

2 (14) '98

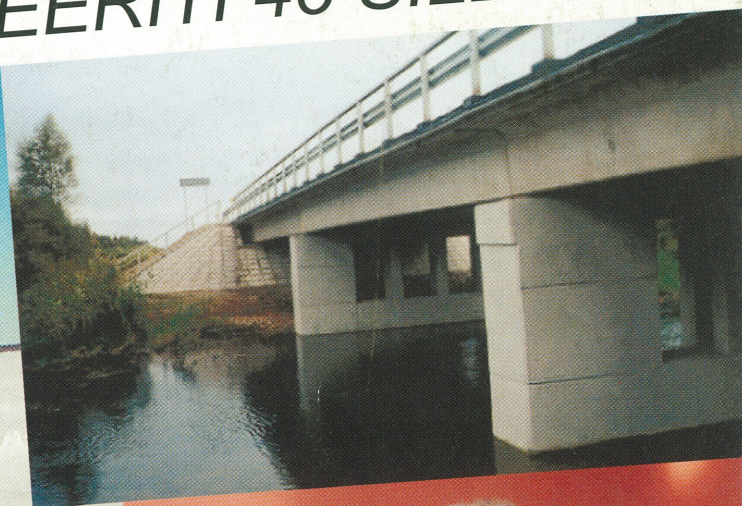
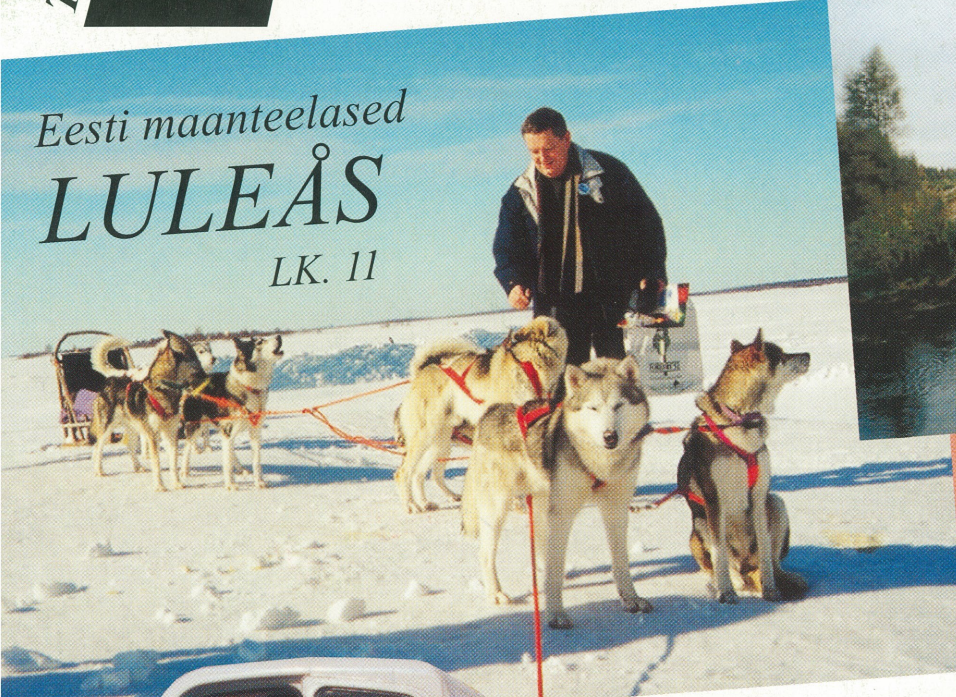
MAANTEEMETI TEHNOKESKUSE VÄLJAANNE

THE ROAD PAPER

e.eleht

RENOVEERITI 45 SILDA LK. 6

Eesti maanteelased
LULEÅS
LK. 11



bauma LK. 2
98



Maanteejuttu
Ain Randmaga
LK. 3

REFORMIST
LK. 9

**LIIKLUS-
SAGEDUSE
PROGNOOS AASTANI
2020**
LK. 8

Veidi ajalugu

Toimetab Aadu Lass

80 AASTAT MAANTEEAMETI ASUTAMISEST



24. veebruaril 1918 katkes Eesti Vabariigi ja tema Ajutise Valitsuse tegevus kohe, kui algas Saksa okupatsioon. Selle lõppedes novembris 1918 sai Ajutine Valitsus jätkata oma tööd. Nii alustas 11. novembril 1918 tööd ka Teedeministerium. Ajutises Valitsuses (24. veebruar 1918 - 9. mai 1919) oli teedeministriks Ferdinand Peterson.

Eesti Entsüklopeedia (1935):

*Peterson, Ferdinand, tööstur ja poliitik, *13. III 1887 Lehtse v.; lõpetas 1916 Peterburi poliitehnikumi, oli a. 1917 E. Maavalitsuse liige ning Eesti Ajutises valitsuses teedeministriks, sõlmis Ajutise Valitsuse esindajana Saksa revolutsioonilise valitsusega Riias lepingu Saksa vägede evakueerimise kohta ja võttis nov. 1918 Eestist lahkuvailt Saksa sõdurilt ühendus- ja sideasutised üle. P. oli Asutava Kogu liige (tööerakonna rühmas), E. Tehnika Seltsi (1917) ja Tallinna Tehnikumi asutajaid (1918). On teostanud hiljemini insenerina ja töösturina hüdrotehnika alal.*

26. novembril 1918 asutati Teedeministeriumis maanteede korrashoidu korraldama Maanteede ja Sisemiste Veeteede Valitsus see kuupäev on ka Maanteeameti sünnidaatum. (NB! 80 aastat.)

Mitmesuguste ümberkorralduste tõttu (1924 - 1934 tegelesid maanteedega Maanteede Inspektsioon, Tehnika osakond, Ehitustehnika osakond ning Maanteede ja Ehituse osakond) taasloodi iseseisev Maanteede Valitsus (Talitus) alles 1934. a. Hetkel on vähe andmeid meestest, kes kõnealuse kümne aasta jooksul juhtisid otseselt maanteede ala. Arvata võib, et seda tegi põhiliselt insener Hermann Perna. Tõestatud andmeid selle kohta on kindlalt olemas perioodi 1924 - 1932 kohta. Ka isikuandmed H. Perna kohta on väga puudulikud. Rohkem tuntud oli tema vend, arhitekt Artur Perna.

Eesti Entsüklopeedia (1935):

*Perna, Artur, arhitekt, *3. V 1881 Abja mõisas; lõpetas 1910 Riia poliitehnikumi, töötas Peterburis ehitustehnilistes kontorites, võttis osa maailmasõjast ja Vabadussõjast, teotseb a-st 1921 Tallinnas, oli linnanõunik ning linnapea abi 1921 - 22 ja tehnikumi asutajaid. Tema ehit. on E. Laenukangas, Tallinna E. Kirjastuse Ühisuse, Raua tän. algkooli ja Kaitseliidu hooned, "Ühiselu" üürimaja Pikal tän., J. Habicht'i üürimaja Narva tän., Jegorov'i maja Raekoja väljakul, võõrastemaja "Room" Tallinnas, Rinnalaste kodu Nõmmel, mk-a haigla Haapsalus jm.*

Ajutise Valitsuse järel juba püsivas, Eesti esimeses, O. Strandmani valitsuses oli esimene kaubandus-tööstus- ja teedeminister Nikolai Köstner (9. mai - 18. november 1919).

Eesti Entsüklopeedia (1934):

*Köstner, Nikolai, ps-d Homo Oeconomicus, Prof. Simpleton, majandusteadlane, *26. III 1889 Tammistu v. Tartumaal; lõpetanud 1915 Moskva kaubandusinstituudi; oli Ajutise Maanõukogu liige ja abiesimees, Asutava Kogu liige (sots.-dem.), kaubandusminister 1918 - 19; E. rahudelegatsiooni liige Pariisi rahukongressil 1918 - 20;*

E. V-i esindaja ja konsul P.-A. Ühendriiges 1921 - 22; "Eesti Majanduse" toimetaja 1923 - 26; valitsuse komisjar E. Pangas 1928 - 32; praktilise poliitilise ökonoomia prof. Tartu ülikoolis 1932. a-st, tegelikult praegu Rahvasteliidu nõuandja-komisjar Bulgaaria Pangas 1932. a-st. Oli Eesti rahareformi teostajaid. Teoseid: "Rahva arvu kasvamine Eestimaal" (1915), "Teoorjuse langemine ja maaproletariaadi tekkimine Liivimaal" (1927).

Maanteeameti 80. sünnipäevaks 1998. aasta novembris püüan anda rohkem andmeid meie tegevuse algaastate kohta, aga ka ülevaadet kogu perioodist 1918 - 1998.

AADU LASS



bauma 98

MÜNCHEN 30.3. - 5.4. 1998

BAUMA on maailma suurim rahvusvaheline ehitusmasinate, ehitusmaterjalide ja seadmete mess. Seekordne mess toimus 25. korda. Esimesel messil (BAUMA '54) oli 12 000 m² näitusepinda, 58 eksponaati ja 8000 külastajat, ent viimasel messil, mida külastasid ka Eesti maanteelased, oli 98 430 000 m² pinda, millest 140 000 m² katuse all, esitleti 1700 eksponaati 42-lt maalt ja vaatamas käis üle 350 000 külastaja. Parkimisplatse oli 13 000 auto tarvis. Seekordne mess peeti uues kohas - endisel RIEMi lennuväljal, 8 km kaugusel Müncheni kesklinnast.

BAUMA '98 korraldajateks oli 68 regionaalset keskust, sh. üks Eestist.

Järgmine BAUMA mess toimub Münchenis 2. - 8. aprillini 2001.

RAIMO UNT

Fotod: ALLAN ALLIK

Maanteejuttu AIN RANDMAGA RAPLA TEEDE- VALITSUSES



Ain Randma,
Rapla
Teedevalitsuse
juhataja

Ain Randma, Rapla Teedevalitsuse juhataja, on pärit Viljandist. Elukutse teedeinsener. Ain Randma on maanteelane, kes võib rahuldustundega tagasi vaadata oma varsti 40aastasele tegevusele pärast inseneridiplomi saamist Tallinna Polütehnilises Instituudis 1960. Neli aastat töötas ta Saare Teedevalitsuses teemeistri ja hiljem peainsenerina, kuni tuli 1964. aastal peainseneriks vastasutatud Rapla Teedevalitsusse. 1967 kuni 1975 oli ta teedevalitsuse juhataja. 1976 - 1982 töötas Ain Randma kolhoosis "Lääne Kalur" peainseneri ja esimehe asetäitjana, 1. jaanuaril 1983 naases aga teede-majandusse, olles kuni juulikuuni 1984 Teede Remondi ja Ehituse Trusti juhataja asetäitja ning siis taas Rapla Teedevalitsuse juhataja. Rapla Teedevalitsuse juhatajaks ajavahemikul 1965 - 1967 oli Verner Kukk, 1975 - 1976 Tõnu Naestemaa (juhataja kohusetäitja), 1976 - 1978 Karl Kiviselg ja 1978 - 1984 Jaan Laaniste.

Meenutame koos Ain Randmaga, et Rapla Teedevalitsus on üks neist kolmest teedevalitsusest, mis asutati 1964. aasta lõpus, s.o. ühe-ealine Põlva ja Jõgeva Teedevalitsusega. Nende kolme loomisega saavutati tol ajal olukord, kus igas rajoonis oli oma teedevalitsus. Rapla Teedevalitsuse hallata sai maanteevõrk, mis oli moodustatud Harju ja Haapsalu teedevalitsuse äärealadel asunud teedest. Sellest asjaolust johtuvalt oli kattega maanteede osakaal tühine ja teede üldine seisund ei vastanud tehnonõuetele. Uue teedevalitsuse keskust, elamuid ning abi- ja kõrvaltootmise baase tuli hakata rajama tühjale kohale. Raplas oli vaid teemeistripiirkonna hoone Viljandi mnt. 92 koos väikese töökojaga. See saigi algselt teedevalitsuse kontoriks-keskuseks. Äsja oli valminud ka üks 16-korteriga elamu, kuhu majutati teedevalitsuse personal. Teedevalitsuse ülesehitamist juhtis tulemuslikult Ain Randma nii peainseneri kui ka hiljem juhataja ametis. Ülesandega tuldi suures osas toime juba kümmeaastaga.

Möödunud 33 aasta jooksul on Raplase rajatud töökoda, keskladu, garaažid, keskusehoone, Tiitsu asfaltbetoonitehas koos raudteeharuga, välja on ehitatud Märjamaa teemeistripiirkonna keskus, valminud on hulk elamuid kokku 134 korteriga, mis on tänaseks erastatud. Kohila piirkonna keskus rahuldab oma hoonestuse poolest juba enne Rapla Teedevalitsuse moodustamist tingimusi, mis olid vajalikud teedevõrgu normaalseks haldamiseks, ning seal ei ole palju muutunud. Ometi ei ole Kohila teemeistripiirkonna keskuse asukoht teedevõrgu suhtes just

kõige otstarbekam, nii et juba enne Eesti taasiseseisvumist jõuti plaani pidada uue teemeistripiirkonna väljaehitamiseks.

Olulisimaks arengunäitajaks on siiski muutused teede tehnoseisundis. 1996. aastaks moodustas kattega teede osakaal riigimaanteede kogupikkusest 55 %. Põhi- ja tugimaanteede osas oli see 100 % ning kohalikel maanteedel 40 %. Seevastu 1965. aastal oli kattega teede osatähtsus vaid 12 %, kusjuures naaberteedevalitsustes oli see näitaja tol ajal 30 % lähedal. Omamoodi mõnus on märkida, et kõigest 30 aastat tagasi tuli Raplast Tallinna sõitmiseks taluda veel mitmel maanteelõigul kruusatee konarikkust, Türi - Viljandi suunast rääkimata. 1996. aastal suurenes Rapla TV riigimaanteevõrk 160 km võrra valdade haldusest ülevõetud kruusateede arvel, mistõttu kattega teede osatähtsus langes 47%-ni. Täna on Rapla TV riigimaanteevõrgu üldpikkus 1012 km, sellest põhimaanteid 48 km, tugimaanteid 165 km ja kohalikke maanteid 799 km. Neid haldab kolm teemeistrit: Vello Nõlvak Raplas (358 km), Margus Koll Märjamaal (368 km) ja Toivo Heinla Kohilas (286 km).

Möödunud aastakümnete saavutuseks tuleb pidada ka seda, et enamiku maanteede trassid on saanud tehnonormidele vastava plaani, samuti muldkeha ja aluse. Täna on näiteks kohalike teede võrgus taolisi väljaehitatud kruusateid, kuhu ressursside olemasolu korral oleks võimalik kohe kate ehitada, umbes 100 km. Rapla Teedevalitsus sai 1965. aastal oma haldusse ka 100 silda (1650 j.m), millest puitsildu oli 67 (67 % koguarvust ja 58 % üldpikkusest). Nende ümberehitamine püsisildadeks, samuti enamikus möödunud sajandil rajatud vanade, väikese kandevõime ja gabariidiga kivisildade ümberehitamine kaasaegsetele nõuetele vastavaks sai uuele teedevalitsusele ebatavaliselt suuremahuliseks ja raskeks ülesandeks, eriti kui võrrelda seda teiste teedevalitsustega (vaid Põlva TV oli silmitsi niisama ränga probleemiga). Ent sellega on teedevalitsuse insenerid, meistrid ja töölised mõne aastakümne jooksul toime tulnud. 1997. aasta alguseks oli puitsildade arv kahanenud kolmele (4,6 % koguarvust ja 3,2 % üldpikkusest). Täna on sildadega seotud tegevus tõusnud uuele tasandile: on asutus renoveerima mõni aastakümne tagasi ehitatud, ent juba amortiseeruvaid väikese kandevõime ja gabariidiga püsisildu. Suur probleem leidis lahenduse 1993. aastal, kui valmis uus Konuveri sild. Selle silla ehitus sai teoks peamiselt Märjamaa kandi sillaehitajate jõul (AS "Mats"), ainult sambavundamentide puurviad tegi sillaehitusfirma Riia. Silla ehituse peatähtsajaks oli siis Rapla Teedevalitsus.

1997. a. renoveeriti Tallinna - Pärnu maanteel Vardi sild Soome spetsialistide abiga. Viimaste abi seisnes projekti koostamises, kaavavõetud spetsiifiliste materjalide, mitmesuguste abivahendite ja väikemehhanismide kasutamises. Soome poolelt olid ametis töödejuhataja ja kaks töömeest ning Rapla TV poolt kaks töömeest. Tehnoloogia oli meie jaoks uudne ja efektiivne, tööd sai teha maanteel liiklust katkestamata (nn. poole silla kaupa). Alles hiljaaegu ei osanud sellisest tehnoloogiast unistadagi.

Möödunud sajandi kivisildadest on renoveeritud Russalu ja Sipa sild. Konuvere vana sild vajab korrastamist, seda ajaloolise väärtusega silda ei tohiks mingil juhul lasta hävida.

Jooksval aastal peaksime saama projekti, misjärel võib alustada tööd.

Pajaka ja Rapla sild tuleksid säilitada senisel kujul, kuni nende kandevõime vähegi suudab koormusi taluda. Rapla sild on ehitatud aastal 1916. Üks tore juhtum seoses sildade ehitamise ja kandevõimega. 1995. aastal valmis Englite sild, mille käsipuud olid kujundatud sobivaks vana mõisaahoone juurde (vt. *Teeleht* nr. 1(5), 1996, lk 5). Ehitist ei kuulunud suure kandevõimega sildade hulka ja õnnestus hästi. Silla avamisele ilmus ka ühe kohaliku firma mees, kiitmaks uue silla tublidust — sild oli välja kannatanud firma 60-tonnise veoauto ülesõidu. Sellest teadasaamisest oli ehmatus küll suur, sest nii raske koormuse jaoks ei olnud sild arvestatud.

Nõnda ajas tagasi vaadates ei saa Rapla Teedevalitsuse arengut hinnata teisiti kui tormiliseks, seda nii tootmisbaasi kui maanteevõrgu tehnoseisundi arengutempo poolest.

Viimaste aastate positiivseks arenguks peab Ain Randma seda, et on võetud suund hoogsale sildade remondile ja ümberehitamisele (renoveerimisele). Teekatte osas ei saa rääkida erilisest arengust, aga ometi võib osutada ühele Rapla TV taktikalisele sammule 1991. aastal, kui algas teedemajanduse rahastamise järsk allakäik, mis oli prognoositud pikemaks ajaks. Me jätsime ära uute katete ehitamise kruusateedele, selle asemel suunasime ressursid olemasolevate kulunud katete katmisele uue asfaltbetoonkattekihiga (nn. ülekatel), ütles Ain Randma, olles veendunud, et niisugune samm oli sel ajal kahanevate ressursside oludes ainuõige. Ja ega argumenteeritult vastu väita saagi, sest niiviisi tõkestati vanade katete lagunemine paljudeks aastateks. Ka järgnenud aastad on tegelikkuses seda kinnitanud. 1991. aastal tehti ülekatet kokku 38 km, mis jäigi viimaseks tõhusamaks teetöödeastaks. Aastail 1992 - 1996 ei saanud Rapla TV kätte renoveerimiseks üldse raha, krooni ajal juhtus see esmakordselt alles 1997, kui tehti taastaremonti Tallinna - Viljandi maantee pikal lõigul. 1998 - 1999 on kavas selle maantee Rapla TV osa renoveerimine viia kuni Järvamaa piirini. Praeguse rahastamise juures ei ole lähematel aastatel küll võimalik planeerida kruusateedele asfaltkatte ehitamist, rääkimata katteehituste põdest, mis olid tavalised kümnekond aastat tagasi, kui aastas ehitati ligi 30 km katteid. Siis kasutati mitut tehnoloogiat: segistisegust katte ehitamine, teel segatud mustkate, põlevkivituhaga stabiliseeritud katte pindamine ja kruusatee kahekordne pindamine. Kokkuvõttes andis see tõhusa koguse uut katet.

Teede praeguse seisundi kitsaskohaks on eeskätt teede suur vanus. Ka on hulgaliselt teelõike, kus katte laiuseks on vaid 6 m, aga ka 7 m ei ole tänapäevaliiklust ja autode gabariite silmas pidades küllaldane laius. Täna oleme siiski jõudnud tasemeni, kus üldjuhul katetes auke ei ole, ent kitsaskohaks on vanade katete ebatasasus, mis viimastel aastatel renoveeritud katete tasasust silmas pidades mõjub anakronismina. Renoveerimist vajab üsnagi suur arv teelõike Tallinna - Pärnu maanteel, mis on üpris vana kattega. Hiljaaegu oli meil optimistlik plaan renoveerida PHARE abiprogrammi rahaga Vardi - Orgita lõik. Laias laastus rahuldab selle maantee üldine tehnoseisund tänase päeva liiklust piisavalt, sealhulgas ka katte laiuse poolest, pealegi alustatakse kohe uue Päärdu silla ning seejärel ka Konnaveski ja Ruunavere silla renoveerimist. Ja ega liikluskogus seal tormiliselt ei kasva ka, kuigi maantee on *Via Baltica* osa. Kitsaskohana maanteevõrgu jaoks võib käsitada Rapla linna ennast, mida läbivad riigimaanteed (Tallinna, Viljandi ja Järvakandi suunas). Linnast peaks raskeliikluse ikkagi välja suunama, mida pidas silmas kunagi projekteeritud suur poolringtee, millest Järvakandi ja Alu tee vahelises osas on muldkeha valmis.

Sellele katte ehitamine lähematel aastatel on küllaltki tõenäoline. Kõigi nende kitsaskohtade kaotamise tempo sõltub mõistagi rahakoti paksusest.

Maanteehoiu reform. Teedevalitsustes algab see abitootmise erastamisega. Ain Randma jagab teedevalitsuse tegevuse laias laastus kahte ossa: maanteehoole ja abitootmine. Kindel on see, et praegune abitootmise võimsus on teede vähese rahastamise tõttu enamikus kasutamata ja seda ei tasu pidada. Suurema rahastamise korral ei oleks aga ka põhjust abitootmist ära anda. Miks peaksime arvama, et teedevalitsus ei suuda ega taha ühte tööd hästi ning ökonoomselt teha? Konkurents ja võistupakkumine surub hindu reeglina alla küll, ent ainult seni, kuni pole tekkinud monopoli või kartellikokkuleppeid. Et see oht on olemas, sellele osutab näiteks asfaltfirmade *Talter*, *Harbet* ja *Tasfil* omandamine Tallinnas Soome ehitusettevõtte *Lemminkäinen* ja Rootsi firma *NCC Industri* poolt (Postimees, 20.03.98. — Toim.).

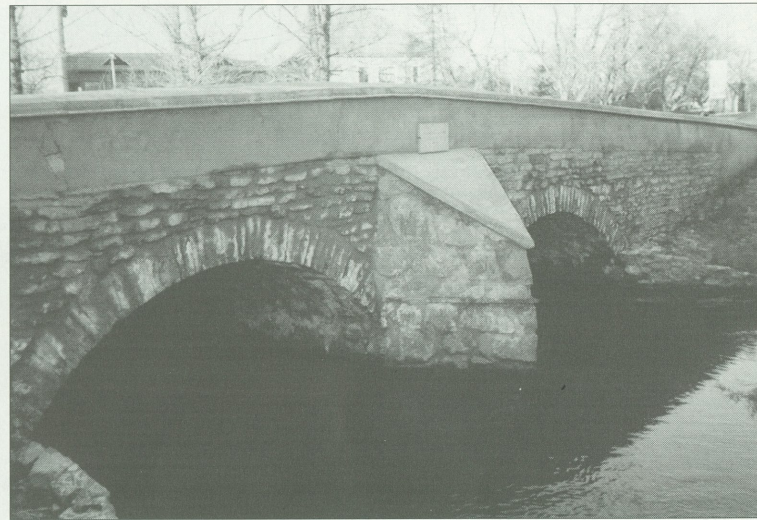
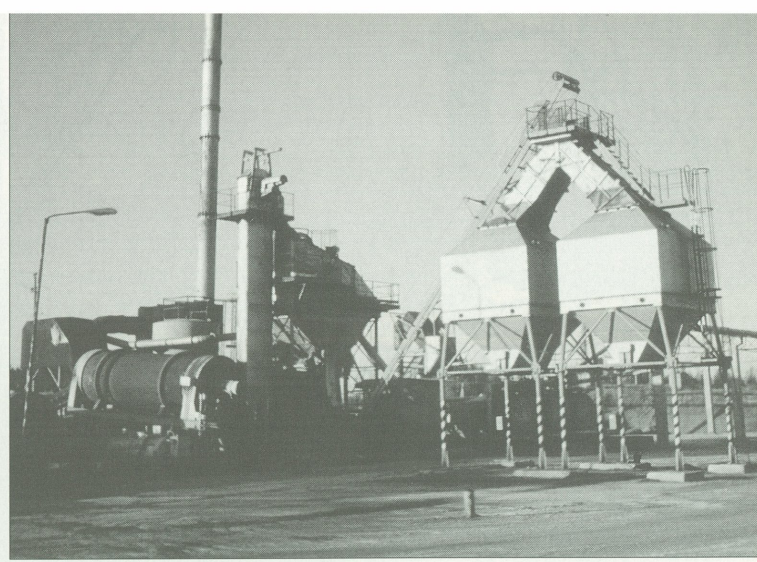
Millal teedevalitsuste abitootmisettevõtete erastamine lõpule jõuab, on raske ennustada.

Maanteehooldes erastamisest peaksime olema üpris ettevaatlikud, sest puudub veendumus, et tekivad ettevõtjad, kes on võimelised kogu hooldetööde kompleksi teedevalitsustelt üle võtma, ja seda maanteehoiu üpris heitliku finantseerimise olukorras. Pannes end töövõtja rolli, võib hästi ette kujutada, kuidas praegune maanteehoiu rahastamise ebastabiilsus ja puudulikkus ei anna kindlust hooldetööde lepingute sõlmimiseks. Ka tellija oleks sellises olukorras kimbatuses. Kindlus tekiks alles siis, kui viidaks ellu kunagi Maanteeametis koostatud teedekapitali eelnõu. See tagaks maanteehoiu rahastamise stabiilsuse ning välistaks maanteedele mõeldud sihtotstarbeliste rahalaekumiste "ümberkantimise" riigieelarve muudesse kuluartiklitesse. Samas tuleb olla ikkagi väga ettevaatlik ja eelnevalt omandada katse korras kogemusi, nagu seda praegu tehakse Soome teedemajanduses, kus üle Soome mitmes paigas on ettevõtjatele hooldetöödeks välja antud vaid 500 km maanteed. Nende ettevaatlikkuse peaks hoiatama ka meid tormakuse eest. Ka tuleb meie reformitoimingutes silmas pidada täiesti erinevat pakkumiskonjunktuuri Tallinnas ja provintside: pakkuvaid firmasid on pealinnas mitmeid, mujal Eestis aga seni küll vähe, et tekitada arvestatavat konkurentsi maanteehooldes alal. Ei leidu ju firmasid, kellel oleks või kes rendiksid maanteehooldetehnikat ja asuksid võistu pakkuma oma tööd. Üks Soome maanteelane on avaldanud arvamust, et teedevalitsusel on odavam pidada asfaldilaoturit koos meeskonnaga kas või ilma tööta, et vajadusel, kui ettevõtja läheb hinna poolest n.-ö. ülekatte, võiks sama töö märksa odavamalt ise ära teha. Selle reformi juures on, mille üle mõelda. Hooldetööde tegemisel ettevõtjale korras on vajalikud täpsed normatiivid, ilmastikumuutuste ülitäpne jälgimine, piirjoone tõmbamine raskete või kergemate talveilmade vahele jms. Kas see on piisava täpsusega tehtav? Kui talv tuleb keskmisest (normatiivsest) talvest raskemate oludega, kas siis hakatakse riigieelarvest talihooldeks raha juurde andma? Kui palju maksab üks tuisu- või libeduspäev? Teedevalitsus saaks sellistes oludes siiski paindlikumalt tegutseda. Ka peab ettevõtja maanteehooldel töötama üsnagi madala rentaablusega (mõni protsent) ning pärast töötähtsuse lõppemist avalikustama oma finants-tulemused. Kas seda oleks meil mõeldav ellu viia?

Teedevalitsuste arvu vähendamine ei ole küsimus, mida ei peaks kaaluma, ent see võib kõne alla tulla vaid riigi haldusreformi korral. Eelised, mida annab teedevalitsuste ja maakondade arvu ühesus, kaaluvad kindlalt üles igasugused muud lahendid. See on kõikidel aegadel meil reeglilik olnud.

Kui palju on neid, kes on töötanud teedevalitsuses selle esimesest aastast alates vahtepidamata kuni tänaseni? Neid on üheksa: Vello Nõlvak, Saima Jõgi (mõlemad esimesest päevast), Kalev-Neeme Sassian, Vello Viitak, Matti Miklas, Tiit Adamenko, Pille Saare, Ülo Väljamäts ja Linda Arusaar.

Ain Randmat vahendas
E. VAHTER



Piltidel ülalt alla:

- Rapla, Viljandi mnt. 92, teemeistripiirkond
- peamehaanik Jaan Kivik ja teemeister Vello Nõlvak kümnekond aastat tagasi
- Rapla TV ehitatud elamu Raplas

Rapla Teede- valitsuses



Piltidel ülalt alla:

- asfaldisegurid Tiitsu baasis
- kivisild Raplas (1916)
- Konuvere silla (1861) kuues ava

1997. a.

Sildade remont ei ole ammu alustatud tegevus, alguse sai see Eesti taasiseseisvumise järel. Pioneerideks sillaremondi alal olid mõned ärksamad teedevalitsused. Nagu nähtub juuresolevalt kaart-skeemilt, on remonditavate sildade jaotus Eestis juba küllalt ühtlane (5 ... 6 aastat tagasi oli remonditavate sildade tihedus suur Võru, Valga ja Rapla ümbruses, mujal olid remondis üksikud sillad).

1977. aastal käsil olnud 45 sillast valmis 40, töö jätkub käesoleval aastal 5 sillal (Kärevere, Pajaka, Rae, Luunja ja Kasari vana sild).

Uusi sildu ehitati kaks - Kalma ja Sette.

Suurema mahuga tööd on tellitud ettevõtjalt: seitse ettevõtet on töötanud 20 sillal kokku 12,6 mln. krooni eest. Teedevalitsused on remontinud oma jõududega 25 silda 7,3 mln. krooni eest.

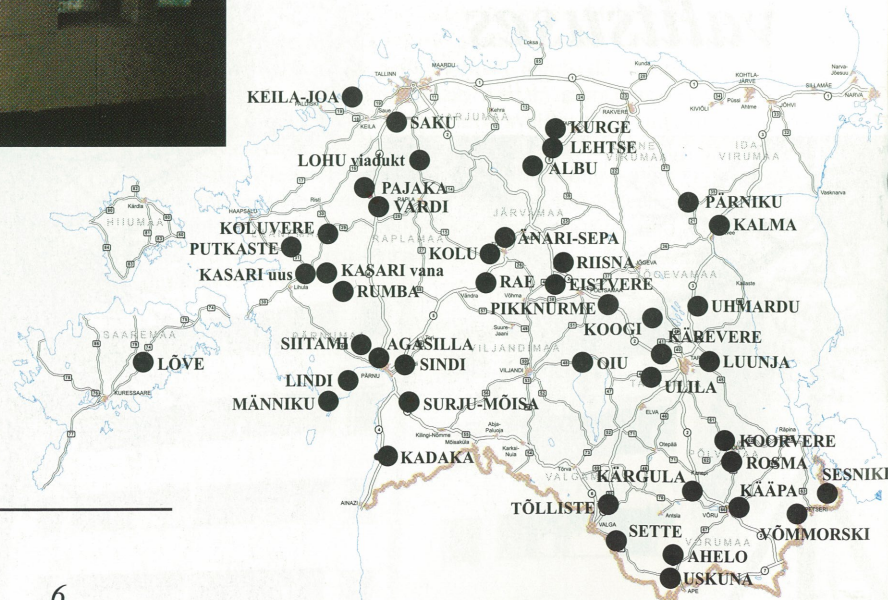
Aasta-aastalt on sildade remont hoogustunud. 1997. aastal kulutati maanteefondist sildade tarbeks juba 4,5%, mis on võrdne sama näitajaga Soomes ja Rootsis. Protsent on küll normaalne, raha sildade taastamiseks aga napib, nagu napib seda ka maanteede lagunemise pidurdamiseks. Siiski halveneb sildade keskmise tehniline seisukord, hoolimata tehtavatest remonditöödest. 1993. a. sildade üldülevaatusel tunnistati avariiliseks 41 silda, 1995. a. 80 silda. On karta, et käesoleva korralise sildade üldülevaatusel tulemusel avariiliste sildade arv ei vähene, pigem vastupidi.

Ülirasked metsa- ja muud veod, mille hulk on meie teedel viimasel ajal oluliselt tõusnud, lõhuvad rohkem kui maanteelased parandada suudavad.

JAAN LINNO

Maanteeameti peaspetsialist

SILDADE EHITUS JA REMONT 1997



Piltidel ülalt:

- Kurgja silla montaaž 1997. a. kevadel (Pärnumaa)
- Renoveeritud Rumba sild (Läänemaa, 1997)
- Renoveeritud Ulila sild (Tartumaa, 1997)

RENOVEERITI 45 SILDA



Vardi silla sõidu- ja kõnnitee vaated enne ja pärast renoveerimist (Tallinna - Pärnu mnt. 1997, Raplamaal)



Kaks vaadet (ülal) Purtsi sillale, mis renoveeriti 1996. aastal (Tallinna - Narva maantee, Ida-Virumaa).

Vaated Vardi sillale küljelt enne ja pärast renoveerimist

LIIKLUSSAGEDUSE PROGNOOS aastani 2020

Möödunud (1997) aasta keskpaigas valmis selletemalise uurimistöö II etapp, mille on koostanud Tallinna Tehnikaülikooli ehitistite projekteerimise instituut (aseprofessor Ilmar Pihlak ja dotsent Tiit Metsvahi). Uurimistöö I etapi kohta vaata *TEELEHEST* nr. 2 (10) 1997.

Alljärgnevalt on osutatud mõnede seisukohtadele ja järeldustele, mis jäid I etapi aruande resümeerimisel nimetamata, ning uutele asjaoludele, võrreldes I etapi aruandega.

Mõnevõrra on korrigeeritud liiklussageduse kasvu koefitsiente.

Autotranspordi veokaugused Eestis on enamasti lühikesed, keskmine veokaugus 1987. a. oli 23 km (koos linnasest vedudega) ja ühe reisija keskmine sõidukaugus 10,7 km (sh. linnadevahelistel vedudel 54,3 km, linnalähivedudel 16,2 km ja linnasistel vedudel 5,2 km). Umbes samas suurusjärgus on ka sõiduautode ühe sõidu keskmine pikkus.

Maantee õgvendamise vajaduse määramisel on oluliseks kriteeriumiks maantee poolt teenindatava maa-ala kasutamise iseloom, intensiivsus ja sellest tulenev liiklussagedus, aga ka kohaliku ja transiitliikluse vahekord. Väheviljakas oleks näiteks Võru - Valga - Pärnu vahelise maantee maksimaalne sirgestamine, kui selgub, et selle tee igas punktis on kohaliku (maakonna) liikluse osatähtsus 85 % ja transiitliikluse osatähtsus 15 %.

Autostumise prognoos Eestis aastaks 2020: sõidu- ja pakiautodid on 1000 elaniku kohta autostumise keskmise nivoo korral 420, kõrge nivoo korral 450 ja madala nivoo korral 390 (kõiki autosid vastavalt 448, 483 ja 414).

Autostumise tase on seni kõrgeim USA-s, Kanadas ja Uus-Meremaal.

Sõiduauto aasta keskmise läbisõidu kohta eri maades on toodud võrdlusandmeid 20 maa kohta aastaist 1960 - 1994.

1994. aastal oli see nt. Soomes 19 000 km, Taanis 18 700 km, Hollandis 16 300 km, Suur-Britannias 16 000 km, Prantsusmaal 14 500 km, Norras 13 700 km, Belgias 13 200 km, Poolas 10 500 km ja Bulgaarias 8000 km.

Huvitav on teada, et ajavahemikul 1960 - 1994 suurenes Soome uue sõiduauto keskmine hind 6900 margalt 127 500 margani, kuid püsihindades ainult 1,82 korda. Perekonna reaalitudul suurenesid samal ajal ligi kolm korda. Sõiduauto keskmine kasutusae on kõnealusel ajavahemikul suurenenud üle 50 %, keskmine bensiinikulu 100 km läbimiseks vähenenud üle 30 % ja mootori kubatuur suurenenud üle 30 %. Kõike seda arvestades saab sama raha eest tänapäeval tunduvalt parema auto kui 35 aastat tagasi. Bensiini hind on ajavahemikul 1960 - 1995 kasvanud 0,52 margalt 5,02 margani, kuid tänapäevane bensiini reaalhind on 97 % 1960. aasta hinnast. Soomes on bensiini hind kolmandal kohal Euroopas Norra ja Hollandi järel (vastavalt 5,70 ja 5,06 marka).

Eesti sõidukite aasta keskmised läbisõidud, km:

	1996. aastal		2020. aastal, prognoos
	küsitluse põhjal	loenduse põhjal	keskmine nivoo
sõiduautod	13 600	10 700	14 000
veoautod	22 700	20 600	35 000
bussid	42 700	23 300	40 000

Sõidu- ja pakiautode keskmiseks läbisõiduks 2020. aastal prognoositakse Eestis kõrge nivoo korral 15 000 km ja madala nivoo korral 13 000 km. Keskmise nivoo puhul on oletatud, et bensiini

hinna kasv, võrreldes netopalgaga, toimub aktsiisi tõstmise abil umbes samas tempos kui seni. Kõrge nivoo puhul suureneb läbisõit seetõttu, et bensiini hinna kasv jääb netopalgast kasvust maha ja ühistranspordi piletite hinnad nii linnasistel kui ka -välistel sõitudel kasvavad bensiinihinnast kiiremini. Madala nivoo puhul on läbisõitude muutused aeglasemad, sest bensiini hind kasvab netopalgaga ja ühistranspordi piletihindade suurenemisest kiiremini.

1997. a. 21. mail loendasid Tallinna Tehnikaülikool ja Maanteeameti Tehnokeskus Tallinna - Tartu maanteel ühiselt liiklust, kus transiidi selgitamiseks fikseeriti kõigi sõidukite numbrimärgid. Seda tehti neljas loenduspunktis (Kose-Risti, Mäeküla, Adavere, Kärevere). Lisaks sellele loendas Tallinna piiril 1997. a. juuni algul liiklust inseneribüroo STRATUM OÜ. Saadud andmed näitavad, et Tallinnast kaugenedes väheneb nii kohaliku liikluse hulk kui ka osatähtsus. Lähenedes aga suurele keskusele Tartule, hakkab kohaliku liikluse osatähtsus uuesti kasvama. Ühtaegu selgitati välja kõiki nelja loenduspunkti läbinud liiklus. Selle, nn. **läbivliikluse suuruseks arvutati 1810 autot/ööpäevas**.

Arvutuslik ööpäevane liiklussagedus uurimispäeval Tallinna - Tartu maanteel oli:



Tallinna - Narva maanteel on Venemaaga normaalsete suhete taastumisel võimalik nii turismi- kui ka kaubaliikluse kasv.

Tallinna - Tartu - Luhamaa maantee rekonstrueerimise järel I klassi teeks tõmbab suurem kiirus osa liiklust teistelt maanteedelt ära (näiteks Piibe maanteelt ja Tallinna - Rapla - Türi - Arkma teelt).

Jõhvi - Tartu - Valga maantee on oluline telg Kirde- ja Lõuna-Eesti vahel.

Tallinna - Pärnu - Ikla maantee (Via Baltica osa) tähtsus võib kasvada Tallinna - Helsingi tunneli rajamise korral.

Pärnu - Paide - Rakvere maantee on oluline telg Kirde-, Kesk- ja Edela-Eesti vahel. Võimalik on turismiliikluse kasv Peteburi - Pärnu - Riia trassil.

Maantee nimetus	Liiklussageduse prognoos a. 2020, autot/ööpäevas	
	maksimum	miinimum
Tallinn - Narva	21 770 Maardu	2810 Repniku
Tallinn - Tartu - Luhamaa	14 360 Assaku	370 Luhamaa
Jõhvi - Tartu - Valga	6080 Tartu	1340 Puka
Tallinn - Pärnu - Ikla	21 060 Kanama	1750 Häädemeeste
Pärnu - Paide - Rakvere	7500 Mäo	1900 Kadrina
Valga - Uulu	1940 Uulu	1060 Abja
Tallinna ringtee	9510 Jüri	4220 Kanama
Tallinn - Rapla - Türi	6170 Sausti	1170 Lokuta
Aasmäe - Haapsalu - Rohuküla	5070 Aasmäe	1760 Risti
Tallinn - Keila - Paldiski	12 750 Harku	3490 Kloogaranna
Risti - Virtsu	2330 Karuse	1660 Risti
Tallinn - Rannamõisa - Klooga	11 790 Haabersti	

Valga - Uulu maantee läbib majanduslikult väheaktiivset ääremaad. Tallinna ringteel on oodata veoliikluse kasvu Paldiski ja Muuga sadama laiendamise tõttu.

Tallinna - Rapla - Türi maantee läbib suhteliselt väheaktiivseid piirkondi ja läheduses paiknevad suuremat kiirust võimaldavad Tallinna - Tartu ja Tallinna - Pärnu maantee vähendavad selle maantee kasutamist.

Ääsmäe - Haapsalu - Rohuküla maantee säilib oma tähtsuse juuredpääsuna turistide huvikohtadele Saaremaal, Hiiumaal ja Haapsalus.

Tallinna - Keila - Paldiski maantee tähtsus suureneb seoses Paldiski sadama ja linna arenguga.

Risti - Virtsu maantee tähtsus säilib Saaremaa kui turismiobjekti tõttu. Suure väina silla ehitamise järel on oodata liikluseduse hüppelist kasvu.

Tallinna - Rannamõisa - Klooga maantee tähtsust määrab elanikkonna võimalik suurenemine maantee mõjupiirkonnas (Tiskre elurajoon, suvilate ümberehitamine elamuteks).

Restimeeris E. VAHTER

TEELEHE küsimusele, kas

MAANTEEHOIUREFORM ON KÄIVITUNUD,

vastas Maanteeameti peadirektor Riho Sõrmus.

Kindlasti on igasse teedevalitsusse jõudnud teadmine, et midagi on teoksil. See, kui palju kogu kollektiivil on infot, sõltub juba konkreetse teedevalitsuse juhatajast. **Minu arvates on reformi olemuse selgitamine kõikidele töötajatele lausa hädavajalik.**

Ilmselt kõiki huvitab praegu küsimus, kui kaugel ollakse? On ju ajakirjandusestki loetud, et teedevalitsused erastatakse. See on muidugi väärinfo või vale arusaamine reformi olemusest.

Praegust hetkeseisu võib vaadelda kolmes ploki.

1. Mittetootmisvara võõrandamine ja eluruumide ning nende juurde kuuluvate abiruumide erastamise lõpuleviimine.

See protsess on käivitunud ja on otsustatud, et Lääne-Viru Teedevalitsuse Vainupea puhkekompleks jääb riigile, s.t. Maanteeametile. Vaidlused käivad veel Viljandi spordikompleksi ja mõne üksiku suvila üle.

2. Abitootmise võõrandamine.

Tänaseks päevaks on koostatud võõrandatava riigivara paketid, s.t. on piiritletud hooldetööde teostamiseks mittevajalik tehnika (ja tehnoloogilised seadmed) nii kinnis- kui vallasvara osas.

15. aprilliks tuleb Maanteeametil esitada võõrandamistaotlused nende pakettide osas koos vastavate põhjendustega ministrile. Edasi esitab minister kinnisvara võõrandamise otsuse projekti Vabariigi Valitsusele. Kinnisvara võõrandamise osas langetab otsuse minister ise. Pärast seda tuleks sõlmida võõrandamisprotsessi läbiviimiseks leping Erastamisagentuuri kui protsessi teostajaga.

Hetkel peab Maanteeamet selgitavaid läbirääkimisi ministeeriumiga abitootmise kinnis- ja vallasvara ühtse pakatina võõrandamise vajalikkuse üle. Probleem tekkis seoses Ida-Viru ja Jõgeva teedevalitsuse abitootmise kui esimeste erastamiseks esitatud pakettidega.

Maanteeamet on seisukohal, et võõrandamise eesmärk ei ole mitte lihtsalt võõrandamine ja riigieelarvesse raha saamine, vaid teedeehitusliku ettevõtluse tekkimine maakondadesse abitootmisvara kui tervikpaketi erastamise teel.

3. Eksperimendi korraldamine.

On otsustatud, et Põlva Teedevalitsuses erastatakse lisaks abitootmisele ka hooldetööde teostamiseks vajalik tehnika ühtse pakatina ehk teisiti — alates 1. septembrist 1998 korraldatakse hooldetööde teostamiseksperiment põhimõttel: riik tellib vastavalt kehtivatele seadustele nii hooldetööd kui ka remondi ja ehituse ettevõtluselt vähempakkumise põhimõttel.

Selleks on vaja välja töötada terve hulk protseduurireegleid, hindamismetoodikaid ja juhtimismudeleid.

Teedevalitsuste reformi kulgu tervikuna nõustab TP Konsultatsiooni AS.

Lõpetuseks tuleb öelda, et oodatust rohkem on meil probleeme dokumentide vormistamisega ja reformi olemuse sobitamisega kehtivasse seadusandlusse.

KUIDAS LEIDA JA KASUTADA RAHA MAANTEEHOIUKS?

Balti Maanteeelaste Nõukogu on kavandanud rahvusvahelise sümposiooni maanteehoiu rahastamise teemal k.a. 22. - 23. septembril Tallinnas Sakala Keskuses.

Korraldab Eesti Maanteeamet.

1990. aastate algul vähenes Balti riikides järsult maanteehoiuraha, võrreldes sellega, mida maanteele kulutati sellele eelnenud aastatel. Tänapäevaks näib see protsess olevat peatunud ja kriisipunkt ületatud. Kardetud teedelagunemist maanteehoiu alarahastamisest küll ei ole tekkinud, ent siiski on alarahastamine Baltimaade majanduse madalseisu tõttu endiselt terav probleem. Sellest ei ole võimalik mööda vaadata, sest maantee seisund hakkab häirima kasvavat autoliiklust, osutudes sel viisil omakorda piduriks majanduse arengule. Iga Balti riigi maanteevõrgu tihedus nii territooriumi kui elanike arvu suhtes on küllaltki kõrge, ent majanduse koguprodukt maanteevõrgu kui ka elanike arvu kohta väike. Siit tulenev maanteehoiu vaegrahastamise probleem vajab lahendamist. Lahenduste leidmiseks on viimaste aastate jooksul Baltimaades tehtud mõndagi, mida korraldataval sümposioonil käsitleda. Siiski huvitab Balti maanteelasi eeskätt see, mida on praeguses olukorras maanteehoiu rahastamises võimalik teha enam, et viia maanteed välja kriisilukorrast ning tagada maanteevõrgu areng majanduse ja liikluse kasvu ning liiklusohutuse huvides.

Põhikõnelejateks sümposioonil on maanteeametite peadirektorid Riho Sõrmus (Eesti) ja Gintaras Srtiaukas (Leedu) ning Läti Transpordiministeeriumi Maantee Valitsuse direktor Talis Straume, Bengt Dennis (Rootsi), Jukka Isotalo (Soome) ja Anders Bonde (Maailmapank), Peeter Lõhmus (Eesti Pank) jt.

E. VAHTER

KIIRUS SEAB OHTU SINU

Veli-Pekka Kallberg
VTT Yhdyskuntatekniikka
Liiklus, logistika ja ühiskond

TERVISE

Keskmise kiiruse kasv 1 km/h võrra suurendab inimestega toimivate liiklusõnnetuste arvu umbes 3 % võrra. Õnnetustest tingitud kulud kasvavad aga kaks korda rohkem, sest õnnetused ise muutuvad samal ajal raskemaks. Autode ja teede parendamine pole kiiruse ja liiklusohutuse vahelist seost märkimisväärselt muutnud. Kiiruse kasvades jääb ohu korral juhi käsutusse lühem tegutsemisaeg, seega liheneb ka pidurdusaeg, s. t. ohu vältimiseks kasutada olev aeg. Kokkupõrkekiirus suureneb tavaliselt rohkem kui sõidukiirus. Autos olijate jaoks võib sõidukiiruse kasv paarikümne kilomeetri võrra tunnis osutada saatuslikuks. Kui õnnetuse teiseks osapooleks on jalakäija, siis sõidukiiruse suurenemine 40 km/h-lt 50 km/h-le tähendab jalakäija hukkumise tõenäosuse 2,5-kordset kasvu. Just neid küsimusi uuriti Soome Maanteeameti VTT Yhdyskuntatekniikka tellitud NOPSA-projektis.

Eri maade statistikast

Eesmärgiks oli kindlaks teha, missugune pilt sõidukiiruse ja liiklusohutuse seostest tekib eri maade uurimistulemuste põhjal. Analüüsiiti kokku 65 statistilist uuringut kiiruspiirangute muutmise mõjust aastail 1967–1992. Umbes kolmveerand neist sisaldab ülevaadet nende muutuste mõjust nii õnnetuste laadile kui ka keskmisele liikumiskiirusele. Suurema osa uuringute puhul oli nii enne kui ka pärast uuringuid tegu kiiruspiiranguga 80 km/h või üle selle.

Mitme maa andmete võrdlemisel selgus, et kui kiiruspiirangut muudeti 20 km/h võrra, muutus keskmine kiirus 3 – 5 km/h võrra. Soomes on vastav mõju 1970. aastail tehtud kiiruspiirangukatsetes kui ka 1980–90. aastail kasutatud talvepiirangute osas suurusjärgus 3 – 4 km/h. Teisalt on Soomes tehtud palju kiiruspiirangute muutusi, mille mõjust sõidukiirusele ei ole täpselt ülevaadet.

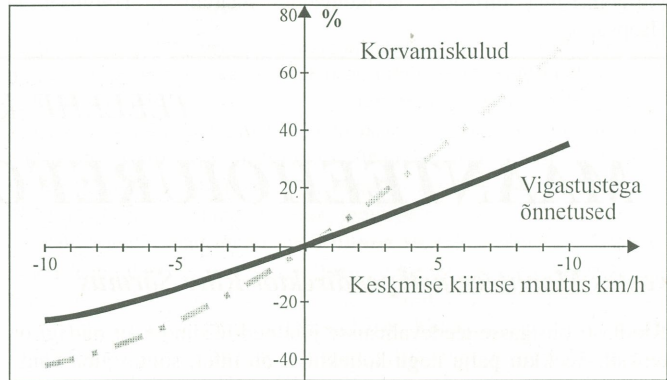
Statistika järgi tõi maanteeõidu keskmise kiiruse muutumine 1 km/h võrra kaasa liiklusõnnetuste arvu muutumise keskmiselt 3 % võrra. Tulemus on heas korrelatsioonis rootslaste seisukohaga, mille järgi inimvigastustega õnnetuste arvu muutus piirkiiruse muutmisel on ruutsõltuvuses piirangujärgse keskmise kiiruse ja piirangueelse keskmise kiiruse suhtes (Andersson jt., 1991). Tulemus ei erine oluliselt ka norralaste (Elvik jt., 1989) uuringute resultaatidest.

Kiiruse kasv suurendab peale õnnetuste arvu ka nende raskust. Rusikareegel kõlab: keskmise sõidukiiruse kasvades kasvab surmaga lõppevate õnnetuste arv kaks korda kiiremini, võrreldes vigastatute arvuga. Seepärast kasvavad ka õnnetustega seotud kulud rohkem kui õnnetuste arv. Võttes aluseks Soome Maanteeameti keskmisi hindu eraldi nii surmaga kui ka vigastustega lõppenud õnnetuste kohta, jõuti järeldusele, et keskmise kiiruse muutumise mõju on korvamiskuludele umbes kaks korda suurem kui vigastatute arvule (joonis 1).

Tulemuste põhjal võib väita, et piirkiiruse tõstmine 80 km/h-lt 100 km/h-ni suurendab Soomes inimvigastustega liiklusõnnetuste arvu kõige tõenäolisemalt umbes 13 %, surmaga lõppenud õnnetusi ligi 27 % ja korvamiskulutusi umbes 31 %. Piirkiiruse alandamisel 100 km/h-lt 80 km/h-ni on vastavad arvud -12 %, -21 % ja -23 %. Praktikast võivad need arvud õnnetuste juhuslikku laadi arvestades kõikuda keskmisest väärtusest mõlemas suunas. Mõjude hindamine põhineb eeldusel, et piirkiiruse muutumine 20 km/h võrra muudab liikluse keskmist kiirust 4 km/h võrra.

Autode ja teede paremaks muutmine ei vähenda kiiruse mõju

Paljud sõidukiiruse mõju puudutavad uuringud on tehtud 10 – 30 aastat tagasi ja tingimustes, mis paljuski erinevad tänapäeva Soome omadest. Viimastel aastakümnetel on liiklus mitmes suhtes ohu-



Joonis 1. Keskmise kiiruse muutuse mõju vigastustega liiklusõnnetuste arvule ja korvamiskuludele tüüpilistel sõidukiirustel maanteedel

tumaks muutunud ja see on võinud mõjutada ka kiiruse ja ohutuse vahelist seost. Uuringutes tunti erilist huvi selle vastu, milline mõju on olnud järgmistel teguritel:

- autode kokkupõrkeohutuse (passiivse ohutuse) paranemine
- autode sõiduomaduste (aktiivse ohutuse) paranemine
- teede paremaks muutumine
- liiklusvoolu laadi ja sõidukultuuri muutumine
- elanikkonna ealise koosseisu muutumine

Need asjaolud on liiklust mitmeti turvalisemaks muutnud. Samal ajal on teatavast kiiruse muutusest sugenev ohutusetaseme absoluutne muut vähenenud. Sõidukiiruse ja liiklusohutuse vaheline suhteline sõltuvus on hinnangute järgi muutunud aga võrdlemisi vähe. Kui näiteks kiiruse vähenemine kindla suuruse võrra tähendas varem õnnetustaseme (õnnetuste arv 100 miljoni sõidukilomeetri kohta) langust väärtuselt 0,20 väärtuseni 0,16, võib vastav vähenemine olla nüüd väärtuselt 0,10 väärtuseni 0,08. Absoluutne vähenemine on kahanenud väärtuselt 0,04 väärtuseni 0,02, kuid suhteline muutus on mõlemal juhul 20 %.

Sõidukiirusele kui ohutegurile avaldavad mõju sellised füüsikaseadused ja inimese käitumise külged, mida tehnika areng oluliselt ei mõjuta. Liiklusvahendite ja teede paremaks muutmine iseenesest ei vähenda kiiruse mõju sõiduohutusele. Uuringukoha ja -tulemuste rakendamise koha tingimuste erinevus on üldiselt ebaoluline. Sõidukiiruse ja ohutuse seoseid puudutavate uuringute usaldatavuse hindamisel on uurimismetoodika ja saadud materjali kvaliteet tähtsamad kui uuringu sooritamise aeg või koht.

Miks kiirus tapab?

Sõidukiiruse mõju statistilisi uuringuid kritiseeritakse mõnikord sellepärast, et need panevad erinevad autod ja autojuhid "ühele pulgale". Uuringud ei räägi midagi ka sellest, miks kiirus üldse ohtlik on. Kuid need asjaolud iseenesest ei mõjuta statistilistes uuringutes ilmsiks tulevaid seaduspärasusi. Sellest hoolimata püütakse nende usaldusväärsust mõnikord sellistele seikadele viidates kahtluse alla seada.

Kiiruse kasvust põhjustatud õnnetusi lisaval ja neid rängemaks muutval mõjul on aga selged põhjused: füüsikaseadused ja inimese psüühika iseärasused. Kiiruse kasvust tingitud liiklust ohtlikumaks muutvaid mõjusid, mis on seotud autojuhiga, ei saa märgatavalt mahendada, üritades tõsta oma juhimeisterlikkust või püüdes olla tähelepanelikum. Kui ühe auto kiirus kasvab, muutub ka teiste liiklejate olukorrahindamine raskemaks ning nende õnnetusse sattumise tõenäosus kasvab.

→ lk. 12



Eesti maanteelased talvise maanteehoolde kongressil **Luleås**

Eesti maanteelased võtsid 41 Euroopa, Ameerika ja Aasia riigi esinduste hulgas osa talvise maanteehoolde kongressist Luleås Roots 16. - 19. märtsil 1998 (*Xth PIARC INTERNATIONAL WINTER ROAD CONGRESS*), mille korraldas Maailma Teedeassotsiatsioon (*World Road Association PIARC*). Osavõtjaid oli 950. Teemaatika: taliteenistuse poliitika (strateegia, korraldus), jää ja lume kontrollimeetodid, taliteenistuse eriprobleemid linnakeskkonnas, talihooldedeinfo ja teised tugisüsteemid talihooldde korraldamiseks, inimeste, teede ja sõidukite suhted. Eestit esindanutest tegid ettekande Koit Tsefels ja Hillar Varik teemal "Tehnoloogia täiustamise mõju Eesti maanteed taliteenistuses". Maanteeameti nõunik **Jüri Riimaa** märkis, et ettekannete tase oli väga kõrge, nii et saadi ammendav ülevaade kogu maailma moodsast talihooldetehnoloogiast. Ka äsjamainitud ettekannet tõsteti kiitvalt esile. J. Riimaa ütles veel, et erilist huvi tekitasid tehnokursioonid jääteedele, kust oli palju õppida Eesti jääteede korraldajatel. Kongressiga assotsieeruvalt oli korraldatud rahvusvaheline näitus "Taliteede kasutaja teenindamine", millest võttis osa 89 firmat.

Hillar Varik, Tehnokeskuse direktor, märkis, et tähelepanu väärilis jääteede ehitamise ja alternatiivsete libedustõrjevahendite demonratsioon, jää paksuse ning painduvuse mõõtmine, puidust armatuuri kasutamine jää vastupidavuse suurendamiseks. Laiemalt on hakanud levima taliteenistuse korraldamine ettevõtluse alusel, mis erinevate arvestuste kohaselt võimaldab märkimisväärselt kokku hoida talihoolderaha.

Piltidel:

* *Kusteni ripsisild Roots 16. - 19. märtsil 1998*: ehitatud 1993 - 1997, maksumus 2,1 miljardit SEK, kogupikkus 1800 m. Pülooni otsas naudivad ligi 200 m kõrgust Eugen Öis, kohalik sillamees, Elmo Uibo, Hans Gross ja Hillar Varik

* *Jääteelt väljasaetud ca 80 cm paksud jääplokid*; ülaservas on näha puitarmatuuri.

* *Tiit Rökk haskikoerterakendi liikmetega sõprust otsimas (Kemi, 1998).*



Kiiruse vahet tähtsaim mõju on selles, et kiiruse kasv lühendab aega, mis jääb ohu märkamisest tegutsemiseni, s. t. situatsiooni tõlgendamise, tegutsemise kavandamise ja elluviimise vahele. Kiiruse kasvu mõjul pikeneb enne pidurdamise algust läbitav vahemaa, samuti pidurdusteekond, ja lüheneb pidurdamiseks (ohu vältimiseks) vajalik aeg. Peatumismaa kasvab võrdeliselt kiiruse neljanda astmega. Ehkki kiiruse kasv üksiku liikleja seisukohalt põhjustaks ohtlike olukordi harva, õnnetusi aga veelgi harvemini, suurendab kiiruse kasv suurte vahemaade puhul vältimatult õnnetuste arvu ja muudab nende tagajärjed raskemaks.

Õnnetustes muutub sõiduki liikumisenergia vigastusi ja purustusi tekitavaks tööks. Kokkupõrkes vabaneva liikumisenergia hulk sõltub osapoolte massidest ja sõiduki kiiruse muutust kokkupõrkel (Δv). Autos olijate surmasaamise tõenäosus suureneb oluliselt, kui Δv ületab 30 km/h, ja kui see on juba üle 80 km/h, on ellujäämise võimalused väga väikesed. Avariieelse kiiruse mõju kokkupõrkeagele kiirusemuudule ja selle kaudu vigastumise ning hukkamise tõenäosusele muutub sõltuvalt õnnetuse laadist ja teisest osapooltest. Kiiruse kasvamine 70 km/h-lt 100 km/h-le suurendab laupkokkupõrke puhul kiiruse muutumist umbes 20 km/h-lt rohkem kui 100 km/h-ni, mis määrabki piiri ellujäämise ja surmasaamise vahel.

Jalakäijaga juhtuvate õnnetuste puhul suurendab kiiruse kasv 40 km/h-lt 50 km/h-ni jalakäija surmasaamise riski 2,5 korda, sest sageli ei jõua juht üldse enne kokkupõrget pidurdada (Pasanen 1991).

Kas piirkiirust on võimalik tõsta, ilma et liiklus muutuks ohtlikumaks?

Transpordiministeeriumi kavandatud teedevõrgu parandamise nõuete kohaselt püütakse sellise teede kvaliteedi poole, et võidaks lubada piirkiirust 100 km/h. Mõningatel tingimustel võib seda lubada ka tugimaanteedel. Seetõttu on tekkinud vajadus tõsta piirkiirust ka teelõikudel, kus seni on piirkiiruseks olnud 80 km/h. Et Maanteeametil on samal ajal õige nõudlikke kavandatud liiklusohutuse parandamiseks, uuriti, millistel tingimustel võib piirkiirust liiklusest turvalisust halvendamata suurendada 100 km/h-ni.

Välismaistel eeskujudel põhineva *safety audit*-meetodil kontrolliti turvalisust kaheksal erineval teelõigul, mille kavatseti piirkiirust (erineval määral) suurendada. Kui piirkiirust suurendatakse, sellega ei kaasne aga turvalisust lisavat teede parandamist, muutub liiklus ohtlikumaks. Piirkiiruse tõstmisest 80 km/h-lt 100 km/h-ni võib oodata keskmise kiiruse kasvu 4 – 5 km/h võrra. Siit sugenebki liiklusõnnetuste kahjukorvamiskulude umbes 30-% tõus (joonis 1).

Selline kasvu kompenseerimine ainuüksi teede parandamise kaudu ei ole võimalik muidu kui ainult kiirtee ehitamisega.

Jälgitud teelõigud võib jagada kolme rühma. Osa olid vanad riigimaanteed, mille parandamine tähendab alati järskude meetmete rakendamist, nt. tee laiendamist, liiklussuundade lahutamist, ristumiste kohendamist jne.. Tee iseloomu arvestades võivad sellisedki abinõud olla põhjendatud. Teise rühma moodustasid kiirteede paralleelteed, mis tüüpiliselt on endised riigiteed (*valtati*), mille kunagi on piirkiiruseks olnud 100 km/h. Ehkki need teed võivadki ligikaudselt vastata piirkiiruse 100 km/h nõuetele, on nende praegust seisundit kohaliku liikluse soonena arvestades sobivam jääda piirkiiruse 80 km/h juurde. Kolmanda rühma moodustasid geomeetria poolest head, aga kitsad ja suhteliselt vähese liiklusega kohalikud teed, mille parandamiseks tuleks eelkõige ümber ehitada kõik ristumised teiste teedega, mis ei ole majanduslikult üldiselt otstarbekas.

Üksikute piirkiiruse muudatuste mõju uuring

Eraldi osauuringus selgitati küsimust, kuidas aastail 1988–94 kehtestatud piirkiiruse muutmine 80 km/h-lt 100 km/h-ni või 100-st 80 km/h-ni üksikute teelõikudel on mõjutanud liikluse ohutust. (See ei hõlmanud talviseid kiiruspiiranguid, mille kohta on tehtud eriuuringud; Peltola, 1997).

Piirkiiruse tõstmisele 80 km/h-lt 100 km/h-ni olid alati eelnenud mitmesugused teeparandustööd. Nende mõju ei olnud võimalik eristada piirkiiruse tõstmise mõjust. Piirangute madaldamise põhjuseks oli sageli paiga avariiohtlikkus või teeäärsete asulate olemasolu või siis kergliikluse kasv. Piirkiiruse alandamisega ei kaasnenud üldiselt muid sõidutingimusi oluliselt muutvaid ettevõtmisi. Uurimisel selgus, et

- teedel, mida oli paremaks muudetud ja millel oli piirkiirust aastaringiselt tõstetud 80 km/h-lt 100 km/h-ni, kasvas vigastatutega õnnetuste arv keskmiselt 13 % (95-% usaldatavuse puhul oli usaldatavusvahemik -53 ... +169 %)
- rohkem oli materjali ainult suvel (13.4. – 30.9.) kehtinud kiiruspiirangu muudatuste kohta ja selle põhjal suurendas piirkiiruse tõstmine 80 km/h-lt 100 km/h-ni vigastatutega õnnetuste kasvu keskel läbi 45 % (-10 ... +132 %)
- piirkiiruse vähendamine 100-lt 80 km/h-ni suurendas suvel vigastatutega õnnetuste arvu 41 % (-1 ... +101 %)

Tulemuste usaldatavusvahemik on õige suur, ulatudes mõlemalt poolt nii õnnetuste arvu kahanemise kui kasvamise poolele. Kõige laiem usaldatavusvahemik on tekkinud siis, kui analüüsimaterjali nappis (erinevates uuringutes toimus vaatlusalustel teedel 21 kuni 129 vigastatutega liiklusõnnetust ja materjal oli ebaühtlane – piirangumuutusi oli tehtud muutuvatel põhjustel ja erinevatel teedel).

Varasemate uuringute põhjal võis näiteks oodata, et piirkiiruse muutmise muudab liikluse keskmist kiirust 3 – 6 km/h ja vigastatutega liiklusõnnetuste arvu 10 – 20 % võrra. Uuritud teede kohta ei ole teada, kuidas piirkiiruse muutmise mõjutab sõidukiirust.

Ülesande püstituse puudulikkuse ja materjali vähesuse tõttu ei anna saadud tulemused alust varasematel uuringutel põhineva sõidukiiruse ja ohutuse vaheliste sõltuvuste ümbervaatamiseks.

Liiklusohutust mõjutavate tegurite hindamine täpsustub

Maanteeamet kasutab erinevate teeparandus- ja liiklusohutusmeetmete kavandamisel abivahendina liiklusohutust mõjutavate tegurite hindamise programmi TARVA, mis püüab arvestada uusimate uuringute tulemusi piirkiiruse muutmise mõjust liiklusohutusele.

Esimene etapp liikluse turvalisust mõjutavate tegurite hindamisel on piirkiiruse muutmise tingitud keskmise kiiruse muutuse ennustamine. Soomes on piirkiiruse muutmise 20 km/h võrra tavalistel maanteedel näidanud, et pikematel teelõikudel on keskmine kiirus muutunud selle tagajärjel 3 – 4 km/h võrra. Kiirusemuutusi ei ole aga siiski süstemaatiliselt jälgitud ning need võivad üksikute teelõikudel olla suuremadki. Ennustamudelis oletatakse, et piirkiiruse muutmise 20 km/h võrra, kui lubatud kiirus on üle 80 km/h, muudab keskmist sõidukiirust 5 km/h võrra, piirkiiruse muutmise 10 km/h võrra, kui lubatud kiirus jääb alla 80 km/h, muudab keskmist kiirust 3 km/h võrra. Kiiruse muutmise mõju jälgimine on kavandatud niiviisi, et arvutuste aluseks olevaid kiirusemõjusid võib vajaduse korral hiljem täpsustada.

Keskmise kiiruse muutuse mõju vigastustega liiklusõnnetuste arvule on näha jooniselt 1. Peale selle võetakse arvesse, et kiiruse muutus mõjutab õnnetuste raskusastet (selle all mõeldakse siinkohal hukkunute arvu 100 vigastustega liiklusõnnetuse kohta). Selles osas põhinevad hinnangud rootslaste uurimistulemustele, mille järgi keskmise kiiruse muutus 1 km/h võrra muudab 100 vigastatutega liiklusõnnetuste puhul surmaga lõppenud õnnetuste arvu 3 – 5 % sõltuvalt vaadeldavast kiiruse vahemikust.

TARVA vastavate varasemate hinnangutega võrreldes tähendab uuendus piirkiiruse muutmise mõju hinnangulist vähenemist, eriti juhul, kui kiirus muutub 80 km/h-lt 100 km/h-ni või 100 km/h-lt 80 km/h-ni. Ilmselt on põhjuseks asjaolu, et varem hinnati piirkiiruse muutmise mõju keskmisele sõidukiirusele liiga suureks. Näiteks NOPSA-projekti tulemused näitavad, et piirkiiruse tõstmine 80 km/h-lt 100 km/h-ni suurendab vigastatutega õnnetuste arvu 16,8 % ja hukkunute arvu 100 vigastatutega liiklusõnnetuse kohta autode ja jalakäijate osas 16–19 %, loomadega juhtunud õnnetuste osas 81 %. Hukkunute korral vastab see õnnetuste tavalise jaotuse puhul 35 – 40%-le kasvule.

Lisateavet internetist

Kokkuvõtteid uuringutest võib leida internetist VTT Yhdyskuntatekniikan kodulehekülgedelt aadressiga <http://www.vtt.fi/yki/yki6>. Samal aadressil leidub ka paar muud projekti põhjal koostatud artiklit ja värskemaid andmed käimasolevast EL-i sõidukiirust käsitlevast liiklusuuringu MASTER-projektist (*Managing Speeds of Traffic on European Roads*).

Lühendatult autori loal ajakirjast "Tie ja liikenne" nr. 11/97



LIIKLEMINE LIIKLUSES

Kas olete märganud imelikku seaduspärasust - mida rohkem ja tihedamalt on inimesi tänaval koos, seda kiiremini nad liiguvad. Aeglaselt ja tasapisi astuv või autot rooliv inimene kuskil tänaval jääb kohe teistele jalgu, samal ajal aga mõjub mööda tühja alevitänavat tormav ja mapiga vehklev mees lausa koomiliselt, ükskõik kus kihutav auto aga tekitab õudu ja viha.

Kõhe tunne tekib mõtte juures, et keskmiselt kümme inimest meie hulgas hukub liiklusõnnetustes juba lähema nädala jooksul. Lisaks saab sama aja jooksul umbes kaheksakümmend meist raskelt vigastada.

Õeldakse, et üheksa korda mööda ja üks kord lõika. Liikluses paistab olevat kõik vastupidi. Üheksa korda õnnestub valesti lõigata, siis tuleb mõõtmise kord. Kuid mõõtjad on siis juba teised mehed. Lõikaja aga süüdistab õnnetuses tavaliselt kõiki teisi peale iseenda või siis laiutab õnnetult käsi. Keeruline on meie linnaliiklus. Ja paraku on ette näha, et muutub veelgi keerulisemaks. Kuidas siis ikkagi orienteeruda selles liikluselabürindis?

Enam kui piasiasjade täpne teadmine aitab meid põhimõtete tundmine ja nendest kinnipidamine. Fakte on ju tohutult, printsiipe aga vähe.

Liikluses on üheks üldpõhimõtteks viisakus. Viisakas inimene on ümbruse suhtes vastuvõtlik, arvestab teisi, on tähelepanelik. Ei tegutse enne, kui on selge, mida kavatses teised. Oskab kohaneda olukorraga.

Iga päev puutume kokku oma ja ka teiste harjumustega. On palju neid harjumusi, mis meile teiste puhul on vastuvõetamatud, kuid tuleb tunnistada, et harjumused kujunevad teatud toimingute kordamisel ja nende kujunemine on väga otstarbekas. Mida rohkem igapäevaelu tühisasju, igasugust puidi-padi tohime usaldada oma organismi auto- ja maatselt tegutsevatele osale, seda parem. Selliste toimingute sooritamise ei nõua meilt mingit pingutust ja nii jääb inimestel rohkem aega kõrgema psüühilise tegevuse jaoks. Kasvatuse esmane ülesanne on just selliste harjumuste sisendamine, mis oleksid kogu elu jooksul kasulikud. Otstarbekalt väljakujunenud harjumused võimaldavad meil kiiresti omandada nii õpitavat kui ka elus vajalikke oskusi. Harjumused on inimese käitumise alusmüüri olulisemaid osi. Harjumuste alusel kujunevad iseloomujooned. Kujundada uusi harjumusi on aga tunduvalt hõlpsam kui muuta vanu. Seepärast on tähtis, et lapsel algusest peale kinnistuksid kasulikud harjumused. Vana India kõnekäändki ütleb, et "külvad teo - lõikad harjumuse, külvad harjumise - lõikad iseloomu, külvad iseloomu - lõikad saatuse."

Lapse kindlustunne ja usaldus on üks tema esmaseid vajadusi. Aga kas just seda nõuet ei riku me iga päev oma kahemõttelise käitumisega kõikjal, ka liikluses.

Vastastikune mõjutamine on sageli märgatav. On ju laps vastuvõtlik nii õigele kui ka kasulikule, siis on ju loogiline arvata, et ta on sama vastuvõtlik ka ümbritsevate inimeste kõiguvale käitumisele ja halvale eeskujule. Lapse kasvatamisest ja mõjutamisest võtab osa kogu ühiskond ja kui mõni inimene jääbki sellest veidi kõrvale, siis vähemalt rikkuda oma halva eeskujuga teiste kasvatustööd on lubamatut.

"Teie tehke minu sõnade, mitte minu tegude järele," soovitavad vanasti kiriksand oma kogudusele siis, kui ta ise omaenda ilusate sõnade järgi käia ei mõistnud. Arvan, et see juhtlause sobib kõige vähem lastele liikluskasvatuse õpetades.

Jälgides inimeste käitumist valgusfoori juures, võib märgata, kui erinevalt inimesed reageerivad ühe ja sama tähendusega signaalile. Näiteks punasele tulele, ja seda olenevalt just teiste inimeste käitumisest. Kui punase tule korral paar inimest inimrühma eesotsas otsustavalt seisma jäävad, teevad seda ka teised. On eesotsas aga selline, kes lipsab üle tee, leidub alati talle järgnejad.

Suuremale osale meist on omane mõistlik mugaanemine ja me kohandame oma tegevuse kaaslaste käitumisega. Kuid on palju ka selliseid inimesi, kes püüavad igas olukorras käituda risti vastupidi

teistele. Psühholoogid nimetavad neid negativistideks.

Negativisti käitumine sõltub oluliselt ümbritsevate inimeste arvust. Näiteks kui punase tule ees seisab mitukümmend inimest, leidub vaid mõni üksik, kes püüab üle tee joosta, tehes näo, et tal on meeletult kiire. On aga ootajate arv väiksem, pole ka mõju küllalt tugev ja punase tule eirajaid on massiliselt. Näide: Tallinna Kaubamaja ristmik.

Üks üldisi seadusi ühiskonnas on nn. kompensatsiooniseadus. Sellise seaduse järgi püüab iga inimene psüühilise tasakaalu poole. Mis siis puudub neil meie hulgas, kes alatasa lähevad vastuollu kehtestatud seaduste ja normidega? Kas võib see olla võimetus teostada end valitud tegevusalal? Jalakäijatest liikluseeskirjarikkujaid jälgides võib märgata, et tavaliselt pole nende hulgas terve enesekindluse ja väärrika käitumisjoonega inimesi. Seda muidugi mitte sellepärast, et viimaseid ei lubaks üle tee joosta suur kõht või haige süda, või sõidaksid nad ringi ainult autoga. Sageli on patustajad just inimesed, kes kannatavad soovi all ennast iga hinna eest maksma panna.

Ühiskond piirab ja reguleerib oma liikmete käitumist. Enamasti meil kõigil on alateadvuses soov teha midagi, soov natukenegi ennast näidata. Kahju, kui enese võimekust proovitakse seal, kus kontroll lõdvem ja karistus väiksem.

Tähtis on mõista, et jutt ei käi ainult üksikisikust ja teda ähvardavast ohust, vaid hullemast asjast: halvast eeskujust teistele, eriti lastele. Lapsed ju võtavad oma elunormid, väärtused ja hinnangud ümbritsevast keskkonnast.

URVE SELLENBERG

Maanteeameti liiklusohutusspetsialist

Jalgrattaga liikluses



Mis saab siis, kui tänavale tulevad jalgrattad?

Kevad on käes ja esimesed jalgrattad on juba tänaval, teel. Esimesed liiklusõnnetusedki jalgratturitega on juba toimunud, mis saab edasi? Veel pole hilja loobuda ratta ostuplaanidest või siiski värskendada teadmisi, kuidas, kus, millal ja miks jalgrattaga sõita.

Paljude lääneriikide linnades on tavaline vaatepilt, et härrasmehed ja daamid väntavad hommikul jalgrattaga tööle. Nendes riikides ollakse sellega harjunud, inimesed oskavad sõita ja oskavad ka enda turvalisuse nimel midagi ette võtta. See, et ka kaasliiklejaga tuleb arvestada, pole üldsegi mõistetamatu tunne.

Eesti on arenev maa ja rattakultuuri areng alles algstaadiumis. Just praegu on veel võimalik midagi ära teha. Harida iseennast ja õpetada lapsi, olles lastele ise heaks eeskujuks. Et ka Eestist võiks saada kultuurne rattariik, tuleb eelkõige mõista iseennast ja teisi nii, nagu soovitakse olla koheldud ise. See on kunst, mida tuleb õppida kogu elu, sest mida Juku ei õpi, seda Juhan ei tea ja seda, mida Juhan ei tea, seda ei oska ta ka Jukule õpetada.

On teada, et inimese vaimsete omaduste kogumit, mis võimaldab tal edukalt käituda elu (ja liikluse) keerulistes tingimustes, nimetatakse üldiselt intelligentsuseks. Viisakas ja intelligentne inimene oskab otstarbekalt käituda ka uues, keerulisemas olukorras. Ta oskab kohaneda elu uute ülesannete ja tingimustega, näeb ette oma tegevuse tulemusi ning seetõttu mõõdab alati enne, kui lõikab.

Jalgrattasõit on inimese jaoks viibimine kõrgendatud riski olukorras. Jalgratturi kohus on teha end teistele liiklejatele võimalikult märgatavaks (erksavärvilised riided, helkurid jm.). Jalgratas peab olema sõidukorras,

SUMMARY

- * Aadu Lass is writing about events and people who were managing Estonian road affairs in the very first years of the Republic of Estonia.
- * A short information about the BAUMA fair held 30.3 - 5.4. 1988 is given by Raimo Unt.
- * Ain Randma, the manager of the Rapla Road Office, is writing about 33 years of the RO, about its past, presentday situation and future visions.
- * Jaan Linno, the chief (leading?) specialist of the ENRA, is giving a survey of road bridges' renovation (rehabilitation?) works in 1997.
- * Ilmar Pihlak and Tiit Metsavahi from Tallinn Technical University have made prognosis of traffic volume on Estonian roads by year 2020. A short survey of their research is given.
- * Riho Sõrmus, the director general of the ENRA, is analysing today's situation in reforming the road affairs.
- * A short information is presented about international symposium of the Baltic Road Council "How to find and use money for roadkeeping?" (Experience, problems and strategy of the Baltic States) which will be held in Tallinn in 2223 Sept. 1998.
- * Jüri Riimaa, the councillor of the ENRA, and Hillar Varik, the director of the Technical Centre, participated in the Xth International Winter Road Congress of the PIARC (March 1619 1998, Luleå, Sweden).
- * The survey of Veli-Pekka Kallberg's article "Speeding means danger for your life" is given.
- * Urve Sellenberg, the expert of traffic safety of the ENRA, analyses behaviour of road users and informs about bicyclists' training days (May 431).
- * The Järva RO has published a historical survey "Story of Järva County roads".
- * The list of winter games winners of the ENRA is presented.
- * The list of employees of Road Offices, Technical Centre and Road Administration, who have celebrated in the near past or will celebrate in the near future their jubilee anniversary is presented.

Esitleti raamatut

Järva Teedevalitsuses esitleti 27. veebruaril k.a. raamatut "Järvamaa teede lugu", mille väljaandjaks on Järva Teedevalitsus. Nagu kirjutab raamatu sissejuhatuses koostaja Ülo Pajur, väljendab kõnealune raamat soovi säilitada maanteelaste järgmistele põlvkondadele ja lihtsalt huvilistele teavet Eestimaa teedest. Järvamaa teede lugu käsitletakse raamatus alates 1918. aastast.

Esitusel osalesid Järva Teedevalitsuse juhtkond, Maanteeameti, Järva maavalitsuse, Järva Koduloomuuseumi, Järva Keskraamatukogu ja Järvamaa pressi, samuti *Teelehe* toimetuse esindajad. Tulnud olid selle teedeajaloolise trükise jaoks ulatusliku materjali kogunud endine Järva Teedevalitsuse kauaaegne töötaja Tiiu Sock, raamatut sisult oma mälestustega rikastanud Järva Teedevalitsuse veteranid Helmut Raudam, Aleksander Silla, Heldur Margus, Luise Meister ja Raimund Tamm ning hulk aastaid Järva Teedevalitsuses kultuuritööd teinud Liia Aasa ning koostaja Ülo Pajur.

Raamatus on 277 lehekülge, 170 fotot möödunust, koopiaid vanadest dokumentidest.

Raamatu on kujundanud raamatugraafik Hugo Aas. Trükitud Tallinna Raamatutrükikojas.

Pildil vasakult: Luise Meister, Tiiu Sock, Raimund Tamm, Helmut Raudam, Aleksander Silla, Heldur Margus ja Ülo Pajur. Kaadrissse oleks siiski pidanud jääma ka Järva Teedevalitsuse haldusjuhataja Aado Kiin, kelle suunav töö raamatu käsikirja juures ning faktilise materjali kontrollimisel ning täpsustamisel on olnud suur.

AHTO VENNER

Jalgrattaga liikluses (algus lk. 13)

s.t. enne igat sõitu tuleb üle kontrollida pidurid, tuled, kummid, lenkstang, pedaalid, kett, sadul. Usalda oma ratast, aga kontrolli!

Jalgrattaga tohib sõiduteel sõita, kui laps on vähemalt 10aastane. 10 - 15aastane laps peab kaasas kandma jalgratturi juhitudunnistust, mis on tema esimene sõiduluba. Jalgrattaeksami sooritamist ja juhiloa väljaandmist korraldab kool või muu õppeasutus. Selleks tuleb õppeasutuses moodustada eksamikomisjon, mille kosseisu kinnitab õppeasutuse juht. (Vastava määruse kinnitas valitsus 6. veebruaril 1997 ja see on ilmunud Riigi Teatajas.)

Enne juhiloa andmist tuleb aga läbi viia jalgratturi koolitus. Selleks on lastele üheks abivahendiks valminud raamat "Jalgrattaga liikluses". Raamatusse on lisaks teoreetilisele osale ka koondatud testid jalgratturile. Õpetajaid abistab Tervisekasvatuse Keskuse poolt valminud jalgrattafilm koos õpetamise metoodikaga. Lisaks sellele on Maanteeametil plaanis korraldada 4. - 31. maini s.a. **kampaania "JALGRATTAGA LIIKLUSES"**. Kõik, kes soovivad selles kampaanias osaleda, võtke ühendust Maanteeameti liiklusohutusosakonnaga ja andke teada, milliseid üritusi on teil plaanis korraldada mainitud ajavahemiku jooksul (jalgrattapäevad, -matkad, -võistlused jne.).

Ohutut liiklemist!

URVE SELLENBERG

REINHARD WIRTGEN

Eesti teedemajanduses on laialdaselt kasutusel WIRTGENI firma masinad. See tõttu on põhjust teatada meie lugejale WIRTGENI asutaja surmast (ajakirja "World Highways" nr. 8, 1997 põhjal).

Pärast seda, kui Reinhard Wirtgen (56), omanimelise firma asutaja ja juht, autoõnnetuses hukkus, on firma juhatuses tehtud mitmeid muudatusi eesmärgiga jätkata R. Wirtgeni elutööd ning kompanii eksisteerimist perekontsernina.

Tee-ehituse ja -remondi seadmeid tootev saksa firma *Wirtgen* on valinud firma tegevdirektoriks Jürgen Wirtgeni, kes peale firma otsese juhtimise vastutab ka turustamise ja turgude eest. *Wirtgeni* juhatusse kuuluvad peale J. Wirtgeni veel Gisela Wirtgen, Rolf Goldhammer ja Günther Hähn.

Jim Walton (*Roadtec*, USA) on iseloomustanud Reinhard Wirtgenit, et ta oli nii inimesena kui ka ehitusfirma juhina ainulaadne isiksus. Ta oli avatud ega püstitanud enda ja muu maailma vahele mingeid tõkkeid. Kui sa Reinhardi juurde läksid, ei kiirustanud ta kunagi. Tal oli kliendi jaoks alati aega...

... Selline suhtumine tagaski Wirtgenile edu. Firma ekspordi kasv oli suures osas tänu võlgu Reinhardi suhtumisele: tähtis oli iga potentsiaalne klient. Nii sageli näeme juhte, kelle eelarvamused takistavad neil suhtlemist. Reinhard polnud eelarvamuste kammitsas. Ma ei suuda uskuda, et teda enam pole. Tunnen temast isiklikult väga puudust.

Meie juubilare



99

ALEKSANDER VIIRES on sündinud 13. aprillil 1899. Tööle Järva maanteedele tuli ta juba enne II maailmasõda. Alates septembrist 1944 kuni 1960. aasta alguseni töötas ta Järvamaa Teedeosakonnas (hiljem teedevalitsus) treialil, pärsipoolse meistri ja lukksepp-brigadirina. Pensionieas olles töötas ta mujal veel mõnes ametis, kuni 1980. aastal jäi koduseks.

85

ARNOLD MERILAIN on sündinud 8. veebruaril 1913. Töötas Järva Teedevalitsuses 1955 kuni 1983 Koeru teemeistri ja meistrina.

80

PAUL VARES on sündinud 23. mail 1918. Töötanud Pärnu Teedevalitsuse Tori teemeistripiirkonna teemeistrina aastatel 1944 - 1983. Tuntud ka tubli sillaehitajana. Aitab koostada Pärnu Teedevalitsuse ajalugu.

75

BERTA LAANET on sündinud 23. jaanuaril 1923. Ta on töötanud maanteede alal üle 25 aasta, sellest suurema osa tehnikuna Riisipere asfaltbetoonitehases. Nüüd pensionil.
ILMAR ANDERKOPP on sündinud 22. märtsil 1923. Töötanud maanteede alal üle 35 aasta, sellest suurema osa Lihula teemeistrina Haapsalu Teedevalitsuses. Viimastel tööaastatel oli pühendunud väiksemate sildade ehitusele. Pikki aastaid juhendanud koolinoori liikluse alal. Nüüd pensionil.
UNO SIREL on sündinud 12. aprillil 1923. Töötanud teedesüsteemis üle 40 aasta, sellest enamiku Risti teemeistripiirkonna autojuhina.
OLGA TŠERNOVA, Pärnu Teedevalitsuse vanemraamatupidaja aastail 1958 - 1978, on sündinud 19. aprillil 1923. Aitab praegugi vajaduse korral korda luua teedevalitsuse arhiivinduses. Pensionil.

70

ELENA VERETJONOVA, kauaaegne Ida-Viru Teedevalitsuse teetöoline, on sündinud 15. veebruaril 1928. Töötas teedevalitsuses alates 1959. aastast kuni pensionile minekuni.
VELLO RIIS, Pärnu Teedevalitsuse teetöoline aastail 1948 - 1988, on sündinud 30. märtsil 1928. Osalenud pea kõikide Pärnu Teedevalitsuse suuremate sillaprojektide elluviimisel. Nüüd pensionil.
RIIVO RAND, teedeinsener, on sündinud 21. mail 1928. Esimene töökoht oli Tallinna Teede ja Sildade Trustis, seejärel Tallinna Teedevalitsuses. 1955. a. läks projekteerimistöole Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi, 1956. aastast siirdus sama ministeeriumi Projekteerimise ja Uurimise Kontorisse (hiljem Eesti Maanteeprojekt), kus töötas grupijuhina ja vaneminsenerina kuni 1991. aastani.

65

LEMBIT-ARALT LOOMETS on sündinud 19. veebruaril 1933. Töötab Lääne Teedevalitsuses treialina 42 aastat. Teedevalitsus vajab üha selle väsimatu ja aktiivse eluhoiakuga mehe head tehnilist taipu keerukamate tööde tegemiseks.
EVELIN-MARIANNE KÜNNAP, Pärnu Teedevalitsuse personalitöötaja, on sündinud 26. märtsil 1933. Töötab teedevalitsuses 1961. aastast, tuntakse oma ala hea asjatundjana, täpse, korrektse ja sõbraliku kaastöötajana. Pikka aega olnud tegev ametiühingus.
ELMOT ALAVÄLI on sündinud 20. mail 1933 Jõgevamaal. Töötab juba 1975. aastast Põlva Teedevalitsuses peamehaanikuna.

60

TAIMA LILIUM on sündinud 12. jaanuaril 1938. Asus 1959 tööle teemeistrina Ida-Viru Teedevalitsuse Jõhvi piirkonda, pärastpoole töötas insenerina, siis jälle teemeistrina. Olnud väga aktiivne sportlane. Nüüd pensionil.
LEHO ALTMÄE on sündinud 7. veebruaril 1938. Ida-Viru Teedevalitsusse tuli tööle 1976, alustades tehniku ametist Lohusuu piirkonnas, hiljem töötas meistrina, praegu on tehniku ametis Lõuna piirkonnas. Aktiivne ühiskondlikus tegevuses, ametiühingu grupiorganisator.

ANTS TRUG on sündinud 9. veebruaril 1938. Tuli Järva Teedevalitsusse tööle 1957, kus töötas algul ekskavaatorijuhina, autojuhina, remondilukksepana ja töökoja meistrina. 1972. aastast kuni tänaseni on ta Järva Teedevalitsuse peamehaanik.

TAMARA VASSILJEVA on sündinud 23. veebruaril 1938. Ida-Viru Teedevalitsusse tuli tööle 1959. aastal. Toila asfaltbetoonitehase laborandiks. Omandas kaugõppe teel tehniku diplomi, töötas insenerina kuni pensionile minekuni.

AGU SIRK on sündinud 5. aprillil 1938 Tallinnas. 1961. a. lõpetas ta Tallinna Polütehnilise Instituudi teedeinseneri diplomiga. Seejärel töötas mõnda aega Teedeühituse Kesklaboratooriumis (Tehno keskuse eelkäija), alates 1965. aastast aga Põlva Teedevalitsuses selle asutamise hetkest alates, seega siis 33 aastat. Pikka aega juhtis ta Teedevalitsuse tehnikaosakonda, praegu töötab samas insenerina. Teda tuntakse sügavate erialaste teadmiste, laia silmaringi ning mitmekülgsede huvidega inimesena.

OSKAR KUTISAAR on sündinud 9. aprillil 1938. Töötab Põlva Teedevalitsuses juba 1984. aastast. Peab traktoristiametit.

TÖNU PETKOLAINEN on sündinud 16. aprillil 1938. Põlva Teedevalitsuses on ta töötanud bussijuhina ja autojuhi ametis juba üle 25 aasta.

ÕIE VELSKER on sündinud 16. aprillil 1938. Tuli 1977 tööle Järva Teedevalitsusse tööle asfaltijaks, hiljem jätkas kaalujana ABTs, kus töötab tänaseni.

ALEKSANDER ASPERG on sündinud 21. aprillil 1938. Töötab Rapla Teedevalitsuses juba 1977. aastast ja peab Kohila teemeistripiirkonnas autojuhi ametit.

AIME EDASI on sündinud 22. aprillil 1938. Töötanud Läänemaal maanteede alal ligi 30 aastat, peamiselt teemeistripiirkonna tehnikuna, hiljem projektgrupi insenerina. Nüüd pensionil.

JÜRI SEPPAR on sündinud 8. mail 1938 Tallinnas. Õppis aastail 1957 - 1962 Valgevene Raudteetranspordi Inseneride Instituudis ja lõpetas selle raudteede ehitusinsenerina. Töötas seejärel 20 aastat Eesti raudteel, alustades teemeistrina ja jätkates hiljem mitmes ametis, sealhulgas teemasinajaama peainseneri ja juhatajana, teesosakonna juhatajana ja Tallinna vedurijuhtide kooli õppejõuna. 1982. aasta oktoobrikuust määrati ta Harju Teede Remondi ja Ehituse Valitsuse juhatajaks, selles ametis on ta tänaseni, nüüd küll teedevalitsuse juhatajana.

MAANO KOPPEL, tehnikateaduste kandidaat (1970), Maanteeameti Tehnokeskuse peespetsialist, on sündinud 21. mail 1938. Esimesest töökohast alates maanteelane teetöoline Jõgeva Teedevalitsuses 1956. aastal. Õppis Tallinna Polütehnilises Instituudis 1957 - 1962 teedeinseneriks. Töötas kuni 1965. aastani Teedeühituse Valitsuses nr. 3 (Jõgeval). Samal aastal jätkas haridusteed TPI aspirantuuris. Oli TPI-s teadustöötaja, teoreetilise mehhaanika kateedri assistent, ehituse ökonoomika kateedri vanemõpetaja ja kateedrijuhataja, dotsent. 1994. aasta septembrikuust on Maanteeameti Tehnokeskuse teedegrupi peaspetsialist.

50

VELLO VALGO on sündinud 20. jaanuaril 1948. Tuli Järva Teedevalitsusse tööle 1970. aastal, töötab seal autojuhina tänaseni.
TIIU TEKKE, Pärnu Teedevalitsuse töoline, on sündinud 18. märtsil 1948. Töötab teedevalitsuses 1975. aastast, on oma alal hinnatud töötaja, innukalt tegev spordis ja ametiühingus.

JAAN KIVIK, Rapla Teedevalitsuse peamehaanik, on sündinud 9. aprillil 1948. Töötab Rapla Teedevalitsuses selles ametis oktoobrikuust 1984.

JAAN KUUS on sündinud 28. mail 1948 Võrumaal. Põlva Teedevalitsuses on ta töötanud veerandsada aastat, algul meistri ning alates 1948. aastast Põlva teemeistrina. J. Kuus on näidanud end algatusvõimelise ja pragmaatilise juhina ning huumorimeelse ja sõbraliku kolleegina.



MAANTEELASED PIDASID XXV TALISPOORDIMÄNGE

Maanteelaste XXV talispordimängude korraldajaks oli Järva Teedevalitsus. Need peeti 6. - 7. veebruaril k.a. Jänedal. Osales 19 võistkonda, sealhulgas kõik teedevalitsused, Maanteeamet ning Maanteeameti Tehnokeskus ja teedeühendustest Teede REV-2 ning Via Pont. Mängude pidamise aeg oli planeeritud üllatavalt täpselt, kui silmas pidada suusatamiseks vajalike lumeolude lühiajalisust ja juhuslikkust viimasel talvel.

Võistlused peeti suusatamises, laskmises, males-kabes, lumerajasõidus ning asutuste juhatajate mitmevõistluses.

Võistkondlikus arvestuses olid kolm esimest:

I Lääne-Viru Teedevalitsus	139 punkti
II Järva Teedevalitsus	121 punkti
III Võru Teedevalitsus	107 punkti

VÕITJAD ALADE VIISI

Lumerajasõit

Lumerajasõit võistkondlikult:

Teatesuusatamine

Riho Sõrmus, Maanteeamet

Lääne-Viru Teedevalitsus

Lääne-Viru Teedevalitsus:

Malle Rohtma, Heldur Tuus,

Rita Tuus, Eugen Õis

Ida-Viru Teedevalitsus:

Vladimir Uvarov, Ülo Vinni

Lääne-Viru Teedevalitsus

Rita Tuus, Lääne-Viru TV

Malle Rohtla, Lääne-Viru TV

Allan Toim, Teede REV-2

Aarne Ermel, Põlva TV

Võru Teedevalitsus:

Veronika Tennis, Arvo Huik

Veronika Tennis, Võru TV

Andres Käo, Põlva TV

Eugen Õis, Lääne-Viru TV

Male, kabe

Suusatamine võistkondlikult:

Suusatamine naistele 2 km:

Suusatamine naistele 3 km:

Suusatamine meestele 6 km:

Suusatamine meestele 9 km:

Laskmine võistkondlikult:

Laskmine naistele:

Laskmine meestele:

Juhatajate mitmevõistlus:

On ka otsustatud, et maanteelaste 1998. aasta suvespordimängud korraldab Harju Teedevalitsus.

Ahto Venner



TIIT ROKK on sündinud 9. veebruaril 1938. Õppis TPIs 1956 - 1962 teedeinseneriks. Sai insenerikoha Võru Teedevalitsusse, kus töötas ühe aasta, misjärel 1963 suunati Autotranspordi ja Maanteede Ministeriumi Maanteede Valitsuse vaneminseneriks. Sellest alates on Tiit Rökk jäänud kuni tänaseni Eesti teedemajanduse keskujuhtimisorgani teenistusse, töötades omaaegse Maanteede Peavalitsuse tootmisdispetšeri osakonna juhataja asetäitjana, Teede Remondi ja Ehituse Trusti tootmisosakonna ja seejärel tehnikaosakonna juhatajana, jätkates samas ametis Tootmiskoondises "Eesti Maanteed" kuni 1990. aasta novembrikuuni. Kui tol aastal moodustati Maanteeamet, sai Tiit Rökk teabesektori juhataja. Ta on Maanteeameti Täiskogu (ja selle eelkäija Juhatajate Nõukogu) sekretär asutamisest alates. Praegu peab staažikas, teenekas ja maanteelaste hulgas suure lugupidamise pälvinud teedeinsener Tiit Rökk Maanteeameti programmiosakonna registribüroo juhataja ametit.

Pildil: Tiit Rökk juubelpäeval oma külaliste keskel

TERVIS – meie kallim vara

Seda lauset teavad paljud. Aga mida ette võtta, kui oled silmitsi olukorraga, kus keegi kaastöötajaist vajab kiiresti abi, veel enne, kui jõuab kohale professionaalne abi? Kuidas aidata?

Selliseid olukordi suutis hästi analüüsida, selgitada ja praktiliselt nukk Annekesel näidata Mustamäe Haigla Katastroofi-meditsiini Keskuse peaspetsialist Ave Põlluaas Lääne ja Saare teedevalitsuses korraldatud esmaabikursustel. Kursuse lõpetajad said tunnistused selle kohta, et nad on teinud läbi kursuse esmaabi andmiseks tööõnnetuste ja olmetraumade korral.

Arvame, et sellisest õppusest on palju kasu meie igapäevatoos. Soovitame seda teistelegi.

Täname Maanteeameti Tehnokeskuse koolitusosakonda ja eriti proua Eva Äkktet õppuste hea korralduse eest.
Kursuslaste nimel

MALLE JETS
Lääne Teedevalitsus

Toimetuselt: Proua Eva Äkke lisas, et taolisi kursusi on korraldatud juba kaheksas teedevalitsuses. Ta toonitas, et kursuste lektori Ave Põlluaasa esinemised on väga köitvad ning esmaabivõtted moodsad, kursuslaste endi huvi teema vastu kiiduväärselt suur.