

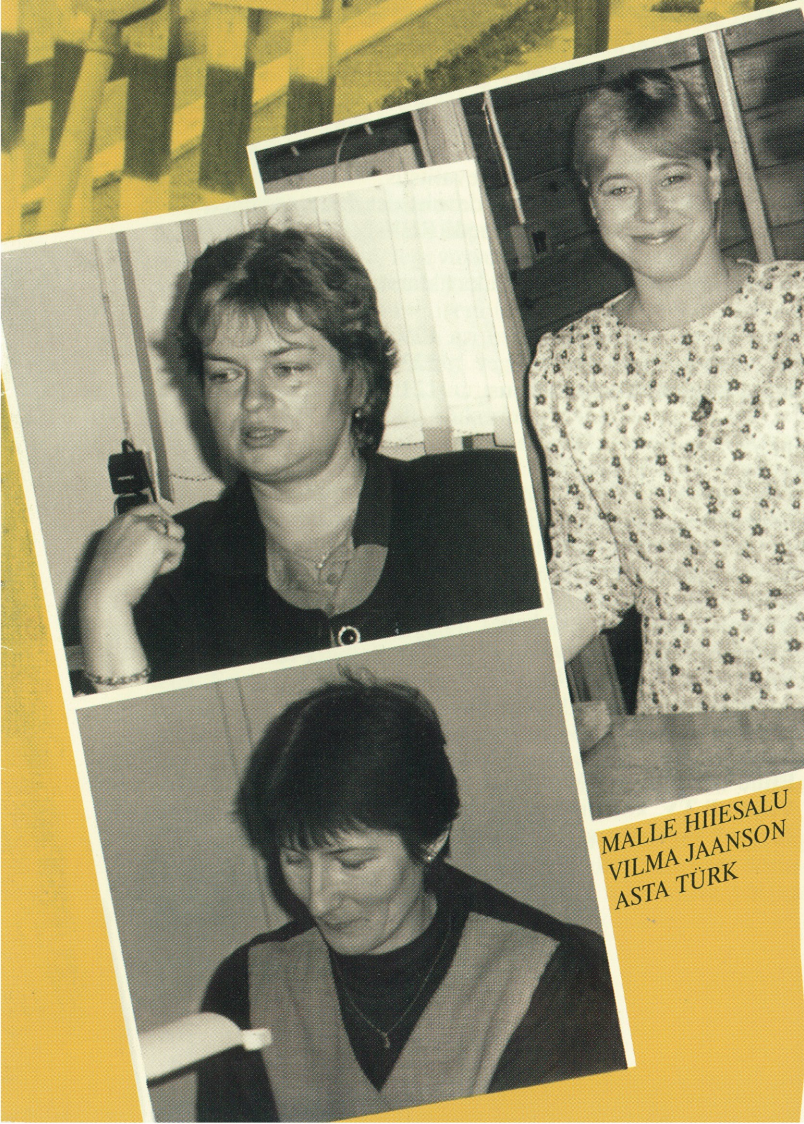
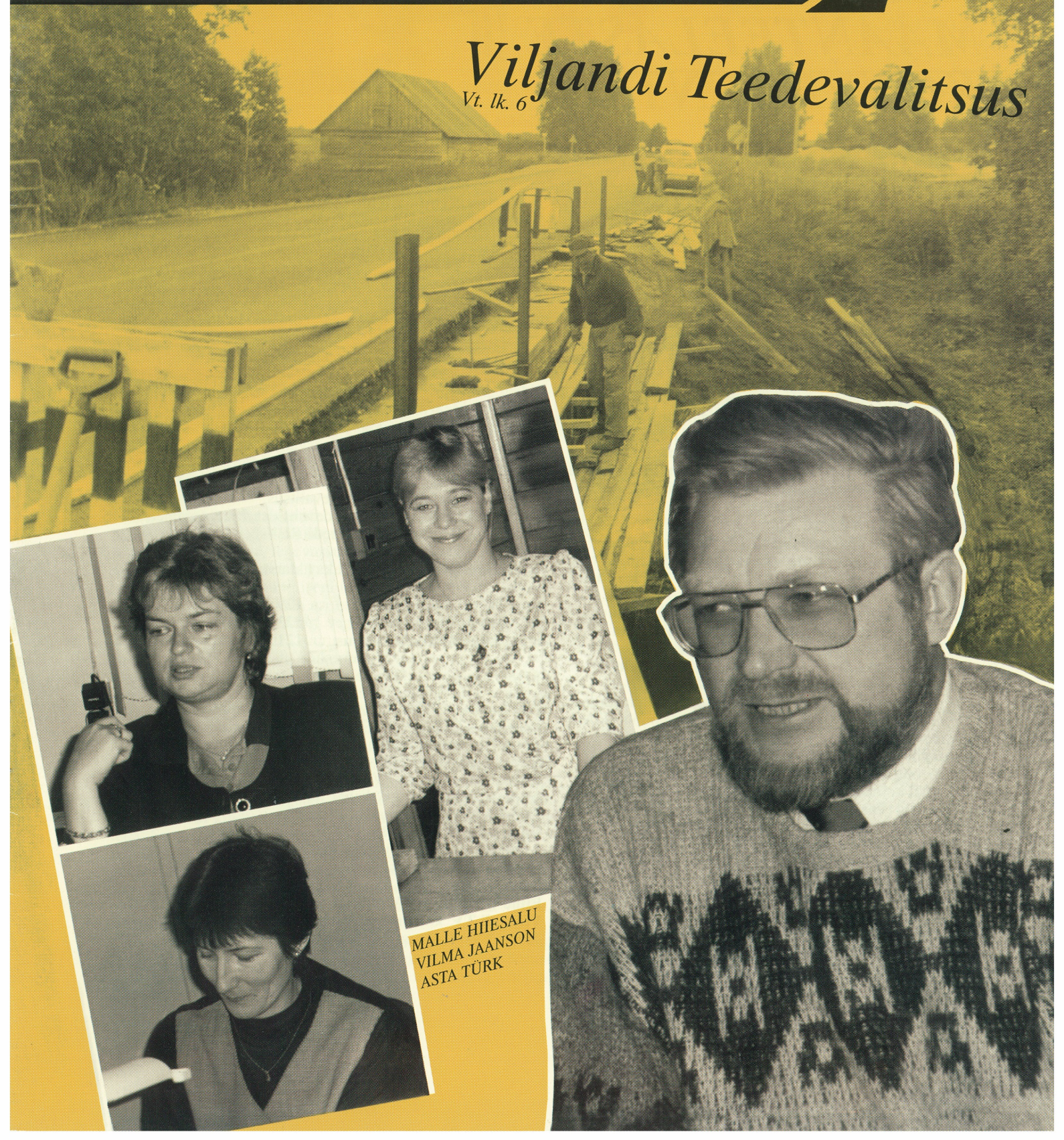
MAANTEEAMET

Teelicht

(10)
1997

MAANTEEAMETI TEHNOKESKUSE VÄLJAANNE

Viljandi Teedevalitsus
Vt. lk. 6



MALLE HIIESALU
VILMA JAANSON
ASTA TÜRK



Kas on tulemas XXIII BALTI MAANTEELASTE KONVERENTS



Vastab ENN RAADIK, konverentsi organiseerimiskomitee liige, Pärnu Teedevalitsuse juhataja

25.-27. augustil s.a. peetakse Pärnus Balti maanteelaste konverents. Korraldajateks on Eesti, Läti ja Leedu maanteeamet, täpsemalt, nende ühine institutsioon, 1989 asutatud Balti Maanteelaste Nõukogu (*Baltic Road Council*).

Ühtaegu on korraldajaks ka Rahvusvaheline Maanteede Liit (*International Road Federation*), mille liikmeteks Balti riikide maanteeametid on. Võõrustajateks on Eesti Maanteeamet ja Pärnu Teedevalitsus ning Pärnu linn. Eesti pool kannab seega korraldamise peaaraskust.

Küsimusest nähtub, et tegemist on ammuse traditsiooniga. Esimest korda tuldi kokku 1932. aastal Riias ja tollest aastast kuni 1939. aastani käidi koos igal aastal vaheldumisi iga riigi pealinnas. Siis tuli vahele nõukogude okupatsioon ja II maailmasõda. Balti maanteelaste konverentside pidamise traditsioon taastati alles 1957. Sellest peale on neid peetud iga kolme aasta tagant, ikka vaheldumisi neis kolmes riigis.

XXIII konverents peetakse Endla teatri ruumides teemal "Maanteede ja kiirteede taastusremont" (*Rehabilitation of Roads and Motorways*).

Lähemalt kavast.

Konverents algab 25. augustil kell 10 plenaaristungiga. Sellel esinevad Baltimaade maanteeametite peadirektorid oma maade teedemajanduse arengust konverentside vahelisel ajal (1994-1997).

Pärast lõunat (kell 15.00) jätkub konverents sektsioonides. Neid on viis: 1) asfaltkatted ja nende taastamise tehnika (*Asphalt Pavements and Improvement Techniques*), 2) transpordipoliitika (*Transport Policy*), 3) maanteede info-pank; katte taastamise süsteemid (*Road Data Bank; Pavements Management Systems*), 4) teetööde tehnoloogia siirdamine (*Road Technology Transfer*), 5) maanteede hoole (*Road Maintenance*).

Sektsioonides töötatakse kahel päeval: 25. aug. kell 15.00 - 18.30 ja 26. aug. kell 9.00 - 13.00 ja 15.00 - 18.30.

Konverentsi kolmandal, viimasel päeval käiakse erialastel ekskursioonidel (Pärnu — Lihula — Virtsu — Suur väin — Kuivastu — Koguva — Väikese väina tamm — Orissaare ja tagasi Pärnu; Pärnu — Kilingi-Nõmme — Viljandi — Suure-Jaani — Väandra — Pärnu; Pärnu linna sillad — Sindi-Lodja — Sindi — Tori — Rae — Kurgja — Nurme — Pärnu).

Praegu on konverentsil esitamiseks registreeritud 65 ettekannet, neist Eestist 12, Lätist 11, Leedust 10, Soomest 13. Esinejaid on veel USA-st, Austraaliast, Ungarist, Prantsusmaalt, Suurbritanniast, Saksamaalt, Venemaalt, Hollandist, Taanist, kokku 13-st riigist. Osavõtjaid on tulemas 21-st riigist.

Konverentsiga üheaegselt korraldatakse samas teedemasinate ja teedehituse tehnoloogia näitus, millest võtab osa ligi 70 firmat Baltimaadest, Soomest ja mujalt. Ka Baltimaade maanteeametitel on oma ekspositsioon, mis pannakse välja Endla teatri ruumides.

Konverents töötab tulla huvipakkuv, mistõttu kutsun kõiki teedeasjandusega tegelevaid ja sellega kokkupuutuvaid Eesti inimesi konverentsile.

Olete oodatud !

Küsimuse esitas E. Vahter

XXIV MAANTEELASTE TALIMÄNGUD VALGEMETSAS PÕLVAMAAL 28. VEEBRUARIST 2. MÄRTSINI 1997

Korraldajaks oli Põlva Teedevalitsus.

Mängudest võttis osa 15 teedevalitsust, Maanteeamet, Tehnokeskus, aktsiaseltsid Teede REV-2, Via Pont ja Põltsamaa Graniit, kokku 20.

Kolme esimese koha võitjaks üldarvestuses osutusid:

I	Põlva Teedevalitsus	129 punkti
II	Järva Teedevalitsus	123 punkti
III	Viljandi Teedevalitsus	121 punkti

VÕITJAD:

Piia Laomets Põlva TV, suusatamine (juuniorid)
Rita Tuus Lääne-Viru TV, suusatamine (seniorid)
Tõnu Kleemann Rapla TV, suusatamine (juuniorid)
Raivo Kuut Järva TV, suusatamine (seniorid)
Raivo Zeiger Põlva TV, autode vigursõit
Andrus Tull Järva TV, kabe
Endel Nurm Maanteeamet, male
Vanda Birnbaum Lääne TV, laskmine
Andrus Saarsalu Järva TV, laskmine
Hillar Varik Tehnokeskus, juhatajate mitmevõistlus,
(sh. võit laskevõistluses)

Elmo Uibo Põlva TV, piljard (juhatajate mitmevõistluses)
Viljandi TV kombineeritud teatevõistlus
Järva TV võistkond, laskmine

Protokollist vaatas järele E. Vahter

JUHTIMISEST JA ORGANISATSIOONIST NII TEOORIA KUI PRAKTIKA POOLELT

JÜRI RIIMAA
Maanteeameti nõunik

Käesoleval etapil tuleb Eesti teedemajanduses tegelda tunduvalt rohkem juhtimisküsimustega kui varem: töötajate arv on vähenenud ja see paneb senisest suuremad ülesanded igale juhile. Sellepärast on püütud alljärgnevas väikeses kirjutises tuua välja juhtimise kui kompleksse tegevuse eripärad.

Arvatakse ju tihti, et kõige tähtsam on inimesed "paika panna", töö läheb aga iseenesest.

Juhtimine on kompleksne tegevus, mis koosneb kitsamatest osategevustest. Need on juhtimise üksiktegevused, millega juht puutub kokku mingite konkreetsete probleemide lahendamisel.

Juhtimise kõige tähtsamaid osategevusi nimetatakse juhtimise põhitegevusteks, sest need esinevad kõige sagedamini. Nendeks on tavaliselt kavandamine, organiseerimine, mehitanimine, õiguste kasutamine ja kohustuste siirmine, koordineerimine, suhtlemine, otsustamine, motiveerimine ja kontrollimine. Põhitegevuste omavahelistest suhetest annab ülevaate lisatud joonis, kuid siia võib kuuluda veel teisigi tegevusi, nagu näiteks eestvedamine, analüüsimine, uuenduste sisseviimine jt.

Ühe või teise osategevuse kuulumise põhitegevuste hulka määrab lõplikult tegelik juhtimisolukord ja sellest tulenevad nõuded: juhtimistase, tegevussuunad, lahendatavate küsimuste ja probleemide iseloom jne. Seetõttu võivad juhid eri ettevõtetes või asutustes ning isegi ühe ja sama ettevõtte või asutuse eri osades tähtsustada eri osategevusi. Juhtide põhitegevused ei ole ühesuguse väärtusega, vaid pigem kujutavad endast koefitsiente, mille suurus tervikliku juhtimistegevuse suhtes muutub vastavalt olukorrale. Oluline on, et iga juht taipaks konkreetsetes olukorras, missugust osategevust on just tarvis rõhutada. Vastasel juhul ei ole isegi pingsa tegevuse korral silmapaistvaid tulemusi loota.

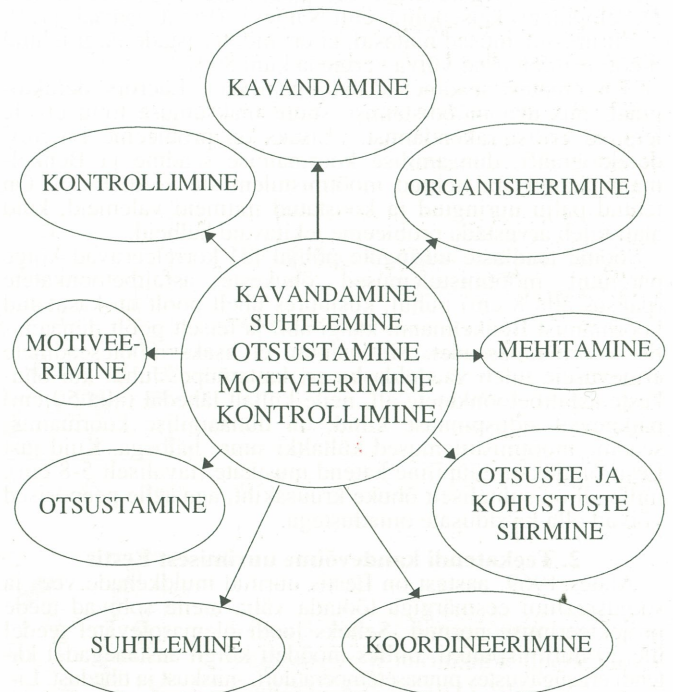
Juhtimise osategevused ei ole oma ulatuselt ega hargnemiselt ühetaolised. Osa neist on kitsamalt piiritletud, kitsama rakendusväljaga ja põimuvad juhtimistegevusega märksa suuremal määral (nt. kavandamine, koordineerimine, suhtlemine ja otsustamine). Juht tegeleb kogu aeg kavandamisega, s.o. arutamise või kindlaksmääramisega, mida ja kuidas tulevikus teha. Samuti on juhi tegevus suunatud koordineerituse saavutamisele, s.o. tal tuleb alatasa koordineerida oma alluvate tegevust. Juht peab järjekindlalt suhtlema teiste inimestega, saama neilt andmeid, andma korraldusi jne. Igas tegevuses peab juht jõudma mingisugusele järeldusele, tegema valiku, s.o. otsustama, mida või kuidas teha.

Teised juhtimise osategevused ei ole nii pidevad. Kogu aeg ei ole tarvis organisatsiooni ümber kujundada, alluvate õiguste ja kohustuste ulatust muuta, alluvaid tunnustada või ka-

ristada jne. Need tegevused võivad esineda juhi tegevuses konkreetsetest olukorrad olenevalt kas suuremal või vähemal määral. Nad ei ole ei ruumiliselt ega ajaliselt püsivad suurused.

Juhtimise osategevused koos täideviiva iseloomuga toimingutega moodustavad juhtimisprotsessi. Selle käigus liidetakse kõik eri tegevused üheks terviklikuks tegevuste ahelaks.

Juhtimisprotsess muutub ja areneb paljude sise- ja välisegurite mõjul pidevalt. Juhtimisel tuleb neid tegureid märgata ja arvestada.



Joonis

Toimetuselt. Juhtimise ja organisatsiooni teemat käsitletakse meie lehes ka edaspidi, eeskätt neist aspektidest, mis on aktuaalsed Maanteeameti süsteemis.

TEEKATENDITE ARVUTUSLIK KANDEVÕIME

1. Teekatendite kandevõime hindamise meetodid

Teekatendite kandevõime küsimused on Eestis taas aktuaalseks muutumas. Ilmselt on möödas need ajad, kus plaani täitmise eesmärgil püüti kasutada võimalikult pakse konstruktsioonikihte ja kalleid materjale. Samuti tulevad jälle pävakorda kohalikud ehitusmaterjalid, sest need võimaldavad kasutada oma riigi maavarasid ja inimressursse otstarbekamalt. Siinkohal peetakse silmas eelkõige valik tehnoloogiaga toodetud lubjakivikillustikku margiga 1000 ja enam ning meile igati sobivat põlevkivisideainet.

Et Eesti arenda üha tihedamat koostööd Euroopa riikidega, siis peame tahes või tahtmata hakkama arvestama ka seda, kuidas Euroopa Liidu maades arvutatakse teekatte kandevõimet. Ilmselt tuleb Eestil esmalt kokku puutuda asjaoluga, et enamikus riikides suurendatakse üsna pea veoautode maksimaalselt lubatud teljekoormust 10 tonnilt isegi kuni 13 tonnini, mis tingib aga vajaduse hinnata võimalikult objektiivselt olemasoleva katendi kandevõimet, vältimaks liigseid kulutusi katendi renoveerimisel ja hilisemal kasutamisel.

Kandevõime määramiseks on olemas mitmeid meetodeid. Tuntumad neist on staatiline koormamine ja deformatsiooni mõõtmine Benkelmanni kangi abil. See on küll töömahukas ja aeganõudev, kuid Eesti suhteliselt õhukeste katete jaoks üsna sobiv meetod. Mõõtmiste automatiseerimiseks ja kiirendamiseks on loodud mitmeid dünaamilise koormamise seadmeid, mida on püütud nii Euroopas kui ka Ameerika Ühendriikides standardiseerida. Eri firmade mõõtmiseadmeid on analüüsinud VAOT (Vermont Agency of Transportation) ja CRREL (US Army Cold Regions Research & Engineering Laboratory), OECD (Organisation for Economic Cooperation and Development) katsepolügoonil Nantes'is (Prantsusmaal) [1,2].

Uurimistulemused näitasid, et eri mõõteriistade järgi tehtud mõõtmistulemused võivad erineda kuni 80 %.

Tuntumatest seadmetest mainigem veel Lacroix' defektograaf, mis aga mõõdistamise suure maksumuse tõttu ei ole leidnud erilist rakendamist. Lisaks on probleeme Lacroix' defektograafi, dünaamilise koormamise seadme ja Benkelmanni kangi abil tehtud mõõtmistulemuste võrdlemisel. On tehtud palju uuringuid ja koostatud mitmeid valemeid, kuid alati tuleb arvestada probleeme tekitavaid hälbeid.

Soome teadlaste uuringute põhjal [3] korreleeruvad kõige paremini mõõtmistulemused õhukeste asfaltbetoonkatete (paksumus alla 8 cm) puhul, kusjuures ühelt poolt on kasutatud koormamist Benkelmanni kangi abil ja teiselt poolt dünaamilist koormamisseadet. Siit nähtub, et lisaks mõõteseadmete erinevusele tuleb vaadelda ka eri kattetüüpe. Juhul kui õhukeste asfaltbetoonkatete all, neile küllalt lähedal (alla 50 cm) paiknevad siduspinnase kihid, on dünaamilise koormamise seadme mõõtmistulemused küllaltki suure hälbega. Kuid just Eesti oludes on tüüpiline katend mustkate (tavaliselt 5-8 cm), mille all on suhteliselt õhuke kruusakiht, aga selle peenosised võivad olla ka sidusate omadustega.

2. Teekatendi kandevõime uurimisest Eestis

Alates 1969. aastast on Eestis uuritud muldkehade vee- ja soojusrežiimi eesmärgiga töötada välja meile sobivad teede projekteerimise normid. Selleks loodi olemasolevatel teedel üle 20 uurimispunkti, milles mõõdeti kõigil aastaegadel katendi eri sügavustes pinnasetemperatuuri, -niiskust ja tihedust. Lisaks mõõdeti ka pinnasevete lasumissügavust ja mulde ühtlase külmakerke suurust ning selle dünaamikat.

Alates 1977. aastast alustati samades punktides teekatendi kandevõime määramist staatilisel koormamisel Benkelmanni kangi abil, mis võimaldas hiljem võrrelda katendikihtide tugevusnäitajate muutumise ja katendi üldise kandevõime vahelisi seoseid ning NSV Liidus kehtinud arvutamismetoodika sobivust Eesti oludes.

Et mitmes mõõtmiskohas rüüstati paigaldatud andureid ning mõningad vaatluskohad likvideeriti kohalike teede valdajate mõistmatu suhtumise tõttu, jäi lõpuks, 1989. aastaks, viimaste mõõtmiste ajaks vaatluspostide järele vaid 10. Aastatel 1985-1989 tegi mõõtmised Eesti Maaparandusprojekt. Hilisemat andmetöötlust ja materjalide ning pinnaste tugevusomaduste detailuuringuid tegi AS Teede Laboratoorium.

Tänaseks on läbi töötatud ja analüüsitud arvukalt mõõtmisandmeid, mis võimaldavad Eesti oludes määrata küllaldase täpsusega teekatendite kandevõimet sõltuvalt aastaajast, sadememäärast, keskmisest ööpäevasest temperatuurist, teekatte tüübist ja niiskumispaikkonnast. Alljärgnevalt näeme, kui palju mõjutavad eri ilmastikutegurid mõõtmistulemusi.

3. Teekatendi kandevõimet mõjutavad tegurid

Maailma eri paikades on tehtud palju uuringuid teekatendite kandevõime muutumisest eri aastaegadel. On tõdetud, et lisaks asfaltbetooni tugevusomaduste sõltuvusele temperatuurist tuleb — eriti kergkatete puhul — arvestada allpinnase niiskumismäära ja ilmastikutingimusi.

Nii näiteks Austraalias tehtud uuringutest on selgunud, et septembris-novembris, kui sademetehulk moodustab üldisest aastastest sademetehulgast märkimisväärse osa, langeb teekatendi kandevõime ligi 60%, võrreldes kuiva aastaajaga [4]. Jugoslaavias aastatel 1979-80 tehtud mõõtmistest leiti, et varakevadel ja suvel mõõdetud teekatendi deformatsioonid erinesid kuni 54 % [5]. Ligilähedaselt niisama suured kandevõime muutused saadi 1959-67 Norras sooritatud uuringutel [6].

Et Eestis on kasutada palju vaatlusandmeid ja meie ilmastikuolud erinevad mainitud riikidest, siis on otstarbekam toetuda oma maa uurimistulemustele ning mitte võtta suvaliselt üle naaberriikide arvutusmeetodeid, seda enam et Põhjamaades levinud arvutusmeetodid (Odenmarki, Shelli, nn. Soome meetod) on arendatud peamiselt USA-s levinud nn. AASHO empiirilise arvutusmeetodist.

Eesti uurimistulemuste põhjal võib järeldada, et õhukeste asfaltbetoonkatetega (alla 8 cm) teekatendi maksimaalse ja minimaalse kandevõime erinevused võivad ulatuda 3. niiskumispaikkonnas kuni 75, mustkatetel 80 ja paksudel asfaltbetoonkatetel (>8 cm) keskmiselt 75 protsendini. Kuid eri niiskumispaikkondades on need arvud erinevad.

Eesti oludes ei pruugi nn. arvestuslik periood, mil katte kandevõime on minimaalne, esineda ainult varakevadel — vahetult pärast mulde sulamist. Sõltuvalt sademetehulgast võivad minimaalsed kandevõimeväärtused esineda hiliskevadelgi, aga vihmase suve puhul nii vara- kui ka hilissügisel.

Nii näiteks on joonisel 1 esitatud teekatte kandevõime muutused Viljandi — Kilingi-Nõmme tee mõõtmispunktis aastatel 1977 - 86. Joonisel on tärniga tähistatud analüütiliselt leitud kandevõimenäitajad, kui on lähtutud pinnase niiskumismäärast ja sellest tulenevatest tugevusnäitajatest.

Ruuduga on tähistatud vahetult teel staatilise koormamisega määratud katendi üldine elastsusmooduli väärtus.

Nii nagu joonisel 1 näha, on vahetult staatilise koormamisega ja katendikihtide niiskusemäärast tulenevate tugevusnäitajate abil arvutatud üldise elastsusmoodulite väärtused katendi pinnal lähedased, erinedes maksimaalselt vaid paar protsenti. See näitab, et NSV Liidus kehtinud elastsete katendite arvustusteooria [7] sobib ka Eesti oludes.

Joonisel 2 on esitatud sama mõõtmiskoha lähedal asuva meteoroloogiajaama andmete põhjal koostatud graafik, kus on toodud sama ajavahemiku kuu keskmine sademetehulk (tähistatud ruuduga) ja nn. normkuu sademetehulk, mis on tähistatud punktiirjoonega.

Joonisel 3 on esitatud aga sama meteoroloogiajaama andmed kuu keskmiste temperatuuride ja nn. normkuu temperatuuride kohta.

Joonistelt on näha kuu keskmise sademetehulga ja teekatendi kandevõime muutuste vaheline seos. Nii näiteks oli 1978. aasta sügisel sademeid ligi kaks korda rohkem kui nn. normaalsel aastal. See põhjustas mulde üleniiskumise ja kandevõime langetuse isegi madalamale tasemele kui järgnevatel aastate kevadperioodidel, ehkki esines väga külmi talvi (1979,1986), mil muldesse akumulatsioon samuti palju niiskust, mis põhjustas kandevõime tunduva alanemise. Seevastu parimad kandevõimenäitajad esinesid 1982. aasta suvel, kui ilm oli nn. normaalsest kuumem ja kuivem.

Sellest näitest selgub samuti, kuivõrd oluline osa on mõõtmisajal. Selleks et saada teekatendi arvutuslikku kandevõimet, ei piisa sellest, kui mõõta katendit vaid kevaditi. Eesti oludes on esinenud perioode, kus nn. arvutuslik periood saabub 6 aasta järel. Samuti võime suvel või sügisel mõõtes saada täiesti väärad tulemused, kui me ei arvesta eelnevate perioodide ilmastikuolusid. Selleks et õigemaid tulemusi saada, on nüüd Eesti olude jaoks koostatud arvutusmeetodika, mis tugineb aastatel 1969-1989 sooritatud uuringutele. Samuti on koostatud arvutusvalemid eri katenditüüpide ja niiskumise poolest eri paikkondade kohta.

Eri aastaajadel tuleb arvesse võtta erisuguseid näitajaid. Nii näiteks varakevadel on vaja kindlasti arvestada eelnenud talve karmust (külma kraadtundide kogusummat) ja kevade sademetehulka. Võrrelda tuleb neid tegureid aga kindlasti pika perioodi keskmiste näitajatega ehk nn. normnäitajatega. Seevastu suvel tuleks arvestada eelkõige ööpäeva keskmist temperatuuri ja kuu keskmist sademetehulka. Igal mõõtmisperioodil tuleb tingimata arvesse võtta eelnevate perioodide ilmastikutingimused, sest näiteks talvel muldesse akumulatsioon niiskust võib jaheda ja sademeterikka kevade korral säilida seal suveni.

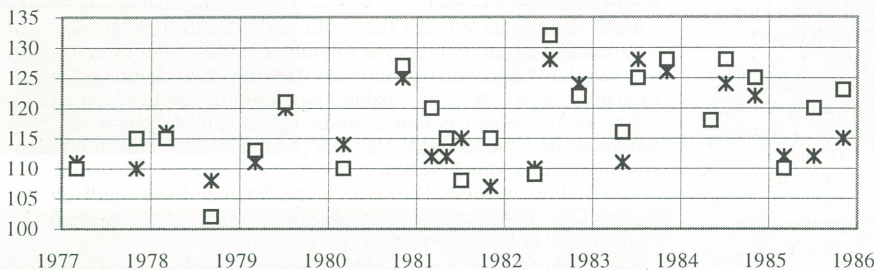
Kahtlemata ei ole käesolevas artiklis võimalik haarata soovitatavat arvutusmeetodikat täies mahus, kuid edaspidi tuleks kehtestada ühtsed normid teekatte kandevõime määramiseks kogu riigis.

Tuleks veel kord rõhutada, et Eestis on levinumad õhukesed kattetüübid ja palju muldeid on ehitatud siduspinnastest, mistõttu teekatte kandevõime hindamisel on vajalik arvestada mõõtmisperioodi ja sellele eelnenud perioodide ilmastikutingimusi. Kui me nii ei talita, võime ainuüksi selle tõttu eksida mõõtmistulemuses ca 30 %. Kui aga arvestada veel erinevate mõõteriistade mõõtmistulemuste varieerumist, ei ole mõõtmisel ebareaalsete tulemuste tõttu enam üldse mingit mõtet. Et kogu Eesti territoorium on väike, rahuldaks üks mõõteriist täielikult riigi vajadused, mistõttu ei ole otstarbekas muretseda neid igale ametkonnale eraldi.

KUUNO MESCHIN

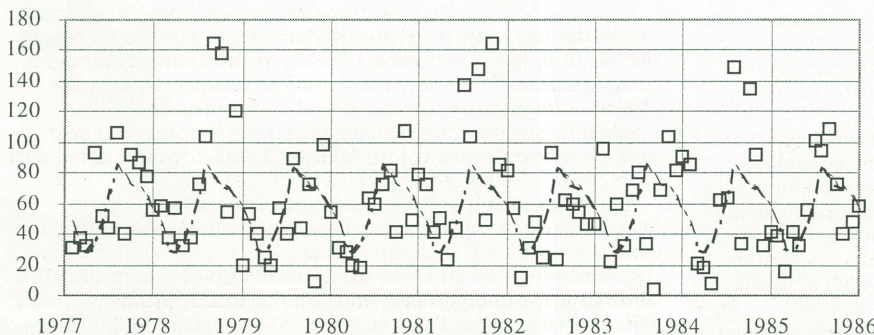
VIITED KIRJANDUSELE

1. Road Transport Research OECD, full-scale pavement test. OECD, Paris 1993
2. Road and Airport Pavements Response Monitoring Systems. AASHO, Ottawa 1986
3. Piippo H., Belt J., Ehrola E. Tien kantavuuden mittaaminen ja eri laitteilla määrättyt kantavuudet. VTT Espoo 1990
4. Delaney W.T., Ratnarajah A. The Effects of Seasonal Climatic Variation on Pavement Deflections. Proc. 7-th. ARRB Conf. 1974
5. Srsen M. Equipment and Methods for Measuring Deflections of Flexible Pavements. Civil Engineering and Architectural Documentation, DGA-1585, vol 324. Beograd 1980
6. Nordal R.S. Frost Heave and Bearing Capacity During Spring thaw at the Vormsund test road. O.E.C.D. Paris 1973
7. Korsunski M.B. Autoteede katendite ja muldkehade kompleksse projekteerimise põhimõtted (doktoritöö autoreferaat). MADI 1971



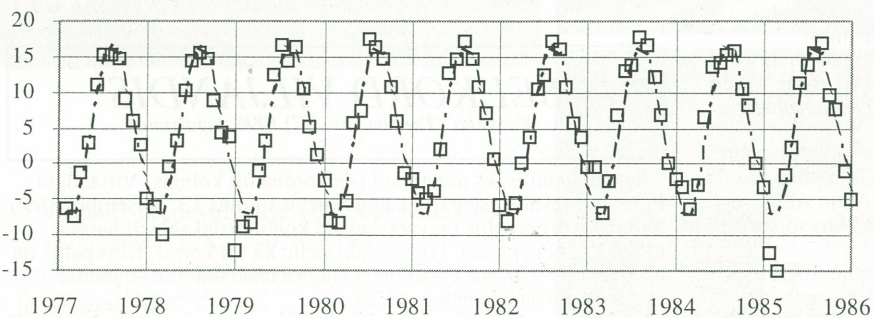
Joonis 1. Viljandi — Kilingi-Nõmme mnt. katte kandevõime muutused eri aegadel, E [MPa]

* arvutuslik
□ mõõdetud



Joonis 2. Kuu keskmise sademetehulga ja normkuu sademetehulga muutused (mm/ööpäevas)

□ registreeritud
--- norm



Joonis 3. Kuu keskmise ööpäevase temperatuuri ja normkuu temperatuuri muutused aastatel 1977-1986 (°C)

□ registreeritud
--- norm

Viljandi Teedevalitsuse juhataja

ALLAN ALLIK:

RÕÕMUSTAN, ET TEEDE REHABILITEERIMINE JÄTKUB

Viljandi Teedevalitsust juhib mees, kes 1980. aastate alguses ehitas teed Siberis. Kuigi 80 km kolme aastaga pole teab-mis palju (Siberis vist isegi on), ei ületa kodumaa viimase aja saavutused sedagi näitu. Viljandimaa mullune suurim teetegu oli 9,6 km Valga — Uulu maanteel Abjast Pärnumaa piirini. Allan Alliku kinnitusel oli teekate seal juba 35-aastane.

Viimase ajal kipub teedejuht kergesti rahajutuks pöörduma. Rahajutu mõte on enamasti aga, et raha napib. Selline on Eesti teedemajanduse reaalsus.

Vene ajal ei jõutud teid valmis ehitada, nendib Allan Allik, nüüd need poolikud teed ootavad finantseerimisjärge. Seisab Viljandi — Põltsamaa tee ehitus, poole tegemisega on Viljandi — Suure-Jaani maantee. Siiski rõõmustab Viljandi Teedevalitsuse juht, et Maanteeamet jätkab teede rehabiliteerimist (Allan Allik armastab seda sõna *taastamise* asemel, aga võib olla kasutada hoopis *elustamist*, nagu meditsiinis), vaatamata Maailmapanga laenu vähenemisele.

Viimastel aastatel pole Viljandimaa uusi teid ehitatud. Ka korras-hoiuga tekib raha tõttu aeg-ajalt probleeme. Raha Maanteeameti juurde kaubelda ei lase.

Kui palju teised teedevalitsused raha kasutada saavad, Viljandi Teedevalitsuse juhataja ei tea. Tänavu on need andmed salastatud. Allan Allik leiab, et see pole päris õige.

Viljandi Teedevalitsuse piirkonnas on 1106,7 km riigimaanteid. 42 % on tolmuwabade. Riigimaanteed pikkus on peagi kasvamas 135 km võrra: omavalitsustelt võetakse teid üle. Kokkuleppel on olemas ja kaasnevad finantseerimisküsimused lahendatud. Vastukaubaks saavad vallad oma hooldada bussiootekojad (neid on 14). Vaid Kolga-Jaani vald ei taha peatusi oma hooldada saada. Tõenäoliselt ei võeta neilt ka teid üle.

Vallateede ületulek muudab tolmuste ja tolmuwabade teede arvude suhet tolmuwabade kahjuks.

Teede kandevõime langeb. Eriti halb on olukord Vastemõisa — Suure-Jaani ning Loodi — Helme teel. Tuleb piirata koormust, nendib teedevalitsuse juht.

Allan Allik pole kindel, et teedevalitsuste arvu vähendamine teede olukorda parandab. Rootsis ja Soomes on küll seda teed mindud, kuid seal olid selle sammu astumise ajal teed korras. Meil mitte. Meil on teedevalitsused oma allstruktuuridega nii tööde tellijad kui ka teostajad, seega võivad äärealade teed senisest veel kehvemasse seisuga jääda, mureseb Allan Allik.

“Teedevõrk pole eksperimenteerimiseks,” on Viljandi teedemeeste ülem kindel. “Siin eksida ei tohi.”

Samas on Allan Allik kindel, et riik on teedevalitsustele päris hea omanik. Teedemajanduse edenedes näeb Allan Allikki, et teedevalitsused tõmbavad koomale. “Aga kas kõik tuleb üle anda eraettevõtjatele?” esitab staažikas teedemees retoorilise küsimuse.

Viljandi Teedevalitsus on kõvasti kahanenud. Praegu töötab seal 292 inimest. Kuue aastaga on personal vähenenud 100 võrra. Mullu jäi viiest teemeistripiirkonnast järele neli. Sel aastal võib kaduda veel üks.

Üks asi, millest Viljandi Teedevalitsuses lugu peetakse, on sport. Kui *Teeleht* mulkide pealinna külastas, oli lumi maas ja põhjust rääkida talimängudest ning Tartu maratonist, kuhu Allan Allik isegi minema sätis. Sporti tehakse koos peredega, aga ka koos sõpradega Lapimaalt, sealsest teedevalitsusest.

Lapi teedemeestega käib koostöö kirjutamata koostööprogrammi alusel. Sealt saadi kasutatud tehnikat, nende abiga õpiti seda kasutama. Lääne päritolu masinatel on palju eri võimalusi

Viljandi Teedevalitsuse juhataja Allan Allik on sündinud 24. septembril 1944 Parila külas Harjumaal. 1957 kolis Alliku pere Viljandimaaale. A. Allik on saanud teede- ja sildadealase hariduse Tallinna Ehitustehnikumis (1959-1964) ning lõpetanud kaugõppes ehitusinsenerina Tallinna Politehnilise Instituudi (kaugõppes teedeala ei õpetatud). Töötanud lühemat aega teedeehituse valitsuses Jõgeval ehitustehnikuna, alates 1967. aasta sügisest Viljandi Teedevalitsuses meistrina, 1980-1981 peainseneri asetäitjana. Kolm aastat kulus vanemtöödejuhatajana Surguti Eesti Teedeühistrustis Lääne-Siberis. 1984. aastast kuni tänaseni on Allan Allik praeguses ametis. Enamik oma tööaastatest on olnud tegev teedeehituses, mis on talle siiani südamelähedane.

Abielus, abikaasa on hambaarst, tütar Viljandi kultuurikolledži õppejõud ja koorijuht. Allan Allik on inimene, kelle elustiiliks on kehakultuur ja sport, kellele on kauaaegne väga eduka harrastussportlase maine mümel spordialal. Tal on seljataga kuus Tartu suusamaratoni. A. Allik on teinud “Teelehele” pidevat kaastööd oma arvukate fotodega.

Allan Allik on Maanteeameti Täiskogu juhataja 1997. aastal.

efektiivseks kasutamiseks, kuid nende nippide tundmaõppimiseks on vaja juurde õppida.

Ja lõpuks ikkagi inimesed. Kuigi nende arv väheneb, sõltub siiski vaid neist teede tulevik. Allan Alliku arvates töötavad teedevalitsustes *paadunud patrioodid*. “Kohati kipume vananema,” ohkab staažikas teedemees. Ühed on pensionieas, teised 30. aastates. “Praegu on häid teedemehe küll,” kinnitab Viljandi Teedevalitsuse juht. Pikima staažiga töötajatest tõstab ta esile Arnold Liias, lukkseppa, kes töötab 53. aastat, ja Hillar Allikut, kes teedemees olnud koguni 55 aastat.

VIRVE SARAPUU

TEEDEMEESTE RAAMATUT PEAB NAINE

Malle Hiiesalu on Viljandi Teedevalitsuse pearaamatupidaja juba kaheksandat aastat. Esmapäeval tundub ta olevat karmivõitu daam, kes vaid kuivade arvudega sina peal. Helistab maksuamet ja Malle loeb peast arve ette — pole paberit ega arvutit vajagi.

Jutu käigus selgub, et raamatupidamise tuba muutub *laadapäevaks*, kui teedeMEHED lõöpima tulevad. Tööst töö saab siis hiljem teha, sõnab Malle.

Töö Mallele meeldib. Rutiini ei lange, läheneb loominguliselt. Kiidab arvutit. Areng arvutitele üleminekul on olnud kiire. Igauks (raamatupidamises) sai mullu oma personaalarvuti.

Tööpuudust ei ole, kuigi Malle sõnul on aruande maht praegu väiksem kui nõukogude ajal.

Naisigi on Viljandi Teedevalitsuses suhteliselt vähe. 20...30 naist ligi 300 töötaja kohta pole palju. Tööatmosfääri kirjeldades nendib Malle, et varem töötas ta naistekollektiivis. Nüüd on ümberringi enamjagu mehed. “Aga ka mehed oskavad olla õelad”, sedastab Malle kokkuvõtteks.

Suhtumine naistesse on igal juhul paranenud. Varem aeti neid sageli tee äärde riisuma või siis kolhoosi kartuleid võtma, nüüd seda enam pole.

Mallegi on kõva spordisõber ja kibe käsi lasketiirus. Maanteeameti spordimängudel võitis ta püstolilaskmises esikoha, tehes niimoodi ära kõikidele meestele.

Raamatupidamine oli ka see üksus, mis lõpetas ära palgapäeva tähistamise töö juures. Juba poolteist aastat saadetakse töötasu töötajate pangavarvele. Palka makstakse õigel ajal ja Riigikassaga probleeme pole, ütleb Malle Hiiesalu.

VIRVE SARAPUU

SEEKORD VILJANDIS

(Vaata ka “Teelehe” nr. 3(7) 1996 tagakaant)

Traditsiooniliseks muutunud (seekordne oli kolmas) Viljandi ja Pärnu teedevalitsuse pallimänguvõistlus toimus 13. detsembril 1996 Viljandis. Võrkpallis on varasematel kohtumistel selgelt parem olnud Pärnu ja kindel 3:0 võit läks neile ka sel korral. Korvpallis on edu saanud Viljandi võistkonda ning ka nüüd tuli 3x10-minutilise mängu järel võit tulemusega 56:29.

→ Lk. 16

ALLAN ALLIK



MALLE HIIESALU



Viljandi Teedevalitsus



Ülal: vaiarammimiseks Oiu silla jõesamba laiendamisel on valmistunud eh. jsk. juh. Ülo Mens, kraanajuht Joh. Ojasoo, energeetik Vello Virumann, eksk. juht Toomas Tammist ja hõövlijuht Raivo Allese. Kõrval: silla ääretalad on tõesti katki. Jaanuar, 1997



Ülal: Viljandi Teedevalitsuse võidukas teatevõistkond Valgemetsas (28.02.-02.03.1997)
Paremal ülal: saalibändinaiskonnad — Pärnu mustas ja Viljandi lillas dressis
Paremal all: Pärnu on võrkpallimängu Viljandi vastu võitnud 3:0





Kas tõesti on käes aeg, kus kõik augud saavad parandatud? Uskumatu!



**Ditch
Witch®**

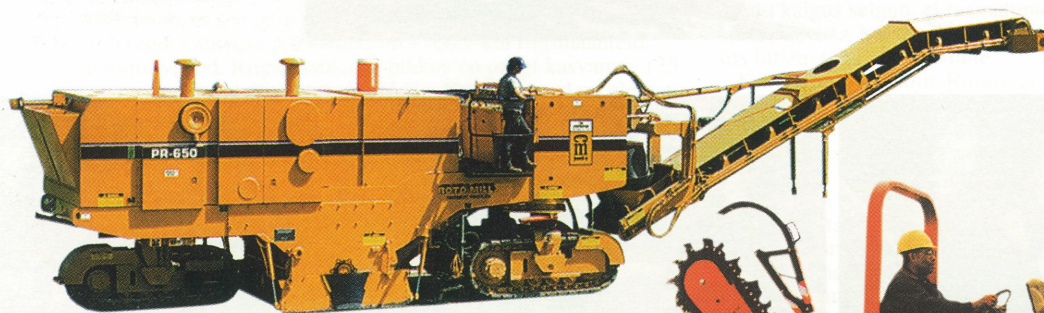


Keegi kirjutas ajalehes, et Tartu — Tallinna kiirtee rajamine annab kõvasti tööd kivipurustajatele. Sakslased seisavad selliste purustite ostmiseks juba järjekorras.

MÕELDES TEE-HUNTIDE

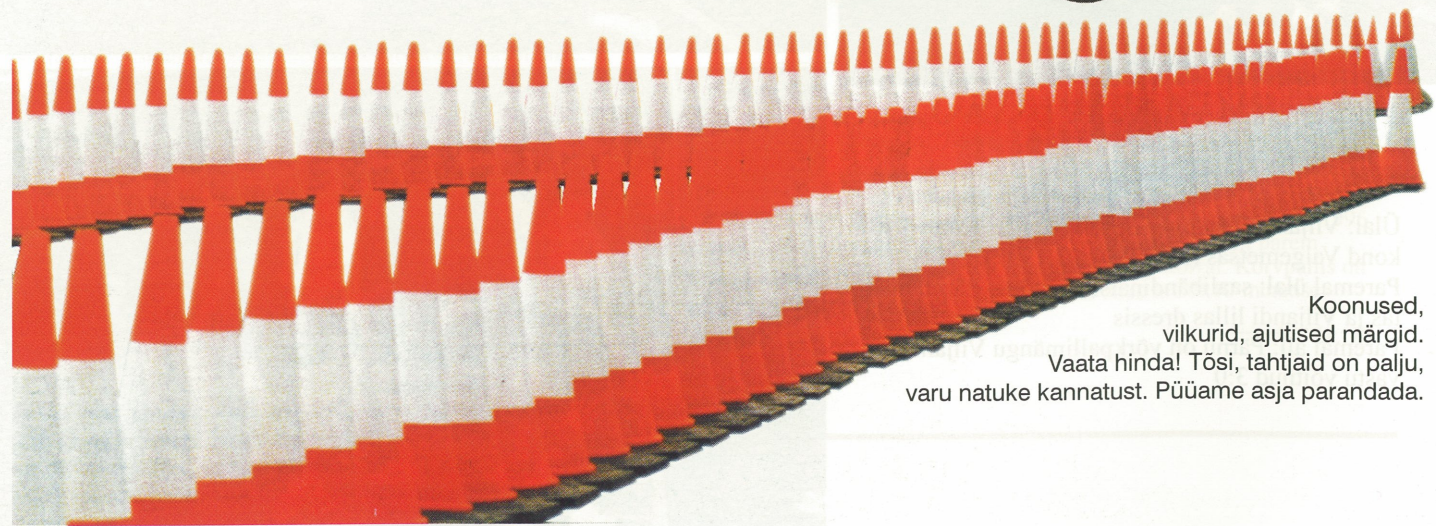
WAR

JAKOBSONI 14, TAL



Freeside kaubamärk on kõrge tootlikkus. Videomaterjal saadaval, helista meile!

Maa all on pime ja külm. Milleks sinna ise minna, kui selleks on masinad ometi olemas?



Koonused, vilkurid, ajutised märgid. Vaata hinda! Tõsi, tahtjaid on palju, varu natuke kannatust. Püüame asja parandada.

Nad ütlevad, et mõned laoturid on paremad. Meie ütleme, et mõned laoturid on veel paremad — ja pole üle mõistuse kallid!



Eesti kõige võimsamad treilerid. Kõik mänguasjad: ABS, küljelaiendid, autonoomne hüdraulika, vints...



VAJADUSTELE...

ARREN

LINN, TEL. 6410736, FAX 6312540

Parker
PLANT LIMITED

AT
ANDOVER
TRAILERS

BETTER BY DESIGN



Stabiliseerija on tänapäeva teedehitusmasin. Te näete, kuidas see töötab!

Tihendus on kaunis huvitav asi. Kõik kiidavad oma. Sumo-tehnoloogia on midagi uut.



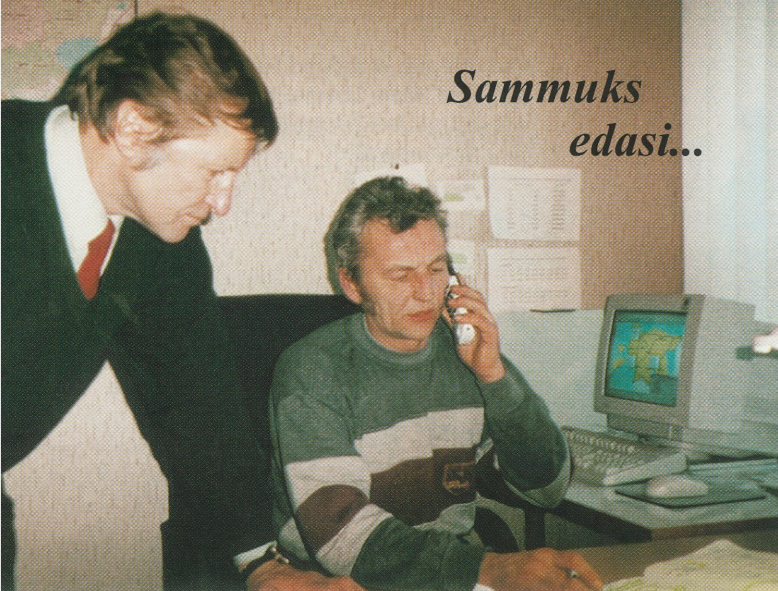
CMI
CORPORATION

®

Eesti esimene uus täismobiilne asfalditehas on küll kollast värvi. Me isegi imestame, kust sellise tehase pilt siia sai.



Sammuks edasi...



Maanteede infokeskuses 5. märtsil s.a.: Peeter Prooses (vasakul) ja Karl Talts



Paremal ülal vasakult: töökoja juhataja Heinar Tommingas, ekskavaatorijuht Leo Pallon, elektrik Toivo Valdmann ja keevitaja Jüri Einola Rapla Teedevalitsusest, bituumenikatla valmistajad



Elmo Uibo — XXIV maanteelaste talimängud võitnud Põlva Teedevalitsuse juhataja, juhatajate piljardimängu võitja (vasakul)

←
All: fotole on jäänud vaade "Talveteelt '97" ja Aadu Ploomipuu

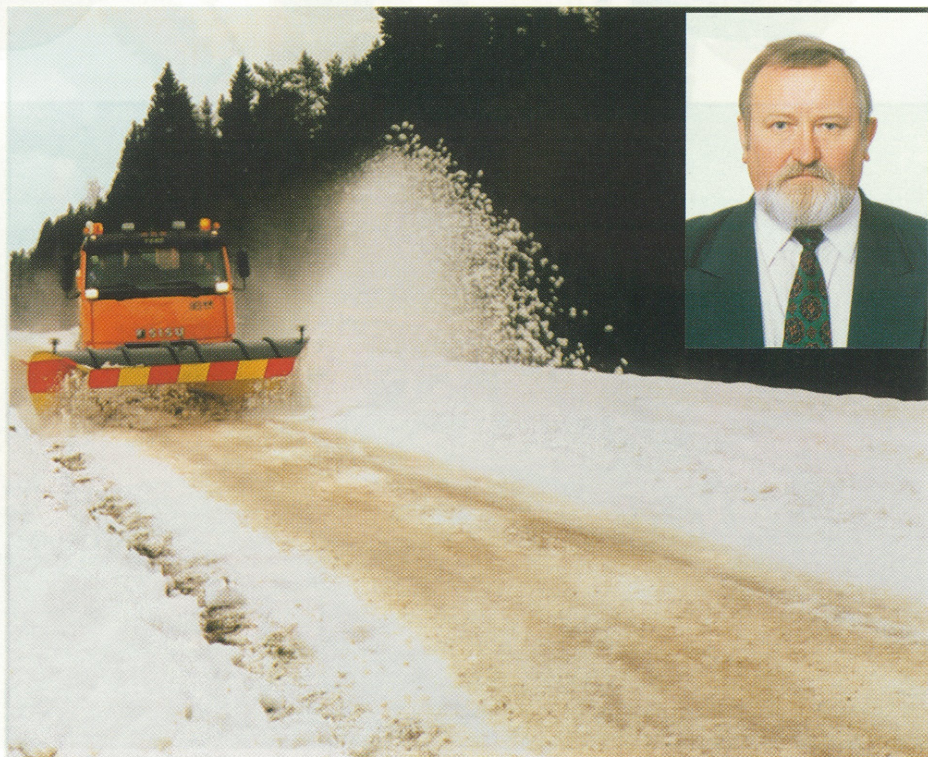
Meie juubilarid



JÜRI METLITSKI



TIIT GRÜNBAUM



Toote nimetus: bituumenikatel

Mõõtmed: pikkus 3,8 m, laius 2 m, kõrgus 3,2 m

Maht ca 1,5 m³, kasulik maht 1,2 m³

Küttekolle: vahetatav

Kütus: puit

Rapla Teedevalitsus on viinud ellu moodsa bituumenikatla projekti. See riist on maanteelasele asendamatult ka XX sajandi lõpul. Raplas valmistatud katel on vaba seni Kohtla-Nõmmel valmistatud bituumenikatla puudustest (katlasse sisseehitatud küttekolle, mida ei saa amortiseerumise korral uuendada, soojendustorude purunemine soojuspaisumise-kokkutõmbumise tõttu jms.).

Uue katla suureks eeliseks on küttekolde vahetatavus. Ka katla disain on meeldivama joonega.

Põlva Teedevalitsus on Raplast ostnud kolm katelt, praegu on käsil järgmise kolme valmistamine, Pärnu Teedevalitsuse tellimusel. Kes on järgmine?

(Vaata fotosid lk. 10)

SAMMUKS EDASI ...

... maanteeliikluse turvalisemaks muutmisel on asjaolu, et MAANTEEDE INFOKESKUS on saanud reaalsuseks. Eelmises *Teelehe* numbris soovis Kuno Männik, et adekvaatse ja operatiivse info levitamine riigimaanteed seisukorra kohta ei jääks teiste institutsioonide hooleks.

Infokeskus alustas tegevust k.a. jaanuaris, kontor asub Harju Teedevalitsuse Kanama teemestripiirkonna keskses Tallinna — Pärnu maantee ääres, ca 7 km Tallinna piirist Pärnu poole.

Maanteed infokeskuse on ellu kutsunud Maanteeamet teede sõidetavuse alase igapäevainfo kogumiseks teedevalitsustest, teelimaamadest ja meteoroloogiakeskusest ning saadud andmete töötlemiseks ja edastamiseks pressis kaudu liiklejatele.

5. märtsil s.a. olid seal tööd tegemas viis inimest: Karl Talts, Kristjan Duubas, Märt Puust, Peeter Prooses ja Sirje Selistemägi.

Infokeskus töötab vahetpidamata kogu ööpäeva. Infot võetakse vastu kõigist teedevalitsustest kaks korda ööpäevas: kell 5.30-6.30 ja 14.30-15.30 (telefonitsi või faksiga, sel päeval faksi veel polnud, ent pidi saadama õige varsti), teelimaamadest saabub seda pidevalt. Teelimaamade on praegu kõigest neli: Kanamal, Mäos, Märjamaal ja Viitnal, ent kava kohaselt peaks nende arv mõne aasta jooksul

suurenema 22ni. Mõistagi on teelimaamade info kõige väärtuslikum ja objektiivsem, ent praegused neli suudavad haarata kogu riigi teestikut vaid vähemuse. Ka ei ole sidet Viitna jaamaga.

Sõnaga, infokeskus on oma tööd alles alustanud ja paremad päevad on ees. Sedamööda, kuidas täiustuvad kommunikatsioonivahendid, tiheneb teelimaamade võrk ja paraneb infoedastajate (teedevalitsuste, teemeistrite) endi töökorraldus, muutub täiuslikumaks ka info. Keskusest tulev info kvaliteet põhineb teedevalitsustest tulev info objektiivsusel ja õigeaegsusele, ent praegu ei ole sellega kõik veel korras, tuleb ette lünki. Suvel, teetööde hooajal, mil teede remondi tõttu suletakse arvukalt teelõike ning kehtestatakse mitmesuguseid piiranguid, on info täpsus, ammendav maht ja õigeaegsus iseäranis nõutavad. Infolüügid vähendavad oluliselt maanteed infokeskusest tulev teepärasust ja usaldatavust.

Väga oluline on infokeskuse koostöö riigi meteoroloogiakeskusega, mille teavet (ilmateated) kasutatakse nii teelõude hetkeseisuhindamiseks kui ka prognoosimiseks.

Lisaks nimetatud allikatele kogutakse teateid liiklust oluliselt häirivatest asjaoludest kõigist muudest allikatest ja neist antakse teada teedevalitsustele (teemeistritele) ja liiklejatele.

Kogutud info töödeldakse ja analüüsitakse, selle põhjal koostab infokeskus koondteated, mis edastatakse liiklejatele (üldsusele) pressis kaudu: T-raadiotele ning Raadio 2le kella 6.45ks ja 15.45ks. Ka kõik teised eraraadiojaamad kasutavad infokeskuse andmeid oma kuulajate teavitamiseks.

Eriolukorra tekkimisel, kui ei suudeta tagada tee talvist sõidetavust või muude erandlike asjaolude ootamatul ilmnel, mis nõuavad üldsuse informeerimist, teatab infokeskus sellest viivitamatult Maanteeametile, teedevalitsustele (teemeistritele), pressile ja Politseiametile. Sel puhul edastab infokeskus ka Maanteeameti peadirektori või tema asetäitjate korraldusi. Infokeskus teadustab ka eriolukorra lõppemisest.

Maanteed infokeskusest antakse pressis kaudu teavet eeskätt Tallinnast Narva, Tartusse, Riiga ja Võrru kulgevate maanteed ning mõne muu tähtsama tee sõiduolude kohta, kus käsitletakse teekatte seisundit, nähtavust, vajadusel antakse hoiatusi, tehakse prognoose. Eraldi rubriik on sõiduolud jääteedel (Virtsu — Kuivastu, Heldermaa — Rohuküla, Tärkma — Soela, Rohuküla — Vormsi ja Lao — Kihnu). Mõõdunud talvel jäi sel teemal info levitamata, kuna ebasoodsate jääolude tõttu ei saanud Maanteeamet ühtki jääteed avada.

Minu vestluskaaslane Peeter Prooses märkis, et maanteed infokeskuse asutamine tähendab viis aastat tagasi katkenud maanteed sõidetavuse infokorralduse jätkamist. Ent praegune süsteem peaks arenema täiuslikumaks — ja õige kiires tempos —, et jõuda samale tasemele Soome ja teiste Põhjamaadega. Peeter Prooses ei tea kinnitada, kas teistes Baltimaades meie infokeskusega analoogilist keskust on moodustatud. Vist veel mitte.

E. Vahter

TALVETEE '97

Esimene taliteenistust käsitlev talvapäev nimetuse all *TALVETEE '97* sai teoks tänu Maanteeameti, Tehnokeskuse ja kõigi teedevalitsuste ühisetevõtmisele.

12. veebruar s.a. oleks pidanud olema kõigiti sobiv kuupäev sahkamise ja puistamise demonstreerimiseks. Paraku see päris nii ei olnud — demonstratsiooniks sobis alles kolmas väljavalitud kohtadest, mis asus Haanjamaal. Kui enam kusagil lund ei ole, seal ikka on.

Tänu teedevalitsustele ja AS-le *Üle* olid näitusel ja demonstratsioonil esindatud enamus sahkajad ja puistureid ning nende baasmasinad, mis töötavad Eesti teedel lume- ja libedustõrjel. Sahaadest oli kõige rohkem firma *Arctic Maschine* esi-, külge- ja allsahkasid, firmade *Vikmet OY*, *Laukaa*, *Schmidt*, *AS Moodul* ja Kohtla-Nõmme sahkajad. Puisturitest olid esindatud *Nido*, *Salo*, *Epoke*, *Güperweisser* ja Kohtla-Nõmme puisturid.

Baasmasinatena on praegu Maanteeametil enamikus *Sisu* eri modifikatsioonid, on aga ka *Scania*, *Iveco*, *Maz*, *Ford Cargo*, *Unimog* jne. masinad. Ürituse läbiviimisel tehtud vigadest ei ole mõtet rääkida, kuid neid tuleb arvestada järgmise ürituse korraldamisel. Minu arvates see üritus siiski täitis oma ülesande, mida näitas piisavalt suur huvi selle vastu — umbes 400 osavõtjat. Teatud määral sai ehk selgemaks, missuguse firma puisturid ja sahad on paremad ja odava-

mad. Firmadega oli võimalik kontakti võtta ja saada nendelt otseinfot, nt. kas Euroopa malli *Sisu E-11* on ikka kõige parem või on tal sahkamisel parem äär halvasti nähtav?

Aegunud soolapuisturite kõrval oli võimalik näha uusi puistureid *Nido M-80*, *Salo 3005 Combi* ja *Epoke*, millega saab puistata niisutatud soola või kasta soolalahusega. Et soolaga puistamine on paar korda odavam soolaliivaga puistamisest, peaksid kõik teadma. Soolveega puistamise (kastmise) eeliseks on odavus ja võimalus puistata (kasta) madalamatel temperatuuridel kui soolaga. See kõik aga nõuab tehnoloogiat, mis maksab kaunis palju.

See, et sellistel üritustel hakkavad tulevikus kokku saama taliteenistusega tegelevad vanad ja uued tuttavad, ei ole ka väikese tähtsusega.

Ma usun, et Võru Teedevalitsus ei olnud ainuke, kes pärast talvapäeva sõlmis lepingu kasutatud või isegi uue seadme ostmiseks.

Korraldajana tahan ajalehe kaudu avaldada tänu kõigile firmadele, kes aitasid seda üritust läbi viia, midagi vastu soovimata.

Täna kõiki masinamehi, kes demonstratsioonist osa võtsid.

Nägin, et eesti mehed ei ole põhjanaabritest viletsamad.

Lootan, et see saab alguseks uuele üritusele, kas siis koos lätlaste ja leedulastega või ilma.

AADU PLOOMIPUU
Võru Teedevalitsuse tootmisjuhataja



TÜRI FIRMA TURGEL

Signaalpostid Tallinna — Tartu — Luhamaa maantee ääres on tehtud Türi firmas Turgel. Mullune kava toota tuhat signaalposti ületati kahekordselt, tänava on plaanitud valmistada 5000 helkurposti.

Direktor Andrus Eensoo ütleb, et nende firma eesmärk on teha liikluskorraldusvahendeid kodumaal, selle asemel et neid sisse vedada. Liiklusmärgikile ja alumiinium (2 mm) tuuakse Soomest, muud detailid tehakse ise. Direktori sõnul saab olla edukas vaid kompleksset toodet ja teenust pakkudes: liiklusmärgiga on võimalik kaasa võtta ka klambrid, märgi vundament ja tsingitud post, mida firma vajadusel ise ka paigaldab.

Helkurmaterjalide garantiaeg on 7 aastat.

Konkurents liikluskorraldusvahendite tootmise turul on päris tihe, mistõttu hinnad püsivad stabiilsena. Andrus Eensoo loodab konkurentsi püsimist, s.t. et Maanteeamet kasutaks endist viisi erinevate firmade tööd, võimaks neid võrrelda.

Turgelil on ka teedemasinate park ning suvel tehakse kruusa- ja asfaltteede korrastus-, hooldus- ja ehitustöid.

Firma direktor peab esmatähtsaks töötajate koolitust ja suurt professionaalsust.

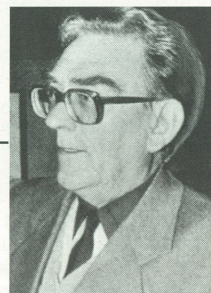
Möödunud suvel käisid firmas oskusi omandamas ka kooliõpilased, kes nüüd huviga ootavad järgmist suve, et jälle tööle tulla.

VIRVE SARAPUU



Veidi ajalugu

Toimetab Aadu Lass



VASSILI NEMIROVITŠ DANTŠENKO

16.03.1887 Peterburi –
22.09.1970 Tallinn

Eesti vanemad maanteelased mäletavad veel eesti teedeinseneri Vassili Nemirovitš-Dantšenkot. Tema sünnist möödus 16. märtsil 110 aastat. Ühtaegu meenub, et sama perekonnanime kandis ka üks teine, esimese sugulane, teatrimaailmas kuulus inimene — Vladimir Ivanovitš Nemirovitš-Dantšenko. Nemirovitš-Dantšenko on tuntud vene aadlisuguvõsa, kelle esindajaid elab ka praeguses Eestis.

Teedeinsener Vassili Nemirovitš-Dantšenko oli sündinud Sankt Peterburgis, ent töötas suurema osa oma elust Eestis, mistõttu on kohane seoses tema sünniaastapäevaga meenutada meie lehes tema elukäiku.

Vassili Nemirovitš-Dantšenko isa oli insener-polkovnik. Ka poeg astus 1904 Peterburi Teedeinseneride Instituuti, ent neljandat kursust lõpetamata tuli tal sealt majandusraskuste tõttu lahkuda.

Esimeses maailmasõjas oli ta Vene armee praporštšik (1915-1917), seejärel taas üliõpilane (1918-1919).

Tulnud 1919. aastal Vene kodusõja keerises Eestisse, sai ta tööd Eesti Vabariigi Teedeministeeriumis tehnikaosakonna joonestajana. Töötanud kuni 1921. aastani samas ministeeriumis veel tehnikaosakonna loodija, raudteede sihiajamise partii juhataja ning noorem-insenerina, lahkus ta sealt, ent naasis juba järgmisel aastal. Ta oli Eesti Vabariigi Teedeministeeriumi teenistuses kuni 1940. aasta 16. septembrini, töötades inseneri, inspektori ja nõunikuna. Eestis viis ta lõpule oma haridustee, õppides aastail 1935-1936 Tallinna Tehnikaülikoolis ja saades seal 49 aasta vanuse mehena ehitustehnika inseneri diplomi. 1940. aastal, kui Eesti inkorporeeriti NSV Liitu, määrati V. Nemirovitš-Dantšenko tööle Kommunaalmajanduse Rahva-

komissariaati, kus ta töötas erinevates ametites kuni 1941. aasta keskpaigani. Teise maailmasõja ajal elas ta samuti Eestis, olles Maanteede Talituse tehnikaosakonna juhataja. Seal õnnestus tal ära hoida maanteede tehnilise arhiivi langemine taganevate Saksa vägede kätte. Oktoobrist 1944 - märtsini 1945 oli ta arreteeritud. Seejärel töötas ta Maanteede Valitsuses dispetšerina, siis tootmis- ja tehnikaosakonna juhatajana ja selle asetäitjana, 1955 kohalike teede osakonna juhatajana, hiljem vaneminsenerina. Ta säilitas suure töövoime kõrge eani ja jäi pensionile alles 1. märtsil 1960.

V. Nemirovitš-Dantšenko vahetel juhtimisel ja järelevalve all on Eestis tehtud hulgaliselt teede sihiajamistöid ja ehitatud mitmeid maanteevälialdeid, tema osavõtul ja suunamisel inventariseeriti Eesti maanteed ja teerajatised, seda väga suurt tööd kroonis Eesti maantee kaardi väljaandmine 1931 (kordus 1938). Tema kaarti (atlast), mis oli nõukogude ajal küll salastatud, kasutasid maanteelased mitu aastakümnet kui kõige adekvaatsemat saadaolevat kaardimaterjali.

V. Nemirovitš-Dantšenkoga koos töötanud ja temaga tööalasel kokku puutunud inimestele ei jäänud märkamata tema harukordne võime kiiresti peast arvutada ja pidada hulgaliselt meeles Eesti maanteedega seotud üksikasju.

Peale emakeele valdas ta suurepäraselt saksa ja eesti keelt ning küllalt hästi ka prantsuse keelt. Ta viibis palju kordi välismaal: Saksamaal (Münchenis), Lätis, Leedus, Tšehhoslovakkias.

V. Nemirovitš-Dantšenko pälvis Eesti valitsuselt Valgetähe ja Leedu valitsuselt Gediminase ordeni (mõlemad 1938).

E. Vahter

LIIKLUSSAGEDUSE PROGNOOS

AASTANI 2010

Selletemalise lepingulise uurimistöö (I etapi) on teinud Tallinna Tehnikaülikooli ehitiste projekteerimise instituut (aruande koostajad aseprofessor Ilmar Pihlak ja dotsent Tiit Metsvahi). Töö aruanne jõudis käesoleva aasta märtsikuus Maanteeameti Tehnokeskuse raamatukokku.

Alljärgnevalt esitame lühiülevaate uurimistöö lähtekohtadest, meetodidest ja järeldustest.

Analoogilisi prognoose on koostatud varemgi (1970: TPI autoteede kateeder; 1970. ja 1980. aastad: Moskva Autotranspordi Instituut; 1991: PI Eesti Maanteeprojekt). Seoses autode arvu kiire kasvuga ja aasta keskmise läbisõidu muutumisega on tekkinud vajadus uue prognoosi järele, seda eeskätt Tallinna — Tartu kiirmaantee (või ka I klassi maantee) ning Suure väina silla projekti tasuvusuuringute tarvis. Kõnealuses töös ongi käsitletud Tallinna — Tartu — Luhamaa ja Ääsmäe — Risti — Virtsu maantee ja Suure väina liikluse prognoose. Esimesele etapile järgneb arvatavasti uuringu II etapp, mis võib I etapi tulemusi korrigeerida.

Liiklussageduse andmetest nähtub, et aastail 1978 — 1996 on kogu liikluse keskmine kasvutempo olnud 4,6 % aastas, sh. sõiduautodel 6,5 %. 1972 — 78 oli sõiduautode liiklussageduse aastane kasvutempo koguni 13,8 %.

Eri maanteedel ja perioodidel on kasvutempod olnud vägagi erinevad. Neid võrreldes selgub, et suhteliselt ühtlane kasvutempo on olnud Tallinna — Tartu maanteel (7-8,8 % aastas). Huvitav, et Tallinna piiril on Tallinna — Narva maantee busside ja veoautode liiklus 1978 — 1996 vähenenud 4,6 %, kasvanud aga Tallinna — Tartu maanteel 38 % ning Tallinna — Pärnu maanteel 27 %.

Prognoosi tegemiseks on määratletud Tallinnast lähtuvate tähtsamate maanteedel (Tallinn — Narva, Tallinn — Tartu — Luhamaa, Tallinn — Pärnu — Ikla, Tallinn — Rapla, Tallinn — Keila — Paldiski) ning kolme suure liiklusega kohaliku maantee: Tallinn — Rannamõisa — Kloogaranna, Tallinn — Viimsi — Randvere ja Tallinn — Saku — Laagri mõjupiirkonnad (võimalust mööda vallapiire silmas pidades).

Samas on prognoos seotud Eesti ja Tallinna elanike arvu kasvuga 1940 — 1997 ja prognoosiga selle kahanemisest aastaks 2010. Kahanemise hindamisel on peetud silmas niisuguseid asjaolusid nagu negatiivne iive, keskmise eluea langus, tööeliste elanike osatähtsuse vähenemine, väljaränne Lääne-Euroopasse, iseäranis Eesti ühine-mise korral Euroopa Liiduga. Need asjaolud võivad viia Eesti rahvaarvu vähenemisele poole peale juba 29 aasta jooksul. Kui arvestada seda, et Tallinnasse toimub sisse- ja väljaränne maapiirkondadest, võivad viimased muutuda depressioonipiirkondadeks, süvendades vastuolusid pealinna ja ülejäänud Eesti vahel. Autorid on kindlad, et sisse- ja väljarännet Euroopa Liidu maadest on aga Eesti mahajäänud majandusarengu tõttu vaevalt loota.

Ka tuleb liiklussagedus siduda elanike keskmise vanusega, mis ÜRO prognoosi kohaselt võib tõusta praeguselt 34,4lt aastalt 39,1 aastani.

Arvesse võttes paljusid rahvaarvu mõjutavaid aspekte, peab Eesti rahvaarvu prognoos võimalikuks järgmisi variante (elanike arv tuhandetes aasta alguses):

	Aasta					
	2000	2005	2010	2015	2020	2030
ÜRO: keskmine	1495	1470	1461	1451	1437	1408
kõrge	1509	1500	1507	1516	1524	1555
madal	1483	1453	1434	1411	1380	1308
Püsiv sündivus	1495		1457		1417	1362
A. Kuddo	1453	1412	1368	1320	1268	
Statistikaamet (1993)			1404			
Statistikaamet (1994)		1368				

Prognoosi koostamisel Eesti rahvaarvu kohta on aluseks võetud ÜRO madal ja keskmine variant ning A. Kuddo variant.

Tallinna elanike arv 2030. aastal võib maksimaalselt olla 523,2 tuhat ja minimaalselt 205,1 tuhat elanikku.

Tallinna kohta on liiklussageduse prognoosimisel aluseks võetud Eesti Kõrgkoolidevahelise Demouuringute Keskuse ennustus.

Prognoosi variant

	Aasta					
	2000	2005	2010	2015	2020	2030
1A	437,0	429,0	418,1	403,8	386,0	342,5
1C	429,7	417,0	403,0	386,8	367,4	322,5
1D	411,4	382,6	352,1	319,1	283,0	205,1

Uurimistöös peetakse kõige reaalsemaks Eesti rahvaarvu muutuse madalamat varianti (A. Kuddo), Tallinna elanike arvu kohta keskmise ja madala variandi vahepealset.

Eesti (ja Tallinna) elanike arvu vähendavad jätkuv väljaränne ja negatiivne iive. Väljarändes kasvab lääne- ja kahaneb idapoolse suuna osatähtsus. Ulatuslikku väliseestlaste (nii läänes kui idas asuvate) tagasipöördumist kodumaale oodata ei ole. Tallinna elanike arvu võib vähendada osa tallinlaste elamaasumine Tallinna lähivaldadesse ehitatavatesse eramutesse. Need endised tallinlased jätkavad Tallinnas töökäimist, suurendades sellega eraautode liiklussagedust Tallinnasse suubuvatel maanteedel.

Eesti autopark koosnes 1. jaanuaril 1997 järgmistest sõidukiliikidest:

Sõiduki liik	Arv	Autostus, autot/ 1000 el. kohta
Sõiduautod	399 217	272,7
Pakiautod ja mikrobusid	30 252	20,6
Veoa autod	48 433	33,1
Bussid	6 829	4,7
Kokku autod ja bussid	484 731	331,1
Mootorrattad	4 680	3,2
Haagised	29 275	20,0
Kõik kokku	518 686	354,3

Eesti autostumise tase on tõusnud 33,5lt 1965. aastal 331,1ni 1997. aasta alguses (sõiduautode osas vastavalt 17,9 ja 277,7) 1000 elaniku kohta.

Teise maailmasõja eel oli Eesti autostumise tase kõrgem kui Lätis, Leedus ja Poolas, kuid jäi maha Soomest, Rootsist ja Taanist.

Tallinna autostumise tase on tõusnud 41,5lt 1965. aastal 400,9 autoni 1997. aasta alguses (sõiduautode osas vastavalt 23,8 ja 351,1) 1000 elaniku kohta.

Võrdlus Soomega: Tielaitose prognoosi kohaselt peaks Soomes aastal 2010 olema 1000 elaniku kohta 482 sõiduautot (1995. a. tege-lik 375).

Eesti autostumise prognoos on koostatud kolmel erineval nivool:

- keskmine nivoo — Eesti majanduse areng ja välispoliitiline olukord püsivad ligilähedasel praegusel tasemel;
- kõrge nivoo — Eesti saab ca 5 aasta pärast Euroopa Liidu liikmeks, majanduse areng kiireneb, suhted ja kaubavahetus idanaabriga on head;
- madal nivoo — Eesti ei saa Euroopa Liidu liikmeks, majanduse areng aeglustub või seiskub, suhted idanaabriga halvenevad, osa jõukamast elanikkonnast lahkub Eestist.

Elanikkonna, autostumise taseme ja ühe sõiduki aasta keskmise läbisõidu arengut ehk kokkuvõttes liiklussagedust Eesti olulistel maanteedel võivad mõjutada raskesti prognoositavad tegurid. Kavandatavad maanteed ja nende liikluslahendused peaksid arvestama, et võimalik on liiklussageduse kasv kõrge ja madala nivoo vahelises piirkonnas.

Neil tasemetel on leitud, et aastaks 2010 on sõiduautosid 1000 elaniku kohta keskmise nivoo korral 350, kõrge korral 385 ja madala korral 335 (kõiki autosid kokku aga vastavalt 412, 454 ja 389).

Eesti autopargi summaarse läbisõidu ja ühe sõiduki keskmise aastase läbisõidu selgitamiseks kasutati nelja eri meetodit: liiklusloenduse andmeid, statistikaandmeid, küsitlusandmeid ja kütuse tarbimist. Selgus, et 1995. aastal oli autopargi koguläbisõit 6 489 miljonit autokilomeetrit, millest 74 % langes sõiduautodele, koguläbisõidust 75,3 % maanteedele, ülejäänud linnadele. 1994. a. olid need arvud vastavalt 77,9 ja 22,1, seega tendents on linnasisesse läbisõidu suurenemisele. Prognoos aga on järgmine (km-t aastas):

		Keskmine nivoo	Kõrge nivoo	Madal nivoo
Sõiduaudod	1996	13 400 (tegelik)		
	2010	15 000	16 000	14 000
Pakiaudod ja mikrobusid	1996	23 100 (tegelik)		
	2010	19 000	20 000	18 000
Veoaudod	1996	13 500 (tegelik)		
	2010	32 000	34 000	30 000
Bussid	1996	28 300 (tegelik)		
	2010	40 000	42 000	38 000

Sõiduaudode läbisõidu suurenemise põhjuseks peetakse asjaolu, et firmade kasutuses olevate sõiduaudode osatähtsus ja elanike sissetulekud kasvavad, bensiinihind tõuseb samal ajal aga mõõdukalt.

Perspektiivse liikluseduse arutamisel on eeldatud, et iga sõidukiliigi liikluseduse suureneb proportsionaalselt vastava sõidukiliigi pargi suurenemisele. Seejuures peetakse silmas aasta keskmise läbisõidu muutumist ja läbisõidu toimumiskohtade muutusi, kusjuures sõidu- ja pakiaudode läbisõit linnatänavail suureneb ja maanteedel väheneb, veoaudode ja busside läbisõit suureneb väljaspool Eestit ning väheneb Eesti-sisest.

Liikluseduse arvatud eraldi neljale sõidukiliigile: sõiduaudod, pakiaudod koos mikrobusidega (kuni 9 istekohta), veoaudod koos eriaudodega ja bussid.

Liikluseduse prognoosimiseks väljatöötatud valem ja mudel on andnud täpse tulemuse, kui on võrreldud arvatud ja tegelikku sõiduaudode liiklusedust Tallinna piiril 1996. aasta kohta. Erinevused on vaid piires 0,2...3,3 %.

Samas suurusjärgus on erinevused Virtsu — Kuivastu — Virtsu ja Rohuküla — Heldermaa — Rohuküla praamiliinil veetud sõiduaudode arvus.

LIIKLUSEDUSE PROGNOOS AASTAKS 2010 TALLINNA — TARTU — LUHAMAA JA ÄÄSMÄE — RISTI — VIRTSU MAANTEELE

Prognoos on arvatud kolmele arengunivoole: keskmisele, kõrgele ja madalale.

Tallinna — Tartu — Luhamaa maantee kõrge liikluseduse prognoos Tallinna — Tartu lõigul on vahemikus 5960...12 620 a/ööp., keskmine 4690...9980 ja madal 3790...8060. Andmed lubavad väita, et kiirtee (või I klassi tee) ehitamist tuleks esimeses etapis jätkata Tallinna poolt Mäoni, seejärel Imavereni ja viimases järjekorras Tartuni. Samal tasemel tuleks ehitada ka Tartu — Reola lõik. *Võib arvata, et vajadus I klassi maantee järele Imavere — Tartu lõigul saabub mõnevõrra hiljem kui Tallinna — Pärnu maantee Ääsmäe — Pärnu — Uulu lõigul.*

Liikluseduse prognoos ei toeta Ääsmäe — Risti — Virtsu maantee ehitamist kiirteeks (I klassi teeks), kus liikluseduse võib jääda piiridesse 950...4730 a/ööp.

Kiirteed projekteeritakse kaugete ja massiliste ühenduste tarvis, kus kehtib rida piiranguid. Näiteks ei tohi kiirteel põhimõtteliselt olla kohalikku liiklust ja pealesõitude ning ristmike arv on piiratud. Siit tuleneb nõue, et juhul, kui kiirtee rajatakse suures osas vana tee trassile, tuleb kohalik teedevõrk väga ulatuslikult ümber ehitada. **Lääne kogemused näitavad, et ühe kilomeetri kiirtee ehitamine toob kaasa vajaduse ehitada või ümber ehitada ca 10 km kohalikke teid.**

Et Eesti territooriumi väiksuse ja elanike arvu vähesuse tõttu puuduvad kauged ja massilised veod, siis tehnilise klassifikatsiooni järgi ei ole mõistlik rääkida kiirteest, vaid kavandatud Tartu maantee peaks olema I klassi tee, mis maksimumselt tuleb kiirteest

oluliselt odavam ja millele laienevad samad piirangud mis kiirteele, kuid mitte nii rangelt.

Esimese klassi maantee kavandamisel Tallinna ja Tartu vahele tuleb tähelepanu pöörata järgmistele asjaoludele:

1. Kahelt rajalt **neljale rajale** üleminekul suureneb läbilaskevõime ja keskmine sõidukiirus, oluliselt paranevad möödasõidutingimused, **väheneb liiklusõnnetuste arv 100 miljoni läbisõidukilomeetri kohta.**

2. Jüri — Tartu lõigul on maantee küllaltki loogiline, põhjuseks ajalooline teesiht, mis reeglina oli rajatud soostunud alade vahele.

Projekt peab andma vastuse maantee sirgestamise otstarbekusele. Tallinna — Tartu vaheline sirge on 23 km lühem maantee tegelikust pikkusest. Tee lühenemine vähendab sõiduaega, kuid trassi lühendamine üle 10 km ei ole reaalne.

3. Praegu läbib maantee mitmeid asulaid või alasid, kus kiirus on piiratud (Kose, Mäo, Mäeküla, Imavere). Uue trassi või täiustatud ristmiku projekteerimisel on võimalik sõiduaega vähendada kiiruse ühtlustamise tulemusena.

4. Praegusele maanteele suubub väga palju kohalikke ja vallateid ning talude juurdepääsuteid. Uus projekt peab oluliselt vähendama ristmike arvu.

5. Ristmike lahenduste valik peab vastama liiklusedusele ja pöördekiiruse vajadustele.

6. **Väga oluline on ehitusaegne liikluskorraldus, mis ei tohi halvendada praegust olukorda.**

7. Uuendatud maantee äärde tuleb keelata hoonestuse rajamine, v.a. tee teenindushooned.

8. Metsloomade teesattumise vältimiseks tuleb rajada piirded.

SUURE VÄINA SILLA EHTAMINE

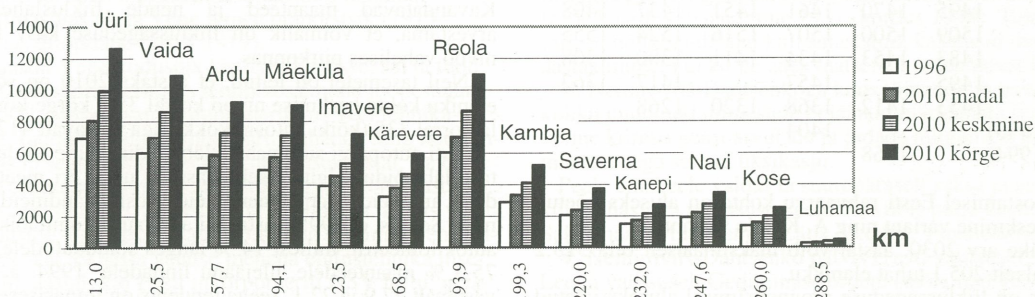
Tehes kokkuvõtet Suure väina silla ehitamise teemal avaldatud seisukohtadest, nenditakse uurimistöös järgmist:

- silla ehitamisest on huvitatud paljud inimesed ja ettevõtted (eeskätt Saaremaal);
- silla prognoositav hind kõigub esialgu liiga suurtes piirides, 1...5 miljardi kroonini;
- silla tasuvusaja arvutused praegusel etapil on ebatäpsed;
- üksmeelt ei ole Suure väina ületamise trassi osas;
- lõplikult on otsustamata, kas on õigem ehitada sild üle Suure väina või ühendada Saaremaa mandriga Hiiumaa ja Vormsi kaudu;
- kas on õige ehitada küllaltki pikk (1,3 km) ja kõrge (20 m) sillalõik või on odavam **avatav sild?**
- eri sillatarasside vaatlemisel tuleb vaadelda ka uue, lühima maanteelõigu rajamist silla Muhu-poolse otsa ja Väikekse väina tammi vahel;
- silla tasuvuse kalkuleerimisel tuleb arvestada suureneva turistide hulga poolt Saaremaa hotellides, motellides, kauplustes ja toitlustusettevõtetes kulutatud raha.

Prognoositud on aasta jooksul Suurt väina ületavate sõidukite arv, mis 2010. aastal, kui samaks ajaks on valminud uus, kaheajaline sild, võiks ulatuda maksimaalselt 723 000-ni aastas, tipp-päeva liikluseduse (juulis-augustis) võiks olla 6000...8500 sõidukit. Mõne aasta möödudes erihuvi Saaremaa vastu vaibuks ja liiklus siis ka väheneks.

Kuivastus asuva liiklusloenduspunkti andmetel oli 26. juulil 1995 ööpäevane sõidukite arv 1563, sh. sõiduautosid 1281. Prognoosi kohaselt tuleks keskmine liikluseduse 2010. aastal — variandi korral, kui silda veel ei ole — maksimaalselt 2850, silla olemasolu korral aga 4760 autot ööpäevas.

Refereeris E. Vahter



TALLINNA — TARTU — LUHAMAA MAANTEE KESKMISE ÖÖPÄEVASE LIIKLUSEDUSE PROGNOOS AASTAKS 2010

Meie juubilarid



50 aastat

VITALI PUKS on sündinud 1. jaanuaril 1947. Ta tuli Tartu Teedevalitsusse tööle 1972. aastal. Algul töötanud autojuhina, praegu ekskavaatorijuht.

HANS METSLA, Pärnu Teedevalitsuse teetöoline, on sündinud 22. jaanuaril 1947. Ta on põline maanteelane, kes alustas töötamist teedemajanduses 1965. aastal teeremontöörina. Oma praeguses ametis väga hinnatud, ta ei jää hätta ühegi tööga.

LEA MÖTTUS on sündinud 23. veebruaril 1947. Ta tuli Tartu Teedevalitsusse tööle 1982. aastal. Algul töötanud teetöolisena, hiljem laohoidjana, praegu laotöölise-tankijana.

RAIVO TALTS, Pärnu Teedevalitsuse kõige suurema piirkonna teemeister, on sündinud 21. märtsil 1947. Ta alustas töötamist Pärnu Teedevalitsuses 1974. aastal, olles algul tehnik, hiljem meister. Ta on tuntud ka tubli sportlase ja spordiürituste eestvedajana.

JÜRI METLITSKI, Maanteeameti Tehnokeskuse väliuuringute osakonna spetsialist, on sündinud 25. märtsil 1947 Primorje kraisis Venemaal. 1952. a. asus elama Eestisse. 1970 lõpetas ta Tallinna Polütehnilise Instituudi elektri- ja raadiotehnika insenerina.

Tema esimeseks töökohaks sai 1970. aastal Tallinna Telefonijaam (insener). 1971 viidi ta üle Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi. 1976-1977 oli ta Tallinna Raadioelektronika Konstrueerimisbüroo insener. 1977 algas töö Teedeehituse Kesklaboratooriumi vaneminsenerina ohutu liikluse sektoris, 10. mail s.a. täitub juubilaril, meie hästituntud raadiosidemehel, siin sellel alal 20 aastat.

ENN NADEL, Järva Teedevalitsuse autokoloni juhataja, on sündinud 16. aprillil 1947. Ta töötab Järva Teedevalitsuses alates aastast 1975, algul autojuhina, hiljem meistrina. Praeguses ametis 1992. aastast.

RAIVE ADLER, Põlva Teedevalitsuse hoovlijuht, on sündinud 18. aprillil 1947 Põlva maakonnas. Juba varakult ilmnes tal tehnikahuvi. Kutsekoolis omandas ta laia profiiliga masinisti oskused. Poole oma elust, 25 aastat, on juubilar töötanud Põlva Teedevalitsuses mehhanisaatorina: algul buldooserijuhina, siis ekskavaatori- ja praegu hoovljuhina. Kõigist neist masinaist on mees selgelt üle olnud. Kohusetundliku mehena on ta töö alati kvaliteetne. Selle kinnituseks on vabariiklikel hoovljuhtide kutsevõistlustel saavutatud kõrged kohad.

Raive Adlerile kui sõbralikule ja abivalmis kolleegile ning hinnatud töömehele soovivad töökaaslased ka edaspidi õnne, jõudu ja tugevat tervist!

NIINA PIVNEVA on sündinud 25. mail 1947. Ida-Viru Teedevalitsusse tuli ta tööle 1984, töötab elektri- ja gaasikeevitajana.

KUNO NÕMMIK on sündinud 28. juunil 1947, töötab Tartu Teedevalitsuses hoovljuhina. Tema väljapaistvatest tööoskustest annab tunnistust mullu Maanteeameti teehoovljuhtide võistlustel saavutatud esikoht.

55 aastat

REET TÕÜR, Harju Teedevalitsuse varustaja, on sündinud 6. veebruaril 1942 ja ta töötab selles asutuses alates 1978. aastast.

REIN GREEN, Järva Teedevalitsuse varustusosakonna autojuht-varustaja, on sündinud 10. veebruaril 1942. Ta on Järva Teedevalitsuses töötanud alates 1965. aastast.

TIJU KOLL on sündinud 13. veebruaril 1942. Ta tuli tööle Rapla Teedevalitsusse 1969 ja töötab seal arvestajana. Ühtaegu on ta olnud teedevalitsuses juba aastaid ametiühingu esimees.

60 aastat

KAAREL-TIIT GRÜNBAUM, Maanteeameti programmitalitse juhataja, on sündinud 26. märtsil 1937 Tallinnas. Oma kooliteed tuli tal alustada 1944. aastal Venemaal, Kirovi oblastis, kuhu ta koos vanematega oli 1941. aastal Eestist välja saadetud. 1946. aastal jätkas ta õpinguid Tallinna 22. Keskkoolis, kus lõpetas 7 klassi. 1952 astus ta Tallinna Ehitustehnikumi, mille 1956 lõpetas teedeala spetsialistina. Samal aastal jätkas ta Tallinna Polütehnilises Instituudis, kus 1961 kaitses teedeinseneri diplomit. Tööle hakkas juubilar aga juba enne õpingute lõpetamist. Mõni kuu 1959. aastast oli ta Põllumajandusministeeriumi Ehitus- ja Montaaživalitsuse meisterkümnik, 1959 - 1961 töötas ta Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi Projekteerimise ja Uurimise Kontoris inseneri ja vaneminsenerina. Pärast TPI-d jätkas ta samas, alates 1963. aastast grupijuhina. 1964 - 1967 oli ta Teedeehituse Kesklaboratooriumi välilabori juhataja, 1967 - 1969 TPI vanemteadur ja seejärel aspirant kuni 1970. aasta septembrikuuni. Siitpeale on tema tööaastad olnud katkematuult seotud maanteedega. 1970 sai temast Teede Remondi ja Ehituse Trusti projektide ja eelarvete ekspertiisi büroo juhataja. Eksperteerimisel töötas ta kuni 1991. aasta novembrini, mil temast sai Maanteeameti programmiala juht. Ühtaegu on juubilar aastaid oma põhitöö kõrval jaganud sillaehitusala seid teadmisi Tallinna Ehitus- ja Mehaanikatehnikumis.

ALEKSANDRA LANG on sündinud 24. aprillil 1937. Töötab Ida-Viru Teedevalitsuses mehaanikaosakonna laohoidjana. Kollektiivis on ta hinnatud kohusetundliku, tööka ja heatahtliku töökaaslasena.

ALDUR ANDRE on sündinud 13. mail 1937. Ta tuli tööle Tartu Teedevalitsusse 1960, kus on töötanud traktoristi ja hoovljuhina, praegu juhib ekskavaatorit.

VAMBOLA MATS on sündinud 24. mail 1937. Ta tuli tööle Tartu Teedevalitsusse 1980, töötab autojuhina.

HELJU JANTRA on sündinud 28. juunil 1937. Tööle Tartu Teedevalitsusse tuli ta 1973, kus on kaua pidanud vastutusrikast pearaamatupidaja ametit.

JUHAN OSSIP on sündinud 28. juunil 1937. Ta tuli tööle Tartu Teedevalitsusse 1960, on töötanud masinisti ja autojuhina, praegu väikebussijuhina.

65 aastat

HELJU MÄEKIVI on sündinud 12. märtsil 1932. Ta töötab Pärnu Teedevalitsuses alates 1977. aastast. Töökaaslased hindavad teda kui väga kohusetundlikku ja täpset töötajat.

EVALD KABRAL on sündinud 26. juunil 1932. Ta töötab Rapla Teedevalitsuses 1979. aastast bussijuhina.

75 aastat

KARL SABIIN on sündinud 7. märtsil 1922. Juubilar töötas Pärnu Teedevalitsuses alates 1964. aastast, pidas teetöölise, meistri ja teemeistri ametit. Siirdus pensionile 1990.

IN MEMORIAM

EVALD KÕPMAN

Evald Kõpman sündis 3. aprillil 1923 Viljandimaal Verilaske külas mõldri pojana. Ta õppis Arumetsa algkoolis ning Viljandi II Keskkoolis, mille lõpetas 1943. Suviti, 1939-1943 ja 1944 sügisel töötas ta Viljandi Teedeosakonnas töölise ja künnikuna. Aastail 1944-1951 õppis Tallinna Polütehnilises Instituudis, mille lõpetas teedeinsenerina. Seejärel töötas Ministrite Nõukogu Asjadevalitsuse Kohalike Teede Osakonna juhataja asetäitjana, 1953-1958 Auto-transporti ja Maanteede Ministeeriumi Teede Peavalitsuse ja Maanteede Valitsuse inseneri ja vaneminsenerina, 1958-1961 Projekteerimise ja Uurimise Kontori inseneri ja grupijuhina, 1961-1966 Maanteede Valitsuse tootmis- ja tehnikaosakonna juhataja asetäitjana, 1966-1969 Maanteede Peavalitsuse tehnikaosakonna juhatajana. Evald Kõpman oli seega 30 aastat otseselt seotud maanteede alaga, kui kaasa arvata ka koolipõlveaastate suvised teetööd, neist 18 aastat (1951-1969) insenerina. 16. septembril 1969 lahkus ta maanteede süüseemist, asudes tööle Maaparandusprojekti. Seal töötas ta 21 aastat teedeala ja sildade spetsialistina. Jäänud 1990. aastal pensionile, tegi ta üksikuid lepingulisi töid maaparanduse süsteemile.

Tunnustatud ja austatud maanteelane Evald Kõpman lahkus meie hulgast ootamatult 3. jaanuaril 1997, oma 74. eluaastal.

Maanteeamet

Meie hulgast lahkus 25. jaanuaril 1997 hea kolleeg, Keila teemeistripiirkonna Padise meistripunkti meister

VOLDEMAR EHRBACH.

V. Ehrbach sündis 24. augustil 1935. Aastal 1958 asus ta tööle Haapsalu Teedevalitsusse, 1964 aga Harju Teedevalitsusse Padise meistripunkti, tollasesse Tallinna Teedevalitsuse Kloostri jaoskonda, kus töötas 33 aastat, sellest 20 aastat meistrina.

Kolleegid Harju Teedevalitsusest

KAIROLD LAKS

02.02.1915-30.01.1997

4. veebruaril s.a. lehvivid Järva Teedevalitsuses leinalipud. Saatime viimsele teekonnale oma kauaaegset juhatajat Kairold Laks.

Kairold Laks sündis 2. veebruaril 1915. Tema noorus- ja töömeheea algastad jäid sõjaeelsele perioodile. Sõda, millest tal tuli osa võtta esimestest päevadest viimasteni, kujundas kogu tema edasise elu. Pärast sõda töötas ta mitmes riigiasutuses. Viimased kuusteist aastat enne pensionile jäämist 1975 oli ta tänase Järva Teedevalitsuse juhataja.

Saamata ellu kaasa kõrget haridust, oli tal ometi sisemine haritus — oskus suhelda inimestega, hinnata ja usaldada neid. Ta oli mees, kellel olid omad kindlad tööspidamised ning kes oskas neid ka kaitsta ja nende järgi elada. Koostöötatud aastatest on ta meile meel-

de jäänud sõnaka, kuid õiglase mehena. Kuuekümnendail aastail oli Paide TREV üks esimesi, kes hakkas välja arendama korraldiku tootmisbaasi ja keskust. Võib öelda, et tänane Järva Teedevalitsus on nii struktuurilt kui ka materiaalselt baasilt kujundatud just tema juhtimisel. Kas saab olla suuremat tunnustust ühe mehe tööle kui rahva seas antud hinnang, et Sillaotsale on rajatud "Laksi küla"?

Tema ajal alustati sinna ka nn. teedevalitsuse veteranide pargi rajamist. Siin jääb meile teda meenutama tema enda poolt 22 aastat tagasi istutatud kuusk.

Kolleegid Järva Teedevalitsusest

LEO METSLANG

19.12.1926-31.03.1997

Meie hulgast on jäädavalt lahkunud elupõline maanteelane. Ta oli teedemajandusega seotud alates 1947. aastast, töötades teedevolnikuna Tartu Rajooni Täitevkomitee juures. Tartu Teedevalitsuses töötas ta 42 aastat, algul teejaoskonna meistrina, hiljem abitootmise jaoskonna juhatajana.

Meile jääb mälestus alati lõbusast ja elurõõmsast inimesest, heast töökaaslasest.

Tartu Teedevalitsus

HERBERT HUNT

16.09.1927-06.04.1997

6. aprillil lahkus ootamatult Maanteeameti sisekontrolli talituse juhataja Herbert Hunt.

Kadunu sündis Virumaal Hulja külas talupidaja peres. Pärast algkooli lõpetas ta 1946 Rakvere Keskkooli ja asus õppima Tallinna Polütehnilises Instituudis ehitusteaduskonnas. Olude tõttu oli ta sunnitud 1949 õpingud katkestama, kuid 1964 lõpetas H. Hunt kaugõppe teel TPI insener-ökonomistina. Pärast Maanteede Valitsuse poolt TPI juures korraldatud tehnikatöötajate kursuste (1949-1950) lõpetamist töötas H. Hunt Teedeehituse Masinate Jaamas vaneminseneri ja peainseneri ametikohal.

1955-1960 töötas H. Hunt riigikontrolliasutustes, 1960-1965 aga Ministrite Nõukogu Asjadevalitsuses.

Alates 1965. aastast asus ta jälle tööle maanteede alale, olles 1965-1970 Maanteede Peavalitsuse ja 1970-1982 Teede Remondi ja Ehituse Trusti juhataja, olles seega Eesti kõigi aegade kõige "pikemaagegsem" maanteede tippjuht.

Aastail 1982-1988 töötas H. Hunt Surguti Teedeehituse Trusti juhataja asetäitjana, sellelt kohalt läks ta ka pensionile. Pärast lühikest vaheaega asus ta 1990 tööle Maanteeametisse, ökonomika ja sisekontrolli alale.

Herbert Hunti tundsid Eesti maanteelased kui kauaaegset head ja tunnustatud tootmisjuhti ning täpset ja tublit töömeest. Meie maanteelaste pere on kaotanud ühe oma teenekamatest töötajatest.

Maanteeamet

SUMMARY

- ENN RAADIK, the manager of the Pärnu Road Office and the host of the XXIII international conference of road specialists (Pärnu, Aug. 25-27, 1997), presents some information about preparations for the conference.
- One can find the survey of the winter games of road specialists in Põlva 28.02.-02.03.1997.
- The adviser of the ERA JÜRI RIIMAA is writing about management and organization.
- KUUNO MESCHIN is describing the methods used for investigation of bearing strength of pavements.
- VIRVE SARAPUU has interviewed the manager of the Viljandi Road Office ALLAN ALLIK and the chief bookkeeper MALLE HIIESALU.
- AADU PLOOMIPUU, the maintenance director of the Võru Road Office, is writing about the Winter Maintenance Day in Võru district (12.02.1997).
- You will be informed about activities of the private enterprise Turgel (in Türi).
- You will find the advert of the Warren firm.
- The Rapla Road Office is offering home-maid bitumen-kettles.
- The Tallinn Technical University prognosis of traffic volumes on main roads of Estonia till the year 2010 is presented.
- 110 years has passed from the birth of the Estonian road engineer Vassili Nemirovitš-Danšenko, and a survey of his life and achievements is presented.

- As usual, there is a list of the employees of road offices, who have celebrated their jubilee anniversary in the near past or will celebrate it in the near future.

SEEKORD VILJANDIS

(algus lk. 6)

Kevadel, pärast võistlust Pärnus söögilauas istudes, arvasid mõlema võistkonna mehed, et kaua nüüd ikka omavahel viiki jääda, võtaks õige naiskonnad ka mängima.

Sügisese kohtumise korraldajana valis Viljandi naiste võistluslaks Eestis suhteliselt vähelevinud mängu — saalibändi.

Mäng sarnaneb maahokiga, aga mängitakse saalis, mänguaeg 2x8 minutit.

Naiskondade mäng oli väga võistluslik ja ehkki Viljandi oli parajas ülekaalus, ei jäänud värvavata ka pärnakad — lõpuminutitel lõi värvava pearaamatupidaja Janika Feldmann.

Ilusa võistlusõhtu järel kinnitati keha, käidi saunas ja kõik spordimehed-naised olid agarad ka tantsupõrandal.

Kevadel oodatakse viljandlasi Pärnumaale vastukülaskäigule. Näis, millega naabrid naiskonnamängude valikul seal meid üllatavad.

ALLAN ALLIK

Teelehes nr. 3 (7) 1996. aastast kutsus Enn Raadik teisi teedevalitsusi üles "järgi tegema või kampa lööma". Toimetusele pole veel tulnud teateid selle kohta, kas üleskutset on kuulda võetud.

Teeleht NR. 2 (10)

Aprill 1997

Ilmub neli korda aastas

Väljaandja MAANTEEAMETI TEHNOKESKUS

Toimetaja LUULE KAAL

Tallinn, Ristiku põik 8, tel. (22) 478 567, faks (2) 6 541 351

Samas tellimuste vastuvõtt TEELEHELE ja reklaamile