

THE ROAD PAPER

4⁽³²⁾

DETSEMBER
2002

Teeleht

MAANTEEAMETI

VÄLJAANNE

Foto H. Vahter

- * *Maanteehoiu haldusreformi esimene etapp jõuab lõpule 2003. aasta 1. aprillil* lk 1
- * *Regionaalteedevalitsus keskusega Tartus* lk 3
- * *Maantee haldusreform Rootsisis* lk 5
- * *ISPA VIA BALTICA I* lk 8
- * *Teetöödest 2002. aastal:*
 - Rain Hallimäe* lk 11
 - Märt Puust* lk 14
- * *Teeilmajaamad Eestis 2002. aasta seisuga* lk 13
- * *Peeter Vilipuu – AASTA INSENER 2002* lk 14
- * *Koolitustegevus Maanteeametis 2002 – 2003* lk 15
- * *Kroonika* lk 16
- * *Koolitus projekterijatele* lk 17
- * *Maaradari-konverents Arhangelskis* lk 18
- * *Balti- ja Põhjamaade maanteemuuseumid edendavad koostööd* lk 20
- * *Maantee haldus Inglismaal (järg)* lk 24
- * *Asfaldipäev* lk 28
- * *Jalakäijate ohutus paremaks!* esisisekaas
- * *Summary* tagasisekaas
- * *Pressikonverents* tagakaas



Foto E. Vahter

*Ses külmas ja lumises Eestimaa talves üks küsimus hinge on jäänud meil alles.
Sel' otsime lahendust päeval ja ööl ning häirib see nüüd juba tõsiselt tööd.
Ehk Jõulumees täidaks me suurima soovi – me liiklejatest ta rohkem hooliks!
Ja tooks neile tarkusi, teadmisi, rikkust ja tervist ning vilumust aastatepikkust,
et areneks ohutus, paraneks trendid, tööga et ära ei tapaks me endid!*

NENDE JÕULUSOOVIDEGA ÜHINEB MAANTEEAMETI ANALÜÜSI- JA INFOBÜROO

Eriti ootavad Jõulumehe kingikotist teadmisi, oskusi ja teiste liiklejate mõistvat suhtumist jalakäijad kui kõige vähemkaitstud liiklejad. Eestis on jalakäijal tõenäosus liikluskeerises elu kaotada kolm korda suurem kui Prantsusmaal, Belgias või Austrias ja viis korda suurem kui Põhjamaades. Viimasel viiel aastal on Eestis liiklusõnnetuste tagajärjel elu kaotanud keskmiselt 60–80 jalakäijat aastas, seega kolmandik kõigist liiklusõnnetuste ohvritest.

Igast viiest jalakäijale otsasõidust neli juhtub asulasisestel tänavatel, parklates, õuealadel. Eriti terav on probleem Tallinnas ja Tartus. Hukkunud jalakäijatest iga teine kaotab aga elu maanteel kihutavate sõidukite rataste all.

Jalakäijatele ohutuma liiklemise tagamiseks valmis Maanteeameti algatusel IB Stratumis uurimustöö, mille raames kaalusid spetsialistid mitmeid seadusemuudatusi, probleeme politseitöö korraldamisel ja ettepanekuid ohutuse suurendamiseks ülekäiguradade ning bussipeatuste ümbruses. Palju ilmnes lahendamata probleeme liikluskasvatuse valdkonnas. Uuel aastal jätkub töö pakutud abinõudele rakendamisvõimaluste leidmisega. Uuringu I etapi aruandega saab tutvuda aadressil:
www.stratum.ee/JK_projekt.zip

Vähendades liikluses hukkunud jalakäijate arvu igal aastal 30–40 inimese võrra, osutub reaalseks ka Eesti rahvuslikus liiklusohutusprogrammis püstitatud eesmärk saavutada aastaks 2015 olukord, mil meil liiklusõnnetustes hukkunute koguarv ei ületaks 100.

MAANTEEHOIU HALDUSREFORM JÕUAB LÕPULE 2003. AASTA 1. APRILLIL

Maanteehoiu haldusreform arenes 2002. aasta teisel poolel üpris kiire tempoga – **aasta lõpuks** oli moodustatud viis regionaalteedevalitsust: Tartu, Harju, Kagu (keskusega Võrus), Pärnu ja Saarte Teedevalitsus.

Teeleht nr. 2 (30) lõppevast aastast tõi ära regionaalsete teedevalitsuste kavandatud koosseisu (missugused teedevalitsused lähevad regionaalsete ehk piirkondlike teedevalitsuste koosseisu).

Uue aasta alguseks on Eestis viis teedevalitsust, kes haldavad riigimaanteid enam kui ühes maakonnas:

- **Tartu Teedevalitsus**, moodustatud 1. juulil 2002. a. (juhataja Kuno Männik) osakonnaga Jõgeval (osakonda juhatab Elmar Aruja),
- **Harju Teedevalitsus**, moodustatud 1. novembril 2002. a. (juhataja Jüri Seppar) osakondadega Raplas (osakonda juhatab Erkki Mikenberg) ja Paines (Järva osakonda juhatab Aivo Salum),
- **Kagu Teedevalitsus**, moodustatud 1. novembril 2002. a. (juhataja Tõnis Plek-

sepp) osakondadega Põlvas (osakonda juhatab Urmas Mets) ja Valgas (osakonda juhatab Vello Lepik)

- **Saarte Teedevalitsus**, moodustatud 1. detsembril 2002. a. (juhataja Aleksander Kollo) osakonnaga Hiiumaal (osakonda juhatab Hannes Vaidla)
- **Pärnu Teedevalitsus**, moodustatud 1. jaanuarist 2003. a. (juhataja Enn Raadik) osakondadega Viljandis (osakonda juhatab Allan Allik) ja Haapsalus (Lääne osakonda juhatab Vello Kippak).

Regionaalne **Viru Teedevalitsus** keskusega Rakveres moodustatakse loodetavasti 1. aprillil 2003, kusjuures Ida-Viru Teedevalitsusest saab Viru Teedevalituse Ida-Viru osakond. Riigimaanteede hooldetöid teevad:

- Järva maakonnas AS ASPI tütarettevõtte **AS Järva Teed** (tegevjuht Ahto Trug),
- Rapla maakonnas AS Teede REV2 tütarettevõtte **OÜ Rapla Teed** (tegevjuht Elmo Rohelsaar),

- Jõgeva maakonnas riigiaktsiaselts **Vooremaa Teed** (tegevjuht Aivar Aigro),
- Põlva maakonnas AS Teede REV2 tütarettevõtte **AS Põlva Teed** (tegevjuht Ülo Mõttus),
- Valga maakonnas AS Teede REV2 tütarettevõtte **OÜ Valga Teed** (tegevjuht Tarmo Mõttus), Viljandi maakonnas AS TREF tütarettevõtte **OÜ Sakala Teed** (tegevjuht Toomas Lepik),
- Lääne maakonnas OÜ Üle tütarettevõtte **OÜ Lääne Teed** (tegevjuht Märt Järvik),
- Hiiu maakonnas AS ASPI tütarettevõtte **OÜ Hiiu Teed** (tegevjuht Raigo Sahtel).

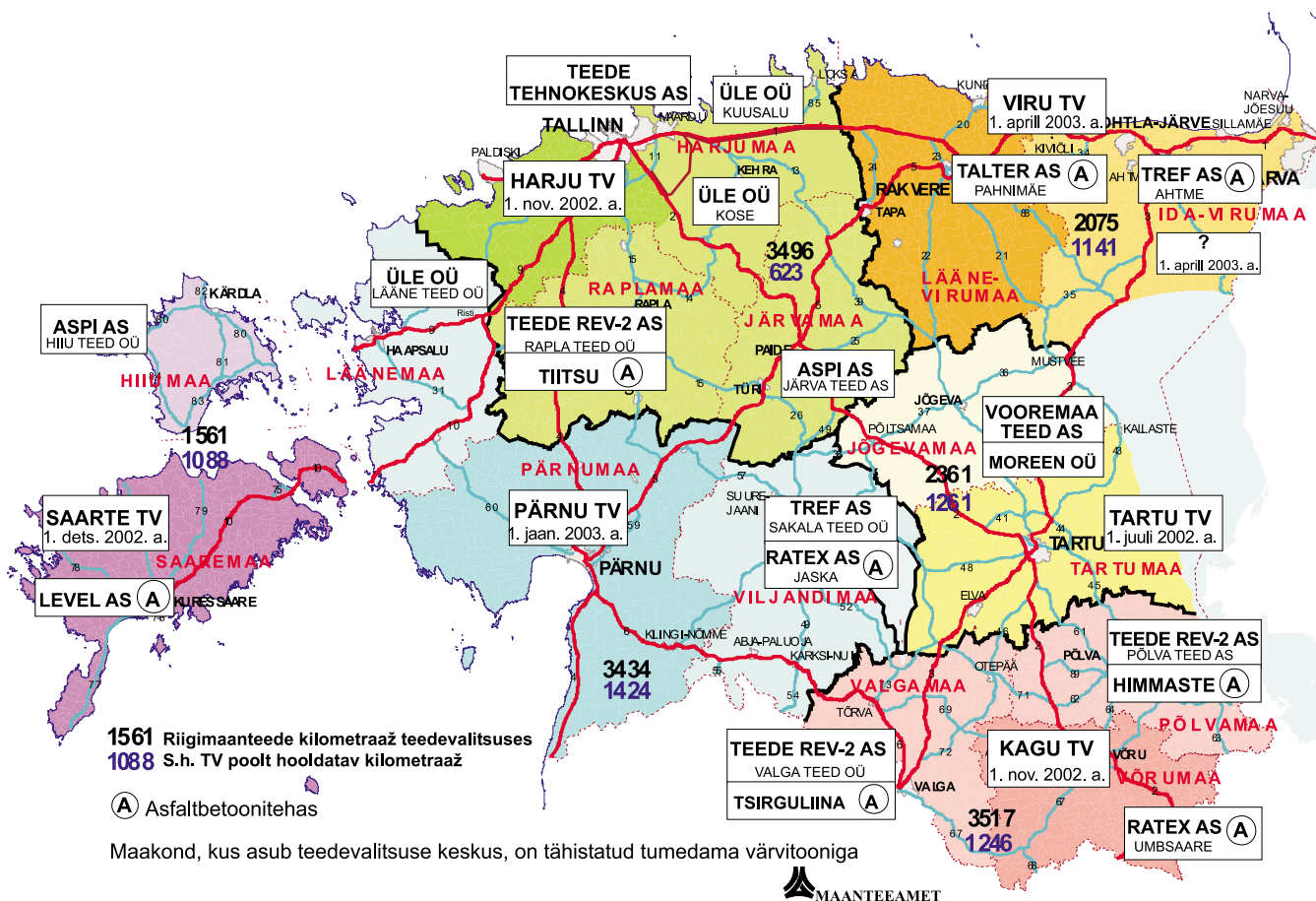
Lisaks neile teeb teehoolet Harju maakonnas Kuusalu piirkonnas **OÜ Üle** ja kes ühtlasi 1. veebruarist alustab hooldetööde tegemist veel Harju maakonnas Kose piirkonnas.

Maakondades, kus on regionaalteedevalitsuste keskused, teevad teehooldetöid eeskätt teedevalitsused ise.

Sellega võib lugeda maanteehoiuorganisatsiooni reformi esimese etapi elluviimise põhiliselt lõpuleviiduks.

KOIT TSEFELS
peadirektori asetäitja

REGIONAALSED TEEDEVALITSUSED JA ERASTAMINE SEISUGA 1. JAANUAR 2003



Allpool refereerime kahte 26. – 27. septembril 2002 rahvusvahelisel seminaril Pärnus tehtud ettekannet, milles Tartu Teedevalitsuse juhataja Kuno Männik käsitleb Tartus 1. juulil 2002 loodud regionaalse teedevalitsuse tegevust ja Rootsi Maanteeameti uus peadirektor Ingemar Skogö maanteede haldusreformi Rootsis.

Ühtaegu juhib toimetus lugeja tähelepanu aprillikuus 2000 Teelehes nr. 2 (22) avaldatud Jan Ölanderi artiklile "Talvine teede korrashoid – Rootsi tee" (lk. 10) ja soovib sellega taas tutvuda. See aitaks paremini mõista Rootsi Maanteeameti peadirektori nügemust maanteede haldusreformist.



ESIMENE REGIONAALNE TEEDEVALITSUS TEGUTSEB

Kuno Männik, Tartu Teedevalitsuse juhataja
Ettekanne Pärnu seminaril
26. – 27. septembril 2002

Alates käesoleva aasta 1. juulist tegutseb Tartu Teedevalitsus regionaalse organisatsioonina, korraldades 2361 km riigimaanteede hooldu Tartu ja Jõgeva maakonnas. Ministri poolt kinnitatud ümberkorralduste kava kohaselt jääb senisest 15 maakondlikust teedevalitsusest alles 6 regionaalset teedevalitsust.

Tartu regiooni riigimaanteid hooldavad kaks organisatsiooni: Jõgeva maakonna 1100 km teedevõrgu hooldamise õiguse võitis hankekonkursil alates eelmise aasta 1. juulist riigiäriühing Vooremaa Teed, Tartu maakonna 1261 km riigiteid hooldab endiselt riigiasutusena Tartu Teedevalitsus. Vastavalt uuele põhimäärusele võib teedevalitsus teha ainult hooldetöid ja sedagi üksnes Tartu maakonnas, ei mingit remonti ega alltöövõttu ehitustöödel.

Aastal 2003, pärast kavandatud hooldelepingute sõlmimist, peaksid 6 regionaalset teedevalitsust hooldama oma jõududega maakondades, kus keskus asub, kokku 44 % riigiteedest ja tellima äriühingutelt lepinguliselt hoolde 56 % riigiteede võrgust.

Kuidas siis Tartu regionaalne kontor funktsioneerib?

Põhimõtteliselt kahe allstruktuurina.

Avaliku sektori ehk kliendi rollis tellitakse teetöid, korraldatakse omanikujärelevalvet, väljastatakse lubasid ja kooskõlastusi, tegeldakse liiklusohutusega. Kokku on selles allstruktuuris palgal 24 töötajat, sealhulgas 6 spetsialisti Jõgeva osakonnas. Maakondliku osakonna juhtimisel domineerib funktsionaalne juhtimisprintsip, kus spetsialist lahendab tööülesandeid koos Tartu vastava osakonna

juhatajaga. Administratiivselt alluvad kõik Jõgeva töötajad loomulikult Jõgeva osakonna juhatajale, kes kindlustab neile töökeskkonna ja tagab sisekontrolli. Jõgeva osakonna juhataja teeb lisaks juhi tööle ka erialatööd.

Teine allstruktuur on hooldetööde osakond, mis käsutab Tartu maakonnas oma jõududega teostatavateks hoolde- töödeks vajaminevat ressursi – teemeistreid, mehhaanikuid, hooldesõidukite juhte jt. Koosseisulisi töötajaid on seal praegu 16.

Kummagi allstruktuuri eesotsas on juhataja asetäitja. Teedevalitsuse juhataja alluvuses tegutsev finantsosakond rahastab mõlemat allstruktuuri.

Pärast teedevalitsuse eelarve kinnitamist saab hoolde- tööde osakond ülesande (tellimuse) aastasele hooldele Tartu maakonna riigimaanteedel, mis sisult ja vormilt sarnaneb hooldelepinguga neis maakondades, kus hoolet teeb ettevõtja. Hoolde järelevalvet teevad lepingute ja järelevalve osakond ning Jõgeva osakond samadel alustel nagu ettevõtjadki. Seega tuleb teemeistritel hakata harjuma pistelise järelkontrolliga. Loodame, et võrdne nõudlikkus aitab ühtlustada teede korrashoiutaset regioonis.

Remontide ja ümberehituste hangete korraldamist ning tellimist hakkame tasahilju Maanteeametilt üle võtma, nii oleme kokku leppinud.

Esimene regionaalne teedevalitsus on eksisteerinud vaid mõned kuud ja tõsiseks analüüsiks jääb periood liiga lühikeseks. Sellegipoolest on võimalik anda lühiülevaade muutustest, mis on kaasnud kahe paralleelselt kulgeva ümberkorraldusega – hoolde üleandmisega ettevõtjatele ning

teedevalitsuste arvu vähendamiseks. Püüan võrrelda tänast olukorda põhieesmärkidega, mida Maanteeamet restruktureerimisel on püstitanud:

Tagada konkurents teehooldeturul

Senised hooldelepingud on meil sõlmitud 5 aastaks. 2003. aasta alguseks on läbi viidud umbes 10 riigihanget hoolde-ettevõtja leidmiseks (9 maakondlikku piirkonda + Kuusalu teepiirkond). Tavaliselt on huvilisi 4...7, vaid Ida-Viru ei olnud ettevõtjatele piisavalt atraktiivne. Lisaks perioodilisele hooldele (kruusatamine, pindamine, markeerimine jne.) on korraldatud riigihankeid pea kõikides maakondades ja pakkujaid on – kus vähem, kus rohkem. Võib tõdeda, et Eesti teehooldeturug areneb. Teedevalitsustest võrsuvad uued firmad, kellele varasem maakonnapiir kipub kitsaks jääma. Tee-ehitusfirmade paiknemist arvestades on Tallinna kant kõige arenenum, Tartu järgnevas. Vähem teede-ettevõtlast näikse seni olevat saartel ja Kagu-Eestis.

Tartu regionaalne teedevalitsus peaks ideekohaselt riigiasutusena konkurentsiga pakkuma hooldefirmadele. Ausalt öeldes pole see sugugi kerge ülesanne, sest riigiasutusena on meie tegevus piiritletud ainult hooldetöödega ja ainult Tartu maakonnas. Vaba turg on meie jaoks suletud. Me ei tohi otsida lisatöid teistelt teevaldajatelt või tegeleda tee-ehituse allettevõtjana, et ära kasutada tööjõu ja kalli tehnika vaba võimsust ajal, kui teede hooldamine on ilmastikust tingituna võimatu/mõttetu. Materjale ja tehnikat ostes kaotame kiiruses, sest riigihankeseadus reglementeerib ostuprotseduuri. Heade meeste palkadel on lagi. See-est meiepoolseks argumentiks on – riigiasutus ei taotle kasumit.

Siiski on konkurents olemas. Teekasutajad ja kohalikud omavalitsused on ju teeolude suhtes teadagi terased ja tähelepanelikud ning pingestavad konkurentsiga, sõltumata hooldaja omandivormist.

Eesolevad 2...3 aastat loodetavasti näitavad, kes on teeliiklejale vastuvõetavam või kas vahet ongi.

Parandada teedevalitsuse töötajate haldussuutlikkust ja professionaalsust

Euroametnikudki on tähelepanu juhtinud Eesti ametnike ebapiisavale haldussuutlikkusele ehk teisisõnu – oskamatusel valitseda nii nagu Euroopas kombeks. Tõepoolest, oleme ju teedealalgi omad tuleristsed europrojektidega kätte saanud, harjumatu palju on asjaajamist. Ja veel võõrkeeles. Koos Euroliitu pürgimisega hakkab investeringutena liikuma aina suurem raha, Maanteeamet Pärnu maanteel üksi välja ei vea. Regionaalse teedevalitsusena teeb Tartu ettevalmistusi järk-järgult tellija rolli ülevõtmiseks, see eeldab personali head ettevalmistust koos täienduskoolitusega. Oleme Maanteeameti juhtkonnaga kokku leppinud, et juba sel sügisel alustame koostöös nende kogenud asjatundjatega ise paari taastusremondi objekti ettevalmistamist.

Riigiasutus tellijana peab olema professionaalse ettevalmistusega partneriks ettevõtjale, vaid siis asjad laabuvad ja kvaliteet on eurokõlblik. Regiooniks ühinenud mitme maakonna teedevalitsuste kontoripersonali hulgast saab valida parimad. Tartu Teedevalitsuses on juba ametis 3 uut osakonnajuhatajat, juhtimise ümberkorraldamine jätkub.

Samaaegselt regionaalsete teedevalitsuste tõhususe suurenemisega saab Maanteeamet Tallinnas keskenduda enam planeerimise ja eelarvestamise kaasajastamisele ning tee seisundinõuete täiustamisele. Ootame ka korrallikku

analüüsi olukorras, kus hooldetöid teevad paralleelselt riigiasutused ja ettevõtjad.

Avalik teenus, nagu lubade ja kooskõlastuste väljastamine, maanteeinfo, avalduste lahendamine toimub aasta ringi, sest vastava ametniku puhkuse või muu äraoleku ajal asendab teda erialaspetsialist naabermaakonnast.

Lahutada tellija ja töövõtja rollid

See eesmärk on Tartus tänaseks 47 % ulatuses täidetud – Jõgeva maakonna riigiteid hooldab aktsiaselts Vooremaa Teed viieaastase lepingu alusel. Regiooni teedevõrgust 53% ehk Tartu maakonna teedevõrku hooldab riigiasutus oma jõududega põhimõttel "ise tellin, ise teen, ise kontrollin". Muutmaks tegevust läbipaistvamaks ja tulemust võrreldavaks, on teedevalitsusesiseselt lahutamisel tellija ja tegija rollid ning teepiirkondade poolt tehtud tööd kontrollib järelevalveinsener.

Arvan, et reorganiseerimiste jätkudes eraldatakse tellija ja tegija rollid täielikult, mis tähendaks kogu hooldetöö üleminekut ettevõtjatele. Nii tellija kui ettevõtja saavad sõltumatult pühenduda oma rollile vaid eraldi organisatsioonides. Kui 100%-erastamine on poliitiliselt vastuvõetamatu, võivad töö üle võtta riigi äriühingud.

Restruktureerimine peab kasulik olema nii teekasutajale kui Maanteeametile

Igal ümberkorraldusel organisatsioonis on oma hind. Käimasolev ulatuslik restruktureerimine toob kaasa vajaduse maksta koondamishüvitiisi, teha kulutusi nimesiltide ümbertegemiseks ning paljude põhimääruslike dokumentide muutmiseks, ümberõppeks. Kõik need kulutused peavad end õigustama reformist tuleneva kasuga.

Praegusel üleminekuperioodil on raske välja tuua täpseid kulude ja tulude võrdlusi. On ilmne, et kokkuhoid tekib teedevalitsuste juhatajate ja finantsosakondade arvu vähenemisega viieteistkümnelt kuuele. Kahe reformiaasta jooksul on Tartu ja Jõgeva ülalpidamiskulude koondkokkuvõid vähemalt 20 %, see tähendab mitut miljonit krooni aastas. Loodetavasti suunatakse see sääst maanteehoiu täiendamiseks, mitte riigieelarve lappimiseks.

Varem vastutas peaaegu iga spetsialist mitme erineva tööülesande eest. Regionaalses keskuses on võimalik spetsialiseeruda rohkem oma põhialale. Kuus registriinseneri varasema 15 asemel korrastavad teede andmebaasi kindlasti kompetentsemalt. Odavam on koolitada kuit kui viitteist spetsialisti.

Lubade väljastamine toimub ilma puhkusevaheagadeta.

Teekasutaja kohtab riigimaanteedel vähem ebameeldivaid üllatusi seoses hooldepiiride ületamisega, sest seni on 15 teedevalitsust tõlgendanud seisundinõudeid erinevalt, aga kuue haldusüksuse korral juhtub seda mõistagi vähem. Tartu regiooni siseselt leppisid kaks teehooldajat – AS Vooremaa Teed ja Tartu Teedevalitsus kokku, et hooldepiirid viiakse lähemate ristmikeni, maakonnapiiri arvestamata. Talvel ei teki enam lumetupikusse sattumise ohtu ja hooldemasinatel on ruumi ümber pöörata.

Usutavasti teenivad need muudatused teekasutaja heakskiitu.

Kokkuvõttes: esimese regionaalse teedevalitsuse start on olnud julgustav. Eks tõsisemaid kokkuvõtteid saab teha järgmisel aastal, kui kõik 6 regionaalset teedevalitsust on tööhoo sisse saanud. ■

MAANTEEDE HALDUSREFORM ROOTSIS

Ingemar Skogö, Rootsi Maanteeameti peadirektor
Ettekanne Pärnu seminaril 26. – 27. septembril 2002

Lugupeetud minister, Baltimaade ja Põhjamaade kolleegid, daamid ja härrad!

Minu ettekanne käsitleb peaaesjalikult Rootsi Maanteeameti Borlänges asuvas peakorteris praegu toimuvat reorganiseerimist, mis lõppkokkuvõttes mõjutab ka seitset piirkondlikku talitust.

Taust

Rootsi Maanteeamet (edaspidi SNRA – *Swedish National Road Administration*) on sõltumatu riiklik võimuorgan Rootsi valitsuse haldusalas.

See annab tööd ligi 6500 inimesele üle kogu riigi. Maanteeameti keskuses Borlänges on umbes 600 töötajat ja lisaks veel 400 Riiklikus Autoregistris Örebros, mis organisatsiooni praeguse skeemi järgi on keskuse allüksus. Möödunud aasta (2001) lõpuks suutsin praeguse keskuse



jaoks kindlaks määrata mõned probleemsed valdkonnad, mida on vaja analüüsida ja millele tähelepanu pöörata, kui SNRA organisatsiooni tegutsemist tahetakse tõhustada.

Võtmeprobleemid olid järgmised:

- tervikliku ülevaate puudumine paljude instantside tegevusest;
- ebaselged ja ähmased rollid keskuses;
- kliendi (telliija) ja hankija suhtlemine peakorteri sees oli kohmakas;
- riiklik ühtlus ja piirkondlikud erinevused oli vaja tasakaalu viia.

SNRA-l on ühiskonnas tähtis roll, sest ta vastutab niisuguse maanteetranspordi süsteemi loomise ja arendamise eest, mis oleks pikka aega jätkusuutlik. Tööde arendamise suuna on määranud parlament ja valitsus. Nõudmised, mida täna esitatakse maanteetranspordi süsteemile, on kaugeleulatuvad ja et neid rahuldada, peab olemas olema hästi funktsioneeriv ja tõhus organisatsioon. Praeguse organisatsiooni aluseks olevad põhimõtted rajati 1996. aastal ja sellest peale on tehtud ainult väiksemaid kohandamisi.

Nõudmised ja ootused

Riiklikud võimuorganid ja institutsioonid nagu ka erakompaniid peavad kõik pidevalt kohandama oma organisatsiooni, et peegeldada ühiskonnas toimuvaid muutusi. Meile kui riiklikule võimuorganile on iseäranis tähtis olla võimeline rahuldama ja ellu viima meile pandud ootusi. Omanike ja klientide nõudmised tähendavad, et organisatsioonilist struktuuri peab kohandama nii, et see suudaks täita oma ülesandeid parimal viisil... ja mina kui Rootsi Riikliku Maanteeameti peadirektor pean olema kõige paremini võimeline rahuldama nõudmisi, mida meie omanikud ja kliendid esitavad SNRA-le kui riiklikule võimuorganile. Meil peab olema organisatsioon, mis suudaks sammu pidada ümbritseva maailma pidevalt kiireneva muutumisega, pidades kindlasti silmas internatsionaliseerumise mõju. Sündmuste trendi üha suurenev keerukus räägib samuti selle poolt, et on vaja tugevat teadmusbaasi, mis näitaks, milline on mitmesuguste ühiskonnas toimuvate muutuste, nii rahvuslike kui rahvusvaheliste, mõju tööle, mida juhib SNRA nii lähemas kui kaugemas perspektiivis.

Mõned näited meid ümbritsevas maailmas toimuvatest muutustest, millega SNRA peab arvestama:

- suureulatuslike kliimamuutuste mõju transpordimustrile ja teehoiule
- elanikkonna kontsentreerumine, iseäranis metropolide piirkonda, ja maapiirkondade üha laienev tühjenemine
- tehnoloogilise arengu potentsiaal, ka suurema vastastikuse mõju perspektiivist nii Euroopas kui ka rahvusvahelises ulatuses
- kavandada meetod, mille abil algatada, monitoorida ja mõjutada EL-i tegevust Tööstus-, Tööhõive- ja Sideministeeriumi konsulteerimisel viisil, mis oleks Rootsile ja SNRA-le kõige kasulik.

Jätksuutlik transpordisüsteemi ja sotsiaalmajanduslik areng on omavahel vastastikku seotud. Sellise järelduseni jõudis Rootsi valitsus. Valitseb ka seisukoht, et kuna ühiskond on pidevas muutumises, peab transpordisüsteem kohanema ühiskonna uute vajaduste ja nõudmistega jätkusuutliku arengu raamistikus. Selles kontekstis on tähelepanu suunatud nii äri- ja tegelejate transpordivajaduste kui ka üksikisikute transpordi- ja reisimisvajaduste muutumisele ühiskonnas. See kõik nõuab, et SNRA peab neile transpordivajadustele reageerima.

Sellega seoses seati transpordipoliitika ette rakendatavad sihid. Need formuleeriti ühe üldise ja kuue alasihina.

Üldine siht transpordi eesmärgipoliitikas on garanteerida sotsiaalmajanduslikult tõhus ja jätkusuutlik transpordisüsteem üksikisikute ning äritegevuse jaoks kõikjal üle kogu riigi.

Kuus alasihti on: kättesaadav transpordisüsteem, transpordi kvaliteedi kõrge tase, ohutu liiklus, hea keskkond, positiivne piirkondlik areng ja transpordisüsteem, mis soodustab võrdseid võimalusi.

Nende kuue alasihi tarvis on formuleeritud vahepealsed sihid, mis fikseerivad taodeldava määra. Praegu rakendatavad vahepealsed sihid seavad SNRA-le väga suuri nõudmisi, leidmaks efektiivseid lahendusi.

Valitsuse seaduseelnõu "Riiklik administreerimine ühiskonna teenistuses" esitab riigivõimu administreerimiskultuuri üldised alused. Aastatuhande vahetusel omaks võetud eesmärk on riiklik administreerimine, mis on kättesaadav, viisakas ja kohustav, esikohale on seatud üksikisiku seaduslike õiguste, süsteemi tõhususe ja demokraatia vaimu kõrgete nõudmistega jälgimine. See peab saama ühiskonna liikmete täieliku usalduse ja varustama erasektorit elujõuliste töötingimustega ning kasvuedustega. See peab olema rahvusvaheliselt edukas ja lugupeetav.

Üha tihedamaks muutuvad sidemed EL-iga nõuavad kohanemist muu Euroopaga, avades samal ajal uusi võimalusi meie tegevuse arendamiseks. Isegi teine bi- ja multilateraalne internatsionaalne koostöö nõuab, et meil oleks täpne ettekujutus meid ümbritsevast maailmast, et oleksime võimelised edukalt raskustega maadlema.

Valitsus on SNRA-le pannud vastutuse kogu teede transpordisüsteemi kui üldise sektori eest ja peab töötama transpordipoliitika sihtide saavutamiseks vastavalt oma mandaadile.

Nõudmised, mida valitsus SNRA ette seab, on saanud

väljenduse iga-aastastes rahaeraldustes, mis hõlmavad ka majanduslikku raamistust.

Kokkuvõttes võime nõuded, mis kaasomanikud on seadnud SNRA ette, summeerida üldiselt järgmiselt: SNRA peab kasutama tema käsutusse antud ressursse, rahuldama transpordipoliitika alasihte viisil, mille leiavad rahuldava olevat nii äri- ja ringkonnad kui ka kõik ühiskonna liikmed, võttes arvesse kõrgeid nõudmisi üksikisiku seaduslike õiguste suhtes, tõhusust ja demokraatiat.

Hetkeolukord SNRA-s

Ülevaates, kus analüüsiti praeguse organisatsiooni võimalusi ja nõrkusi, tulid esile mitmed võimalused, mida SNRA peaks ära kasutama.

Üks neist, mida võiks märkida, on ambitsioonikas arendustöö, mida viimastel aastatel on läbi viidud eesmärgiga muuta organisatsiooniline juhtimine selgemaks, et SNRA suudaks paremini rahuldada välismaailma nõudmisi, ja mitte ainult juhtimise ja kontrolli meetodeid, mis samuti andsid oma positiivse panuse. Teine võimalus, mida töötajad välja tõid, on suhteliselt suur potentsiaal muuta organisatsiooni sees mõlemat, nii tööülesandeid kui ka geograafilist asukohta (asub Borlänge).

Küsitlused, mida korraldati väljaspool organisatsiooni, andsid SNRA-st ja tema töötajatest samuti positiivse pildi. Transpordipoliitika alasihte tunti hästi ja SNRA-d kiideti selle eest, kui hea koostöö on tal vahendajatega ja teiste asjakohaste huvirühmadega.

Sellele vaatamata puudub üldine terviklik vaatekoht arengutest transpordisektori sees. Pole olemas ka üldist pilti, kuidas kanda transpordipoliitika alasihid mingisse konkreetse tegevusvälja.

Samuti on puudu adekvaatne kujutlus nõudmistest, mida seavad üha suuremas ulatuses rahvusvahelised arengud, nii nagu organisatsioonist, mis peaks neid nõudmisi analüüsima ja praktikasse rakendama.

Peakorteri ülesanded ja roll ülejäänud tegevuste suhtes pole selgesti defineeritud. Suur hulk tegelikku tööd tehakse praegu jooksvalt peakorteri.

Kliendi/hankija mudeli praktikas rakendamine praeguses organisatsioonis leiti kaasa toovat lisatööd ja ebaselgust.

Ülevaade tõi välja selge tendentsi: töid dubleeritakse, nii peakorteri sees kui ka peakorteri ja piirkondlike administratsioonide vahel.

Üldiselt on selge see, kes on piirkondlike administratsioonide, liiklusregistri ja juhiüksuste kliendid. Nii selge pole see teiste peakorteri osade sees.

Täheldatud võimaluste ja nõrkuste alusel võib väita, et uus peakorteri organisatsioon peab kontsentreeruma eelkõige ja peaaugalt kliendil: orienteerituse parandamisele, peakorteri haldamis- ja strateegilise rolli määratlemisele ja tingimuste loomisele töötajate asjatundlikkuse suurendamiseks ning ärakasutamiseks palju paremal viisil.

Selle tööga peab kaasnema selge nägemus ja praegu käimas oleva kontrolli ja haldamise süsteemi areng peab jätkuma.

Viidi läbi spetsiifiline kliendi/hankija mudeli hindamine, mis minu meelest tõi esile selle, et praegu rahuldavad

üksnes vähesed kriteeriumid tingimusi, mis on kindlasti vajalikud seda sorti hästi funktsioneeriva mudeli saavutamiseks.

Kokkuvõttes võib väita, et mõlemad, nii jooksva olukorra analüüs kui ka kliendi/hankija mudeli hindamine näitavad, et praegune organisatsioon ja tööprotseduurid jätavad tublisti paremustamisruumi.

Visioon

Selleks et olla võimeline haldama kompleksnõudmisi, peame koondama kõik oma ressursid üle kogu riigi.

Reorganiseerimisega seoses ilmnes, et olemasolev visioon polnud selleks piisav. Minu juhtimise all on olemasoleva visiooni revideerimine viinud järgmiste tulemusteni.

Me muudame hea teekonna võimalikuks.

Selle visiooni aluseks on meie missioon.

Inimesekesksena loob SNRA võimalused üksikisikute kui ka äriühingutele tõhusaks, turvaliseks ja keskkonnasäästlikuks transpordiks.

Hea teekond iseenesest vihjab taotlusele täita transpordipoliitika alasihte, sest need iseloomustavad teekonna kvaliteeti. Hea teekond on näiteks niisugune, kus ma

- jõuan oma sihtkohta kokkulepitud ajal ja ilma tõsisemaid vigastusi saamata
- põhjustan vähimat võimalikku negatiivset mõju keskkonnale ja tarbin miinimumkoguses loodusressursse
- ei tee kahju mitte kellelegi teisele
- suudan selle teekonna sooritada isegi siis, kui mul on füüsiline puue ja/või ma elan hõredalt asustatud piirkonnas.

Hea teekonna all mõistan ka kaupade vedu ühest kohast teise.

Hea teekonna võimalikuks tegemine tähendab ka seda, et igati, kes peab reisima või kaupu vedama, on teadlik selleks olemasolevatest võimalustest.

Uue organisatsiooni põhimõtted ja alused

Uue organisatsiooni printsiipide visandamise põhiseisukohad olid:

- organisatsioon peab edendama kliendile orienteeritud lähenemist
- organisatsioon peab toetama terviklikku lähenemist tegevustele
- rollid organisatsiooni sees peavad olema selged
- organisatsioon peab toetama tõhusaid töömeetodeid.

Nendest neljast põhiseisukohast lähtudes kasutati uue organisatsiooni kavandamisel järgmisi juhtprintsipi:

Orienteerumine kliendile ja protsessile orienteeritud töömeetod

SNRA on olemas ühiskonna liikmete ja äriühingute teenindamiseks. Nemad on meie kliendid ja nende vajadused ning soovid on need, mida peame täitma meile antud mandaadiga. See hõlmab ka avatud ja kättesaadav olemist ning me peame esitama ka selge pildi sellest, mida suudame

pakkuda. See kergendab kontakte ja dialoogi meie klientidega.

Selge ja parem kliendile orienteeritus parandab meie tegutsemist. Pole vajadust öelda, et uus organisatsioon peab toetama tööd peamistes protsessides.

Selge juhtimine ja kontroll

Peakorter peab kohanema juhtija ja arendaja rolliga. Üldine ülevaade näitab ära, milles seisneb tugi SNRA tippjuhtimisele ja arenguülesannetele, tugi ülejäänud organisatsioonile ja tegelikele tegevustele.

Edendama terviklikku vaatekohta

Luuakse foorumeid, et edendada terviklikku vaatekohta, olgu siis organisatsioonilistest või muudest aspektidest lähtudes, et koordineerida meie tegevusi transpordipoliitika sihtide suunas, kohandada kliendi nõudmisi peegeldavaid tegevusi ja koordineerida tegevusi peakorteri sees ja peakorteri ning teiste organisatsioonisiseste üksuste ning samuti piirkondlike talituste vahel.

Asjatundlikkuse ärakasutamine

SNRA kuulus väljaspool organisatsiooni on hea töötajate asjatundlikkuse tõttu. Selleks et rahuldada üha keerukamaks muutuvaid nõudmisi, mida ühiskond on SNRA ette seadnud, tuleb seda asjatundlikkust ära kasutada ja anda sellele võimalus edasiseks arenguks. Uus organisatsioon peab seda arengut stimuleerima.

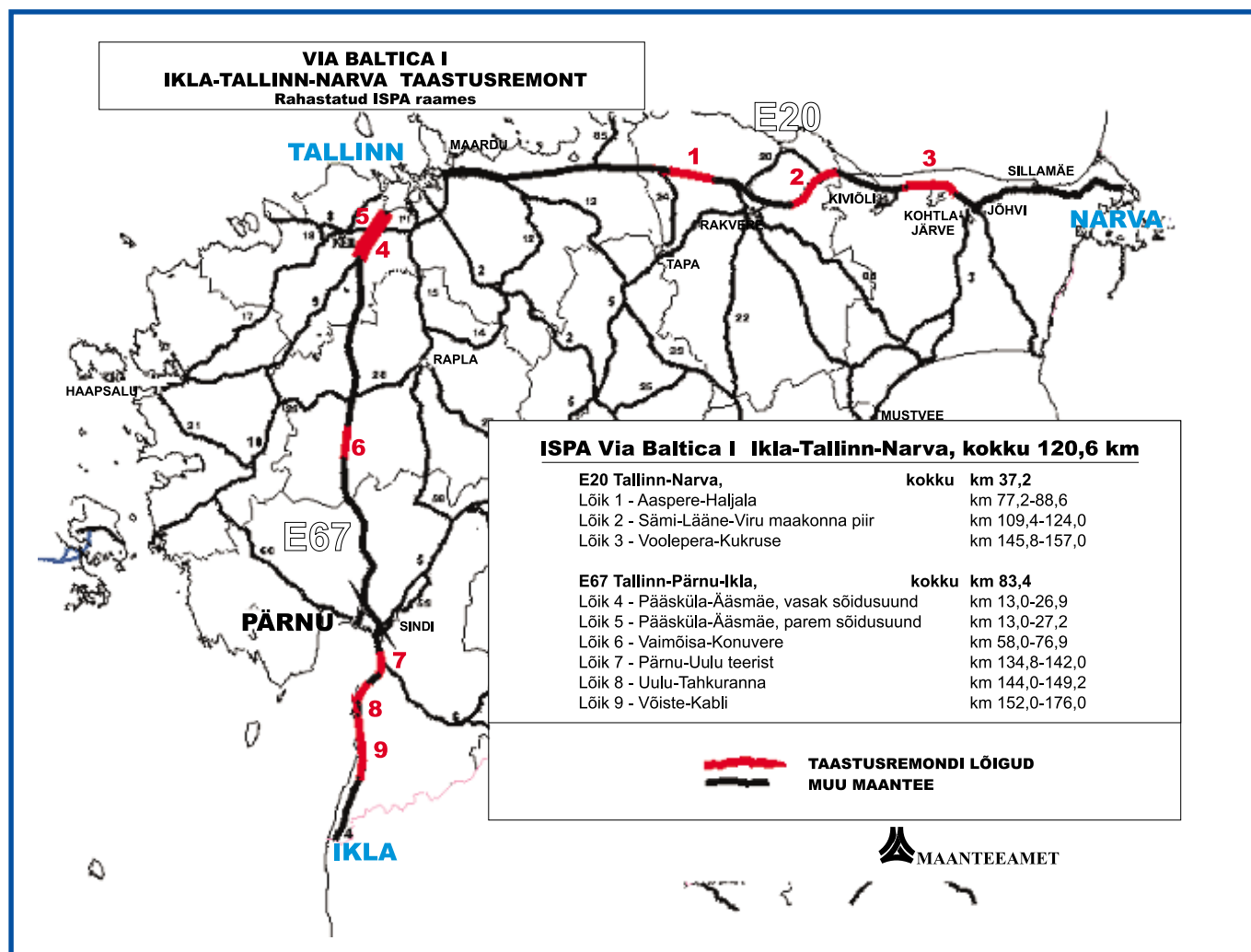
Lihtsus ja arusaadavus

Praegu leiavad tegijad nii organisatsioonis eneses kui ka väljaspool seda, et organisatsioonist on raske aru saada. Üldine ülevaade loob tingimused, kus igapäev on kerge mõista vastutuse ala, milles nad töötavad, ja kuidas see suhtestub SNRA üldiste sihtide ning ülesannetega.

Innovaatiline kliima

Innovaatiline kliima on võtme-eeldus nii loovuse kui ka värske ideede saavutamiseks. SNRA noortenõukogu on defineerinud järgmised tingimused innovaatilise kliima tekkimiseks:

- füüsiline ümbrus, mis soodustab sündimatu ja spontaanse kontakti
- juhtimine, mis julgustab ideederikkust ja uusi mõtlemisviise
- tasakaalustatud töökoormus
- nende töötajate harjumuspäraste muustrite murdmise, kes kulutavad 10 % ajast normaalsetest tööülesannetest väljapoole jäävatele projektidele
- kogemuse, soo ja ea järgi hästi tasakaalustatud töötajaskond
- töötajate osaluse edendamine nii asutusesisestes kui ka väljaspoolsetes võrkudes
- väliskonsultantide kui inspiratsiooniallikate kaasamine
- töötajate julgustamine, et nad tegeleksid teatava aja normaalsest tööajast muude tegevustega (nt. füüsilise vormi hoidmisega). ■



ISPA VIA BALTICA I

Tänavu realiseerus lõpuks Euroopa Liidu ISPA abi-programmi raames rahastatud Via Baltica I taastusremondiprojekt. Korda tehti erinevaid teelõike Ikla-Tallinn-Narva suunal kokku 120,6 km ulatuses, sealhulgas Tallinn-Pärnu-Ikla maanteel 83,4 km ja Tallinn-Narva maanteel 37,2 km. Nüüd on rõõm tõdeda, et Via Baltical on vähemalt Pärnu-Ikla vaheline teelõik täielikult korras ja Eestisse Iklast sisenevatele väliskülalistele jääb meie teedest vähemalt esmamulje väga hea.

VB I oli viimaste aastate üks suuremaid ja mahukamaid taastusremondi projekte Eestis. See oli esimene ISPA programmi raames realiseerunud projekt Eestis ja suurim, mis Euroopa Liidu kandidaatriikides tänaseni üldse ellu viidud. Projekti kogumaksumuseks kujunes 255 mln. kr., millest 75% e. 191 mln. kr. kaetakse tagastamatu abina EL ISPA fondist ja 25% EIB laenuga. Ühe kilomeetri tee remondimaksumuseks oli 2,1 mln. kr.

Projekt oli jaotatud kaheks tööde ja üheks järelevalve

lepinguks. Leping 1 hõlmas kolme remondilõiku Tallinn-Narva maanteel ja Pääsküla-Ääsmäe mõlemad sõidusuundi Tallinn-Pärnu-Ikla maanteel kokku 65,3 km. Töövõtjaks oli konsortsium AS Talteri juhtimisel, partneriteks TREF AS ja ASPI AS. Lepingu maksumuseks kujunes 134,4 mln. kr. Lepingut 2 juhtis Teede REV-2, kelle konsortsiumi-partneriteks olid AS TREF, AS Talter ja AS ASPI. Nemat tegid 108,1 mln. kr. eest korda 4 teelõiku Tallinn-Pärnu-Ikla maanteel kokku 55,3 km ulatuses.

Omanikujärelevalvet remonttööde kvaliteedi ja mahtude üle juhtis Finnroad Oy. Ettevõtjate tööd objektidel kontrollisid alltöövõtu korras Tehnokeskuse poolt palgatud järelevalvatajad. Järelevalve lepingu maksumus oli 12,5 mln. kr. Järelevalve meeskond koosnes kokku 20 juhtiv- ja järelevalveinsenerist ning abipersonalist.

Et VB I projekt oli ette valmistatud teekatte taastusremondiprojektina, siis remonttööde põhirõhk oli suunatud aluste ja katete uuendamisele. Vähem tähelepanu oli kahjuks

pööratud muldkehade parendamisele ja teemaa korrastamisele. Tööde käigus leiti siiski täiendavaid võimalusi muldkehade tugevdamiseks nendel teelõikudel, kus muldkehadest tingitud katete lagunemised olid ilmsed. Samuti rakendati täiendavaid meetmeid liiklusohutuse parandamiseks.

Remonttööde käigus paigaldati tihedat ja poorset asfaltbetooni kokku 310 tuh. tonni. Vanast freesitud kattest tehti paekivikillustiku ja põlevkivibituumeni või tsemendi lisamisega bituumen- ja tsementstabiliseeritud aluseid. Aluste ehituseks tarniti kokku üle 250 tuh. tonni paekivikillustikku. Veerežiimi parandamiseks kaevati rohkesti kraave ja ehitati ligi ühe kilomeetri jagu truupe. Liiklusohutuse parandamiseks paigaldati 13,4 km pörkepiiret s.h. 4,8 km täiendavalt. Liiklusmärke paigaldati kokku 1372 tk, mis teeb kaks korda rohkem esialgse liikluskorralduse skeemiga võrreldes. Samuti täiendava tööna ja uudse tehnoloogiana kasutati geotekstiili ja geovõrku muldkehade parendamiseks ja tugevdamiseks kokku ligikaudu 5 km ulatuses. Täiendavatele töödele kulutati kokku 26,3 milj.kr., mis moodustab 10% tehtud tööde mahust. See viitab eelkõige projektdokumentatsiooni nõrgale tehnilisele tasemele.

Laborite võimsus pandi sel aastal tõeliselt proovile. Üksnes VB I kvaliteedi kontrollimiseks ja nõuetele vastavuse tagamiseks võeti 615 asfaltbetooni ja 246 stabiliseeritud aluste proovi.

Tehniliselt ei olnud projekt keeruline. Peamised probleemid olid seotud nii mahuka projekti juhtimisega. Projekti kulgu mõjutasid oluliselt selleaastane teedeehituse buum Eestis, ISPA-projektide rakendamise kogemuste puudumine Eestis, laua taga valmiskirjutatud kohmakad ja aeganõudvad ISPA-protseduurid, projektiga seotud ametkondade rohkus, uute standardite ja normide kehtestamine pärast pakkumiste esitamist ning projektdokumentatsiooni mittevastavus muutunud olukorrale remondilõikudel.

Tänu lepingupoolte paindlikkusele tööde käigus üleskerkinud erinevate tehniliste ja administratiivsete probleemide lahendamisel viidi esimene ISPA-projekt Eestis ellu siiski tähtajaks, vaatamata mõnede ametkondade kõhklustele töövõtjate tehnilise suutlikkuse kohta nii suurt projekti ellu viia.

Arvestades VB I rakendamisel saadud kogemusi tuleb tulevaste ISPA- ja ka muude teeprojektide puhul pöörata rohkem tähelepanu projektdokumentatsiooni ettevalmistamisele. Teeremondiprojekt peab olema kompleksne ja käsitlema kõike, mis seotud tee ja selle keskkonnaga.

➤ lk 10

Hetki ISPA VIA BALTICA I projektist aastal 2002

** ISPA VIA BALTICA I 2002 pidulikul lõpetamisel 18. oktoobril 2002 viibis Euroopa Komisjoni DG Regio juhataja Friedemann Allgayer*

Foto: E. Vahter

** ISPA-projekti töödega Via Baltica tutvuvad*

Rahandusministeeriumi ning Teede- ja Sideministeeriumi töötajad (24. juuli, 2002)

** Pörkpiirdepostide paigaldusseade*

** Geotekstiil tee-ehitusmaterjalina*





Kindlasti tuleb suuremat rõhku panna olemasolevate muldkehade seisukorra uuringutele ja vajadusel nende parendamisele. Muldkeha pinnaste asendamisel tuleks kindlasti alternatiivina kaaluda geotekstiili kasutamist. Ka taastusremondi käigus peavad katted olema ehitatud ja kraavid kaevatud vastavalt projekteeritud pikiprofiilile. Põhjalikumalt tuleks uurida ja analüüsida liiklusohutuse seisukorda või suuremate projektide puhul läbi viia liiklusohutuse audit, mille tulemusena kavandada täiendavaid liiklusohutust parandavaid abinõusid. Pöörata enam tähelepanu teemaa korrastamisele ja kujundamisele.



Lepingudokumentide osas tuleb eelkõige täiendada tehnilist spetsifikatsiooni. Erinevate tööde iseloom ja tingimused tuleb detailsemalt lahti kirjutada ning tõlkida see dokument eesti keelde vältimaks erinevaid tõlgendusi ja asjatuid vaidlusi. Detailsemalt tuleks koostada ka tööde maksumuste tabelid vältimaks aeganõudvaid vaidlusi võimalike muudatustega kaasnevate uute tööde ühikuhindade üle.

Projektijuhtimise seisukohalt tuleb ratsionaliseerida ISPA protseduure eesmärgiga kiirendada otsustamise protsessi ning aruandluse ja arvete liikumist. Täiendavate tööde ja muudatuste kooskõlastamine ja otsustamine peab toimuma kiiresti. Nõuetekohaselt vormistatud muudatused peavad sisaldama tehnilis-majanduslikke põhjendusi, kalkulatsioone, jooniseid ja fotosid.

Tulenevalt VB I kogemustest, peavad töövõtjad nii suurte projektide puhul paremini planeerima oma ja alltöövõtjate töid. Tellijal tuleks ilmselt kehtestada täiendavaid tingimusi teatud tööde tähtaegade kohta. Liiklejate turvalisuse seisukohalt peab peenarde täitmine näiteks toimuma vahetult pärast katte paigaldamist ja markeerimisega ei tohiks viivitada.

Järelevalvel tuleks sarnaste projektide puhul pöörata enam tähelepanu ja kaasata kogunud spetsialiste erinevate aruannete ja muudatuste kiiremaks vormistamiseks. Järelevaatajad objektidel peaksid suutma ennetada võimalikke tehnilisi probleeme.

Järgmisel aastal peab rakenduma järjekordne ISPAprojekt. Via Baltica II taastusremondi projekt, mis on pikkuselt sarnane VB I-ga, kuid tööde iseloomu poolest tunduvalt mahukam, hõlmab 120,4 km eri teelõike Ikla – Tallinna – Narva suunal. Enam tähelepanu pööratakse juba muldkehadele, liiklusohutusele ja teemaa korrastamisele. Täiendatud on lepingudokumente, arvestades VB I kogemusi. Projekti edukas elluviimine sõltub aga eelkõige lepingupartnerite igakülgsest soovist ja tahtest teha ladusat koostööd ning teineteise respektimisest.

URMAS KONSAP

Maanteeameti välisabiprogrammide osakonna juhataja



* Pressikonverents 18. oktoobril 2002: (vasakult) pressikonverentsi juhataja **Koit Tsefels**, konsortsiumi juhtinud AS Talter tegevdirektor **Sven Pertens** (ka alumisel pildil), **Carola Wille** ja **Friedemann Allgayer** Euroopa Komisjonist, tõlk, Euroopa Komisjoni Eesti-delegatsiooni esimene sekretär **Michal Krejza**, Rahandusministeeriumi välisfinantseerimise osakonna juhataja **Ivar Sikk** ja Maanteeameti välisabiprogrammide osakonna juhataja **Urmas Konsap**.

* Lindi on Kanamal lahti lõiganud **Sven Pertens**, **Friedemann Allgayer**, Harju maavanem **Orm Valtson** ja Maanteeameti peadirektor **Riho Sõrmus**.

Fotod: E. Vahter

* Asfaltbetoonitehase juhtimispuddis (foto paremal ülal)

* Tsemendipuitamismasin (alumine foto)