

1⁽¹⁷⁾

JAANUAR
'99

Teeleht

MAANTEEAMETI TEHNOKESKUSE VÄLJAANNE

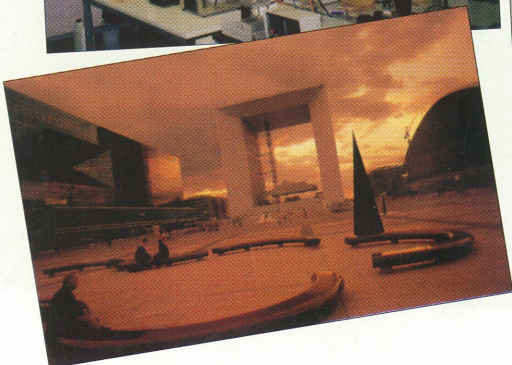
Selles numbris:

- * Maanteeamet – 80
- * Maanteejuttu Vello Kippakuga
- * Teedelaboratoorium läbi aegade
- * Teemeistrite õppepäevad novembris
- * Missugused teetööde objektid lõpetati 1998. aastal?
- * Kesk- ja Ida-Euroopa maanteeametite direktorite nõukogu sai kokku Pariisis
- * Eesti liiklusohutustöötajad Saksamaal
- * “Kassisilmad” Eesti maanteedel
- * Maaradar
- * SISU-koolitus jätkub
- * Asfaldipäev Rahvusraamatukogus
- * Meie juubilare



ENN RAADIKU foto

Head algavad aastal!



Maanteejuttu VELLO KIPPAKUGA

AHTO VENNERi vahendusel



Möödunud aastal täitus 80 aastat Maanteeameti asutamisest. Ka ajaloost on teada, et 1924 asutati maakondadesse teedeosakonnad. Seega möödub 1999. aastal sellestki 75 aastat. Küsimusele, kas Läänemaal oli 1924. aastal teedeosakond, ei ole sealsed teedemehed kindlat vastust leidnud, kuigi mitmed märgid seda näitavad, sest arhiividokumentides (1917) on mainitud vajadust luua Lääne Maakonna Nõukogu juurde *Teede ja Lähikäimise Abinõude Osakond*.

Endistel aegadel on Lääne Teedevalitsus olnud väga suur. Näiteks 1956. aastal oli hallatavate maanteede kogupikkus 1578 km (sh. liidulisi ja vabariiklikke teid 557 km, kohalikke 1021 km). Teedevalitsuse halduspiiridesse mahtusid Hiiu- maa, Kloostri, Paldiski, Märjamaa, Varbla. Täna- sse piiridesse (maanteede kogupikkus 767 km) taanduti 1964. aastal pärast Rapla Teedevalitsuse moodustamist, mis sai enda haldusse osa Lääne maakonna teedest. 1950. aastal oli ka Hiiumaa Teedejaoskond saanud omaette asutuseks. Huvitav on märkida, et kui Lääne (Haapsalu) Teedevalitsus jätkas tegevust 1944. aastal pärast Saksa vägede väljaminekut Eestist, töötas teedevalitsuses 870 inimest. Nii palju oli neid sellepärast, et siis oli teedevalitsusel vaid viis teehöövli- t, kolm teerulli, üks sõiduauto ja seitse veoautot.

Teedevalitsuses oli 10 teemeistripiirkonda (k.a. Hiiumaal asunud Kärdla ja Luidja). 1948. aastal lisandus neile veel 11 piirkonda (kokku seega 21!). Teadaolevalt on varem, pärast II maailmasõda, Lääne (Haapsalu) Teedevalitsust juhatanud (olnud ülema või juhataja ametis):

Nikolai Stepanov (1944 - 1949)

Sigismund Novitski (1949 - 1952)

Solomon Garkin (1952 - 1955)

Pavel Grigorjev (1955 - 1960 (pärast Harju Teedevalitsuse juhataja)

Grigori Jegorõtšev (1960 - 1976)

Virmo-Kar Reiljan (1976 - 1979)

Mati Urma (1979 - 1987)

Vello Kippak (alates 1987. aastast)

Enne II maailmasõda ja sõja ajal töötanud juhatajaid ei ole kahjuks teada.

Lääne Teedevalitsuses on pikemat või lühemat aega töötanud mitmed Eestis tuntud teedeinsenerid nagu Aadu Lass, Hans

Lääne Teedevalitsuse juhataja Vello Kippak on sünnilt (1936) saarlane. Õppis 1959 - 1965 Tallinna Polütehnilises Instituudis teedeasjandust, kus sai teedeinseneri diplomi. Seejärel suunati tööle Haapsalu Teedevalitsusse, olnud seal insener, töödejuhataja, jaoskonnajuhataja, juhatanud Riisipere asfaltbetoontehtase ehitamist, tõusnud teedevalitsuse peainseneri ametisse (1973 - 1981). Töötas 1981 - 1987 Haapsalu Mehhaniseeritud Ehituskolonnii peadispetšerina, seejärel, kui asutuste juhatajaid hakati valima, naasis Haapsalu Teede Remondi ja Ehituse Valitsusse juhatajaks. Abielus, on kahe lapse isa, peale selle vanaisa — lapselapsi on kolm.

Mägi, Jüri Riimaa, Mati Nurmis, Taso Erima, Liis Hollmann, Märt Susi, Viiu Sirk (Kahre), Linda Kuraksa.

Praegu on Lääne Teedevalitsuse halduses 767 km riigimaanteid, sh. 126 km põhimaanteid, 75 km tugimaanteid ja 566 km kohalikke maanteid. Töötajaid on vaid 112 (1.1.98). Viimati vähenes töötajate arv kiires tempos 1990. aastate alguses, kui maanteehooldu tabas rahastamiskriis.

Tänapäeval on maanteevõrk jaotatud kolme teemeistripiirkonna vahel:

Haapsalu – 316 km, teemeister Tarmo Kander

Lihula – 233 km, teemeister Tarvo Kuldkepp

Risti – 218 km, teemeister Elmet Onemar.

Aastate jooksul oleme suutnud korralikult välja arendada teemeistripiirkondade keskuste hoonestuse koos heade tehnohoolduse võimalustega masinatele ja olmetingimustega töötajatele.

Esimene mustkate Läänemaal ehitati 1960. aastal [2,35 km Ääsmäe (Harutee) - Haapsalu maanteel Riisiperes], esimest korda kasutati pindamist kui tehnoloogiat 1956. aastal, kui pinnati 24 km maanteed.

Täna- seks on kattega teede osatähtsus tõusnud riigimaanteedel 48,6 %-le (Eesti keskmine 50,8 %). 1997. aasta algul oli see siiski märksa kõrgem — 52,6 %, mis on olnud ka maksimum, ent seoses ca 80 km vallateede ülevõtmisega protsent langes. Ühtaegu tundub olevat mõistlik võtta vallateede hulgast riigimaanteevõrku teid ka edaspidi.

1982. aastast asub teedevalitsuse keskus uues avaras hoonekompleksis Tallinna mnt. 70 Haapsalus. Endine keskus paiknes puumajas Lahe tänaval. Vastuseks *Teelehe* küsimusele, mis sellest majast on saanud, tuleb tõdeda, et selle saatus oli meie vaatevinklist dramaatiline: teedevalitsus ehitas maja oma töötajate tarbeks ümber kõrgtasemel korteriteks, tööme sinna poole kilomeetri pikkuse soojajuhtme, sõnaga — tegime suuri kulutusi. Ent samaks ajaks oli valmis ka natsionaliseeritud vara tagastamise seadus, ja Saksamaalt ilmus omanik ning järgmisel päeval saime ka maavanema korralduse tagastada maja omanikule ilma mingigi kompensatsioonita teedevalitsusele, hoolimata meie protestist. Analoogilisi näiteid vara tagastamise kohta on meil teisigi.

Meie maanteed on praegu suhteliselt heas sõidukorras, veel kümme aastat tagasi ja enne seda oli lagunenud teelõike, eriti kevaditi (nii asfalt- kui ka kruusateedel) palju. Seda, mis on tehtud viimastel aastatel maanteede heaks, ei olegi nii vähe. Maanteede remondi ja ehituse kõrgaastatel, kui tehti massiliselt kruusateede kapitaal- ja keskmist remonti, veeti teedele kruusa ja pinnast tohutul hulgal (isegi kuni 350 000 tonni aastas). On alust väita, et needsamad raskekaalulised kruusa- ja pinnasevootod, sedakaudu ka teedemehed ise, lõhkusid neidsamu maanteed, mida remonditi ja mida mööda vedu käis. Sel viisil sündisid sageli väga laiad teemuldkehad, nii et teepenarde laius ulatus mõnikord lausa kolme meetrini (seda nõudsid ka projekteerimismõõdud). Nüüd nii enam pole ja teed püsivad paremini korras. Hiljuti tegime korraliku tee Rannaküla - Linnamäe vahele, kus katte laius on 9 m, peenart vaid mõnikümmend sentimeetrit. Igati normaalsed proportsioonid! Peenar ei rohtu ega vaja erilist hooldamist- korrastamist! Oleme hakanud kruusateede laiade peenraid *Corbex*-höövliga kitsamaks lõikama ja saadud kruusa kasutama muldkeha tõstmiseks (Soome ametivendade kogemus). Kohalikud inimesed on alguses küll protesteerinud tee kitsenemise vastu, kuid varsti harjunud ka kitsamates oludes sõitma.

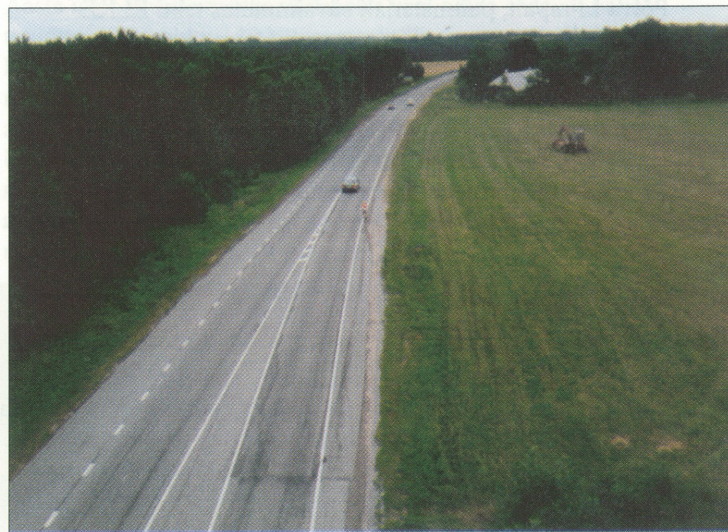
Tähtsamaks objektiks on saanud Dirhami tee, kuhu on kavas ehitada asfaltkate. Dirhami sadam on küllaltki perspektiivikas — jäävaba ja tublisti sügavam kui Virtsu või Rohuküla.

Praegu on see põhiliselt kalasadam, ka puidu ja mõne muu kohaliku materjali väljavedu on olnud intensiivne. Siiski varitseb siin mitmeid ohte: loodetuuled võivad lüüa sadama rüüsi jääd täis, kaldapiirkond on risustatud laevavrakkidega, vee all on suuri kive ... Dirhami teest peaks 1999. aastal saama kattega tee.

Riguldi - Nõva maanteele katte ehitamine on seni meie suur võlg valla ees, sest seal asuva vallakeskuse ni pole veel ehitatud nn. tolmuvaba teed.

Meil on märkimisväärselt palju vanu mustkatteid, niisugune on koguni Ääsmäe - Haapsalu maantee Risti soo pealt Haapsalu poole, kuhu tuleks ehitada asfaltbetoonkatte. Lähema aja perspektiivplaanis on Risti - Virtsu maantee renoveerimine — praegu tehakse projekti. See töö on vältimatu ning edasilükkamatu ja ma loodan, et sild Suure väina peale ikka tuleb. Siis kasvab liikluskorrumus Haapsalu maakonnas Risti - Virtsu maanteel tublisti. Praegu suureneb parvlaevade üleveo võimsus nii üle Suure väina Muhu- ja Saaremaale kui ka üle Väinamere Hiiumaale (parvlaevad *Regula*, *Ophelia*), mis tähendab liikluse kasvu Haapsalu maakonna teedel.

Lääne Teedevalitsuse hallata on ka 36 km riigimaanteed Vormsi saarel, kuhu talviti rajatakse jäätee (kui on piisavalt



*Maanteelased Lääne Teedevalitsusest meistrite seminaril Roostal 17. aprillil 1996: (par.) Rүүid Kamarik, Ago Heinsalu, Elmet Onemar, Raivo Volman, Tarvo Kuldkepp
*Vaade Kasari sildadele; poaremal all vesiveski varemed. Ülesvõte tehtud tõstukilt aprillikuus 1996. Ühtaegu on see kaader videofilmist "Läänemaa teed". Üks koopia filmist on kingitud Maanteeametile.

*Vaade Tallinna - Haapsalu maanteele Rannaküla ristmikul

külma ja jää paksust). Saarel on koguni 10 km kattega teid, pindasime neid alles 1997. aastal.

Kas maakonnas ollakse rahul ühendusega mööda maanteed Haapsalu ja Tallinna vahel? Jah, ollakse, pretensioone pole

olnud. Suveoludes jõuab sõiduautoga Haapsalust Tallinna kesklinna (103 km) tunni ja veerandiga, mis rahuldab sõitjaid. Haruteelt Ristini on maantee renoveeritud, edasi Haapsalu poole tuleb see meie perspektiivplaani kohaselt renoveerida 2005. aastaks. Kapitaalset parandamist nõudvad kohad on seal teelõik Palivere viaduktist Haapsalu poole, kus kestvalt halva ilma tõttu m.a. muldkeha kandevõime vähenes, tekkis vajumisi, seal tuli kiirust piirata 70 km/h, ja lõik Rannakülalt Taebhani, kus teekate on deformeerinud ning pikinähtavus piiratud. Risti - Virtsu maanteel on meie kavatsused pisut konkreetsemad: 1999. aastal peaks seal katet renoveerima 10 km ulatuses, igal järgmisel aastal aga 15 - 20 km. Väga vana kattega on Keila - Rannaküla maantee, kuid õnneks on liiklus seal pärast kolhoosiaja lõppemist üpris väike. Haapsalu - Laiküla maantee on tänaseks juba korda saadud. Seda kasutavad sageli turistid või ärimehed (eriti Soomest, ka Venemaalt), kes Pärnusse või Saaremaale minnes külastavad Haapsalut.

Aastakümneid oli sildade tehnoseisund Haapsalu mail väga suureks murelapseks. Palju oli vanu sildu, mille kandevõime oli kadumas, sh. *Kasari* sild, omal ajal (1904 pikim raudbetoonsild Euroopas (308 m). Nüüdseks oleme saanud nende ümberehitamisel n.-ö. ringi peale. Suurem ja tavatum ettevõtmine on aga 1998. aastal alanud äsjamainitud *Kasari* vana silla renoveerimine. See peaks kestma kolm aastat. Tagavere silla ehitamisega 1998. aastal rakendasime Eestis sillaehituses uut tehnoloogiat. Nimelt ehitas AS Lihula Maa-parandus meie tellimisel liimpuitlasilla olemasolevatele kivisammastele. Nõu liimpuitu kasutada andis meie Soome sõprusteadevalitsus Kuopiost. Liimpuitdetailid valmistas AS Põlva Liimpuit, puitmaterjali süvaimmutus tehti ELKE Palivere Puidutööstuses. Oma erandlikkuse tõttu ei tulnud liimpuidust sild odavam kui raudbetoonist, kuid liimpuidu masstootmise korral peaks hind kujunema madalamaks. Mitu aastat tagasi hakkasid sillad justkui üheskoos ja korraga lagunema. Sellele tuleb piir panna.

Lääne Teedevalitsus on aastakümnete jooksul rajanud kaks asfaltbetoonitehast — Riisiperesse ja Haapsallu. Riisipere tehasesse (ehitamist alustati 1961) ehitati Riisipere raudteejaamast ka raudteeharu. Pikka aega varustas see naftabituumeniga teisi teedemajandite asfaltbetoonitehaseid — Mäos (Paide), Jänesseljal (Pärnu), Lagedil (Harju) — ja peaaegu kõiki omaaegseid kolhooside ehituskontorite rajatud asfaltbetoonitehaseid. Riisipere tehase varustas põlevkiviõliga ka Saaremaa ja Hiiumaa teedevalitsust, olles omamoodi suur ümberjaotusbaas. Abitootmise kaotame 1999. aastal ära (erastame). Kogu dokumentatsioon on juba ette valmistatud. Hiljuti, mõni aasta tagasi, ostisime Soomest kasutuses olnud asfaltbetoonitehase (Haapsalu asfaltbetoonitehas). Selle erastamine on tõenäoliselt Haapsalu linnale teatavaks löögiks küll, sest linna teedemajandus elab meie najal. Oleme tarninud Haapsalu linnale neli-viis tuhat tonni asfaldisegu aastas, mis on nõ. kohapealt võtta, ent pärast tehase kadumist (tõenäoliselt tehase erastamise-ostmise järel omanik demonteerib tehase) tuleb linnal tuua segu juba kümnete kilomeetrite tagant Tallinnast või mujalt.

Siiski on praegu kõik võimalik. Kümme-viisteist aastat tagasi ei oleks suutnud keegi arvata, et hakates pindama kümnet kilomeetrit mustkatet Vormsil, tuuakse killustik Soomest väikese laevaga Vormsi sadamasse, laaditakse seal maha ja tehakse pindamine, ning kõik tuleb odavam. Sama lugu oli Dirhami tee pindamisel: pindamiskillustik toodi samuti Soomest Dirhami sadamasse.

Ka kruusapurustussõlm kuulub erastamisele. Selle me ehitamise välja heal tasemel koos elektriliinidega. Seda meie enam käima ei pane, lähemal ajal muutume üksnes teetööde tellijaks, sest maanteehoiureform näeb nii ette.

Eraettevõtluks üleminek maanteehoiusele on end õigustanud, kuigi algul tundus, et maanteehoiutööd, sh. isegi pindamine, muutuvad selle tulemusena raharaiskamiseks. Kartus on olnud siiski ennatlik, sest vähempakkumine tekitab tendentsi kulutuste vähenemisele, ning võib ka väita, et töö kvaliteet, näiteks pindamisel, tõuseb, sest töövõtja jälgib hoolega tehnoloogiat ja peab silmas konkurentsi. Kõige lõpuks — endal pole vaja tunda muret töö organiseerimise ja materjalide pärast. Meie hooleks jääb vaid kõige vastutusrikkam osa tööst — tehnajärelevalve! Kontrollisüsteem on paika panemata, see peaks olema ühtviisi tõhus nii töö tellija kui töövõtja poolt. Ka ei saa väita, et töövõtjad ise juba oma töö kvaliteeti piisavalt kontrollivad. Ent AS *Üle* on tehnajärelevalve küll väga asjalikult korraldanud, seda ettevõtet ei ole meil mingit põhjust arvustada. Töökorraldus on seal väga operatiivne, tehnoloogiliselt reageeritakse ilmastikumuutustele väga kiiresti. ASi *Rajar* töö kvaliteet on samuti tõusuteel olnud. Siiski kestavad teedemajanduses veel rasked ajad — praeguse meie teedevalitsuse 17-miljonilise maanteehoiueelarve asemel rahuldaks maanteevõrgu vajadusi 35 ... 40-miljoniline eelarve. Kui maanteehoiureform täies ulatuses ellu viiakse, jääb teedevalitsus töötajatest hulga tühjemaks. Teedeala inseneride ja tehnikute poolest ei tohiks nii küll juhtuda, sest suureneb tellimuste ja tehnajärelevalve osatähtsus, kus haritud inimesi on tarvis isegi rohkem kui praegu. Tallinna Tehnikaülikoolist me neid õigupoolest ei saa — teedeala õppijaid on ülivähe, mõni üksik, ja õpivad need, kes on loomult väga vaiksed ja tagasihoidlikud. Olen paaril viimasel aastal kutsunud siia praktikale kaks üliõpilast ja ärgitanud neid tulema meie asutusse tööle. Üks neist kinnitab, et tuleb, teine on aga võtnud juba teise eriala Tartusse (majandus), mis osutab sellele, et teede erialale eelistatakse ikka midagi teist, kas majandust, arvutitehnikat, rahandust-pangandust, äri vms. Ja veel on tingimata tarvis arvutispetsialisti. Üks, kes meil on, Aleksander Kask, on hea, hinnatud ja nõutud asjatundja omal alal, kes aitab Maanteeametit ja Tehnokeskust, seega ka äärmiselt tööga hõivatud, vaat et tõmmatakse lõhki! Veel niisugust spetsialisti ongi meil tarvis, või koguni kahte. Arvutipark suureneb pidevalt, seepärast on arvutiteenindust tarvis tõhustada! Meie teemeistrid on keskaridusega. Ent see polegi vahest puudus, sest nad on väga hea teedealase haridusega. Ameerikas olles märkas, et seal ei ole isegi teedevalitsuste juhatajad kõrgharidusega. Rääkis seal ise ühe juhatajaga, kes oli alustanud teetöölise ametist ja tõusnud teedevalitsuse juhatajaks, käinud ja käib (aastas kokku kuu aega) väga palju mitmesugustel erialastel kursustel, õppimine toimub kogu elu (katkematu enesetäiendamine ja õppimine, mis on kaasajale väga iseloomulik). Ühes linna teedefirmas oli teedevalitsuse juhatajaks endine politseiprefekt. See huvitav ühendus tulenes sellest, et politsei ja teedemehed töötavad USAs üsna käsikäes: teemeister saab politseilt suurema osa infot teede ja teedel valitseva olukorra kohta. Samal ajal annab teemeister omakorda politseile infot, mis viimast huvitab.

Oma vaateid kokku võttes olen Eesti maanteede käekäigu suhtes optimistlik, olgu lähemas või kaugemas tulevikus.



ALLAR KAUGE

TEEDE- LABORATOO- RIUM LÄBI AEGADE

Vaateid Tehnokeskuse laboratooriumi ruumidesse

1992. aasta kevadel reorganiseeriti Teedeehituse Kesklaboratoorium Maanteeameti Tehnokeskuseks. Lisaks uutele osakondadele jäi alles ka vana traditsiooniline laboripool, mille ametlikuks nimetuseks sai Maanteeameti Tehnokeskuse testide ja uurimise osakond. See koosnes 7 inimesest. Nii nagu praegu, tegeldi ka siis kivimaterjalide ja pinnaste, sideainete ja asfaltbetooni ning sillabetooni katsetamisega. 1992. aasta suvel, kui allakirjutanu suvise õppepraktika tegemiseks liitus selle seltskonnaga, avanes nii kogu majast kui ka labori poolelt, võrreldes praegusega, hoopis teistsugune pilt. Remonti igatsevates ruumides seisid vanad nõukogudeaegsed seadmed ning tolleaegsele laborile kuuluvate ruumide pindala ei ole praegusega üldse võimalik võrrelda. Esimene säravam päikesekiir tungis laborisse 1993. aasta kevadel, mil üks Soome firma näitas Tallinna Tehnikaülikooli teedelabori ruumides toodangut. Esimesed uued seadmed, mis Tehnokeskus sellelt näituselt laborile ostis, olid ekstraherimiseseade, sõelte komplekt koos vibraatoriga, destillaator, puurseade asfaltkattest puurkehade võtmiseks ning Schmidti vasar tsementbetoonist konstruktsioonide survetugevuse määramiseks. Ostu puhul arvestati eelkõige seda, et tuli hankida seadmed, mida läheb igapäevatoos kõige enam vaja. Samal aastal koostati ka tulevikunägemuslik nimekiri laboriseadmetest. Etteruttavalt võib siinkohal öelda, et väike osa plaanist õnnestus realiseerida 1994. aastal ning suurem osa 1995. - 97. aastal.

1993. aastal sai alguse ka koostöö Soome Maanteeameti Turu teepiirkonnas asuva laboriga ning Pasilas asuva Geokeskuse laboriga.

Aasta iseloomustamiseks võiks ehk veel öelda seda, et väljastatud sai ühtekokku 148 katseprotokolli ning uuritud põlevkivibituumenite tootmise võimalusi põlevkiviõlist oksüdeerimise teel. Lisaks uurisime põlevkivituhaga stabiliseeritud aluste ja katete seisukorda, tegime emulsiooniga pinnatud lõikude ülevaatust, esitasime ettepanekuid Eesti Asfaldiliidu normide täiendamiseks ja parandamiseks ning võrdlesime rahvusvahelisi (DIN ja PANK) katsemeetodeid ja GOSTi meetodeid.



Fotod: E. Vahter

Aastat 1994 võib pidada mõnajaaks. Raha nappuse tõttu ei toimunud erilisi investeeringuid seadmetesse. Põhitähelepanu oli suunatud sellele, kuidas vähese rahaga võimalikult palju korda saata. Seetõttu lasti Eesti firmadel projekteerida ja valmistada mõningaid lihtsamaid laboriseadmeid, kuid kahjuks jäi rahuldav resultaat saavutamata. Ainuksamplaride projekteerimine ja valmistamine läks isegi kallimaks, kui oleks olnud analoogiliste seadmete ostmine välismaalt, ning pahatihti ilmnis probleeme ka elektroonika ja viimistluse poolel. Mõõnaseisu näitajaks võib lugeda ka vaid 125 katseprotokolli väljastamist.

Aastal 1995, kui toimus rahaline süst Eesti teedehitusse, oli see tuntav ka labori poolel. Nimelt avanes võimalus Rahvusvahelise Rekonstrueerimis- ja Arengupangalt võetud riikliku välislaenu arvel osta seadmeid.

Taani konsultantide abiga ajakohastamise eelnevatel aastatel tehtud tulevikuprogramme laboriseadmete osas. Vajadus uute seadmete järele oli väga suur, sest ees terendas suur tee-ehitustööde kvaliteedi kontrolli ning uurimistööde maht. Nimekiri hädasti vajatavatest seadmetest sai väga pikk ning ka selleks vajaminev rahasumma hirmuäratavalt suur.

Samal aastal alustasime laboriruumide remonti sellise arvestusega, et remonditööd segaksid igapäevast tööd võimalikult vähe ning oleksid piisavalt õiged. See sõnapaar "piisavalt õige" tähendab seda, et osal ostetud seadmetest oli pikk tarnetähtaeg ning seetõttu tuli jooniste ja tehniliste andmete põhjal valida seadmetele remonditavas ruumis õige koht ning teha kõik vajalikud ettevalmistustööd (ventilatsioon, elekter, gaas, vesi jne.). Loomulikult tehti vigu ja eksiti, kuid arvan, et lõpptulemusena sai kõik enam-vähem korda.

Et puudus uute seadmete ostu eelnev kogemus, siis kasutasime selles osas Taani konsultantide näpunäiteid. Kõikide laenu arvel ostetavate seadmete hankimisel toimus vähempakkumise meetod ning nende pakkumisel osalesid nii Eestimaalt pärit kui ka välismaised firmad.

Seetõttu võib meie laboris kõrvuti kohata selliste firmade nagu STRASSENTES, ELE, TECNOTEST, CONTROLS, SR KONSULTIT OY, VIATEST, GILSON ja OÜ PERIMEX poolt müüdavat laboritehnikat.

Aastat 1995 jäävad iseloomustama 388 väljastatud katseprotokolli ning põlevkiviõlide ja -bituumenite uurimine nende paremustamise eesmärgil, Eesti Asfaldiliidu asfaldinormides soovitatud KAB ja MSE segude katsetamine, vanade põlevkivituuhaga stabiliseeritud teekatendite rajamise majandusliku otsustarbekuse selgitamine koos remondiviiside valiku ja võrdlusega ning asfaltkatete taastusvõimaluste tehnomajanduslik võrdlus. Aastad 1996 ja 1997 on mällu sööbinud ajavahemikuna, kus pidevalt käis laboriruumides remont ning seadmete paigutamine. See põhjustas loomulikult vähesel määral nurinat ka tellijate seas, sest katsetamistähajad pikenesid.

Neil aastail osalesime ka teedevalitsuste laboritele ostetavate seadmete nimekirjade koostamises, seadmete tellimises ning osaliselt ka nende töölerakendamises ja laborantide väljaõppes. Nii said oma laborisse uusi vajalikke seadmeid juurde 11 teedevalitsuse laborid.

Kui vaadata neid kahte aastat arvudes, siis 1996. aastal väljastasime kokku 366 ning aastal 1997 juba 523 katseprotokolli. 1997. aasta algusest muutusid Maanteeametilt ja teedevalitsustelt tellitavad tööd tasuliseks. See muudatus ehmatas algul neid tellijaid, kes pidid hakkama katsete eest maksma. Samas oli see aga ääretult vajalik samm. Kui enne telliti küllaltki palju katseid

lihtsalt niisama, siis tollest hetkest hakkasid tekkima ka mõtlemisilmingud, hakati kaaluma ühe või teise katse vajalikkust. 1996. aastal tegime 62,4 % kogu labori tööd Maanteeameti süsteemile ning 1997. aastal 61,5 %. Ülejäänud osa jagunes eratellijate vahel üle kogu Eesti.

1998. aastal oleme jätkanud seni käidud rada ning tegeleme samade tööde ja teenuste osutamisega nagu kuus aastat tagasi. Aasta 1998 on kujunenud küllaltki edukaks, võrreldes eelmiste aastatega. See aga tähendab eelkõige seda, et kõik seni ostetud seadmed on paigaldatud ning pandud investeeritud raha tagasi teenima. Viimane peaks kõigile selgelt tõestama tehtud investeeringute õigsust ja vajalikkust.

Võrreldes eelmiste aastatega on suurenenud tööde mahud nii igapäevase kvaliteedikontrolli osas kui ka läbiviidavate uurimistööde alal (pean siinkohal silmas taastusremondi projektidega seonduvaid uuringuid koostöös tehnokeskuse teedegrupiga).

Järjest rohkem on tulnud uusi kliente eratellijate hulgast, mis eelkõige tähendab, et meie tööd hinnatakse usaldusväärseks, täpseks ja ka kiireks.

Täna sel päeval on meil hea seadmepark, mis võimaldab teha kõiki neid katseid, mida nõuab AL ST 1-97 sideainete, asfaldisegude kui ka kivimaterjali osas. Vastavalt tellijate soovidele ja meiepoolsetele võimalustele oleme katsetusi läbi viinud teiste maade standardite järgi. Vajadusel oleme kasutanud ka teiste maade katselaborite abi.

Võimaluste piires oleme viimasel ajal koolitanud oma töötajaid Soome Maanteeameti Geokeskuse laboris, teiselt poolt on meie laborandid koolitanud teedevalitsuste ning erafirmade labori töötajaid.

Samas oleme konsultatsioone jaganud kõikidele neile firmadele, kellel on plaanis rajada oma labor kas siis algusest peale või teatud etapist edasi. See tähendab eelkõige seda, et iga alustaja ei pea hakkama ise jalgratast leiutama, vaid võib tutvuda sellega, kuidas töötavad meie seadmed, kust need on hangitud, milliseid vigu oleme seejuures teinud jne.

1998. aasta arvuline pool ütleb seda, et oleme kokku väljastanud 700 katseprotokolli. Eratellijatele osutatud katsete ja teenuste maht on üldiste tööde mahus kasvanud 53 %-ni.

Tulevik. Usun ja loodan, et töötame ka aastate pärast oma traditsioonilisel suunal. Samas usun ka tervesse mõistusesse ning sellesse, et kellelgi ei teki plaani erastamistuhinas meid tükeldama või ära jagama hakata.

Tulevikunägemuses peegeldub vastu pilt sellest, et suudame hankida uusi täisautomaatseid seadmeid ning suurendada olulisel määral uurimistööde mahtu. Pean siinkohal eelkõige silmas selliseid seadmeid, millega saaks näiteks asfaltbetoonsegude projekteerimisel imiteerida laboris rohkem seda olukorda, mis on ehitusobjektidel, ja katsetada ka näiteks segude deformatsioonikindlust erinevatel temperatuuridel ning koormamisrežiimidel, katete kulumiskindlust naelkummide mõjul jne.

Kavas on jätkata ja laiendada koostööd teiste laboritega nii ringkatsete (sama katseobjekti sõltumatu katsetamine mitmes laboris) kui ka muude katsete osas.

Käesolev, 1999. aasta on aga meie laboril seotud akrediteerimisega (rahvusvahelise tunnustamisega), mis tagaks katseandmete veelgi suurema usaldusväärsuse. Hetkel oleme küll alles selle okkalise ja bürookraatliku, ent vajaliku tee alguses.

ALLAR KAUGE

Maanteeameti Tehnokeskuse laborijuhataja

TEEMEISTRITE ÕPPEPÄEVAD NOVEMBRIS 1998

Maanteeameti Tehnokeskuse poolt novembris 1998 korraldatud õppepäevad puudutasid peamiselt kahte valdkonda: teeilmajaamad ja nendega seonduv ning maanteehoiutööde rühmitamine ja tähistamine.

Maanteeameti liikluse allosakonna peaspetsialist Märt Puust andis põhjaliku ülevaate teeilmajaamade arengust Eestis. Viimaste aastate praktilised kogemused on näidanud, et valik langeb Rootsi päritolu jaamade kasuks. Nendelt saadav info on piisavalt usaldusväärne, samuti on need nn. avatud platvormiga jaamad, kuhu jääb võimalus lisada tulevikus täiendavaid andureid. Üheks huvipakkumaks võimaluseks on veebi- (interneti-) kaamera lisamine. Praeguseks on Maanteeametil valminud programm, mille abil on võimalik interneti kaudu vaadelda kõiki üle Eesti paigaldatud ilmajaamade andmeid. Pärast testimisperioodi saab programm kättesaadavaks kõigile arvutit omavatele teemeistritele. Lisaks jääb võimalus saada ilmaprognoos Meteoroloogiakeskusest faksile, e-postile või lühisõnumina GSM-telefonile.

Majanduslikud arvestused arenenud riikides näitavad, et iga ilmajaamadele kulutatud kroon võib tuua kokkuhoidu kuni seitse korda. Kui Eestis oli 1998. aasta lõpuks töös 13 ilmajaama, siis võrdluseks — Rootsis on neid 673. Huvitava loengu ilmajaamade võimalustest ja sealt saadava informatsiooni mõtestamiseks pidas Owe Janson Rootsi Maanteeametist. Peamised parameetrid, mida Rootsi teemeistrid kasutavad, on teepinna temperatuur, õhuniiskus, sademete hulk, tuule suund ning tugevus ja kastepunkt. Loengu käigus selgusid iga seadme head küljed, aga ka võimalikud vead. Helve Kotli EHMI Meteoroloogiakeskusest tutvustas koosolijaid meteoroloogilise prognoosi koostamisega. Meeldiv on teada, et koostöö Maanteeameti ja EHMI vahel on tõhustumas ja loodetavasti võivad sellest nii liiklejad kui ka ohutu liikluse eest vastutajad.



Elav diskussioon Maanteeinfokeskuses Kanamal viis kahjuks tõdemusele, et eri teedevalitsustes on arvutiseerituse tase ja seega ka teeilmajaamadest saadava info kasutegur vägagi erinev. Jääb ainult loota, et olud paranevad lähiajal.

Loengud maanteehoiutööde rühmitamisest ja tähistamisest on alati olnud huvitavad, samas tekitanud ka vastakaid arvamusi. Sõltub ju aruandlusest kogu võrdlusandmestiku koostamine, tegelike kulude määramine, analüüs jne. Et arutelu objektiks oli jälle uus juhendmaterjal, oli ka teemeistritel hulgaliselt küsimusi.

Kokkuvõtteks võiks öelda, et õppepäevad läksid igati korda. Teemeistrid said palju uut informatsiooni ja tänu headele lektoritele ning kolleegidele läksid ka mõtted erksamalt liikvele.

JAAAN KUUS, EKKE TOODING, URMAS METS
Põlva Teedevalitsus



Piltidel:

* Owe Janson Rootsi
Maanteeametist
* Urve Ahtloo teemeistrite
küsimustele vastamas
Fotod: E. Vahter

MISSUGUSED OBJEKTID LÕPETATI 1998. AASTAL?

Oludes, kus napib maanteehoiuraha – ja selline olukord on Eesti teedemajandust ahistanud kümmeaasta jooksul –, on maanteedel siiski mõndagi märkimisväärselt tehtud, ka 1998. aastal. Maanteeameti teedeosakonna maanteehoiu-talituse juhataja **Rain Hallimäe** ja inseneri **Viiu Sirgu** andmetel on valminud ja kasutusse antud 14 ehitus-, kapitaalremondi- ja katte renoveerimise objekti üldpikkusega 89,1 km (1,1 % kattega teede üldpikkusest). Toome need ära koos osutusega töö teinud ettevõtjale.

Jrk. nr.	Maantee	Lõik, km	Ettevõtjad
Tee-ehitus			
1	Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa, km 14,8 – 18,3 Jüri – Patika lõik	3,5	AS Teede REV-2, AS Lemminkäinen Eesti
Kapitaalremont			
2	Tallinn – Narva, Kodasoo – Kiiu lõik	5,3	AS Teede REV-2
3	Audru – Tõstamaa – Nurmsi, km 60,2 – 62,6	2,4	AS Ratex, Pärnu Teedevalitsus
Katete renoveerimine			
4	Haapsalu – Laiküla, km 2,5 – 12,5	10,0	AS Teede REV-2, Lääne Teedevalitsus
5	Kuressaare – Kuivastu, km 18,0 – 20,9; 24,6 – 25,7; 63,9 – 70,0	10,1	AS Aspi
6	Valga – Uulu, km 38,9 – 47,8	8,9	AS TREF, Valga Teedevalitsus
7	Valga – Uulu, km 47,8 – 51,7	4,0	AS TREF, Viljandi Teedevalitsus
8	Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa, km 50,0 – 57,4	7,4	AS Teede REV-2, Järva Teedevalitsus
9	Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa, km 125,5 – 132,2	6,7	AS Teede REV-2
10	Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa, km 242,8 – 250,4	7,6	AS TREF
11	Viljandi – Kilingi-Nõmme, km 25,2 – 31,4	6,2	AS TREF
12	Tallinn – Rapla – Türi, km 78,6 – 83,7	5,0	AS Lemminkäinen Eesti
13	Tallinn – Kloogaranna, km 6,0 – 9,5 ja 14,8 – 18,8	7,5	AS Lemminkäinen Eesti, Harju Teedevalitsus
14	Tapa – Loobu, km 20,2 – 24,7	4,5	AS Ratex

Peale nende anti käiku Paldiski linna juurdesõiduteede kompleks kogupikkusega 20,5 km, millest 1998. aastal ehitati Põllküla - Paldiski teelõik (6,0 km), Paldiski Lõunasadama uus juurdesõidutee (1,2 km), Laoküla ümbersõidutee (3,6 km). Juurdesõiduteede ja Paldiski linnatänavate (3,5 km) taastusprojekti aluseks oli PHARE rahvuslik abiprogramm, projekti rahastati veel maanteehoiueelarvest ja Maailmapanga laenust ning viidi ellu kolme aastaga (1996 – 1998). Peatöövõtjaks oli AS Teede REV-2.

Nagu loetelust nähtub, on kõikidel objektidel tehtud töid (peamiselt katte osas) ettevõtluse korras. Rain Hallimäe teadis, et see on mitmeaastase teetööde pakkumispraktika tulemus: pakkumisi ehitustöödele on korraldatud alates 1993. aastast. Teedeehitus- ja –remondiobjektidele töövõtjate leidmisel on lähitud riigihangete seadusest, ehitusprojekteerimise ja ehitus-

tööde riigihangete teostamise eeskirjast ning muudest seda ala reguleerivatest õigusaktidest.

Pakkumiskutse-dokumentide ettevalmistamine toimub maanteehoiu talituses, pakkumisi hindab ja pakkuja valib vastav komisjon. Komisjoni kuuluvad peadirektori asetäitja, maanteehoiu ja järelevalve talituse spetsialistid. Nagu kord ette näeb, kuulutab Maanteeamet pakkumised välja Riigihangete Büllertäänides, pakkumisi menetletakse avalikult. Juhul kui tegemist on olnud poolelioleva tööobjektiga (nt. muldkeha ehitus), on kasutatud riigihangete seaduses ettenähtud pakkumismenetlust $\frac{3}{4}$ pakkumist ühelt ettevõtjalt, sest teedeehituses on põhjendamatult anda pooleliolevat konstruktsiooni tööde jätkamiseks teisele ettevõtjale, kuna allasuva tarindi põhjustatud defektide ilmumisel kõrgemal asuvas tarindis on vastutajat raske leida. Kui üldistada nende aastate jooksul saadud kogemusi, siis võib öelda, et pakkumise õnnestumiseks on määrava tähtsusega korrektsete pakkumiskutse-dokumentide koostamine, sh. hindamiskriteeriumide määratlus. Seadus ütleb, et tuleb valida hindamiskriteeriumide suhtes kõige soodsam pakkumine, ent jätab määratlemata, kas aluseks on kõige odavam hind või midagi muud. Reeglina on Maanteeamet valinud odavaima pakkumise. Et sel juhul oleks tagatud ka kvaliteet, peavad pakkujate kvalifitseerimise tingimused olema täpselt määratletud.

Piltidel: Pilk Tallinna - Tartu maanteele ja Tallinna - Paldiski maanteele Põllküla - Paldiski lõigule. Fotod: E. Vahter





Vaade uuele La Défence'i linnaosale ja riigiasutuste 105 m kõrgele hiigelhoonele La Grande Arche'ile Pariisis. Ka Prantsusmaa Maanteeamet asub samas hoones.

Kesk- ja Ida-Euroopa maanteeametitedirektorid PARIISIS

28. septembrist kuni 2. oktoobrini toimusid Prantsusmaal kaks teedemeeste üritust — Grenoble'is Prantsusmaa maanteelaste IV kongress ning Pariisis Kesk- ja Ida-Euroopa maanteeametite direktorite nõukogu VIII istung.

Meile oli kindlasti huvipakkuvam direktorite nõukogu töö, kus meie maanteeameti esindasid peadirektor Riho Sõrmus, nõunik Jüri Riimaa ning allakirjutanu.

See omalaadne ühendus on kokku kutsunud Prantsusmaa Maanteeameti ja selle direktori Christian Leyrit' initsiatiivil 1991. aastal ja sellest on osa võtma oodatud kõik Kesk- ja Ida-Euroopa riigid. Istungid toimuvad üks kord aastas eelmisel aastal vastuvõetud päevakorra järgi. Korraldajateks on seni olnud seitse riiki, sealhulgas ka meie Eesti (1994. aastal). Eesmärk oli kokku tuua omavahel muidu harva kokkuputuavad Kesk- ja Ida-Euroopa maade teedemehed, et saada infot üksteise edusammudest oma üsna ühtmoodi viletsa teedevõrgu arendamisel ja hoiul.

Igal istungil on kandvaks jõuks Euroopa ühe huvitavama ja efektiivsema maantee arengu ja -hoiusteamiga Prantsusmaa Maanteeamet igast istungist osa võtva direktori Leyrit' juhtimisel. Prantsuse Maanteeameti esindajad tutvustavad alati põhjalikult oma teedemajanduse seisukorda ning uusi ideid. Antakse infot ka teiste Lääne-Euroopa maade teede-

majanduse kohta.

1998. a. istungist võttis osa 17 riiki. Istungi töö toimus Pariisi moodsas linnaosas omal moel Triumfikaart jäljendavas ministeeriumide ja riigiasutuste hiigelhoones La Défence'is ning põhiteemaks oli teedemajanduse rahastamine.

Kohalolnud riikide teedemajandust rahastatakse väga mitmekesiselt — alates täieliku rahastamisega riigieelarvest kuni kontsessioonilepinguteni välja.

Mõnes riigis toimub teedemajanduse rahastamine teedefondi kaudu, mõnes on need fondid tulemas.

Võib kindlalt öelda, et Riigikokku kinnitamisele läinud Eesti maanteeeadusega kehtestatav teedekapital on Kesk- ja Ida-Euroopa rikkide teedefondide seas üks eesrindlikumaid, kui arvestada selle moodustamise allikaid.

Läbi kogu istungi töö jäi kõlama üks ühine noot — riikidel ei jätku teedemajanduse tarbeks raha! Raha napib hooldekski, ehitusi tehakse põhiliselt laenu abil. Võib-olla natuke parem finantseerimise tase on meie naabritel Lätil ja Leedul. Lätil oli oma 20 000-kilomeetrise riigimaanteevõrgu tarbeks 1998. aastal 70 000 000 latti (1,68 miljardit EEK), 1999. aastal võib see olla aga juba 101 miljardit latti (2,4 miljardit EEK). Leedul oli 1998. aastal 21 100-kilomeetrilise riigimaanteevõrgu tarbeks 170 000 000 USD (2,4 miljardit EEK). Leedus



Piltidel:

*Kesk- ja Ida-Euroopa maade direktorite nõukogu istungist osavõtnud La Grande Arche'i trepil

*Külalisdelegaate teistest maadest Prantsuse maanteelaste IV kongressil Grenoble'is

Fotod: Allan Allik

käivitus 1998. aastal ka kolmeaastane programm — 800 km kruusateid katte alla!

Ühes olid nii Kesk- ja Ida-Euroopa riigid kui ka Prantsusmaa üsna ühel meelel — **maanteehoiukulud peab kinni maksma tee kasutaja.**

VIII direktorite nõukogu lõppes ümarlauaaruteluga, kus lepitati kokku ka 1999. aasta istungi päevakorras:

1. Liiklusohutus
2. Prantsusmaa annab infot Lääne- Euroopa maade maanteeametite direktorite nõukogu tööst (15 liikmesmaad)
3. TINA (Trans-Euroopa) teedevõrk, iga riigi suhe sellega
4. Ümarlaud

Järgmise, IX Kesk- ja Ida-Euroopa maade direktorite nõukogu istungi võttis enda korraldada 1991. aastal esimese

istungi korraldanud Ungari.

Grenoble'is toimunud Prantsusmaa maanteelaste IV kongress oli suur üritus — 1500 osavõtjat oma maalt ja 150 külalist rohkem kui 50 riigist. Külalisena võttis kongressi tööst osa ka meie delegatsioon, mille koosseisus osales lisaks eelnimetatutele Võru Teedevalitsuse juhataja Arno Huik. Meile väikese üllatusena nihkus kongressi avamine parasjagu edasi protestimeeleavalduse tõttu kongressi saalis. Protestiti selle vastu, et riiklik poliitika näeb ette maanteeameti küllaltki arvuka riigitöötajate kaadri pideva vähendamise, andes osa teetöid teha eratettevõtjatele.

Kui siis transpordiminister lõpuks kongressi avasõnad öeldud sai, alustas kongress edasiste intsidentideta tööd. Meie delegatsioonile pakkus suurt huvi mahukas teedetehnika näitus. Tõdesime, et prantslased valmistavad kõrgel tehnilisel ja tehnoloogilisel tasemel teedetehnikat, mille hind jääb üldjuhul alla põhjapoolse Euroopa hindadele. Tagasi mõeldes Pariisis ja Grenoble'is veedetud tõiastele päevadele võib pidada meie delegatsiooni reisi igati õnnestunuks.

Saime näha ja teada palju uut ja huvitavat, sõlmiti uusi sidemeid ja tutvustasime ka oma maanteeameti ning Eesti riiki.

Natuke kahju on, et see vähene vaba aeg, mis meil maailmalinna Pariisiga tutvumiseks jäi, oli parajalt sajune.

ALLAN ALLIK

Viljandi Teedevalitsuse juhataja

SUMMARY

* Estonian National Road Administration had an anniversary — eighty years from establishment of EstNRA. Photographs on the inside front cover depict moments of the opening of the museum in the Road Administration building on November 27, 1998.

* New Year address from director general of the Estonian National Road Administration.

* Vello Kippak — head of the Lääne Road Office — discusses the past, present and future of the District Road Office.

* Head of laboratory Allar Kauge gives a review of the Technical Center's laboratory work.

* Estonian roadmasters took part in road weather station's training course in Technical Center in November 1998.

* Rain Hallimäe and Viuu Sirk from EstNRA discuss about road reconstruction and rehabilitation works done in 1998.

* A delegation of the Estonian National Road Administration attended the session of the Eastern European Road Administrations directors' council and the 4th Congress of the French Road Workers in France. Allan Allik, head of Viljandi Road Office, reports.

* Aare Pain, head of traffic division of EstNRA, reviews a training trip of Estonian traffic safety staff to the Hessen Bundesland in Germany.

* Training courses of SISU-car drivers continues in Estonia.

* Estonian Asphalt Association held the 15th asphalt information day; Jüri Valtma, secretary of the association, describes the event.

* Cat's Eyes or road studs have reached the Estonian roads and are on trial. Aare Pain reports.

* Vesa Vainio and Risto Karvo from Finnish National Road Administration visited Technical Center of EstNRA in November 1998 and presented the ground penetrating radar.

* The list of employees of the Road Offices and Road Administration who have celebrated their jubilees in the near past or will celebrate in the near future.



Eesti liiklusohutustöötajad *SAKSAMAAL*

Möödunud aasta 24. oktoobrist kuni 2. novembrini tegi 38 liiklusohutustöötajat Eestist koolitusreisi Saksamaale. Sõitjate hulgas oli 15 teedevalitsuste liiklusohutustöötajat (v.a. Ida-Viru Teedevalitsusest), 7 Maanteeametist (sh. 4 linnade — Kohtla-Järve, Narva, Tartu, Pärnu liiklusohutuse peaspetsialisti), töötajaid aktsiaseltsidest Teede REV-2, Via Pont, Rajar, Tartekst, Turgel Grupp, Mälberg, Signaal, Helinurme Töötuba, Pärnu Teed ja Tallinna Liikluskorralduskeskus (seega peamiselt liikluskorraldusfirmadest). Põhieesmärk oli tutvuda Hessen Liidumaal teedeehituse, liikluskorralduse ja liikluskasvatusega, lisaks suur- ja raskeveoste veoga, nende kooskõlastamise ja lubade väljastamise korraga. Nägime, et seal toimub kõik põhimõtteliselt samamoodi nagu meil, ent praegu on seal teatud üleminekuperiood — veel lubatakse

kasutada pikemaid autoronge kui euronormid ette näevad. Suur- ja raskeveoste suhtes võib öelda, et *meie* oleme täielikult Euroopas.

Saksamaale sõitsime läbi Rootsi: laevaga Stockholmi, edasi bussiga mööda Lõuna-Rootsit Helsingborgi (630 km), praamil Helsingõri (Taani) ja edasi Puttgartenisse Saksamaal. Selle vähesel hulgal, mida Rootsis läbi bussiakna nägime, märkasime, et seal ehitatakse pörkpiirde otsad ümber horisontaalseteks (ots võetakse maa seest välja), otstele asetatakse aga kompensatorid (otsasõidu pehmemdamiseks). Võimalik, et hakkame ka Eestis seda tehnilist uuendust rakendama. Taanis pimedal ajal sõites oli näha, et teedel (ka kiirteedel) kasutatakse liikluskorraldusmärgide, eriti suunaviitade korral kohtvalgustamist väljastpoolt. Efektiivsus on üllatavalt hea.



Vaade ühele tänavale Marburgis

SISU- KOOLITUS JÄTKUB

Vastavalt Eesti ja Soome maanteeametite vahelisele koostöökokkuleppele 1998. aastast täienduskoolituse vallas toimusid 27. - 28. oktoobril Tartus ja 29. - 30. oktoobril 1998 Raplas juba teist aastat järjest SISU-autode hüdraulika- ja elektrisüsteemide remonti ning hooldust käsitlevad seminarid. Seminari organiseerimise eel laekus palju häid ettepanekuid meie teedevalitsuste SISU-meestelt ja peamehaanikutelt ning soomlastele esitasime juba konkreetsed isikud, keda siin soovisime näha. Üks neist oli Tapio Virokannas, mees, kes ise on projekteerinud SISU-auto hüdraulikasüsteemid. Kokku oli kahel kursusel osalejaid 43. Nüüdseks on kursusest möödunud juba üle kuu aja ja tagasiside osavõtjatelt ning teedevalitsustest on olnud väga positiivne. Ka läbiviijad jäid meie meeste tehnilise tasemega igati rahule. Koolitaja kogemused näitavad, et see, mida õpitakse päeval, korratakse ja vaieldakse õhtul üle. Ühena korraldajatest tahaksin veel lisada, et meie teedevalitsustes töötavad SISU-autode peal väga toredad mehed ja kui näen sõitmas kollast SISU-autot, mõtlen neist kõigest suure soojusega.

EVA ÄKKE
koolituse peaspetsialist, Tehnokeskus

Piltidel:

*Rapla seminaril osalenud Pirgu mõisa trepil
*Valdo Sinik, üks SISU-mees Harju Teedevalitsusest, 6. jaanuaril k.a. Jägala - Käravete maanteel.

Foto: E. Vahter

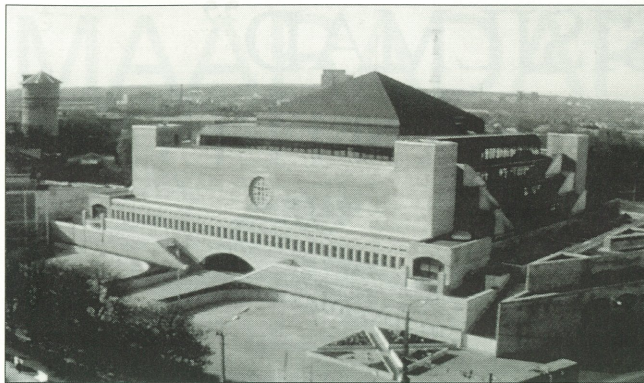
EESTI LIIKLUSOHUTUSTÖÖTAJAD SAKSAMAAL

Meie küllakutsujaks oli Marburgi Teedevalitsus (endine juhataja Walter Lüders). Meie poolt antud teemadel oli ette valmistatud koolitusprogramm. Loengutega esinesid Hesseni Liidumaa Maanteeameti, Marburgi Teedevalitsuse, Marburgi linnavalitsuse, liikluspolitsei, Noorte Liikluskooli ning ühe kiirtee teemeistripunkti töötajad. Hesseni Liidumaa pindala on 21 000 km² — üle kahe korra väiksem kui Eesti pindala —, elanikke on aga üle kuue miljoni, seega asustustihedus on 9 korda suurem. Hesseni Liidumaa Maanteeamet asub Reini jõe paremal kaldal Wiesbadenis (300 000 el.). Olime kolm päeva Hesseni Liidumaa, meie Narva suuruses linnas Marburgis, kauni Lahni jõe orus ca 80 000 elanikuga linnas, kus iga neljas elanik on üliõpilane (Marburgi Ülikool on asutatud 1527. aastal ja see oli Saksamaa esimene protestantlik ülikool). Muu hulgas on Marburgis pimedate õpetamise ja abistamise vahendite tööstus. Seda oli ka tunda-näha tänavapildis, et vähemkaitstud liiklejate eest hoolitsetakse väga. Enamik valgusfoore on pimedate tarbeks varustatud erilise (spetsiaalse) helisignaalliga või vibreeriva plaadikesega. Asetades käe niisugusele plaadikesele on tunda vibreerimist, mis osutab võimalusele asuda ületama tänavat.

Lisaks on plaadil ka suunanool, mis aitab tajuda õiget liikumissuunda. Nii pole vaja kasutada helisignaali, mis suurendaks mürafooni.

Saksamaal tutvustati meid liikluskorralduse põhimõtete ja linnas ja maanteedel, raudteeületuskohtades, teetöödel, samuti viitamise ja parkimise süsteeme, jalakäijate ja jalgratturite liikluse organiseerimist, liikluse jälgimist ja juhtimist, suur- ja raskeveoste vedu, nende kooskõlastamise ja lubade väljastamise korda, liikluskasvatuse korraldust. Kolm päeva olime Marburgi Teedevalitsuses, siis viidi meid noorte liikluskooli (*Jugendverkehrschule*), mis ei ole küll lastele kohustuslik, ent lapsevanemad soovivad ise, et nende lapsed saaksid vajaliku liikluskasvatuse. Osutaksin sellele, et seal on rahval liikluse turvalisuse tagamisest hoopis teistsugune käsitlus kui meil: liiklusnormid ja soovitusel ei ole kodanike ahistamiseks, vaid elu ning tervise säilitamiseks. Koolis esinesid meile noorsoopolitsei ja koolitöötajad, näidati liikluslinnakut.

Käisime Marburgi liikluse jälgimise ja juhtimise keskus, kus vastavalt monitoridest nähtavale pildile ja saadavatele andmetele võetakse vastu otsuseid liikluse juhtimise



ASFALDIPÄEV RAHVUS- RAAMATUKOGUS

JÜRI VALTNA

Pole liialdus öelda, et Eesti Asfaldiliidu traditsioonilised ASFALDIPÄEVAD on saavutanud üle-eestilise tunnustuse — neid näidatakse televiisoris, nendest räägitakse raadios ja kirjutatakse ... *TEELEHES*.

Kui tee-ehitajatelt küsida, miks nad katkestavad kaks korda aastas oma toimetused, et tulla ASFALDIPÄEVALE, saame 98-protsendilise tõenäosusega ühe alljärgnevatest vastustest:

* ASFALDIPÄEVAL kuulen neid asju, mida mujalt ei kuule, ja kohtun paljude mõnusate inimestega

* ASFALDIPÄEVADE temaatika on alati päevakohane, ettekanded huvitavad, toit korralik

* Meeldib ASFALDIPÄEVADE sundimatu atmosfäär. Tunnen end oodatud külalisena ja lisaks respektieritud osalisena

* ASFALDIPÄEVAD on saanud mulle nii omaseks, et ei kujuta elu ilma nendeta ettegi.

Eesti Asfaldiliidu 15. asfaldipäev toimus möödunud aasta 18. novembril prominentses Rahvusraamatukogu konverentsikeskuses. Päev algas Eesti Kvaliteediühingu juhatuse liikme Ahto Tihkani värvika ettekandega muutunud arusaamadest kvaliteedi asjus. Tekkinud poleemikat tasakaalustas Maanteeameti nõuniku Raimo Undi koostatud ettekandepakett uutest teedemasinatest.

Sissejuhatuses kohvipausile tutvustas OÜ ELVES NILFISK ADVANCE kõrgsurve-tolmu- ja veeimureid ning OÜ I.V.A. Leon-Leica Eesti tee-ehituses kasutatavaid optilisi ja lasermõõteriistu. Päeva teisel poolel kuulasime AS Nybit müügidirektori Heikki Tõugu professionaalselt koostatud ülevaadet modifitseeritud bituumenitest ja lisanditest mustsegude valmistamisel, mida täiendas ASTREFi asfaldijaoskonna juhataja Tarvi Kliimask teraste tähelepanekutega katte paigaldamisest Rootsis ja USAs. Seejärel tutvusime lähemalt meie potentsiaalse koostööpartneri — Autoettevõtete Liiduga. Päeva lõpetas Maanteeameti peadirektori asetäitja / Eesti Asfaldiliidu esimehe Aleksander Kaldase haarav ülevaade Tallinna - Tartu - Luhamaa mnt. I klassi maanteeks ehitamise megaprojektist. Ametlikule osale järgnenud lõunasöögil pakuti muu hulgas kanafileed ananassikastmes.

JÜRI VALTNA

Eesti Asfaldiliidu sekretär

Fotod: E. Vahter



Pildil: Asfaldipäeva vaheajal tutvustas firma OÜ ELVES NILFISK-ADVANCE A/S esindaja Vladimir Bõkov oma ettevõtte toodangut.



“KASSISILMAD” EESTI MAANTEEDEL

Percy Shaw (Suurbritannia) on leiutanud nn. kassisilmad (Cat's Eyes), mida kasutati Briti teedel esmakordselt 1935. aastal. 62 aastat hiljem (1997) hakkasid need tulema ka Eesti maanteele. Pimedas ja halva nähtavuse korral tekitavad need lühikesed katselõigud sõitjais suurt elevust ja rahuldustunnet: nad suurendavad sõidukindlust ja -mugavust lausa käega katsutavalt. Palusin Maanteeameti liikluse allosakonna juhatajat Aare Paini kõnelda Teelehele, kellelt pärineb mõte hakata neid paigutama meie maanteele, mida on teada nende kasutamisest mujal Euroopas ja maailmas, missugused on sellealased kogemused mujal, kas võib juba midagi kokkuvõtlikku ütelda nende kasutamise kohta meil, kuidas nad peavad vastu teekatte puhastamisele ja töötlemisele talvetingimustes, kust on “kassisilmad” ostetud, mis need maksavad, missugune on nende ehitus ja teekattele kinnitus?

Rahvusvahelisel liikluskorralduse ja liiklusohutuse messil TRAFFEX 97 Inglismaal, Birminghamis, mis korraldati 1997. a. aprillis, tutvusime nn. *teenaeltega* (ingl. k. *road studs*) ehk *kassisilmadega* (ingl. k. *Cat's Eyes*).

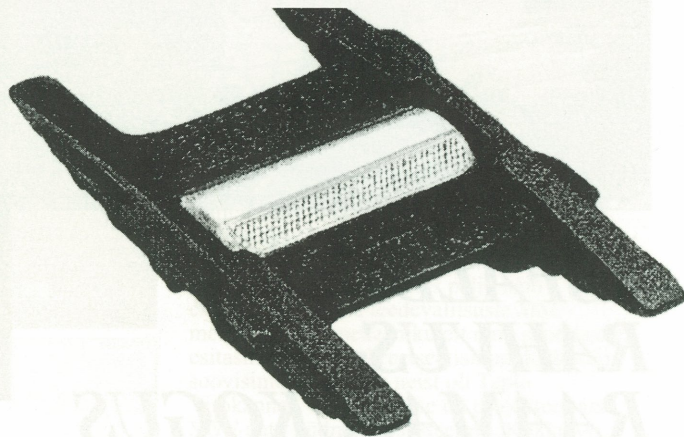
Teenaelu toodab USA firma Stimsonite Europa Ltd Suurbritannias, kelle toodangu jaotusfirmad on kõikides Euroopa maades.

1997. aastal paigaldati 225 teenaela ka Eestis, Saustis, Tallinna ringtee ja Tallinna - Rapla maantee ristmiku piirkonnas 3,2 km ulatuses. Töö tegi *Stimsonite* Ida-Euroopa filiaal Tšehhist firma *Stim*.

1998. aastal jätkati teenaelte paigaldamist Tallinna - Tartu maanteel Harju, Järva ja Jõgeva maakonna piires, kuhu paigutati kokku 492 teenaela. Paigaldajaks oli seesama firma. Teenaeltega on teetelg tähistatud praegu Paunküla - Ardu (4,65 km), Ussisoo (2,75 km) ja Neanurme - Pikknurme (3,75 km) lõigul. Neil lõikudel on teenaelad paigaldatud 24-meetrite vahedega, ohtlikumates kurvides tihedamalt — 12-meetrite vahedega. 1999. aasta alguseks oli teenaeltega lõike kokku 14,35 km.

Teenaelu on katsetatud ja nende kasutusomadused heaks kiidetud Taanis, Rootsis, Prantsusmaal, Tšehhis, Norras, Ungaris, 26-s USA osariigis, Inglismaal, katseid tehakse ja oodatakse heakskiitu Itaalias, Islandil, Soomes, Türgis ja Poolas. Nii Põhjamaades kui ka mitmes lõunapoolsemas Euroopa riigis — Tšehhis, Poolas, Lätis ja Leedus — kasutatakse sahkamiskindlate helkuritega teenaelu. Sahkamiskindlad on ka Eestis paigaldatud teenaelad. Inglismaal kasutatakse ka mitesahkamiskindlaid naelku, kui võrd lund sajab seal tühisel hulgal (keskmiselt paaril päeval aastas).

1997. aastal Saustis paigaldatud teenaelad on ühe talve üle elanud. Naastrehvid on helkurite pindu vaid vähesel määral matimaks kulutanud, kuid lumesahad neid ei ole kahjustanud. 1998. aastal paigaldatud 492-st teenaelast on 32 mõnevõrra teistsuguse konstruktsiooniga, st. naastrehvidele vastupidavamad (teenaela ehitus kaitseb helkurit paremini). Näis, kuidas tänavune talv neile mõjub. Teenaelte efekt on eriti suur



pimeda ajal, vihmajärg ja udus. Nende paigaldamisel peab teekatte olema kuiv. Märja katte korral kuivatatakse katet gaasipõletiga. Teenaela tarvis freesitakse kattesesse süvend, →

*Pildil: Teenaelad Tallinna - Tartu maantee keskteel Ardu.
Foto: E. Vahter*



MAARADAR



Vesa Vainio ja Risto Karvo (pildil) Soome Maanteeametist olid k.a. novembrikuus kutsutud Maanteeameti Tehnokeskusse Tallinnas esitlema seadet nimetusega *MAATUTKA* (ingl. k. *ground penetrating radar* — pinnase uurimise radar, e. k. võiks olla *maaradar*). Konsoolile väikebussi ette riputatud seadmel (pildil) on väga lai kasutusala: sellega mõõdetakse teetarindit vertikaalsuunas, sh. asfaltkatte tihedust, selle all lasuvaid pinnasekihte, samuti pinnasekihtide paksust mistahes paigas, jää paksust jne. Materjalide ja pinnaste dielektriliste omaduste erinevusel põhineva riistaga eristuvad maa sees asuvad pinnased ja määratakse nende kihipaksus. Seejuures kasutatavad antennid (antenn) määravad ära mõõtmiskiiruse ja saavutatava sügavuse. Katendi pealmist, ühe meetri paksust kihti mõõdetakse kiirusel 80 km/h. Kuni 5 m sügavuseni ulatuvaid kihte mõõdetakse kiirusel 20 km/h. Seade on pärit USAst.



Piltidel:

*Vesa Vainio ja Risto Karvo

*MAATUTKA-buss kuulajate huviojektiks. Fotod: E. Vahter

Bussi on paigutatud mõõtmisandmete töötlemise seadmed. Riist koos seadmete ja bussiga maksab miljon FIMi. Eestis uurisid Soome külalised Tallinna - Tartu maanteed Järvamaal Paia teeristi lähikonnas (5 km), Tallinna - Pärnu - Ikla maanteed Kanamalt Tallinnani ning Risti - Virtsu maanteed (km 10 - 20).

Soomes on MAATUTKA teenuste tellijate spekter üpris lai. Ühe kilomeetri tee uurimine maksab 2000 FIMi.



kuhu eriliimiga liimitakse teenael. Ka servadesse pannakse liimi, et naela alla ei valgaks vett.

Metallist teenaelasse on liimitud helkur. Kahjustatud helkurit on võimalik kiiresti vahetada uue vastu. Teenael ise on praktiliselt igavene. Esimesed teenaelad on maailmas vastu pidanud juba 50 aastat.

Teekatte pindamisel ja katte värviga märgistamisel tuleb teenaelad kinni katta. Teenaeltel katet Sausti löigul juba pinnatigi 1998. aastal.

Toome siin ära ühe arvamuse (14.4.97) teenaelte kohta ja nende mõjust liiklusohutusele.

Jan Dabros, rajooniinsener (Vejdistrikt SYD, Norra):
Võin kinnitada, et Storstrom Amt on väga rahul Stimsonite teenaeltelga, mis paigaldati koos lisaliiklusmärkidega ja teemärgistusega maanteelõigule Onslev (Falster) ja Sakskobingi (Lolland) vahel. Katselõik asub kiirteel M30 kilomeetrite 117 ja 131 vahel.

Katselõik on varustatud ja märgistatud nagu maantee, kuid on osa M30-st. Stimsonite teenaelad koos lisaliiklusmärkide ja teemärgistusega on markantselt vähendanud liiklusõnnetuste arvu umbes 30-kuulise vaatusperioodi jooksul. Tuleb ka

märkida, et tänu Stimsonite teenaeltel pole meil mingeid probleeme teede teenindusega talvetingimustes. Reflektorid on endiselt suured ja rikkumata.

Periood	Õnnetuste arv	Hukkunute arv	Raskesti vigastatute arv	Kergesti vigastatute arv
1.1.90 - 1.11.94	55	6	10	20
1.11.94 - 7.3.97	6	0	1	0

Vastates *Teelehe* küsimusele teenaelte kasutuselevõtu laiendamisest Eestis, ütles Maanteeameti peadirektori asetäitja **Koit Tsefels** kokkuvõtvalt, et see oleneb tänaseks katsena Eesti maanteedele paigutatud teenaelte helkiva osa vastupidavusest ilmastikule, liiklusele ja teehooldusmasinate toimele. Teiseks, välismaalt ostetud teenaelad ja nende paigaldamine välisfirmade teenuseid kasutades on meile liiga kallis. Kui Eesti oma firmad neid tootma hakkavad, siis langeb nende hind arvatavasti kuni neli korda. Siis on nende muretsemine meile taskukohane ja teenaelad pääsevad Eesti maanteedel telgjoontele.

AHTO VENNER

EESTI LIIKLUSOHUTUSTÖÖTAJAD
SAKSAMAAL (Algus lk. 11)

eriprogrammide rakendamiseks, liiklusvoogude ümbersuunamiseks jne., olenevalt liiklussituatsioonist. (Paralleel Tallinnaga: liiklust jälgitakse helikopterilt, mis on väga kulukas!) Ei oska öelda, kas Tallinnas on taolise süsteemi rakendamine lähem või kaugem tulevik. See nõuab suuri investeeringuid. Muljet avaldas marsruuditeabe kõrge tase: osutus-juhatusmärke oli üllatavalt rohkesti. Keelumärke hakkas silma suhteliselt vähe. Liikluse juhtimine osutamise ja juhutamise kaudu on liikleja jaoks mitu korda meeldivam, võrreldes keelamise-käskimisega, mis tekitab hirmu, stressi ja ahistab inimesi. Teede ja tänavate katted on väga heas seisundis ja tasased, kõik katted on märgistatud, enamik plastikuga (teenaelu kohtas vähe, rohkem nägime neid Poolas ja Tšehhis), reeglina on maanteede ääred palistatud tähispostidega. Jalgrattasõiduks on sõidutee arvelt eraldatud piisavalt lai riba, mille tähistamiseks on kasutatud kas poolemeetrisel laiusega värvitud riba või madalaid koonuseid. Meie suuremates linnades, kus kiirused on väikesed, tuleks taoline võtte ka kõne alla. Kõigest hoolimata on liiklusummikuid küllaltki tihti. Kiirtee laius on küll kuni 3+3 rada, kuid see ei suuda vältida ummikute tekkimist. Neid juhtub siis, kui remondi tegemiseks pannakse üks rada kinni. On leitud, et sõiduradade arvu ei ole mõtet suurendada, see ei aitaks. Tuleb leida alternatiivne võimalus.

Saksamaal on 52 miljonit sõidukit 82 miljoni elaniku kohta. Kiirust piiravaid märke teetöödel reeglina ei kasutata, paigaldatakse ainult eelhoiatusvahendeid — vilkureid, hoiatustarastid, punavalgeid hoiatusposte; nendega sunnitakse kiirust vähendama ja nende mõju on psühholoogiline. Hoiatusposte on pandud nii tihedalt, et ainuüksi see mõjutab sõidukiirust. Vilkurid (kollased) vilguvad sünkroonis piki ja risti teed. Piki teed üks kustub, järgmine süttib, tulirida liiguks nagu edasi; risti teed liigub vilkumine ümbersõidu suunas (paremale või vasakule).

Tagasisõit kulges Tšehhi, Poola, Leedu ja Läti kaudu.

AHTO VENNERR

Meie materjalide jälgedes

EESTI POPULAARSEIM
MAANTEELANE

1998

TEELEHT kuulutas eelmises numbris välja küsitluse 1998. aasta Eesti populaarseima maanteelase väljaselgitamiseks ning toimetuse ootas lugejate ettepanekuid hiljemalt 10. detsembriks 1998. Ent mis tulemata jäid, olid ettepanekud. Toimetuse ei tea, miks lugejad küsimusse nii külmalt suhtusid. Samuti ei ole me kindlad, kas käesoleva aasta lõpul küsitlust korrata ja kuidas seda korraldada, seda siis juba 1999. aasta kohta.

Mida arvavad asjast lugejad?

Meie juubilare



85 aastat

VALTER LILL sündis 31. jaanuaril 1914 Põltsamaal. Aastail 1930 – 1933 õppis tänane juubilar Venemaal Borovitši Autoteede Tehnikumis. Spetsialistina asus ta seejärel tööle Karjala-Soomes, olles teedehituse meister, peainsener ja asutuse ülem kuni aastani 1949. Naasnud 1950. aastal Eestisse, töötas ta kuni 1977. a. Võru Teedevalitsuse juhatajana (27 aastat). Neil aastail arenes Võru Teedevalitsus suurte sammudega: ehitati raudbetoonitoodete polügoon, bituumenibaas, asfaltbetoonitehas, uus remonditöökoda, kolm teemeistripiirkonnakeskust. Üheaegselt asfaltkatete hoogsa ehitamisega Võrumaa teede ehitati enamik sildu ümber raudbetoon-sildadeks, oma jõududega ehitati elamu. Pärast pensioniikka jõudmist 1977 jätkas ta kuni 1990. aastani töötamist tsiviilkaitsetöötajana Võru Autobaasis ja Võru Teedevalitsuses. Valter Lill kuulub Eesti tuntumate maanteelaste hulka ja tema tegevus on leidnud üldist tunnustamist, endised kaastöötajad tunnevad teda kui väga töökat, tasakaalukat ja ülimalt rahulikku meest.

75 aastat

MIHKEL VOKK on sündinud 31. detsembril 1923. Töötab Viljandi Teedevalitsuses alates 1982. aastast. Aastaid on ta pidanud bussijuhi ametit, praegu autojuht.

65 aastat

ASTA OJASOO on sündinud 29. oktoobril 1933. Töötab Viljandi Teedevalitsuses alates 1984. aastast troppijana.

60 aastat

ÜLO RAUDLA on sündinud 6. jaanuaril 1939 Tartus. Õppis aastail 1956 - 1961 TPI-s, omandas teede- ja sillainseneri diplomi. 1961 - 1966 töötas Järva (Paide) Teedevalitsuses meistri, inseneri ja töödejuhatajana, 1966 - 71 Paide Naftabaasi peainsenerina, 1971 - 1974 Teede Remondi ja Ehituse Trustis inseneri ja vaneminsenerina, 1974 - 75 Viljandi Teedevalitsuses. Seejärel jäi tema tööks teetööde tehnoloogilise Teede Tehnilise Inspektsiooni peaspetsialistina ja pärast Maanteeameti sündi sama asutuse tehnilise järelevalvetalituse insenerina.

ALDUR AASA on sündinud 1. veebruaril 1939 Paides. Tema lapsepõlve- ja kooliaastad möödusid Türil. Aastail 1957 - 1962 oli ta TPI üliõpilane, omandas teede- ja sildade inseneri diplomi. Samal aastal asus ta tööle Järva (Paide) Teedevalitsusse ja on jäänud sinna tänaseni. Pidanud ligi 13 aasta jooksul inseneri, vaneminseneri ja töödejuhataja ametit, sai temast 1975. aasta juunis teedevalitsuse juhataja, selles ametis jätkab ta ka praegu. Teelehel on hea meel tõdeda, et juhatajana töötatud aastad on Järva Teedevalitsusele ja seeläbi Järva maakonna maanteevõrgule ning asutuse mainele olnud stabiilse tõusu aastad, seal osatakse oma inimestest mitmeti lugu pidada ja töötajaskond vastab sellele omapoolse austusega asutuse vastu.



VALTER LILL



ALDUR AASA



ÜLO RAUDLA



HARRI KUUSK

ENDEL NURM, Maanteeameti tehnilise järelevalve talituse insener, on sündinud 5. märtsil 1939 Peressaares Jõgeva maakonnas. Aastail 1954 - 58 õppis ta Tallinna Ehitustehnikumis ja jätkas aastail 1958 - 67 õpinguid TPIs tööstus- ja tsiviilehituse alal (õhtune osakond) ning omandas ehitusinseneri diplomi. Ühtaegu töötab ta TPIs vanemlaborandina. Töö ja õpingud jätkusid pärast armeeteenistust 1958 - 61, kui ta oli TPIs vanemmehhaanik, noorem teadustöötaja ja vaneminsener. 1970. aastal sidus Endel Nurm oma elu ja töö maanteedega, asudes tööle Teedeehituse Kesklaboratooriumi juhataja asetäitjana. 1979. aastal siirdus ta Teede Tehnilisse Inspektsiooni peaspetsialisti ametisse ja sestpeale on ta jäänudki tööle teedeehituse ning maanteehooldde järelevalve alale.

55 aastat

OLEV VÕSA on sündinud 5. jaanuaril 1944. Töötab Viljandi Teedevalitsuses alates 1992. aastast autojuht-teetöölisena. **AINO PÖLLU** on sündinud 6. märtsil 1944 Põlvamaal. Töötanud Põlva Teedevalitsuses selle asutamisest saadik, seega juba 34 aastat. Pikki aastaid juhtis A. Põllu projektigrupp, praegu töötab tehnikaosakonna juhatajana. Oma töös on ta kompetentne ja täpne, nõudlik nii enese kui alluvate suhtes. Lisaks muudele huvialadele tuleks eraldi nimetada suurt käsitööarmastust. Töökaaslased tunnevad Aino Põllut kohusetundliku, sõbraliku ja abivalmis kolleegina ning soovivad talle ka edaspidiseks jõudu ja tugevat tervist.

50 aastat

KALJU LELLEP on sündinud 10. detsembril 1948 Jõgevamaal. Põlva Teedevalitsuses on ta töötanud 14 aastat, pidanud mitut ametit, kuid kõige rohkem teatakse teda hinnatud masinamehena. Juhib mitmendat aastat asutuse ametiühingut. Harrastab sporti, eriti orienteerumist ja suusatamist. Töökaaslased tunnevad juubilari otsekohe ja abivalmis kolleegina ning soovivad talle õnne, tervist ja jätkuvat töötahet. **REIN STRANDSON** on sündinud 16. detsembril 1948. Töötab Viljanid Teedevalitsuses alates 1986. aastast, algul teehöövlijuhina, praegu autojuht-teetöölise ametis. **VELLO VIRUMANN** on sündinud 1. jaanuaril 1949. Töötab Viljandi Teedevalitsuses alates 1985. aastast energeetikuna.

HARRI KUUSK on sündinud 8. jaanuaril 1949 Tallinnas. Lõpetanud Tallinna I Keskkooli (Gustav Adolphi nim. Gümnaasiumi), õppis ta 1967 - 1972 TPIs mehaanikainseneriks (autod, autondus). Samal aastal asus ta tööle Autoinspektsioonis, kus jõudis insenerist osakonnajuhatajani. 1991. aastal võttis ta osa Eesti politsei taasloomisest ja tegeles põhimaanteedel töötava liikluspolitsei patrullteenistuse põhimõtete väljatöötamisega. 1991 - 1994 töötas Harri Kuusk Riigi Liiklusohutusameti Tallinna Büroo juhatajana, hiljem sama ameti peadirektori asetäitjana. Liiklusohutusameti likvideerimise järel ja selle funktsioonide üleminekuga Maanteeametile sai Harri Kuusest Maanteeameti peadirektori asetäitja ja sellel ametikohal jätkab ta ka täna. Harri Kuusel on paarikümne aasta jooksul olnud kestev, aktiivne ning positiivne suhe maanteede ja maanteelastega, mis on väljendunud eeskätt osalemises teedeobjektide käikuandmiskomisjonides ja maanteede ülevaatuskomisjonides, tehes kõike seda missioonitundega, liikluse ja selle ohutuse tagamise nimel. Nagu ta ise on öelnud: kui iga inimene suudab päästa vähemalt ühe inimese peale iseenda, siis võib inimkond püsima jääda.

TOOMAS TAMMIST on sündinud 4. veebruaril 1949. Töötab Viljandi Teedevalitsuses alates 1970. aastast ekskavaatorijuhina. **ARVORAEDLA**, Maanteeameti liiklusohutuse osakonna peaspetsialist, on sündinud 5. veebruaril 1949 Põlva maakonnas. Oli noormehena 1967 - 68 tööliseks Põlva Teravilja Vastuvõtupunktis, 1968 - 79 teenis armees. 1970 - 77 õppis TPIs, omandades teedeinseneri diplomi. Seejärel rakendas ta insenerioskusi Tallinna Linna Teede Ehituse ja Remondi Valitsuses meistrina. 1980 - 84 pühendus ta maanteede liikluse järelevalvele tollase Riikliku Autoinspektsiooni teede järelevalve osakonna insenerina. 1985. aastal tuli Arvo Raedla tööle Teede Remondi ja Ehituse Trusti liiklusohutuse osakonna juhataja asetäitjaks. Siin on katkematult jätkunud tema viljakas tegevus Eesti teedemajanduse keskasutuses võitluses maanteeliikluse ohutuse eest. **URVE AHTLOO** on sündinud 7. veebruaril 1949 Tallinnas. Õppis aastail 1967 - 72 TPIs ja omandas insener-ökonomisti diplomi. Enne Maanteeametisse tööleasumist on ta töötanud oma erialal mitmes asutuses Tallinnas. Alates 1994. aasta juunikuust töötab Maanteeametis, algul ökonoomikasektori juhatajana, juunist 1996 aga pearaamatupidajana.

Kroonika

Hiiu Teedevalitsuse juhataja

on alates 1.12.98 **RAIGO SAHTEL** (pildil vasakul).
Ta on sündinud 1962. aastal, lõpetanud Tallinna
Polütehnilise Instituudi 1986. aastal teedeinsenerina,
töötanud samast aastast Hiiu Teedevalitsuses meistri,
töödejuhataja ja teedevalitsuse asejuhatajana.
Abielus, 3 last.

Lääne-Viru Teedevalitsuse juhataja

on alates 1.12.98 **EUGEN ÕIS** (pildil paremal).
Ta on sündinud 1954. aastal, lõpetanud Tallinna
Polütehnilise Instituudi 1980. aastal teedeinsenerina,
töötanud samast aastast Lääne-Viru Teedevalitsuses
meistri, teemeistri ja teedevalitsuse asejuhatajana.
Abielus, 2 last.



Foto: E. Vahter



Soolaleival m.a. detsembris Teede REV-2 äsjauendatud hoones Tallinnas, Pärnu maantee 463 (vas.) Teede REV-2 traditsioonilisel uusaastakohtumisel Estonia talveaias (all). Teede REV-2 on leidnud võimalusi toetada muusikateatrit. Kutsututele, peamiselt teetööde tellijatele korraldatud kontserdil esinesid pianist Ralf Taal, bass Mati Palm ja sopran Moon Sung-Won Korea Vabariigist (ülal).
Fotod: E. Vahter



Teeleht

Ilmub neli korda aastas
Väljaandja MAANTEEMETI TEHNOKESKUS
Toimetaja LUULE KAAL
Tallinn 10612, Ristiku põik 8, tel. 6517 656
faks (2)6541 351
E-post: l.kaal@netexpress.ee
Samas tellimuste vastuvõtt Teelehele ja reklaamile