome Häme Teedevalitsusega (juhataja Mauri Pukkila, varem Juhani Miilunpohja ja Eero Karjaluo). Me oleme neilt saanud ikka niipalju hõõvleid, autosid ja lumesahku kui oleme tahtnud. Need pole olnud uued, ent korralikud. Ka hind on nende masinate kohta olnud väike. Soomlased on meile väga head ja siirad sõbrad! Meil on soome ametivendadega läbikäimine ka muul tasandil: toimib perede puhkusevahetus, meie höövlijuhid käisid tänava seal õppereisil ja nende omad meil, samamoodi oli autojuhtidega, 1997. aastal tegid soomlased oma tehnikaga meil kruusateede tolmutõrjet, meile õpetati kalsiumkloriidi kasutamist tolmutõrjeks. Siiski peab ütleva, et meil ei anna see nii head tulemust kui Soomes, põhjus on arvatavasti materjalis, siin ei ole teepealses aineses küllalt siduvat osist, neil on graniidisõlmed, graniit seob paremini, meil on aga liiga liivane. Soomes olles ei ole meile näidatud üksnes fassaadikülge, soomlased on meiega jaganud ka oma muresid. Ka neil leidub väga korrast ära katteid. Oleme saanud neilt kuulda, et ka Soome teedemajandust erastati suure hooga, ent nüüd on *kollased mehed* teedel tagasi – taas on moodustatud oma remondibrigaadid, firmadelt tellitud korrashoiutööd osutusid liiga kalliks. See kogemus sunnib ka meid toimima ettevaatlikumalt – vähemalt hooldetööde mehed peavad teedevalitsusel olema.

Nende ja meie kogemus tõendab, et igal *Sisu*-autol peab olema ka külgsahk. See tagab tee puhastamise kogu laiuses ja vähendab kinnituiskamise ohtu. Valus on vaadata, kui talvel aetakse lund ainult kitsalt esisahaga, palju masina võimsusest raisatakse sellega ära.

A. K. *Sisu*-auto tööjõudlus lumetõrjel on tõesti väga kõrge.

A. H. Võrumaal on igal aastal palju lund, lumevallid ulatusid

viimati paari meetrini. Siiski polnud meil lumega nii väga probleeme. Need tekitati aga üldsuse poolt teede puistamise asjus, kui hakati nõudma kogu teedevõrgu puistamist ühekorruga. Seda pole mõistagi võimalik teha. Samuti pole ka lund võimalik ühekorruga teelt ära ajada.

Töökorralduse poolelt loeme üheks saavutuseks paari aastast sisseseatud **raadiosidet** (*Motorola*). Peaaegu igal töomasinal on raadio peal, side toimib igas maakonna punktis, nii et töömehed koordineerivad omavahel oma tegevust, olgu suvistel või talvistel töödel, keskuse sekkumist vajamata. Saatja on Munamäe tornis, mis tagab häireteta side üle maakonna ja kaugemalegi.

Kuidas rahuldab teemeistrit oma piirkonnakeskuse infrastruktuur, kas teepiirkondade keskused on kõik normaalselt välja ehitatud?

A. H. Siiski vajavad nii üks kui teine arvestatavat kohendamist. Võru piirkonna kolisime aasta eest oma senisest asukohast Kossel poola viihalli ja see on nüüd remonditöökojaga ühes. See andis kokkuhoidu mitmes mõttes. Meie piirkonnad on siiski tagasihoidlikumad kui mõned teistes teedevalitsustes rajatud uued piirkonnakeskused. Kas nii suuri vaja on? Paljudes teedevalitsustes on suur osa ruumidest antud tüürile või ära müüdnud, sest endal pole vaja. Järele oleks vaja aidata meie keskremonditöökoda, eeskätt ehituslikust küljest.

A. K. Läänest saadud tehnika vajab üldiselt märksa vähem remontimist kui vene masinad. Läänest saadud varem kasutuses olnud masinatega saame edukalt hakkama. Masinate osas Võrumaal konkurentsi ei ole. Näiteks vallad ja eraettevõtjad soovivad meilt teenuseid taliteenistusel, sest neil ei ole mujalt masinaid küsida.

A. H. Põhimasin taliteenistuses on ikkagi auto, teised, nt. traktor, on lausa raha raiskamine. Höövliit tuleb teinekord kasutada kattega tee puhastamiseks jää- ja lumekonarustest. Masinatega on praegu põhimõtteliselt nii, et meil pole tarvis nende suurt arvu, vaid järjest uuemaid ja moodsamaid.

A. K. Kangsti piirkonna keskusehoone valmis 1966. a. Nüüd oleme asunud oma maja põhjalikumalt remontima. Rahanappuse tõttu on remont kulgenud aeglaselt, teeme seda juba neljandat aastat. Algselt oli hoone mõeldud puisteliivalaoks, kuid ehitati välja majana, kus nüüd on nii kontoriruumid, olmeruumid (saun, dušš, riietusruum) kui garaazh-töökoda. Valmimas on täisautomaatne katlamaja (diiselahjukütusel). Omaaegne puiduküte tuli kallim.

Millistest masinatest on teemeistritel veel puudus?

A. K. Piirkonda ei oskagi enam midagi juurde tahta, tarvis on vaid moodsamaid.

Kas teil on mulje uuest teeseadusest, mis tuli maanteeseaduse asemele?

A. K. Positiivne. On olnud juhtumeid, kui maaomaniku maa on välja mõõdetud kuni asfaltkatte ääreni, naabritega kooskõlastamise nõuet eirates. Siit tekkis probleem, kes koristab teeääre võsast ja kuidas kraavid kaevata. Uus seadus annab sellele lahenduse.

Soome kolleegid on kurtunud, et teemeistripiirkonnad on nii suureks läinud, et ülevaade teede olukorrast kipub kaduma. Meie piirkonna 301 km pikkusest teedevõrgust on kogu aeg vähemalt 90-protsendine ülevaade olemas, kuigi mõnikord tekib ootamatuid olukordi (suur vihmaadu, uhtumised jms.). Meil on asjalik suhe bussijuhtidega ning bussijaam teatab meile vajadusel teede olukorrast. Siiski jõuame ise kuu jooksul vähemalt ühe korra teed oma silmaga üle vaadata. Põhi-



• Teede- ja sideminister Toivo Jürgenson kõnelemas Maanteeameti Täiskogu istungil 28. aprillil 1999



• Täiskogu liikmed usutlesid ministrit mitmes küsimuses

Fotod: E. Vahter

teed vaatame korra nädalas üle. Piirkonnal on teede hooldusparanduseks (auguparandus, teemärkide vahetamine jm.) auto *Ford Cargo*, mille meeskond on 2–3-liikmeline. Meistril on tööauto *Mercedes 307* ja teemeistril *Peugeot Partner*. Suvisteks hooldetöödeks on piirkonna kasutuses võsatriimmerid, traktor-niiduk ja Soome päritolu traktor-võsalõikaja. Piirkonnal on ka ekskavaator, mida kasutame ka teekraavide kaevamiseks. Siiski oleks sellegi asemele vaja moodsamat.

Kuidas tulete toime teemärkide hooldamisega?

A. H. Märkide seisukorda ei saa kiita. Siiski ei kohta meie teedel naljalt ebarahuldavas seisukorras märki. Me kasutame juba mitmendat aastat firma *3M* fooliumi. Märgid on kulukad. Tellisime Pihkva – Riia maanteele kõik märgid, mis maksavad kokku 250 000 krooni! Põhi- ja tugiteede märgid on tarvis vahetada eelisjärjekorras ja kiiresti. Meil ei ole enam märgialuseid, seetõttu peame ostma valmismärke. Märgipostidena tuleb eelistada tsingitud poste. Neid ei pea värvima. Osa põhi- ja tugimaanteedel väljavahetatavaid märke kõlbab kasutada kõrvalteedel.

Teemeistripiirkondade arvust ja suurusest.

A. H. Meil on tänaseks välja kujunenud neli piirkonda ja me peame seda arvu meie jaoks optimaalseks, kuigi oleme mõelnud ka nende liitmisele. Leiame, et liitmise korral muutuksid piirkonnad kuidagi kunstlikuks ja ebaülevaatlikuks ega annaks loodatavat kokkuhoidu.

Ajaloost.

A. H. Eks Võru Teedevalitsus sai alguse ka 1923. aastal, nagu see oli teisteski maakondades. Dokumentaalset materjali selle kohta meil ei ole. Ennesõjaaegseid fotosid siiski leidub. Enne sõda ehitati Võrumaal mitu raudbetoonsilda. Mustkatete ehitamine algas pärast sõda, 1940. aastate lõpul. Palju aastaid kehtis kord, kus normeeritud teetööde maksumust eesmärgiga saada *minimaalsete kulutustega maksimaalne tulemus*. Taoline poliitika maksis end sellega kätte, et ei rajatava mustkatte alust ega muldkeha ehitatud välja projekteerimisnormidest kinni pidades, mis põhjustas katete enneaegse lagunemise. Puitsildade ümberehitamise raudbetoonsildadeks lõpetasime 1970. aastate alguses.

Huvitav on meenutada, et mitu aastakümnet kõikjal pindamistöödel kasutatud nn. pindamispanni (ka *balalaikaks* kutsu-

tud.– *Toim.*) leiutas Võru Teedevalitsuse autojuht Tammiisaar. Kahjuks jättis ta sellele patendi võtmata ning ka igal pool mujal hakati seda tasuta kasutama. Muidugi võib öelda, et praegune killustikulaotur annab pindamispanniga võrreldes ca kolmandiku võrra killustiku kokkuhoidu.

Asfaltbetoonitehase rajamisel oli Võrumaa teede hindamatu väärtus. Samuti rajasime siin bituumenibaasi täiustatud variandi. Analoomilised olid vaid Jõgeva ja Valga teedevalitsusel. Hiilgeaegadel (1980. aastate lõpul) valmistati meie Umbsaare asfaltbetoonitehases 80 000 tonni asfaldisegu aastas. Meil valmistatud bituumenit on praegu ca kaks korda odavam kasutada kui *Nybiti* bituumenemulsiooni.

Võru Teedevalitsuse kontorihoone on enda ehitatud 1953–1954 tühjale kohale puidust püstpalktarindina. Ehtasime ise kaugelt üle 200 korteri elamispiinda. Rohemaks ei jätkunud lihtsalt materjali. Ka põlevkivituhka oleme katete ehitamiseks kasutanud. Ent jälle tuli kogeda, et Võru oli ka selle materjali saamiskohast liiga kaugel, nii nagu paljude teistegi materjalide suhtes. See tegi kõik meie jaoks kalliks. Kuid ega sellepärast meile raha rohkem antud.

Kuidas sujub sõit Võrust Tallinna?

Asi pole hull! Seda liiklust ei ole nii tapvalt palju, oleks vaid üks osa juhtidest viisakam. Liikluskultuur on madal. On üksikud juhid, kes rikuvad liikluse üldist rütmi ja ohustavad sellega kõiki liiklejaid.

A. K. Näiteks Poolas, kus teed pole ka just laiad, sõidab aeglasem ja raskem (veo)auto ikka võimalikult paremal pool tee servas, laskmaks kiiremaid endast ohutumalt mööda.

A. H. Rootsisis pole see üldse küsimus, tõmmatakse tee serva poole, lastakse kiirem mööda ja kolm autot mahuvad tee laiusele ohutult ära. Meil sellist normaalset käitumist ei tunta. Liikluse normaliseerimisel Eestis on suur samm astuda juhtidel enestel. Ka osa noori juhte ei soovi ega oska arvestada teeolusid. Talvel Põhjamaades olen kohanud suure liiklusega ja libedaid teid, ent siis sõidetakse ohtu silmas pidavalt tasa ja targu. Meil aga otsitakse libeda tee korral muid süüdlasi.

Aga regionaalpoliitilisi eesmärke silmas pidades vajaks Kagu-Eesti paremaid ühendusteid.

AHTO VENNER

VIA PONT VP

TEELEHT sai intervjuu hästitunud, Eesti ühe edukama sillaehitusfirma Via Pont peadirektorilt Väino Hallikmäelt.

AS Via Pont peadirektor Väino Hallikmägi on sündinud 13. märtsil 1953. Lõpetanud TPI 1980. a. teedeinseneri diplomiga, on ta töötanud Eesti Maanteeprojektis, Teede REV-2s, lühikest aega Teede Rmondi ja Ehituse Trustis osakonnajuhatajana, seejärel Sillaehituse Valitsuse juhatajana ning teede projekteerimisfirmas VIATEK (Soome).

Väino Hallikmägi tutvustas enda juhitud firmat alljärgnevalt.

AS Via Pont on asutatud 1990. aastal (aastal 2000 saab 10-aastaseks!). Firma kontor asub Tallinnas Männiku teel (aadress on Pihlaka tänava järgi, kuigi nüüd avaneb värav Männiku teele).

1992. aastal rentis Via Pont likvideeritud Sillaehituse Valitsuse varad. Peatselt loobusime monteeritavast tehnoloogias monoliitsillaehituse kasuks. Tänapäeval kasutab Via Pont raudbetoonitöödel laialdaselt eelpingetatud armatuuri tehnoloogiat.

Meie tööst moodustab puht sillaehitus (ka remont) seni veel väiksema poole. 1998. aasta oli sillaehituse poolest hea aasta – sildade-alane osa andis 40 % käibest. Teise osa moodustab sillaehitusele lähedane tegevus – mitmesuguste ehituslike monoliitbetoonarandide rajamine (nt. Tallinna Postimaja, Ühispanga Tallinna hoone, Pärnu sadama kai jt. ehitamisel). Kui lugeda kokku sillaobjektid, siis ühtekokku oleme kas ehitanud, renoveerinud või remontinud 50 silda (koos 1999. aasta objektidega). Oleme pidanud tähtsaks sildade projekteerimist oma firma inseneridega. Projektgrupp moodustus meil aastail 1994–1995. Möödunud aasta maikuus sai sellest iseseisev firma

Pildidel ülalt: • AS Via Pont keskusehoone Tallinnas, Pihlaka 1a
• Grupp AS Via Pont kaastöölisi 15. juunil 1999 firma kontoris Tallinnas, Pihlaka 1a. Väino Hallikmägi paremalt neljas
• Sauga vantsilla avamiselt Pärnus 2. novembril 1998.

Pildil paremal: • Tammsaare tee pikenduse ja Pärnu maantee ning Järvevana tee ristmik pärast väljaehitamist Järvel Tallinnas





OÜ VPn Projektbüroo. Et viimasel ajal on Maanteeamet pannud vähempakkumisele sillaehitusobjekte juba koos projektiga, siis võimaldab see tehnoloogilist aspekti arvestades ühtlustada pakkumistingimusi ja paremini kujundada hinnaskaalat. **OÜ VPn Projektbüroo** projektide alusel on mõni teinegi sillaehitusfirma saanud osaleda ehitusobjektide vähempakkumisel (nt. Tori silla renoveerimine Pärnumaal, mida hakkab 1999. a. tegema AS K-Most, Pärnu maantee viadukti remont Tallinnas, millele tegi pakumise mitu firmat, ent kus töö teeb siiski meie **Via Pont**).

Meil on olnud hulk objekte, millega **Via Pont** võiks ennast heas mõttes tutvustada: 1999. a. Päärdu sild Tallinna–Pärnu maanteel (kasutatud on uudset lahendust – komposiitsilda: avaehtus moodustub metallaladest koos raudbetoonplaadiga (silla on projekteerinud **OÜ VPn Projektbüroo**), Pärnu maantee viadukti remont Tallinnas, 1998. a. vantsild jalakäijatele Sauga jõel Pärnus (projekteerinud **OÜ VPn Projektbüroo**) ning Roosisaare ripp-sild Võrus Tamula järvel (projekteerinud ins. Jaan Linno), Rae sild üle Pärnu jõe Pärnu–Rakvere maanteel, 1997. a. uus Pajaka sild Rapla maakonnas, kolm viadukti Tallinnas Järvel Pärnu maantee, Järvevana tee ja Tammsaare tee ristumiskohas, Siimu silla parandus

Pärnus, 1995. aastal Narva silla ja Pärnu Suursilla parandus ja paljud teised. Suurem osa sillatöedetailimustest on seni tulnud Maanteeametilt ja teedevalitsustelt. Sillatöid oleme teinud kümnele teedevalitsusele. Firma aastakäive ulatus 1998. aastal 60 mln. kroonile, 1999. aastal peaks see ulatuma 80 mln. kroonini.

Via Pont on laiendanud oma tegevust ka välismaale – meie tütarfirma **SIA Via Pont asub Lätis (Riias)**, mis sildu ei ole küll veel ehitanud, kuid on täitnud betoonitöedetailimusi üldehitustöödel, sealhulgas Riia veepuhastusjaama, Riia Neste ja Statoili naftaterminali, lennujaama ladude, lainepapitehase PAKENSO ja Coca-Cola ladude ehitusel.

Objektide ehitamine on korraldatud projektijuhtimise meetodil. Viimasel ajal on ette tulnud olukordi, kus üheaegselt töös olevate objektide suurema arvu korral tuleb ehitustempo säilitamiseks kasutada alltöövõtjate teenuseid. Nende teenuseid on kasutatud näiteks hüdroisolatsioonitöödel. Töö kvaliteet on tagatud heade materjalidega – meil on ärisidemed materjalitootjatega paljudes Euroopa maades.

Kuidas kujutad ette firma tulevikku näiteks 10 aasta pärast?

Selle küsimuse juures tuleb silmas pidada lähema ja kaugema aja ehitisi.

Üks nendest, Tallinna–Tartu esimese klassi maantee kujutab endast siiski rohkem teehituslikku suurprojekti, sillaehituslikku on seal suhteliselt tagasihoidlikult. Tulevikku silmas pidades oleme pilgud pööranud linnadele, eeskätt Tallinnale ja Tartule. Eriti Tallinnas ollakse sunnitud liikluskorralduse parandamiseks ette võtma mitme eritaandilise ristmiku ehitamist, nt. Tartu ja Peterburi maantee rist, Habersti rist, Tondi, Nõmme ja Pääsküla raudteeülesõit, Pärnu mnt. (Vabaduse pst.) ja Männiku rist, Endla ristmik jpt. Tallinna ringteel on viaduktid ehitamata. Seda sunnib tegema autoliikluse kasv nii linnas kui maal. Projekterimisel (**OÜ VPn Projektbüroo**) on raudteeühendus Männikult Sauele, et rajada ladusam ühendus Paldiski sadamatega, mis tingib omakorda viaduktide ehitamise üle Männiku tee ja Pärnu maantee Tallinnas.

Sillaehitaja unelmprojekt on mõistagi püsiühendus saarte ja mandri vahel üle Suure väina. Taolise projekti realiseerimiseks tuleb luua mitmest firmast (nende hulka peaks kuuluma mõistagi **Via Pont**) konsortsium, nagu on olnud suurte sildade ehitamisel mujal maailmas. Ja kui Eesti sillaehitus- ning muud ehitusfirmad selles osaleda saavad, olekski see unistus täide läinud.

AHTO VENNER

Eelmises Teelehes jäi pooleli Markku Teppo m.a. septembrikuus toimunud maanteehoiu rahastamisele keskendunud sümposiumil esitatud ettekande refereerimine. Käesolevas numbris jõuame sellega lõpule. (Vt. Teeleht nr. 2(18), 1999)



MARKKU TEPPO
Soome
Maanteeamet



Foto: E. VAHTER

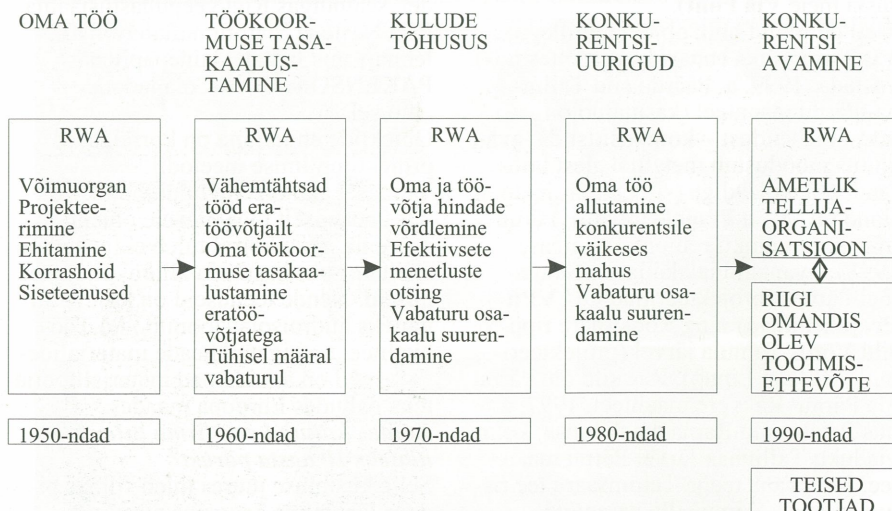
TEEDEORGANISATSIOONID GLOBAALSETE MUUDATUSTE VALGUSES

Maanteeameti areng Finnra näitel
Soome Maanteeameti arengus on olnud mitmeid lühikesi faase. 1950.–60. aastatel vastutas Finnra maanteede, veeteede ja lennujaamade eest. See oli kõige vajalikuga varustatud suletud organisatsioon, kes vastutas teepoliitika (regulatoorsete funktsioonide) ja ka teede tootmistegevuse eest, ehkki kui Soomes ehitati põhitööde võrku, kasutati eratöövõtjaid oma töökoormuse tasakaalustamiseks. Järgmise aastakümne jooksul tegi Finnra palju ära töö planeerimise ja aruandlussüsteemi arendamise ning tootmispersonalit väljaõppe valdkonnas. Kõrgendatud kulude teadvustamine tõi kaasa eratöövõtjate suurema kasutamise nende madalama hinnataseme tõttu. Sel kümnendil algas Finnra otsese töötajate arvu kiire langus. See arenguetapp jätkus ka 1980. aastatel ja ellu viidi mõned pilootprojektid, kus oma tööjõud suunati konkureerima eratöövõtjatega. Kümneni lõpul tegid erakonsultandid ja eratöövõtjad umbes 50 % teede projekteerimistöödest, 70 % teehitustöödest ja 25 % hooldetöödest. Kogu senine areng oli suunatud eelkõige tootmistegevuse efektiivsuse suurendamisele. Tellimise ja tootmise rollid olid ikka veel segamini ja kõik väiksemad sammud märkisid globaalset arengufaasi, mida olen juba eelnevalt kirjeldanud. 1990. aastatel saadi aru, et niisugune arengusuund ei anna tootmispersonalile mingeid võimalusi erasektoriga konkureerida võrdsetel tingimustel. Riiklikus organisatsioonivormis nähti jäikade struktuuride ja töötajate suuremate privileegide tõttu takistust konkurentsile. Ehkki need faktid olid silmaga näha, olid ametiühingud tellimis- ja tootmistegevuse eraldamise, eriti aga teede projekteeri-

mise, teedeehituse ja hooldetööde kaubanduslikule alusele viimise vastu. Sellest hoolimata alustas Finnra otsusekindlalt organisatsiooni restruktureerimist, kavandas mitmeid samme ja viis need ellu.
* **1990. a.** tehti Navigatsiooniametile ülesandeks enda peale võtta veeteede juhtimine, mis varem oli üks Maanteeameti kohustustest.
* **1993. a.** reorganiseeriti Finnra peakontor. Finnra ekspert- ja teenindusfunktsioonid muudeti iseseisva finantsmajandusega teeninduskeskusteks, mille põhipersonal koosnes umbes 420 inimesest. Selle reorganiseerimisega taheti saavutada olukord, kus keskadministratsioon ja teedevalitsused võiksid olla teenindusüksuste jaoks kliendid (tellijad) ja kus teenindusüksused kataksid oma kulud teenustest või toodetest saadavate tuludega, mis on ette nähtud

eelkõige keskadministratsioonile ja teedevalitsustele.
* **1994. a.** Finnra töökodade võrk muudeti eraldiseisvaks riiklikuks ettevõtteks RASKONE, mis töötab Transpordi- ja Sideministeeriumi haldusalas ning vastutab raske tehnika teeninduse ja remondi eest. Järgmise aasta alguses muudetakse see riiklikuks aktsiaseltsiks.
* **Aastail 1995 - 1997** restruktureeriti Finnra teedevalitsused mitmes väikeses etapis. Administratiivsed funktsioonid eraldati järk-järgult töö täideviimisfunktsioonidest teedevalitsuse juhataja all ja arendati välja administratsiooni ning tootmise vaheliste siselepingute sõlmimise protseduur. Aastatel 1994 - 1996 töötasid kaks erinevat Transpordi- ja Sideministeeriumi poolt ellu kutsutud komiteed Finnra

Finnra arenguetapid



ümberstruktureerimise idee kallal. Komitee ettepaneku kohaselt oleks Maanteeamet tulnud jagada kaheks eraldiseisvaks organisatsiooniks, kusjuures Maanteeameti hoolteks jäänud planeerimine, programmeerimine ja teede projekteerimine, ehitamine ja korashoiutööde ostmine, ja Teede Tootmiskoondis (riigi omanduses olev äriettevõtte) oleks hoolitsenud aga tööde teostamise eest.

1996. aasta kevadel oli Soome valitsus sunnitud tegelema Transpordi- ja Sideministeeriumi komitee ettepaneku ja uute organisatsioonide eelarvega. Uued organisatsioonid oleksid pidanud alustama oma tegevust 1998. a. aasta alguses.

Põhjalikumalt tegeles Soome valitsus selle asjaga 1996. aasta sügisel. Ettepanek ei läinud siiski läbi ja eelarvet ei võetud vastu. Ametiühingud ja töövõtjad kritiseerisid uuendust tugevasti ning sellest loobuti. Parlamendirühmad, Transpordi- ja Sideministeerium otsustasid 1997. aasta kevadel esialgsetele seisukohtadele tuginedes, et uuendamine oma sellises vormis osutub nii keeruliseks, et kasulikum on seda edasi lükata.

Et tagada aga Finnra jätkuvat arengut, kiitis Riiginõukogu 1997. aasta suvel heaks Maanteeameti ja tootmise eraldamise sisult selgema mudeli ning uuendamist puudutava statuudi revisjoni, mis puudutab uuendamist. Revisjoni heakskiitmine tähendas, et planeeritud suur uuendus lükatakse edasi ja väiksem vahepealne samm tehakse arengu käigus.

Kinnitatud määruse alusel on Soome Maanteeamet reorganiseeritud alates 1.1.1998 Teedeametiks ja Tootmisüksuseks sama juhtkonna ning peadirektori alluvuses.

Finnra on teinud ettevalmistusi turu konkurentsi tõstmiseks pikas perspektiivis, samuti oma tootmise ümbermuutmiseks äriliseks ettevõtteks. Vastavalt praegusele olukorrale antud hinnangule kestab sel aastal alanud ümberkujuandamisfaas 2–3 aastat, pärast seda võib tootmine muutuda ärilisel alusel toimivaks ettevõtteks.

Finnra ümberstruktureerimisel püüti üht eespool kirjeldatud faasi vahele jätta, nimelt arengufaasi number 3. Kogemused aga näitasid, et me peame läbi teema kõik arengusammud, kuigi me näeme ka eespool mitmeid faase.

Fotod: Rein Eendra



• Valga Teedevalitsus: Sisu-autole firma SECMAIR paigaldatud ribapindamisfaas CHIPSEALER 26. Pildil on masin tööl Vana-Otepääl k.a. mäikuis (foto paremal). Seadme tööd Viljandi-Rõngu maanteel arvestasid 17.6.99 Toivo Jürgenson, Tõnis Pleksepp, Riho Sõrmus ja Rein Randmer (Valga maavanem). Vt. ka lk. 14.



MIS ON TULEMAS ?

MAANTEEDE KORRASHOIUKONVERENTS

Käesoleva aasta augustikuus toimub Tallinnas rahvusvaheline seminar teekatte ribapindamise ja auguparandamise teemal.

NORDBALT

2. - 3. septembril 1999 TALLINNAS

(seminar)

Seminar toimub Põhjamaade Ministrite Nõukogu ja Eesti Maanteeameti korraldusel 2. - 3. septembril 1999 Tallinnas. Seminar on rahvusvaheline, osavõtjaid (kuni 120) oodatakse Islandilt, Norrast, Rootsist, Soomest, Taanist, Leedust, Lätist ja Eestist ja sellel käsitletakse maanteeliikluse ohutuse parandamist Balti- ja Põhjamaades ning tutvutakse Euroopa Liidu liiklusohutusprogrammiga.

BALTI MAANTEELASTE XXIV KONVERENTS 2000. AASTAL RIIAS

Kutsed osa võtta 24. Balti maanteelaste konverentsist 21.–23. augustil aastal 2000 Riias on laiali saadetud. Korraldajaks on Balti Maanteelaste Nõukogu, kusjuures korraldamise põhiraskuse võtavad enda kanda Läti maanteelased.

Konverents peetakse Läti pealinnas rahvusvahelises näitusekeskuses "Kipsala" Daugava saarel, mis on Riia ajaloolise keskusega ühendatud tuntud vantsillaga. Samal ajal toimub ka rahvusvaheline teetehnika näitus.

XI PIARC TALIKONGRESS AASTAL 2002 SAPPOROS

Järgmine, Maailma Teedeassotsiatsiooni (PIARC) XI talikongress toimub 2002. a. Jaapani linnas Sapporos. Toetamaks jaapanlasi selle kongressi ettevalmistamisel ja läbiviimisel on moodustatud rahvusvaheline töögrupp G1, kuhu kuulub 27 liiget 21 riigist. Eesti on kutsutud sellelaadses töös osalema esmakordselt.

Aprilli lõpus, kui kirsipuud Tokyos juba õitsesid, toimuski Sapporos töörühma esimene koosolek. (Kirsipuu on Jaapani rahvuspuu ja nende õitsemise ajal tähistavad jaapanlased oma kevadpäeva.) Esimesel koosolekul pandi paika töörühma üles-

anded ja tegevuskava, tutvuti kongressi toimumispaikadega. Seekord oli põhiküsimuseks kongressil käsitlemisele tulevate teemade formuleerimine, mis ei olnudki nii lihtne, sest teedealast terminoloogiat tõlgendatakse eri riikide poolt paljuski erinevalt.

Sapporo kongressile oodatakse 1500 osavõtjat, sh. 750 Jaapanist. Planeeritud on 100 ettekannet ja näitusele oodatakse oma tooteid eksponeerima 100 firmat.

Töögrupile tehti kaks tehnilist ringsõitu. Tokyos külastasime liikluse juhtimise keskust. Seal juhatakse liiklust 255 km pikkusel linna kiirteevõrgul, mida läbib ööpäevas 1,15 mln. sõidukit üle 2 mln. sõitjaga. Vajaliku info saamiseks on kiirteedele paigaldatud rohkesti eri andureid ja kaameraid.

Näiteks detektorid, mille abil loendatakse sõidukeid ja mõõdetakse nende kiirusi, on paigaldatud iga 300 m tagant, kaamerad on iga 1 km tagant, hädaabitelefoniid iga 500 m tagant.

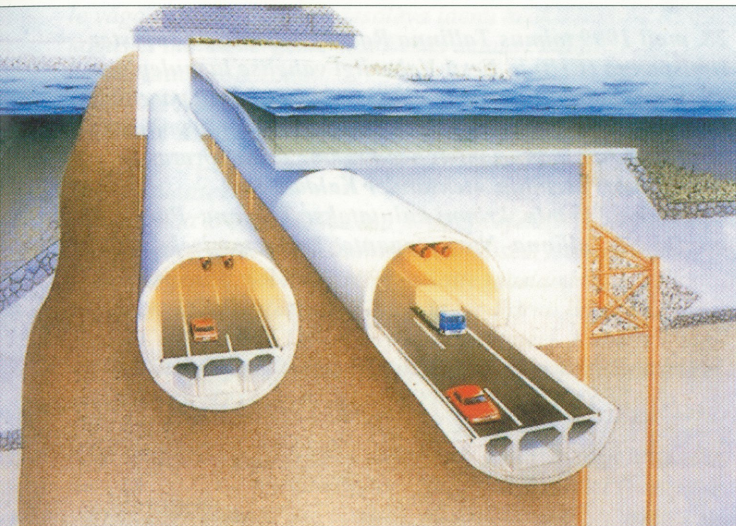
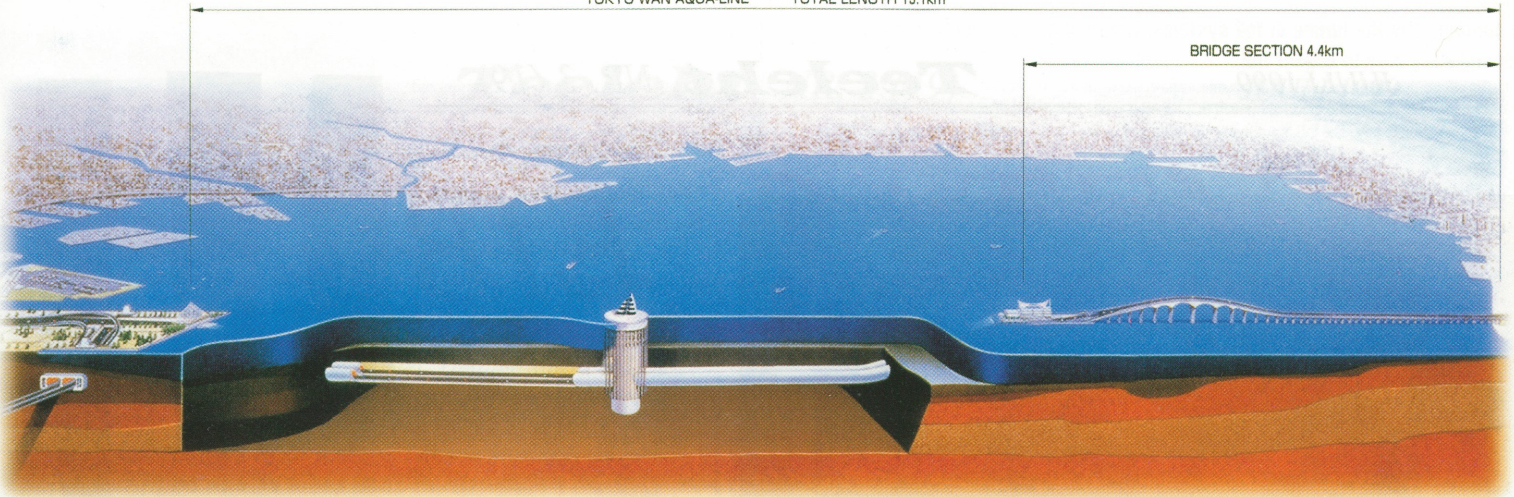
Liiklust reguleeritakse ja autojuhte teavitatakse liiklusummitest jmt. keskusest juhitud liiklusmärkide ja tabloode abil. Paljud autojuhid on paigaldanud oma autodesse VICS-süsteemi (sõiduki info- ja sidesüsteem), mis võimaldab autojuhil saada peale standardse info (nagu sõiduki tegelik asukoht ja teejuht) infot ka liiklusõnnetustest ja ummikutest

liikluse juhtimise keskusest. Nii saavad juhid valida endale sobiva marsruudi vastavalt liiklusoludele ja tagada enda ohutuse ja mugavuse. Et linnas on teede jaoks ruumi vähe, siis on neid rohkesti ehitatud kõrgusse ja sõidurajad on tunduvalt kitsamad kui meil. Kiirteed on tasulised.

Suurt huvi pakkus meile kahe aasta eest valminud 15 km pikkune Tokyo Wan Aqualine, mis on tunnelist ja sillast koosnev ühendustee üle Tokyo lahe. Tunneliosa on 9,5 km pikk ja ühe sõidusuuna läbimõõt on 13,9 m. Sillaosa on 4,4 km. Tunneli ja silla vahele on rajatud tehissaar. Sellel viiekorruselisel rajatisel on parklad kokku 500 sõidukile, restoranid ja kiirtoidukohad, kauplused, lõbustusasutused ning näitus silla ja tunneli ehitusest. Sõiduradasid on 4 (plaanis on teed laiendada 6 rajani), liiklussagedus 25 000 sõidukit ööpäevas, ehitusmaksumus 1440 miljardit jeeni, ehituskestus 10 aastat, tasuvusaeg 40 aastat. Tunneli ja silla maks sõiduautole on 3900 jeeni (1JPY=0,123 EEK).

Sapporos külastasime Hokkaido Arengu Bürood (*Hokkaido Development Bureau*), kus valmistatakse maanteeameti tellimusele eri seadmeid ja tehnikat ning tehakse teedealaseid uuringuid. Lähemalt saime tutvuda uue võimsa 25 tonni raske 500-hj. mootoriga lumesahkauto, millel kõik neli telge, kaks ees ja kaks taga, on vedavad. Automaatkäigukast ning automaatne eessaha ja alustera kontrollsüsteemid lihtsustavad oluliselt autojuhi tööd lumetõrjel. Selline tehnika on Sapporo regioonis vajalik selleks, et korraga paksult maha sadanud märga lund maanteelt kõrvale lükata. Sapporos tuleb talve jooksul maha kuni 5 m lund.

Samas demonstreeriti meile tuuletunneli testi. Projekteeritav teelõik modelleeritakse tunnelisse. Kunstlikust lumest simu-



- Lõikeid Tokyo Wan Aqualinest
- Lumesahk-auto: kaal 25 tonni, võimsus 500 hj.



leeritakse lumetuisk ja uuritakse selle mõju antud teelõigule või rajatisele.

Huvitav oli tutvuda ka Hokkaido Ülikooli juurde 1941. a. loodud Madalate Temperatuuride Teaduste Instituudi (*The Institute of Low Temperature Science*) töödega. Instituut tegeleb jää ja lume uuringutega. Selgus, et seal on uuritud jääolusid ka Balti meres. Instituudi rajaja, dr. Ukichiro Nakaya, on esimesena maailmas loonud tehislumekristallid. Huvitava kogemuseks oli külmakambris (viibida $-50\text{ }^{\circ}\text{C}$) ja testida oma külmakindlust.

Jaapanlaste omapärasest innovaatorlikkusest iseloomustab ka järgmine fakt. 2002. a. toimuvad Sapporos jalgpalli MM-mängud. Praegu ehitatakse jalgpallistaadioni, mille mänguväljak rajatakse rullikutele, et seda saaks katuse alt välja lükata ja siis sees näiteks pesapalli mängida, mis on Jaapanis väga populaarne spordiala.

Jaapan on meie jaoks erilise kultuuri ja kommetega maa, kus igal sammul võib kogeda midagi uut ja huvitavat.

URMAS KONSAP

Lääne Teedevalitsuse juhataja asetäitja

SUMMARY

* Aadu Lass is writing about surveying and passporting of Estonian roads 330 years ago.

* Arno Huik, the head of the Võru Road Office and Aivar Kender, the roadmaster of Kangsti (Võru Road Office) discuss the past, present and future of the District Road Office.

* The activities of the bridge building joint-stock company Via Pont is presented by the director general Väino Hallikmägi.

* A review of the report by Markku Teppo (Finnish NRA) "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 Sept. 22-23, is continued.

* The road engineer Albert Meschin (Laboratory of Roads OÜ) describes the recently patented method of road surfacing.

* Aleksander Kaldas, the deputy director general of the ENRA is informing Ahto Venner about the loan of European Investment

Bank. The money will be used for rehabilitation of roads Tallinn – Pärnu - Ikla (E 67) and Tallinn – Narva (E 20).

* The report of the secretary of the Monitoring Committee of Via Baltic project Martti Miettinen to the international conference "Regional Integration of Transport" (Klaipeda, Lithuania, 15 – 17 April 1999) is presented.

* Urmas Konsap, the deputy manager of Lääne RO, informs about preparations for winter maintenance congress in Sapporo (Japan) in 2002.

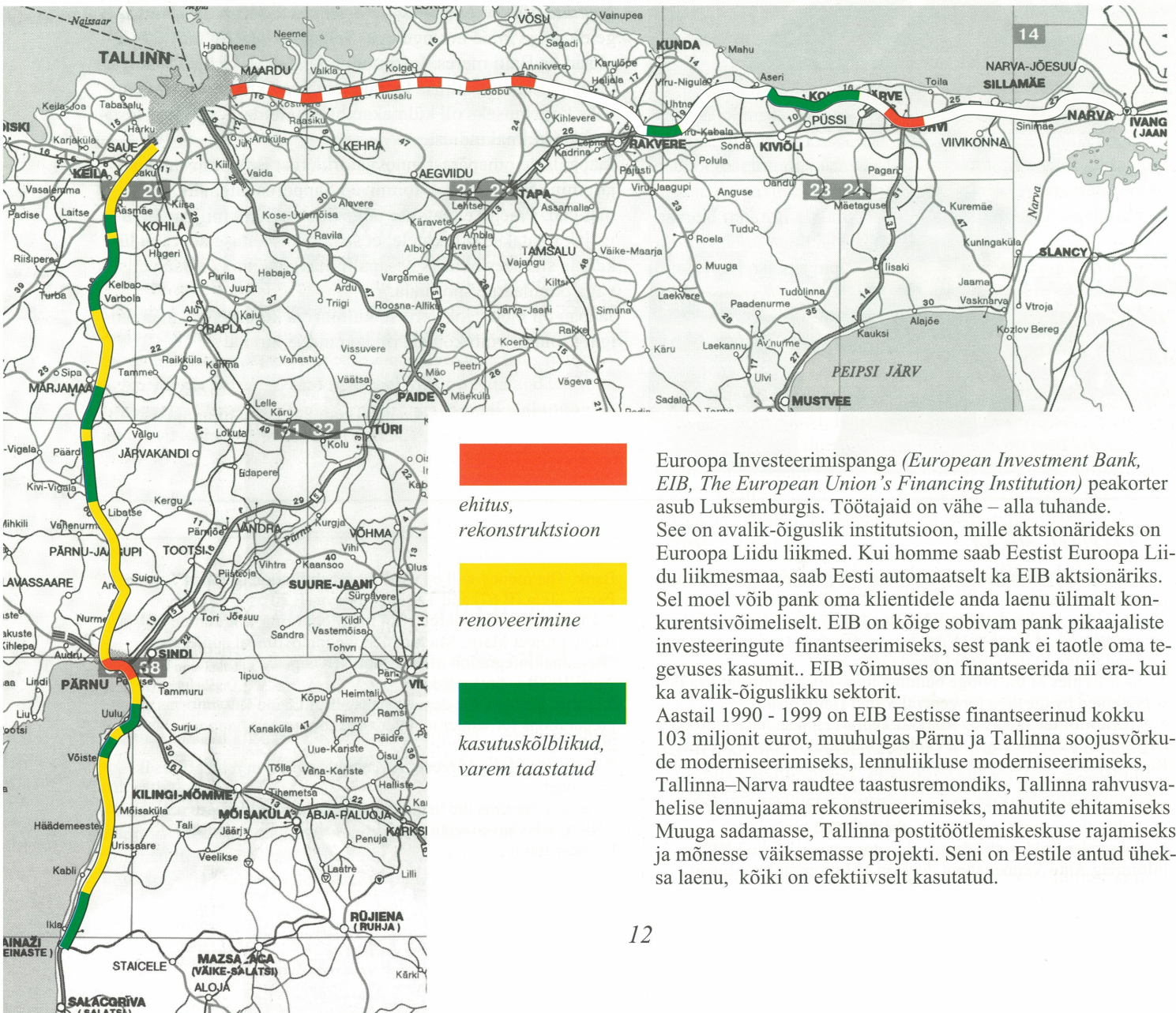
* The chronology of recent remarkable events in road affairs is presented.

* Teeleht presents the list of employees of Road Offices and the ENRA, who have recently celebrated their jubilees or will do so in the near future.

EIB



28. mail 1999 toimus Tallinna Raekojas Euroopa Investeeringispanga (EIB) ja Eesti Vabariigi vahelise laenulepingu allkirjutamine. Lepingule andsid allkirja (pildil paremalt) EIB president sör Brian Unwin, Eesti rahandusminister Siim Kallas, Maanteeameti peadirektor Riho Sõrmus ja peadirektori asetäitja Aleksander Kaldas. Lenuraha 235 mln. krooni kulutatakse Tallinna–Pärnu–Ikla ja Tallinna–Narva maantee korrastamiseks.



Euroopa Investeeringispanga (European Investment Bank, EIB, The European Union's Financing Institution) peakorter asub Luksemburgis. Töötajaid on vähe – alla tuhande. See on avalik-õiguslik institutsioon, mille aktsionärideks on Euroopa Liidu liikmed. Kui homme saab Eestist Euroopa Liidu liikmesmaa, saab Eesti automaatselt ka EIB aktsionäriks. Sel moel võib pank oma klientidele anda laenu ülimalt konkurentsivõimeliselt. EIB on kõige sobivam pank pikaajaliste investeeringute finantseerimiseks, sest pank ei taotle oma tegevuses kasumit. EIB võimuses on finantseerida nii era- kui ka avalik-õiguslikku sektorit. Aastail 1990 - 1999 on EIB Eestisse finantseerinud kokku 103 miljonit eurot, muuhulgas Pärnu ja Tallinna soojusvõrku moderniseerimiseks, lennuliikluse moderniseerimiseks, Tallinna–Narva raudtee taastusremondiks, Tallinna rahvusvahelise lennujaama rekonstrueerimiseks, mahutite ehitamiseks Muuga sadamasse, Tallinna postitöötlemiskeskuse rajamiseks ja mõnesse väiksesse projekti. Seni on Eestile antud üheksa laenu, kõiki on efektiivselt kasutatud.

EIB president söör Brian Unwin : Eestisse oleme laenanud 100 miljonit eurot, millest suurem osa on läinud infrastruktuuri arendamisele, tööstusele ja keskkonnaprojektidele. Käesolev laen 15 miljonit eurot kasutatakse maanteedele, sealhulgas Via Baltica arendamiseks. EIB laenuintressid on madalad (nt. 6 %) ning meil on võimalik iseäranis pikaajalisi laene saada soodsatel tingimustel. Tahame kaasa aidata Eesti arengule, mistõttu meil on ülimalt hea meel täna siin viibida.

Rahandusminister Siim Kallas: Täna sündmus on päris oluline. EIB on suur ja tähtis pank Euroopas, mis esimese rahvusvahelise institutsioonina andis juba 1993. aastal Eestile väga vajaliku laenu. Käesoleva laenu heakskiitmine Riigikogus ei tulnud kergesti, sest Eestis aetakse küllaltki konservatiivset poliitikat.

Küsimus Aleksander Kaldasele: mis laadi töödele kulutatakse 235 miljonit krooni laenuraha Euroopa Investeerimis-pangast TALLINNA - NARVA ja TALLINNA - PÄRNU - IKLA maanteedele?

235 miljonit krooni on üks osa koondprojekti "Ikla-Tallinn - Narva marsruudi korrastamine" rahalisest kattest. Põhiliselt on tegemist renoveerimise ja katte taastamisega, kahes kohas on ka ehituslõigud: Ehitajate tee Pärnu linna piiril ja Jõhvi-Kukruse lõik Tallinna-Narva maanteel. Kuhu just laenuraha pannakse, ei ole määratud, sest koondprojekti realiseerimiseks on tarvis mitu korda rohkem raha. Kõik selgub töö käigus. Koondprojekt hõlmab ümmarguselt 400 kilomeetrit maanteed, sealhulgas on lõike, mis on kahe eraldatud sõidusuunaga ja neid sõidusuundi vaadeldakse eraldi. Vahele jäävad need lõigud, mis on juba varem taastatud ja kasutamiskõlblikud.

Kui suur on see summa, mis peab lisanduma EIB-lt võetud laenusummale, et kogu projekti rahastada?

Tagasihoidlike arvestuste alusel maksab kõnealuse marsruudi korrastamine, kuhu on sisse arvatud ka hetkel poolleoliolavad tööd, 950 miljonit krooni. Selle summa sees on kulutused Pärnu paremkalda sadama juurdesõidutee ehitamiseks ja Vabaduse puiestee laiendamiseks Tallinnas. Võime öelda, et praegu on meil kindlalt olemas 235 miljonit. Kavatseme teha taotluse 150 miljoni krooni laenamiseks Põhjamaade Investeerimis-pangalt, käsitletud on põhimõtteliselt võimalikku Euroopa abi – see on uus ISPA-programm (ISPA – Instrument for Structural Policies for Pre-Accession), lisaks Eesti raha riigieelarvest ja kohalikest omavalitsustelt.

Kõnealune 235 miljonit krooni tuleb tagasi maksta 13 aasta jooksul, aastatel 2004...2017.

See pole muidugi ainuke laen, väga lühikese aja jooksul tuleb veel 4...5 laenu.

Kas projekti elluviimise järel võib väita, et maantee vastab tehniliste karakteristikute poolest kogu ulatuses olemasolevale liiklussagedusele? Ei nõua ju praegune ega lähiaastate liiklussagedus kogu tee ehitamist kiirteks või esimese klassi maanteeks.

Kui Pärnus on rekonstrueeritud Ehitajate tee ning Narva suunal on lõpetatud poolleoliolav Maardu-Aaspere lõik ja väljajehitatud Kukruse-Jõhvi lõik, siis võib nüü öelda. Seejärel tuleb minna mõne aasta pärast edasi: liiklus Pärnu ümbruses kasvab ja põhimõtteliselt on juba ammu otsustatud esimese klassi tee ehitamist jätkata Aasperest Narva poole (järgmine lõik on Aaspere-Haljala).

AHTO VENNER

PATENT

TOLMUVABA TEEKATTE EHITAMISE MEETOD

Majanduse ümberstruktureerimine mõjutab oluliselt liiklust ja sellest tulenevalt tee-ehitust ning -remonti. Veoautode liiklus väheneb ja sõiduaudote arv suureneb. Seega tuleks edaspidi pöörata rohkem tähelepanu kergemat tüüpi katete ehitamisele.

Eesti riigimaanteevõrgust on ca 51 % teid kattega, ülejäänud osa jääb kruusateedele. Kruusateede ümberehitamine kattega teedeks on perspektiivne, sest arvestuste põhjal on kruusatee korrashoiukulud ja neil sõitvate audote transpordikulud ca 40 % suuremad kui kattega teedel.

Praegu osutub katete ehitamine kõige ökonoomsemaks teel oleva kruusa kompleksse stabiliseerimisega tsemendi ja orgaanilise sideainega. Tsemendiga stabiliseeritud teekatteid on ehitatud Eestis alates 1961. aastast. Tsemendi defitsiitsuse tõttu hakati sideainena kasutama põlevkivituhka. Tsemendiga stabiliseeritud kruusliivast ja liivast katteid ehitati kokku 40 km, põlevkivihuga stabiliseeritud materjalidest katteid ja aluseid kokku üle 1500 km.

Koos stabiliseeritud katete ehitamisega uuriti stabiliseeritud materjalide füüsikalisi-mehaanilisi omadusi ja täiustati katete ehitamise tehnoloogiat.

Uuringute ja ehituskogemuste põhjal võib pidada nn. tolmu- vaba teekatete ehitamisel sobivamaks järgmist meetodit: ettevalmistatud alusele laotatakse eelnevalt üleskobestatud ja põlevkivi raskõliga segatud materjal 3–8 % mineraalmaterjali massist, mis omakorda segatakse tsemendi või põlevkivihuga 2–5 % mineraalmaterjali massist. Valmissegatud materjal planeeritakse ja tihendatakse. Praktikas võib kasutada kirjeldatud meetodit ka teiste katete renoveerimisel, kus olemasolev teekate kobestatakse kobesti või spetsiaalse freesiga. Peenestatud katematerjal segatakse põlevkiviõli raske komponendiga, kusjuures sama operatsiooni käigus lisatakse ka tsement ja/või põlevkivituuhk. Saadud segu kantakse olemasoleva kobestatud teekatete alusele, planeeritakse ja tihendatakse.

Kahtlemata on eelnevalt vajalik katematerjali põhjalikult uurida õige sideainete vahekorra ja doseeringu määramiseks. Esmapilgul tundub antud ehitamisemeetod juba varasematest aastatest tuttav, kuid tegelikult on see välja töötatud alles viimastel aastatel ning käesoleval aastal saanud Eesti Vabariigi patendi.

Kõigi eespoolnimetatud ehitamisemeetodiga seonduvate küsimustega võib pöörduda OÜ Teede Laboratoorium ja alla- kirjutanu poole, samuti võib tutvuda patendi sisuga Patendi- ametis või internetis.

ALBERT MESCHIN
teedeinsener
OÜ Teede Laboratoorium

SÜNDMUSI MÖÖDUNUD POOLAASTAST

* 15.–17. aprillil 1999 peeti **Klaipeda** rahvusvaheline konverents “Transpordi regionaalne integratsioon”. See oli korraldatud **Leedu, Poola ja Ukraina presidendi** algatusel, kes ka ise konverentsist osa võtsid. Käsitleti Balti ja Musta mere regiooni ning Ida ja Lääne vahelisi transpordiseoseid. Konverentsil osalesid mainitud meredega seotud riikide delegatsioonid, Eestist teede- ja sideminister ning Maanteeameti esindus.

* 28. aprillil kohtus teede- ja sideminister **Toivo Jürgenson** Tallinnas Harju Teedevalitsuses Maanteeameti Täiskogu liikmetega ja pidas kõne.

* 6.–7. mail peeti Kuressaares rahvusvaheline konverents “**Saaremaa püsiühendus – hetkeseis ja perspektiivid**”. Arutati püsiühenduse üldpoliitilisi, keskkonnavalaseid, sotsiaalmajanduslikke, tasuvuse ja tehnilisi küsimusi. Regionaalminister Toivo Asmer toonitas, et püsiühenduse rajamise kohta on tarvis vastu võtta poliitiline otsus. Minister väitis: püsiühendusest tuleb rääkida koos **süvasadama rajamisega Saaremaale**, need teenivad ühte eesmärki ning nende ehitamine ei tähenda ainult Saaremaa vajaduste rahuldamist.

* 12. mail korraldas Eesti Asfaldiliit Tallinnas, Sakala Keskuses järjekordse **asfaldipäeva**, mille temaatika oli orienteeritud peamiselt asfalditööde tellijaile. Käsitleti asfalditööde klassifikatsiooni, asfaldisegude valikut, kehtivaid õigusakte ehituses ja lepingute tingimusi, tee-ehituse ja -remondi kvaliteedi kontrollisüsteemi jm.

* 10.–11. juunil toimus **Riias** seminar “Maanteeliiklusohutus. Kergesti haavatavad liiklejad” (*Road Traffic Safety. Vulnerable Road Users*). Osales liiklusohutustöötajaid Leedust, Lätist, Eestist, Soomest, Taanist, Rootsi ja Norrast. Eestist käisid Riias Harri Kuusk, Helve Lõhmus, Mati Metsäär (Maanteeamet) ja Mare Arna (Tallinna Politseiprefektuur). Teiste hulgas esines ettekandega Eesti liiklusõnnetuste statistikast ja põhiprobleemidest Harri Kuusk.

* **Soome Maanteeamet tähistas oma 200. aastapäeva** 10.–12. juunil Turus. Soome Maanteeamet loeb oma alguseks Rootsi kuninga Gustav IV Adolphi poolt loodud Soome Koskede Hooldejuhtkonna asutamist. Et Soomes on rohkesti jõgesid-järvesid, tekkis algselt Veeteedeamet, mille tegevus jätkus kanalite rajamisega (nt. Saima kanal 1856. a.). Alates 1860. aastast hakkas Teeamet korraldama juba maanteede, raudteede, kanalite ja sadamate hoidu.

10.–11. juunil toimus Mauno Koivisto Keskuses juubeliseminar, milles osales umbes 190 esindajat 13 riigist. Eestit esindas 13-liikmeline delegatsioon. Seminari töö kulges ava- ja lõpp-plenaaristungite vahel kolmes sektsioonis, kus käsitleti transpordisüsteeme, maanteede piirkondlikku arendust, organisatsioonilisi ja tehnoloogilisi probleeme.

11. juuni õhtul toimus Turu linnuses pidulik vastuvõtt ning 12. juunil Linna-hallis lõppkontsert. Selle eel õnnitlesid välisdelegatsioonid seoses juubeliga Soome Maanteeameti juhtkonda (vt. lk. 9 ülemine foto, Eesti Maanteeameti esindus õnnitlemas Soome ametivendi; foto A. Lass). Üheaegselt seminariga toimusid ka Soome Maanteeameti kultuuripäevad, mille kavas olid taidlejate etteasted, käsitöö- ning taie- näitused, sõudevõistlused (vt. teine foto lk. 9, kultuuripäevade põhiareen – Aura jõgi ja kaldapealne Turus – jõelt vaadatuna 12. juunil. Foto: A. Allik), näitused firmadelt ja kaastööpartneritelt, Soome Maanteemuuseumi näitused jne. Kõigis neis üritusis (seminar, kultuuripäevad) osales ligi 4300 inimest.

* PHARE riikidevahelise liiklusohutusprojekti (12 riiki) raames peeti 17.–18. juunil **Stupavas (Slovaki Vabariik)** seminar. Eestist käisid Stupavas Harri Kuusk, Raul Rom (esinesid ettekannetega), Urve Sellenberg (kõik Maanteeametist) ja Tarmo Vaher (Politseiametist).

* 17.–20. mail toimus **Budapestis** Kesk- ja Ida-Euroopa maanteeametite direktorite nõukogu IX istung. Nõukogu on ellu kutsunud Prantsusmaa **Maanteeameti direktori Christian**

Leyrit’ initsiatiivil. Eelmine, VIII istung toimus 28.9.–2.10. 1998 Pariisis. (Vt. *Teeleht* nr. 1 (17) 1999. a.)

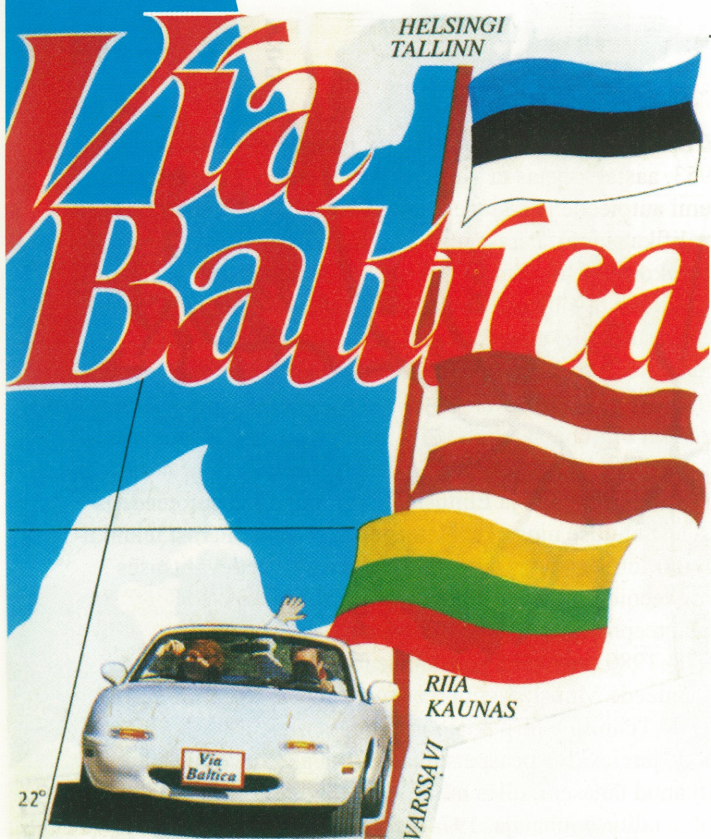
* Pindamismasinaid tootva firma **SECMAIR peadirektori Pierre Chambard’i ja Prantsuse Maanteeameti kutsel** tutvus Eesti Maanteeameti finantstöötajate töörühm 29.05.–02.06. Prantsuse Maanteeametis ja sealse teedemajandusega seotud asutustes ning ettevõtetes finants-majandusliku süsteemi ja finantseerimisega.

* 14.–16. juunil toimus **Lahtis (Soome)** Rahvusvahelise Maanteede Liidu (IRF) korraldatud piirkondlik konverents “**Euroopa transport ja teed**”. Eestit esindas 23 inimest Maanteeametist, teedevalitsustest, AS-st Teede REV-2 ja Tallinna Tehnikaülikoolist. Delegatsiooni juhtis Maanteeameti peadirektori asetäitja Aleksander Kaldas.

* 21. juunil külastas teede- ja sideminister Toivo Jürgenson Valgat, kus tutvus Valga Teedevalitsuses ribapindamismasina **CHIPSEALER 26** tööga. *Prantsuse firma SECMAIR pagaldas Crosse Le Vivieni linnas Valga Teedevalitsuse SISU-autole ribapindamise seadme CHIPSEALER 26. Selle katsetamine, reguleerimine ja meeste – autojuht Aivo Adamsoni ning operatoori Ardo Märsi väljaõpe on kulgenud edukalt. Soovida on jätnud seadme enda, eriti elektroonika töökindlus. Alumiinifotol lk. 9 on masin tööil Vana-Otepääl k.a. maikuus. Kolmandal fotol on Toivo Jürgenson, Riho Sõrmus, Tõnis Pleksepp ja Rein Randmer (Valga maavanem) 17.6.99 Viljandi–Rõngu maanteel masina tööd vaatamas. Fotod ja tekst: Rein Eendra*

* **Maanteeametis** viibis ajavahemikul 17.–25. juuni **Maailmapanga 7-liikmeline missioon.**

Siinviibimise eesmärgiks oli tutvuda Tallinna–Tartu esimese klassi maantee ehitamise projektiga ning uurida võimalust anda selle ehitamiseks ja renoveerimiseks **Eestile laenu** (500 mln. krooni).



Klaipėdas (Leedu) 15.–17. aprillil toimunud konverentsil “Transpordi regionaalne integratsioon” tegi Martti Miettinen (Rahvusvahelise Järelevalvekomitee sekretär) Via Baltica projekti käsitleva ettekande.

– KUIDAS EDASI PÄRAST AASTAT

2000 ?

MARTTI MIETTINEN

Taustast

Via Baltica moodustab osa kogu Euroopat läbivast transpordikoridorist nr. 1, ühendades Helsingit, Tallinna, Riia, Kaunas ja Varssavit. Sellise staatuse sai ta juba teisel Euroopa transpordiministrite konverentsil Kreetal 1994. aasta märtsis. Otsus kinnitati Helsingi konverentsil 1997. aasta juunis. Via Baltica on osa TINA (*Transport Infrastructure Needs Assessment*) põhivõrgust ja sellele on omistatud nimetus E 67. Via Baltical on pikk ajalugu, mis ulatub tagasi 1980-ndate aastate keskpaika. Kõige viimane arengufaas algas aastal 1995, kui loodi Via Balticaga seotud riikide ja rahvusvaheliste finantsasutuste esindajatest kõrgetasemeline tööühm, kes pidi ette valmistama tee arengu reaalse programmi. Jaanuaris 1996 esitatigi eraldi iga riigi jaoks, mida tee pidi läbima, viie aasta investeringute programm. Alatöörühmad otsustasid asutada Rahvusvahelise Järelevalvekomitee (*Monitoring Committee*), kes pidi jälgima investeringute programmi täitmist ja olema samal ajal programmi elluviimist juhtiv organ. Komitee saab kokku kaks korda aastas ja esitab aruande oma tegevusest Transpordi G-24 Grupile. Neli korda aastas ilmub Via Balticat käsitlev ajakiri. Komitee esimees on Bengt Dennis. Komitee alaline sekretär on kõik need aastad olnud käesoleva ettekande esitaja.

Hetkeolukord

Viie aasta investeringute programmi vastuvõtmisest on möödunud üle kolme aasta. Selle aja jooksul on Via Baltica kui rahvusvahelise transpordisoone kasutamistingimused märgatavalt paranenud. Programm, mille järgi algul planeeriti investeringuid 180 mln. USD ulatuses, on nüüdseks kasvanud 250 mln. USD-ni, peamiselt programmi laienemise tõttu Leedus ja Poolas. Tehtud on järgmist:

- on ehitatud 28 km uut teed
- 215 km olemasolevat teed on rehabiliteeritud või neile on tehtud ülekate
- ehitatud või tugevdatud on 12 silda

- kõik asjaomased riigid on allkirjastanud lepingud, milles tunnustatakse Via Balticat kui teed E 67
- kõigis piiriületuspunktides on ehitatud uued hooned tolli ja muude ametiasutuste jaoks
- ooteajad piiripunktides on lühenenud
- liiklus on oluliselt kasvanud

Viie aasta investeringute programmi elluviimine algas suuremas mahus aastal 1997, kui alustati finantseerimist. Ehitamise tempo kasvas 1998 ja paistab, et programmi täitmisega jõutakse lõpule aastal 2002. Liikluse kasv Via Baltical on olnud pärast mõningat langust 1992–1995 märkimisväärne. 1998. aastal võis täheldada liikluse suurenmist juba kogu aasta läbi. Läti teelõigul registreeriti keskmiseks kasvaks 30 %, mis on iseäranis kõrge. Leedus oli keskmine kasv 12 %, Kaunase ligidal aga üle 40 %, mis on iga mõõdupuu järgi väga kõrge. Keskmine päevane liiklusvoog oli 5350 sõidukit Lätis ja 5650 Leedus. Analoogilisi näitajaid võib tuua ka Eesti ja Poola kohta. Pikamaaliiklus, mis kasutas Via Baltica piiriületuspunkte, kasvas samuti. Läti-Eesti ja Läti-Leedu piiril oli liikluse kasv tublisti üle 10 %. Kalvarijas – Leedu-Poola piiripunktis – oli see näitaja 23 %. Liiklusvoost 65 % langes veoautode arvele. Tähelepanuväärne on fakt, et Via Baltica riikides on laiendatud koostöö ka teistesse valdkondadesse peale transpordi ja tee-ehituse ning see aitab Via Baltica arendamisele väga palju kaasa. Koostöö hõlmab:

1. rahvuslikke turismiagentuure, mis on olnud eriti aktiivsed ja välja töötanud omaenda Via Baltica turismprogrammi, arendamaks turismi ja piirkonnas pakutavaid turismiteenuseid
2. keskkonna- ja regionaalministeeriume, mis on koos regionaalsete plaaniorganitega alustanud Via Baltica regionaalarengu projekti, ja see on väga teretulnud. Sedasorti sekkumine tagab ka regioonide arengu. Lisaks saab korrali-

kult arvesse võtta keskkonnaprobleeme, mis alati kaasnevad niisuguste projektidega

3. Balti riikide tollialane koostöö põhineb osaliselt samuti Via Baltica protsessil. Hiljaaegu on loodud Baltimaade ühine transpordisüsteem, mis lubab kaubaautodel ületada riigipiire üheainsa tollideklaratsiooniga ja garantiikirjaga (*transport guaranty*)

Need on ainult kõige tähtsamad paralleelsed arengud Via Baltica protsessis, mida tahaksin märkida.

Mis edasi?

Pärast neid kolme aastat võime öelda, et Järelevalvekomitee arvates on Via Baltica viie aasta programm hästi edenenud. Täiesti ilmne on, et osalejamaad Eesti, Läti, Leedu ja Poola on täiesti võimelised jätkama Via Baltica projekti nüüd ja ka pärast aastatuhandevahetust.

Et viieaastane investeeringuteprogramm läheneb lõpule, peame hakkama mõtlema tulevikule. Oleme elanud eelduse järgi, et Järelevalvekomitee võiks töötada aastani 2000, ehkki praegu näib, et programmi täitmine jõuab enamikus maades lõpule aastal 2002. Veel enam, praegu on väljatöötamisel projektid kuni aastani 2005 ja isegi aastani 2010. TINA-protsess ja ISPA (*Instrument for Structural Policies for Pre-accession*) aastal 2000 toob kindlasti kaasa uusi ideid ja keskendub kandidaatriikide puhul terviklikule transpordinvesteeringute programmile. Praegu ootame, kuidas see ja programmi TINA ning ISPA tulemused mõjutavad hõlmatud riikide mõtlemisviisi.

Mis saab Järelevalvekomiteest? Selles suhtes tuleks vist Via Baltica riikide arvamuste vahel leida konsensus. Isiklikult olen arvamusel, et komitee ei saa enam vanaviisi jätkata. Töö nõuab selgelt uusi meetodeid. Hetkel ei oska me veel öelda, missugused need peaksid olema. Kindel on aga see, et kui koostöö jätkub, peab see olema mõtestatud, vastuvõetav ja arusaadav kõigile, et sellest oleks põhjust osa võtta ja sinna oma panus anda.

Põhimõtteliselt on tegevuse ümberkorraldamiseks kaks teed:

1. komitee tegutsemisruumi avardamine, näiteks mõne teise TINA lüli komitee hallata andmine
2. tegutsemisvaldkonna avardamine, näiteks nagu töötamine regioonides regionaalarengu ja turismiväljaannete vallas. Via Baltica Turistica rühmas on selles osas mõningaid ideid arutatud

Mõlema võimaluse puhul võib esile tuua nii poolt- kui vastuargumente.

Tulles tagasi minu sõnavõtu pealkirja – “Via Baltica – kuidas edasi pärast aastat 2000?” juurde, siis pole ma siin andnud selget vastust, jätnud ainult küsimusi. Aga see oligi minu kavatsus. Arvan, et praegu on aeg korraldada diskussioon tegeliku olukorra üle, milles komiteed töötavad. Iseäranis puudutab see koostööd Via Baltica puhul, mis on juba küpsenud ja vajab uut sisu, selleks et ka tulevikus edukas olla. Kui me kohe peale hakkame, on meil veel küllalt aega, et neid küsimusi kaaluda ja oma valikuid uurida. Suuremale osale probleemidest tuleb lahendus leida aastatel 1999 – 2000.

HILLAR ALLIK on sündinud 20. juunil 1934 Raasikul. 1953. aastal lõpetas ta Tallinna Arhitektuuri- ja Ehitustehnikumi autoteede ja sildade erialal, omandades ehitustehniku kvalifikatsiooni. Pärast seda asus ta tööle Viljandisse rajooni täitevkomitee tehniku ametikohale. Töötanud seal kaks aastat, siirdus ta Viljandi Teedevalitsusse teemeistriks, töötas neli aastat sellel ametikohal. Inseneriametisse asus ta 1959, praegu töötab ohutustehnika ja tehnajärelevalve insenerina. **ÜLO KÄÄRAMEES** on sündinud 20. augustil 1934 Tallinnas. Tal oli juba varakult välja kujunenud kindel soov saada maanteelaseks, sestap astus ta juba 15-aastase noorukina Tallinna Arhitektuuri- ja Ehitustehnikumi õppima autoteede ja sildade ehituse ning ekspluatatsiooni erialale. Pärast tehnikumi tuli lühikest aega teha tööd Saaremaa Teedevalitsuses ning teenida sõjaväes. Pikk on tema tööstaazh 1958–1978 Maanteeprojektis, kus töötas grupijuhina. Seejärel, 1978–1980, tegi tööd vaneminsenerina Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi teedeosakonnas. Kui moodustati Teede Tehniline Inspeksioon, sai temast selles asutuses teetööde järelevalve peaspetsialist. Sellel alal on Ülo Kääramees jätkanud tänaseni, olles nüüd Maanteeameti tehnilise järelevalve talituse juhataja. 1974. aastal alustas ta õpinguid TPI-s tööstus- ja tsiviilehituse erialal, saades ehitusinseneri diplomi 1981. a.

ELMAR PARM on sündinud 13. aprillil 1939. Oma töömeheeed alustas ta 10. märtsil 1957 Jõgeva Teedevalitsuse Kolga-Jaani piirkonnas teetöölisena. Selle ameti kõrvalt omandas ta lakksepa ja teehöövlijuhi kutse. Alates 1959. aastast töötabki ta Viljandi Teedevalitsuses höövlijuhina.

VELLO NÕLVAK on sündinud 12. mail 1939. Pärast Tallinna Ehitus- ja Mehaanikatehnikumi lõpetamist 1958 asus tööle Rapla maile, kus on töötanud tänaseni. Alates 1990. aastast on juubilar Rapla teemeistripiirkonna teemeister.

JAAN KOCH on sündinud 30. juunil 1939 Pelgulinnas (Tallinn). Aastail 1958–1963 omandas ta Tallinna Polütehnilises Instituudis teedeinseneri kutse. 1963. aastast peale on Jaan Koch töötanud Valga Teedevalitsuses, alustades meistrina, jätkanud peatselt tootmis- ja tehnikaosakonna juhataja ning peainsenerina. Praegu on juubilar teedevalitsuse tootmisosakonna peaspetsialist.

Pärit küll pealinnast, on Jaan õppinud hindama Lõuna-Eesti ääremaa ilu ja võlu. Saatuse vingerpuse on tasandanud teedeinseneri rõõm sirgemaks, laiemaks ja laugemaks muutunud riigiteede kilomeetritest. Elurõõmsalt on juubilar läbinud nii mõnegi keelu- või hoiatusmärgi, kuid jäänud teele ka kõige vallatumates kurvides. Abivalmi ja sõbraliku kaastöötajana on ta alati hakkamas halli argipäeva probleeme lahendama. Valga Teedevalitsuse rahvas soovib Jaanile tervist, optimismi ja tööõõmu järgnevateks aastateks.

REIN KUKK on sündinud 4. septembril 1939 Viljandis. Pärast Tallinna Polütehnilise Instituudi lõpetamist suunati 1963. a. tööle Kohtla-Järve Teedevalitsusse, kus töötas teemeistri ja vaneminsenerina. Aastatel 1969–1973 töötas Rein Kukkk Põlva Teedevalitsuse juhatajana, seejärel kuni 1984. aasta veebruarini Viljandi Teedevalitsuse juhatajana. Praegu on juubilar Viljandi Teedevalitsuses insener.

Meie juubilar



- **ELMAR PARM** Viljandi Teedevalitsusest maanteel oma hõvli juures juubeliõnnitlusi vastu võtmas
- **PEETER KLAUSEN**, vas. ülal (vt. ka Teelehte nr. 2(18))
- **ELL SULG**, vas. esimene (vt. ka Teelehte nr. 2(18))
- **VIIU SIRK** (vt. ka Teelehte nr. 2(18))

55

TOIVO HEINLA on sündinud 15. mail 1944. Töötanud Rapla Teedevalitsuses alates 1968. aastast meistri ja töödejuhatajana. Praegu on juubilar Kohila teemeister.

50

TOOMAS TAMMIST on sündinud 4. veebruaril 1949. Juubilar on pidanud ekskavaatorijuhi ametit Viljandi Teedevalitsuses 1970. aastast peale.

ERE KIILASPEA on sündinud 27. veebruaril 1949. Erialalt teedeinsener, on ta 1975. aastast peale töötanud Viljandi Teedevalitsuses ökonomisti, töö- ja palgainseneri ning plaaniosakonna juhatajana. Tema elustiili osaks on sport ja kehakultuur.

MATI VALG on sündinud 8. märtsil 1949. Juba 1975. aastal tuli ta Viljandi Teedevalitsusse ekskavaatorijuhiks ning teeb seda tööd tänaseni.

ENE HANSEN on sündinud 7. mail 1949. Viljandi Teedevalitsusse tuli ta tööle 1987. aastal, on pidanud teetöölise ja laohoidja ametit. Praegu töötab juubilar laborandina.

KALEV LÕHMUS on sündinud 18. mail 1949. Pärast Tallinna Ehitus- ja Mehaanikatehnikumi lõpetamist 1968 töötas ta Viljandi Teedevalitsuse Mustla piirkonnas 10 aastat teemeistri ja tehnikuna. Vahepeal proovis ta mujal ehitaja ametit, ent 1991. a. naasis teedemeheks. Praegu töötab juubilar Mustla teemeistripiirkonna meistrina.

HEINAR TOMMINGAS on sündinud 26. mail 1949. Töötab Rapla Teedevalitsuses alates 1974. aastast, neist viimased 17 remonditöökoja juhatajana.

AULO RAAT on sündinud 29. mail 1949. Viljandi Teedevalitsusse tuli ta tööle 1987. a. Sellest peale töötab ta Mustla teemeistripiirkonna autojuhina.

MATI KAASIK on sündinud 28. juulil 1949. Töötab Viljandi Teedevalitsuses 12 aastat ning peab elektrik-automaatiku ametit.

LEIDA LINDVERE on sündinud 12. augustil 1949 Tartumaal. Aastail 1967–1973 õppis TPIs, saades insener-ökonomisti diplomi. 1967–1968 töötas ta Teaduste Akadeemia Küberneetika Instituudis, 1968–1984 Juhtivate Elektronmasinate Instituudis (Moskva). Tööaastad 1985–1990 möödusid ENSV Riikliku Plaanikomitee Arvutuskeskuses. Alates jaanuarikuust 1991 on Leida Lindvere andnud suure panuse infotehnoloogia rakendamisse Maanteeametis, töötades Maanteeameti arvutibüroo spetsialistina.

RAIVO JUHKA on sündinud 14. augustil 1949. Õppis aastail 1968–1973 TPI-s, saades mehaanikainseneri diplomi peenmehaanikaseadmete alal. Oma insenerioskusi tuli tal seejärel kasutada Aianduse Peavalitsuse Konstrueerimise ja Tehnoloogia Büroo konstruktorina. Alates septembrist 1977 sidus ta oma elu maanteedega, oli 1977–1990 Teede Remondi ja Ehituse Trustis insener-energeetik, seejärel Maanteeameti masinasektori insener ning 1996. aastast liikluse allosakonna spetsialist.

ÜLO MANDRI on sündinud 7. oktoobril 1949. Viljandi Teedevalitsuses töötab ta 1974. aastast. Pidanud Mustla piirkonnas autojuhi- ja lukksepaametit, praegu on ehitus- ja teetöölaine.

Piltidel ülalt: • Asfaldipäevalt 12.5.99 Sakala Keskuses

• Maailmapanga missioon Maanteeametis. Külaliste hulgas oli inimesi Keeniast, Kuubast, Brasiiliast, Rumeeniast, Poolast, Prantsusmaalt ja USA-st. (loe lk. 14.)

• 1. juunil 1999 Pariisis. La Défence'i linnaosas asuva Prantsuse riigiasutuste hoone La Grande Arche'i trepil on fotole jäädvustatud Eesti Maanteeameti finantstöötajate tööruhm. Fotol paremalt esimene on võõrustaja – pindamis-seadmeid tootva firma SECMAIR peadirektor Pierre Chambard.

IN

MEMORIAM

VALTER LILL

31.01.1914– 03.06.1999

Juunikuu 3. päeval lahkus Valter Lill, Võru Teedevalitsuse juhataja aastail 1950 – 1977. *Teelehe* käesoleva aasta jaanuarinumbris tähistasime tema 85. sünnipäeva.

Meenutame, et kadunu oli sündinud Põltsamaal, õppinud 1930 – 1933 Borovitšis teedespetsialistikks ning töötanud oma erialal paljudel ametikohtadel Karjala-Soomes. Naasnud 1950. aastal Eestisse, sidus ta kogu oma elu Võrumaa ja Võru Teedevalitsusega. Tema tegevusega teedevalitsuse juhatajana on seotud teedemajanduse kiire areng Võrumaal.

Valter Lill kuulus Eesti tuntumate maanteelaste hulka, keda hinnati kui väga töökat, tasakaalukat ja heatahtlikku inimest.

MAANTEEAMET

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: l.kaal@netexpress.ee

Samas tellimuste vastuvõtt *Teelehele* ja reklaamile