

THE ROAD PAPER

3/4 (55/56)

DETSEMBER
2008

Teeleht

MAANTEEAMETI

VÄLJAANNE



MAANTEEAMET



*Vaida-Aruvalla
maanteelõik on
esimesest klassist 2008.
aasta septembrikuust peale.*

Sisukord

- 1 Riho Sõrmuse kõne 25.11.2008
3 Mairo Rääski kõne 25.11.2008
4 Neeme Mikenberg: intervjuu
10 Enn Raadik: intervjuu
13 Lembit Makstin: intervjuu
17 Tallinna Tehnikaülikooli teedeinstituut – 50
20 Vaida-Aruvalla lõigu ehitus Tallinna-Tartu maanteel lõpetatud
22 PPP-projekt Kliplev-Sønderborgi kiirtee ehitamiseks
29 Uuring: riigimaanteede suviste sõiduolude rahulolu uuringust Rain Hallimäe
32 ASFALDIPÄEV 18. november 2008 Jüri Valtna
35 Liiklusohutuse paranemine EL pealinnades
36 Kadri Auväart: intervjuu
38 Villu Vane: intervjuu
42 Eesti Maanteemuuseumi tegemistest
44 Puust ja punane. Puit sillaehitusmaterjalina Alar Just
51 “Roheline sild”
52 Tõnis Pleksepp ja Aleksander Kollo jätsid ameti maha
55 Meie juubilar: Elmo Uibo, Rein Eendra, Harri Kuusk, Ülo Raudla, Andrus Kross
57 Maanteeameti infosüsteemidest ja nende kasutamisest Andrus Kross
60 Teedevalitsused on korraldatud ümber teedekeskusteks
61 Transpordiehitajad Hiinast huvireisil Eesti Maanteeametis
62 Naastrehvid ei ole enam soositud
63 In memoriam: Friedrich Sats
63 Summary

25. novembril 2008 kõnelevad Maanteeameti 90. aastapäeva tähistamise pidulikul koosolekul Rahvusoperis Estonia (ülalt alla): Maanteeameti peadirektor Riho Sõrmus, Eesti Maanteemuuseumi juhataja Mairo Rääsk, majandus- ja kommunikatsiooniminister Juhan Parts ning Euroopa Maanteeametite Peadirektorite Ühenduse tegevdirektor Michel Egger.
Fotod: Lembit Michelson



MAANTEEAMETI JUUBEL

**Maanteeameti peadirektori Riho Sõrmuse kõne
25. novembril 2008**

Tervitan teid selles kaunis saalis Maanteeameti 90 aasta juubeli puhul!

Lubage mul täna veidi mõtiskleda, kes ja milleks me oleme, mida teeme ja kuhu võiksime minna. Kui tänaval küsida, et mida te seal päevad läbi teete, siis paljud vist vastaksid lihtsalt, et maanteeametit ongi selleks vaja, et iga päev saaks kiiresti sõita ühest punktist teise. See on aga vale vastus. Meie ette on seatud väga väärikas ülesanne – me peame ühendama Eesti! Tee on lihtsalt meie vahend, aga mõte on siin palju suurem – meie toode ei ole kriips kaardil, vaid hea teedevõrgu kaudu ühendatud rahvas. See on suur vastutus ja usun, et oleme oma ülesandega enam-vähem toime tulnud. Oleme sama

vana kui Eesti riik ja teinud koos oma rahvaga läbi kõik mured ja rõõmud. Teed on aga tunduvalt vanemad.

Teid mööda on tulnud meie aladele vaenuväed, kuid hiljem on nad neidsamu teid mööda ka lahkunud. Teid mööda on kulgenud meie vabaduse soovi maailmale kuulutanud Balti kett. Seoses riigikorra muutustega on neid teid piirialadel küll suletud, küll avatud, küll kaevatud piirikraave ja sõbralikul Lätimaal võetud kinni ka meie teetöölisi, kes seal pügasid omateada Eestile kuuluvat teeäärset kuusehekki. 90 aasta jooksul on loomulikult palju muutunud, paljud inimesed on vahetunud, jäänud on aga teed ja lood nendest.

Aga mis siis muutunud on?

Täna sel pidupäeval tuleb eelkõige rõhutada meie teedemajanduses toimunud ja toimuvat edukat tehnoloogilist arengut ja teedeinseneride mõttetöö rakendusi. Esimese vabariigi ajal toimus teedevaldkonnas tõeline arengupuhang pärast esimeste autode teedele ilmumist. Märksõnadeks olgu siinkohal põlevkiviõlist kodumaise bituumeni keetmine ja tee peal segatud mustkatted, kruusateedel aga soolalahusega tolmutõrje ja esimesed makadamkatted. Teine märksõna oleks kodumaiste teehöövliite seeriatootmine, mis jätkus osaliselt Nõukogude Liidu ajal. Täna sel iseseisvusperioodil jõuti kodumaiste höövliitega kahjuks vaid 43. eksemplarini. Tähelepanu vääriv on olnud ka meie sillaehitus – kuus kuud oli Kasari sild ju Euroopa pikim raudbetoonsild. Esimesed kavandid ja arvutused täna gi aktuaalsest Saaremaa sillast on aastast 1934, mis juba siis oli kavandatud tasulisena.

Kuid meie riigi tänane teedevõrk on siiski välja kujunenud peaasjalikult Nõukogude Liidu ajal. Tollel ajajärgul ehitatud mustsegust katted ja põlevkivihast alused on sadade kilomeetrite kaupa kasutusel veel täna gi, sest katete keskmine vanus on meil ju 22...26 aastat. Aga ometi on midagi ka oluliselt muutunud – see on liiklus. Sadade autode asemel sõidavad teedel tuhanded, kuid mitte enam 70...80, vaid 90...100 km tunnis. Enam ei veeta kaupa 6...8 tonni kaupa, vaid 20...30-tonniste koormatega. Soovitakse isegi 60-tonniste veokite legaliseerimist meie teedel ja seda ikka sadade kilomeetrite osas samadel katetel.

Et oleme talvema, siis on katetele tulnud pahan dust tegema ka naastrehvid. Nende keelustamiseks tuleks suurendada teedele puistatavaid soolakoguseid, kuid sellega kiirendaksime jällegi ise enda ehitatud katete lagunemist ja teeksime halba keskkonnale. Kuid jah, juba tubli sajand tagasi on keegi asjamees öelnud, et teid tulebki nii ehitada, et nad laguneksid, siis saavad tööd nii teedemehed kui tõllassepad. Paraku ongi nii, et teedemehed saavad pigem laita kui kiita. Paned üles esimesed helkurpostid, ja kohe on neid vaja kõigile teedele. Suvel pindad – oled paha, talvel kui on libe, oled jälle paha, et miks pole suvel seda lõiku pinnatud! Ja üldse on teedeehitus üks lihtne asi – mõned koormad kruusa laiali ajada, tõrvaga üle valada ja killustik peale kinni rullida, ning valmis ta ongi.

Tulles nüüd tänasesse päeva, on vaja märkida eelkõige meie tehnoloogilist arengut. Hooplemata võime öelda, et meil on maailmatase – nii freeside,

asfaldilaoturite, gudronaatorite, höövliite kui ka puis turite osas. Peaaegu igal sellisel masinal on peal kompuuter tööprotsesside täpsemaks juhtimiseks. Talihooldel oleme läinud üle puhastele kloriididele ja soolalahustele. Pindamisel oleme kasutusele võtnud kõige eesrindlikumad tehnoloogiad maailmas – julgelt praktiseerime vana asfaldipuru korduvkasutamist. Laialt on levinud nii geotekstiil kui ka geo- ja terasvõrgud. Täna sel päeval tehakse katsetusi turbapinnaste stabiliseerimiseks tsemendi ja põlevkivihuhaga, et vähendada mittetaastuvate loodusvarade kasutamist. Kõik see vajab teedeinseneridelt häid teadmisi! Ja just praegune ajajärk ja EL integreerimine on avanud siin mitmed ukсед nii tänastele üliõpilastele kui ka kogenud inseneridele, sest meie tsunft on ülemaailmne tsunft ja teadust tehakse siin palju.

Kuid Eesti teedemajanduse tänase efektiivsuse alustalaks on siiski viimasel kümnel aastal toimunud tellija ja ettevõtja rollide lahutamine ehk teisisõnu erastamine. Jääb vaid loota, et ka meie jaoks möödapääsmatute suurehituste Tallinna–Tartu, Tallinna–Narva ja Tallinna–Pärnu maantee rahastamise osas on riigil julgust kaasata erasektorit. Sest ka täna Eestise soetatud tee-ehitusvõimsused ootavad ju tööd.

Andku need külalised, kes pole tee-ehitusega kurnis, andeks see tehniline ülevaade meie olukorrast, aga pidasin seda oluliseks rõhutada, et mõistaksite muutuste suurust. Pealegi kipub tehnokraat ikka tehnika keeles rääkima. Kellele me aga täna räägime? 15 aasta eest töötas meil ligi 5000 inimest, täna 340 – töötame võrreldamatult efektiivsemalt. Oleme ju kutsutud ja seatud oma rahvale teed sillutama, tahaks loota, et helgemasse tulevikku. Lähimatel aastatel paistavad küll taevaserval tumedad pilved, aga raskused on ajutised, teed igavesed.

Kuid et me täna tähistame homme saabuvat Eesti teedemajanduse 90. sünnipäeva, siis on hea meel tõdeda, et viimane kümme aastat on meile andnud ka Varbusel asuva teedemuuseumi, mis on leidnud head vastukaja ja mis oma lõpliku näo peaks saama 2010. aastaks, kui kõik kogud peaksid saama eksponeeritud ja hoitud. Kuna eeldatavasti jätkub autostumine ühel või teisel moel ka tulevikus, siis teeme oma tänastest tegemistest sihilikult ajaloosalvestusi tulevastele põlvedele, sest vahet ju pole, kas tulevikumasinat juhib inimene või kompuuter – mööda teid nad liikuma jäävad. Inimese kulgemine piki valguskaablit kahe sekundiga näiteks Tallinnast Hiiumaale värsket õhku hingama on veel liialt lennukas idee.

Head pidupäeva teile kõigile!

Eesti Maanteemuuseumi juhataja Mairo Rääski kõne 25. novembril 2008

Eesti Maanteeamet on peaaegu niisama vana kui meie riik – 90 aastat.

26. novembril 1918. aastal tegevust alustanud Maanteede ja Sisemiste Veeteede Valitsuse loomisega pandi alus täiesti uuele traditsioonile. Kui varem oli teedeasjandust juhitud läbi kubermanguvalitsuste ja rüütelkondade, siis nüüdsest tuli sellega oma tarkusele tuginedes toime tulla. Samas oli siinne teede korrashoid juba sajandeid püsinud talupoegade naturaalkohustusel ning seega oli teede igapäevane hooldus eestlaste jaoks tuttav teema.

Enne seda, kui vastloodud asutus oli jõudnud tööle hakata, algas 28. novembril Vabadussõda. Alanud sõda paiskas vastloodud riigiasutuse keerulisse olukorda ning uuesti toimima õnnestus see saada alles 1920. aasta alguseks.

Vabadussõja lõppedes avanes Eesti teedel ja sildadel kurb pilt. Teede ja sildade üldine olukord oli mitmete aastate tegematajätmistest tõttu üsna täbar. Olukorda võimendasid omakorda riigi kesised majanduslikud olud, mis ei lubanud esialgu rohkem teha kui hädapärastel tarvis. Eesti teedevõrgu korraldamise pearaskust kandsid jätkuvalt talupojad ja seda järjest valjevana nurina saatel. Riigi enda täpsema nägemuse ning selge poliitilise tahte puudumise tõttu ei suutnud Riigikogu 1925. aastal palju loodetud maanteeseadust esimesest lugemisest kaugemale arendada.

Siiski toimus 1920. aastate keskpaigas Eesti teedevõrgu arengu seisukohast mitmeid olulisi muutusi. Neist esimene oli seotud teedeala valdkonna ümberkorraldamisega maakondliku printsiibi põhiseks. Selle sammu tulemusena alustasid 1923. aastal maakondade maavalituste juures tegutsemist teedeosakonnad.

Tehnika ja tehnoloogilise arengu seisukohast on

1920. aastate keskel olulised esimese asfalt-betoonist teelõigu ehitamine ning esimese iseliikva Rootsi päritolu teehöövli Bitvargen kasutuselevõtt. Senine hobuajastu hakkas tasapisi muutuma autokesksemaks.

Uus lehekülg Eesti teede arenguloos pöörati 1928. aastal, mil Riigikogu võttis kauaoodatud Maanteeseaduse lõpuks vastu. Maanteeseaduses sätestatud põhimõtted tingisid vajaduse viia senine teedekorraldus uutele alustele. Nende sammude tulemusena tegi maateede valdkond lühikese aja jooksul suure arenguhüppe.

Toimunud muutustest on traditsiooniliselt peetud kõige olulisemaks naturaalkohustuse osalist kaotamist. Esimeses järjekorras vabastati naturaalkohustusest riigi tähtsamad teed kokku 5 600 km ulatuses, mis moodustas neljandiku kogu toonasest teedevõrgust.

Ehkki Maanteeseaduses oli kirja pandud põhimõte, mille kohaselt plaaniti naturaalkohustuse nõudest järk-järgult vabastada ka ülejäänud maanteed, see põhimõte riigi majanduslike võimaluste tõttu siiski ei rakendunud.

Esimesed pikemaajalised kavad teede ja sildade ehitamiseks koostati 1934. aastal. Ka rahastamine paranes aasta-aastalt. Nimetatud arenguid arvesse võttes saab öelda, et saatuslike sündmuste ärajäämise korral 1940. aastal osutunuks Maanteeseaduses püstitatud eesmärgid kindlasti lähitulevikus täidetavaks. Parkaku loomulik areng katkes.

1940. aasta suvel toimunud muutused ei jätnud puudutamata ka teedesüsteemi. Paljud juhtivatel kohtadel töötanud inimesed asendati kiiresti uuele korrale lojaalsematega. Üldist segadust külvas uus võim ka oma uute töökorralduslike meetodite ning töösse suhtumise poolest, mis oli võõrastav ning liialdustesse kalduv.

Napilt aasta pärast puhkes Nõukogude Liidu ja Natsi-Saksamaa vahel sõda, mis oma laastamistööst poolest on meie teedevõrgu seisukohast lähiajaloo rängimaid.

II maailmasõja lõppemise järel oli enamik uutest, iseseisvuse tingimustes rajatud sildadest hävinud, sadu kilomeetreid maanteed kasutuskõlbmatud, organisatsioon laiali läinud ning materiaalne baas hävinud. Oma pitseri vajutas kõigele lisaks üldine hirmu- ja pealekaebamise õhkkond, mis oli 1940. aastate lõpus ja 1950. aastate alguses siinse igapäevaelu lahutamatu

koostisosa. Jäljed neist traagilistest ja ülimalt keerulistest aegadest olid märgatavad veel pikki aastaid.

Nii nagu paljude teiste eluvaldkondade puhul toimusid ka teedealal sulaja tuultes plussmürgiga muutused. Tööd alustasid asfaltbetoonitehased, algas viimases sõjas purustatud sildade ulatuslik ümberehitamine püsisildadeks. Samm-sammult hakkas teedesüsteemi naasma eestlastest noori, uue põlvkonna insenere. See oli positiivsete muutuste ja muutmise aeg, mis tugi- ja kõrvalmaanteede võrgu väljaehitamiseks on selgelt tajutav ka tänasel päeval.

Järgnevatel kümnenditel areng mõnevõrra muutus. Hakati ehitama kahe eraldatud sõidusunnaga maanteelõike, rajama viadukke ning ehitama linnade ümbersõiduteid. Stagnatsiooni ja permanentse defitsiidi tingimustes tuli teedemeestel tegeleda pahatihti asjadega, mis tänapäeval tunduvad anekdootlikud, kuid ajastu vaimust tingituna ei saanud toona sellest üle ega ümber.

Nõukogude perioodi ei ole mõtet koos kõikide

sega saatnud paranähtustega ilustada. Samas väärivad väärtustamist ja esiletõstmist sellel perioodil töötanud inimesed, kes vaatamata kõikidele tobedatele korraldustele, käskudele ja keeldudele andsid endast parima. Ja tuleb tunnustada, et nad said oma ülesannetega hästi hakkama. Eesti teedemeestel läks korda kaasajastada nõukogude perioodil Eesti teedevõrku märkimisväärsel hulgal ja mahus.

Vaatamata läinud sajandil Eesti maad ja rahvast tabanud keerulisele ja pöördelisele aegadele on meie teed ning sillad olnud asjatundlikes kätes.

Eesti on väike riik, kus elab 1,34 miljonit inimest. Meie rahva käsutuses on ümmarguselt 16 500 km riigimaanteid. See teeb iga Eestimaal elava inimese kohta keskmiselt 12,3 meetrit. Hoidkem ja väärtustagem siis seda!

Palju õnne Maanteeameti sünnipäeva puhul!
Edu ja jõudu teile, teedeala inimesed, teie töös Eesti teedevõrgu arendamisel!

Intervjuud

Maanteeameti juubeli puhul

NEEME MIKENBERG

Sündinud 1944. Lõpetanud 1964 Tallinna Ehitus- ja Mehaanikatehnikumi tee-ehituse erialal.

Enamiku tööaastatest töötanud teemeistrina maanteehoiu alal Lääne-Virumaal.

2008. aastal asus tööle vastloodud maanteehooldefirmas AS Virumaa Teed hooldetööde juhina.



Kas kõik sinu tööaastad on seotud Rakvere ja Virumaaga?

Päris nii ei ole. Mul on 2009. aastal suur juubel – mul saab siis 50 aastat täis sellest, kui ma 1959. aastal 1. septembril läksin teedeasjandust õppima. Siis oli see õppeasutus Tallinna Ehitustehnikum, pärastpoole sai sellest Tallinna Ehitus- ja Mehhaanikatehnikum (TEMT). Sellest ajast olen olnud teedemees kogu aja, isegi sõjaväes (Nõukogude armees – *toim.*) ehitasin teid. Kui ma TEMT-i 1964. aasta kevadel lõpetasin, läksin Võrru, kus poolteist aastat töötasin Võru Teedevalitsuses, seal võeti mind sõjaväkke, tankiroodu, ent Moskvasse jõudes asendati see tööpataljoni saatmisega. Algul olin ehitusel – ehitasin Šeremetjevo lennuvälja abihoooneid, kus oli ehitusmeistreid tarvis. Seal tuli üks polkovnik ja küsis, mis asi on *okonnõi blok* (aknaplokk – *toim.*). Kui ma selle talle vene keeles ära seletasin ja selgus, et tunnen ka nivelliiri, siis arvati, et kõlban selle töö peale küll. Nii läkski ehitusel pool aastat. 1965. aasta sügisel ja järgmise aasta kevadel hakati otsima tee-ehitusväeosa mehi, kes oskaksid teed ehitada. Tee-ehitajaid oli sinna trehvanud ainult üks, s.t mina, siis lisaks minule võeti sinna veel ka geodeedioskusega mehi, kes loodida oskasid. Hakkasime siis ehitama teed Zavidovost Brežnevi suvilani, mis enne oli olnud Hruštšovi käsutuses (too oli äsja maha võetud). See oli ca 30 km betoonteed läbi soo. Teed tehti nagu Siberis – 1,2 × 3 meetrit plaadid kõrvuti kahte ritta, keskele jäi 60 cm laiune killustikust riba. Seda siis uhasime teha. Peale selle ehtasime teid veel Kozjolski linna lähedal rakettide juurde. Juhtus, et ühe raketi lasksin ka jökke. Mõni kindral juhtus neid teid sõites sattuma avariasse, kuigi liiklusemärgid olid kõik korralikult paigas. Süüdlaseks jäin siis mina, karistati kuni paarikümne arestipäevaga. Ometi ei lastud mul istuda ühtegi päeva, sest töö ei tohtinud seisma jääda.

Sinu lapsepõlvemaa on Virumaa?

Minu sünnikoht on Virumaa piiri lähedal Valgejõel Parksi külas, see on Harjumaa. Kodutalu ei ole enam alles, küla kuigipalju on. Minu kehvapoolse tervise ja elamistingimuste pärast soovitas arst asuda elama linna. Rakveres oli sanatoorne kool, kus sain olla vaid ühe aasta. Pärast ema haigestumist pandi mind koos vennaga lastekodusse Aasperes, kus elasin seitse aastat. Seal edasi jõud-

singi tehnikumi. Algul oli mul tahtmine õppida tiseriks, sest mulle meeldis väga koolis puuasju nikerdada, mööblit teha, koguni süsta saime valmis.

Kas see on jäänud hobiks ka täismeheas?

Maja olen ehitanud ise oma kätega. Tehnikumis oleksin tahtnud õppida tsiviilehitust, aga sellele erialale ei saanud sisse, kuigi eksamihinded olid kaks viit ja üks kolm, millega ometi jäin konkursis teistele alla. Uurisin võimalust tee-ehituse alal õppida. Olin pannud tähele, et teedel ehitati bussiootekodasid, mis oli ju ka ehitamine. Tee-ehitusest ei teadnud siis midagi peale selle, et Aaspere vahel ehitati Narva maanteed – buldooserid lükkasid mulda. Mind nõustuti teedealale vastu võtma 44-ndana, kuigi 40 oli piirarv. Öeldi, et kui kolhoosis põllumajandust abistamas ära käite, jääb pärast seda harilikult osa õppureid tagasi tulemata. Nii juhtuski, ja mina sain n-ö viimasena sellele kursusele sisse. Kursuse lõpetamisel oli meid järel 14, nende hulgas olid siis ka Allan Allik, Taivo Nõlvand, Toivo Heinla, Enn Soovares... Lõpetanutest on teedele truuks jäänud pooled.

Tuleme korraks tagasi Võru Teedevalitsuse aega.

Valter Lill, kes kandis klientssäärikuid, oli tol ajal teedevalitsuse juhataja. Seal pandi mind Rõuge-Sänna teemeistripiirkonda (hilisem Kangsti) 3. liigi teemeistri ametisse, palk 75 rubla pluss 15...20% nn väliraha töö eest välitingimustes, kui olid vähemalt 12 päeva kuus väljas. Olime piirkonnas neljakesi, teed olid meie vahel ära jagatud. Igal meistril oli 15...20 töölist, kellele tuli tööd jagada. See oli aastal 1964. Siis juhtis piirkonda teemeister Taal, Olari Taali isa, Olari oli siis seitsmeaastane poisike. Peagi sain ülesande ehitada Sänna-Rõuge tee raudbetoonsild. Sild sai valmis ja varsti tuli alustada ka teise ehitamist, see aga jäi minust pooleli, sest mind võeti sõjaväkke. Sõjaväes tuli olla peaaegu kolm aastat. Siis oli ajateenistuses parajasti üleminek kolmelt aastalt kahele. Ei tahetud siiski kohe ära lasta, ikka see ja teine töö või ehitus oli vaja ära teha. Väeosa ülem, marssal, ärgitas mind üha edasi jääma, pakkudes tööd Moskvasse kindralstaabi akadeemiasse, koos korteriga, aga ma ei võtnud pakkumist vastu. Argumendina lisasin, et olen sealt maalt inimesi, keda aeg-ajalt "õnnistatakse" fašisti nimega. Eestlaste kui korda armastavate ning heade

teadmistega töö- ja sõjameeste maine Venemaal oli vägagi kõrge. Tagasi vaadates saab muidugi öelda, et nooruses oli kõik nagu tõelisem, rohi rohelisem..., aga kui ma nüüd vaatan neid poisse, kes tehnikumis õpivad ja sealt tulevad, siis pean ausalt tunnistama, et meie ajal oli tase palju tugevam. Esimese kursuse järel läksime kohe betoonitööde praktikale, teisel aastal oli truubiehituse ja asfalteerimispraktika, siis veel meistripraktika. Kuus kuud olime tööl. Nüüd tuleb poiss mulle meistripraktikale, küsin, kas teehitust oled juba õppinud. Ei olegi veel, kuigi juba kolmas kursus läbitud! Meil oli see aine teisel kursusel, pidid oma erialast juba küllalt palju teadma. Ühiselamus elasime koos ühes toas Enn Soovaresega, tema vend Jaan, kes õppis samal ajal TPI-s, käis ühtelugu meie juures õppimas, sest meil oli rahulik tuba (meiega oli veel Jaan Kaldjärvi Saaremaalt). On meelde jäänud, et kui ta vaatas meie õppematerjale, siis ta leidis, et ega erilist vahet TPI ja tehnikumi vahel küll ei ole. Minu lõputööks oli silla projekt.

Pärast sõjaväge tulin Rakvere maile uurima, kas saab tööd. Mind võttis vastu tollane Rakvere Teedevalitsuse juhataja Alfred Albert. Teadsin, et hea oleks tööle saada Viitnale (seal oli teemeistripunkt), sest see jäi soodsalt kodukoha lähedale (pidasin silmas haiget ema). Siiski ei soovinud teedevalitsuse ülem mulle vastu tulla, kuigi näib, ta oleks seda saanud peagi teha. Võib-olla oli see tema kui ülemuse poolt mingi enesekehtestamine, võib-olla tuli see ka minu soovist ja nõudmisest saada mitte enam kõige madalamat, s.t III, vaid I liigi meistri palka, mis oli siis 95 rubla kuus. Oli mul ju seljataga juba kolm aastat kõva tööpraktikat Võrus ja iseäranis armeeteenistuses oma erialal. Sellega ka ei oldud nõus. Käisin siis vahepeal MEK-is (ehitusettevõtte, nn mehaniseeritud ehituskolonn – *toim.*), kuid tulin tagasi, sest ei tahtnud istumistööd. Välja aitas seik, et olin 1962. aastal kuus kuud olnud praktikal Harry Normaku juures ja juba esimesed stabiliseerimistööd teinud ühel soolõigul Rakvere–Luige maanteel Muuga tuuliku taga. Stabiliseerimist tehti tsemendiga, see oli siinkandis esimene stabiliseerimistöö (1962–1963). Läksin siis Normaku juurde Viru-Jaagupisse (teemeistripiirkond – *toim.*) töökohta otsima. Et tal olid Albertiga head suhted – nad olid relvavennad olnud, kuigi rinde eri pooltel –, siis aitas see kaasa, et sain töökoha Viru-Jaagupisse. Siiski saatis

Albert veel enne seda mind Pahnimäe asfaltbetoonitehasesse laborandiks. Sellest ei tulnud aga suurt midagi välja, sest teadsin, et mu nõrgad kopsud ei kannataks tehase tolmust ja pigist õhku välja. 9. septembril 1968 asusin tööle Viru-Jaagupis ja seal olen siiani. Kõik asutuse muutused olen üle elanud.

Ära minna selle pika aja jooksul pole kordagi ärgitanud?

Ausalt öeldes ei ole, kuigi on olnud raskeid momente, aga see töö on jäänud kuidagi südame külge. See pole just orjatöö ka olnud, mõnus on teel sõites märgata aastaaegade muutust, looduse ilu, mida linnamees ei näe. Kui satud sõitma nendel teedel, mida oled ise ehitanud, siis meenub väga palju...

Meistri elu oli noil ammustel aegadel ikka väga raske. Hakkame suvest peale... Päev läbi tuli olla trassil, organiseerida autovedusid, tikutada ehituspäire, märkida, õiendada, kogu aeg tolmu käes, õhtul sai vannivesi täiesti mustaks. Siis tuli teemeistril teha teede rekonstrueerimist, kapitaal- ja keskmist ning jooksvat remonti. Ikka pidi olema ise kohal. Hommikul hakkas see tramburai pihta ja läks õhtuni välja. Hea oli, kui sai lõunal käia. Seda püüdsime ikka teha. Iga päev tuli vormistada autodele saatetekirjad-veolehed, rekord on mul 56 autot. Vedu hakkas juba hommikul kell 5 ja kestis kolm vahetust. Veolehtedele kulus aeg kella kahest kuueni pärast lõunat. Näpp sellest pliiatsi surumisest kõvergi, et saada kahte koopiat läbi kahe kopeerpaberi. Vahel oli ikkagi kära, et koopiad ei ole hästi loetavad. Igal juhul oli siis raskem, kõik tuli ise teha. Nüüd on..., noh, sõidavad rohkem autodega, tööd on väiksemad. Talvel ükskord anti ootamatu käsk minna kohe hommikul teed ehitama, objekt oli lumme mattunud, tikutamata-tähistamata, ent autovedu pidi kohe algama. Sest autobaasil oli tarvis kvartali lõpus veoplaan täita. Kas oli kuhugi vedada või mitte, aga veetud pidi saama! Pidime siis öösel hõõvliga lume ära lükkama, päeval pidi seesama hõõvel minema veetavat kruusa/liiva laotama.

Missugune oli tol ajal ühiskondlik surve teemeistrile, et teed oleksid igati hästi sõidetavad nii talvel kui suvel? Ometi teame, kui väike ja vilets oli tollal tehniline ja materiaalne ressurs. Ressurssi oli, aga kehvakene. Suuremad teed saime

ikka tehtud. Eks need kohalikud teed jäid sageli lükkamata, hea oli, kui kolhoosi traktor tuli ja tegi, kuid mõni tee jäi kevade hakuni kinni. Tõime siis EPT-st (koondis Eesti Põllumajandustehnika–toim.) Jossi (traktor – toim.), lükkasime lume risti teega ära, et lumesulavesi kevadel teed ei kahjustaks.

Kuidas on olnud lood nüüd, uuel Eesti ajal? Tulid teemeistri ametist ära osakonnajuhatajaks 2005. Missugune on teehooldaja enesetunne nüüd, võrreldes tolle ajaga? Kui kõrged on ühiskonna nõudmised tänapäeval, kas nüüdisaegne tehniline ressurss võimaldab seda rahuldada? Kuidas tänane teehooldaja suudab taluda pinget, mida tekitab sõitja süüdistav hoiak hooldaja suhtes?

Praegu on jõudu, arvan, et ma ei eksi, kolm-neli korda rohkem. Nüüd saame lume- ja libedustõrjega palju kiiremini hakkama. Nurinat aga oli tol kehvajal ajal palju vähem, inimesed olid leplikumad. Kuigi me nüüd jõuame need asjad palju kiiremini aetud tänu sellele, et kõigil on telefonid käepärast ja infotelefonide numbrid teada ja kui midagigi on, siis hakkavad kohe helistama, nii et pinget on rohkem. Enne, kui läksid kontorist välja, siis oli rahu – keegi ei saanud sulle helistada. Inimesed teadsid, et ega niisugust äkilist kiirabi kusagilt tulemas ei ole. Talve- ega libedarehve polnud, sõideti ettevaatlikult. Nüüd, kui talvehommikul 80 km/h-ga tööle sõita, kihutab müriaad autosid sinust suure kiirusega mööda... ja ongi jälle õnnetus juhtunud – aga kes jääb süüdi? Selles suhtes on surve teehooldajatele nüüd ikka suurem. Palju aitab siin tõesti kaasa see, kui informeerivaid talihooldevoldikuid laialt levitada, igale poole viia, igale tuttavale anda. Kui need hakkasid levima, siis jäi selline surve märksa väiksemaks: inimene ise vaatab voldikust, missugused hooldenõuded talvel ühel või teisel maanteel kehtivad. Näiteks missugune peab olema teise taseme tee, mis meil on olnud nagu kolmas, teist taset ei ole selle liiklussageduse juures võimalik hoida – valida on, kas hoiad selle esimese või kolmanda taseme juures. Sest teine tase on ikka lumine tee ja puisteliiv selle peal, see eeldab kuni 200 autot ööpäevas. Kui sõitjaid on rohkem, siis sõidetakse lumi jääks ja pahandust kui palju – tee on libe!

Kas teehooldaja suudab päev-päevalt seda

pinget taluda?

Ega see asi kõige hullem ka ei ole. Kuid eks mõnigi mees on selle pärast äragi läinud, sest liiga on teda *tambitud*, aga ega see pidevalt nii ole... Kui tekib mingi halvem periood, siis tuleb politseiülem, veel mõni ülemus... Pärast on jälle rahulikum aeg. Osa inimesi on lausa nurisemise peal väljas. Mul oli üks juhtum mitu aastat tagasi, kus sõitsin Tapa–Loobu teel ja üks mees helistab mulle, et Tapa–Loobu tee on nii libe et oi-oi-oi, üle 30 ei saa sõita, mis see siis olgu! Aga olin parajasti just ise samal teel, sõidan 60...70-ga sellel esimese taseme teel, mis hetkel ei peagi veel olema värskelt hooldatud. Ja enne seda läks üks auto minust mööda nii 80...90-ga. Küsisin telefonis siis, et kus see libe teelõik täpsemalt on. Ta siis seletas ära. Mina vastu, et te just sõitsite minust mööda 80...90-ga, kuidas te saate öelda, et libe on? Selle peale pani ta telefoni kinni. See pole erandlik, aga ehk kõige grotesksem juhtum. Kurtjaid on küllalt, et siin või seal on libe. Lähed vaatama ja näed, et nurisemiseks poleks küll põhjust olnud. Kahtlustan, et nende hulgas on ka selliseid, kes lihtsalt soovivad *kontrollida*, kui ruttu nad ikka kohale jõuavad...

Olen märganud, kuidas inimesed kas ei märka või ei taha märgata, kuivõrd paremaks on Eesti maanteed viimase 15 aasta jooksul saanud.

No igal juhul on! Ma toon näite, kuidas me 1969. või 1970. aasta kevadel hakkasime siit Rakvere linna äärest teeparandusega Mustvee peale minema. Meil oli kaasas suur kompressor, mille abil tuli parandada talvel tekkinud asfaldiauke... Jaanipäevaks jõudsime Roelasse. Samas jäin ise *Sapakaga* linna sõites kõhu peale keset asfaltteed kinni... Nüüd ei ole aastakümneid niisugust jama ju olnud. Tol ajal suhtusid inimesed teede olukorda üsnagi mõistvalt ja rahulikult, aga kui nüüd tuleb üksainus auk kusagil ette, siis kõigepealt saad sa karmilt õiendada, miks sa pole seda märganud...

Minul on jäänud mälestus, kuidas pärast taasiseseisvumist muutusid Eesti teed üllatavalt kiiresti auguvabaks, ja seda aasta ringi. Samas mäletan, et neil aastail jätkus teehoiuraha napilt vaid hooldetöödeks.

See on tänu bituumenemulsioonile, et meie teed on palju-palju paremaks muutunud. Vanasti pandi

auku n-ö asfaldiplönn. Kui näiteks meil oli paekil-lustikuga pinnatud tee, siis see plönnikoht oli must, tee oli neid plönne täis. Selle tihendamine, eriti talvel, käis ka üsna pealiskaudselt, kas vajutati jalaga kinni või sõideti autorattaga üle. Taoline *parandus* ei pidanud kuigi kaua vastu. Kui tuli emulsioon, 1990-ndate aastate algul, siis olukord muutus täiesti. Tee valatakse emulsiooniga üle ja kaetakse killustikuga, kas graniit- või paekillustikuga. Emulsiooniga parandatud augud ei lagune, sest emulsioon seob/liimib hästi uue materjali vanaga, välistades tolmu mõju, mis bituumeniga parandades ei taganud vajalikku naket vana ja uue materjali vahel. See tuleb eriti välja kõrvalmaanteede katete parandusel.

Auguparanduse operatiivsus on nüüd palju suurem: kui auk avastatakse, minnakse kiiresti kohale ja parandatakse ära.

See on ka tänu liiklejate tähelepanelikkusele, paljud, eeskätt tuttavamad, helistavad kohe info-telefonidele, olgu siis minule või teemeistritele. Info on nüüd mitmekordselt kiirem. Meil, küllap ka teistel teehooldajatel, ei ole enam nii, et kogume aja jooksul tekkinud augud kokku ja siis teeme korraga ära. Praegu käib see töö operatiivselt, emulsioonipütid on *Sisu*-auto peal. Vanasti läks veoauto *GAZ-51* kahe või kolme tonni killustikuga, nii et vedrud lookas, bituumenipütt oli taga. Ta ei jõudnudki kuigi kiiresti minna, nüüd aga on jõuline *Sisu*-auto, kastas pütt *Jäpo* bituumenemulsiooniga. On ka *Patcher*, järelveetav, Prantsuse toode, mis töötab õhusurvega. See on kõige parem, aga aeglane.

Teine teema on “Kõik teed tolmuwabaks!” Millal see idee siin Rakvere-mail välja käidi? Kes selle algatas?

Alguse sai tolmuwabade teede ehitamise idee sellest, et tulime mõttele proovida ka seda stabiliseerimist teha. Kusagilt sai teatavaks, et põlevkivituhhal on mingil määral tsementeerivad/stabiliseerivad omadused. Esmalt tehti seda katseks kusagil EPT platsile katte ehitamisel. Tol ajal tehti algust põldude lupjamisega, milleks kasutati põlevkivituhka. Meie aga kasutasime algul seda tuhka teedel libeduse tõrjeks. Seda toodi Kundast tsemendiveokiga, veok keeras oma kraani Rakvere linnapiiril lahti ja sõitis Mustvee poole. Varsti keelati selline tegevus ära,

sest tükk aega oli tolmu tõttu nähtavus piiratud. Siiski oli tunda survet, et tee-ehitajad katsetaksid, kuidas põlevkivituhka saaks kasutada teekatte ehitamiseks. Ühtaegu oli see ka elektriijaama huvides, sest nemad tahtsid eemaldada elektri tootmisel suurel hulgal tekkinud põlevkivituhka elektriijaamast ja ka tuhaveokite park vajas tööd. Pärast seda kui juhatajaametisse asus Valentin Transtok, käis ta esimeste edukate katsetamiste järel välja mõtte, et peaksime püüdma muuta kõik kruusateed tolmuwabadeks. Eesmärk muutus kindlapiiriliseks pärast 1980. aasta olümpiamänge, sest meie tee-ehitajad olid kuni olümpiani hõivatud nn olümpiatrassi (Tallinna–Narva maantee – *toim.*) korrastamisega. Pärast seda tee-ehitusressurss vabanes ja sai täiel jõul asuda uue eesmärgi saavutamisele. Sealpeale algas Transtoki surve kõigile meie teepiirkondadele, et tolmuwabade teede ehitamine põlevkivituhha baasil hakkaks käima täie hooga, sest see tasub ära ka, kuivõrd kruusateede hooldamine on palju töömahukam, võrreldes kattega teedega. Simuna piirkonna teemeister Väino Einer oli siinmail esimene, kes alustas, ta oli nii-öelda selle tehnoloogia juurutaja. Einer oli töös väga põhjalik, protokollis kõik toimingud, mis andis võimaluse tehnoloogiat aja jooksul parandada ja täiustada. Hiljem tunnustati tema ja mitme teise tegevust sel alal vabariikliku preemiaga. Autasustatute hulgas olid Valentin Transtok ning hõõvlijuhid Jaan Padu ja Enn Nirk. Kahetsusega tuleb tunnistada, et Jaan Padu tervis sai sellel tööil sedavõrd kannatada, et raske kopsuhaigus viis ta 52-aastaselt meie keskelt ära. Tollased teehõõvliid ei kaitsnud masinajuhti piisavalt tuhatolmu eest. Minu tervis tolmu tõttu kannatada ei saanud, mina sain töö juures hoiduda ikka tuulepealsele poolele. Hõõvlimeestel ei olnud aga valida midagi.

Sel moel siis töö kindla tempoga läks, kui aga ei läinud, siis Transtok, ta oli selline jonnakas saarlane, sisendas tegijatele, et peab saama, kas või nui neljaks... Tolleaegne tehoiuraha oli jaotatud mitmele tööliigile – kapitaal- ja keskmisele ning jooksvale remondile, keskmise remondi raha läks kõik tuhaga stabiliseerimisele. Sügise poole, kui oli arvata, et mõni teine teedevalitsus ei suuda mingil põhjusel teederaha ära kasutada, tehti meil otsus teha stabiliseerimist üle plaani. See taktika, mida kasutati 10...15 aasta jooksul, õigustas end alati. Nii me rabasime

seda tööd teha – liiva ja sõelmeid ning tuhka vedada. Et töö sujuks suveperioodil kiiremini ja katkestusteta, hakkasime liiva- ja tuhasegu talvel karjääris ette valmistama, vedasime liiva ja tuha kohale ning segasime kokku. Sel moel valmistati segu tuhandetes tonnides ja ladustati. Talvel tuli paakumise vältimiseks segu aeg-ajalt ekskavaatoriga segada. Aprillikuus tuli juba võimetus seda tee peale vedada, kus see pärast segati veega ja laotati laiali. Kevaditi oli omaette probleem see, et ei saa tuhka kätte, sest tuhaveokid olid ametis põldude lupjamisel.

Kas korruga tehti stabiliseerimist igas teemeistripiirkonnas? Kas iga teemeister oskas seda teha?

Jah, meil spetsiaalset ehitusjaoskonda selle tarvis ei olnud moodustatud. Mäletan, et Viljandis tehti ehitusjaoskond (juhiks oli seal Allan Allik), aga meil oli iga teemeister ise tegija. Meil sõltus see ka ühe või teise teemeistri agarusest, kui kiiresti edasi mindi.

Kõik sõltus tollal sellest, kas materjali ja masinaid oli, raha ei olnud primaarne, sest sageli oli nii, et raha on, kuid selle eest materjali ega masinaid osta ei saanud, sest need olid piiratud. Kas see oli teile mõnikord takistuseks? Tuhast puudust ei olnud, aga kuidas olid lood bituumeni ja killustikuga, millega stabiliseeritud liivalust pinnati?

Jah, tuha puudust ei olnud. Bituumeni või killustiku saamisel oli raskusi, kuid tol ajal kasutati teinekord moodust, kus tehti avaldus, et keegi annaks vastastikuse abistamise korras näiteks bituumenit või killustikku. Siis tehti üpris palju asfalditööid kolhoosidele ja sovhoosidele. Stabiliseeritud alust pinnati kahekordselt – esimest korda jämedama (20...40 mm) killustikuga, seejärel peenemaga. Kui sellest jäi puudu, siis nt sovhoos ostis Kundast killustikku ja müüs meile. See oli sotsialistliku plaanimajanduse tingimustes töötamisele omane. Meil oli ikkagi huvi teha kruusateedele katted. Seda tegema tiivustas ka preemiasüsteem, preemiat võis saada kord kvartalis. Saada preemiat oli ülimalt oluline, sest kui olid töid hästi teinud, said nii ühe või poolteise kuupalga suuruse summa. Materiaalne huvitatus mängis ka oma osa. Kõige enne, 1986. aastal, said katte Viru-Jaagupi piirkonna teed. Mul on veel vimpelgi sellest ajast alles “Viru-Jaagupi

– tolmuvaaba!”. Järgmine oli Simuna ja, vist 1990, jõuti viimasena lõpule Haljala piirkonnas. Neid katted tehti siin 700 km ringis, aastas 70...80 km. Osa kruusateid on küll ka ilma stabiliseerimatagi kaetud kahekordse pindamisega. Ka need on kestma jäänud ja üpris suurele liiklusele vastu pidanud.

Mis on nendest katetest tänaseks saanud, mis-sugune on nende seisund praegu? Viiekümnendatel-kuuekümnendatel aastatel praktiseeriti asfaltkatte ehitamist olemasolevale kruusateele, mis sageli olid külmakerkelised. See sai nendele katetele paari-kolme aasta jooksul saatuslikuks – nad lagunesid. Ega Lääne-Viru teedega pole seda juhtunud?

Me ikka pidasime seda silmas ka – vedasime külmakerkelistele kohtadele rohkem kruusa peale. See on aidanud küll lagunemist ära hoida. Tuha suurendatud lisamine nendesse kohtadesse on ka arvatavasti aidanud katte säilimisele kaasa.

Sellelgi poolt – ega külmakergete mõju pole täiesti kadunud, igal kevadel, kui katendi kandevõime langeb, piirame rasket liiklust (piirang 8 tonni või ka 6 tonni telje kohta). Oli üks juhus, kui sellest piirangust hoolimata veeti karjäärist raskemaid koormaid – tee lagunes kahe tunniga ära.

Kas kokkuvõtlikult võib sedastada, et need katted on kestnud?

On. Mõni aasta tagasi sõitsime need teed koos Toivo Heinlaga Tehnokeskusest läbi, tegime mitmel pool nendel katetel proovipuurimisi, järeldus oli huvitav: veidi liialdatult öeldes ei tohiks need katted *ühegi reegli* järgi koos püsida, aga nad on kestnud ja on ilusad.

Kas tohib nii küsimust asetada, et kui Valentin Transtoki entusiasmi poleks olnud, kas siis oleks pilt olnud teistsugune – kõiki kruusateid ei oleks saadud katte alla?

No igal juhul oleks teine olnud! Ma olen selles täitsa kindel! See oli ikka tema *pressing* selle eesmärgi saavutamise nimel. See oli tema idee – Lääne-Virumaa teed peavad saama kõik tolmuvaabaks! Eks nende katete ehitamisega oli kõigil jama, nii Transtokil kui teemeistritel, meistritel, kõiki asju tuli ikkagi ajada, ja ajada mitte nii nagu praegu, et mul tuli mõte ja ma kohe helistan. Siis

pidid veel eelmisel õhtul kõik ette läbi mõtlema kuni järgmise päeva õhtuni, et kõik toimiks, sest käigu pealt midagi muuta oli väga raske. Ainult kohale sõites sai asja joonde ajada. Aga ega sõidut autot polnud, tuli võtta autobaasi veoauto, maksta selle eest autobaasile tonnides (justkui oleks vedanud kruusa või pinnast)... Eks Transtokil oli omakorda palju sekeldamist kõrgemal pool, et oma eesmärki saavutada. Aga kui tuli autasude andmise aeg, siis oli küll hea võtta mees, kes oli saanud hakkama erakordse saavutusega – lasknud katta kõik kruusateed kattega. Ta oli sel moel eeskujuks ka teistele.

Eks tollasel Teede Remondi ja Ehituse Trustil oli see omakorda võimalus nõ tugev kaart välja käia. Kui nüüd möödunud aastatele ja tööle sinu vaatevinklist vaadata, siis küllap võid seda siin Lääne-Virumaal tehtut lugeda oma elutööks ega kahetse, et valisid tee-ehitaja kutse.

Jah, olen sellega täiesti päri, ja ei kahetse. Juba see, et ehitasin Viru-Jaagupisse ise maja, siin on mu kodu ja kodumaakond. Koos minuga on Viru-Jaagupis maanteelase leiba söönud abikaasa Maie. Eriliselt heameelt teeb see, et poeg Erkki astub kindlalt teedemehe teed, samuti väimees Kalmer Helgand.

Veel üks elujuhtumitest, mis meelest ei ole läinud. Roela-Hanguse teel ehitasid mehed truupi

lahtise vooluga kraavi, millel pehme põhi. Truubi aluseks ei tohtinud panna laudu. Pidi olema kruusast padi. Aga kuidas sa paned need meetrise läbimõõduga truubitorud sinna nii, et nad oleksid täiesti sirges reas, sest truubilülid olid tollal ilma valtsita. Üksvahe, enne 1980. aasta olümpiat, olid küll valtsiga torud kasutuses, pärast aga jälle valmistamise lihtsuse eesmärgil leiti, et saab ka ilma valtsita. Neid aga muidu rivisse ei saanud, kui pidi lauad alla panema. Hommikul andsin meestele töökäsu kätte ja õhtul tööd üle vaatama tulles vaatasin ka toru otsast sisse – natuke kõver on! Hakkasin siis brigadiriga õiendama, et kuule, Eldur, mis sa teinud olete, mul tuleb see toru ju komisjonile üle anda, kui näevad, hakkavad nuri-sema. Eldur, juba pensionieas mees, patsutab mulle õlale ja ütleb: “Kuule Mikk, ega vesi palk ei ole, et kõverast torust läbi ei lähe!”... Siinamaani läheb vesi sealt läbi!

Olen need 40 aastat vastu pidanud, oma osa on selles, et kõik töökaaslased on olnud meeldivad, ei ole nendega riidu läinud, kuigi on olnud ka väga raskeid hetki ülemustega (ülemusi on olnud kolm). Kõik nad on olnud üsna äkilised mehed. Kui sa aga ikka oled enda eest väljas, siis saad ka seda, mida tõesti vaja on, olgu siis selleks tarvis olnud aknast või korstnast sisse tulla, kui uksest on välja aetud.

November, 2008

Usutlenud Enno Vahter

ENN RAADIK



2002

Sündinud 1952 Pärnus, lõpetanud Tallinna Polütehnilise Instituudi (Tallinna Tehnikaülikool) 1975 teedeinseneri diplomiga, samast aastast alates töötanud Pärnu Teede Remondi ja Ehituse Valitsuses inseneri ja osakonnajuhatajana, Teede Remondi ja Ehituse Valitsuses nr 1 (Jäneseljal Pärnu lähedal) peainsenerina, seejärel Pärnu Teedevalitsuse juhatajana, alates 1. detsembrist 2005 Põhja Regionaalse Maanteeameti direktorina ning 28. aprillist 2008 taas Pärnu Teedevalitsuse juhatajana. Enn Raadik on juhatanud Maanteeameti konsultatiivorganitena toiminud Maanteeameti Täiskogu 1994. aastal, Maanteeala Juhtide Nõukogu 2004. ja 2008. aastal.

Maanteeametil 90, Sinul teedemehena 33 aastat, so 1/3 kogu süsteemi ajaloost. Mis on Sind motiveerinud suhteliselt pikaks ajaks teedealaga tegelema?

Alustasin Pärnu Teede ja Remondi Valitsuses tööd 1975. aastal pärast Tallinna Polütehnilise Instituudi lõpetamist. Kui koolist ametisse tulla, siis ametitöö on üks töö ja kui tol ajal see riigikord oli, nagu ta oli, pandi noortele mitmesuguseid muid, nn ühiskondlikke kohustusi. Nii tuli minulgi organiseerida ALMAVÜ tegevust, olla ametiühingu kohaliku komitee esimees. Viimane oli siiski ka kasulik – see õpetas töötama ja suhtlema inimestega. See kogemus on edaspidises tegevuses igati kasuks tulnud. Et 1980. aasta oli olümpiamängude Tallinna purjeregati aasta, siis johtuvalt sellest olid töös ka suured nn olümpia teedeehitusobjektid Ikla–Pärnu teelõigul, s.t praegusel *Via Baltical*. Sain noore insenerina kohe ka koolitarkust praktikas testida. Edasi tuli töötada 10 aastat peainsenerina TREV-1-s.

Kui praegu oleme Maanteeameti organisatsiooni ümberkorralduste keerises – regionaalsete teedekeskuste loomine ja võimalik Maanteeameti ja Autoregistrikeskuse liitmine, siis tegelikult on organisatsiooni areng olnud pidev ja sihipärane juba 80-ndate aastate lõpust peale. Mul on olnud õnne selles protsessis osaleda. Perestroika-aja saabumisega sai paljudest asjadest häälekamalt kõneleda kui muidu ja osa kolleegidega leidsime, et teedemajanduse korraldus vajaks muutusi. 1986. aastal tekkis mitteformaalne algatusgrupp ja me asusime asja korraldama ning ümberkorralduste põhimõtteid välja töötama. Gruppi kuulusid hilisem teede- ja sideminister Andi Meister, Rein Eendra, Aldur Aasa, Ain Randma, Heino Ristmäe ja mina. Heino Ristmäe on oma 2002. aasta intervjuus Teelehele seda ka pikemalt meenutanud. Ega meie mõtted kõigile kohe ei meeldinud, aga siiski tuleb märkida, et lõpptulemuseks oli koondive Eesti Maanteed moodustamine ja juba siis oli meil üks kindel idee (mis küll realiseerus aastaid hiljem) – tee-ehitus tuleb maanteehoiust eraldada, tee-ehitusega tegelegu ehitusfirmad, hooldega teedevalitsused.

Tänuga tuleb meenutada aastaid 1991–2005

ja tollaseid kolleege Pärnu Teedevalitsusest. See oli aeg, kus teisest riigikorrast tulnud ettevõtte sai ajakohase ja efektiivselt töötava organisatsiooni maine. Huvitavaks kogemuseks oli regionaalsete teedevalitsuste loomine, kui 2003. aasta alguses liitusid Pärnuga Viljandi ja Lääne Teedevalitsus. Mul on olnud võimalus põhjalikumalt tunda õppida ja teedeasju ajada kuues Eesti maakonnas. Kaks ja pool aastat Põhja Regionaalse Maanteeameti juhina andis teadmise, et pealinna lähimbruses on samalaadsed probleemid hoopis teistsuguse tähendusega kui näiteks Pärnu, Viljandi või Rapla ümbruses. Võib-olla on see periood alles liiga värskelt mälus, aga täna hindaksin just PRMA-perioodi oma töö kõige huvitavamaks. Siinkohal tänud kogu PRMA perele nende aastate eest.

Täna taas Pärnus ja taas on organisatsiooni ümberkorraldused käsil. Siit vastus ka esitatud küsimusele: kui olla sündmuste keerises, ei teki rutiini, töö pole kohustus, vaid huvitav ja motiveeriv väljakutse.

Mainisid möödaminnes kümnet aastat peainsenerina TREV-1-s. Mis neist aastatest meenub?

Seal sai keskenduda täielikult tee-ehitusele. See oli praktiline kogemus, mille põhjal, nüüd juba rohkem juhi rollis olles, saan tänagi teha teedeinsenerlikke otsustusi. TREV-1 tegi palju tööd ka mujal Eestis, väljaspool Pärnu rajooni, koguni Lätis. Ehitasime 1980–1988 Risti–Virtsu maanteed, mitu teed Rapla rajoonis.

Et Teede REV-1 oli 1962. aastal moodustatud mitme teedevalitsuse baasil, siis oli sinna kogunenud terve rida võimekaid spetsialiste, kes tahtsid ennast kehtestada. Nende tegevust ühe mütsi alla saada oli üsna raske. Tuletan siinkohal hea sõnaga meelde tollast juhatajat Mait Jüriööd ning jaoskonnajuhatajat Eino-Jüri Laarmanni. Neilt oli palju kõrva taha panna – Laarmannilt organiseerimist ja seda, kuidas kunagi ei tohi kohe öelda „ei“. Esmalt vaja ikka mõelda positiivselt ja alles siis mõelda eitusele või kompromissile. Mait Jüriöö oli väga hea ideede generaator. See kõik lõi eeldused teha head

meeskonnatööd. TREV-1 aegadest on jäänud head mälestused, töö oli tulemuslik, kui pidada silmas tehtud teekilomeetreid...

Mis meenub, kui Eesti sai uuesti vabaks?

Vaatamata kroonilisele rahanappusele ja sellest tulenevatele hädadele, oli 1990-ndate aastate alguses ka palju positiivset. Nii tee-ehituses kui ka maanteede hooldes mindi üle lääne tehnikale ja tehnoloogiale, karmistati nõudeid tee-ehitusmaterjalidele, sellega kaasnes kvalitatiivne areng. Sel perioodil ulatasid abikäe Soome kolleegid. Väga paljudel juhtudel saadi Soome teedevalitsustest abi korras või sümboolse hinna eest heas seisundis kasutatud teehooldemasinaid, teehöövleid ja muid seadmeid. Tihe koostöö kestis kümnekond aastat. Sajandivahetusel see koostöö rauges ja seda kahel põhjusel: nii Eestis kui ka Soomes alustati tellija- ja töövõtjaorganisatsioonide eraldamist ning edaspidi vajas hooldetehnikat juba töö teostaja, ning teiseks – me olime nii palju kosunud, et suutsime ise soetada uut lääne tehnikat. Tõde on siiski see, et tänagi on osa tol ajal Soomest soetatud tehnikat veel kasutuses.

Võiks märkida, et ka raha nappusel olid omad plussid. Teedemajanduse alafinantseerimise tõttu olid teedevalitsused senisest enam sunnitud tegelema teede hooldega. Nõukogude perioodil, sellel väga rangel plaanimajanduse perioodil, aeti taga mahuliste tööde plaani ja selle täitmist, ent teede korrashoid jäi tee-ehituse kõrval selgelt teisejärguliseks.

Keda soovid meenutada, kes Sind teedemehena on mõjutanud.

Aastate jooksul on kokkupuuteid olnud paljude väga huvitavate, tarkade, karismaatiliste kolleegidega. Kui nimesid nimetada, siis olgu siinkohal ära märgitud Väino Soonike – imetlen senini tema erialaseid teadmisi, tema entusiasmi, otsustamise tahet ja otsustamise julgust. Ta oli mulle hea nõuandja ja julgustaja minu TREV-1 perioodil. Ain Randmalt ei võtnud ma üle mitte ainult Maanteeameti Täiskogu spiikeri ameti, vaid ka tähelepanekud, kuidas ohjata Täiskogu koosolekutel 15 teedevalitsuse juhatajat. Kindlasti olen

paljudes olukordades püüdnud käituda nii, nagu tegi seda kadunud Aadu Lass. Paljudel teedevalitsustel olen osalenud koos Jüri Riimaaga, paremat kaaslast reisidel oleks patt soovida. Kindlasti on üks karismaatilisemaid teedemehi juba eespool mainitud Eino-Jüri Laarmann. Mõnda head kolleegi julgen pidada sõbraks, keda siinkohal pole võib-olla eetilise nimeliselt ära märkida. Mind on ümbritsenud töökad, ausad ja toredad töökaaslased.

Mis on südamel, mis on halvasti, mis on hästi?

Väga halvasti ei ole ju midagi ja et tegu on pidupäevakirjutisega, siis väga muretseda polegi põhjust. Aga igapäevamuredest ei pääse meist keegi. Paneb mõtlema, et nüüd, kus me oleme tellija- ja järelevalveorganisatsioon, siis kust tulevad meile pädevad ja kogemustega insenerid? Et me ise praktiliste töödega ei tegele, siis koolist tulnud inseneridel praktilise kogemuse saamise võimalus puudub, seda võib saada küll ettevõtluse poolel, aga sealt edaspidi spetsialiste tööle saada on enam kui küsitav. Siit siis järjepidevuse ja jätkusuutlikkuse küsimus. Või teine teema – riigi põhiteede, näiteks Tallinna–Tartu tee või Tallinna ringtee arendamise rahastamine. Ehitamist tuleb rahastada selliselt, et see ei ahenda riigi kogu maanteevõrgu arendamise võimalusi. Praegune kavandatav teehoiukava 2009–2012 on kõrvalteede arengu osas aga enam kui trööstitu.

Kas me praeguse majandussurutise perioodil organisatsioonide liitmise ja lahutamisega ikka saavutame riigile parima tulemuse? Kas kümne aasta pärast saame tähistada Maanteeameti sajandat sünnipäeva?

Viimaseid aastaid saab ikkagi vaadata positiivses võtmes. Rõõmustatakse ja tunnustust jagatakse ikka selle eest, kui mõnele kruusatee lõigule on ehitatud kate, kui valmis on saanud kergliiklusteed, mis pakuvad turvatunnet jalakäijatele ja jalgratturitele. Nii hea tasemega kui riigi teedevõrk täna on, pole see olnud ealeski! Suur tähtsus on sellistel objektidel, nagu Kasari

vana silla ja Konuvere võlvsilla renoveerimine – see on meie mälu! Hästi on edenenud meie Maanteemuuseum.

Probleeme jagub. Millist lahendust probleemidele eelistad? Kuldset kesktee?

Olen maailmas piisavalt elanud, et mitte pidevalt muretseda. Arvan, et mul on olnud üsna hea lastetuba ning lahtiste silmadega elamine on andnud tõdemuse, et pole vaja sattuda raevu, kui keegi sinust erinevalt mõtleb või ütleb. Probleemide lahendamise üks eeldus ongi just see, et kõik ei mõtle ühtemoodi. Niinimetatud kuldset kesktee kasutades võib ju elust räsimate läbi jalutada, kuid minule see ei sobi. Olen valmis otsustama ja

vastuvõetud otsuste eest vastutama.

Mida ütleksid kokkuvõtteks?

Just! Ütlen kokkuvõtteks, mitte lõpetuseks. Olles ise pidevalt sündmuste keerises, ei märka alati muutusi meie ümber, eesmärgid tunduvad realiseeruvat vägagi aeglaselt, alati on tahtmine saavutada enamat kui seda lubavad reaalsed võimalused, seepärast on vahel mõistlik vaadata tagasi. Kes minevikku ei mäleta, elab tulevikuta, ütleb kõnekäänd.

Aastapäevatervitus kõikidele kolleegidele!

November, 2008

Usutlenud Enno Vahter

LEMBIT MAKSTIN



Sündinud 1955. Lõpetas teedeinseneri diplomiga Tallinna Polütehnilise Instituudi (Tallinna Tehnikaülikool) 1978. Pärast TPI lõpetamist asus tööle Teede Remondi ja Ehituse Valitsusse nr 2 (TREV-2) töödejuhatajaks, hiljem vanemtöödejuhatajaks, sai 1989 -TREV-2 juhataja asetäitjaks. Stažeerinud 1990 Soome maanteeametis vahetusinsenerina. Alates 2007. aastast on AS Teede REV-2 Grupi nõukogu liige.

Lembit Makstin: 1978. aastal astusin TREV-2 kontori uksest Tallinnas Tulika tänaval sisse kui TREV-2 ametlik töömees.

Oled olnud TREV-2 teenistuses kogu elu?

Jah, kogu elu. Tulin töödejuhatajaks. Esimene objekt oli Harku raudtee ehitus. 1979 pandi mind asfaldipanekut juhtima, seda tööd tegin kuni 1985. aastani. Seejärel edutati mind vanemtöödejuhatajaks, et juhtida Narva maantee ehitamist. 1989 sain juhataja asetäitjaks, hiljem, aja jooksul, sai juhataja asetäitjast peainsener.

Siis ajad muutusid. Oli aasta 1990, kui muutused peale hakkasid. Maanteeamet saatis mind Soome õppima tegutsemist turumajanduse tingimustes. Olin aastajagu Soome Maanteeametis esimene nn vahetusinsener Eesti Maanteeametist. Tulnud 1991 tagasi, läkski n-ö jamaks lahti. Kui 1990. aastate alguses toimusid Eestis ja ühtaegu teedemajanduses majanduspoliitilised muutused, tegime TREV2-st rendiettevõtte ning aasta möödudes aktsiaseltsi. Sealpeale olen olnud kogu aeg aktsiaseltsi juhatuse liige kuni 2007. aastani, mil moodustus AS Teede REV-2 Grupp, olen siin nõukogu liige.

Muutused põhjustasid omamoodi ja senikogemata raskusi, ent tööd on tulnud teha nii enne kui pärast seda, olgu siis nõukogude või vabaturumajanduse ajal. Nõukogude ajal tegime me (TREV2) ju vägagi suures mahus tööd, tolle aja mahunäitajaid (füüsilises mahus) ületasime alles aastail 2006–2007. Võib olla, et mullatööde mahu seni kõige kõrgemat tulemust me ei olegi veel ületanud. See johtub ka teetööde struktuurierinevusest – mullatööde osa nüüd on märksa väiksem, vähem ehitame uusi teid, ent katteehituse ehk asfaldi osa on suurem. Asfalti ei ole me kunagi niipalju teinud kui 2007. aastal, aga sellegipoolest võiksime seda tööd teha märksa rohkem, palju-palju rohkem, jõudu selleks on kohutavalt.

Kui tuli kätte aeg, kus ettevõtlus privatiseerus, kus tuli hakata majanduslikus mõttes mõtlema hoopis teisiti, kus tuli jätta sotsialistlik mõtlemisviis ja hakata õppima mõtlema ja tegutsema eraomanikuna vabaturumajanduses, siis kui raske see oli ja mida kõike tuli ületada? Mul oli selles suhtes küllaltki lihtne. Õppisin 1990 ühe aasta Soomes, olles tööl Maanteeameti arendusosakonnas. Õppisingi seal terve aasta *kapitalismust*. Kogu aasta päevast päeva turumajandusühiskonnas. Arvan, et sain seeläbi väga hea koolituse, mis seisnes selles, et osalesin või olin juures Soome Maanteeameti Arenduskeskuses igale tasandile (teemeistrid, juhatajad jne) antud mis tahes koolitustel. Kui teisi koolitati, siis sain koolituse minagi. Ühtaegu sain ka väga hea arvutikoolituse. Sinna minnes ei teadnud ma arvutist mitte midagi. Väga tähtis oli meile ka see, et kui mina olin koolitusel Soomes, oli Peeter Vilipuu (TREV-2 kauaaegne juhataja ja direktor – toim.) samalaadsel koolitusel Saksamaal. Tagasi tulnud, teatas Väino Soonike (Maanteeameti tolle-aegne peadirektori asetäitja – toim.), hästi selge mõistusega mees, otsekoheselt, et nüüdsest (1991) ei hoolitse teie ettevõtte olemise eest keegi peale teie endi, vaadake ise, kuidas hakkama saate, mida ette võtate oma masinatega ja kas ja mis tööd teete. See oligi väga hea, et öeldi konkreetset ära – nüüd on lugu läbi, rahad said otsa, tehke mida tahate. Kahe nädala jooksul võtsime kõik oma tehnika ja masinad objektidelt ära. Mõtlesime siis,

mida teha. Laiali ei tahtnud ka ettevõtet saata. Aga muud midagi kui teed ehitada ka ei osanud. Riigiettevõtet enam ei olnud. Samas ei suutnud me kohe aktsiaseltsi kohe asutada, sest selleks oli tarvis 400 000 rubla asutamISRaha. Seda ei olnud kusagilt võtta! Tulime otsusele, et teeme rendiettevõtte, kolhoosi. Selle asutamiseks ei pidanud raha välja andma. Töötasimegi siis üle aasta kolhoosina. Tekkis mõningane kasum, jaotasime selle osadeks vastavalt palgale, kuid seda ei makstud välja ning selle baasil asutasime aktsiaseltsi. Ega niisugune mõte ei leidnud kohe heakskiitu, vastupidi, seda laideti totraks – milleks kolhoos, kohe tuleb teha aktsiaselts! Samas, Tallinna Laevaremonditehas tegi samamoodi – asutas rendiettevõtte. Muud võimalust meil lihtsalt ei olnud! Siis läks nagu läks, tulid veel raskemad ajad, kus meil üldse tööd ei olnud. 1993 oli meie käive vaid 12 miljonit krooni, sellestki kaks kolmandikku Paldiski raudtee ehitamine, mis oli esimene riigihankega sarnane töö. Muu meil peaaegu kõik seisis. Neil, kes töötasid teehooldel, oli siiski kuigipalju tööd, aga ehitada ei olnud midagi. Aja jooksul saime väikesi töid – Tallinna lennuvälja remondil, hotell Tallinna juures hoone vundamendiaugu kaevamisel (see, mis aastateks tühjalt seisma jäi)... Paldiski raudtee ehitamisega oli nii, et märkasime lehes kuulutust, mis soovis leida raudtee-ehitajat. Paistis, et raudtee-ehitajaid pole. Hoolimata sellest, et raudtee-ehitus tundus ülimalt ebameeldiv, läksime seda tööd endale hankima, sest tööd tuli kusagilt saada. See oligi tol aastal (1993) meie kõige suurem objekt. Kui me seda poleks võtnud, oleksime surnud. Järgmine aasta oli juba lõbusam – tuli lennuväli, Tallinna lennuvälja rada oli tarvis kapitaalselt remontida. Selle hanke võitis Soome firma Lemminkäinen, mullatööd saime allhankena endale, sest muud firmad olid väikese võimsusega sellise töömahu kohta ja meie firmal oli suur mullatööde kogemus, ka oli meil juba hiljutine lennuvälja remontimise kogemus, mistõttu meil polnud selle töö ees ülearust hirmu ega aukartust. 1994 läksime uue asja peale välja – maailmas võeti laialt kasutusele stabiliseerimistehnoloogia ja asfaldifreesid. Ja lennuvälja tõusu- ning maandumisrada oli tarvis suures osas n-ö üles võtta ehk vana kate lammutada. Otsustasime siis osta asfaldifreesi (esimene Eestis). Otsus oli fantastiline, sest

frees maksis tol ajal rohkem kui oli meie tegevuse aastakäive. Pidasime siis pankadega läbirääkimisi laenu võtmiseks... See ja mõni teinegi asi ajas küll vahel higiseks ... polnud tarvis teha kätekõverdusi ega kükke, aga higi hakkas voolama! Frees õnnestus siiski ära osta ja 1995. aastal asusime lennukiväljal katet üles võtma. Kohe korraldas Maanteeamet riigihanke katete taastusremondile mitmel maanteel üle Eesti (Lihula, Aegviidu jm), kus me võistlesime, kuid ei võitnud, võitis üks Soome firma. Ette oli nähtud uue katendi ehitamisel rakendada vahtbituumenstabiliseerimist. Enne seda tuleb vana kate üles võtta. Et soomlastel freesi ei olnud, siis saime selle töö allhanke korras endale. Et meil puudus stabiliseerimistehnoloogia, siis järgmisel aastal tõime selle uue tehnoloogia ka endale sisse. Nii saimegi järgmisena Maanteeameti tellimisel selle tehnoloogia abil teha kahe lõigu remonti (Vasalemma–Padise vahel ja Pärnu–Lihula maantee ühel lõigul). Meil õnnestus saada taastusremondivankrile tänu eeskätt freesile ja uuele stabiliseerimistehnoloogiale. Me julgesime riskida – see oli tõesti hull risk, umbes nagu see, kui tänapäeval võtaks nõuks osta mingi masin, mis maksab miljard krooni... juba mõnesajamiljonilise hinna küsimise peale vajuvad mu käed alla... Juhtus nii, et saime tegutseda kolm aastat, mil teistel firmadel freese ei olnud. Siis, võiks öelda, saime tõesti ree peale – uus tehnoloogia, uus tehnika...

Edaspidisest arusaamiseks tuleb meenutada, et nõukogude aja lõpupoole võttis Aadu Luukase juhitud Teede Remondi ja Ehituse Trust meilt ära Lagedi asfaltbetoonitehase, mis oli tingitud muutusest teedemajanduse abitootmise korralduses. Siiski tegime Lagediga esialgu head koostööd (eks need mehed olid meie endised kaastöölised). 1997 tuli Lemminkäinen ja ostis tehase endale. Siis tekkis situatsioon, kus meil ei olnud enam kohta, kuhu asfaldi panna, sest polnud asfalditehast. Küll oli meil loodud kohe üsna alguses väikeaktsionäride osalusega asfaldi paigaldamise ettevõtte Titania. Et olime juba teinud suuri investeeringuid, siis ei jätkunud tol hetkel raha, et osta asfaltbetoonitehast. Pangast poleks laenu ka saanud. Julgust kokku võttes müüsimise 30% oma ettevõttest maha. See juhtus 1998. Siis Peeter Vilipuu koos operaatoriga (asfaltbetoonisegisti operaator, kõrge kvalifikatsi-

ooniga tööline, kellel on vähemalt rakendusinseneri kutseoskus – toim.) läks Euroopasse tehast ostma, nad sõitsid mitmel maal ringi ja leidsid Prantsusmaalt Pariisi külje alt ühe võssa kasvanud “rauhunniku”, mis ei maksnud liiga palju, ja operaator ütles, et kui te selle Eestisse toote, siis hakkab ma sellega segu tegema küll. Nii tehtigi, maksti ära ja 1998 läks asfaldi tootmiseks ja katte ehitamiseks jälle lahti. Esimene asfaldiobjekt (10 km) oligi sama aasta kevadel Tartu maanteel, sealpool Koset. Mitu Lemminkäineni meest Lagedi tehastest tuli meile üle (soomlastel asfaldimehi tarvis polnud, neil olid omad) ja nii läks meie asfalditootmine käima. Ja nii siis oligi, et asfaldi tootmise taastamiseks tuli osa (see 30%) oma ettevõttest müüa. Niisugune samm – kas müüa midagi olulist ära, et ettevõtte arengus edasi minna – nõudis otsustavust ja kindlat otsust. Siitpeale, pärast asfalditootmise juurdetulekut, arenes meie ettevõtte hüppeliselt.

Uus arenguetapp sai alguse siis, kui Maanteeamet hakkas erastama teedevalitsusi, nende tehtavat maanteehooldust. Esimene oli Põlva Teedevalitsus, mis müüki pandi. Esialgu paistis, et keegi erilist ostusoovi ei ilmutanud, teedemehed teadsid ju, et teehooldus on vägagi tülikas ja sageli ebamäärane asjandus, kui sel alal tehtavaid töid, eriti talihooldust, tuleb hinnatata nii mahus, kvaliteedis kui rahas. Mina teehoolde alal töötanud ei olnud, aga Peeter Vilipuu teadis sellest mõndagi, sest tema isa oli töötanud Tartumaal teemeistrina. Samas oli kogemus, et talveperioodil oli meil vähevõitu tööd, millest sigines omakorda käibevahendite puudus. Mõtlesime, et kui aasta ringi teha ka hooldetöid,



AS Teede REV-2 keskus. Foto: Jaak Nilson.

siis see stabiliseerib kuigivõrd meie rahanduslikku olukorda aasta jooksul. Ostukonkurss ei olnud tihe ning me ostsime riigilt Põlva majandi ära. Ost oli õnnestunud eriti selle poolest, et seal oli väga hea meeskond ja tegevus käivitus otsekohe. Arutasime ka, et teehoolde suunal oma ettevõtet palju ei laien- daks, ehk siis võib-olla mõnevõrra Lõuna-Eestis, vältides tegevuse hajutamist üle Eesti. Siiski tuli selles vallas varsti Rapla Teedevalitsuse erasta- mispakkumine. Ka see erastamine oli ebaharilikult väikese pingega ja me läksime ostule välja küllaltki riskivaba pakkumisega. Ometi ei leidunud meist odavamalt pakkujat ning nii sai AS Rapla Teed meie tütarettevõtteks maanteehoolde alal. Mõnda aega me teehoolde suunal enam laieneda ei üritanud. Kuid kui tuli Valga Teedevalitsuse erastamine, siis tegime kõik, et see endale osta, pidades silmas laienemissoovi Lõuna-Eesti regioonis. Lähestikku asuvad tütarettevõtted tekitavad teatava sünergia, koosmõju. Siis (2004) sai ka OÜ Valga Teed meie tütarettevõtteks.

Uue reaalsusena tuli Eestis ilmsiks üleriigiline materjalipuudus tee-ehituses, eeskätt kohutav paekillustiku puudus, ka liivapuudus. Tartus oli liivakarjäär Ropka Liiv, mis kuulus Rein Kilgile. Tema ei leidnud sellele mingit kasutust. Rein Kilgi äripartneriks oli meie ärisõber Peeter Volkov, kes on tee-ehitaja ja endine Pärnu sadama direktor. Tema kaudu saime Ropka Liiva müügipakkumise, mille võtsime liivapuuduse tõttu ka vastu. Otsust mõjutas meie nõukogudeaegne liiva vee alt pumpa- mise kogemus. Ka see ettevõtmine on ennast kiirelt ära tasunud. Järgmisena võtsime päris sihiteadlikult eesmärgiks paekivi tootmise. Sai selgeks, et Põhja- Eestis ei ole võimalik paekivikillustiku tootmist enam algatada. Lõuna-Eestis tegutsedes avastasime ühtaegu (sinna on 5–6 aastat tagasi), et ka Lõuna- Eestis leidub paekivi. See on Vene piiri läheduses Marinovo-nimeline paik, kus saime paekarjääri käima. Eriline on see, et paelasund on ca 6 meetri sügavusel. Arvestasime siiski, et nüüdisaegsed ekskavaatorid tulevad sellega hästi toime, ja kaks aastat tagasi (2006) käivitasime seal hoogsa pae- killustiku tootmise. Samal ajal õnnestus ka Rapla maakonnas panna tööle paekarjäär, mis on koope- reeritud ühe kohaliku mehega, kes on maa valdaja. Nii on meil endil kaks paekarjääri ja üks suur

liivakarjäär ning mitu väiksemat liivakarjääri. Sel moel oleme saavutanud oma ettevõtte tegevuses nende materjalide poolest teatava sõltumatus. Siiski ei suuda need karjäärid kogu meie tehtavat tööd tagada, ent kindlustavad siiski töö märkimisväärse mahus.

See on olukord, kuhu oleme suutnud jõuda. Mis on raske, on töö inimestega. Meie ostetud AS Tita- nia asus Tallinnas Betooni tänaval. Pärast ostu tõime selle baasi siia Vana-Pääskülla. Kui inimesed on harjunud kaua ühes kohas olema, siis harjumuse muutmine on raske. Mõneti üllatav on, et paljud inimesed ei ole saanud aru, et raha saab ainult tööga. Kui ei tegutse, siis raha niisama ei anna keegi. Selle arusaamise juurutamine on väga raske. *Sotsialism* inimestes kaob vägagi raskelt ja aeglaselt. Minul ja Peetril (Peeter Vilipuu – *toim.*) oli selles mõttes kergem, sest me saime pöördelisel ajal hea koolituse, me suutsime uudsesse olukorda kiiresti ja teadlikult siseneda. Tuleb teadlikult vabaneda vanadest harjunud vaatenurkadest tegevuse korraldamises. Loen kodus aeg-ajalt Marxi “Kapitali” ning hooman, missugune hullus on *kapitalism*, kuid märkan, et osa kirjeldatud mehhanismidest peabki vabaturuühiskonnas toimima. Märkan ka, et kõrgkoolis on ühiskonnateaduste osa väikse võitu, peaks andma õppijaile rohkem teada, missugused käitumisreeglid majanduses toimivad ja kuidas nende järgi olla. Eriti kui tulla koolist ja asuda ettevõttes tegevust ja tööd korraldama. Kas või seda, kuidas käsitada suuri tõuse-langusi majanduses, mis vabaturuühiskonnas ette tulevad. Sellekohaseid näiteid on meil endil möödunust võtta.

Kokku võttes ja tagasi vaadates leian, et muutusi majanduse ülesehituses ja ühiskondlikus korras on meie ettevõtte suutnud üle elada ja seejuures ise muutuda küllaltki lihtsalt. Siinkohal on ka kohane tõdeda, et meie firma on jõudnud töömahtude osas tõusta oma kunagise kõrgtaseme lähedale, mis oli enne suuri muutusi 1990. aastate algul, alles 2007. aastal. Samas tuleb arvestada nüüd langusega (mil- lele järgneb taas tõus). Tuleb teha majanduslikult õigeid otsuseid, olgugi et neid on raske teha.

Oktoober, 2008

Usutlenud Enno Vahter

Tallinna Tehnikaülikooli teedeinstituut (varasema nimega Tallinna Polütehnilise Instituudi autoteede kateeder) tähistas 2008. aastal oma pideva eksisteerimise 50. aastapäeva.

Allpool tutvustame lugejat instituudi ajaloo, refereerides nimetat aastapäevaks ilmunud raamatut "Teeinstituut 50" (autor Vello Mespak).



Teeedeinstituudi 50. aastapäevalt 26. septembril 2008 Tallinna Tehnikaülikoolis. Esiplaanil vas. emeriitdotsent Ants Vaimel, kateedri juhataja 1982-1986, ja TTÜ rektor Peep Sürje

Foto: Eiko Lainjärv

TEEDEINSTITUUT 50

Autoteede kateedri asutamisele 1958. aastal eelnes pikk ja kirju eellugu. Aastapäeva eel püüti arhiividokumentidest leida dokumente, mis oleksid vihjanud võimalusele, et juba 19. sajandi lõpus leidis Eesti territooriumil kool, kus õpetati teedeasjandust. Otsinguid kroonis ootamatult kiire edu ja nii tuvastati, et selliseks kooliks oli 1880. aastal asutatud Tallinna Raudtee Tehnikakool (TRTK). Selle kooli õppeplaanides esines õppeainena raudteeasjandus ja ehituskunst ning selle esimeses osas oli tekst: "Maanteed ja raudteed. Piki profiili ja plaani iseärasused. Tee sirged ja kõverad osad ..." Ja seda ajal, kui auto polnud veel leiutatud! (Sisepõlemismootoriga auto konstrueerisid teineteisest sõltumatult saksa insenerid Carl Friedrich Benz 1885 ja Gottlieb Daimler 1886). ... On tähelepanuväärne, et tolleaegne geodeesia välipraktika TRTK-s oli üles ehitatud samadel meetodilistel alustel nagu aastakümneid hiljemgi, sisaldades maa-ala mõõdistamist, horisontaalidega plaani joonestamist, nivelleerimiskäiku ning verteva rida eriuksandeid. Instrumentaarium oli muidugi ajastule vastav: ümbertõstetava toruga nivelliir (mis, muide, kuulus geodeesia laboratoorsete tööde hulka ka 1955. a). Teodoliiti ei tuntud, seda asendas astrolaab. Pärast teoreetilist kursust järgnes kaheaastane praktika, mille kestel spetsialiseeruti auraveduri masinisti abiks, telegrafistikks või teemeistriks. Praktikaaruannet kaitsti tehnikakooli komisjoni ees. Eduka kaitsmise korral loeti kool lõpetatuks ning omistati kvalifikatsioon. 1917. aastal lõpetas TRTK ka Richard Andreas Ambros, kes on Tallinna Polütehnilises Instituudis õpetanud paljusid meie teedeinseneri. See kool lõpetas tegevuse 1918. aastal. 1923. aastal omistati tehnikakooli lõpetanutele tehniku kvalifikatsioon.

1928. aastal loodi Eestis teemeistrite ametikohad ja neile kandideerijatelt nõuti kutsekooli või tehnikumi haridust. Et sobiva haridustasemega isikuid ei olnud piisavalt, siis korraldati ka kursusi. Esimesed teemeistrite kursused toimusid 23.

jaanuarist kuni 3. aprillini 1928. Neis osales 26 inimest. Tallinna Tehnikum (TT) on teine õppeasutus Eestis, kus anti ka teedealast haridust. 17. septembril 1918 avati Eesti Tehnika Seltsi (ETS) tehnilised erikursused (6 osakonna seas ka ehitusosakond 18 kuulajaga), mis 27. detsembril samal aastal nimetati ümber tehnikumiks. Mais 1920 sai sellest õppeasutusest haridusministeeriumi alluvuses tegutsev riiklik õppeasutus Tallinna Tehnikum (TT). TT alamaste (3 semestrit) valmistas ette tehnikuid ja meistreid, ülemaste (samuti 3 semestrit) aga tegelikke inseneri ning tegelikke arhitekte. Õppejõudude seas olid teedemeestele enim tuntud isikutest endine Petrogradi Teedeinseneride Instituudi 1906. a lõpetanud ja seal hiljem prorektori ning professorina töötanud Ottomar Julius Martin Maddison ning sama õppeasutuse 1911. aastal lõpetanud August Velner. Teise lennu (1924) lõpetanute seast tunneme kindlasti Leo Jürgensoni ja eespool mainitud Richard Ambrost. TT ehitusosakonnas valmistati ette mitmekülgseid ehitusinseneri, erialalised õppeained olid tööstus- ja tsiviilhoonete konstruktsioonid, raudteed, maanteed, sillad, vesiehitised, linnade ja asulate veevarustus ja kanalisatsioon. 1928. a uuendatud TT põhikiri muutis tehnikumi taas keskeriõppeasutuseks, mis lõplikult tehnikahariduse pildilt kadus augustis 1933.

Et vajadus inseneride järele kestis ja poleemika tehnilise kõrghariduse ümber jätkus, võttis Riigikogu 1934. a veebruaris vastu Tartu Ülikooli (TÜ) seaduse muutmise seaduse, mille alusel TÜ matemaatika-loodusteaduskonnas avati tehnikaosakond, mis 1935. a muudeti iseseisvaks teaduskonnaks ja 1936. a suleti. Vähem kui kahe kuu pärast ilmus uus riigivanema dekreet "Eesti Vabariigi Tallinna Tehnikainstituudi seadus", mille §1 algas nii: "E.V. Tallinna Tehnikainstituut on tehniline ülikool ...".

Tallinna Tehnikainstituudis (TTI, 1938-1941 ja 1941-1946 Tallinna Tehnikaülikool (TTÜ), 1941 ja 1946-1992 Tallinna

Polütehniline Instituut (TPI) hakkas kohe tegutsema ehitusosakond (teaduskond), mis oli instituudi suurim ja valmistas ette diplomeeritud insenere viiel erialal: teedeehitus, hüdroehitised, tsiviilehitus, sillad ning ehituskonstruksioonid.

Teaduskonna struktuur oli tollal hoopis teine kui tänapäeval: alglülideks olid professorid ja dotsentuurid, samal ajal eksisteerisid õppe- ja uurimistöö oluliste üksustena veel laboratooriumid, millest hilje kujunesid välja kateedrid.

Teedeehituse professori koos eelnimetatud laboratooriumiga juhtis professori kohusetäitjaks määratud Oskar Martin. Assistentidena töötasid Elmar Kikerpill ja Lembit Poverus. Esimene neist oli lõpetanud Moskva Teedeehituse Instituudi 1920. a teedespetsialistina, teine aga lõpetas 1943. a TTÜ tööstus- ja tsiviilehituse erialal.

Oktoobris 1940 moodustati TTÜs kateedrid. Ehitus- ja mehaanikateaduskonnas loodi teede ja ehituste kateeder, millele allus teedelaboratoorium.

Teise maailmasõja ajal jätkasid TTÜs kaks teaduskonda: ehitus- ja mehaanikateaduskond ning keemia- ja mäeteaduskond, millest esimeses jäi üheks suunaks kolmest ka teedeehitus.

Pärast sõda, 1944, loodi ehitusteaduskonna (dekaan O. Maddison) haldusalas ehituste kateeder (juhataja prof. Leo Jürgenson), millest 1947. a eraldus teede ja vesiehitiste kateeder (juhataja prof. August Velner).

1944. a loodi TPIs iseseisev teedeinseneri eriala. Kvalifikatsioonilt jagunesid lõpetajad autoteede-, raudteede- ja vesiehitiste insenerideks. Kuid 1947. aastal suleti kaks viimast haru ning alles jäi vaid autoteede eriala, sedagi mitte kauaks. Tingituna vajadusest intensiivistada hüdrotehnikainseneride ettevalmistamist suleti 1948. a teedeharu ning kahekordistati vastuvõttu hüdrotehnikaharusse. Teedeasjanduse õpetajateks olid sel hetkel võtta E. Kikerpill ja L. Poverus, mõni aeg hiljem liitus nendega professori kohusetäitjana insenerpolkovnik, tehnikakandidaat Peeter Raudsepp, kes mõne aja pärast siirdus ehitustehnoloogia kateedrisse, olles ka selle juhatajaks. Umbes samal ajal tuli, algul kohakaaslasena, alates aga 1946. aastast juba põhikohaga Richard Andreas Ambros.

1946. aastal toodi keemia- ja mäeteaduskonnast üle geodeesia kateeder (eesotsas dots. H. Muischneek).

1950. aastal liideti mõlemad eelnimetatud kateedrid hüdrotehnikaga ja geodeesia kateedriks (juhataja dots. L. Tepaks).

1958. aastal lahutati see kombinatkateeder kaheks, millest üks sai nimeks autoteede ja geodeesia kateeder (juhataja dots. R. Ambros). Selle kateedri süüdi 2008. aastal tähistaksegi. Iseseisva erialakateedri loomise tingis 1954. a uuesti alanud vastuvõtt teedealale. Sügisel 1958 võeti vastu juba viies rühm üliõpilasi, esmavastuvõtt aga valmistus järgmisel kevadel lõpetama. Seega oli mainitud hetkel kõnealust eriala õppimas ca 80 tudengit. Kateedrit juhtas Richard Ambros kuni 1972. aastani. Samas õpetasid siis ja aastaid hiljemgi osa tähtsaid distsipliine teiste kateedrite õppejõud, nende hulgas Verner Kikas (teedeehitusmaterjalid), Nikolai Jürisson (teedemasinad), Heinrich Laul, Johannes Aare, Leonid Allikas ja Uno Nigul (sillad) ning Raoul Üksvärav (teedeehituse ökonomika). Suure osa õppekoormusest kandsid tunnitasu alusel õpetavad insenerid, kelle hulgas olid A. Lass, A. Prikk, E. Trei ja A. Tarmak, lühemat aega ka E. Lepp, A. Meschin, M. Susi jt.

1960. a tuli kateedri põhikoosseisu vanemõpetajaks Hans

Mägi (teede projekteerimine, puit- ja raudbetoonsillad), 1963. a lisandus assistent Vello Mespak (teedeehitus) ja 1964. a dotsent Ants Vaimel (teede projekteerimine, teede ehitusmaterjalid). 1972. a sai kateedri juhatajaks tehnikakandidaat Vladimir Segercrantz, vahetades välja R. Ambrose, kes siirdus pensionile. Järgnevate aastate jooksul täienes õppejõudude koosseis veelgi: Irja Kullerkupp (1974), Peep Sürje (1976), Tiit Metsvahi (1979), Irina Roste (1980) ja Harri Rõuk (1982).

Autoteede kateedri uurimistöös on eri aegadel kaasa löönud teedeinsenerid Margus Aron, Tiit Grünbaum, Sven Pihel, Peeter Volkov, matemaatik Ille Adamson ja keemia-insener Skaidrite Nurges. 1981. aastal kateedri juurde moodustatud autoteede ja liikluse organiseerimise ratsionaalse projekteerimise harulaboratooriumist kujunes 1988. a välja praegune inseneribüroo STRATUM, selle uurimistöoga tegeleva allüksuse tuumikuks said insenerid Dago Antov, Ilmar Jääger ja Peeter Tikks. Uuringute praktiliste tööde võtmeisikuteks olid tehnikud Innar Metsala ja Rainis Eks.

Kateeder/instituut on oma ajaloos seotud veel kahe isikuga – Elvi Nurmeti ja Ave Eessaluga, kes on olnud kateedri/instituudi kogu siseelu headeks haldjateks, neist esimene oli 1958. aastast alates kuni pensionile minekuni kateedri sekretär, teine on 1992. aastast instituudi direktori abi.

1992. a sai autoteede kateedrist teedeinstituut, mille esimeseks direktoriks sai aseprofessor Peep Sürje. Instituudi loomise hetkel kuulus selle koosseisu kolm õppetooli: teetehnika (juh. P. Sürje), veonduse ja liikluskorralduse (juh. Maano Koppel) ja geodeesia õppetool (juh. A. Randlepp). Kui veonduse ja liikluskorralduse õppetooli lisandus logistika õpetamine, tulid seda õpetama dotsendid Jüri Laving ning Mall Villeemi. 2000. a avati bakalaureuse- ja magistriõpe uuel, veonduslogistika erialal ja vastavalt selle muudeti endise veonduse ja liikluskorralduse õppetooli nimi veonduslogistika õppetooliks.

1990. aastate keskel tekkis vajadus raudteeinseneride järele ja seda probleemi püüti jälle lahendada teedeala üliõpilaste spetsialiseerimise kaudu. Õppejõuks sai Kaido Simmermann.

2005/2006. õppeaastal avati teedeinstituudi juures sillaehituse eriala ja loodi sillaehituse õppetool, mida kutsuti juhatama seni ehitiste projekteerimise instituudis sildu lugenud professor Siim Idnurm, vastavaid erialaaineid hakkas samas õpetama tema poeg dotsent Juhan Idnurm. Teedeasjandusest lahutamatu on insenerigeodeesia. Kord on seda ainet õpetatud koos teedega, siis jälle eraldi, ent 1958. aastast alates arvatavasti juba koos alatiseks. TTI moodustamisel asutati ehitusteaduskonna koosseisus geodeesia laboratoorium, juhataja dotsent Robert Johannes Livländer. Kui 1938. a sai TTI nimeks Tallinna Tehnikülikool ning teaduskonna professoride hulgas oli ka geodeesia professor (praeguses mõistes õppetool) ja geodeesia labor, siis juhtis mõlemat professor R. Livländer. Assistentina asus tööle magister Herbert Muischneek. 1940. a läks geodeesia kateeder üle keemia-mäeteaduskonda. 1941. a taastati professorid, aastail 1944-1946 õpetati geodeesiat matemaatika ja teoreetilise mehaanika kateedris, mida juhataja prof. Arnold Humal ning ainet õpetas H. Muischneek. 1946. aastal taastati iseseisev geodeesia kateeder, seal töötas assistendina Richard Lutsar, laborandi ja õppeülesannete täitjana Elvi Kaubi (Nurmet). Viimane on olnud autoteede kateedri üks legende, sekretär-masinakirjutaja-suhtekorraldaja jne, kes oli selle

kollektiivi liige kaugelt üle neljakümne aasta. Aegade jooksul on geodeesiat õpetanud Richard Lutsar, Esko Viljarand, Aadu Talts, Irina Pohjola (Roste), Aivi Silde, Vello Kala, Nelli Ustinova, Artu Ellmann, Toivo Liiv, Artur Vilipere, Arseni Siimar, Ants Vaimel, Vello Mespak, Tiit Metsvahi, Harri Rõuk, Irja Kullerkupp, Peep Sürje. Geodeesiat kui eriala on vahelduva eduga õpetatud vaid viimase aastakümneni jooksul. Aastatel 1995–1998 arendati tänu rahvusvahelisele TEMPUS-PHARE projektile välja nüüdisaegne geodeesia laboratoorium, see asjaolu lubas 1998. a avada rakenduskõrghariduse tasemel 4-aastase rakendusgeodeesia õppe, seal lõpetas 27 geodeeti, kellest paljud jätkasid maigistriõppes. Seal õpetas aastatel 2000–2003 rakendusgeodeesia erialal mitmeid eridistsipliine professor Hans-Otto Peters Karlsruhe Tehnikakõrgkoolist. Seoses TEMPUS-PHARE projektiga liitus teedeinstituudi kollektiiviga Maire-Liis Hääl, kes jätkab teedeinstituudis tänini.

2002. aastal mindi ehitusteaduskonnas üle 5-aastasele inseneriõppele, mille lõpetanud saavad magistrikraadi. Transpordiehituse õppekavas on võimalus alates komandast õppeaastast spetsialiseeruda kolmele alale, mille hulgas on ka ehitusgeodeesia.

Käesoleval ajal valmistab teedeinstituut ette transpordiehituse insenere (õppeaeg 5 aastat), transpordiehituse magistreid (õppeaeg 2 aastat, põhineb eelneval 4-aastasel erialasel õppel) ja logistika eriala bakalaureusi (õppeaeg

3 aastat) ja magistreid (+ 2 aastat). Pärast nende erialade lõpetamist on võimalik jätkata õpinguid doktorantuuris ehituse ja keskkonnatehnika erialal, omandades filosoofia-doktori teadusliku kraadi (õppeaeg 4 aastat). Transpordiehituse eriala üliõpilased saavad spetsialiseeruda kolmele suunale: tee-ehitus, sillaehitus ja ehitusgeodeesia.

2000. aastal avati teedeinstituudi juures uus eriala – logistika, mis haarab laia tegevusvaldkonda, alates materjalide hankimisest, transpordist, laandusest kuni valmistoodangu jaotamiseni.

Käesoleval ajal töötab instituudis 20 töötajat: instituudi direktor doktor professor Andrus Aavik, direktori abi Ave Eessalu, teadur Tiit Metsvahi, insenerid Ott Talvik, Vello Mespak, tehnikud Innar Metsala ja Rainis Eksi; teetehnika õppetool: teetehnika õppetooli juhataja Andrus Aavik, dotsent Dago Antov, lektor Ott Talvik, erakorralised lektorid Harri Rõuk, Marek Rannala; veonduslogistika õppetool: professor, õppetooli juhataja Ott Koppel, dotsent Jüri Laving, erakorraline dotsent Ene-Mall Villemi, erakorraline lektor Jekaterina Ossipova; geodeesia õppetool: professor, õppetooli juhataja Artu Ellmann, lektorid Vello Kala ja Nelli Ustinova; sillaehituse õppetool: professor, õppetooli juhataja Siim Idnurm, dotsent Juhan Idnurm. Instituudi nimekirja kuuluvad ka emeriteerunud endised töötajad: emeriitprofessor Jüri Laving ning emeriitdotsendid Ants Vaimel, Maano Koppel ja Arne Randlepp. ■



Pildil Teedeinstituudi pere 2008 (vas.): professor ARTU ELLMANN, direktori abi AVE EESSALU, instituudi direktor professor ANDRUS AAVIK, lektor MAREK RANNALA, professor ARNE RANDLEPP, lektor HARRI RÕUK, dotsent MALL VILLEMI, dotsent DAGO ANTOV, emeriitdotsent MAANO KOPPEL, teadur TIIT METSVAHI, insener ILLE ADAMSON, tehnik INNAR METSALA, tehnik RAINIS EKSI, insener VELLO MESPAP. Pildilt puuduvad lektor VELLO KALA, assistent NELLI USTINOVA, asjaajaja MAIRE-LIIS HÄÄL, lektor JEKATERINA OSSIPOVA ja professor JÜRI LAVING. Foto: Eiko Lainjärv

Tallinna - Tartu tee esimese klassi maanteeks!



Vaida-Aruvalla lõigu ehitus lõpetatud



*Maanteeameti poolne projektijuht Andres Brakmann Vaida-Aruvalla maanteelõigu avamispäeval 15. septembril 2008.
Foto: E. Vahter*

2007–2008 ehitati ümber Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfondi (edaspidi ÜF) toel Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa maantee Vaida–Aruvalla teelõik, km 20,0–26,8 ja Puurmani liiklussõlm, km 147,6–149,4 koos uue Puurmani kaarsillaga. Viimane ehitati valmis põhiliselt 2007. aastal.

Vaida–Aruvalla teelõigu ehitus oli 2007.–2008. aasta suurimaks tee-ehitusprojektiks Eestis. 6,85 km pikkuse teelõigu ümberehitamise projekti on koostanud Toner Projekt OÜ.

Projekt nägi ette vasaku sõidusuuna ümberehitamise, mille käigus ehitati uus muldkeha ja katend. Vana tee alt eemaldati turbakiht, mis kohati oli kuni 4,8 meetri sügavusel ja osaliselt allpool pinnasevee taset.

Ehitustööde käigus rajati liiklusohutuse ja teekeskonna parandamiseks eritasandilised liiklussõlmed Vaidas ja Aruvallas, remonditi ja ehitati kõrvalmaanteid.

Jalakäijate ja jalgratturite tarbeks ehitati kergliiklusteid ning 124 meetri pikkune puidust Vaida jalakäijate sild üle Tartu maantee. Liiklusmüra leevendamiseks rajati müratõkkevall koos seinaga. Kohalik bussiliiklus suunati Tartu maanteelt kõrvalmaanteedele.





Aruvalla liiklussõlm.

Foto A. Brakmann

Töövõtjateks olid ühispakkumise teinud ettevõtjad: Teede REV-2 AS, Talter AS, Tref AS ja Aspi AS viimase juhtimisel. Tööde maksumus oli 530,6 mln kr, millest ÜF-i osa oli 275 mln kr. Ehitusjärelvalvet teostasid Ramboll Eesti AS ja Ramboll Finland OY. Järelevalvelepingu maksumus oli 9,5 mln kr.

Vaida–Aruvalla põhitööde kogused:

Rekonstrueeriti maanteed 6,85 km
 Paigaldati asfaltbetooni, kokku 239 289 m²-le (66 967 tonni)
 Tehti mullatöid 1 103 486 m³
 Vaida viadukti ehitus 161 jm (2 607 m²)
 Aruvalla viadukti ehitus 92 jm (1 458 m²)
 Vaida jalakäijate silla ehitus 124 jm (621 m²)
 Kogujateede rekonstrueerimine 12,7 km
 Kergliiklusteede ja kõnniteede ehitus 4,84 km
 Tee valgustus 3,25 km
 Põrkepiirde panek 9,20 km
 Müraseinte rajamine 2,391 km
 Ulukitõkkeaia rajamine 3,255 km
 Bussipeatuste ehitamine 11 tk
 Loomatunneli ehitamine 55 jm
 Kraavide ja kuivendustorude rajamine 6631 m
 Puude istutamine 65 tk
 Hekitaimede istutamine 25 015 tk

2008. aastal anti ÜRO Lastefondi UNICEF Eesti aastapreemia Maanteeametile liikluskasvatusalase tegevuse eest

Belgia kirjanik Maurice Maeterlinck on kirjutanud tuntud muinasjutu “Sinilind” ja Raimond Valgre romantilise laulu “Muinasjutt Sinilinnust”. Unistused ja lootused on need, mida iga inimene vajab, et nende poole püüelda ja neid täide viia; seepärast on ka UNICEF valinud oma traditsioonilise aastapreemia nimetuseks “Sinilind”.

See ei ole rahaline preemia, vaid eeskätt tunnustus laste heaks tehtu eest. Sinisel sametpõhjal hõbe-valge-sinise tikandiga raamitud pilt on UNICEF-i tänu neile inimestele või ettevõtetele, kes on Eesti laste heaks aasta jooksul andnud oma parima, olnud oma tegevusega lastele eeskujuks, aidanud kaasa laste arengule, turvalisusele, tervisele või teinud laste ja noortega ennetustööd. Laureaatide nimed tehakse teatavaks ajakirjanduse kaudu ja kantakse UNICEF-i aaraamatusse.

Aastapreemiate piduliku üleandmise tseremoonia ja laureaatide pidulik vastuvõtt toimub traditsiooniliselt igal aastal novembrikuus Toompea lossi Valges saalis. Tseremoonial osaleb Rügikogu esimees ja Sinilinnu aastapreemiad annab üle ÜRO Lastefondi UNICEF Eesti Rahvuskomitee president, osalema on kutsutud ka kandidaatide esitajad.

2008. aastal anti ÜRO Lastefondi UNICEF Eesti aastapreemia Maanteeametile liikluskasvatusalase tegevuse eest.



Kliplevi- Sønderborgi kiirtee ehitus PPP- projektina

**PPP-kogemus
Taanist**



Kliplevi–Sønderborgi kiirtee hankemenetluse teade on avalikustatud EL-i ametliku Teataja lisas (vt <http://ted.europa.eu>). Taani Maanteeamet (edaspidi hankija) on kutsunud kõiki huvitatud osapooli osalema eelkvalifikatsiooni taotlemisel Kliplevi–Sønderborgi kiirtee ehituseks. Kiirtee plaanitakse ehitada koostöös avaliku ja erasektoriga (PPP), see on esimene PPP projekt Taani avaliku infrastruktuuri rajatise loomisel. Hankemenetlus viiakse läbi võistleva dialoogi vormis. See tähendab, et sellist tüüpi pakkumine võimaldab pakujatel ja hankijal läbi arutada majanduslikke, õiguslikke ja tehnilisi küsimusi enne, kui nad teevad oma lõpliku pakkumise.

Antud hankemenetlus aitab kaasatud osapooltel

jõuda parima võimaliku lahenduseni. Hankija määrab kindlaks nõuded ja tehnilised tingimused ja vastutab nende eest, PPP ettevõtte vastutab nii projekteerimise, ehitamise ja kindlaksmääratud investeeringute tegemise kui ka kiirtee hoolde ja teehoiu korraldamise eest 26 aasta jooksul pärast tee avamist. Loodav kiirtee ja selle alune maa jääb kogu lepinguperioodi ajaks riigi omandusse. PPP ettevõtte kanda jäävad põhilised omanikuriskid nii tee ehitamise kui ka hoolde ajal. Käesolev dokument pakub projekti kohta informatsiooni ja kirjeldab projekti.

Eelkvalifikatsiooni taotlejatel soovitatakse jälgida muudatusi dokumentatsioonis projekti kodulehel enne esitamistähtaaja saabumist. Samas

kuvatakse ka vastused juba esitatud küsimustele hankedokumentide kohta. Projekti kodulehel viidatud dokumendid on esitatud taani keeles. Projekti portaaliga saab tutvuda aadressil: www.vejdirektoratet.dk/opp-projekt.

Kliplevi–Sønderborgi kiirtee taustast

1990. aastatel uuris Sønderjyllandi maakond võimalusi pakkuda paremat juurdepääsu Als'i. Maakonnas läbi viidud uuringute alusel otsustati 2000. aasta alguses tööd jätkata kolme erineva pakutud variandi vahel. Lahendus I: luua kiirtee Sønderborgi lääneosast kuni olemasoleva teeni E45; Lahendus Y: luua kiirtee kahes etapis (edelas ja loodest tulevad teed); ja lahendus E: parendada olemasolevat kiirteed. Maakonna nõukogu otsustas 2004. aastal jätkata tööd lahenduse I kallal ning vastav seaduseelnõu saadeti koos keskkonnamõju hinnanguga (*Environmental Impact Assessment*) avalikule arutelule. 5. septembril 2005 otsustas maakonna nõukogu vastavalt regiooni arenguplaanile 2001–2012 ehitada kiirtee Kliplevi ja Sønderborgi vahele. Munitsipaalreformi tagajärjel jõustus Transpordiministeeriumi ja maavanema vaheline leping 7. detsembril 2005. Pärast seda anti projekt üle riigile.

Projekti rahastamise aluseks on ministeeriumi dokument nr 86, 21. detsembrist 2005, mis kiideti heaks valitsuse finantskomisjoni poolt 26. jaanuaril 2006. Sønderjyllandi maakonna ja Taani Maanteeameti vahelise lepingu alusel võttis Maanteeamet projekti enda kanda 9. veebruaril 2006.

Taani esimene PPP-projekt: Kliplevi–Sønderborgi kiirtee

Taani valitsus soovis edendada uut tüüpi ettevõtluse organisatsioonilist vormi ja koostööd avaliku ja erasektori vahel – võtmesõnaks on PPP. PPP kasutamine ei ole eesmärk omaette, vaid toimub vastavalt 2004. aasta jaanuaris esitatud tegevusplaanile, milles on öeldud: “PPP otstarbekas kasutamine võib viia meid nii tehniliste uuendusteni kui ka parandada ehitusprotsessi kvaliteeti ja efektiivsust”. Nimetatud dokument sätestab, et Transpordiministeerium viib läbi Kliplevi–Sønderborgi (K-S) kiirtee riigihanke PPP-projekti raames, sellest saab Taani esimene kiirtee ehituse alane PPP-projekt.

Osapooled

Loodav kiirtee on riigi (Maanteeameti) omanduses nii ehituse vältel kui ka järgnevalt osutatavate teenuste ja teehoolde ajal ning Maanteeamet on samuti formaalne projekti omanik. Kuid PPP ettevõtte on see, kes tegelikult finantseerib, projekteerib, ehitab ning hooldab kiirteed järgmise 26 aasta jooksul, nii et lepingu kogupikkuseks kujuneb umbes 30 aastat. PPP ettevõtte võib arvestada suurt hulka riske, mis tavaliselt jäävad omaniku kanda, see on sätestatud ka hankedokumentides. Informatsioon peab olema kättesaadav kolmandatele osapooltele, nagu maaomanikud, kodanikud ja avalikud ametkonnad samade standardite alusel nagu siis, kui tegemist oleks Maanteeameti projektiga. Hankedokumentides tuuakse ära ka teavitamisülesannete jagunemine.

Informatsioon projekti kohta

Informatsioon projekti kohta on kättesaadav projekti kodulehelt www.vejdirektoratet.dk/opp-projekt, kus on esitatud projekti üldinfo, tähtsamad dokumendid ja plaanid. Taani Maanteeamet lisab kogu nende omanduses oleva olulise info hanke lõppdokumentidele. Samuti lisab Taani Maanteeamet oma projekti, mis on maade võõrandamise aluseks, ja veebirakendused avaliku sektori ametiasutustele. Pakkujad võivad seda materjali kasutada omal riisikol. Kiirtee projekti on heaks kiitnud ka maade võõrandamise komisjon. On arutatud järgmisi küsimusi: võõrandamise järjestus (november 2006 ja september 2007); detailne võõrandamise plaan projekti idalõigu kohta, km 20,1– 8,3 (juuni 2007); detailne võõrandamise plaan projekti kesklõigu kohta, km 10,1– 20,1 (november 2007); detailne võõrandamine plaan projekti läänelõigu kohta, km 2,7-0,1 (mai 2008). Nende istungite protokollid leiab maade võõrandamise komisjoni protokollide ja kaardimaterjali lisadest.

Kliplevi–Sønderborgi kiirtee projekt hõlmab 25 km pikkuse kiirteelõigu ehitust, alates praegusest kiirteest E45 Kliplevis kuni maanteeni 319, kus see Aabenraavej (Aabenraa tee) juures ristub maanteega 316 ja ümbersõiduteega Alssundi sillast läänes.

Kiirtee ristub olemasoleva ja läände suunduva kiirteega E45. See ristmik on nn trompetristmik koos paralleelsete rampidega piki kiirteed kuni



* Kliplevi – Sønderborgi kiirtee paiknemine Taanis.



praeguse ristmikuni Kliplevist lääne poole.

Edasi suundub kiirtee trompetristmikust itta Flensborgi maantee suunas, millega see ristub põhja pool Søgardi sõjaväelaagrit. Kiirtee jätkub ida suunas ja ristub Felstedi teega Felstedi ja Grasteni vahel. Felstedi tee ristub osaliselt kiirteega lääne pool. Kiirtee jätkub ida suunas ja ristub Tinglevi–Sønderborgi raudteega Avnbolist edelas. Kiirtee jätkub kagu suunas ja ristub Truenbro teega Avnboli ja Adsboli vahel. Edasi suundub kiirtee kagusse ja ristub Sottruppi teega Lääne-Sottruppi ja Nyboli vahel. Kiirtee jätkub ida suunas ja ristub Hortofti teega Ragebolist lõunas, ristmik hõlmab ka läänepoolse lõigu olemasolevast ümbersõiduteest. Kiirtee jätkub ida suunas – osaliselt eksisteeriva maantee 316 („Omfartsvejen“ – ümbersõidutee) pikendusena kuni ristmikuni, kus maantee 319 („Aabenraavej“) ristub Omfartsvejen`iga. Eksisteeriv maanteed 319 ja 316 ristmik rekonstrueeritakse.

Projekt sisaldab muuhulgas järgmisi elemente:

- * 25 km ulatuses neljarajalise kiirtee ehitust Kliplevist kuni Alssunbroeni (Alssundi sild)
- * 7 ristmiku ehitust (k.a. ristumine teega E45)
- * Ümbersuunamisi ligikaudu 14 km ulatuses kohalikel teedel
- * 10 ülesõidutee või tunneli ehitamist ristuvate teede või jalakäijate jaoks
- * kiirtee viadukti ehitamist üle elektriraudtee

Kiirtee ehitus toimub Aabenraa omavalitsuse territooriumil (km 2,7–10,1 ja 12,1–16,0) ning Sønderborgi omavalitsuse territooriumil (km 10,1–12,1 ja 16,0-8,3)

Kavandatav sõidukiirus

Kavandatav sõidukiirus kiirteel on 130 km/h. Teiste riigi- või munitsipaalteede ja uute kohalike teede ümberehituse ning liikluskorralduse muudatuste ajaks on kavandatud sõidukiiruseks 50...80 km/h.

Drenaaž

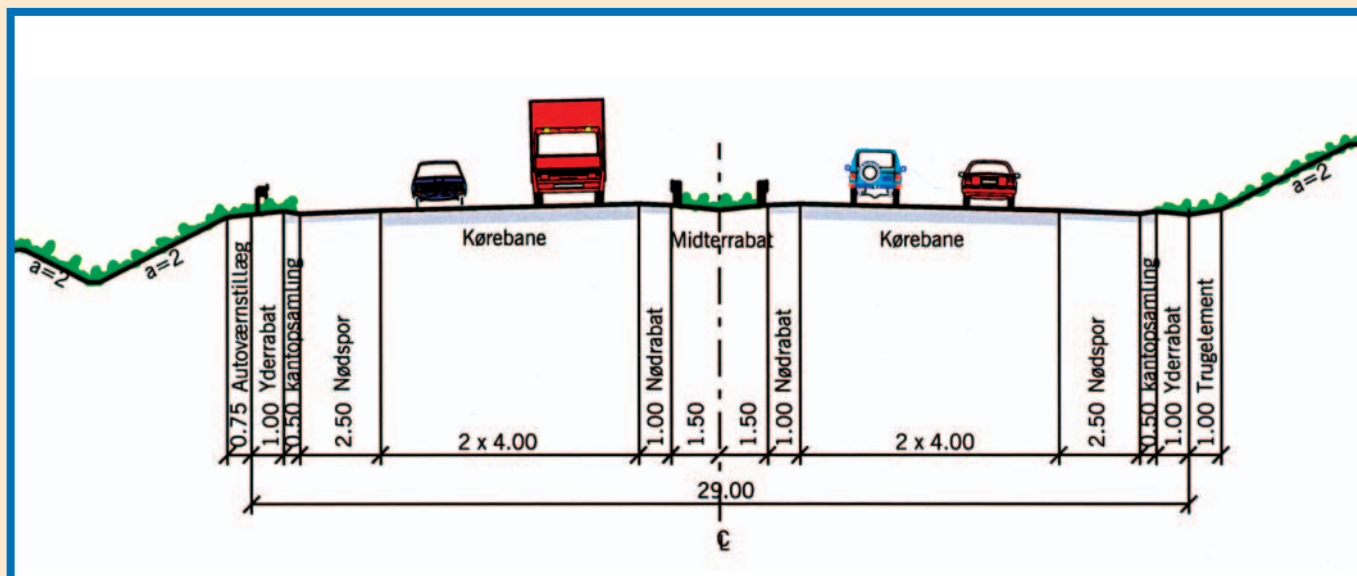
Maantee konstrueeritakse põrkepiirdega ja ohutusribaga nii, et kogu pinnavesi juhitakse rentsliite kaudu suletud torustikesse või äravoolukraavidesse. Ümbersuunatud liikluseks kasutatavate teede kiviendendus toimub äravoolukraavide ja -torustike abil.

Mitmetasandilised ristumised

Projekt eeldab, et ristuvad teed kas tõstetakse maanteest erinevale tasandile või suletakse. Juurdepääs kiirtele lahendatakse kahetasandilise ristmikuna, mille peale- ja mahaõit tagatakse ühesuunaliste rampide kaudu.

Täiendav ehitus

Puhkealad planeeritakse ca 14 km kiirteest lõunasse ja ca 16,7 km kiirteest põhja.



* Kiirtee ristlõige tee elementidega (lk 25)

Ristlõige

Kiirtee teeala laius on 29,0 meetrit, see koosneb 5 m laiusest keskeraldusribast (millest mõlemal pool on 1 meetri laiune teepeenar), neljast 4 m laiusest sõidurajast, kahest teepeenardega 2,5 meetri laiusest asfaltkattega hooldusrajast ja kahest 1 m laiusest mururibast. Rekonstrueeritavate või ümbersuunatavate maanteed ristlõiked peavad põhimõtteliselt vastama praegustele tingimustele.

Läbisõiduava kõrgus

Kiirtee kõrguseks teekatte ja üle mineva eritasandilise tee vahel on 4,63 m, teistel teedel 4,20 m.

Tööpiirkond

Tööpiirkonnaks, materjali jm ladustamiseks võõrandatakse ajutiselt 10 m laiune uue teega külgnev maa-ala. Lisaks võõrandatakse ajutiselt või alaliselt maa-alad juurdepääsuks, pinnase ladustamiseks, vee ümberjuhtimiseks, kaabli paigaldamiseks jne.

Liiklusintensiivsus

Aastaks 2015 on eeldatav liiklusintensiivsus (autot/ööpäevas) kiirtee Kliplevi–Sønderborgi läänepoolisel teelõigul ca 9,000 autot/ööpäevas; idapoolisel teelõigul ca 25,000 autot/ööpäevas. Hinnanguliselt moodustavad raskeveokid neist 15%.

Arheoloogia

2009. aasta lõpuks, kui kavas on leping allkirjastada, peaksid esialgsed arheoloogilised uuringud kogu PPP ettevõtte tööks vajalikul alal tehtud. Tööd hõlmaval maa-alal kavatakse teha arheoloogilisi uuringuid 45 paigas ja see töö ei saa valmis enne 2010. aasta lõppu, seega arheoloogilised tööd jätkuvad mõnda aega ka pärast lepingu sõlmimist. Lõikudes, kus kogu teetrass ei ole arheoloogiliselt lõpuni uuritud, on planeeritud avada PPP ettevõtte tehnikale vähemalt 5 m laiune teetrassi osa.

Maastik

Maastik, mida maantee läbib, on kujunenud peamiselt jääaegadel, aga leidub ka jälgi viimasest Taani jääajast, nn Weicheli jääajast (115 000 – 10 000 aastat tagasi) ja sellele järgnenud perioodist. Maastik ei ole olnud jääga kaetud kogu jääaja jooksul. Vastupidi, jää oli pidevas liikumises. Soojematel perioodidel see taandus ja külmematel, nn jääründe perioodil kasvas. Selline jää edasi-tagasi rändamine on kujundanud iseloomuliku lainelise maastiku, mida võib läbi riigi sõites näha. Edasi liikudes kraapis jää pinnast ja vedas seda kaasa, kujundades lõpuks moreeni. Selline pidev liikumine tekitab väga vahelduva maastiku suhteliselt väikesel maa-alal. Kliplevist läänes on tasane nõmmemaastik koos arvukate jää tekitatud tühikutega. Need on kinnised lohud, millesse võib imbuda vesi. Kliplevi–Sønder-

borgi maantee juurdepääsuramp läbib maastikku, mis on tekkinud kahest erinevast moreenikihist, kusjuures mõlemat on vorminud erinev jäärünne. Hostrupi järv (Hostrup Sø) paikneb kahe moreenikihi vahel. Pärast Hostrupi järve jõuab maantee piirkonda, mis oli jää kõige kaugem eesliin. Siin on piirkond tasane ja niiske, sest see oli jää poolt paisutatud järve põhi, mille lõunapoolses tipus asub Søgårði järv. Kværssis möödume me veel ühest moreenikihist, mis on tekkinud ühest teisest jääründest. Siit kulgeb tee mööda kõrgeimat ala alla Sønderborgi suunas. Põhja pool laskub maastik alla Allsundini, kus seda läbivad orud, mis on tekkinud jääaluse sulavee uhtumisest. Lõuna suunas laskub maastik Nybøl Nori järve suunas, mis on jällegi tekkinud jääpaisust. Vester Sottrup'i ümbruses kulgeb maantee tasase moreenikihi paremas servas, mille sees on Vemmingbundis tühik. Ülejäänud moreenikihtidel, mis jäävad maanteeala piirkonda, ei ole seespool tühikuid.

Looduskeskkond

Kiirtee hakkab läbima ala, mis on rikas nii fauna kui flora poolest. Ettevalmistatud üldine keskkonnametmete plaan näitab loomade läbikäikude, asenduselupaikade, loomade ja kahepaiksete võrkaedade jne asukohti. Mitmes lõigus piirneb tee kaitsealadega, mille suhtes hankija on muretsenud keskkonnanõuorganisatsioonide heakskiidu projektile. Kilomeetritel 3,8–4,2 puudutab projekt ka EL loodusala. PPP ettevõtte peab flora ja fauna heaolu võimalikult palju arvestama kõikidel nendel aladel. EIA aruanne ja projekti heakskiidudokument sisaldavad rea nõudeid looduskeskkonna kaitsemeetmetele, nii alalistele kui ajutistele, kogu ehitamise perioodi jooksul. Ette on nähtud kokku viis suuremat loomade (metskits, hirm) läbikäiku, 17 väiksemate loomade ja 16 kahepaiksete läbikäiku.

Kiirtee äärde püstitatakse umbes 20 kilomeetrit loomade võrkaedu ja 17 kilomeetrit kahepaiksete võrkaedu.



Ametlik luba põhineb järgmistel õigusaktidel:

- Keskkonnakaitse seadus paragrahv 20: Ruumi ja keskkonna planeerimise agentuur;
- Keskkonnakaitse seadus, Aabenraa ja Sønderborgi omavalitsused;
- Muuseumide seadus, Aabenraa ja Sønderborgi omavalitsused;
- Metsaseadus, Grasteni Riiklik Metsajaoskond;
- Veeressursside seadus, Aabenraa ja Sønderborgi omavalitsused.

Maa omandamine

Hankija omandab kõik projekti jaoks vajalikud maa-alad, mis on ette nähtud nii püsivaks kasutamiseks kui ka ajutiste tööde tegemiseks. Lõpetatud projekt ei tohi ületada püsivaks kasutamiseks omandatud maa-ala piire. Üleliigse pinnase ladustamiskohtade maa-ala stabiliseerimiseks tuleb vastavalt projektile kasutada maksimaalselt lupja. Kui PPP ettevõtte vajab tulevikus tööde tegemiseks veel maad, siis peab ta sõlmima ise kokkuleppeid, mis muudugi peab heaks kiitma hankija.

Sillad ja rajatised

Selleks et juhtida ristuvaid munitsipaalteid või loomi kiirtee alt läbi või üle selle, tuleb ehitada umbes 21 silda. Nende rajatiste hulgas on üks jalakäijate sild ja arvukalt väiksemaid rajatisi ning tunneleid, kõike lõpetab mitmetasandiline ristmik Dybholi põhjapiiril. Kaks silda on pikemad kui teised. Need viivad kiirtee üle jõgedele, toimides samal ajal läbikäiguna piirkonna suurematele metsloomadele. Üks uutest sildadest suunab kiirtee üle elektriraudtee Adsboli ja Avboli linnade vahel, umbes 19. km-l. PPP ettevõtte peab ehitama seda silda nii, et raudteeliiklus ei katkeks. Erinevate rajatiste asukohaga võib tutvuda aadressil: www.vejdirektoratet.dk/opp-udbud Nende rajatiste peamiste kandekonstruktsioonielementide arvestuslikuks eaks on 100 aastat. Teatavate teisejärguliste konstruktsioonielementide nagu tugiosade arvestuslikku iga võib vähendada, kuid mitte alla 50 aasta. (Ehitiste ea all mõistetakse perioodi, mille jooksul harilik hooldamine ja parandustööde tegemine on vajalik vaid piiratud määral.)

Pealiskihit

PPP ettevõtte teeb katte dimensioneerimist tee projekteerimise juhendi dimensioneerimisprogrammi MMOP kasutades. Kiirtee ja rampide materjalivaliku ja projekteerimise kohta erilisi nõudeid ei esitata. Suuremat tähelepanu tuleb siiski pöörata katte pealiskihile. Seoses tekkiva müraga on kehtestatud nõue, et kate tuleb ehitada nii, et müra tase on võrreldav müravähendava asfaltkatte (tüüp SRS klass B, 80 km) kasutamisel tekkiva müraga.

Liiklusmärgid/tee märgistus

Kogu märgistuse – tee märgistuse ja tähispostidega tähistamise – lepingu alal projekteerib ja ehitab PPP ettevõtte, samuti peab ta taotlema neile heakskiitu asjaomastelt võimuorganitelt. Hanke-dokumendid sisaldavad ajatabelit projekteerimiseks ja vastavates ametkondades menetlemiseks.

Hädaabitelefoniid

Taani kiirteed on varustatud hädaabitelefoniidega, mis moodustavad osa nende ohutusseadmetest ja paiknevad tee ääres ca 2-km intervalliga. Taani Maanteeamet tahab vähendada Taani teede-süsteemis kasutatavate hädaabitelefoniide tüüpide arvu ja sel põhjusel viiakse kiirtee hädaabitelefoniid kvaliteedilt ja funktsioonidelt vastavusse uusimatega, mis on kasutusel Taani kiirteede süsteemis (kaablid, paigaldused ja aparaatuur). Lisaks peab olema võimalik rajada kiirteele teisi seadmeid ja kommunikatsiooniliine, mis võimaldaksid optimeerida neid seadmeid tulevikus.

PPP lepingu riskide jaotus

Vaatamata sellele, et Taani Maanteeamet (hankija) on selles projektis kiirtee omanik, võtab PPP ettevõtte endale lepingu kehtimise vältel omaniku rolli ja kõik riskid, nagu näiteks finantseerimise, projekteerimise ja ehituse, samuti hilisema teehoolde eest. PPP mudel eeldab riskide jaotust hankija ja PPP ettevõtte vahel, et vältida kulusid riskijuhtumite puhul. Riskide jaotust hankija ja PPP ettevõtte vahel kirjeldatakse hankedokumentides ja see on arutluse objektiks läbirääkimiste faasis.

PPP lepingu maksete mudel

Hankedokumentides kirjeldatakse, kuidas hankija tasub PPP ettevõttele kiirtee projekteerimise,

ehitamise ja hooldamise eest. Reeglina toimub ehituse eest tasumine osamaksetena, kusjuures esimene osamakse tasutakse siis, kui kiirtee avatakse liiklusele, ja viimane siis, kui tee antakse üle hankijale – see toimub lepingu tähtaja lõppemisel. Maksmine tee korrashoiu eest toimub fikseeritud osamaksetena. Leping peab sisaldama üksikasjalikke juhiseid osamaksete kohta ka juhaks, kui PPP ettevõtte ei suuda täita oma lepingukohustusi. Maksemehhanism, mis on eelnevalt kokku lepitud, põhineb trahvi-ja-preemia süsteemil – näiteks sõidetavuse tagamise eest. Maksete mudeli detailse kirjelduse leiab pakkumisdokumentides ja see võib olla arutluse objektiks läbirääkimiste faasis, nagu ka muud käesolevas artiklis märgitud teemad.

PPP lepingu ühistegevuse mudel

Ühistegevuse mudel on seotud PPP lepinguga ja kindlustab projekti otstarbekama elluviimise avaliku ja erasektori koostöö positiivses vaimus. Teiste tingimuste seas täpsustab ühistegevuse mudel dokumentatsiooni ülesehitust ja hulka, mida PPP ettevõtte peab esitama hankijale projekteerimise, ehitamise ja hooldetööde faasis. Ühistegevuse mudeli täpne vorm ja eesmärgid on arutlusobjektiks läbirääkimistel.

Hankemenetlus

Hankemenetlus on üles ehitatud analoogiliselt Euroopa (EL) pakkumistega, kasutades võistleva dialoogi protseduuri. PPP tüüpleping sisaldab ühendatult projekteerimist, ehitamist, korrashoidu ja finantseerimist. Hankijal ei ole võimalik ette öelda, kuidas nende soovitusi saaks parimal moel kasutada. Peamine eesmärk sellel pakkumisprotsessi variandil on selgitada hankija vajadusi ja võimalikke lahendusi ehk leida parim tehniline lahendus, milles juriidilised ja tehnilised tingimused annavad partnerite parima koostöövormi.

Võistlev dialoog

Kandidaadid, kes on eelkvalifitseerunud pakkujateks, kutsutakse osa võtma dialoogist. Dialoogifaasis õhutatakse pakkujaid hankijaga dialoogi astuma. Seepärast palutakse pakkujaid valmistada ette selgepiirilised kirjalikud diskus-

siooniküsimused. Selle faasi käigus langeb välja üks või rohkem pakkujaid. Lisaks hankedokumentidele valmistatakse ette dialoogi kirjeldus, milles hankija esitab detailse dialoogi plaani, kaasa arvatud detailne kirjeldus, mida pakkujad peavad igaks diskussiooniks ette valmistama. Iga pakkuja jaoks võib dialoogifaas koosneda mitmest ühepäevasest võistlevast dialoogist. Hankija poolt ettevalmistatud võistleva dialoogi kirjeldus ja muud kirjalikud materjalid on taani keeles ja ka diskussiooni peetakse taani keeles. Lõplikud hankedokumendid peavad olema taani keeles, nagu ka lõplik pakkumine ning erinevate lepingute lõplikud variandid.

Pakkumuse esitamisega seotud kalkulatsioonide kompenseerimine

Hankija kompenseerib pakkumise kulud pakkumise tegijatele, välja arvatud võitjaettevõttele. Kompensatsioon makstakse nendele pakkujatele, kes on täitnud pakkumise tingimused. Kompenseerimine võib osaliselt katta kulud, mida ettevõtte on teinud pakkumisprotsessis. Pakkumisdokumentides on täpsustatud kompensatsiooni tasumise tingimused.

Lepingu sõlmimise kriteeriumid

Hankedokumentides toob hankija välja PPP ettevõttele lepingu andmise detailsed tingimused.

Hankemenetluse ajakava

Eelkvalifitseerumistaotluste esitamise tähtaeg oli 24. september 2008.

Tulemused tehti teatavaks 2008. aasta oktoobris. Hankedokumendid anti välja 2008. aasta novembris.

Võistlev dialoog algab 2009. aasta veebruaris. Lõplik pakkumiste esitamise tähtaeg on august 2009.

Ettepanekute lõplik hindamine ja tulemuste teatavaks tegemine toimub 2009. aasta septembris. Leping kirjutatakse alla 2009. aasta novembris.

Allikas: Jens J. Holmboe, Director, Highway Construction, 2008, Danish Road Directorate

RIIGIMAANTEEDE SUVISTE SÕIDUOLUDE RAHULOLU UURINGUST

Teekasutajatelt – sõidukijuhtidelt – tagasiside saamiseks tellib Maanteeamet alates 2002. aastast regulaarselt nii talviste kui ka suviste sõiduoludega rahulolu uuringuid.

Uusim neist viidi läbi **2008. aasta septembrikuus** TNS Emori poolt ja käsitles sõitjate hinnangut riigimaanteede suviste sõiduoludele, suviste hooldustööde korraldusele, teabe kättesaadavusele sõiduolude kohta ning erinevatele liikluskäitumisega seotud küsimustele. Tulemusi võrreldi varasemate uuringutega. Võis eeldada, et maanteede suviseid sõiduolusid hinnatakse talvistest oluliselt paremaks, aga suvised sõiduolud on ka võrreldes 2006. aastaga oluliselt paranenud. **Sõidukijuhtidest koguni 79% hindas 2008. aasta suve sõiduolusid heaks või väga heaks.** Rahulolu kasvu täheldati peamiste maanteede (Tallinn–Narva, Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa, Tallinn–Pärnu–Ikla) osas

13%, teiste suuremate maanteede osas 9% ning ülejäänud väiksematel teede osas 1% võrreldes kahe aasta taguse küsitlusega.

Suvehoolduse korraldust, s.t augu- ja pragude remonti, teeäärte niitmist, liikluskorraldusvahendite heakorda jne **hindas 69% sõitjatest heaks või väga heaks, kasv eelmise suvise küsitlusega võrreldes 16%.**

Küsisime ka ettepanekuid, mida suvehool-duse paremaks korraldamiseks peaksime tege-ma. Heameel on tõdeda, et ettepanekud tehti siirast soovist teehoolde parandamisele kaasa aidata. Sooviti, et suurendataks raha eraldamist teedemajandusse, et rohkem asfalteeritaks kruusateid ja teeauke lapitaks paremini. Tuli ka ettepanek, et “suvel ei tohiks asfalti panna” ning juba Tootsi aegadest pärinev mõte “teha pigem vähem aga paremini”. Eks sellisedki ettepane-kud anna mõtlemisainest.

Jätkuvalt saadakse sõiduoludealast teavet kõige rohkem raadiost (48%), samasisulist infot Maanteeameti kodulehelt kasutab 22% sõitjatest. Spetsiaalselt sõitjate tarbeks Maanteeameti veebilehel loodud teetööde lehekülge ei tea või ei kasuta seda aga paraku 71% sõitjatest. Tehtud ettepanekutest info jagamise kohta võiks nimetada soovi saada rohkem infot raadiokanalitest, eriti venekeelsetest.

Liikluskorraldust teeremontide ajal peeti 70% juhtudel heaks ja väga heaks.

Väide suvise piirkiiruse tõstmise vajaduse kohta leidis toetust 88% vastanute puhul, kaks aastat tagasi pidas seda vajalikuks 83%.

Esimest korda oli küsitlustes küsimus sõidukijuhi suhtumisest jalgratturisse. Soov oli hinnata, kui võrd mootorsõidukite juhid tunnistavad jalgratturit kui maanteel liiklejat. Tulemused näitavad, et vaid 41% juhtidest peab jalgratturit maanteel mootorsõidukiga võrdselt liiklejaks. 30% arvab, et jalgrattureid ei tohiks suurtele maanteedele lubada ja 31% arvab, et jalgrattureid ei tohiks üldse maanteedele lubada.

Prügi täisloobitud teeääred on meie maastikus murettekitav nähtus. Talvises küsitluses proovisime saada vastust, kui paljud juhid ikkagi prügi aknast välja loobivad, kuid aus vastus jäi saamata. Seekordses küsitluses sõnastasime küsi-



Ülle Pärnoja, TNS Emor

Hinnangud maan (% kõikidest vastajatest)

Riigimaantee suvised sõiduolud 2008 suvi
2008 talv

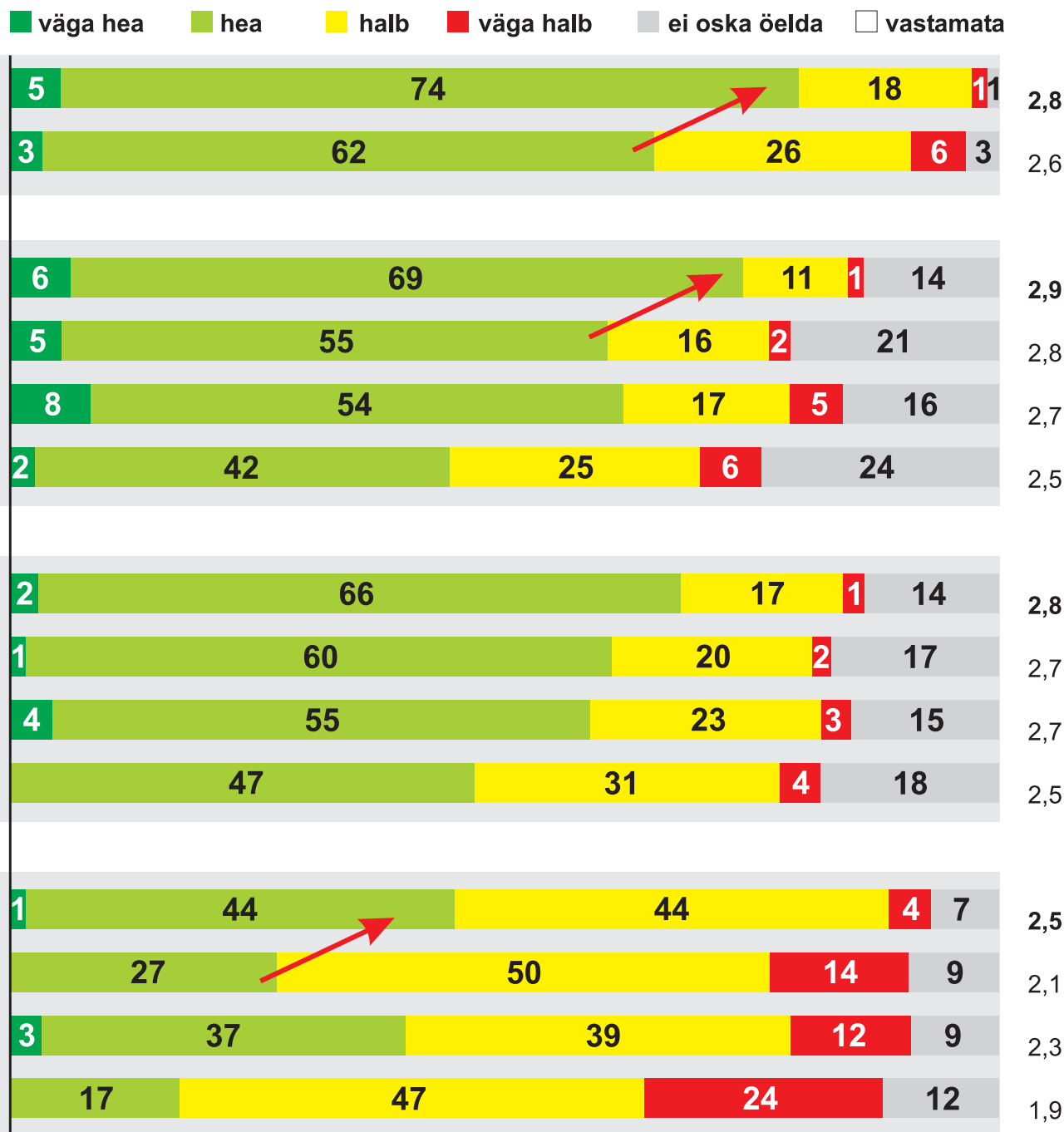
2008 suvi
Tallinn-Narva, Tallinn-Tartu-
Võru-Luhamaa ja Tallinn-Pärnu-
Ikla maanteed 2008 talv
2006 suvi
2006 talv

2008 suvi
2008 talv
teised suuremad maanteed 2006 suvi
2006 talv

2008 suvi
2008 talv
ülejäanud väiksemad teed 2006 suvi
2006 talv

muse teistmoodi ning antud vastuste põhjal võib eeldada, et neid juhte, kes harva, aeg-ajalt või sageli prügi aknast välja loobivad on 14% vastanutest.

teede sõiduoludele



* Keskmise 4-pallisel skaalal, kus 4 - väga hea ... 1 - väga halb

Kuigi sõiduoludega rahuloluprotsendid on suured, ei tähenda see seda, et võiksime nendega leppida. Peame mõtlema, kuidas riigi lähiaastate kokkuhoiupoliitika tingimustes saaks teedeala

rahastada nii, et teekasutajad ei kannataks.

RAIN HALLIMÄE

Teehoolduse osakonna juhataja





Sügisene
ASFALDIPÄEV –
paneeldiskussioonid teedehituse
olevikust ja tulevikust

Seekordne, 18. novembril Swisshotel TALLINN konverentsikeskuses toimunud ASFALDIPÄEV oli üles ehitatud paneeldiskussioonidena kolmel meie teedeehituses aktuaalsel teemal:

1. Kas teetööde omanikujärelevalvele on alternatiivi?
2. Aluste ehitamine teekatete taastusremondil.
3. Teetööde arengud tänases majandusolukorras.

1. Avalikult kasutatava tee ehitus- ja remonditööde omanikujärelevalve korraldamine on sätestatud teeseaduses §19¹, mille alusel majandus- ja kommunikatsiooniminister kehtestab lähemal ajal omanikujärelevalve tegemise korra. Omanikujärelevalve tegija on tellija esindaja teeobjektile ning tema ülesandeks on kaitsta tellija huve. Tellija apelleerib asjaolule, et kuna töövõtja prioriteet on kasumlikkus, võib töö tegija kasumi nimel loobuda kvaliteedist. Omanikujärelevalve seab oma eesmärgiks kontrollifunktsiooni, et oleks tagatud projektikohane ehitamine ja tööde nõuetekohane kvaliteet. Töövõtja seevastu toetub oma heale nimele, väites, et mittekvaliteetset tööd tehes kaotab ta tellija usalduse ning sellega ka võimaluse edaspidi tellimust saada. Seega loeb tellija omanikujärelevalvet hädavajalikuks töövõtja ohjajaks, töövõtja arvates võiks mitmeid omanikujärelevalve funktsioone täita aga töövõtja ise.

ASFALDIPÄEVA diskussiooni eesmärk oli avameelse mõttevahetuse korras käsitleda pooltevahelisi suhteid ning luua üksteisemõistmise õhk-kond. Töö edukuse aluseks on eelkõige koostöö ja vajadusel ka kompromiss, mis ei ohusta lõpptulemuse kvaliteeti. Diskussiooni juhtis teedeinsener Koit Tsefels. Paneelis osalesid teedeinsenerid Heiti Popp, Erkki Mikenberg, Sven Pertens, Hannes Freiberg ja Taivo Möll.

2. Tugev teelus on vastupidava katendi eeltingimus. Alates 2000. aastast kasutatakse libedusetõrjeks puhtaid kloriide või nende vesilahuseid, mis lagundab paekivikillustikku. Samas on liiklussagedus meie teedel tunduvalt kasvanud, ulatudes üksikutel teelõikudel kuni 36 000 autoni ööpäevas. Selline liiklusvoog nõuab eriti püsivaid katendeid. Viimase paari-kolme aasta jooksul on vastutusri-

kaste projektide puhul ehitatud kahekihilisi fraktsioneeritud killustikust aluseid, mille alumine kiht on paekillustikust ja pealne kiht graniitkillustikust. Veelgi tugevamate aluste saamiseks on soovitatud ehitada kõik aluse kihid graniitkillustikust. Ehitaja soovib tehnoloogilise mugavuse ja töödeldavuse seisukohalt aga ehitada fraktsioneerimata ehk ridakillustikust aluseid. Paraku paekivikillustiku tootjad pole etteantud terastikulise koostisega ridakillustikku võimelised praegu tootma. Sealjuures aga on paekivikillustik kohalik materjal, mille kasutamine on mitmekordselt ökonoomsem kui imporditava graniitkillustiku kasutamine.

Diskussioonil arutati paekivikillustikust aluste omaduste üle – vastupidavus kattest läbi imbuvale veele ja talihooldel kasutatavale soolalahusele, külma- ja purunemiskindlus. Toetati ettepanekut ehitada vähemhõudlike teeremontide puhul rohkem bituumeniga, tsemendiga või hüdraulilise teesideainega stabiliseeritud materjalist aluskihte, mis on seniste kogumuste põhjal osutunud väga ökonoomseks lahenduseks. Diskussiooni juhtis teedeinsener Vello Mespak. Paneelis osalesid teedeinsenerid Endel Nurm, Janek Hendrikson ja Lembit Makstin.

3. Liiklus maanteedel toimub olenemata majanduse olukorrast. Seega peab olema pidevalt tagatud teedevõrgu toimivus, s.t teede korrasolek ja säilimine. Teed vajavad raha ja erialainsenere. Maanteeameti prioriteetidid on praegu teehoole, struktuurifondide kaasamisel ehitatavad suurobjektid Tallinna–Narva maanteel (Kukruse–Jõhvi teelõik) ja Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa maanteel (Aruvalla–Kose teelõik), teede taastusremont, pindamine (sh uue meetodina klaaskiul lisandiga pindamine) ja kruusateedele katete (sh taastusremondi käigus ülesfreesitud vanadest asfaltkatetest, nn freespurukatete) ehitamine. Teede infrastruktuuri rahastajad oleme praktiliselt meie ise – maksumaksjad. Lisaks riigieelarvele kasutame ka struktuurifonde. On oluline, et riigieelarvesse jääksid tegevused ja investeeringud, mis toetavad teadmispõhist majandust. Erialainimesi valmistavad ette Tallinna Tehnikaülikooli teedeinsituut, milles õppetöö toimub neljas õppetoolis – teedetehnika, sillaehitus, veonduse logistika ja geodeesia – ning Tallinna Tehnikakõrgkooli ehitusteaduskond.

Diskussioonil märgiti, et ebastabiilsus teedehituse rahastamisel võib lähiaastatel kaasa tuua teede seisukorra olulise halvenemise. Teedehituse tuleks kaasa tõmmata ka eraettevõtlus, käivitades



PPP (avaliku ja erasektori partnerlus) projekte. Oluline, kuid seni paraku vähese tähelepanu osaliseks on jäänud teede projekteerija roll. Autorijärelevalve peaks siduma projekteerija objektiga kuni selle valmimiseni. Diskussiooni juhtis teedeinsener Aleksander Kaldas. Paneelis osalesid teedeinsenerid Riho Sõrmus, Andrus Aavik, Marek Truu, Tarvi Kliimask ja Mikk Reier.

Paneeldiskussioon võeti kuulajate poolt soojalt vastu. Jäi kõlama, et kuigi teedehituses, nagu igas majandusharus, on erinevate huvidega osapooli, on eesmärk ühine – korralik ja kestev teedevõrk. Selle saavutamise eelduseks on koostöö, mis omakorda eeldab avameelset arvamustevahetust. Loodame, et olnud ASFALDIPÄEV seda võimaldas ja edasised avatud diskussioonid lubavad üksteist veel paremini mõista.

Piltidel vasakul:

- * Teedeinsener Janek Hendrikson
- * Teedeinsenerid Tarvi Kliimask ja Mikk Reier
- * Doktor professor Andrus Aavik

Pildil all:

- * Teetööde omanikujärelevalvet käsitlevas paneeldiskussioonis osalesid teedeinsenerid (vas.) Erkki Mikenberg, Sven Pertens, Koit Tsefels (juhataja), Hannes Freiberg, Taivo Möll ja Heiti Popp.

Euroopa Liidu pealinnad järjestati liiklusohutuse paranemise põhjal

*Liiklusohutuse strateegilise planeerimise
kompenseerib kõrgem turvalisus*

PRESSITEADE

8. oktoober 2008, Brüssel – Täna Brüsselis avalikustatud Euroopa Transpordiohutuse Nõukogu (ETCS, *The European Transport Safety Council*)¹ viimase liiklusohutusuuringu (*Road Safety PIN study*)² kohaselt hukkus EL-i 27 pealinnas viimase aastakümne jooksul liiklusõnnetustes vähemalt 24 000 inimest. Kuigi hukkunute arv on viimase kümne aasta jooksul vähenenud, oli ainuüksi

eelmisel aastal EL-i pealinnades liiklusõnnetuste ohvreid 1560.

Kõige rohkem vähenes iga-aastane ohvrite arv 100 000 elaniku kohta Dublinis, Lissabonis ja Oslos, kus keskmine hukkunute arv aastas langes vastavalt 12%, 10% ja 9%. Veel kaheksas pealinnas – Sofias, Bratislavas, Madridis, Bukarestis, Varssavis, Pariisis, Kopenhaagenis ja Tallinnas – vähenes ohvrite arv keskmisest enam. Helsingis seevastu on liiklusõnnetustes hukkunute arv 100 000 elaniku kohta pisut suurenenud.³

Alates 2001. aastast, mil EL seadis eesmärgiks vähendada liiklussurmade arvu 2010. aastaks poole võrra, hakkas suurlinnades ohvrite arv vähenema kiiremini, aastane keskmine on praegu 5,3%. See jääb aga siiski alla 7,4 protsendile, mis on vaja

¹ Euroopa Transpordiohutuse Nõukogu (The European Transport Safety Council, ETSC) on Brüsselis tegutsev sõltumatu mittetulunduslik organisatsioon, mis on pühendunud liiklusõnnetuste arvu ja raskete tagajärgedega liiklusõnnetuste vähendamisele Euroopas. ETSC püüab määratleda ja edendada teaduslikult põhjendatud ohutust tagavaid meetmeid. Organisatsioon ühendab 41 riiklikku ja rahvusvahelist ühendust, mis on seotud liiklusohutusega kogu Euroopas. www.etsc.be.

Liiklusohutusalase tegevuse tulemuslikkuse hindamise (The Road Safety Performance Index, PIN) programm käivitati 2006. aastal eesmärgiga võrrelda riikide liiklusohutusalase tegevuse tulemusi. Praegu hõlmab programm 30 riiki. <http://www.etsc.be/PIN>

² Programmi käsitleva kogutekstiga "En route to safer mobility in EU capitals", oktoober 2008, on võimalik tutvuda aadressil www.etsc.be/PIN-publications.php. Samast on võimalik alla laadida ka illustreerivad tabelid ja metodoloogia.

³ Liiklussurmade arvu keskmised aastased muutused 100 000 elaniku kohta aastatel 1997–2007.

saavutada seatud eesmärgi õigeaegseks täitmiseks.⁴ Tõhusa panuse EL-i eesmärgi täitmisesse on andnud 27 pealinnast kümme, kus on õnnestunud vähendada liiklussurmade arvu aastas üle 7,4%.

Kui üldiselt on liiklusõnnetuses hukkamise risk pealinnade tänavail poole väiksem kui mujal riigi piires, on neis linnades liigeldes ohus just kaitsetumad liiklejad. Pealinnades juhtunud liiklusõnnetustes hukkunutest pooled on kas jalakäijad või jalgratturid. Kaitsetumatele liiklejatele ohutute liikumisvõimaluste loomine on tähtis ülesanne – ülesanne, millega paljudes pealinnades on hakanud tegelema võimuorganid ja eriti tõsiselt ka mõned linnapead.

Palvele kommenteerida Dublini edukust liiklussurmade vähendamisel vastas Michael Byrne Dublini linnanõukogust: „Olulisemad meetmed on olnud kõigi asjaomaste sidusrühmade ühistele jõupingutustele kaasaaitamine ja üldise liiklusohutuse parandamise strateegia ühendamine tegevuse tulemuslikkuse põhinäitajatega. Teine tähtis tegur oli tehniliste ja haridusalaste meetmete sihtotstarbeline rahastamine linnanõukogu poolt.”

„Viimane PIN-uuring näitas, et linnade elanike jaoks ohutumaks ja sõbralikumaks muutmisel on suuremat edu saavutatud linnades, kus on vastu võetud strateegilised programmid,” ütles PIN-uuringu programmijuht Graziella Jost. Tema sõnul kompenseerib liiklusohutuse strateegilise planeerimise kõrgem turvalisus.

Kogu teksti *Road Safety PIN Flash 11* saab alla laadida aadressilt www.etsc.be/PIN-publications.

Edasine informatsioon Evgueni Pogorelov (ETSC Communications Officer) aadressil evgueni.pogorelov@etsc.be, või Graziella Jost (PIN Programme Manager) graziella.jost@etsc.be.
Tel. +32 (0)2 230.41.06. Mob. +32 (0)4 98.51.65.62.

⁴ ETSC (2008), 2nd PIN Annual Report Countdown to 2010 – Only two more years to act, lk 9, www.etsc.be/PIN-publications.php

Intervjuu

Teelehele vastab Kadri Auväärt

Maanteeameti
ehitusosakonna
peaspetsialist



Oled Muhust ja töötad juba teist aastat Maanteeametis. Ja tegeled oma kodusaares ning mandri ühendamise küsimustega – kena kokkusattumus?

Võib ka nii öelda. Töökuulutusi vaadates ei olnud mul eesmärki siduda ennast otseses või kaudses mõttes kodusaares. Tööpakkumine, mis andis võimaluse tegeleda kodukandi jaoks olulise küsimusega, võimaldades mul samas jätkata erialast tööd teise nurga alt vaadatuna kui minu varasem töökoht keskkonnaekspertina, tundus üsna põnev ja omamoodi väljakutset pakkuv.

Kas saarerahvas ootab külastajaid või on need pigem ebasoovitavad?

Arvan, et küsimus ei ole niivõrd selles, kas külastajaid soovitakse või mitte, kui selles, kuidas külastajad ennast saarel üleval peavad. Saarerahvas on harjunud mõnevõrra suurema turvalisuse ja privaatsusega, kui ollakse harjunud mandril. Ka on saare loodus olnud läbi aegade paremini hoitud kui kergemini ligipääsetavad maapiirkonnad mandril. Kardetakse, et turistide arvu suurenemisega väheneb turvalisus ning lagastatakse teeääred ja looduskunimad kohad.

Kui tihti ise kodu vahet käid?

Umbes kord kuus. Küllap käiks sagedaminigi, kui sõit koju oleks kiirem, mugavam ja odavam. Mina käin kodus enamasti bussiga, mis on selles mõttes mugav, et kunagi ei tule pikalt praamijärjekorras oodata. Aga kliendisõbralikum võiks ka bussiühendus olla.

Riigiametnikuna peaksid Sa säilitama erapooleluse, aga millist varianti muhulanna Kadri eelistaks – kas silda, tunnelit või ainult parvlaeva

liiklust, nagu praegu? Peab ju valitsus nende kolme variandi vahel oma otsuse langetama?

Minul ei ole selget eelistust võimaliku liiklusühendusviisi osas. Kõigil variantidel on plusse ja miinuseid. Minu jaoks ei ole eelistatud variant selge enne, kui on olemas uuringute tulemused, mis Kava (Sõitjate ja veoste perspektiivse korraldamise kava) ja KSH (Kavaga kavandatavate tegevuste keskkonnamõju strateegiline hindamine) osana läbi viiakse ning on valminud Kava ja KSH aruanded.

Millal see otsus peaks tehtama, on ju seda tähtaega vist mitmel korral edasi lükatud?

2009. aasta lõpuks peaks valmima Kava ja KSH, mis on otsuse tegemise aluseks. Et kõik Suure väina liiklusühenduse alternatiivid asuvad Natura 2000 võrgustiku alal, kus esineb esmatahtsaid elupaigatüüpe, on väga tõenäoline, et enne kui valitsus saab teha otsuse, tuleb selle kohta küsida arvamust Euroopa Komisjonilt. Senised kogemused on näidanud, et Euroopa Komisjoni otsustamisprotsess on aeglane, seetõttu on põhjust arvata, et lõpliku otsuse tegemine võtab eeldatust kauem aega.

Miks see nii kaua aega võtab – ajakirjanduse andmeil on püsiühenduse alastesse uuringutesse maetud juba kümneid miljoneid kroone? Kas selle raha võib nüüd korstnasse kirjutada?

Tegemist on ikkagi väga mastaapse projektiga, millega võib kaasneda väga palju erinevaid sotsiaalseid, kultuurilisi, majanduslikke ja keskkonnamõjusid, mille ilmumine või mitteilmumine ei ole peale vaadates kohe üheselt selge. Kõiki neid mõjusid tuleb uurida enne, kui otsustatakse, millise liiklusühendusviisiga jätkatakse, et vältida hilisemat kiirustamisest tekkinud kahju. Ma ei arva, et Eestis oleks sellises mastaabis projekti ettevalmistamiseks põhimõtteliselt rohkem aega või raha kulunud kui arenenumates naaberriikides. Ja kahtlemata on ka suur vahe, kas mõni suurprojekt tehti teoks 20-30 aastat tagasi, kui kehtivad keskkonnanõuded olid oluliselt leebemad, või praegu, kui igasugusele arendusele eelneb aegannõudev, kulukas ja mahukas kavandatavate tegevuste (strateegiliste) keskkonnamõjude hindamine. Antud juhul on olukord veelgi komplitseeritud, kuna lisaks tavapärasele keskkonnamõju strateegilisele hindamisele (strateegiliste dokumentide puhul) tuleb läbi viia ka Natura 2000 hindamise

protseduur, mille eesmärgiks on võimaliku mõju hindamine Natura 2000 Väinamere hoiuala kaitse-eesmärkidele ja terviklikkusele, mis sisuliselt tähendab kavandatavate tegevuste mõjude hindamist eraldi kõikidele liikidele ja elupaikadele, mida antud alal kaitstakse, ning hüvitusmeetmete väljatöötamist, et hüvitada kava rakendamisega keskkonnale tekitatav kahju.

Milline on kõige kaalukam argument, miks seda püsiühendust üldse vaja on? Miks ei võiks parvlaevaliiklus jätkuda?

Ma ei tooks välja ühte kõige olulisemat argumenti, sest see argument võib erinevate huvigruppide jaoks olla erinev.

Arvan, et valitsuse jaoks, kes peab vastu võtma otsuse, milline liiklusühendusviis siiski tuleb, on oluline see, et suurem osa Eesti rahvastikust soovib püsiühenduse rajamist mandri ja Muhu saare vahele. Tuginedes püsiühenduse kodulehekülje küsitluse andmetele, soovib 69% Eesti rahvastikust igal juhul püsiühenduse rajamist, 20% on igal juhul vastu. 2002. a tehtud laiemapõhjalise küsitluse andmetel soovis püsiühenduse rajamist 85% saarlastest ja 69% eestlastest (k.a saarlased), vastu oli vastavalt 9% ja 13%.

Tuginedes 2005. aasta uuringu (Tehniline abi Saaremaa püsiühenduse projekti ettevalmistamiseks) andmetele, on püsiühendus riigi jaoks ka pikas perspektiivis odavam lahendus kui jätkamine parvlaevaliiklusega (eeldades, et püsiühenduse rajamiseks saadakse EL-i toetust). Reisija jaoks jääb algul väina ületus esmalt tõenäoliselt enam-vähem samasse hinnaklassi kui praegu või läheb odavamaks ja eeldatavalt umbes 15 aasta pärast ületustasu kaob. Arvan, et see majanduslik argument on küllalt oluline, eriti kui mõelda praeguste ületustasudele. Võrdluseks: 2005. aasta uuringu andmetel oli ületustasu Eestis võrrelduna SKP-ga 2 korda kõrgem kui Taani ja Rootsi vahelisel Helsingboriga sillal ning 2,5 korda kõrgem kui Øresundi sillal Kopenhaageni ja Malmö vahel. Aga tulles tagasi selle juurde, et eeldatavalt tuleb enne otsuse tegemist liiklusühendusviisi kohta küsida arvamust Euroopa Komisjonilt, on otsustamisel oluline püsiühenduse mõju looduskeskkonnale, mida alles uuritakse. Püsiühenduse kasuks räägib näiteks see, et tuginedes 2005. aasta uuringule on praamiühenduse õhusaaste oluliselt

kõrgem kui see oleks silla või tunneli korral. Praamiühendus võib jätkuda, aga see ei ole see, mida suurem osa rahvastikust tahab.

Kui hästi lühidalt ja lihtsalt selgitada, siis mis meid valitsuse positiivsest otsusest veel lahutab?

Kava ja KSH aruanded ning Euroopa Komisjoni (positiivne) arvamus. Vastavalt Loodusdirektiivile ja Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadusele võib Euroopa Komisjon anda positiivse arvamuse projekti kohta, mis mõjutab ala, kus esineb loodusdirektiivi mõistes esmatähtis elupaigatüüp ja/või esmatähtis liik vaid siis, kui tegevus on seotud inimeste tervise või elanikkonna ohutusega, oluliste soodsate tagajärgedega keskkonnaseisundile või lähtudes komisjoni arvamusel teistest avalikkuse jaoks esmatähtsatest põhjustest. Väinamere hoiualal kaitstakse mitmeid esmatähtsaid elupaigatüüpe (näiteks puisniidud ja liigirikad niidud lubajavaesel mullal).

Käimasolev uuring (Kava ja KSH, keskkonnanuuringud sealhulgas) peaks selgitama, kas ja mil määral mõjutab kavandatav tegevus esmatähtsaid elupaigatüüpe ning teisi Väinamere hoiualal kaitstavaid liike ja elupaigatüüpe ning hoiuala kaitse-eesmärke. Euroopa Komisjonilt küsitakse arvamust, tuginedes Kava ja KSH ning keskkonnanuuringute tulemustele.

Kas Sa näed veel mingeid takistusi, mis võiksid selle stsenaariumi nurjata?

Arvan, et lisaks eespool nimetatud keskkonnamõjudele võivad püsiühenduse rajamisele takistuseks saada ka projekti rahastamine, võimaliku rahastusskeemi otsustamine ja poliitilised seisukohad.

Majandus- ja kommunikatsiooniminister Juhan Parts on meedia andmeil rääkinud püsiühenduse ehitamise algusaja puhul aastast 2012 ja valmimise puhul 2015. aastast, tõsi küll, seda juba mõne aja eest. Kas asjade sujumise korral on need tähtajad endiselt reaalsed?

Püsiühenduse valmimise tähtajast ma parema meelega ei räägiks, sest antud hetkel ei ole meil otsustki. Ootame ära käimasoleva Kava ja KSH tulemusi ja nende põhjal tehtavad otsused.

Detsember, 2008
Usutles Allan Kasesalu

Teelehele vastab Villu Vane

Maanteeameti peadirektori asetäitja

Ajakirjandus on Sind tituleerinud legendaarseks liikluspolitseinikuks – seda põhjusel, et oled rohkem kui veerand sajandit liiklusmiilitsa ja hiljem -politseiniku leiba söönud ning ohtrasti ka pressiga suhelnud. Ometi õppisid ülikoolis (TPI-s, nüüdse TTÜ eelkäija – toim.) autode ja automajandamise eriala. Miks sai Sinu erialaks just liiklus?

Liiklus ja liiklusohutus ei ole olnud minu lapsepõlveunistus. Keskkooli lõpus olin pikka aega kahevahel – kas minna TRÜ-sse ornitoloogiat või siis TPI-sse autoasjandust õppima. Vaekauss kaldus TPI kasuks, võib-olla ka tänu klassivendadele. Meid oli keskkooli lõpus 8 poissi ja 4 neist, sh mina, otsustasid TPI kasuks. Ülikooli lõpetamisel oli valida paari viletsa mainega automajandi ja autoinspeksiooni vahel. Peale jäi autoinspeksioon ning seda tänu Harri Kuusele. Nimelt luges Harri meile liiklusohutust ja -korraldust, teema tundus päris huvitav ja nii see läks. Alguses autoinspeksioonis teejärelevalve, siis agitatsioon ja propaganda (nüüd on see vist liikluskasvatus ja teavitatus) ning siis juba politsei.

Milline on Sinu enda lemmikliikumisviis või -vahend?

Kindel eelistus puudub. Kõik oleneb ajast, ilmast ja meeleolust – mulle meeldib jalutada ja jalgrattaga sõita, aga vahel lähen ja teen autoga väikese tuuri. Olen leidnud, et ka autot juhtides saab lõõgastuda. Kui võtta ette üks päevane matk ja käia paaris kaunis kohas, kus saab ka tunnikese või paar jalgu sirutada (näiteks mõnel raba matkarajal), oled pärast puhanud ja patareid on jälle täis.

Millises staatuses on kehtiva liikluseeskirja kohaselt rulluisutaja või rullsuusataja? Neid näeb meie teedel ja tänavatel üha rohkem ning ka õnnetusi nendega juhtub üha sagedamini?

Liiklusseaduse ja -eeskirja kohaselt loetakse rulluisutajat ja rullsuusatajat jalakäijajaks. Neid on tõepoolest üha rohkem ja paraku juhtub ka õnnetusi, sest nad liiguvad ju koos jalakäijatega, kuid palju kiiremini. Minu meelest on häda selles, et nende seas on palju tõsiseid spordimehi, kelle kiirus on väga suur – eriti siis Tallinna ümbruses, kuid võib-olla ka mujal. Kui saaks sportlased spetsiaalsetele treeningradadele, oleks tavaliiklejal-tervisesportlasel ilmselt rahulikum. Kergliiklusteedel oleks ohutum ka siis, kui seal liiklejad arvestaksid üksteisega ega unustaks, et meil kehtib parempoolne liiklus.

Kui vanalt võiks inimene tegelikult autorooli istuda ja kas 10-aastase jalgrattaga tänavaliikluse lubamine on normaalne? Vanasti võis rattaga tänavale tulla ju alles 12-aastaselt, kuigi ka see ei pruugi olla piisav vanus liikludžunglisse sukeldumiseks?

Kes seda täpselt teab – iga lapse areng on individuaalne. Ise tegin jalgratturi juhiloa 12-aastaselt ja tundsin, et saan liikluses hakkama. Tõsi küll, liiklus oli siis hoopis teine ja mina sõitsin ringi Virumaa teedel. Oma last ma 10-aastaselt küll teele ja tänavale ei lubaks, iseasi on kergliiklustee.

Kes on paremad juhid – kas mehed või naised? Või veel täpsemalt – kas noored naised ja vanad mehed või vanemad naised ja nooremad mehed? Palun vasta isikliku mulje põhjal, ära statistikaga vehkima hakka, kui sellist üldse ongi olemas.

Ei hakka naiste ja meeste paremuse üle spekulerima. Üks on aga selge: igast inimesest ei saa head autojuhti ja mõni ei pruugi auto juhtimisega üldse hakkama saada. Hea on, kui inimene seda ise tunnetab. Kõik aga paraku ei tunnetata. Kui inimene on terve, õpib selgeks liikluseeskirja ning auto juhtimise, saab ta ka juhiloa. Temast saab juht, kelle kõrval istudes jalad kogu aeg “töötavad”. Selline juht ei ole kindlasti hea juht. Mis vanusesse puutub, siis mida nooremalt alustada, seda parem.

Millal Sa autot juhtima õppisid ja millal said load? Kui kaua võttis aega, et Sa end autoroolis kindlalt tundma hakkasid?

Keskoolis oli meil programmis autoõpetus ning see andis ilmselt ka väikese tõuke TPI ja autode poole.

Paraku oli puudus kvalifitseeritud õpetajatest, igal aastal alustasime uue õpetajaga ja algusest. Ega auto üldisest ehitusest me niiviisi suurt kaugemale jõudnudki. Kuna 11. klassi kevadel pidime ju autoinspektsioonis eksamid ka ära tegema, hakkasime lõpuklassis pärast paari sissejuhatavat tundi kohe eksamiteks valmistuma.

Õppesõitu ja hiljem ka eksamisõidu tegime GAZ 51-ga, juhiloa kategooria oli aga tänapäevases mõistes B. Mina ei olnud siis meetritki sõiduautoga sõitnud.

Järgmise autoroolis istumiseni tuli viieaastane vahe – TPI ajal vaid mõni juhuslik väike ots mõne koolivenna auto roolis. Tegelikult hakkasin autot juhtima autoinspektsioonis. Esimene iseseisev sõit, mille tegin täies miilitsaleitnandi vormis, ei olnud kõige toredam. Parkides Tallinna Pedagoogika-ülikooli ees *Mosset* (sõiduauto Moskvitši rahvapärane nimetus – *toim.*), jälgisin pingsalt taga toimuvat ja unustasin, et ka auto esiosa tuleks vaadata. Auto peaaegu paika saanud, käis üks tume müts. Selgus, et olin esimese kaitserauaga tänavalgustuse posti riivanud. Mälestuseks jäi paar rohelist triipu. Kindlalt hakkasin ennast autoroolis tundma teisel aastal alates ajast, mil hakkasin iga päev autot juhtima.

Milline on olnud Sinu suurim kiirus?

Umbes 200 km/h, või veidi alla – politseiautoga. Sellise kiiruse juures ei ole meie teedel suurt mahti spidomeetrit vaadata.

Ühes hiljuti teatavaks saanud uuringu tulemusena leidis kinnitust fakt, et magamata sõiduki juhi reaktsioon võib olla märksa aeglasem kui alkoholi tarbinud juhil, täpsemalt – see võib võrduda nulliga. Teame hästi, et viin ja rool ei sobi kokku ning seadusandjad on patustajate suhtes järjest karmimaks muutunud, kuid kas suhtumine üleväsinud roolikeerajasse ei ole mitte liiga leebe? Seab ta ju sõidukit juhtides teadlikult ohtu ka kaasliiklejad?

Väsimusseisund on ohtlik, see on päris selge. Liiklusseaduse kohaselt ei tohi juht olla sellises haigus- või väsimusseisundis, mis takistab liiklusolude täpset tajumist ning liikluseeskirja nõuete kõrvalekaldumatut täitmist. Väsimusseisundi tuvastamise kohta on olemas vastav Vabariigi Valitsuse määrus. Häda on aga selles, et tegelikus elus see ei toimi. Me räägime väsimusseisundist ikka

enamasti tagantjärele ja seoses liiklusõnnetusega. Liikluse kontrollijal ei ole ju kuidagi võimalik veenduda, kas juht on näiteks kaks päeva magamata ja püsib vaevu ärkvel (välja arvatud muidugi need sõidukijuhid, kes peavad kasutama sõidumeerikut). Et toimiv kontrollimehhanism puudub, siis ei ole mõtet ka üleväsinud või väsimusseisundis juhtide karistusi karmistada. Pigem peaks tegema rohkem selgitustööd, et igapäevasele jõe jaoks kohale: liiga väsinuna ei tohi autorooli istuda. Aga millisest ajast lugeda inimest liiga väsinuks...

Oled väitnud, et peamine erinevus nõukaaegse ja praeguse liikluskultuuri vahel tulenes nn materiaalsusest – et vanasti tuli oma auto soetamiseks tohutult vaeva näha, siis hoiti oma “plekist pruuti” ka paremini. Kuid milliseid olulisi erinevusi Sa veel rõhutaksid? Kas on midagi sellist, mis toona, s.o nõukaajal peavalu tekitas ja praegu enam mitte, ning vastupidi – kas taasiseseisvunud Eesti liikluses on midagi uut, mida enne ei olnud?

Liiklus on ikka liiklus, olgu milline riigikord tahes. Kui parkümmend aastat tagasi valmistasid autoinsektoritele enim peavalu joobes juhid ja lubatud sõidukiiruse ületajad, siis nii on see ka nüüd. Kõige suurem erinevus on vahest liiklustihedus, mis tollal oli kordi väiksem, lisaks noored juhid – nõukaajal oli neid oluliselt vähem. Lisaks on nüüd juurde tulnud teatud liiki liiklejaid, rulluisutajad ja -suusatajad, keda varem ei olnud. Kuna nad on jalakäijad, siis liiguvad nad ühiselt kasutataval teosal. Vahel juhtub ka konflikte ning et rulluisutaja kiirus on suur, siis kaasnevad sellega ka vigastused. Kuna mõlemad on jalakäijad, siis ei loeta sellist õnnetust praegu liiklusõnnetuseks. Küll on aga liiklusõnnetus jalakäija ja jalgratturi kokkupõrge. Selliseid õnnetusi juhtub viimastel aastatel kahjuks kaunis palju, nõukaajal oli see aga väga harva ettetulev õnnetuse liik.

Millised on Sinu kaks kõige kriitilisemat liiklusõhtlikku olukorda, olgu siis ise autoroolis olles või mõnes muus rollis?

Ilmselt on kõikidel juhtidel kriitilisi olukordi ette tulnud ja kes teab, milline see kõige kriitilisem on. Esimese hooga meenub kaks juhtumit. Aastaid tagasi sattusin talvisel ajal iseenda rumaluse tõttu olukorda, kus libisesin tagurpidi kraavi poole,

teha ei olnud midagi (või ma ei osanud midagi teha!) ning mõtlesin pingsalt, kas paiskun külili või katusele. Nimelt oli see kevad-talvisel ajal. Tee oli kaetud jäise kinnisõidetud lumega, millel oli vesi peal. Lähenedes ristmikule, millelt pidin ära keerama, vahetasin käigu alla ning tõstsin liiga kiiresti jala siduripedaalilt. Auto tegi kohe 180-kraadise pöörde ja jätkas liikumist, tagumine ots ees, kraavi suunas. Õnneks jäin ratastele, kuigi liikuma ilma kõrvalise abita ei pääsenud. Teine kaunis jube olukord oli paar aastat tagasi kesksuvel. Sõitsin kella poole kolme või kolme paiku öösel mööda Tallinna–Pärnu–Ikla maanteed Tallinna poole. Olin jõudmas Märjamaale. Pikemat aega sõitsin ühe eesliikva sõiduki taga ja sellise vahemaaga, et täistulesid ei saanud kasutada. Kiirus oli 90 ja 100 vahel, oli ka kerge suveõine udu. Ühel hetkel oli aga tee põtru täis – kolm looma jalutasid rahulikult üle tee. Automaatselt tegin nn põdrakatse ehk põikasin viimasest loomast tagant ja teepeenart kasutades mööda. Auto, millega tookord sõitsin, oli *Peugeot Partner* ning põdra keha just parajal kõrgusel...

Oled idavirukas. Miks on sealne kant üks liiklusõhtlikumaid Eestis? On seal teelud nii halvad või on probleem inimestes?

Minu meelest ei ole Ida-Virumaal sugugi õhtlikum liigelda kui näiteks Harjumaal. Liiklus on seal pigem rahulikum ning asulates ja linnades on sõidukiirus sama nagu mujal Eestis, ehk siis kindlasti madalam kui Tallinnas või Harjumaa linnas. See on tõsi, et mida ligemale idapiirile, seda rohkem vene keelt kuuled ja seda rohkem meenub nõukaaeg. Eks ole igal rahvusel oma eripära ja kindlasti avaldub see ka liikluses – näiteks lõunamaa temperament on ju teada. Virumaal on aga minu meelest liiklus samasugune kui mujal. Isegi joobes juhte on seal vähem, või vähemalt selle aasta 9 kuu politsei andmed näitavad seda. “Kõik puhuvad” politseioperatsioonide põhjal oli Eesti keskmine alkoholi tarvitatud juhtide osakaal liikluses 1,09%, Ida Politseiprefektuuri teeninduspiirkonnas (Lääne- ja Ida-Virumaa) 1,06% ja Põhja Politseiprefektuuri teeninduspiirkonnas (Tallinn ja Harjumaa) oli neid aga 1,27%.

Tuleme teede juurde, töötad juba pea kolmveerand aastat Maanteeametis. Kuidas tundub, kas Eesti teedeehitus liigub õiges suunas? Paras aeg seda

küsida, sest hiljuti jõudsime ka selles vallas kaas- aega – valmis ju esimene ajakohane teelõik (Vaida–Aruvalla), mis näeb välja nagu välismaa tee.

Teedeasjanduses olen ikka veel kaunis roheline, aga usun, et liigume õiges suunas. On ju uued või remonditud lõigud hästi sõidetavad ning ohutud, rajatakse kergliiklusteid ja valgustust. Ei ole enam vahet, kas sõidad välismaal või Eestis. Muidugi on veel palju teha, aga üks edasine areng sõltu ju esmajoones poliitikutest ja riigi rahakotist.

Milline on Sinu lemmikteelõik Eestis ehk siis – millist teed mööda liigud Sa kõige meelsamini?

Kindlat lemmikut ei ole, päris tihti sõidan Tallinna–Rannamõisa–Kloogaranna teed või Lahemaa rahvusparki mereäärseid teid. Viimased on paremad, liiklus on hõredam. Mulle meeldib, kui tee ääres on midagi vaadata ja kui tee ei ole pikalt sirge. Olen väga palju sõitnud mööda Tallinna–Narva maanteed – kodukoht ju Ida-Virumaal.

On ikka tüütu küll hommikul sinna minnes sõita piki sirget teed vastu päikest ja tagasi tulles samamoodi, ainult teises suunas. Tõsi, sellel teel on ka ilusaid kohti, näiteks Narva suunas sõites tõus Padaorust läbi tuulepargi ja hiljem kõrgel kaldapealsel, taamal sinav meri.

Kas on olemas kohti, mida Sa sõidukijuhina väldiksid, seda nii tee halva seisukorra kui ka puuduliku liikluskorralduse tõttu?

Teelõike, mida puuduliku liikluskorralduse tõttu väldiksin, mul ei ole. Ma ei teagi sellist kohta, kus liikluskorraldus nii kehv oleks, et see liiklemist häiriks. Teekatte seisukord on aga kindel põhjus, miks püüan võimalusel teatud teelõike vältida. Tegemist ei ole aga teede, vaid Tallinna tänavatega.

Kui pidada silmas meie teid ja tänavaid, siis kellel on Eestis kõige parem elada – kas jalakäijal, jalgratturil või autojuhil? Või hoopis mootorratturil?

Eks see värk ikka kaunis autokeskne ole. Kui vaadata jalakäijaid ja jalgrattureid, siis ilmselt on viimaste liikumisvõimalused kõige kehvemad. Pole mingi ime, kui jalgratta- ja jalgteel on ristmikul ca 10 cm kõrgune äärekivi. Jalgsi saab veel kuidagimoodi hakkama, kuid proovi jalgrattaga sõita!

Kuidas võiks Maanteeameti ja ARK-i ühendamine aidata kaasa liiklusohutuse parandamisele või milleks see ühendamine Sinu arvates üldse hea on?

Minu jaoks on see asi ikkagi segane ja mingit selget kasu ma sellest ei näe. Tundub, et see on üks paljudest asjadest, mille kohta võib teha üldistuse “poliitiline otsus, mille täpsed põhjused ja tagamaad selguvad tulevikus”.

Kui Sa saaksid ainuisikuliselt meie kehtivat liikluseadusandlust muuta, millised oleks kolm kõige olulisemat täiendust või muudatust?

Viiks sisse veapunktisüsteemi. Seadustaks ja paneks täpsemalt kirja joobe piirid ja kaotaks ära mõiste “alkoholi tarvitamise tunnused”. Seaduses peaks olema selgelt kirjas, kui suurest vere alkoholisisaldusest algab joove, kas 0,2 või 0,5 promilli, ja kust alates raskem joove, mille eest mõistetakaristus peaks olema ka raskem. Lisaks peaks vaatama üle karistused lubatud sõidukiiruse ületamise eest, praegu ei ole karistuste piirmäärad minu meelest õiges proportsioonis.

Detsember, 2008
Usutles Allan Kasesalu

Villu Vane vs Allan Kasesalu





Ettevõtluse Arendamise Sihtasutuse AS rahastab Eesti Maanteemuuseumi arengut!

Septembri lõpul otsustas **Ettevõtluse Arendamise Sihtasutuse AS-i** (EAS) juhatus rahastada Eesti **Maanteemuuseumi arendamist**, Tamula rannapromenaadi ehitust ning Kukruse mõisa härrastemaja renoveerimist ja ekspositsiooni loomist. Maanteemuuseumi arendamise kogumaksumus on 47 miljonit krooni, millest ligi 40 miljonit krooni katab Euroopa Regionaalarengu Fondist kaasrahastatud piirkondade konkurentsivõime tugevdamise toetus. Rannapromenaadi ehitus maksab 28,6 miljonit, millest sama toetus katab 24,3 miljonit krooni, ning Kukruse projekt läheb Kohtla vallale maksma 37,2 miljonit, millest toetus katab 31,6 miljonit krooni.

EAS-i ettevõtluskeskkonna divisjoni direktori Monica Hankovi sõnul arendatakse projekti tegevuse tulemusena välja Eesti Maanteemuuseumi välialad ning täiendatakse ka olemasolevat muuseumikompleksi. Loodavate välialade koosseis saavad olema unikaalne ajalooline teeruum, teetähiste ja liikluskorraldusvahendite ala, masinate

demonstratsiooni- ja eksponeerimisväljakud, laste mänguväljak, laste liikluslinnak, piknikuplats ja vigurvändarada. Elamust suurendavad autentse ajaloolise riietuse kandmise võimalus, kõrtsimelust osasaamine ning teeruumi piires liikuvad rakendatud hobused.

Projekt loob head võimalused uute regulaarürituste väljaarendamiseks ning olemasolevate edasiarendamiseks, sealhulgas koolinoorte liiklusalase teadlikkuse tõstmiseks. Projekti tulemusena oodatakse aastaks 2010 külastajate arvu kasvu poole võrra, praeguselt 20 000 külastajalt 40 000 külastajani.

Eesti Maanteemuuseumi arendamine mõjutab positiivselt ka teiste Põlvamaale planeeritavate turismiobjektide väljaarendamist ja ettevõtlust: Hurmi mõisa renoveerimine, veekeskuse ehitamine Põlva linna ning ajaloolise Postitee äärde turismi- ja toitlustusettevõtete loomist.

*Allikas:
EASi ettevõtluskeskkond*

Eesti Maanteemuuseumi tegemistest

Teedeajaloo päev

21. novembril toimus Eesti Maanteemuuseumis Teedeajaloo päev, mis oli pühendatud Maanteeameti 90. aastapäevale. Konverentsi laiem eesmärk oli juhtida tähelepanu teede ajaloole kui olulisele ja mitmekülgsele ajaloovaldkonnale ning koondada sellega tegelevaid uurijaid ja uurimisvaldkondi. Sel aastal korraldatud teedeajaloo päevast loodetakse kujundada iga-aastane traditsioon, mis annab ülevaate teedeajaloo praegusest uurimisseisust ja ajaloolise läbilõike muinasajast tänapäevani.

Teedeajaloo päeva avas Maanteeameti peadirektor Riho Sõrmus, kohaletulnuid tervitas muuseumi juhataja Mairo Rääsk. Järgnes pikk rida huvitavaid ettekandeid mitmel erakordsel teemal.

Muinasajaloo uurimise võimalikkusest kõneles Martti Veldi Muinsuskaitseametist. Sellest, kui lihtne või keerukas oli reisida läbi Eesti 16.–17. sajandil, rääkis omaaegsete reisikirjade põhjal Triin Parts Tallinna Linnaarhiivist. Enn Küng Tartu Ülikoolist esitas oma uurimistulemusi 17. sajandi Pärnust, käsitledes Pärnu tolleaegseid suhtlusvõimalusi oma tagamaaga. Ettekannetele järgnes

diskussioon. Lisaks eelnenule kõneles Tõnu Raid Piirivalveametist ajaloolise Jüri kihelkonna kaarti-dest 17.–19. sajandil ja analüüsis nende adekvaatsust oma aja ja tänapäeva kontekstis. Eelviimasest ettekandes käsitles Maanteeameti teadur Helena Kaldre asjaolusid ning sündmuste käiku, kuidas 1928. aastal jõuti Eesti Riigikogus esimese maanteeseaduse vastuvõtmiseni. Ettekannete lõputemaks oli teedemajanduse areng Eestis aastatel 1980 kuni 2008, mida käsitles Aleksander Kaldas Maanteeametist.

Teedeajaloo päev päädis muuseumiekskursiooniga.

Infopäev 5. detsembril 2008

5. detsembril kell 11.00 toimus maantee-muuseumis arenguplaane tutvustav infopäev ajakirjanikele ja koostööpartneritele. Maanteemuuseumi arendamise projekt on täna faasis, kus Ettevõtluse Arendamise Sihtasutus on rahastamise sellele kinnitanud ja ehitaja on alustanud esimeste töödega. Arenduse kogumaksumus on 47 miljonit krooni, millest ligi 40 miljonit katab Euroopa Regionaalarengu Fond. Projekti tulemusena valmivad 2010. aasta suveks originaalsed välialad, mis pakuvad harivaid ja atraktiivseid puhke- ja tegevusvõimalusi. Välialade koosseisus rajatakse ajalooline teeruum, erinevad ekspositsiooniväljakud, tehnika demonstratsiooni-

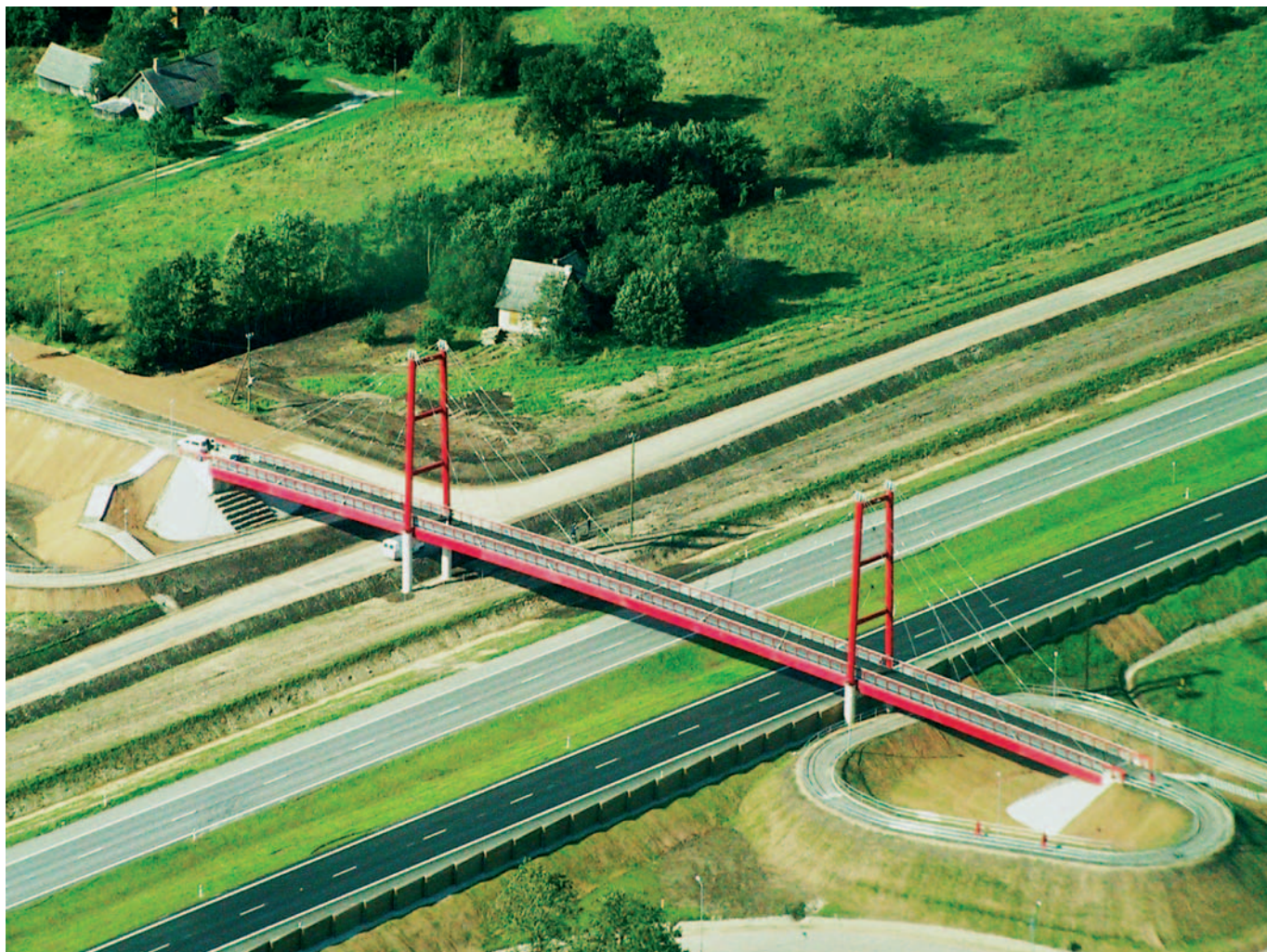
ala, laste liikluslinnak, mänguväljak ja piknikuala. Tegemist on terviklahendusega, mis räägib teest, tee ajaloo ja teel olemisest. Arhitektuurse kava kohaselt paigutuvad välialad maapinda lõigatud betoonseintega ümbritsetud keskkonda. Ekspositsiooniosa huvitavamaks elemendiks on kogu Euroopa kontekstis ainulaadne ajalooline teeruum. Kuuest erinevast lõigust (soo-, pinnas-, kruusa-, munakivitee, must- ja asfaltbetoonkate) koosnevas teeruumis eksponeeritakse ajastule iseloomulikus keskkonnas teede muutumist ja arenguid muinasaegast kuni 1980. aastateni. Teede ajaloo avamine välitingimustes, avaras ja põnevas arhitektuurse keskkonnas, võimaldab eksperimenteerida teemadega, mida näitusesaalides on keeruline teha. Atraktiivne ning originaalne näitusekeskkond loob head eeldused erinevate muuseumiprogrammide ning ürituste läbiviimiseks. Muuseumi ja kogu Postitee kompleksne edasiarendamine muudab piirkonna külalistele oluliselt atraktiivsemaks ning loob mitmesuguseid arenguvõimalusi ettevõtluse ja kohalike elanike jaoks. Infopäeva avas Põlva maavanem Priit Sibul, seejärel tutvustas Maanteemuuseumi juhataja Mairo Rääsk muuseumi välialasid ning Postitee projektijuht Reeli Kork esitles Postiteed tutvustavaid uusi infomaterjale. Pärast infopäeva lõppu tutvusid külalised näitusega “Tee ajalugu!”.

Allikas: Maanteemuuseumi koduleht



Teedeajaloo päev Maanteemuuseumis 21.11.2008. Muinasaegsete teede uurimise võimalikkusest räägib Martti Veldi Muinsuskaitseametist.

Fotod: E. Vahter



Tallinna-Tartu-Võru-Kuura maanteele km 22,08 ehitatud Vaida jalgteesild (2008)

Foto: Andres Brakmann

PUUST JA PUNANE

Alar Just

Sõites Tallinnast mööda Tartu maanteed välja, jääb Vaidas pea kohale uus punane puidust jalgteesild. Uue silla näol on tegemist suurima puiduga kaetud sildeavaga Eestis.

Seni oli rekord Tallinna spordihalli 45-meetriste liimpuidust sprengelfermide käes.

Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa kilomeetrile 22,08 rajatud **Vaida jalgteesild** on puidust kolme-avaline vantsild sildeavadega 31, 62 ja 31 m.

Vaida silla pülooniid on valmistatud nn *comwood*-materjalist. See on liimpuidust 12

küljega seest tühi „toru“. Algselt laternapostideks mõeldud *comwood*-liimpuidu valmistamisel tagatakse liimimiseks vajalik surve vaakumiga, kusjuures toorik on eelnevalt mässitud õhukindlasse kilesse.

Seda valmistatakse ainult ühes Rootsi tehases – AB Martinsons.

Silla peakandjateks on liimpuittalad ristlõikega 220 × 1200, mis toetuvad ümarterasest vantidele.

Liimpuidu tugevusklass on GL28c. Liimpuittalade omavahelistes liidestest on kasutatud

Silla pülooniid on valmistatud nn comwood-materjalist – liimpuidust 12-küljeline seest tühi toru.

Valmistaja:

AB Martinsons, Rootsi

Silla peakandjad on liimpuittalad ristlõikega 220 x 1200 mm, mis toetuvad ümarterasest vantidele.

Nelja meetri laiuse silla teki moodustavad iiksteisega külgnevad prussid ristlõikega 100 × 200 mm. Prusside peal on hüdroisolatsioon ja asfaltkate.

Sillale tohib koguneda inimesi kogukaaluga ca 200 tonni.

Foto: Alar Just



sissefreesitud terasplaate ning sisseliimitud polte.

Nelja meetri laiuse silla teki moodustavad üksteisega külgnevad prussid ristlõikega 100×200 mm. Prusside peal on hüdroisolatsioon ning asfaltkate.

Sademetel äravool tagatakse piki- ja põikkalletega, kusjuures silla keskosa on silla otstest 1,44 m kõrgemal.

Sild on projekteeritud Eurokoodeksil põhinevate Eesti standardite järgi.

Normatiivne liikluse hajukoormus on $4,0 \text{ kN/m}^2$, mis tähendab, et sillale võib inimestest koguneda koormust 200 tonni jagu.

Silla vandid on kuumtsingitud ümarterasest läbimõõduga 56 mm. Vandid on ühendatud pülloone ja taladega terasdetailide ning poltide abil.

Sild toetub raudbetoonist vaivundamentidele.

Puit on vanim sillaehitusmaterjal.

Esimene puitsild maailmas oli tuhandeid aastaid tagasi üle kuristiku langetatud puutüvi.

Tänapäeval seostatakse puitsildadest rääkides nendega ikka veel vaid lühikest kasutusiga, biokahjustusi, tuleohtlikkust. On nimetatud isegi mürgisust (!).

Tihti arvatakse, et puitkonstruktsioonid on ajutise iseloomuga. Silme ees on arvajal sel juhul nõukogudeaegne pilt mädanenud hooldamata palksillast.

Taoline mõtteviis on ekslik. Puitkonstruktsioonid on samuti arenenud, nagu muud konstruktsioonid. Kaasaegsed lahendused arvestavad ja

püüavad vältida puitu kahjustavaid mõjureid.

Sillaehituses on puitkonstruktsioonidel tegelikult mitmeid eeliseid. Nendeks on vastupanu jää sulatamiseks mõeldud kemikaalidele, dünaamilise koormuse kiire sumbuvus. Puitsildade puhul pole vajadust temperatuuripaisumisvuukide järele. Samuti on ka ehituskulud tihti odavad.

Lammutamine ja teisaldamine on puittarindite puhul tunduvalt lihtsam, mis pole tänapäeva pidevalt muutavas maailmas sugugi tähtsusetu.

Võtmeküsimuseks puitsildade projekteerimisel ongi **konstruktiivse kaitse** tagamine.

Detailide ja sõlmede lahendustega tuleb loomulikult teel vältida vee kogunemine puitelementide peal ning tagada korralik õhutus.

Konstruktiivsele kaitsele lisaks on kasulik kasutada keemilist kaitset.

Suurte puitehitustraditsioonidega Norras on maantee-sildadelt nõutav eluiga 100 aastat, seda loomulikult ka puitsildade puhul. See eluiga on saavutatav korraliku projekteerimise, ehitamise ja hooldusega. Välja jäävate kandekonstruktsioonide pealmised pinnad on tavaliselt kaetud vaskplaatidega.

Norras usutakse, et kasutusea küsimus on nüüd kontrolli all ning jälgitakse mõningate sildade käitumist loomulikult, et kinnitada teooria paikapidavust.

Näiteks on üle 10 aasta mõõdetud puidu niiskust ühe suurima maantee-silla – Evenstadi silla – tekiplaadis. Mõõtmised toimuvad pidevalt, mõneminutilise intervalliga üle GPS-seadmete ning



Evenstadi sild Norras.
Foto: Otto Kleppe



Flisa sild Norras
Foto: Alar Just

tulemused on „üllatavad“. Puidu niiskusesisaldus tekiplaadis kõigub vähe ja ulatub keskmiselt ainult 11%-ni. Ka Evenstadi sillal on puidust tekiplaat kaetud asfaldiga nagu Vaidas.

Nagu teada, ei hakka mädanik puidus tekkima enne, kui puidu niiskusesisaldus ületab 20% piiri.

Peale Evenstadi mõõtmistulemuste tutvustamist tellijale ei ole enam vaja iga kord eraldi tõestada puidu mädanikukaitse meetmete tõhususest.

Nii nagu ei räägita terrassilla ehitamisel peateema korrosioonist või betooni puhul karboniseerumisest.

Norrate poliitika on mitte peita puitsildu. Neid ehitatakse üha suuremaid ning silmapaistvamaid. Paljudes inimestes tekitab puitsilla nägemine sooje tundeid.

Norras asuvad ka **suurima sildeavaga** puidust maantee sillad maailmas. Tynseti kaarsõrestikud on sildeavaga 70 m ning Flisa sõrestiksild koguni sildeavaga 70,3 m. Flisa sillale kuulubki puidust maantee sildade sildeava maailmarekord.

Suurim puitsild maailmas on Vihantansalmi sild Soomes. Suurim on see **pindalalt**.

Kõigi silladetailide puhul saja-aastase kasutusea tagamine siiski mõistlik ei ole.

Praktikas projekteeritakse põhikandekonstruktsioonid kasutusega 50 või 100 aastat ning teist järku konstruktsioonid, katted jms lühema kasutusega – 20..30 aastat, nähes juba projekteerides ette võimalust neid vahetada või uuendada.

Eesti puitsildade arengut on mõjutanud Põhja-

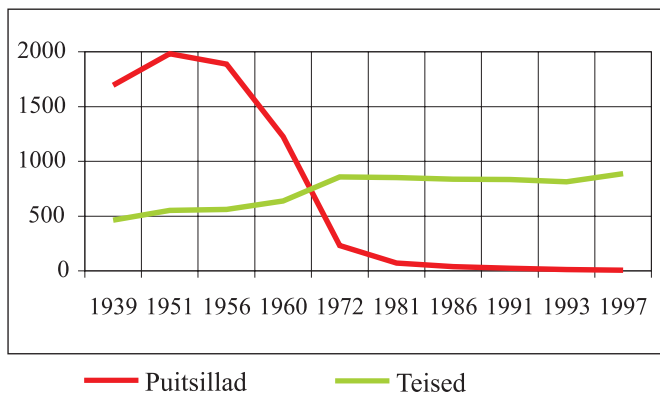


Vihantansalmi sild Soomes
Foto: Alar Just

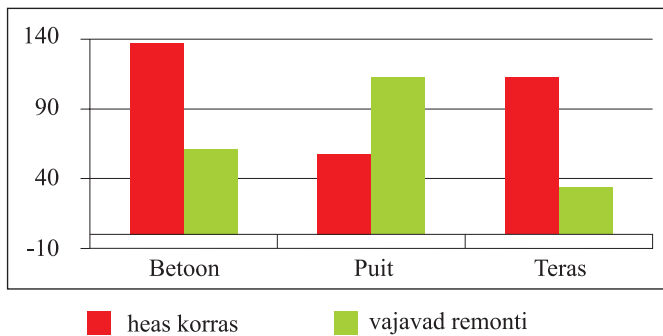
Schiersi silla vaated Šveitsis
Fotod: Alar Just

maade puiduarendusprogrammi *Nordic Wood* raames tehtud arendustöö. Põhjamaade puitsildade projekt startis 1994. aastal ning peaesmärgiks oli puitsildade konkurentsivõime tõstmine. Programmis osalesid Norra, Rootsi, Soome, Taani ning ka Eesti.

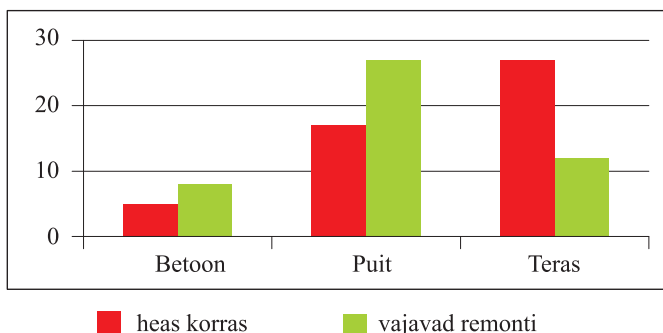
Puidutööstused, maanteeametid ning uurimis-instituudid töötasid koos ja saavutasid puitsildade populaarsuse kasvu Põhjamaades.



Joonis 1. Puitsildade arvu vähenemine Eesti riigimaanteedel nõukogude perioodil



Joonis 2. Vallateede maanteesildade seisukord



Joonis 3. Vallateede jalgteesildade seisukord

Koostati mitmeid raporteid uurimistöödest ning ehitati sadu uusi puitsildu. Eestisse kerkis Merirahu jalgteesild. Ka Vaida silla projekteerimisel on kasutatud Põhjamaade ühisprojekti uurimistööde tulemusi.

Eestis on puit olnud traditsiooniline ehitusmaterjal, kuid puidu kasutamine vähenes meil dramaatiliselt pärast Teist maailmasõda. Seda tänu nõukogude raudbetoonitööstuse tohutule eelisarendamisele. Puidu kasutamist on alati piiranud ka psühholoogilised aspektid – kartus mädanemise ja põlemise ees. Samuti tüüplahenduste puudumine, mis küll sildade puhul ei tohiks segada.

Kuulsaim ja suurim puitsild Eestis oli Narva puitsild (5 ava à 23,7 m).

1960-ndatel aastatel täitis Nõukogude Eesti edukalt puitsildade likvideerimise programmi, mida näitab ka joonis 1. Puitsildade arv vähenes. Mõned ehitati ka truupideks. Möödus ligi 40 aastat, enne kui Eesti Maanteeamet ehitas uue silla jälle puidust. Selleks läbimurdjaks sai väike Tagavere sild Taeblass Läänemaal.

Enamik tänase Eesti puitsildadest kuulub kohalikele omavalitsustele ning eraisikutele.

Koos Maanteeameti kunagise sildade peaspetsialisti Jaan Linnoga uurisime 1999. aastal kohalikel teedel asuvate sildade seisukorda. Vastused saime koguni 75% omavalitsustest. Joonistelt 2 ja 3 on näha, et enamik puitsildu vajab remonti. See pilt on põhjenduseks ka skeptitsismile puitsildade suhtes. Kes tahaks lagunenu, mädanenud, halvasti hooldatud vana puitsilla asemele ehitada uuesti puidust silda...

Eesti pikima sildeavaga puitsild enne Vaidat oli jalgteesild Tõrva Tantsumäel. 20 aastat tagasi ehitatud liimpuidust kaarsilla sildeava on 38 m. Männipuidust liimitud kaared on värvitud Pinotex-värvidega. Liimpuit pole selle ajaga eriti kahjustatud. Esimene kaasaegne puitsild püstitati Tallinnas Rocca al Mares Merirahu elurajoonis. Merirahu jalgteesilla lahenduse ajakohasus peitub nii keemilise kui konstruktiivse kaitse kasutamises. Peatalad on varjatud sademete eest veekindla vineeriga. Tekk on kaetud bituumenemulsiooniga, millele on puistatud graniitkillustik. Kõik terasdetailid on roostevabast terasest. Puitosad on

kaetud 5 kihi alküüdvärviga.

Tagavere silla puhul on tegemist talasillaga.

Kahe eespool kirjeldatu näol on tegemist kaarsildadega, mida on puidust püstitatud ka Kose-Lükatil, Tehvandil, Reopalus.

Kui sildeavad juba suuremaks lähevad nagu Vaidas, tuleb valida ripp- või vantsilla skeem. Neist vantsillad on jäigemad ning tavaliselt odavamad.

Vaidasse projekteeritud ja ehitatud sild on vantsild.

Vantsillad on suhteliselt atraktiivsed ja sobivad nii jalgteele kui maanteele.

Jättes kõrvale antiiksed vantlahendused, võib öelda, et tänapäevaseid vantsildu on ehitatud alates 1950. aastast. Esimene kaasaegne vantsild on Rootsisis Strömsundis.

Pikim vantsild maailmas on Tatara sild Jaapanis. 890-m sildeavaga vantsild on ehitatud 1999. aastal. Puidust vantsildadel on tavaliselt puittekk ja puitpüloonid. Vante siiski puidust ei tehta. Püloonid kannavad suurima osa alalistest ning kasuskoormustest ning neis esinevad suured survejõud. Pikisuunas on nad toetatud vantidega. Püloonide projekteerimisel peab arvestama tuulest ning vantidest tekkivaid paindemomente.

Üheavaline sillatekk, millel püloonid on kahel pool, on tavaliselt ühel toel kinni, teisel vaba liikumisega. Kaheavalisel sillatekil, millel püloon on keskel, on tavaliselt ka tekk fikseeritud keskel. Pikad puitsillad on kerged ja saledad ning seetõttu tundlikud vibratsioonidele.

Inimese vibratsioonitaluvus on individuaalne ning sõltub ümbrusest ja kogemusest. Vibratsioon on tihti kergemini talutav, kui sumbuvus on suurem.

Et vähendada inimese ebamugavustunnet, on kergsildadele kehtestatud minimaalse vertikaalse omavõnkesageduse nõuded. Juhul kui omavõnkesagedus ei ole nõutavast suurem, siis piiratakse vertikaalset kiirendust. Meetodid selleks arvutuseks on antud Eurokoodeks 5-s.

Suureavaliste puitsildade projekteerimisel saab enamasti määravaks kasutuspiiriseisund, s.o vibratsioonid ja läbivajumised. Omavõnkesagedust saab suurendada teki jäikuse või vantide ristlõike pindala suurendamisega. Püloonide jäikusel on



Strömsundi sild Rootsisis

Foto: Alar Just



Tagavere sild

Foto: Alar Just



Tõrva sild

Foto: Alar Just



Merirahu sild

Foto: Alar Just



Vaxholmi sild Rootsis

Foto: Alar Just

omavõnkesagedusele väike mõju. Kõige suurem mõju on vantide ristlõikel.

Ka Vaida silla vantide läbimõõt tuleneb eelkõige kasutuspiirseisundi tingimustest.

Maailma pikima sildeavaga puidust vantsild on Söderkulla sild Vaxholmis, Rootsi Kuningriigis. Sildeava on 90 m. Sümmeetriline üheavaline sild, mille püloonid asuvad kahes otsas. See Vaida silla „vanem vend“ on ehitatud 1996. aastal. Põhimaterjaliks samuti liimpuit ning *comwood*-postid. Tegemist on jalgteesillaga, mis siiani on puidust rekordkonstruktsioon Rootsis. Sild on puittekiga, millele jäetud vahed võimaldavad veel ära valguda ning konstruktsioonil kuivada. Talade pealispinnad on kaetud hüdroisolatsiooni ning plekiga.

Silla omavõnkesagedus on madal – vaid 1,4 Hz (võrdluseks – Vaida sillal on see *ca* 3 Hz), kuid kasutajana julgen küll väita, et see ei sega. Väike kõikumine pikkade jalgteesildade puhul isegi sobib.

Vaxholmi sillal ei ole puidukahjustusi, esimese 12 aasta jooksul pole sild vajanud vantide täiendavat reguleerimist.

On väga tähelepanuväärne, et Vaidasse, ühele suurima liiklusintensiivsusega teelõigule, on kerkinud puust ja punane rekordsild. Ehk julgustab sild ka teisi tellijaid kaaluma muude sillamaterjalide kõrval puidu kasutamist.

Autorist:

Sündinud: 17.06.1969

Haridus: TTÜ ehitusinsener 1993

TTÜ tehnikamagister 1997

Töökoht: AS Resand (projektbüroo),
peakonstruktor

Põhiliselt hoonete projekteerimine, kuid ka mõned sillad (Tehvandi sillad, Merirahu jalgteesild, Kose-Lükatu suusasild, jalgteesillad Jeddah's, Saudi-Araabias, Vaida sild).

Uurimisteemad: puidu tulepüsivusega seotud probleemid.

SP Trätek (Rootsi puidutehnoloogia instituut)
– külalisteadlane.

Eesti Kunstiakadeemia – puitkonstruktsioonide õppejõud.



Kirjutise autor Alar Just.

Foto: Aivar-Oskar Saar



ROHELINE SILD

Tekst Alf Lindström, foto Holger Staffansson

Roheliseks hakkamine ei tähenda, et selleks peab olema võlur. Keskkonda saab oluliselt säästa pelgalt aruka mõtlemise – ja übermõtlemise abil.

Skanska Green Toolbox tõestab seda. Kavandades uuesti projekti, mõeldes veel kord läbi ja mõjutades projekti üldtingimusi, tegi Skanska Sweden tavalisest sillast keskkonnasõbraliku silla. Sellega säästeti nii betooni, energiat, transporti kui lõppkõkkuvõttes ka kulusid.

Rootsis Linköpingis paiknev St. Larsi sild on kindel näide rohelisest mõtteviisist. Projekti jaoks kindlaksmääratud tingimuste kohaselt pidi Tinnerbäckeni jõgi mööda ehitatavat betoonrenni ümber suunatama. Skanska tegi ettepaneku jätta veetee muutmata ja kasutada silla tarbeks lisaaluspõhja.

Klient oli sellega nõus ja Skanska Teknik töötas välja uue, kitsama silla projekti: esimese mitme kandetoega silla Rootsis.

„Uus projekt oli ühtaegu nii huviäratav kui ka majanduslikult ja keskkonna suhtes mõistlik,” ütles Skanska Swedeni projektijuht Peter Polla. Kokku vähendas Skanska süsinikdioksiidi heidet vähemalt 50 tonni võrra, tugevdusvarraste sissevedu Poolast 16 tonni võrra, betoonitoodangut 275 kuupmeetri (360 kuupjardi), purustatud materjali 7200 tonni ja asfaldi kasutust 100 tonni võrra. Erosiooni takistamiseks tarvitatud graniitrahude taaskasutusega hoiti ära graniidi transport Hiinast.

Informatsioon aadressil peter.polla@skanska.se

Worldwide #3 2008 25



Kagu Teedevalitsuse pere koos Tõnis Plekseppaga (esireas par. seitsmes) 22. septembril 2008 Võrus

Tõnis Pleksepp ja Aleksander Kollo panid ameti maha

Kagu Teedevalitsuse pere kogunes 22. septembril 2008 oma majja Võrus, Jüri tänav 18, põhjuseks see, et kauaaegne teedevalitsuse juhataja **Tõnis Pleksepp** pani selle ameti nüüd maha. Tema teeneid Eesti teedeasjanduse ees iseloomustab hästi ametite loetelu. Teedeinseneri diplomiga Tallinna Polütehnilise Instituudi lõpetamise järel 1977. aastal sai tema esimeseks töökohaks Jõgeva Teede Remondi ja Ehituse Valitsus (tööaastad 1977–1986, millesse mahtus ka kaks aastat armeeteenistust). Ta on seda aega ise hinnanud kui kõige loominguilisemat, seetõttu ka kõige armsamat perioodi oma karjääri jooksul, töötades algul projektigrupis ja pärastpoole peainsenerina.

Sageli oli seal võimalus olla nii projekteerija kui ka ehitaja ning tegeleda teede korrashoiuprobleemidega, mis oli kokkuvõttes huvitav aeg. Tänapäeval meenutab ta tolaegseid vanemaid kolleege,

kes aitasid algaval inseneril teedeasjandusse sisse elada. Edasi tuli töötada Valga Teedevalitsuse juhatajana (1987–2002), pärast Põlva ja Valga teedevalitsuse liitmist Võru maakonna riigimaanteeedega juba Kagu Teedevalitsuse juhatajana kuni kõnesoleva hetkeni.

Nüüd oli teedevalitsuse pere tulnud oma kauaaegse juhatajaga kohtuma, et avaldada talle suurt lugupidamist ja kiita teda aastate eest, mil ta juhatas Kagu Teedevalitsuse elu ja tegevust. *“Mi hoitseme sinno!”*, väljendas muuhulgas oma tervituses küllap kõigi kaastöötajate poolehoidu peamehaanik Ain Konsap. Ameti maha pannud juhatajat olid tulnud tervitama maavanemad, paljude ühiskondlike organisatsioonide esindajad, teedevalitsuste ning Maanteeameti juhid.

Edu, Sulle, Tõnis Pleksepp! Palju on veel ees.

Saarte Teedevalitsuse inimesed, paljude teehitusfirmade, Saare maakonna ja Kuressaare, teedevalitsuste ning Maanteeameti juhte kogunes 18. detsembril Saarte Teedevalitsuse majja Kuressaares, et kohtuda **Aleksander Kollo** kui kauaaegse teedevalitsuse juhiga, kes paneb oma ameti nüüd maha. Aleksander Kollo paistab silma mitte üksnes sellega, et ta on olnud kauaaegne teedevalitsuse juhataja, vaid eluaegne Saaremaa maanteemees, seda juba kolmandat põlve. Nimelt olid tema vanaisa Kaarel Kollo ja isa Aleksander Kollo kuulsa Väikese väina tammi valve- ja hooldemehed. Nende jälgedes proovis ka Aleksander juba koolipoisina ära maanteemehe ameti võlud ja valud. Ehk sellest ajast pärinebki kunagisest lihttöölisepõlvest juhile hädavajalik oskus mõista inimesi, arukus vältida

vindi ülekeeramist inimsuhetes. Nii on aastaid tagasi kirjutanud temast töökaaslased.

Meie Aleksander Kollo/Kollo Sass/Saaremaa Sass on sündinud 1941 Muhus Nautse külas. Pärast Orissaare keskkooli lõpetamist läks ta õppima Tallinna Polütehnilisse Instituuti, mille lõpetas 1967 teedeinseneri diplomiga. Teedeinseneri tööd ei läinud ta otsima kuhugi kaugemale, vaid pöördus tagasi Saaremaale, teedevalitsusse, kus alustas vaneminseneri ametis, aastail 1972 – 1986 jätkas peainsenerina, seejärel juhatajana, võttes selle ameti üle Elmar Aavikult. Nüüdseks on tal tööaastaid kogunenud 41. Nende aastate jooksul on riigimaanteed Saare maakonnas kordi paremaks saanud. Nüüd otsustas teedeinsener Aleksander Kollo kuulutada oma tegevuse

Vt järg lk 54

Tõnis Plekksepp tervitajate keskel





Aleksander Kollo 18. detsembril 2008 enda tervitajate ees (ülemine foto) ja Saarte Teedevalitsuse keskuse pere hulgas (alumisel fotol esireas vas. neljas).

Eesti/Saaremaa teedel lõppenuks. Sellegi-
pooldest soovisid kõik kohalolnud

Aleksander Kollole edaspidiseks palju edu ja
jõudu! *Tekst: Ahto Venner, fotod: E. Vahter*



Foto: Andi Roost, 2008



Rein Eendra 70

Rein Eendra on sündinud 18. oktoobril 1938. a Tallinnas. Ülikooliaastad algasid noorel mehel 1. septembril 1958 ning Tallinna Polütehnilise Instituudi lõpetas Rein 1963. aastal teedeinseneri diplomiga.

Teedeehitaja töömeheelu algas 2. septembril 1963 Tartu Linna Kommunaalettevõtete ja Heakorra Trustis teedejaoskonna töödejuhatajana. Ajavahemikul 1967 kuni 1976 täitis ta jaoskonna juhataja ülesandeid Teede Remondi ja Ehituse Valitsuses nr 3. Aastal 1976 asus Rein tööle Teede Tehnilise Inspektsiooni peaspetsialistina ning 1986. a Teede Remondi ja Ehituse Trusti tehnilise järelevalve peatehnoloogina.

1991. aastal seadis Rein Eendra sammud Valga poole ning asus täitma Valga Teedevalitsuse juhataja asetäitja töökohuseid. Seoses riigimaanteede reformiga hakkasid 2002. a ka Valgas puhuma uued tuuled ning Rein Eendrast sai eraettevõtte OÜ Valga Teed tootmisdirektor. Alates aastast 2006 töötab Rein samas firmas teedeinsenerina.

Käesoleval sügisel on Rein Eendral põhjust tähistada mitut sündmust: saabus 70. sünnipäev ning täitunud on 45 tööaastat tee-ehituses.

OÜ Valga Teed



Elmo Uibo 21. novembril 2008 teedeajaloo päeval Maanteemuuseumis, tagaplaanil paremal foto juubilarist ca 40 aasta eest. Foto: E. Vahter

Elmo Uibo 70

Võrumaalt pärit Elmo Uibo on sündinud 18. oktoobril 1938.

1963. aastal lõpetas ta TPI teedeinsenerina ning asus tööle Võru Teedevalitsusse inseneri ametikohale.

Kui 1964. aastal loodi Põlva Teedejaoskond, asus Elmo Uibo tööle Põlvasse.

Aastatel 1964–1973 töötas peainsenerina ja alates 1973. aastast kuni reformideni 2002 oli ta Põlva Teedevalitsuse juhataja.

2003. aastast kuni tänaseni töötab ta AS Teede TREV-2 Grupis, kus tema tööülesanneteks on hooldetööde järelevalve Põlva, Valga ja Rapla maakonnas. Põlva Teedejaoskonnast teedevalitsuse loomine, selle kiire ülesehitamine, Põlvamaa teedevõrgu areng, hästi tegutseva teedevalitsuse juhtimine on valdkonnad, mida Elmo Uibota ei ole võimalik ette kujutada.

Elmo Uibo on olnud julge kaasa minema uuendustega ja andnud oma olulise panuse riigimaanteede hooldetööde reformidesse.

Elmo Uibol on suured teened Eesti Maanteemuuseumi asutamisel ja rajamisel Põlvamaale Varbusele.

Täname juubilaria hea töö eest ja soovime südamest õnne!

AS Põlva Teed

Harri Kuusk 60



Harri Kuusk on sündinud 8. jaanuaril 1949 Tallinnas. Lõpetanud Tallinna I Keskkooli (Gustav Adolfi nim. Gümnaasium), õppis ta 1967–1972 TPI-s mehaanikainseneriks (autod, autondus). Pärast TPI lõpetamist asus ta tööle autoinspeksioonis, kus jõudis karjääriredelil insenerist osakonnajuhatajani. 1991. aastal võttis ta osa Eesti politsei taasloomisest ja tegeles põhi- maanteedel töötava liikluspolitsei patrullteenistuse põhimõtete väljatöötamisega. 1991–1994 töötas Harri Kuusk Riigi Liiklusohutusameti Tallinna Büroo juhatajana, hiljem sama ameti peadirektori asetäitjana. Autoinspeksioonis ja Liiklusohutus- ametis töötamise ajal oli Harri Kuusel paarikümne aasta jooksul kestav, aktiivne ning positiivne suhe maanteede ja maanteelastega, kui ta osales arvukate tee-ehitusobjektide käikuandmiskomis- jonides ja maanteede ülevaatuskomisjonides, tehes seda missioonitundega, liikluse ja selle ohutuse tagamise nimel. Nagu ta on ise öelnud: *kui iga inimene suudab päästa vähemalt ühe inimese peale iseenda, siis võib inimkond püsima jääda.* Liiklusohutusameti likvideerimise järel ja selle funktsioonide üleminekuga Maanteeametile 1995 sai Harri Kuusest Maanteeameti peadirektori asetäitja. Tema töörohke, asjatundlik ja viljakas tegevus peadirektori asetäitjana liiklusohutuse tõstmise ja paremate liiklustingimuste loomise nimel Eesti teedel ja tänavatel kestis 13 aastat, aastani 2008, kui ta asus Maanteeameti nõuniku ametisse, kus jätkab samal tööpõllul.

Jõudu ja edu kauemaks!

Ülo Raudla 70

Teenekas maanteelane, teedeinsener Ülo Raudla on sündinud 6. jaanuaril 1939 Tartus. Õppis aastail 1956–1961 Tallinna Polütehnilises Instituudis (TPI, praegu Tallinna Tehnikaülikool) ning omandas teede- ja sillainseneri diplomi. 1961–1966 töötas Järva (Paide) Teedevalitsuses meistri, inseneri ja töödejuhatajana, 1966–1971 Paide Naftabaasi peainsenerina, 1971–1974 Teede Remondi ja Ehituse Trustis inseneri ja vaneminsenerina, 1974–1975 Viljandi Teedevalitsuses. Seejärel on ta kuni tänaseni olnud ametis teetööde tehnojärelvalve peaspetsialistina, algul Teede Tehnilises Inspeksioonis ja pärast Maanteeameti sündi selle asutuse tehnilise järelvalve talituses, nüüdse nimega järelvalve osakond.

Jätku ja edu juubilar Ülo Raudla tegevusele sellel vastutusrikkal alal Eesti maanteede hüvanguks!



Tekst ja fotod: E. Vahter



Andrus Kross

60

Andrus Kross, Maanteeameti infotehnoloogia osakonna juhataja, on sündinud 4. septembril 1948 Tallinnas. Omandas aastail 1967 – 1973 Tallinna Polütehnilises Instituudis (Tallinna Tehnikaülikool) majandusinformatsiooni mehhaniseeritud töötlemise organiseerimise inseneri kutse. 1974 – 1990 töötas Riikliku Plaanikomitee Plaaninstituudis ja Arvutuskeskuses ning 1990 – 1991 ettevõttes Registrikeskus. 1991. a veebruaris tuli Maanteeametisse juhataja arvutibürood. Tema juhtimisel, kui ta alustas Maanteeametis sellega juba siis, kui oli Plaanikomitee töötaja, on Maanteeamet ja selle asutused 25 aasta jooksul teinud infotehnoloogia alal läbi arengu ajakohasesse infotehnoloogiasse, kuigi siis alustati vaid nullseisust. IT areneb Maanteeametis edasi jõudsate sammudega. Juubilar Andrus Krossi allpool avaldatud artikkel käsitleb möödunut ja ka tänapäeva sellest vaatevinklist.



MAANTEEAMETI INFOSÜSTEEMIDEST JA NENDE KASUTAMISEST

IT on viimasel ajal pikkade sammudega edasi astunud, kas või näitena Interneti kasutamine, mis veel tosin aastat tagasi oli see vaid vähemuse privileeg, nüüd aga igapäevane suhtlus- ja töövahend.

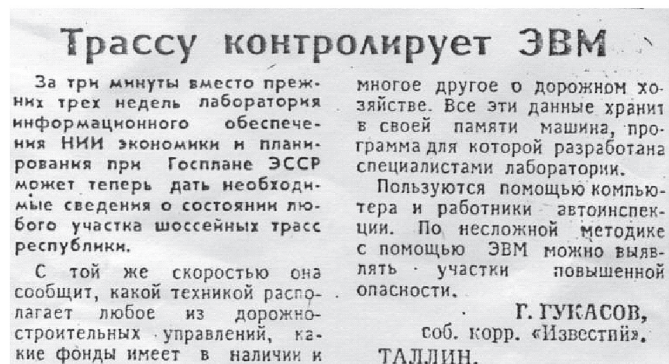
“Aga miks see ei tööta nii, nagu ta kogu aeg on teinud ja nagu mina seda soovin,” on üks enamkorduvaid küsimusi infotehnoloogia (edaspidi IT) poolele. Nii neile vastuse leidmine, IT toimemehhanismi tagamine (alustades arvutite ja tarkvara hankimisest) kui ka tegevused uute infosüsteemide piirjoonte visandamisel ning eesmärkide seadmisel ja seejärel eesmärgi “kangelaslik vallutamine IT relvastuse” toel moodustab IT toimetamiste igapäevase tegevuse. Nende toimetamiste “käegakatsutavate tulemite” osast ehk infosüsteemidest (edaspidi IS) Interneti-keskkonnas Maanteeameti näidete järgnevates kirjaridades juttu tulebki.

Teksti kokkupaneku üks põhjusi peitub ka selles, et üle 25 aasta tagasi (oktoobris 1983) avalikustati toleaeegses üleliidulises ajalehes “Izvestija” infonupuke maanteedealase IS loomise kavatsustest ja tagasipilku heites on võimalik tajuda tehnoloogia arengu mõju igapäevaste toimingutele. (Vt pilti kõrval)

Täienduseks lisagem, et maanteedealase IS-i algmoodulite realisatsioon toimus eelmise sajandi

80-ndatel aastatel toleaeegses Plaanikomitee Instituudis vastava tarkvara koostamisega ja selle realiseerimisega Arvutuskeskuse suurarvutil. Põhiosa andmetest moodustas teedega seotud andmestik ja võimalikud lahendused-kasutusosalad on kirjas eeltoodud infonupukeses.

Personaalarvutid ja nende kasutamiseks vastav tarkvara ilmusid kontorite töölaudadele 1990-ndatel aastatel. Maanteeameti süsteemis tarkvara kasutamise esmaloend hõlmas raamatupidamise tarkvara “Eeva” (1994), põhjanaabrite toel valminud teeregistri uut süsteemi (1995), prantslaste, soomlaste ja eestlaste (Stratum) ühiste jõupingutustega loodud PMS-i spetsiaalset tarkvara Eesti jaoks (1998). Nii “Eeva” kui PMS toimivad vaid väikse-



mate muudatustega senini.

Liiklusõnnetuste andmebaas alustas oma käekäiku 1990-ndate aastaste algusest Liiklusohutusameti päevilt ja mitmeid täienduskuure läbinuna on see kasutuses praegugi.

Eelmise sajandi lõpuaastatel loodi teemajaamade programm teemeistritele, mis võimaldas teemeistritel teha õigeaegseid otsuseid talviste hooldetööde korraldamisel, ja Maanteeameti koduleht. Need viimased hakkasid toimima Interneti-keskkonnas (sünonüümina edaspidi ka veebikeskkond).

Maanteeameti koduleht (<http://www.mnt.ee/>) peegeldab infot ameti tegevusest, kõikvõimalikest juhendites-dokumentides kajastatud infot, teede seisukorra andmestikku, liiklusohutuse teavet ja õnnetuste statistikat, Maanteeameti kontaktandmeid ja palju muud. Ühe osa andmestikust moodustavad avaliku teabe seadusega sätestatud andmed riigiasutuste kohta. Üle poole andmetest kodulehel on muutuva iseloomuga ja nende aktuaalsuse tagamiseks on olemas pikk toimetajate-vastutajate loend (ettevalmistamisel on kodulehe algusest juba neljas käsikirja projekt). Loend ise muidugi aktuaalsust ei taga, seda tagavad vastavad töötajad, kelle "õlul" info toimeamine lasub. Nii paistabki kodulehelt välja (ja mitte ainult Maanteeameti töötajatele) ka see, kui korrektselt iga vastutaja oma tegemistega kodulehe andmete uuendamisel hakkama saab.

Maanteeameti siseveeb (Intranet) käivitus 2009. aasta algusest ja on mõeldud esialgu Maanteeameti maja siseinfo paremaks jagamiseks. Sündmuste ja ruumide broneerimise kalender, mitmed juhised, juhendid igapäevatööks, uudised-pressiteated (ei pea e-meili koormama), info äraolekute ja kolleegide sünnipäevade kohta jne on teemade järgi jaotatud. Selle, kõigile üldist huvi pakkuvale andmestikule, pääseb ligi väljastpoolt Maanteeametit – Interneti levialalt. Oma siseveebid Maanteeameti asutuste tasandil rakendasid Põhja Regionaalne Maanteeamet ja Tartu Teedevalitus (nüüd Lõuna Teedekeskus) juba aastaid tagasi ning on, kellelt nõu küsida ja kellega kogemusi jagada.

Riikliku teeregistri veebikeskkonnas toimimise eesmärgiks on vajalike andmete kogumine kõigi avalikult kasutatavate teede kohta, nende töötlemine ja avalikustamine. Veebikeskkonnas toimimise vajalikkuse tõstasid eelkõige spetsialistid, kellel oli selge pilt, kuidas seni teede andmeid koguti, kuidas neid kasutati (personaalarvutitega) ja kuidas oli vaja teeregistri pidajate tegevust hõlbustada (sõltumata asukohast, peasi et netiühendus toimiks). Nüüd, nelja-aastasele kasutus kogemusele tagasi vaadates võib tõdeda, et teeregister aitab spetsialistidel nende tööfunktsioone realiseerida.

Registri loomisel mõeldi ka tavakasutaja, nn tädi Maali peale, aga ikka vast registripidaja vaatenurgast. Registri kasutamine on kõigile vaba <http://teeregister.riik.ee/> ning kasutajatel on võimalus rahulduda valmispäringute aruannete andmetega (vaid paari hiireklõpsu kaugusel), ise päringutega vajalikke tulemeid koostada ja kaardirakenduse funktsioone kasutada. Viimase rakenduse loomine on toimunud koostöös Maa-ametiga ja kaart ise paikneb Maa-ameti serveris. Hetkel on vaadeldavad riigimaanteed (vastav kiht) kaardirakenduses koos teede põhiaandmetega. Suure töö on registripidajad teinud koos kohalike omavalitsustega kohalike teede kaardikihi loomisel ja mõne aja pärast lisandub seegi teedevõrk kaardirakenduses kasutamiseks.

Siit tuleneb vastus küsimusele, kas teeregistrit saab operatiivset infot teede kohta ka tavaliikleja. Antud hetkel teeregister selliseid andmeid ei sisalda (põhimääruses sätestatud) ja need andmed on eelkirjeldatud Maanteeameti kodulehe liikluspiirangute osas.

Ülegabariidilisi vedude veoselube (edaspidi Veoseload) hakati Interneti kaudu väljastama kaks aastat tagasi. Taotluste suunamised teedeasutuste (mida on nüüd neli) vahel, vormistamise inimlike eksimisvõimaluste tarkvaraline elimineerimine (näiteks kuupäeva ja asutuse nime "automaatne" lisamine) on loa väljastamist kiirendanud ja lihtsustanud. Kõikidest veolubadest on ülevaade, nad on tervikuna kogu Maanteeameti poolt hallatavad, ehk moodustavad süsteemi ja on veebikeskkonnas nähtavad. Seda viimast "omadust" kasutab ka liikluspolitsei oma kontrollifunktsioonide täitmisel, kelle käed on vabad paber kandjast ja võimalikest moonutustest paberil. Vabanetud on ka faksiaparaadi kasutamisest politsei järelepäringutele vastamisel. Edasisedki sammud kogu loa menetlemise protsessis (alates taotluse esitamisest, kooskõlastamisest teiste asutustega) on veebi e-toimingutena "silme ees", vaja on vaid ületada vähesed ametkondlikud barjäärid nii tegelikkuses kui ka meie enda mõtetes.

Teemaade arvestuse süsteemi "Terra Vialis" kasutamine toimub teedeasutuste maade arvestusega tegelevate spetsialistide poolt. Teede, teemaade, katastrite andmed on visualiseeritavad ka antud rakenduse kaardil. See rakendus väärib esiletõstmist selles, et tehnoloogiliselt toimub andmete uuendamine teiste meie riigi registritega läbi andmevahetuskivi x-tee (automaatselt). Antud juhul realiseeritakse kinnisturegistri teenus kinnistute koosseisu ja omanike andmete osas Justiitsministeeriumi Registrikeskuse x-tee teenuse kaudu ja katastriandmete muudatus konkreetse katastriüksuse omanike andmete osas Maa-ameti x-tee teenuse vahendusel.

Need muudatused uuenevad sagedusega 2-3 korda kuus.

Teehoiu infosüsteem (TIS)

TIS-i eesmärgiks on tagada teehoiutööde ühtne ja operatiivne juhtimine, järelevalve ning aruandlus-süsteem. Toimingutega veebikeskkonnas muutub teede ehituse ja remondi protsess jälgitavamaks (kus, millises mahus ja millises seisus on ehitusobjektid), ühtlustub ja muutub süsteemsemaks ka lepingute dokumentatsiooni ning andmete haldamine töövõtja, järelevalve ja tellija osas. Reaalajas on võimalik saada selge ülevaade teetööde progressist ja maksumusdest, tööde kvaliteedist. Lihtsamaks muutub kõikvõimalike päringute (statistika) tegemine, alustades iga-aastastest tüüppäringutest (Aastaraamat, teetööde statistika) kuni erinevate ühekordsete päringuteni. Juba TIS-i salvestatud andmed on kasutatavad näiteks teeliikleja informeerimiseks teetöödega seotud liiklemistakistustest. TIS-i lähteülesanne valmis 2007. aastal, millele järgnes tarkvara koostamine. Pilootprojektina on 2008. aasta lõpul toimunud Tallinna–Tartu maantee Mäo möödasõidu lepingu andmestiku sisestus. 2009. aastal on kavas alustada reaalsete ehitusobjektide haldamist TIS-i tarkvaraga. Selleks on kavandatud eelnev koolitus, teadvustus ja informatsioon kasutustingimuste kohta, alates ID-kaardiga sisselogimisest, oma õiguste piires toimimisest ja võimalike tulemite kasutamisest.

Koolitustele ja selgitustele lisaks on siin protsessis osalejatel võimalus end “seadistada” e- toimingute lainele, teadvustamiseks, et seni paberile jäädvustatav salvestatakse süsteemi, mille edasine toimimine allub koostatud tarkvara reeglistikule. See tarkvara on ühelt poolt TIS-i töögrupi mõttetöö tulem, teiselt poolt “kohendab” seda kasutatav tehnoloogia ning “kaunistab” (ehk teeb kasutajasõbralikuks) programmeerija oskus.

Kõigi eespool kirjeldatud kolme IS kasutamine toimub läbi portaali www.eesti.ee.

Dokumendi haldussüsteem GoPro

Süsteemi eesmärgiks on dokumentide säilitamise, nende liikumise jälgimise, asjaajamiskorraga ettenähtud protsesside tagamine ehk jällegi töötajate tegevuse hõlbustamine antud valdkonnas. Eelmine dokumendihalduse (edaspidi DH) tarkvara (DogLogic, alates 2004. a) lõpetas Maanteeametis oma eksistentsi, sest hakati rakendama MKM poolt haldusala asutustele riigihanke korras hangitud “uut venda”. Taustainfona oli teada, et antud DH on paljudes Euroopa riikide asutustes edukalt juurdunud ja kasutusel. Oli vaid üks tehnoloogiline nüanss – kasutusel oli see asutuste sisevõrgus. Eestis on DH esmakordselt pilootprojektina aga veebikeskkonnas.

Teiselt poolt mõjutab DH kasutamist kehtiv asjaajamiskord, mis DH ühe koolitaja Veiko Berendseni sõnul (“Postimehe” artiklis 9.01.2008) on püsinud kirjutusmasina ajast peale Eesti riigis muutumatuna. Ehk paberprotsess ja uus innovatsioon “kohtuvad” siin väga terava nurga all.

Kolmanda teravnurga on DH kasutamisse “loonud” selle koostajad: nad on arvestanud võimalikult laia funktsionaalsust ja protsesse paljudes asutustes, mis ei pruugi aga vastata iga üksiku juhtumi/protsessi kasutusvajadustele. Nii on see GoPro kujunenud üheks mitte-kasutajasõbraliku (kui tagasihoidlikult öelda) süsteemi sünonüümiks – teeb küll palju, aga mitte just mulle, ja ei toimi just siis, kui mulle on vaja.

Tulles tagasi kirjatüki alguslausete juurde, võib näha sammukesi ka sellise tuleviku suunas, kus süsteem hakkab asja “juhtima-haldama” (siin näiteks asjaajamist ja korraldust) ja inimese/töötaja tegevusväljaks jääb selle süsteemi toimimist kindlustada.

Me tahame, et IS-d aitaksid paremini korraldada igapäevast tööd, vabastada inimene rutiinsest tegevusest ja vähendada “pabermajanduse osatähtsust”. Vastu aga peame andma esialgu sõrme, avardades oma teadmisi süsteemide kasutamise osas, ja hiljem juba terve käe, sest süsteemid uuenevad ja oma oskuste täiendamine IT kasutusel saab “aega neelavaks vajaduseks”.

Kogu IT toimimise tagamine on meeskonnatöö, kus iga osaleja kindlustab oma panusega kogu süsteemi tööd. Ühe osa sellest moodustavad IT töötajad, kes on Maanteeametis ja tema asutustes pikemal perioodil tegutsenud. Siinkohal vahemärkusena: Maanteeameti IT-osakonna loomisest peale (arvuti-sektor, alates 1991 veebruarist) on kogu Maanteeameti süsteemis vahetunud vaid kaks spetsialisti. Aga eks see peegeldab ka Maanteeameti töötajate töökohavahetusi tervikuna.

IS-i uute osade arendamisel peaks IT teadmine ja praktika suunduma sellesse funktsionaalsesse osakonda, kes antud süsteemi toimetab ja seda haldab (näiteks TIS vastavalt ehitusosakonda). Näide selles suunas mõtlemisest on esimeste sammude astumine kodulehe ja siseveebi pidamisel, mida edaspidi haldab Maanteeameti avalike suhete osakond. Nii tekib parim teadmine, mida süsteem peab tegema, kuidas ta toimib ja kuidas võiks areneda. IT pool on tagala kindlustaja, tehnoloogiaga toetajaks ja muu taustatoimetaja. Sellises koostöös ja -mõtlemisel tagame IS toimekuse meie igapäevatoös.

ANDRUS KROSS
Maanteeameti IT osakonna juhataja

Teedevalitsused on korraldatud ümber teedekeskusteks

Alates 1. jaanuarist 2009 väheneb Maanteeameti hallatavate regionaalsete allasutuste arv kuult neljale, kusjuures endised teedevalitsused nimetatakse ümber teedekeskusteks. Ümberkorralduste eesmärk on võimaldada riigiasutusel täielikult pühenduda teehoiu kavandamisele ja tellimisele, teehooldustöid teostavad äriühingud.

“Ümberkorraldamise tulemusena saab Maanteeamet paremini keskenduda teehoiu kavandamisele ja avalikule teenusele,” ütles Maanteeameti peadirektori asetäitja Koit Tsefels. Tema sõnul hakkavad teedekeskused tegelema mitmete ülesannetega, mida varem teostati peamajas – Maanteeameti. Nende hulka kuuluvad nt ehitusobjektide valik, riigihangete läbiviimine ja suurte ehitusobjektide tellimine. Kui seni on regionaalsetel juhtimisel põhinevat maanteehoiu korraldanud Maanteeameti kohaliku asutusena lisaks Põhja Regionaalsele Maanteeametile Tartu, Kagu, Pärnu, Saarte ja Viru Teedevalitsus, siis 1. jaanuarist täidavad samu ülesandeid kolm uut asutust – **Lõuna Teedekeskus, Lääne Teedekeskus ja Ida Teedekeskus**. Uued asutused moodustatakse järgmiselt:

1) Kagu Teedevalitsus liidetakse Tartu Teedevalitsusega ning Tartu Teedevalitsus nimetatakse ümber Lõuna Teedekeskuseks. Lõuna Teedekeskuse tegevus-

piirkond on Jõgeva maakond, Põlva maakond, Tartu maakond, Valga maakond ja Võru maakond.

2) Saarte Teedevalitsus liidetakse Pärnu Teedevalitsusega ning Pärnu Teedevalitsus nimetatakse ümber Lääne Teedekeskuseks. Lääne Teedekeskuse tegevuspiirkond on Hiiumaa, Lääne maakond, Pärnu maakond, Saare maakond ja Viljandi maakond.

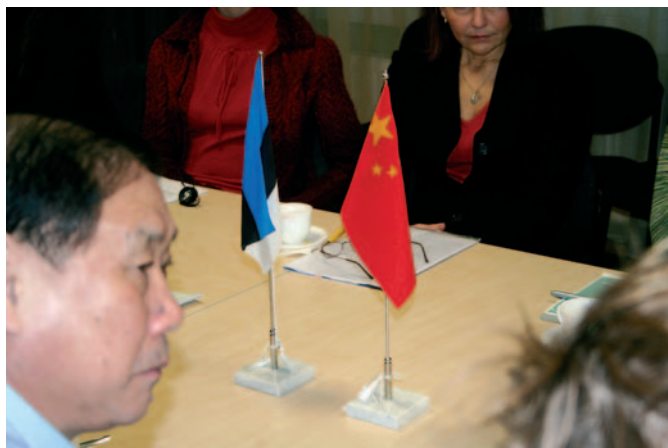
3) Viru Teedevalitsus nimetatakse ümber Ida Teedekeskuseks, tema tegevuspiirkond on Ida-Viru maakond ja Lääne-Viru maakond.

Teehoiu organisatsiooni ümberkorraldamise esimene etapp toimus aastatel 2002-2004, kui 15 teedevalitsuse asemel loodi kuus Maanteeameti hallatavat riigiasutust – Harju, Kagu, Pärnu, Saarte, Tartu ja Viru Teedevalitsus.

Et teehoolduse üleandmine erasektorile õigustas end, siis otsustas valitsus 2007. a 13. septembril anda teehooldetööd ka ülejäänud viies maakonnas eraettevõtjale. Selleks asutati tänava riigile kuuluvad äriühingud AS Tartumaa Teed ja AS Pärnumaa Teed (alustasid tööd 1. juunil), AS Virumaa Teed (alustas tööd 1. oktoobril) ning AS Saaremaa Teed ja AS Võrumaa Teed (alustasid tööd 1. novembril).

Allikas: Maanteeameti koduleht





mise, haldamise, hooldamise, tasu kogumise ja tugiteenustega; liikluskorraldusega; ehitusega, sealhulgas transpordiehitusega; materjalide tootmisega; ookeani- ja rannikulaevandusega; reisirongide liiklusega jne. Praeguseks on CICO-l kolmkümmend tütarettevõtet, sealhulgas üheksateist kiirtee-ettevõtet, neli kaupade ja materjalide sisseveo ettevõtet, kaks finantsettevõtet, üks kinnisvaraettevõtte ja üks tööstusinvesteeringu ettevõtte.

2008. aasta lõpuks on avatud liikluseks 1875 kilomeetrit kiirteid, käimas on kiirteede ehitus 290 kilomeetri ulatuses, ookeani- ja rannikuveoste kogumaht ulatub 1,9 miljoni tonnini, millega ollakse sarnaste maakondlike ettevõtete hulgas Hiinas juhtpositsioonil. CICO koguvara väärtus ulatub 118 miljardi jüaanini (RMB).

Põhitegevusena näeb CICO maanteedesse investeerimist ja nende haldamist. Ettevõtte keskendub ka kiirteede arendamisele, sealhulgas kiirteede ehitusele toetuvale kiirteetranspordile, liikluskorralduslikule ehitusele ja mõnele sellega seonduvale tegevusharule. Samal ajal arendab CICO aktiivselt ka ookeani- ja rannalaevandust, et kuuluda suurimate mitmekülgsete ettevõtete hulka.

CICO

Hiina Rahvavabariik

Maanteeametit külastas 5.12.2008 Zhejiang Communications Investment Group CO, LTD (CICO) delegatsioon, see asutus on Hiina riigile kuuluv maakondlik transpordiorganisatsioon. CICO tegeleb peamiselt kiirteedega seonduva investeeri-

Fotod: E. Vahter



Naastrehvid kasutusest aja jooksul välja!

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumis 29. oktoobril 2008 kogunenud Liikluskomisjon arutles naastrehvide kasutamise vähendamise võimaluste üle Eesti teedel.

Maanteeameti nõuniku Harri Kuuse Liikluskomisjonile antud ülevaatest naastrehvide kasutamise kohta Euroopa Liidus selgus, et väide, nagu oleks naastrehvid lubatud vaid Põhjamaades, on müüt: naastrehvid on keelatud seitsmes ELi riigis, äsja otsustas ka Leedu valitsus naastrehvid keelustada alates 10. aprillist 2011. Eestis kasutab täna 76% sõiduautodest talvel naastrehve, lamellrehvide kasutus on siiski tasapisi suurenenud. Komisjon arutles, kuidas suurendada lamellrehvide kasutamist nende autojuhtide seas, kes liiklevad peamiselt asulates ja põhimaanteedel, et vähendada teekatte lõhkumist naastrehvide poolt. Samuti diskuteeriti võimaluse üle muuta talvekummide lubatud kasutamise periood vastavalt ilmastikule paindlikumaks. Liikluskomisjon tegi Maanteeametele ülesandeks koondada eri ekspertide arvamused ja ettepanekud, kuidas vähendada naastrehvide ning soodustada lamellrehvide kasutamist.

Maanteeameti peadirektori asetäitja Villu Vane tegi komisjonile ülevaate liiklusohutusalasest olukorrast selle aasta esimese üheksa kuu jooksul. Ülevaatest selgus, et vähenenud on nii kõigi liiklusõnnetuste kui ka joores mootorsõiduki-

juhtide osalusel toimunud õnnetuste arv. Üheksa kuu lõikes on vähenemise tendents ka liiklusõnnetustes hukkunute arvus, ent septembris hukkus siiski üks inimene rohkem kui eelmisel aastal samal kuul. Samas on kasvanud liikluses hukkunud jalakäijate arv, seejuures eelmisest aastast enam on tänavu saanud jalakäijaid surma väljaspool asulaid ehk valgustamata teedel. Maanteeametis on alanud ka helkuri kasutamise reklaamikampaania, mis Villu Vane sõnul loodetavasti aitab seda olukorda parandada.

Politseiameti politseidirektor Tarmo Miilits tegi komisjonile ettekande liiklusohutuse probleemkohtadest. Miilitsa sõnul joonistus selle aasta näitajate põhjal selgelt välja, et enim ületavad kiirust ja on autoroolis joores kuni 25aastased juhid, järelikult tuleb ennetustöös enim just noortele keskenduda. Oluline on ka liiklusõuete ühtlustamine Euroopa Liidu tasemel ning see, et määratud karistuste, näiteks juhtimisõiguse äravõtmise kohta oleks info olemas ka üle riigipiiride.

Sotsiaalministeeriumi Tervishoiuosakonna peaspetsialist Ursel Kedars tutvustas ministeeriumi haldusala tegevusi liiklusohutusprogrammi rakendusplaanis 2008. ja 2009. aastal. Maanteeameti liiklusohutusprogrammi osakonna juhataja Reigo Ude andis ülevaate liiklusohutusprogrammi rakendusplaaniga järgmise aasta eelarvest ja planeeritud tegevustest.

Majandus- ja kommunikatsiooniminister Juhan Partsi juhitud Liikluskomisjoni kuuluvad justiitsminister, haridus- ja teadusminister, sotsiaalminister, rahandusminister, siseminister, Politseiameti peadirektor, Maanteeameti peadirektor, Eesti Riikliku Autoregistrikeskuse direktor ning omavalitsuste ja tehnikakõrgkoolide esindajad.

Valitsuse 2008. aasta 27. veebruari korraldusega moodustatud liikluskomisjoni ülesanded on „Eesti rahvuslikust liiklusohutusprogrammist 2003–2015” tulenevate tegevuste koordineerimine, liiklusohutuse strateegiliste eesmärkide püstitamine ja ettepanekute tegemine valitsusele liiklusohutusega seotud probleemide lahendamiseks.

Liikluskomisjoni järgmine istung toimub jaanuaris 2009.

Allikas: Majandus- ja Kommunikatsiooniministerium

IN MEMORIAM

2008. aasta novembrikuu 29. päeval, kuu aega pärast oma 77. sünnipäeva, lahkus Friedrich Sats. Ta oli inimene, kes kohe oma töömehete alguses, 1954. aastal, tuli tööle tollasesse Tallinna Teedevalitsusse teedemeeste hulka, jäädes kogu eluks maanteelaseks. Suurem osa sellest ajast kulus Harjumaa teedel, kus ta töötas nii autojuhina kui juhtis mitmeid liikurmasinaid. Pikast autojuhistaažist viimased paar aastakümnet teenis ta välja Maanteeametis, kust siirdus 2005. aastal pensionile.

MAANTEEAMET

Summary

* On November 25, 2008, a festive meeting was held in Estonian National Opera Estonia to celebrate the 90th anniversary of the establishment Estonian Road Administration (November 26, 1918). Riho Sõrmus, the director general of Estonian Road Administration, Mairo Rääsk, the manager of Estonian Road Museum, Juhan Parts, the Minister of Estonian Economic Affairs and Communications and Michel Egger, the Secretary General of Conference European Directors of Roads from Paris held speeches there. *Teeleht* brings out the texts from the speeches of Riho Sõrmus as well as Mairo Rääsk. Page 1 and 3.

* In relation to the 90th anniversary of Estonian Road Administration, the following three Estonian roaders were interviewed by *Teeleht*: Neeme Mikenberg – the maintenance manager of the road maintenance company Virumaa Roads Ltd, Enn Raadik – the manager of Pärnu Road Office, and Lembit Makstin – the commission member of Teede REV- 2 Group. Page 4 - 16.

* Department of Transportation of Tallinn University of Technology celebrated in 2008 the 50th anniversary of its foundation, in relation to which *Teeleht* refers to the book „The Institute of Transportation – 50“ written by Vello Mespak, road engineer and a long-time worker in the Institute of Transportation, which provides an overview of the

development of engineering education in the area of roads. Page 17.

* In 2007–2008, supported by the Cohesion Fund of the European Union, the road section of Vaida-Aruvalla on km 20.0-26.8 (6.85 km) of the Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa road was re-built as a first class road. The construction of Vaida–Aruvalla road section was the greatest road construction project of 2007-2008 in Estonia. *Teeleht* brings out the main information on the construction of the road section. Two viaducts (full length 253 m), pedestrian bridge (124 m), collector roads (12.7 km), light traffic roads and pavements (4.8 km), noise barrier road (2.4 km) etc. Page 20.

* The 2008 Estonian annual premium of the United Nations Children's Fund UNICEF was given to Estonian Road Administration for the activities in the field of traffic education. Page 21.

* *Teeleht* refers to the information paper of Danish Road Administration – the article on the PPP-project (Public-Private Partnership) while rebuilding the Kliplev-Sønderborgi road in Denmark as a motorway. Page 22.

* Road administration conducted in 2008 a research how drivers are satisfied with traffic situation on Estonian national roads in summer. Page 30.

* Estonian Asphalt Pavement Association held another Asphalt Day on November 18, 2008, in

which three topical questions of road construction were handled in the form of panel discussion: 1) is there any alternative for the owner supervision of road works?, 2) Building bases while reconstructing road covers, 3) The development of road works in contemporary economical situation. Page 32.

* *Teeleht* refers to the data of the European Transport Safety Council concerning traffic accidents in 27 European capitals during the last decade. Page 35.

* The questions of *Teeleht* are answered by Kadri Auväärt, the chief specialist of Estonian Road Administration, the questions and answers are related to building the Saaremaa fixed link connecting the island of Saaremaa with continental Estonia. Page 36.

* The questions of *Teeleht* are answered by Villu Vane, the deputy of the director general of Estonian Road Administration who is handling several traffic safety problems in Estonia and searching the solutions for them. Page 38.

* *Teeleht* informs that Enterprise Estonia decided to finance the development of Estonian Road Museum with the total sum of 47 million EEK, out of which approximately 40 million EEK shall be covered by the European Regional Development Fund. At the same time, the activities of Estonian Road Museum are informed of: on November 21, 2008, the day of history of roads took place in the museum, which was dedicated to the 90th anniversary of establishing the Estonian Road Administration, on December 5, 2008, took place the information day introducing the development plans of the Road Museum to journalists and cooperation partners. Page 42-43.

* Alar Just, construction engineer and master writes an article in *Teeleht* about the use of timber as bridge building material in Estonia and elsewhere in the world. The article presents a number of examples about it. Page 44.

* *Teeleht* communicates to Estonian readers the information published in the magazine "Worldwide #3 2008" about establishing the so-called Green Bridge, St. Lars Bridge in Linköping, Sweden. Page 51.

* On September 4, 2008, Andrus Kross, manager of the information technology department of

Estonian Road Administration, celebrated his 60th birthday, who has managed the development of the information systems of road administration for 25 years since the beginning of it. *Teeleht* publishes his article related to it. Meritorious Estonian road engineers Elmo Uiibo (October 18, 2008), Rein Eendra (October 18, 2008) and Ülo Raudla (January 6, 2009) celebrated recently their 70th birthday. On January 8, 2009, was the jubilee of Harri Kuusk, the long-time deputy of director general of Estonian Road Administration and the present adviser of Road Administration. Page 55 – 56.

* *Teeleht* informs about two meritorious managers of road administration, Tõnis Pleksepp and Aleksander Kollo, leaving this position and introduces their careers. Page 52-54.

* On December 5, 2008, Estonian Road Administration was visited by the delegation of the Chinese company Zhejiang Communications Investment Group CO. Ltd (short CICO). This is a county transportation organization owned by the state that mainly deals with investing, administering, maintenance, traffic organization, building and other similar things related to motorways. In order to gain experience of it, the guests became acquainted with everything the Road Administration deals with. Page 61.

* Since January 1, 2009, the state institutions administered by Estonian Road Administration are re-arranged and the names are changed. Two former road offices – Kagu and Saarte – finished operation and were added accordingly to Tartu and Pärnu road offices. Also, Tartu Road Office was renamed as Southern Road Administration, Pärnu Road Office as Western Road Administration and Viru Road Office as Eastern Road Administration. Road Administration of the Northern Region continues in the same status (centre in Tallinn). Page 60.

* Estonian Traffic Committee discussed during its meeting on October 29, 2008, among other things the possibilities of reducing the use of studded tires and increasing the use of gill tires. Presently in Estonia 76% of vehicles uses studded tires. The purpose is to reduce the intense corr of road cover resulting from studded tires, first of all on main roads and in built-up areas. Page 62.

MAANTEEAMET



Pidulik koosolek Rahvusooperis Estonia 25. novembril 2008 Maanteeameti 90. aastapäeva tähistamiseks





15. septembril 2008 Vaida viaduktil: Tallinna-Tartu maantee Vaida-Aruvalla lõik on ümber ehitatud esimese klassi maanteeks. Hetked suurehituse käikuandmisel.

Fotod: E. Vahter

Teeleht Ilmub neli korda aastas Väljaandja MAANTEEAMET
Toimetaja Enno Vahter Tallinn 10916 Pärnu mnt 463a telefon 611 9355 faks 611 9360
e-post: Enno.Vahter@mnt.ee www.mnt.ee
Estonian Road Administration

