

Järelevalvet teeb Soome firmast Finnroad OY ning kohalikest konsultantidest AS Taalri Varahaldusest ja AS Teede Tehnokeskusest moodustunud meeskond. Lepingu hind on 13,9 mln krooni.

Võrreldes VB I-ga, on VB II tööde iseloomult oluliselt mahukam, komplekssem ja kallim. Kui VB I oli keskendunud peamiselt teekatte uuendamisele, siis VB II-s on märksa suuremat tähelepanu pööratud ka muldkehade parendamisele, teemaa korrastamisele, liiklusohutusele.

	VB I	VB II
Pikkus, km	120,6	120,4
Maksumus, kr	242,7	460,8
1 km maksumus, kr	2,0	3,8
Asfaltbetoon, t	307 338	294 018*
Aluse killustik, m ³	31 376	44 233
Geotekstiil ja -võrk, m ²	63 555	284 440
Pörkepiire, m	13 400	31 678

* Asfaltbetooni maht suureneb oluliselt seoses projekti tehtavate muudatustega

Kahjuks alustati remonttöid alles mullu septembris. Tööde alguse viibimine oli tingitud peamiselt sellest, et projektdokumendatsiooni vaatasid korduvalt läbi erinevad välisekspertid, nii et projekti pidi pidevalt korrigeerima ja täiendama. Samuti kestis loodetust kauem ka hankeprotseduur, kuna pakkumise kutsedokumendid vajasisid täiendamist seoses teekatete põikpragude probleemiga, ja paraku ületasid ka kõik pakkumised etteantud eelarve.

Vaatamata sellele, et ettevalmistusperiood jäi töövõtjatele ja järelevalvele väga lühikeseks, suudeti sügisel remonttöid teha kokku 60,6 mln krooni eest. Narva maanteel tehti teeremonti eri teelõikudel kokku 7,9 km ja Pärnu maanteel 20,5 km, kusjuures Pärnu maanteel Rapla maakonnas kahel 6-kilomeetrisele remondilõigul suudeti põhitööd lõpetada ja paigaldada ka asfaltkatte ülemine kiht. Järgmiseks aastaks jäävad nendel lõikudel korda teha ainult sillad ja teemaa.

VB II projekt on läbinud erinevaid ekspertiise ja seda on kosmeetiliselt täiendatud vastavalt VB I kogemustele ning uutele tee-ehituse standarditele ja nõuetele. Vaatamata sellele on tööde käigus selgunud vajadus muuta veel nii kattekonstruktsiooni kui ka ristmike tehnilisi lahendusi, pikendamaks teekatte eluiga ja parandamaks liiklusohutust. Need muudatused on tingitud eelkõige sellest, et remonttöid alustati alles sügisel. Näiteks talveks liikluse alla jääv teekatte alumine, poorsast asfaltbetoonist kiht tuli asendada tihedamaga. Samuti on teekeskonnad mõnel lõigul oluliselt muutunud, võrreldes projekteerimisega olukorraga, mis omakorda tingib ristmike, mahasõitude ja liikluskorralduse korrekture.

Viimaseks augustiks 2004 peab olema remonditud 120,4 km maanteed. Seega tuleb VB II remonttööd lõpetada nelja kuuga. See saab olema suur väljakutse ja katsumus nii ettevõtjatele, järelevalvatajale kui ka tellijale. Antud eesmärgi saavutamiseks peavad kõik osapooled parandama projektijuhtimist, arvestusega, et tegemist on Eesti mõistes väga mahuka projektiga. Europrojektidega kaasnevad kontrollimehhanismid, -protseduurid, -reeglid ning kooskõlastuste ja otsustuste protsessid on aeganõudvamad ja keerukamad, kui me seni oleme harjunud. Kõik projekti osapooled peavad eelkõige ilmutama igakülgselt soovi ja taht teha ladusalt koostööd ning respektierima üksteist, et VB II projekt edukalt ellu viia.



*Aivar Girin
 (Teede REV-2)
 juhib teefreesi
 ISPA – VIA BAL-
 TICA II remondi-
 lõigul Tallinna –
 Pärnu maanteel
 2003. aasta
 sügisel.
 Foto: E. Vahter*

ISPA – VIA BALTICA II

Septembris 2003 jätkati Euroopa Liidu ISPA abiprogrammi raames teeremonti Tallinna – Narva ja Tallinna – Pärnu – Ikla maanteel. Via Baltica koondprojekti II etapp hõlmab kokku 120,4 km ulatuses eri teelõikude remonti, sh. 76,5 km Tallinna – Narva maanteel ja 43,9 km Tallinna – Pärnu vahel. Projekti kogumaksumuseks kujunes pärast hanget 475 mln krooni. See on seni Maanteeameti suurim ja kalleim teeremondi projekt.

Tööde lepingud on sõlmitud Eesti firmadest moodustunud konsortsiumidega. Tallinna – Narva maanteed remondivad AS Talteri juhtimisel AS Tref ja AS ASPI. Lepingu hind on 298,2 mln krooni.

Tallinna – Pärnu maanteel teevad remonti AS ASPI eestvedamisel AS Teede REV-2, AS Talter ja AS Tref. Lepingu hind on 162,6 mln krooni.

URMAS KONSAP
 Maanteeameti europrogrammide osakonna juhataja

TAGASIVAARDE 2003. aasta töödele

Hiiumetsa – Auvere maantee rekonstrueerimisel tegi all-
töövõtjana ettevalmistus-, mulla- ja alusehitustööd AS Turgel
Grupp. Peatöövõtja AS TREF direktor Andres Gailit osutas
tee avamisel Turgel Grupi heale tööle. Pildile on AS-st
Turgel Grupp jäänud neli meest: (vas) tootmisjuhataja Peep
Õun, projektijuht Andrus Saarsalu, juhatause esimees Kalju
Kümmapu ja direktor Andrus Eensoo. Foto: E. Vahter



See on lühiülevaade teedeehituse ja -remondi objektidest, mille hanked viis läbi teehoiu osakond. Kõigepealt kahest objektist, mille ehitamine algas juba 2002. a.

Valga – Uulu maantee km 25,0 – 31,5 rekonstrueerimine ja Tõrva–Koorküla maantee km 0,5 – 3,7 mustkatte ehitamine sisaldas teekatte ümberehitust, jalgratta-kõnnitee ehitust, Tõrva silla remonti, vee- ja kanalisatsioonitorustike ja välisvalgustuse ehitust. Lisaks Maanteeameti ja AS Talteri vahelisele lepingule teedeehituslike tööde tegemiseks ehitati AS Talteri ja Tõrva Linnavalitsuse vahelise lepingu alusel välja kommunikatsioonid. Tööd lõpetati juunis 2003. Teede-ehituslike tööde lepinguliseks maksumuseks kujunes 35,4 miljonit krooni. Tööde finantseerimisel kasutati Põhjamaade Investeeringuspanga laenu.

Hiiumetsa – Auvere maantee km 0,0 – 6,5 rekonstrueerimine. See kõrvalmaantee ühendab Tallinna – Narva maanteed Narva – Mustajõe kõrvalmaanteega ning sealtkaudu hakkab toimuma ühendus Vaivara Jäätmekäitluskompleksiga. Maantee rekonstrueerimise käigus ehitati välja muldkeha, ehitati õgven-
dus Auvere küla kohal, korrastati vete ärajuhtimissüsteem ja ehitati asfaltbetoonkate. → lk 14



Vaateid Sillamäel Sõtke jõe ja Narva maantee ristumiskohas asuvale hüdroõlmele: reguleeritorihoonetele ja paisjärvele. All paremal varjard. Fotod: AS Viskari
A special object of reconstruction in 2003.

Lepinguliste tööde maksumuseks kujunes 38,4 miljonit krooni ja tööd lõpetati 30. septembriks 2003. Tööde tegijaks oli AS TREF. Aastal 2002 finantseeris töid Keskkonnainvesteeringute Keskus 8 miljoni krooni ulatuses.

Aastal 2003 algas ehitus kahel objektil, millest esimesel jätkub see ka järgmisel aastal.

Rõngu – Otepää – Kanepi maantee km 19,3 – 39,3 rekonstrueerimise ja Kanepi aleviku Weitzenbergi tänava kommunikatsioonide ehitamine. Riigihange viidi läbi Maanteeameti ja Kanepi vallavalitsuse vahelises koostöös. Edukaks tunnistati AS TREF tehtud pakkumine, firmaga sõlmiti kaks töövõtulepingut. Maanteeamet sõlmis tellijana 71,7 miljoni krooni eest Otepää – Kanepi vahelise teelõigu rekonstrueerimise, Ritsiku silla remondi, kõnniteede, drenaaži ja sadevete kanalisatsiooni ehitamise lepingu. Kanepi vallavalitsus sõlmis tellijana lepingu vee- ja kanalisatsioonitrassi ehitamiseks Kanepi alevikku Weitzenbergi tänavale ning sama tänava valgustuste rajamiseks. Rekonstrueerimise tulemusena saab sõidutee mustkatte Otepäält Kanepini ja asfaltbetoonkatte Kanepisse.

Tallinna – Narva maanteel km 184,6 asuva Sõtke jõe regulaatori rekonstrueerimine (vt fotod lk 13). Et tegemist on tee-ehituse seisukohalt erandliku tööga, siis sellest objektist mõnevõrra üksikasjalikumalt.

Sillamäe linnas Sõtke jõe ja Narva maantee ristumiskohas (km 184,55) asuv hüdroölm on olulise keskkonnamõjuga kolmikpaisjärve tuumikuks. Kompleks ehitati 1952. aastal ning on sellest ajast peale olnud Sillamäe linna n-ö. maamärk.

Et vahepealse 50 aasta jooksul regulaatorit ei remonditud, amortiseerus konstruktsioon tugevasti ning oli juba paari aasta eest jõudnud purunemisohtlikku seisundisse.

Rekonstrueerimistööde tegemiseks kuulutas tellija – Maanteeamet – 2003. aastal koostöös Keskkonnaministeeriumiga välja riigihanke pakkumise. Töövõtuleping sõlmiti AS-iga VISKARI, kes alustas töid 8. juulil.

Rekonstrueerimise käigus asendati olemasolevad teras-konstruktsioonid uutega, paigaldati uued varjade töstemehhanismid, automaatika ja elektriliin. Uued metall-konstruktsioonid on roostevabast terasest. Põhjalikult remonditi ka regulaatori betoonehitised – tugimüür ja lüüsi-kambrid ning regulaatorihoone ise.

Sõtke jõe ülemine paisjärv on ühtlasi kalade ja vähkide elupaigaks. Selleks et kontrollida olemasolevat populatsiooni ja kindlustada tulevasele elupaigale, tehti enne paisjärve allalaskmist vähkide väljapüüki. Vähid asustati ümber jõe ülesvoolu ning rekonstrueerimistööde käigus rajati paisjärve tehislikke urunõlvasid ja urukuhilaid. Paisjärv taasasustatakse vähkidega järgmise aasta sügisel.

Objekti, mille maksumuseks kujunes 7,6 miljonit krooni, rahastati kahasse Keskkonnainvesteeringute Keskusega. Sealjuures finantseeris Keskkonnainvesteeringute Keskus objekti oma veekaitse programmi arvelt 4,0 miljoni krooni ulatuses.

On heameel tõdeda, et pilkupüüdev Tallinna – Narva maantee äärne rajatis – Sillamäe paisjärv – on sisuliselt uuenenud. Renoveeritud regulaatoriga kindlustatakse veehoidla sihipärane veemajanduslik kasutamine. **Maanteeamet tänab sellele kaasaaitajaid – Keskkonnaministeeriumi, Sillamäe Linnavalitsust, Sillamäe Soojuselektrijaama ja kõigepealt muidugi ehitajat – AS-i VISKARI.**

RAIN HALLIMÄE

Meie juubilare



TÕNIS PLEKSEPP, Kagu Teedevalitsuse juhataja, möödus hiljuti oma elu viiekümnendast verstapostist. Möödunud elust on enam kui pool seotud maanteedega. Selle ajaga kogunenud elukogemus annab põhjust äsjast juubilari usutleda, saamaks teada tema hinnanguid sellele, mille keskel aeg on läinud.

Austatud juubilar! Antud asjas jutuajamisel ei saa vältida eluloolisi andmeid. Palun, ütle, millal ja kus oled sündinud, kus on möödunud lapsepõlv ja kooliiga, inseneri-õpingud ja tööaastad. Et pärast elukutse omandamist oled jäänud sellele truuks, siis peaks see vihjama, et oled valikuga rahul. Mis võis olla põhjuseks, et valisid teedeinseneri kutse? Juhus, kutsumus?

Mõeldes möödunule, võib selle möödalenanud aja jagada vahest kaheks: lapsepõlv ja õpingud ning töö ja pere.

Õpingutest võib rääkida pikalt, kuid filosoofid väidavad, et inimene õpib kogu elu inimeseks olemist!?! Loodan, et olen püüdnud teha seda minagi!?! Nii hästi või halvasti kui see on mul välja kukkunud. Ja ehk suudan ka jätkata.

Olen sündinud Võrumaal, Vastseliina lähedal.



Meie juubilare



Kuulun Kaalude tähtkujusse (25. sept.) ja küllap vist on sellel olnud kõigele oma mõju.

Lapsepõlv mööduski enamasti Võrumaal, kuid keskkool sai läbi tehtud Nõos (1972). Teedeinseneri diplomi sain 1977. aastal Tallinna Polütehnilises Instituudis. Eriala valikul mängis oma osa kindlasti ka juhus, kuigi ehitusteaduskonda jõudsin pika kaalumise järel. Täna olen oma valikuga rahul, esimestel tööaastatel oli ka kahtlusehetki.

Hiljuti arutleti õpetajate missioonitunde ja töötasude üle. Kui täna on meie inseneride tasu pisut üle Eesti keskmise, siis aastakümneid tuli ka teedeinseneridel töötada ainult missioonitundest.

Kui alustaksid uuesti, kas valiksid sama elukutse ja elutee?

Valiksin küll sellesama, oma ala. Teedeinseneri tegevusväli on viimastel aastatel avardunud ja avatud, nii töö kui maailmanägemise mõttes, saab rohkem näha ja käia.

Tööaastad on möödunud Jõgeva Teede Remondi ja Ehituse Valitsuses (1977 – 1986 projektgrupis, sinna vahele kaks aastat armeeteenistuses ja viimased kolm ja pool aastat peainsener), Valga Teedevalitsuses (1987 – 2002 teedevalitsuse juhataja) ja Kagu Teedevalitsuses (alates 1. 11. 2002 teedevalitsuse juhataja).

Kõige loominguilisem, seetõttu kõige armsam periood jääb ikkagi Jõgeva TREV-i aega, mis oli mu esimene töökoht pärast TPI-d. Töötasin seal mitmes inseneriametis. Sageli oli võimalus olla nii projekteerija kui ka ehitaja ning ka teede korrashoiu probleemidega tegelda – see oli huvitav aeg. Olen tänulik ka oma tollastele vanematele kolleegidele, kes aitasid algaval inseneril teedeasjandusse sisse elada. Viimased 17 aastat on tulnud täita rohkem administraatori rolli: algul teedevalitsuse juhatajana Valgas ja nüüd uues keskuskes Võrus. Peab ütleva, et igapäevased mured söövad väikesed rõõmud ära või murendavad need üsna pisikeseks. Aga ehk Euroopa Liidus läheb pikapeale ka teedemeestel lõbusamaks.

Kagu TV hetkeseisudest rääkides tahaksin igati kiita meie töötajaid. Ma arvan, et oleme suutnud tellija rasket rolli täita ja ehk pikapeale suudame seda veelgi väärtustada. Ääremaa teedevalitsuse mängumaa on küll väga tilluke, kuid see ei pruugi nii jääda. /Eestimaa on nõnda pisike, et selle normaalseks arenguks varem või hiljem ei saa jääda ääremaid, vähemalt maanteehoiu osas!/?

Arvan, et selles vanuses on inimesel peale töö ja muu melu oluline ühe tugipunkti – kodu olemasolu. Heameel on tõdeda, et alustasin selle rajamist koos abikaasa Liinega rohkem kui 25 aastat tagasi. Peres on ka täiskasvanud poeg, kes elab juba iseseisvat elu.

Mis iseloomustab Eesti teedevõrgu senist arengut?

Viimase 26 aasta jooksul on meie riigimaanteed olukorras muutusi olnud palju. On kasvanud tolmuwabade katete osatähtsus, kuid kindlasti on see täna ebapiisav nii majanduse kui elukeskkonna jaoks. On hakatud ehitama kiirteid ja küllap

need EL-i tingimustes ka lõpuni tehakse. Oleme õppinud oma põhi- ja tugimaanteid renoveerima ja mitte halvasti, kasutades uut läänemaist tehnikat ja tehnoloogiat. Kõige tähtsamaks pean ma siiski muutusi teede korrashoiu osas. Tänapäevaste süsteem, kus nii hooldefirmad kui teedevalitsused tegelevad igapäevaselt ja järjekindlalt korrashoiuga, on võimaldanud, vaatamata teehoiu vaegrahastamisele, siiski säilitada kattega teede sõidetavuse ja parandada teede väljanägemist. Veel 15 aastat tagasi oli meie kõigi eesmärgiks nn. ehitusmontaažitööde plaani täitmine, ent teede korrashoid ei andnud selle kõrval plaani täitmise huvides suurt midagi. Kahjuks on meie nüüdsel rahastamisel ära unustatud vajadus perioodilise hoolde, st. katete pindamise ja kruusateede remondi järele. Seetõttu tekib, ja ilmselt järjest enam, probleeme teede seisunditaseme säilitamisega.

Kuidas näed kolme maakonna – Võru, Valga ja Põlva teedevõrku Eesti riigimaanteedevõrgu kontekstis: on seal midagi sellist, mis nõuab nende käsitlemist eripärastena ning sellele vastavalt ka eripära maanteehoiu?

Meie regiooni eripäraks on kindlasti teedevõrgu tihedus. Teiseks talvine lumerohkus ja liigendatud pinnareljeef, mis nõuab meie väga kapriisiks muutunud ilmastikus sagedamat libedustõrjet terves ulatuses ja seeläbi suhteliselt suuremat rahakulu. Kahjuks jääb see kõik maanteehoolde rahastamisel sõltuvaks ühestainsast kriteeriumist – liiklusintensiivsusest, mis tähendab, et peame talvel toime tulema suvihooldest raha võttes, sest talvel on meie teede korrashoid kallim kui mujal. Kolmandaks segab-takistab kruusateede liiga suur osatähtsus juba täna selle Eestimaa ühe väärtuslikuma elukeskkonna arengut. Kattega teid peaks olema vähemalt 50% teedevõrgust, täna on see kaguregioonis ainult 35%.

Kuidas hindad praeguse Kagu Teedevalitsuse haldus-suutlikkust üle kolme maakonna, kus varem oli igäihes oma teedevalitsus?

Arvan, et tänases situatsioonis on see positiivne, sest olemasolevat kaadrit ehk inimressurssi arvestades tugevdas see liitmine siiski tellijat nii järelevalve kui tööde planeerimise seisukohast. Kindlasti on see riigile odavam ja optimaalne viis oma ülesannete täitmiseks. Maanteehoolde järelevalve usaldamine eraettevõtte hooleks tänase teede seisundi ja olemasolevate lepingute juures tundub olevat enneaegne.

Haldussuutlikkuse tagab eeskätt asjaolu, et praegu on Põlva ja Valga maakonnas siiski teedevalitsuse osakond mõne ametnikuga. Äsjatoimunud teedevalitsuste haldusreform võimaldab tugevdada teedevalitsuse kui tellija rolli. Teisalt on nii, et reformi käigus läks põhiosa teedespetsialistidest ettevõtlaste ja jättis haldusasutustesse liiga napilt asjatundjaid. Meie Põlva osakonnas, näiteks, töötab ainult üks teedeinseneri kvalifikatsiooniga inimene.

Missugust arengut näed oma haldusalases maanteedevõrgus pikemas perspektiivis, mis on vajalik ja reaalne (võimalik) ellu viia. Arendada saab ju lõpmata palju, ent see jääb

Meie juubilar



tahes-tahmata võimaluste piiresse, arvestades muuhulgas regiooni majanduspotentsiaali.

See oleks pindamistöode ja kruusateede remondi mahu kasv, kattega teede sõidetavuse parandamine katete renoveerimise kaudu, kasutades erinevaid lahendeid, kattega teede osatähtsuse kasv. Praegu on kattega teid Kagu-Eestis liiga vähe, pean normaalseks, kui nende osakaal tõuseks 50 protsendini. See oleks normaalne, et mitte öelda hea, ja ka põhjendatud, pidades silmas nii asustustihedust, majanduse toimimise intensiivsust kui ka riigimaanteevõrgu tihedust. Praegu on meil terve hulk asulaid läbivaid maanteelõike, kus tolmatavat või konarlikku kruusateed on raske taluda ning selle asemel peaks tingimata olema kattega tee. Kagu-Eesti loodus ei ole oma rikkumatuses tähtis üksnes majanduse toimimiseks, vaid kui suurepärase elukeskkond Eesti inimesele. Kui maanteed on viletsad, siis inimesi tuleb siia vähe. Head teed võimaldaksid kasutada Kagu-Eestit elukohana ja samal ajal siit kaugemal tööl käia.

Eelöeldut võiks nimetada ka pingereaks, ilma raha ja mahute arvutamata. Kui Euroopa Liitu jõudes kõik targad pealinna ametnikud igal kõrgusel ikka seda Eesti asja ajavad ja ka ühes suunas, siis ehk saab plaanist ka asja! Olen optimistlik, et Euroliidus raha teedevõrgu arendamiseks antakse. Sõltub mõistagi sellest, kuidas meie omaenda Eesti ametnikud ministeeriumides suudavad asju korraldada. Usun, et eurokogemus suureneb ja meie ametnikud ei jää hätta.

Veel insenerikaadrist teedevalitsust(es). Kas neid napib?

Võib öelda küll, et ega meil sisemist konkurentsi tunda pole. Noor insener peaks olema siinsamas keskkuses ja osakondades kasvamas-õppimas, mis oleks kasulik ja vajalik järjepidevuse tagamiseks, et kogemusi ja oskusi üle anda. Teisalt oleks loomulik, kui noores eas ettevõtluses tegutsenud insenerid siirduksid hiljem tööle tellija poolele ehk teedevalitsusse. Siin on tingimuseks, et tellija poolel ei tohiks inseneri palk tammuda paigal või liialt maha jääda ehitava inseneri omast. Inseneri meil varus ei ole.

Kui võrrelda kunagist teedevalitsust, mis tootis ehk tegi kõiki teetöid, praeguse teedevalitsusega?

Endisaegse teedevalitsuse üks puudusi oli see, et maanteehooldega (korrashoiuga) ei olnud suurt aega tegeleda, ja töödki tehakse toonasega võrreldes täna siiski paremini, hoolimata maanteehoiule eraldatava raha väiksusest, sest rollid on kitsapiirilised (on inimesed, kes tegelevad eeskätt hooldega). Vana korraldust ei ole mingit vajadust tagasi igatseda.

Kuidas usud tulevikku – kas Kagu-Eesti majanduspotentsiaal võib kunagi veel tõusta, mis oleks ka selle regiooni teedevõrgu arengu tagatiseks? On see lootusetu usk?

Ei ole lootusetu! Ca viis aastat tagasi prognoosis Erik Terk, et Eesti majandusareng võib üksnes Põhja-Eesti arvel toimuda mitte kauem kui 15 aastat, seejärel on see ammenunud ja muu osa Eestist, sh Kagu-Eesti, rakendub riigi majanduse tõusuks. Küllap kümne aasta pärast läheb paremaks.

No kümme aastat on üsna lühike aeg. Aga mida arvad tännastest teedevalitsustest, kas neil on küllalt tegemist maanteevõrgu haldamise alal ja tellijarolli täitmisel?

Kui teedevalitsuste regioonides rahastatakse maanteehoidu nii, nagu teedevõrgu seisund seda nõuab, siis oleks tegevust küllaga. Usun, et varem või hiljem usaldab ka Maanteeamet järjest rohkem oma ülesandeid kui ka vastutust teedevalitsustele. Seni on ta seda teinud liigagi ettevaatlikult (teadmata põhjusel), kas või näiteks planeerimisel. Rohkem peaks kaasama teedevalitsusi objektide töövõtulepingute ettevalmistamisse ja vähempakkumiste korraldamisse. Saaksime kindlasti toekamad ja tellijale kasulikud lepingud. Tundub, et ERDF-I objektidele lähenetakse läbimõeldumalt kui varem. Raha kasutamine oleks tulemuslikum, kui osa tellija raha oleks teedevalitsuse käsutada. Tänapäev kogemus näitab, et objektide kui ka projektide juhtimisel ja järelevalvel on palju arenguruumi.

Kas see tekitab Sinus erilist heameelt, et oled nüüd oma kodukoha-maakonnas teedevõrgu haldusjuht?

Jah, seda juhul, kui midagi tõesti head saab ära teha, vastasel korral tekitab see vaid suuremat stressi. See üks aasta, kui Kagu Teedevalitsus on olemas olnud, on veel lühike aeg, ehkki seda aastat ei saa halvaks pidada. Alanud on tööd kauaoodatud objektidel nagu Otepää – Kanepi, Võru – Joosu lõik ja Rääpina silla ümberehitus. Siin on oma osa ka Kagu Teedevalitsusel. Avariiohtlikke sildu on meie regioonis mitu, mis on üks meie probleeme. Kagu-Eestis ei tohiks sillaehitus katkeda. **Kuuleksin Sinu arvamust selle kohta, kui Kagu-Eestis reisirongide ärakaotamise kampaanias hakati talveoludes kruusateid remontima. Sa olid selle keskmes. Ajakirjandus väitis, et raisatakse raha, kui kruusa justkui lumme visati. Usun, et arvad teisiti, sest kruusateede remondiks kruusa lisamine talvetingimustes on olnud varasematel aastakümnetel soovitud tehnoloogiline võte, mis tagab, et kevadeks on kruusakihil hea tihedus ja optimaalne niiskus hõõveldamiseks.**

Need kruusateed, mis olid tollesse kampaaniasse haardatud, said oma remondi kätte ja kohalik vallavalitsus, mis esindab siiski rahvast, oli sellega väga rahul. Meedia käsitles kruusateede remonti kui sellist asjatundmatult ja desinformeerivalt. Nende teede suhtes oli tulemus positiivne.

Mõeldes aastale 2004?

Nagu kahel-kolmel eelmisel aastal, on nüüdki eelarvele mõeldes tunne, et lihtsaim viis on igapäevase teehoolde rahastamise vajadusi põhjendada läbi lepingute. Teisel viisil need ääremaa väikesed numbrid süüakse ära inflatsiooniga ja kõikvõimalikke arvutusi ning muid nippe kasutades veelgi väiksemaks. Kas hooldefirma omanik on riik või erakapital, see on iseküsimus.

Vaatamata kõigele, usun ja loodan, et uus aasta toob teedele ka rõõme.

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

Usutles AHTO VENNER

TEEHOIU- KAVA KOOSTAMISE TAGA- MAADEST

Ülle Karjane
Maanteeameti arengu- ja
programmiosakonna juhataja



Teehoiutööde kavandamise aluseks on teehoiukava. Teehoiukava määrab meie tegevuse põhisuunad, arvestades rahastamisvõimalusi nii lähiaastatel (lühiajaline teehoiukava) kui ka pikemas perspektiivis (pikaajaline teehoiukava).

Viimastel aastatel on toimunud mitmeid olulisi muutusi eelarvepoliitikas, samuti on muutunud teehoiu rahastamise aluseks oleva kütuseaktsiisi määra käsitlemine. Alates 2004. aastast ei ole riigieelarves enam laenusid, vaid kõik laenud on viidud ühise nimetuse – riigitulu – alla. Rahastamispoliitika ettearvatud muutused on oluliselt mõjutanud viimastel aastatel valminud teehoiukavade paikapidavust.

Teehoiu rahastamisest

Vastavalt teeseadusele tuleb riigieelarves alates 2003. aastast tagada teehoiu rahastamine vähemalt 75% ulatuses kütuseaktsiisist (vt. tabel). Kuni 2002. aastani suunati teede rahastamiseks ka mootorsõidukiaktsiis, kuid alates 2003. aastast seda maksu enam ei ole.

Kütuseaktsiisi prognoosist lähtuvalt oli koostatud "Pikaajaline teehoiukava aastateks 2002 – 2010", mille kinnitas EV valitsus 27. augustil 2002 korraldusega nr. 550-k. Pikaajaline teehoiukava oli koostatud põhimõttel, et kütuseaktsiisi 75% piirmäära sisse arvestatakse riigieelarveraha ja laenud, sest need tuleb hiljem tagasi maksta.

Välisabi oli arvestatud vaid kütuseaktsiisi piirmäära täiendava rahastamisallikana, sest välisabi tohtis kasutada üksnes rahvusvaheliste põhimaanteede korrastamiseks.

Kütuseaktsiisi prognoos aastateks 2004 – 2006

Tabel
mln krooni

Aasta	2004	2005	2006
Kütuseaktsiisi laekumine riigieelarvesse	2400	2800	3200
Teehoiu rahastamine (75% kütuseaktsiisist)	1800	2100	2400

Allikas: Rahandusministeerium

Alates 2003. aastast koostatakse riigieelarve aga põhimõttel, et kõik rahastamisallikad – riigieelarve raha, laenud ja nüüdsest ka välisabi – loetakse arvestusliku kütuseaktsiisi 75% määra sisse. Seega on kütuseaktsiisist teedele suunatav osa tegelikult seda väiksem, mida suurem on välisabi osakaal sama piirmäära sees. Arvestuste kohaselt on tegelik riigieelarve raha, mis tuleb kütuseaktsiisist teedele, vahemikus 31...45%, olenevalt laenude ja välisabi mahust eri aastatel.

Siit tuleb esimene suur lahknevus valitsuse poolt kinnitatud "Pikaajalise teehoiukava" ja tegeliku rahastamise – riigieelarve seaduse põhimõtete vahel. Seega võis juba 2003. aastal öelda, et tulevane riigieelarve seadusest ja riigieelarve ülesehituse põhimõtetest ei ole võimalik pikaajalist teehoiukava täita. Et välisabi maht riigieelarves kasvab, ei suudeta ka järgnevatel aastatel tagada veel piisavalt raha tugi- ja kõrvalmaanteede remondiks.

Seega on teehoiukulude kehtiva (pikaajalise) kava kohane jaotus praeguseks ajaks kehtetu.

Kindlasti huvitab lugejat, kas välisabi vahendeid ei saaks kasutada ka mujal, näiteks tugi- ja kõrvalmaanteede remondiks vm. Paraku tohib välisabi (ISPA ja ÜF) raha kasutada TEN-T võrgustikku kuuluvatele maanteedele. Seetõttu oleme seni saanud välisabi (ISPA) raha kasutada vaid rahvusvaheliste põhimaanteede korrastamiseks. Kasutamise aluseks on olnud Euroopa Komisjonis ja Rahandusministeeriumis heakskiidetud strateegiline kava "Euroopa Liidu rahastatavad projektid 2002 – 2007".

Alates 2004. aastast on kavandatud Regionaalarengufondi (ERDF) raha kasutamine ka teiste teede remondiks (põhi-, tugi- ja kõrvalmaanteed), kuid nimetatud raha hulk ise on piiratud ja jaguneb lisaks maanteedele ka teiste transpordisektori (raudteed, sadamad jm.) projektide vahel.

See toob kaasa mitmeid probleeme. Esiteks: piiratud vahendite tõttu ei suuda me tagada piisavalt raha tugi- ja kõrvalmaanteede korrastamiseks, mis kohati on väga halvas seisus. Samas tuleb välisabi kasutamisel tagada kaasrahastamine ja seega raha kulutamine peamiselt põhimaanteedele.

Sellel on seotud teinegi probleem ja nimelt – välisabi käsitlemine riigieelarve osana. Välisabi vahendite kasutamine kasvab tulevikus veelgi ning sellega kaasneb alati kaasrahastamise kohustus 25% ulatuses riigieelarvest. Juhul kui välisabi kaasfinantseerimine toimub laenust, nagu mitme projekti puhul oli kavandatud, on võimalus enne Euroopa Liiduga liitumist sõlmitud lepingute puhul taotleda käibemaksuvabastust kogu projekti maksumuselt. Alates 2004. aastast see võimalus aga puudub. Seega tuleb nüüdsest riigieelarvest tasuda kogu projekti käibemaks, mis suurendab kaasrahastamise tegelikku osakaalu projektis. Järelikult väheneb jällegi raha tugi- ja kõrvalmaanteede remondiks, mis omakorda ei võimalda tagada maanteehooldeks vajalikku kasvu.

Kolmas probleem on kütuseaktsiisi tegelik laekumine. Teehoiukava ja eelarve koostamise aluseks on Rahandusministeeriumi kütuseaktsiisi prognoos (vt. tabel), mida kavandatakse tagasihoidlikult ja tegelikult laekumisest väiksemana. Tegelik kütuseaktsiisi laekumine on viimastel aastatel olnud üle 100 mln krooni suurem. Näiteks 2002. aastal oli see 107 mln kr suurem kui prognoositi. Varem polnud laekunud kütuseaktsiisi lisaelarve kaudu teedele suunatud, kuid alates 2003. aastast eraldati lisaelarve kaudu teedele täiendavalt 82,5 mln kr, sh. riigimaanteedele 62,5 mln.kr ja kohalikele teedele 20 mln.kr.

Kuni 2002. aastani kehtis mootorsõidukiaktsiis, mis teeseaduse alusel oli üheks teede rahastamisallikaks. Alates 2003. aastast kehtima hakanud raskeveokimaks pole teede rahastamiseks enam ette nähtud, kuigi raskeveokid kahjustavad teekatteid ja mõnes tihedamate vedude piirkonnas on tee taastusremont seetõttu vajalik tunduvalt varem kui keskmise liikluskoormusega maanteedel.

Nii pika- kui ka lühiajalises teehoiukavas oli teehoiu rahastamiseks kavandatud kasutada kuni 2005. aastani Maailmapanga (WB), Põhjamaade Investeeringupanga (NIB) ja Euroopa Investeeringupanga (EIB) laenusid vastavalt sõlmitud laenulepingutele. Kuid 2003. aasta sügisel avaldatud 2004. aasta riigieelarve eelnõus ning 17.12.2003 vastuvõetud 2004. aasta riigieelarve seaduses olid need vahendid asendatud mõistega "riigitulu" ja laene alates 2004. aastast meie eelarves enam ei ole. Riigitulu, nagu teisedki rahastamisallikad, arvestatakse kütuseaktsiisi 75-% piirmäära sisse.

Lühiajaline teehoiukava 2004 – 2006 on pikaajalise teehoiukavaga võrreldes koostatud rahastamise seisukohalt erinevatel põhimõtetel seetõttu, et alates 2003. aastast on riigieelarve komponentideks nii riigieelarve vahendid kui ka laenu ja välisabi. Sellest tulenevalt loetakse nimetatud komponendid ka kütuseaktsiisi 75-% määra sisse. Siinkohal tuleks rõhutada, et lühiajalises teehoiukavas ei kärbita mitte kulutusi, vaid lühiajalise teehoiukava koostamise aluspõhimõtted on erinevad, tulenevalt riigieelarve seadusest. Teehoiukavade paikapidavuse teemat võiks siinkohal veel edasi arendada, sest see, et laenu on asendatud riigituluga, toob kaasa mitmeid probleeme (projektidele lisanduv käibemaks jne).

On olnud küsimusi ka rahaliste vahendite täpsema planeerimise kohta. Paraku ei saa neid täpsemalt planeerida seepärast, et objektide maksumus kujuneb riigihanke protsessis ja töid hakkab tegema parima pakkumise teinud ettevõtja. Objekt võib kallineda ka tööde tegemise käigus. Viimastel aastatel on hakatud suuremat rõhku panema projekteerimisele ning projektide kvaliteedile.

Ülaltoodu põhjal võib tõdeda, et teehoiukava koostamine pidevalt muutuvates tingimustes ei olegi nii lihtne, kui esmapilgul tundub. Meie riik areneb kiiresti ja kiiresti muutuvad ka rahastamispoliitika alused. Tulenevalt riigieelarve seadusest on lühiajalise teehoiukava koostamise alused erinevad pikaajalise teehoiukava omadest ja seetõttu on teedele tegelikult suunatavad vahendid tunduvalt väiksemad. Aastateks 2004 – 2006 on raha tegelikult 995 mln kr vähem kui oli kavandatud pikaajalises kavas, kus välisabi oli täiendavaks rahastamisallikaks, ja seepärast on lühiajalises kavas vaja olulisel määral vähendada teehoiutööde mahtusid ning kärpida erinevaid projekte.

Teehoiukava 2004 – 2006 koostamisel on arvestatud, nagu ka pikaajalise teehoiukava puhul, et teedel nõutava seisunditaseme tagamiseks ja selle taseme tõstmiseks peavad suurenema vahendid maanteed hooldeks, kasvama peavad välisabi projektide kaasrahastamise, pindamise ja kruusateede remondi ning taastusremondi aastamahud, et likvideerida eelnevate aastate mahajäämused, jätkuma peab pooleliolevate objektide ehitus ning kaetud peavad olema laenuprojektide riigipoolse kaasfinantseerimise vajadused.

Et raha otstarbekamalt jaotada, oli vaja välja tuua prioriteetid. Teehoiukava prioriteetid näitavad ära teehoiutööde nende tähtsuse järjekorras, tagamaks olemasolevate rahaliste võimaluste piires tee kasutajale ohutud ja mugavad liiklustingimused.

Prioriteetid on järgmised:

- 1) Riigimaanteed hoolde
- 2) Põhimaanteed remont (välisabi ja laenuga seotud projektid)
- 3) Olemasolevate katete säilitamine – pindamine ja kruusateede remont
- 4) Tugi- ja kõrvalmaanteed asfaltkatete remont ja sildade remont
- 5) Kruusateedele katete ehitus.

Igas remondiprojektis on kavandatud vahendid liiklusohutuse tagamiseks. Liiklusohutuse ja sõidumugavuse tagamiseks, sh. liiklusohutlike teelõikude ümberehitamiseks on igas konkreetses projektis ette nähtud kindlad abinõud. Raha liikluskasvatuseks, vastavateks uuringuteks ja arendustegevuseks nähakse ette tegevuskulude hulgas vastavalt riigieelarve seadusele.

Hoole ja tegevuskulud. Kooskõlas riigieelarve uue seadusega ja eelarve klassifikaatoriga kajastuvad teedevalitsuste hooldekulud tegevuskuludes ning need jaotatakse vastavalt eelarve klassifikaatorile artiklite järgi (viies maakonnas kuuluvad sinna hoolet teostavate tööliste töötasu, sotsiaalmaks, mehhanismide ja rajatiste majandamiskulud jne.). Kümnes maakonnas lepingute alusel tehtavaid hooldetöid kajastatakse aga eelarves ühel real ning seetõttu pole andmed enam võrreldavad. Samuti ei ole alates 2004. aastast riigieelarve seaduses enam eraldi jaotust teedevalitsuste kaupa, vaid kõik on koondatud ühtseks Maanteeameti eelarveks. Seega kajastatakse edaspidi teehoiukavades vaid tegevuskulusid.

Tegevuskulude kavandamisel on arvestatud kulusid maanteehooldeks ning hooldelepingute täitmise kohustust, samuti vajadust tagada ülalpidamiskulud. Hooldekulude kavandamise aluseks on vajadus tagada riigimaanteedel nõutav tee seisunditase ning tee kasutajale aasta ringi mugavad ja ohutud liiklustingimused.

Vastavalt teeseadusele tuleb kütuseaktsiisist ette näha vahendid ka kohalike maanteed ja tänavate hoiuks. Kohalikele teedele minevad vahendid on lühiajalises teehoiukavas kirjeldatud ühe reana. Nende jaotus maakondade, sh valdade vahel, tehakse iga eelarveaasta alguses vastavalt kohalike teede olemise, alates 2005. aastast aga kohalike teede registrisse kantud teede olemise. Kohalike teede andmetes on ebatäpsusi ning need ilmnesid eriti 2003. aasta detsembris, kui alustati kohalike teede registri koostamist. Seetõttu ei saa teehoiukava kaudu jaotada kohalike teede raha maakondade lõikes. Kohalike teede vahendid arvestatakse samuti kütuseaktsiisi piirmäära sisse.

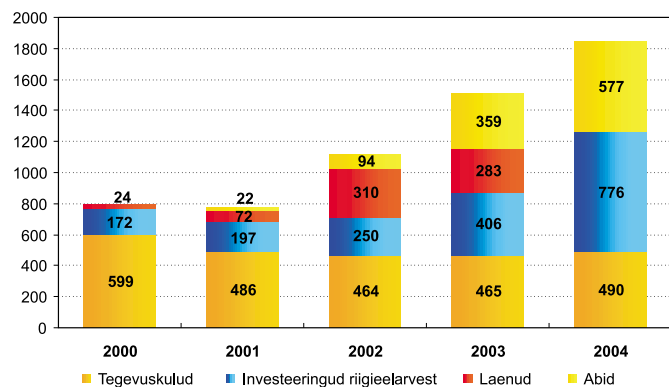
Igasugust kinnitatud teehoiukava tuleks vaadelda kui kavandamise alusdokumenti mingil kindlal ajahetkel, mitte kui eelarvet. Mitmel eespool kirjeldatud põhjusel võib kinnitatud teehoiukava lühikese ajaga osutada vananenuks. Uue lühiajalise teehoiukava 2004 – 2006 algvariant valmis 16. juunil 2003. Seejärel saadeti see kooskõlastuseks omavalitsusliitudele. See jäeti aga valdavalt kooskõlastamata, sest leiti, et kohalikele teedele eraldatavad vahendid on ebapiisavad ning lühiajaline kava ei vasta pikaajalisele. Miks niisugune olukord sai tekkida, sellest oli juba eelnevalt juttu. Lisaks esitasid mitmed maakonnad pika loetelu erisoovidest objektide näol, mis kõik on lähiaastatel maakonna arenguks vajalikud ja olulised. Ministeeriumi ettepanekul suurendati kohalike teede vahendeid ja korrigeeriti kava nii 2003. aasta lisaelarve kui ka täpsustatud 2004. aasta eelarve osas. Korrigeeritud teehoiukava saadeti uuesti ministeeriumile septembris, misjärel see suunati uuele omavalitsusliitude kooskõlastusringile. Tulemus oli ikka sama, kooskõlastusi ei tulnud. Oktoobris toimus veel mitmeid omavalitsusliitude, Maanteeameti ja ministeeriumi esindajate selleteemalisi kohtumisi. Lepiti kokku, et kohalike teede vahendid moodustavad tulevikus 5% kogu teedele suunatavast 75-% kütuseaktsiisi määra. Ka need kohalike teede vahendeid puudutavad korrektuurid said teehoiukavasse lisatud ja kava esitati järjekordselt ministeeriumile novembris 2003.

Tundus, et nüüd hakkame selle paljuvaieldud kavaga ühele poole saama ning ministeerium valmistab ette valitsuse korralduse järjekordest eelnõu. Kuid vahepeal tiksus ka aeg edasi ja ilmus trükist Rahandusministeeriumi 2004. aasta eelarve eelnõu, kus laenu oli asendunud mõistega riigitulu. Kuidas see mõjutab teehoiukava vastavust tegelikule rahastamisele ning muudab arengukava sisu, sellest oli juttu juba eespool. Joulude eel olime jälle sunnitud teehoiukava muutma, et viia see uuesti vastavusse 2004. aasta muudetud eelarvega, kus puuduvad laenu ja teatud projektidele lisandub seetõttu käibemaks. Ka need suured korrektuurid on nüüdseks tehtud ning pärast jõulupühi läks üsna põhjalikult muudetud teehoiukava neljas versioon uuesti ministeeriumi poole tee.

Loodan, et lühiajaline teehoiukava kinnitatakse enne, kui toimub järgmine põhimõtteline muudatus. Kuid ühe kindla järelduse võivad siit teha kõik: teehoiukava jääb ikka ja alati kavaks ja on arvestatav koostamise ajahetke seisuga. Kuigi teehoiu rahastamine vastavalt teeseadusele peaks toimuma kinnitatud teehoiukava alusel, toimub tegelik teehoiu rahastamine siiski kinnitatud eelarve järgi. Jääb vaid loota, et tulevikus muutub riigi rahastamispoliitika stabiilsemaks ning ühte teehoiukava ei pea aastas kolm-neli korda ümber tegema. Meie tulevikunägemuse järgi peaks kinnitatud teehoiukava muutuma rahastamise aluseks nagu teeseaduses kirjas, ning selle alusel koostatakse eelarve. Sel juhul laieneb teehoiukava kasutajate ring ja huvitatud asutused ning ettevõtted saaksid seda kava kasutada teehoiuga seotud reaalsete tegevuste planeerimisel pikema aja jooksul.

Kuidas on toimunud riigimaanteede rahastamine ja 2004. aastaks kavandatav eelarve, on kujutatud diagrammil. Tegelikult kujuneb 2003. aasta täitmine väiksemaks diagrammil näidatust.

Riigimaanteede rahastamine, mln kr



Viimastel aastatel on kütuseaktsiisi piirmäära sisse arvestatud ka Maanteeameti tegevuskulud, sh. ka omatulu, mida varasematel aastatel ei tehtud, vaid tagati riigieelarvest täiendavalt. Tegevuskuludest tuleb tagada ka vahendid kõigi riigimaanteede hooldeks.

Investeeringud riigieelarvest (alates 2004. aastast riigitulust) sisaldavad vahendeid välisabi kaasfinantseerimiseks, sh. kuni 2003. aastani k.a. ka laenu kaasfinantseerimiseks ning kõigiks muudeks investeeringuteks, mida ei saa teha välisabist (tugi- ja kõrvalmaanteede remont, kruusateede remont ja pindamine, kruusateedele katete ehitamine, soetused jm). Laenu kogusummas on arvesse võetud Maailmapanga (WB), Põhjamaade Investeeringuspanga (NIB) ja Euroopa Investeeringuspanga (EIB) laenu.

Välisabi kuni aastani 2003 k.a. sisaldab ISPA raha, alates 2004. aastast on sinna hulka arvestatud lisaks ISPA-le ka ERDF-i (regionaalarengufondi) raha.

Lugejale teadmiseks, et 2004. aastaks kavandatav eelarve ei ole veel kinnitatud ja sinna võib tulla muudatusi nii enne kinnitamist kui ka aasta jooksul. ■

Transpordisektori restruktureerimisest Balti riikides

KOKKUVÕTE PÄRNU SEMINARIST

24. – 25. novembrini 2003 toimus Pärnus Maailmapanga poolt korraldatud II rahvusvaheline seminar teemal “Transpordisektori restruktureerimine Balti riikides”. Mäletatavasti toimus esimene sellelaadne rahvusvaheline seminar kolm aastat tagasi Riias.

Pärnu seminari läbiviimise raskus lasus seekord Eestil eesotsas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga.

Eestist osales seminaril 33 inimest, sh. suurima osalejate arvuga olid esindatud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ning Maanteeamet, teistest transpordisektori ametitest ja Tallinna Tehnikaülikoolist oli osalejaid vähem.

Kolme Balti riigi transpordiministrid ja Maailmapanga transpordianalüütikud tegid kokkuvõtteid transpordisektori edusammudest Euroopa Liiduga ühinemise eel. Tutvustati edasise arengu plaane ja otsiti lahendusi kitsaskohtadele.

Majandus- ja kommunikatsiooniminister Meelis Atonen andis ülevaate Eesti transpordisektorist, ISPA projektide käivitamisest ning Via Balticast ja Läänemere meremagistraalide kontseptsioonist. Oma kõnes meenutas minister ka eelmisel seminaril käsitletud teemasid ning peatus vahepeal teostatud reformidel kui ka meie ühisel püüdlustel ja huvidel laienevas Euroopa Liidus. Minister rõhutas oma sõnavõtus, et Eesti möödunud aastate transpordipoliitikat iseloomustab opereerimisteenuste ulatuslik erastamine, transpordiliikide konkurentsi reguleerimine hindade ja maksude kaudu ning rahvusvahelisi ühendusteid eelistav infrastruktuuripoliitika.

Ka Maailmapanga analüütikud andsid omapoolse hinnangu Balti riikide transpordisektorile. Maailmapank on kaasfinantseerinud Eesti transpordiprojekte, sh. Tallinna – Tartu – Võru – Luhamaa maantee remonti aastatel 2000 – 2003 rohkem kui 245 mln krooniga.

Seminaril räägiti veonduse olukorrast kõigis kolmes Balti riigis, transpordisektori reorganiseerimisest, finantseerimiskogemustest ja rahvusvahelisest koostööst.

Teisel seminaripäeval töötati sektioonides: moodustatud olid maantee-, raudtee-, merenduse-, õhustranspordi- ja logistikatöörühpid. See päev oli pühendatud tulevikuvisionidele, transpordipoliitika direktiividele, tehtud uuringutele, veonduse ning logistika arengule. Maanteetranspordi valdkonna probleeme käsitlevas töörühmis olid arutlusel kaks põhiteemat – liiklusohutus ja teede rahastamine. Liiklusohutuse osas märgiti põhiprobleemina liiklusõnnetuste ja hukkunute arvu kõrget taset ning arutati, millistes suundades tuleks tegutseda, et tulevikus olukord paraneks. Teede rahastamise osas leiti, et kõigis Balti riikides on probleemiks madal hoolde rahastamine. Töörühmi ühine seisukoht oli, et põhjendatud vajadused tuleb riigil rahuldada.

Võrreldes 2000. aastal toimunud Riia seminariga, mil transpordisektori reorganiseerimine oli alles ees ja oodati ministri otsuseid selles valdkonnas, oli Pärnu seminari toimumise ajaks reorganiseerimise I etapp juba lõppenud. Täna teevad kümnes maakonnas riigimaanteede hoolde eraettevõtjad. Et muudatused on toimunud paari viimase aasta jooksul, oli Pärnus veel vara anda hinnangut nende efektiivsusele.

Pärnu seminari aktuaalsust tuleks aga rõhutada rohkem tuleviku suunatud transpordipoliitika arendamise seisukohalt, sest praegu on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumis ümberkujundamisel Eesti transpordipoliitika.

ÜLLE KARJANE



TÕELINE ÜLE-EUROOPALINE TEEDEVÕRK – KUS SEE ON?

Jérôme Munro-Lafon, Scott Wilsoni Grupi direktor, IRF-i Genfi kui ka Brüsseli kontori juhataja, arutleb Euroopa teedevõrgu üle.

Et konkurentsivõimeliseks jääda, vajab Euroopa tõhusamat transpordivõrku, arvestades eriti tulevast majandusintegratsiooni ja kümne uue riigi 2004. aastal toimuvat liitumist. Kas Euroopa Komisjoni Üle-euroopalise Transpordivõrgu (Trans-European Transport Network, TEN-T) teine väljaanne annab sellele uue tõuke? Kas uuesti üle vaadatud TEN-T programm võiks pakkuda Euroopa teedesektorile ärivõimalusi, et muutustele vastu astuda?

Praegu seisab Euroopa transpordivõrk silmitsi mitmesuguste väljakutsetega: pidevad liiklusummikud, olematud ühendusteel, vastastikuse koostöö puudumine, millele Euroopa Liidu keskme ida poole nihkumisel lisandub väljakutse perifeersete piirkondade integreerimise näol. Kuid selleks, et määrata üle-euroopalise transpordi nõudeid, tuleb eristada *tõelist*, pikki vahemaid hõlmavat läbi-Euroopa liiklust – suurel määral raskeveokid – ja kohalikku ning piirkondlikku liiklust – peamiselt sõiduautod ja kergeveokid, mis liiguvad kohalikel ja väga koormatud teedel.

Tegelikult nõuavad just need rängalt koormatud ühendusteel, mida pikamaajuhid püüavad vältida, kõige suuremaid investeeringuid. Siit sugeneb konflikt lühemateks ja pikemateks sõitudeks kasutatavate ja arendatavate kiirteelõikude vahel. Pikkade reiside osas on suur osa Euroopat läbivast teedevõrgust orienteeritud raskeid kaupu vedavatele autodele, mis võistlevad teiste transpordiliikidega nagu vee-, õhu- ja raudteetransport. Dominantseks turuoperaatoriks on autotransport, mille arvele tuleb 75% edasitoimetatavatest kaupadest, mõõdetuna tonnkilomeetrites, ja see arv on isegi veel suurem, kui mõõta seda kauba väärtuses.

EL Komisjoni põhimõtteline “modaalse tasakaalu nihtamine” maanteedelt mujale peab end veel tõestama soovitud tulemustega ja sel on võimalus areneda vaid siis, kui neisse teistesse transpordiliikidesse paigutatakse miljardeid eurosid, loomaks paremat teeninduse kvaliteeti. Isegi sel juhul osutuks raskeks lüüa teedesüsteemi eeliseid, kui asi puudutab varustusahela haldamisele esitatavaid nõudeid.

Missugused on siis uued plaanid, kuhu läheb raha ja kuidas vastab revideeritud nimistu eespool esiletoodud küsimustele? Raha paigutamise osas on Euroopa Komisjon määranud ka ühe peamise probleemi: investeerimine transpordi infrastruktuuri. Praegune 1% sisemajanduse kogutoodangust on osutunud ebapiisavaks ja uued plaanid näevad ette paigutada transporti kuni aastani 2020 ligi 235 mld eurot (u 274 mld USD).

Umbes 80% soovitatud projektidest on seotud raudteega,

üksikud neist kümnes riigis, kes kuue kuu jooksul ühinevad Euroopa Liiduga. EL poolt määratud osa – kõigest 20 mld eurot (23,5 mld USD) kogusummast 235 mld eurot – sunnib hoolikalt analüüsima kõiki projekte kulude/tulude seisukohalt, et vältida raha raiskamist. See uus nimistu ei tundu seda peegeldavat, sest selles sisaldub hulk projekte, mis on esitatud pigem poliitilistel kaalutlustel, mitte paikapidavate majanduslike kriteeriumide alusel, nagu nt. liiklusvood ja sotsiaal-majanduslikud vajadused.

Selle kõige tulemusena paistab tegelik üle-euroopaline teedevõrk arenevat kõikjal ja vastavalt turujõududele, mitte aga nii, nagu tahaksid kavandajad. Niisugune mulje sai veelgi kinnitust oktoobri alguses, kui Euroopa Liidu rahandusministrid otsustasid kärpida üle-euroopaliste transpordiprojektide auahneid programme. Paljud ministrid olid arvamisel, et need projektid, mida esitati Itaalia eesistumise ajal TEN-T kontekstis ja mis nõudsid 50...70 miljardi euro suurust rahastamist igal aastal, suudavad vähe teha Euroopa majanduse konkurentsivõime tõstmiseks.

Komisjon ise loodab kaasata erasektori raha, et vähendada lõhet transpordi vajadusteks olemasoleva raha ja rahastamisvajaduste vahel. Avaliku ja erasektori partnerluse ettepaneku muudab ahvatlevamaks see, et laenude tagaja oleks Euroopa Liit ja kaalumisel on kompanii seaduse läbi vaatamine ja asi on vahest väärt edasist arutamist. Kogemus näitab, et kontsessiooni vorm võib anda parema teedevõrgu koos parema hoolde ja teekasutajate teenindusega. Kuid Komisjon ei tohiks unustada, et ellujäämiseks peab erasektoril olema käive ja seepärast ei näe see sektor paljudes TEN-T projektides midagi ligitõmbavat, kui nende eesmärk on peaaegselt poliitiline.

Edasi, Euroopa Komisjoni ettepanekud otseste teekasutajate maksude ühtlustamiseks, veoautode uus tollieeskiri ja eeskiri tollimaksude kogumise süsteemi koostöökõks omab mõtet üksnes siis, kui tollitulud lähevad teekasutaja teenindamise parandamiseks, mitte aga alternatiivsete transpordiviiside subsideerimiseks TEN-i võrgu abil.

TEN-projektidel on kõrgeleennuline eesmärk toetada integratsiooni Euroopa Liidu sees ja sellest väljaspool. Kuid ajakohastatud TEN-projektide nimistu põhjal näib, et tähtsamad küsimused on veel esitamata: “Kas prioriteetsed projektid on need õiged? Kas need baseeruvad rahvusvaheliste liiklusvoogude ja sotsiaal-majanduslike vajaduste täpsel hindamisel ja ennustamisel?” On oluline saada täpne vastus just praeguses staadiumis. Kahju on paigutada avalikku (ühiskonna) raha projektidesse, mille majanduslik õigustatus pole kindlalt teada.



TEGEVUSPLAAN ELUDE SÄÄSTMISEKS – igäuks peab aitama parandada teede ohutust!

Igal aastal hukkab Euroopa Liidu teedel 40 000 ja saab vigastada 1,4 miljonit inimest. Kui midagi otsustavat ette ei võeta, saab iga kolmas eurooplane oma elu jooksul liikluses viga. Hiljuti avaldatud Euroopa Komisjoni teede ohutuse parandamise plaanis on ette nähtud viisid, kuidas neid kohutavaid arve aastaks 2010 poole võrra vähendada. “See eesmärk saavutatakse vaid siis, kui kõik osapooled töötavad koos: nii transpordifirmad, autotöösturid, kindlustuskompaniid kui ka riigivõimuorganid,” väidab **Dimitrios Theologitis**, Euroopa Komisjoni juures tegutseva Teede Ohutuse ja Tehnoloogia juht.

Tekst Conny Hetting

Arvukad õnnetused Euroopa teedel kuuluvad meie ajast suurimate sotsiaalsete probleemide hulka. Alates Teisest maailmasõjast on Euroopa maanteeliikluses elu kaotanud kaks miljonit inimest ja 100 miljonit on viga saanud – see on rohkem kui sõja ajal lahingutes langenuid.

Enne 1990-ndaid aastaid oli raske sõnastada Euroopa teede üldist ohutusprogrammi, sest tolaegsel Euroopa Ühendusel puudusid volitused selles valdkonnas. Kuid 1992. aasta Maastrichti leping võimaldas Euroopa Liidul luua raamistiku teede ohutuse alasele tööle ja astuda vajalikke samme.

Euroopa Komisjon usub, et teede ohutus on kõigi osapoolte vastutada – alates teekasutajatest enestest ja lõpetades transpordikompaniide, organisatsioonide, sõidukitootjate ja mitmesuguste riigivõimuorganitega. Komisjoni ülesandeks on mõne lähema aasta jooksul luua alus ja raamistik ulatuslikule teede ohutuse alasele tööle.

Sügisel 2001 avaldatud nn. Valges Paberis (White Paper) “Aeg otsustada” määratles Komisjon oma üldise eesmärgina vähendada aastaks 2010 surmaga lõppevaid õnnetusi teedel poole võrra. “See on väga auahne siht. Aga kui me tahame edu saavutada, peavad selle ülesande lahendamiseks olema kaastatud kõik osapooled ja nad peavad valmis olema tegema ekstra jõupingutusi,” märgib D. Theologitis.

Hiljaaegu võttis Komisjon vastu teede ohutust puudutava uue tegevusplaani “Partnerlus ohutuse nimel”. Nagu nimetuskki näitab, annab see raamistiku ja strateegia, kuidas jagada vastutust kõigi asjatult huvitatud poole vahel Euroopa liikluses ohutuma keskkonna loomiseks. Lühidalt näeb see tegevusplaan ette järgmist:

- * edendada teekasutajate ohutumast käitumist näiteks sel viisil, et toetatakse vääramatult olemasoleva seadusandluse järgimist, paremat sõidu põhialuste õpetamist ja era- ning kutselistele juhtidele lisapraktika andmist
- * astuda samme, et muuta sõidukid ohutumaks niisuguste abinõudega nagu tehniline harmoneerumine ja tehnilise arengu toetamine
- * parandada teede infrastruktuuri niisuguse tegevuse abil, nagu parima tegutsemispraktika juhendi koostamine ja selle levitamine kohalikul tasemel, ning muuta eriti õnnetusterohked paikkonnad ohutumaks.

Komisjon kavatseb kaasata kõik osapooled tegelema teede ohutuse küsimustega. Uue plaani üks tähtis element on seega Euroopa teede ohutuse harta. “Peale selle, et ollakse nõus üldiste reeglitega, kohustuvad kõik allkirjutanud võtma ette spetsiifilisi aktsioone,” ütles D. Theologitis. “Neist kohustustest teatatakse avalikult ja nende täitmist jälgitakse pidevalt.

Näiteks võivad allkirjutajateks olla organisatsioonid, autotootjad või kohaliku võimu esindajad. Kui nad oma kohustused ellu viivad, hoolitseb Komisjon selle eest, et nad saavad teenitud tunnustust. Kui nad hakkama ei saa, siis loomulikult ei rakendata mingeid sanktsioone, kuid see mõjutab kindlasti nende usaldusväärsust.”

Vastavalt D. Theologitisele, on Scania ja teistel autotootjatel palju võimalusi mängida teede ohutuses erilist osa, iseäranis ohutamate sõidukite väljatöötamises ja arendamises. “Autotööstus võib panustada sellesse üldisesse eesmärki, ilma et see hiiglasuuri kulu- tusi kaasa tooks. Näiteks võiks selleks olla kohustus installeerida kõigisse sõidukitesse automaatsüsteem, mis meenutaks juhile ja reisijatele vajadusest kasutada turvavööd. See oleks ülimalt tähtis

liiklusõnnetuste ohvrite arvu vähendamise seisukohalt.”

Hästikonstrueeritud deformatsioonitsoonid autos võivad samuti aidata parandada liiklusohutust. Laupkokkupõrke puhul võivad deformatsioonitsoonid neelata küllalt energiat, et säästa rohkem elusid. Tegevusplaanis esitatud õnnetuste analüüs näitab, et kui kõik sõidukid oleksid kavandatud pakkuma samasugust kaitset, nagu vastava kategooria sõidukite parimad esindajad, võiks ära hoida pooled, mis on surmaga või invaliidistumisega lõppenud õnnetustest.

Euroopa Komisjoni teedeohutuse juht usub, et ei tohiks tegutseda liiga kiiresti. “Hetkel oleme faasis, kus uurime probleeme ja võimalusi,” jätkab D. Theologitis. “Meil on vaja rohkem fakte ja teadmisi, enne kui hakkame tegema ettepanekuid sõidukite mõõtmete või muude tehniliste näitajate muutmiseks.”

Euroopa Liidu laienemine, mis toob kaasa 10 uue riigi liitumise, on veel üks teede ohutuse alane väljakutse. Teede ohutus on kandidaatriikides üldiselt halvem kui praegustes 15 liikmesriigis. Aastal 2001 sai uute liikmesriikide teedel surma 12 000 inimest, ometi on neis nii sõidukite arv kui ka liikluse määr palju väiksemad.

“Tagamaks, et ei autode arvu ega ka liikluse suurenemine mõne järgmise aasta jooksul ei tooks automaatselt kaasa liiklusohvrite arvu kasvu, on vaja uut liikmesriikides rakendada drastilisi abinõusid,” jätkab ta. “Me peame paisutama praegust ja ka tulevast teede ohutuse alast tegevust, kuid alustama teistegi spetsiaalsete projektidega. Kui Euroopa Liidu laienemine aset leiab, määratakse suured fondid infrastruktuuri parandamiseks – näiteks teede standardite jaoks. Oluline on see, et me teeksime kohe algusest peale kõike õigesti.”

Mida hr. Theologitis tulevikult ootab? Kuidas näeb Euroopa teedevõrk välja aastal 2010? “Ma näen teede ohutuse alast tööd kui üht tähtsamat sotsiaalset küsimust. Viimastel aastatel oleme näinud silmapaistvaid jõupingutusi keskkonnaprobleemide osas, millel on võimas mõju ühiskonnale ja meie elule. Olen veendunud, et samasugune trend leiab aset ka siis, kui asi puudutab teede ohutuse parandamist.

Ma ennustan ka, et teaduslik uurimistöö ja areng muudavad kõik autotüübid palju ohutumaks kui need on praegu. Seesama kehtib ka infrastruktuuri kohta kõikjal Euroopas. Kui seda tegevusplaan toetavad kõik – nii autotööstus ja transpordifirmad, nii kohalikud kui ka regionaalsed võimud ja Euroopa Liit –, siis säästame aastal 2010 palju inimelusid.”

HIRMUTAVAD FAKTE

- Euroopa Liidu 15 liikmesriigis on 375 miljonit teekasutajat, kellest 200 miljonil on juhiluba ja kes kasutavad 200 miljonit autot 4 miljonil teekilomeetril.
- Igal päeval aastast nõuavad liiklusõnnetused Euroopa Liidu teedel 110 inimest.
- Kindlad elanike kategooriad on eriti haavatavad: noored teekasutajad 14 kuni 24 aasta vanuses (10 000 hukkunut aastast), jalakäijad (7000 hukkunut), mootorratta ja mopeedijuhid (6000 hukkunut) ja jalgratturid (1800 hukkunut).
- Otseselt mõõdetav liiklusõnnetuste hind on 45 miljardit eurot. Kaudsed kulud, kaasa arvatud ohvrite ja nende lähedaste kannatused, on 3–4 korda suuremad. On mainitud arvu 160 miljardit eurot, mis on võrdne kahe protsendiga Euroopa Liidu eelarvest.
- Ühe kolmandiku raskete või surmaga lõppenud õnnetuste põhjuseks on ülemäärane või mittekohane kiirus.
- Iga neljanda fataalse õnnetuse põhjuseks on olnud alkohol.
- Kui igas riigis oleks turvavöösid kasutatud samal määral nagu riigis, kus seda tehakse kõige rohkem, oleks säästetud ligi 5000 inimest.
- Liiklusõnnetused on kõige sagedasem surma põhjus alla 45-aastaste ja nooremate puhul ning alandab keskmist eluiga rohkem kui südamehaigused ja vähk.

Scania World 4/2003

NORRA TEEDEL NÄDALAGA NÄHTUST



*Vaade fjordile Norras Andalsnesi lähedal.
Foto: Erkki Mikenberg*

Algus Teelehes nr 3 (35)

TUNNELID

800 km Norra teedest on tunnelites, sh. riigiteedel on 450 km tunneleid. Norras asub veerand maailma pikematest tunnelitest. Maailma pikim, Lærdali tunnel pikkusega 24 505 m valmis aastal 2000. Samal teel (E 16) asub veel teinegi, 1991. aastal valminud 11,4 km pikk Gudvangeri tunnel.

Paljud tunnelid (kokku 20) kulgevad fjordides 134...346 m sügavuses mere all. Pikim neist on ligi 8 km pikk, ulatudes 260 m merepinnast allapoole.

Kui varem oli pooleldi käsitsi kaljusse tunneli rajamine üliiraske, siis nüüd valmib Norras igal aastal vähemalt üks maanteetunnel, nii kõneldi meile vastuvõtul Maanteeametis.

Nägime pikka videofilmi tunnelite projekteerimisest arvuti abil ja ehitustööde eri etappidest kuni valmimiseni. Tunneli ehitus toimub mõlemast otsast üheaegselt. Pärast väikeste laengutega suunatud lõhketöid, tuulutamist ja rusu äravedu ankurdatakse kaljus olnud või lõhkamisel tekkinud praod ja lõhed pikkade, mitmemeteriste terasvarrastega. Tunneli lagi

ja seinad kaetakse survemeetodil torkreetbetoonist võõbaga. Kohati tuleb tunnelis isolatsiooniga tõkestada ka vee läbi-jooks või tugevdada tunnelit, alati tuleb betoneerida aga suudmeosad. Väga suur töö on sundventilatsiooni ehitus, samuti tuleb kõigis tunneleis paigaldada valgustus. Pikemais tunneleis on andurid heitgaaside taseme määramiseks ning telekaamerad. Nägime ka 250 m pikkust näidistunnelit, mida rajatakse maanteemuuseumi juurde.

Tunnelite korrashoid on viis korda kallim tavalisest tee-hooldusest. Liiklusohutust ja tuulutust tunnelites jälgitakse monitoridest. Pikemates tunnelites on lühikeste vahemaade järel tulekustutid ja helkivate infotahvlitega varustatud telefonid. Viidad teatavad, palju tunnelist on läbitud, palju on ees.

Kohapeal naljatakse, et neil on kahte tüüpi tunneleid – ühed on “vannitoa” tüüpi, teised – ja neid on enamik – “põrgutoru” tüüpi. Esimesed on siledade, vooderdatud seintega ja hästi valgustatud, teised aga lõhkamisest kujunenud mügerikseinalised, tsementhallid ja hämara laevalgustusega. “Põrgutorust” läbi sõites vaibub jutt bussis korrapealt. Pikas tunnelis tekib unisus ja vajadus neelata, sest kõrvad lähevad

“lukku”, kuna tunnelites tekitatakse gaaside kiireks eemaldamiseks ülerõhk. Kõige tüüpilisem “põrgutoru” oli spiraal-tunnel Drammenis. Selle oli kohalik omavalitsus rajanud linna aastapäevaks. Tunnel oli ühesuunaline (olid foorid), kuid ikkagi tuli mõni sõiduauto vastu. Tunneli laest tilkus vett, hämarat valgust andsid laelambid. Läbisime selle nii üles kui alla. Viimistletud tunneleid nägime Oslos ja Lillehammeris. Jalakäijate ja jalgratturite liiklemine on kõigis tunneleis keelatud.

Kui oled juba pikka aega sõitnud tunnelites, siis välja vabasse loodusse naasmine võib olla tõesti nagu pääs põrgust. Tunnelis sõitja kaotab 99% Norra kaunist loodusest, kuid kaubaveol on tunnel loomulik ja parim lahendus. Ohtlike ainete veol on piiranguid aga ka tunneleis.

LIKLUSOHUTUS

Nädala jooksul ei näinud me ühtki avariid, isegi politseid nägime paaris linnas vaid juhuslikult. Norra autojuht on viisakas. Teedel on automaatsed kiiruskontrolli punktid, mis kiiruse ületaja registreerivad.

Loomulikult on avariisid ka seal. 2001. aastal hukkus Norra teedel 275 inimest, mis miljoni km läbisõidu kohta teeb 0,008 hukkunut. Vigastatuid ja hukkunuid oli miljoni km läbisõidu kohta kokku 0,334. Miks hukkub meil peaaegu samal palju inimesi kui Norras? Arvestades sealseid raskeid liiklustingimusi, suurt turistide hulka ja üldist autode arvu, on see mõtlemapanev.

Kui 1954. a. oli Norras 197 500 autot, siis 2001. a. juba 2,3 miljonit, sh. 1,9 miljonit sõiduautot. Norras puudub oma autotööstus ja kunagi oli teede halva seisukorra tõttu autode sissevedu isegi piiratud.

Põhikiiruseks on Norra teedel lubatud 80 km/t, vaid üksikutes kohtades oli näha ka märki 90. Rohkem oli märke 70, 60, 50.

Arvatavasti on avariide vähenemisele kaasa aidanud ranget alkoholi poliitika ja karistused selle eiramise eest. Alkoholi müük on riigi monopol, kauplusi on vähe ja nad on avatud piiratud aja vältel. Kui kauplus suletakse, kaetakse vaateaknad läbipaistmatu kattega. Alkoholi reklaam on kõikjal keelatud. Üheski tavalises kaupluses, kõnelemata kioskitest, ei müüda alkoholi. Toiduainetekauplustes on saadaval vaid lahja (alla 4,75%) õlu.

Joobes autojuhi karistused on rängad ka siis, kui ta pole sooritanud avariid. Kui joobes jäädakse vahele esimest korda, on karistuseks 21 päevaaresti, ühe kuupalga ulatuses trahvi (kuid mitte alla 20 000 NOK-i) ning lubade äravõtmine kaheks aastaks. Kui see toimub teistkordselt, on muud karistused samad, kuid load võetakse kolmeks aastaks. Kolmandal korral on arest juba 30 päeva ja lisaks nimetatud trahvisummale võetakse load eluks ajaks. Karistada saavad ka kõik joobnud juhi sõidukis olnud juhilubadega reisijad. Nende load võetakse samuti ära, sest nad olid juhi joobest teadlikud.

Maanteeametis kõneldi, et koostamisel on kava, kuidas viia liiklusavariid teatud piirkondades nulltasemele.

MAANTEEAMET JA REFORMID

Meid võeti vastu Norra Riiklikus Maanteeametis (*Statens Vegvesen Vegdirektoratet*) Oslos, kus peadirektori asetäitjad hr Kjell Haaland ja hr Kjell Solberg andsid ülevaate Norra teede tänapäevast ning tulevikuplaanidest.

1. jaanuarist 2003 toimus reform, millega tootmine eraldus haldusest. Tootmispoolel tegutsenud ca 4700 töötaja osalusel moodustati riiklikud aktsiaseltsid, mis konkureerivad töövõttudel. Senise 19 maakondliku (*fylke*) teedevalitsuse asemel on nüüd Norras vaid 5 regionaalset teedevalitsust (Ida, Lõuna, Lääne, Kesk ja Põhja). Igale valitsusele allub 3...5 maakonda. Koos Maanteeametiga on neil planeerija, tellija, juhtija ja tööde vastuvõtja roll.

Teede järelevalve ja teetööde vastuvõtt jäävad 100% riigile. Ilmateenistusega on kaetud kogu teedevõrk, seda teenust ostetakse.

Maanteeameti ja regionaalsete valitsuste ülesandeks on:

- 1) olemasoleva teedevõrgu arendus, kooskõlastused
- 2) uute teede planeerimine
- 3) liikluskorraldus, info, teenindusviidad
- 4) tehniliste standardite väljatöötamine teedele ja transpordile
- 5) liikluseeskirjad
- 6) sõidukite registreerimine
- 7) autojuhiloa, eksamid.

Tööde järelevalveks on välja töötatud ja antud kõigile vastavaile ametnikele standardite taskuteatmik ja see on antud kõigile vastavaile ametnikele. Seda näidati ka meile.

Rahalised ressursid on meie mõistes suured. Riigi eelarvest on riiklikele teedele eraldatud 11,5 miljardit NOK-i. Tasuliste teede lõivust lisandub siia veel 2 ja maakondade eelarvest samuti 2 miljardit.

MUSEUMIDEST

“Kes vana ei mäleta, elab tulevikuta” – see ütlus kehtib Norras täies ulatuses. Riik säilitab mitmes muuseumis kõike möödunust, kuid samas kasutab seda külastaja mõtte suunamiseks tulevikku. Transport kajastub Oslos asuvas Tehnikamuuseumis (*Norsk Teknisk Museum*), kus on välja pandud teedehituse aururull, vanu autosid, tramme, rong koos jaamaga, vedurid, lennukid. Olümpialinnas Hamaris asub spetsiaalne Raudteemuuseum (*Norsk Jernbanemuseum*). Norra Teedemuuseum (*Norsk Vegmuseum*) asub Lillehammeri lähedal Hunderfossenis.

Meie muuseumikülastajaile võib tunduda imelik, kui muuseumis lippavad ringi koolilapsed, lamavad kõhuli põrandal ja teevad skitse ning märkmeid. Kuid just nii õpetatakse Tehnikamuuseumis kooliõpilasi.

Museumides koolitatakse ka täiskasvanuid. Teedemuuseumis on videosalvestuste jälgimise ruumid ja suur amfiteatritaaline kinoseadmetega auditorium. Siia kompleksi kuulub ka Oslo lähedalt muuseumisse veetud vana kõrtsihoone, mis on nüüd külastajate toitlustamiseks rendile antud.

Teedemuuseum Hunderfossenis on rajatud täiesti uuel kohal. Selle direktor Geir Paulsrud, muistse viikingi välimusega energiline mees, juhib muuseumi rajamist juba alates 1985. aastast. Muuseum avati 1992, kuid selle arendamine jätkub pidevalt.

Suurele (30 ha) maa-alale on veetud palju vanu teeäärseid ehitisi. Uuesti on üles ehitatud vanaaegne laeluse transmissioonüsteemiga teemeistri töökoda. Võllidel on iga seadme jaoks eraldi veorihmadega rihmarattad, kuid ühine mootor. Igat tööpinki saab eraldi käivitada, mida meie nähes



ka tehti. Müra oli vägev, kui kõik võllid pöörlesid. Demonstreeriti miniatuurset, kuid omal ajal realselt töötanud kivi-purustit, mida käivitati kuumpeamootori abil.

Muuseumi territooriumil sõidutas meid vana, 1950-ndatest aastatest pärit autobuss. Ekspositsiooniruumi on 2000 m², sellele lisanduvad kõik vajalikud abiruumid.

Rajamisel on täiesti uus, nn. kaljutöötlusosakond (*Norsk Fjellsprengnings Museum*), mis on pühendatud tunnelite rajamisele. Eelarve selle rajamiseks on 45 miljonit NOK-i, millest

pool on praeguseks juba kulutatud. Rajatud on umbes veerand kilomeetrit pikk hobuserauakujuline tunnel. Selle ühes otsas, kitsas 5,3 m laiuses tunnelis, näidatakse tööd endisajal. Edasisse laia ossa on planeeritud aga tunneli kõigi ehitusjärete näidistööplatsid. Nende rajamine toimub kõigi firmade kaasabil, kes tegutsevad ka reaalsete tunnelite rajamisel.

Muuseum allub osakonnana vahetult Norra Riikliku Maanteeameti peadirektori asetäitjale hr Kjell Haaland' ile.

Piltidel:

* ülemisel, Eva Äkke tehtud fotol, on Eesti ja Norra maanteemuuseumide juhid: vas. Marge Rennit ja Geir Paulsrud, kes on istet võtnud Geirile nooruses kuulunud külgvankriga mootorrattal, mis on nüüd muuseumi eksponaat.

* alumisel on muuseumieksponaatidest jäänud peale esimene auto Norras (Benz Phaeton 1895).

Foto: Erkki Mikenberg

* Troll näib sõbralikult jälle Norrat külastama kutsuvat (lk 25).

Foto: Erkki Mikenberg

Photos of technical tour of Norway.



Norra Teedemuuseum ei olnud ainult vanade asjade hoidla, vaid atraktiivne vaatamisväärsus, kuid mis peamine – selle eesmärk on suunatud tulevikku.

Norras on palju erinevaid muuseume ja tundub, et ka need on lisaks minevikule suunatud tänapäeva. Möödamines saime põgusa ülevaate Lillehammeris asuvast Maihaugeni Vabaõhumuuseumist, mida loetakse üheks Euroopa parimaks. Muuseum oli selleks kellaajaks küll juba suletud, kuid ka jalutuskäigul läbi selle territooriumi nägime, et lisaks vanadele ehitistele on seal esindatud ka täielikult sisustatud viimaste aastakümnete individuaalelamute tüübid. Näis, nagu oleks elanikud just-just ukse lukku keeranud ja momendiks kodust lahkunud.

VEEL NORRAST

Norras on kõik majad, eriti aga elamud, heas korras – kõik on maitsekalt värvitud, ümbrus on puhas. Majade ümber hoolikalt pügatud muru. Peenramaad majade juures pole ja arvatavasti ei ole see kaljusel pinnasel ka võimalik. Mida harida saab, see on haritud ja seda maad ei raisata maja ehitamiseks. Kodusse investeerib norralane aga meelsasti.

Meie mõistes on elu Norras kallis. Keskmine palk on 180 000 NOK-i aastas; õpetajatel, kontoritöötajatel, meditsiinidodidel, politseil 250 000, arstidel 300 000...600 000 NOK-i. Eraarstid teenivad 1...1,5 miljonit. Farmer kindlustatakse riigipoolse kompensatsiooniga, kui ta sissetulek jääb temast mittedõltuvalt alla 180 000 NOK-i aastas. Maksud on astmelised.

Lastetoetust makstakse 16-aastaseks saamiseni ühe lapse korral 1100 NOK-i kuus, kui on üle 4 lapse, siis toetus iga lapse kohta kahekordistub. Alimendid nõuab isalt sisse riiki.

Norra on kodu- ja perekeskne riik. Kui emal on lapse pärast vaja töölt paar tundi ära käia, siis lubab seda iga ülemus. Kui tööaeg on lõppenud, ruttavad kõik koju, sööma ja pere juurde. Lõuna ajal süüakse tööl enamasti vaid kaasavõetud võileibu. Jõukus on maale toonud hulgaliselt tumedama nahavärviga immigrante, keda kohtab tänavaid koristamas, lapsi kärutamas, koeri jalutamas või teistel odavatel töödel.

Norra naised said valimisõiguse 1913. aastal, praegu on neid arvukalt nii parlamendis kui valitsuses. Kuid tervikuna on naiste tööhõive ka praegu madal, vaid pooled naised käivad tööl. Norralikud tööd – nafta tootmine, laevandus, kalapüük merel, metsandus, mäetööstus – eeldavad suuremat füüsilist koormust ja pikemat äraolekut kodust.

Riigile kuuluvad kõik olulised majandusharud, sh. nafta- ja gaasitööstus ning hüdroenergia. Siit saadavaist tuludest moodustub nn. naftafond, mis on sisuliselt riigi stabiilsioonifond.

Norra sotsiaalhooldus olevat maailma parim. Siiski on Norras ka kaks asja, mis kuhugi ei kõlbavat. Need on üldharidus ja reformitud arstiabi.

Kuni 7. klassini ei panda norra koolis õpilasele hindeid, mille tulemusel õppimisel saadud teadmised on nõrgad ja takistavad hilisemat haridustee jätkamist. Reformitud tasuline arstiabi pidi olema kohmakas ja kallis. Neid asju soovitati Eestis vältida.

Norra on kaunis maa. Norra rahvas on alati olnud töökas ja kodukeskne. Meie iseloomudes on ühiseid põhjamaiseid jooni. Norralane ei torma lõunamaalase kombel kedagi kaelustama ega kallistama, vaid käitub vaoshoitult, ei kutsu lühi-

tutvuse järel kedagi oma koju. Norra naine on sportlik, kannab madalakontsalisi kingi ja seljakotti. Domineerib perekeskne sportlik eluviis. Koos lastega sõidetakse jalgratastel või matkatakse mägedes, kus paljudel on oma mätaskatusega mägiõnn. Paljudel on ka oma mootorpaat või jaht. Ekslikult arvatakse, et Norras on kõige popimaks spordialaks suusatamine. Ei, selleks on hoopis jalgpall, oma väljakud ja meeskonnad on igas külas. Pidi olema suur rahvuslik pidupäev, kui Norra jalgpallimeeskond maavõistlusel Taanit võidab. Loomulikult, vanad arved ei unune.

Norralane pidutseb tänavail rahvuspuhal 17. mail. Siis tervitab kogu rahvas juubeldades oma kuningat.

LÕPETUSEKS

Kui nüüd küsida, kas elaksin Norras, nende kaunite fjordide, mägimetsade ja pruunide, süngete kaljumägede embuses alaliselt, siis vist küll vastaksin norra keeles NEI, MANGE TAKK, s.t. "täna väga, ei!". Madala maa inimene tunneb end siin vägeva looduse sees putukana. Kaunis loodus on küll lummas, aga kui jääd sinna kauaks, hakkab see rõhuma.

Meile, eestlastele, oleks seal eriti raske ka seepärast, et oleme maal, kus kukkuda saab madalalt ja pehmelt, õppinud jooma palju viina. Norras on viina raske saada ja ega vindise peaga vist seal kuristike serval ka kaua ei kõnniks.

Kuid nautida seda looduse ilu tahavad kõik. Norrat külastab igal aastal ikka ja uuesti lugematul arvil välituriste ning kogu Norra teeb kõik, et nende muljed oleksid unustamatud.

Niisiis, jällenägemiseni, kaunis Norra, HA DET BRA, NORGE!

ENDEL GRAUBERG



MAANTEEAMET 85

Eesti Vabariigi esimesel, 1918. aastal, kui oli lõppenud Saksa okupatsioon, alustas muude valitsusasutuste hulgas novembris tööd Teedeministerium. Sama kuu 26. kuupäeval asutati Teedeministeriumis Maanteede ja Sisemiste Veeteede Valitsus. Seda kuupäeva loetaksegi Maanteeameti sünnipäevaks. Viis aastat tagasi, 1998. aastal avaldatud Maanteeameti 80-nda juubeli üllitises kirjutas Aadu Lass muu hulgas järgmist.

* Teedevõrgu kogupikkus (Eestis 1918 – toim.) oli 18 000 km, sh post- ja kihelkonnamaanteid 11 500 km. Neist 400 km oli Vene ajal (tsariajal – toim.) ehitatud kivi- ja killustikkeid ehk nn. kunstkattega teid. Peale kruusateede oli põllupidajate hooldada veel umbes 6500 km valla- ja külateid (nn. roobasteid) naturaalkohustuse korras.

* Aastail 1919 – 1923 ehitati 44 puitsilda ning 9 kivi- ja raudbetoonsilda. Ka maavalitsused tegelesid oma haldusalas teede olukorra parandamise ja uute sildade ehitamisega. Mitmesuguste ümberkorralduste tõttu (1924 – 1934 tegelesid maanteedega Maanteede Inspeksioon, Tehnika Osakond, Ehitustehnika Osakond ning Maanteede ja Ehituse Osakond) taasloodi iseseisev Maanteede Valitsus (Talitus) alles 1934. aastal.

* Alguses jälgis maanteede olukorda Maanteede Inspeksioon (kuni 1924) ning Tehnika ja Ehitustehnika Osakond (1924 – 1929). 1924 algas ka maakondade teedeosakondade tegevus. Seega võib enamik praegusi maakondade teedevalitsusi tähistada oma 75. sünnipäeva (aastal 1998 – toim.).

* Maanteede seaduse vastuvõtmise järel (1928) asuti kogu teedevaldala tegevust ümber korraldama, sest oli jõutud arusaamisele, et maanteede korrashoid ja ehitus ei ole mõeldavad ilma organiseeritud töödeta, ilma kaasajaga masinapargi ja remonditöökodadeta. Ministeriumis loodi Maanteede ja Ehituse Osakond, millest 1934. aastal sai jälle Maanteede Valitsus.

* 1928 korraldati ka esimesed teemeistrite kursused Eestis.

* Teedemajanduse reorganiseerimisega loodi ka nn. teedekapital, millest finantseeriti kõiki kivi- ja killustikkeid ... ja tähtsamaid kruusateid. Ülejäänud maanteed hoiti korras naturaalkohustusega ... Teedekapitali summad moodustati nii Teedeministeriumi kui ka maavalitsuste juurde. Algul moodustus teedekapital tööstus- ja kaubandusettevõtete ning riigimeetade varadelt võetavast iga-aastasest maksust. Veidi hiljem lisandus jõuvankri- (1929) ja bensiinimaks (1935). Põhiosa teedekapitalist saadi riigieelarve eraldistest. Teedekapitali osatähtsus riigieelarvest oli algul 3,5% ning tõusis kuni 5%-ni.

* 1934 – 1938 ehitati nn. suurte sildade ehituskava kohaselt 13 silda: Pärnu, Siimu, Pirita (Tallinnas), Luunja, Kärevere, Tõravere, Kadaja, Jõesuu (üle Emajõe), Pikasilla, Rumba, Tori, Rae, Kõrumpää jt.

* Maakondade teedeosakonnad allusid administratiivselt maavalitsustele, neid juhtis ning finantseeris Maanteede Talitus (sai sellise nimetuse 1938. aastal). Maakondade territoorium oli jaotatud 6 – 7 teemeistripiirkonnaks ... Maainsener oma tehnilise personaliga oli teedeosakonna tehniline juht. Teetöid korraldasid teemeistrid.

* Kui Nõukogude Liit 1940. aastal annekteeris Eesti, likvideeriti ka EV Teedeministerium ning Maanteede Talitus allutati ENSV Siseasjade Rahvakomissariaadile (SARK).

* Saksa okupatsiooni algul 1941 viidi maanteede süsteem üle Saksa teedeorganisatsiooni Org. Todt alluvusse. 1941. aasta sügisel anti maanteed täiesti üle Eesti Maanteede Valitsusele, kes hakkas alluma Eesti Omavalitsuse Tehnikadirektoriumile. Teedeosakonnad allutati otseselt Maanteede Valitsusele, nad ei sõltunud enam maakondade maavalitsustest.

* ENSV Siseasjade Rahvakomissariaadi Maanteede Valitsus jätkas oma (1941. aastal katkestatud – toim.) tööd 1944. aasta septembris-oktoobris Esmaülesandeks oli sõjapurustuste kõrvaldamine... Taastati maakondade teedeosakonnad (10, ilma Peitseri maakonnata)... 1946 muudeti rahvakomissariaadid ministeriumideks ning Maanteede Valitsus allutati ENSV Siseministeriumile. Teedevõrk

koosnes 3424 km üleliidulistest, 3176 km vabariiklikest ning ca 14 000 km kohalikest teedest, kokku 20 600 km.

* 26. augustil 1953 loodi NSVL Maanteede Peavalitsusele alluv ENSV Liiduliste Maanteede Valitsus. Vabariikliku ja kohaliku tähtsusega maanteede haldamine jäi algul Teede- ja Transpordimajanduse Ministeriumile, kuid kui 31. oktoobril loodi liidulis-vabariiklik ENSV Autotranspordi ja Maanteede Ministerium, siis läks see ministeriumis moodustatud iseseisva Teede Peavalitsuse kompetentsi... 1. veebruaril 1955 see likvideeriti ning ministeriumi sees moodustati vabariikliku ja kohaliku tähtsusega teede valitsus.

* 1. juulist 1956 muutus ministerium (Autotranspordi ja Maanteede Ministerium – toim.) vabariiklikuks ning liidulised maanteed anti uuesti ministeriumile üle.

* 1959. aastal toimus kohalike maanteede ümberjaotamine, üldkasutatavad kohalikud maanteed jäid teedevalitsustele, väiksemad läksid kolhoosidele, sovhoosidele jne. Tekkis nn. ametkondlik teedevõrk.

* 1964 asutati Teedeehituse Kesklaboratoorium (AS Teede Tehnokeskuse eelkäijaid – toim.).

* 1970 reorganiseeriti Maanteede Peavalitsus Teede Remondi ja Ehituse Trustiks. Selle õigusjärglaseks sai 1988 tootmiskoondis Eesti Maanteed.

* 1. novembril 1990 alustas tegevust Eesti Maanteeamet.

1990-ndatel aastatel toimus maanteehoiutööde erastamine, tekisid teede remondi ja ehituse eraettevõtted.

2000. aastal hakati ellu viima maanteehoolde erastamiskava, kui Põlvas asutati AS Teede REV-2 tütarettevõtte AS Põlva Teed, mis vähempakkumise võites sõlmis Põlva Teedevalitsusega töövõtulepingu Põlva maakonna riigimaanteede hooldamiseks viieaastase tähtajaga. Juba varem, alates 1990. aastate teisest poolest, oli OÜ Üle teinud maanteehooldeid lepingu alusel Harju Teedevalitsuse Kuusalu teemeistripiirkonnas. Täna on jõutud niikaugemale, et töövõtulepingu alusel hooldatakse riigimaanteid juba kümnes maakonnas.

2003. aastal viidi lõpule maanteehoiu haldusreform, mille tulemusena moodustati senise 15 maakondliku teedevalitsuse asemel kuus piirkondlikku teedevalitsust: Tartu, Harju, Viru, Kagu, Pärnu ja Saarte teedevalitsus, millest igaüks haldab riigimaanteevõrku kahes või kolmes maakonnas.

*

Maanteeameti peadirektor aastail 1988 – 1994 Jüri Riimaa, meenutades lähiminevikku Eesti taasiseseisvumiseelsetest aastatest ja pärast seda, hindab toonast, 1988. aastal moodustatud koondist Eesti Maanteed kui asutust, mis tolaegsete mallide järgi toimivana ei suutnud maanteid tänapäevaseks hallata.

“Koondis oli ühest küljest teedevõrgu haldaja ja teetööde tellija, teisest küljest töövõtja, mis põhjustas selle institutsiooni sisemise vastuolu. Aktsiaseltside seadustik puudus, aga me kaalusime riigiomanduses ettevõtjate säilimist. Õige oli, et peatselt moodustasime Maanteeameti (1. november 1990).”

Jüri Riimaa jätkab: “Teede- ja sideministrid on olnud arvukalt, neist üks tegusamaid oli Tiit Vähi. Maanteeamet kolis siis Viru tänav 9 majast Tallinnas Pärnu maantee 24 majja, kuigi nendes ruumidesse kolimiseks oli käsk antud ministri poolt vaid suuliselt. Suuliselt see jäigi.

Maanteeameti moodustamine ei olnud lihtne, seadustepool oli küll varem valmis, ent inimeste suhtes on seoses reformiga meeleks kõige rohkem nende probleemid teedevalitsustes ja maanteeametis – et töö jätkuks ja ei tekiks vaheaegu. Tol perioodil määrasime teedevalitsustesse ametisse uue põlvkonna juhatajad: Enn Raadiku (Pärnu), Kuno Männiku (Jõgeva), Riho Sõrmuse (Hiu) ja Lembit Jesse (Ida-Viru). Tollastest juhatajatest tõstaksin esile Valentini Transtokki (Lääne-Viru), kes jättis endast maakonda maha saja-protsendiliselt kattega kaetud riigimaanteed (nagu see on Taanis),

ning Heino Ristmäed (Tartu), kes töötas edukalt teedevalitsuse juhatajana 36 aastat (mida ei oleks nüüdisoludes enam võimalik kellegi korrata).

Tol ümberkorralduste perioodil koostati maanteehoiu arengukava kuni aastani 2005, samuti esimene maantee taastusremondi koondprojekt Maailmapanga laenu toel (12 mln \$). Maailmapank oli meie esimene välispartner, ei tulnud siis Eestile keegi oma abi pakkuma. ISPA-t polnud siis olemas.

Taasiseseisvumise järel taastasime Kohilas Eesti teehöövliste valmistamise. Tänapäevaks on neid toodetud 40. Ent praeguses Eestis ei ole enam kuigi palju neid masinaehitustevõteteid, mis valmistavad lõpptoodangut.

Samuti on meeldiv tõdeda, et 1990-ndate aastate algul asutatud Eesti tee-ehitusfirmad on edukalt püsinud rahvusvahelises konkurentsis tänaseni.

Maanteeameti toetusel kutsuti ellu mitmed aktsiaseltsid. Samas erastati riigi erastamispoliitikast johtuvalt Erastamisagentuuri kaudu asfaltbetoonitehased Lagedil ja Kärknas, viimane ei tootnud pärast seda ühtki tonni asfaldi, Lagedi tehas lõpetas mõni aeg hiljem samuti asfaldi tootmise.

Kindlasti ei olnud õige samm see, et kaotati ära Eesti Maanteeprojekt. Arvan, et seda elatakse veel kaua üle. Ent meie teedemaajandusele väga vajaliku Teede Tehnokeskuse säilitamiseks ja arendamiseks tehti kõik mis võimalik. Hiljuti Teede Tehnokeskuse tegevus laienes, kui ehitusmaterjalide katsetamise asutus EhitusTest Keskus Tallinnas temaga liideti.

Sel perioodil allakirjutatud Balti- ja Põhjamaade maanteeametite koostöömemorandum ("Memorandum of Understanding", Tamperre, 1992) toimib pärast uuendamist tänapäeval endistviisi, olles kõigi selle vastuvõtmisele järgnenud koostöölepingute aluseks. Koostöö on laienenud, hõlmates Poolat, Prantsusmaad, Ungarit ja USA-d. Väga tihe on koostöö Soome Maanteeameti ja sealsete teedevalitsustega. Pikaajalise täienduskoolituse USA-s on saanud Eesti teedeinsenerid Hillar Varik, Andrus Aavik, Urmas Konsap, Tiit Kaal ja Toomas Tootsi, teemeistriks koolitust Eesti teemeistritele on korraldanud Reinholdt Pfaltz Saksamaal, on võetud osa paljudest seminaridest Põhja- ja Baltimaadest.

1980-ndate aastate lõpul ja taasiseseisvumise järel jõuti Via Baltica projekti käivitamiseni, mille taastusremont Eesti piires kulgeval põhimaanteeosal saab valmis 2004. aasta augustis (kuigi Pärnu linna tänavate alal see veel ei realiseeru).

1989. aastal asutati Balti Maanteealaste Nõukogu, praegune Balti Maanteealiit. Eesti on IRF-i ja PIARC-i liige.

Maanteehoiule on oma pitseri vajutanud napp rahastamine: 1993. aasta maanteehoiuraha oli kõigest 178 mln krooni; sellele lisati aasta jooksul eelarve muudatusena veel 10 miljonit, mille üle oldi siis väga rõõmus. Tollase napi eelarveraha piires suudeti samal aastal teha asfaltkatte korduspindamist 1149 km ning ehitada ja remontida 90,1 km asfaltkatet. Praeguseks on maanteehoiukulutused ületanud miljardi piiri, moodustades 2003. aastal 1,2 mld krooni (oodatav). 1988 – 1990 valmistasime ette teedefondi põhikirja eelnõu, ent fond jäi asutamata (nagu see toimib praegu Lätis ja Leedus).

Kõik tehnoloogilised võtted, mis on selle aja jooksul Läänest üle võetud, on kanti soovist kulutada nappi raharessurssi kokkuhoidlikult ja efektiivsemalt. Eesti hakkas peatselt kasutama kaas-aegset talihooldetehnoloogiat, tänapäevaks on välja arendatud teemajamaade võrk. Tänu isiklikele kontaktidele Reinhard Wirtgeniga muretsesime Eestisse freesimistehnoloogiat, tänu millele sai võimalikuks katete taastusremonti alustada palju varem kui teistes post-sotsialistlikes riikides.

Ministeeriumi, mille haldusalas Maanteeamet on asunud, on reorganiseeritud korduvalt, ent toona asutatud Maanteeamet on püsinud oma olemuses tänini."

Eesti teehöövlistest

* 1928. aastal hakkas Ilmarise tehas Tallinnas Ameerika litsentsi alusel valmistama teehöövleid Caterpillar.

* 1948. aastal hakati Paide Teedemasinate Tehases valmistama teehöövleid. Välja lasti Eesti inseneri Arnold Volbergi konstrueeritud höövleid V-1 (122 tk), V-8 (6), V-10 (2040), hiljem höövleid E-6-3 (505) ja D-512 (1675), kokku 4348 teehöövli. Nende tootmine lõpetati 1966. a. Valmistati veel 46 gudronaatorit ja 210 lumehakka.

* 1998. aasta septembris valmis Kohilas Corbexi tehases uus moodne, Eesti inseneride konstrueeritud teehöövli, mille valmistamine ei vajanud litsentsi. Neid on Kohila tehas välja lasknud nelikümmend. ■

Maanteeamet ja tema eelkäijad on Tallinnas asunud:
The buildings of the Road Administration in Tallinn through history.



Sügise 2 (1944 – 1950)



Viru 9 (1950 – 1988)



Pärnu mnt 24 (1988 – 2003)



Pärnu mnt 463a (alates 2003). Maanteeameti uus maja detsembris 2003. Fotod: E. Vahter



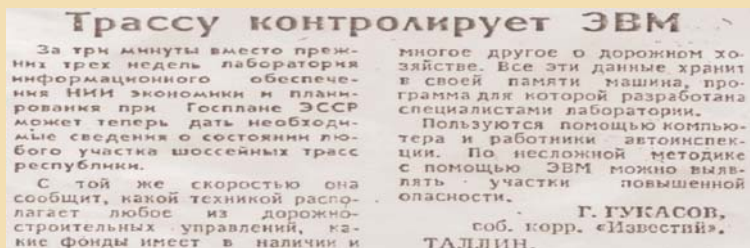
DIGITAALSE MAANTEEREGISTRI ARENDAmise 20 AASTAT

Oktoobris 2003 toimus Maanteeametis seminar digitaalse maanteeregistri arenguloost ja hetkeseisust. Maanteeameti IT-juhi Andrus Krossi hinnangul võib Maanteeregistri üheks algustähiseks pidada 30. oktoobril 1983 ajalehes "Izvestija" avaldatud lühiinfot (vt venek. tekst all) selle kohta, et ENSV Riikliku Plaanikomitee Plaaninstituut suudab elektroonilise arvutustehnika abil kolme minutiga leida andmebaasist ja väljastada vajalikke andmeid Eesti mis tahes maanteelõigu seisundist, lisaks sellele veel palju muid andmeid maanteehoiu olukorrast. Tollases Nõukogude Liidus oli see lausa pretsedent. Sellele teatele (avalikustamisele) oli eelnenud ülesande püstitamine 1981. aastal Plaaninstituudis, 1982 esimeste dokumentide-kirjelduste koostamine ülesande lahendamiseks (projekt) ja 1983 andmete sisestamise juhendi ja vormi koostamine, vormi täitmine andmetega, tarkvara koostamine ja selle testimine. Kõik see päädis ettekandega maantee andmebaasi loomisest tollases Riiklikus Plaanikomitees ja viimane oligi aluseks siinmainitud ajaleheinfole. Tulenevalt IT arengust on maanteeregister läbinud kolm arenguperioodi: alustati suurarvutiversioonist (1980. aastad), jätkati personaalarvutites (1990. aastad) ja praegu toimitakse veebikeskkonnas. Uue, moodsal tehnoloogilisel platvormil toimiva maantee registri tarkvara koostab riigihanke võitja SEB IT Partner ja kasutajatele käitlemiskõlblikuks saab see 2004. a. II poolaastal.

Tänapäeval kasutatakse maanteeregistrist saadavaid väljundeid teedeorganisatsioonides, liikluskorralduses, veoste- ja tervishoiu loogistikas, keskkonnanõuandmisel, projekteerimises. Andmeid on vajanud Raudteeamet, Kaitseministeerium, omavalitsused, politsei, advokaadibürood jpt.

Seminarist võtsid osa Maanteeameti peadirektori asetäitja Peeter Škepast ja ülalolevale fotole jäänud inimesed, kes paljude teiste hulgas on läbi aegade ühel või teisel määral osalenud maantee registri loomisel (alates vasakult): Epp Õim, Leida Lindvere, Tiit Kaal, Aivo Vinni, Veiko Nõlvak, Heino Suu, Andrus Kross, Andrus Aavik, Tõnis Lokk, Tiit Rokk, Ilme Lammertson, Marje Saluste, Reet Piilberg ja Ingrid Donald.

Fotografeerinud ja sõnumi edastanud E. Vahter, üks osalejatest.



In October 2003 took place a seminar "Estonian Road Data Bank – 20 years".

Summary

* Teeleht provides a review of the reports of following specialists who read a paper on the seminar of the Estonian Asphalt Pavement Association on November 25, 2003: **Märt Puust** (head of the Loan Program Division of the Road Administration), **Mati Köpper** (building director of the AS Teede REV-2 Ltd) and **Tarvi Klüimask** (project manager of the AS TREF Ltd), who discussed the development repair of the Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa road conducted in 2003 as part of the World Bank loan project. The renovation of the road has been in basic part completed in the years 2000 – 2003.

Andres Brakmann (the Road Administration leading specialist) discussed the previous experience with the preparation of the ISPA and Cohesion Fund projects. **Raul Vibo** (head of the planning division of the Road Administration) discussed the possible further development of the Tallinna – Tartu – Võru – Luhamaa road as one of Estonia's main roads, the expectations and hopes concerning the road and the validity of expenses made for their realisation.

Kuno Männik, manager of the Tartu Regional Road Office, reviewed the work of the World Road Association (PIARC) 22nd Congress in Durban, the Republic of South Africa.

* **Urmass Konsap**, head of the Europrogram Division of the Road Administration writes about the results of accomplishing the ISPA II programme on the Euro-roads E 20 and E 67 in Estonia in 2003. Despite the belated launching of the programme, the plans for 2003 were mainly realised.

* **Rain Hallimäe**, head of road management division of Road Administration, writes about road management work in the year 2003.

* **Ahto Venner** has questioned **Tõnis Pleksepp**, the manager of the Kagu Regional Road Office, about of this activities on roads. **Tõnis Pleksepp** celebrated his 50th anniversary on September 25, 2003.

* **Ülle Karjane**, head of the Road Development and Programs Division of the Road Administration, writes about the planning process of road management and the impact of the inconsistent financing policy on road management, also about the 2nd Seminar on Transport Sector Restructuring in the Baltic States held in 24 – 25 November 2003 in Pärnu.

* Teeleht represents the articles by **Jerome Munro-Lafon** "The real Trans-European Networks: where are they?" and by **Dimitrios Theologitis** "An action plan to save lives – Everyone must help improve road safety".

* **Endel Grauberg**, engineer of the Vooremaa Teede AS, describes his impressions of a technical tour of Norway (continuation).

* The Estonian Road Administration marked on November 26, 2003, the 85th year since its establishment. Teeleht provides a brief review of the development of the Estonian roads since 1918. The developments of the latest 15 years are commented by **Jüri Riimaa**, director general of the Road Administration in 1988 – 1994.

* In October 2003 took place a seminar "Estonian Road Data Bank – 20 years".

* Teeleht publishes the results of the professional skills competition of grader operators held in November 2003. The competition covered the knowledge of traffic, driving ability and specialised knowledge.

HÖÖVLIJUHID TAAS KUTSEALASEID VÕIMEID JA OSKUSI VÕRDLEMAS



Pärast kaheaastast vaheaega, 13. novembril 2003, võrdles oma võimeid ja oskusi 23 teehöövlijuhti 14-st Eesti tee-ehitus- ja -hooldefirmast. Võistluste korraldamise oli enda peale võtnud Aktsiaselts *GRADER SERVICE*, kelle majas ja territooriumil Laagris Tallinna külje all võistlused peeti. Võistlusalasid oli kolm: liiklustest, vigursõit teehöövliga ja erialane viktoriin.

Võistlustulemused:

Liiklustest

Võitja
teine koht
kolmas koht

Tõnu Ligi Saarte Teedevalitsus
Aivar Saaliste AS Lääne Teed
Rauno Kuul Viru Teedevalitsus

Vigursõit teehöövliga

Võitja
teine koht
kolmas koht

Vello Tõnisson Skanska EMV
Hannes Sarapuu Tartu Teedevalitsus
Ain Paal Pärnu Teedevalitsus

Viktoriin

Võitja
teine koht
kolmas koht

AS Sakala Teed (Anti Lehes,
Raivo Allese, Mihkel Salumaa)
Harju Teedevalitsus (Roland Volt,
Olev Jersman, Margo Paasrand)
AS Lääne Teed (Raivo Vollmann,
Rein Aasaoja, Aivar Saaliste)

Võistluste järel pidas mitu teehöövleid tootvate firmade esindajat loengu oma toodete tutvustamiseks.

Järgmised höövlijuhtide võistlused on plaanis pidada kahe aasta pärast.



Piltidel:

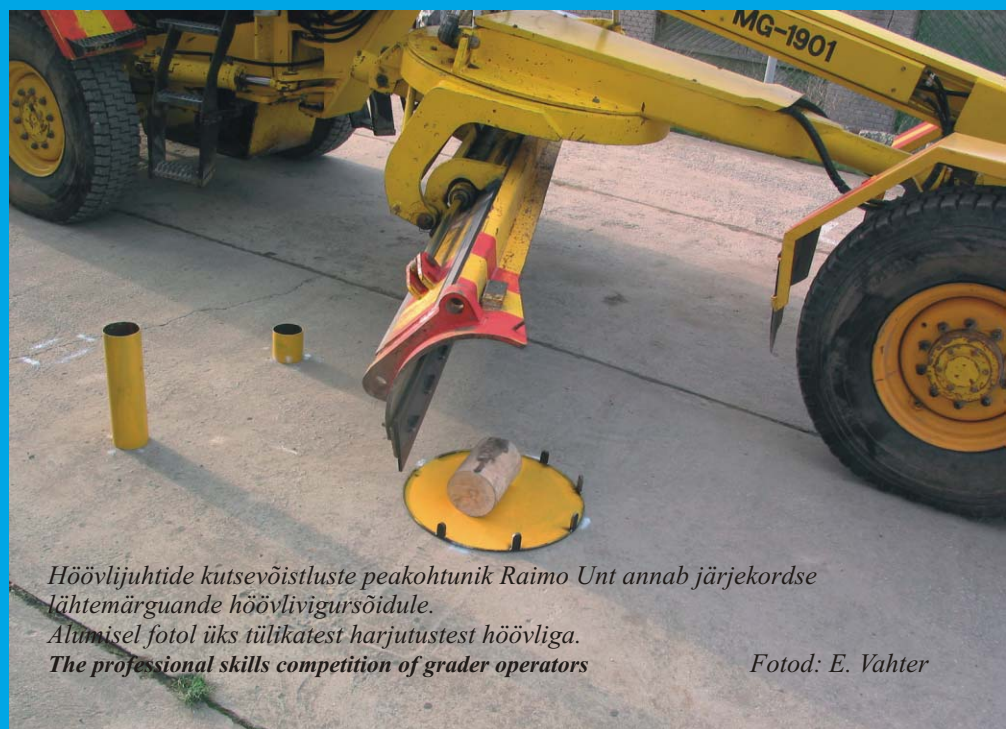
- * Võistlused avas korraldaja – AS Grader Service direktor Urmas Grauen
 - * Võitjad (ülalt alla):
Tõnu Ligi
Vello Tõnisson
Anti Lehes
Mihkel Salumaa
Raivo Allese
- Fotod sise- ja tagakaanel:
E. Vahter
The professional skills
competition of grader operators





Teeleht

Ilmub nelj korda aastas
Väljaandja MAANTEEMET
Toimetaja Enno Vahter
Tallinn 10916, Pämu mnt. 463a
telefon 611 9355
faks 611 9360
e-post: Enno.Vahter@mmt.ee
www.mmt.ee



Höövlijuhtide kutsevõistluste peakohtunik Raimo Unt annab järjekordse lähtemärguande höövlivigursõidule.

*Alumisel fotol üks tülikatest harjutustest höövliga.
The professional skills competition of grader operators*

Fotod: E. Vahter