

THE ROAD PAPER

4⁽⁴⁰⁾

DETSEMBER
2004

Teeleht

MAANTEEAMETI

VÄLJAANNE



VIA BALTICA II ellu viidud

Euroraha jõudis ka väiksematele teedele

Teekatte haardetegur talvel

Hea aasta oli

Sisukord

- 1 *Tehtud 2004. aastal*
- 10 *Asfaldipäevalt. Teetööde lühi- ja pika-
ajalised kavad tegelikkuses Ülle Karjane*
- 16 *Teekatete talvisest haardetegurist
Rain Hallimäe, Tõnu Asandi*
- 16 *Tallinnas võib ristmiku ületamiseks
kuluda ligi 10 minutit Sirje Lilleorg*
- 18 *ICTCT töökursus Tartus*
- 20 *Uut teedeinseneride täienduskoolituses
Annika Kitsing*
- 23 *Leping Mäo ümbersõidu eelprojek-
teerimiseks*
- 24 *Kuidas elad, AS Teede Tehnokeskuse
koolitus? Eva Äkke*
- 26 *Teemeistrite vormiriietusest läbi aegade
Mairo Rääsk*
- 28 *Bussi oodates Näituse kokkuvõte*
- 30 *Meie juubilare*
- 32 *Intervjuu: Riho Sõrmus
Tagasisekaanel Summary*

IDA-VIRU
maakond
ASERI vald



E20 TALLINN-NARVA
TAASTUSREMONT / REHABILITATION
km 124.0-145,8
km 100,3-109,4; 163,0-208,6



Objekti valmimist toetab Euroopa Liit
This project is supported by the EU

Tellijä: MAJANDUS- JA KOMMUNIKATSIOONIMINISTEERIUM
MAANTEEAMET

Implementing authority: MINISTRY OF ECONOMIC AFFAIRS AND COMMUNICATIONS
ESTONIAN NATIONAL ROAD ADMINISTRATION

Tee haldaja: VIRU TEEDEVALITSUS
Owner: VIRU ROAD OFFICE

Projekteerija: REAALPROJEKT
Designer:

Tehviline järelevalve: FINNROAD OY
Supervision and management: AS TAALRI VARAHALDUS
AS TEEDE TEHNOKESKUS

Toode teostaja: KONSORTSIUM:
Contractor: AS TALTER; AS TREF; AS ASPI

Toode lõpp: 31.08.2004
Completion date:

Projekti juht: AS TALTER, Betooni 28, Tallinn
Project Manager: Martin Karner, ☎ +372 6 057 550

TEHTUD 2004. AASTAL

Eelmises lehenumbris sama pealkirja all avaldatu jätkuks toome ära sissevaated kahte suurde projekti, mis viidi ellu 2004. aastal. Nendeks on seekord ISPA Via Baltica II ja Võru-Põlva maantee Võru-Joosu lõigu taastusremont. Samas toome ära ülevaate ERDFst ja riigieelarvest rahastatud suurematest teetöödeobjektidest 2004. aastal.

VIA BALTICA II

Ikla-Tallinna-Narva maantee taastusremont

ISPA Via Baltica II projekti raames remonditi aastatel 2003–2004 Eestis eri teelõike Tallinna–Pärnu–Ikla ja Tallinna–Narva maanteel kokku 120,4 km ulatuses.

Projekti kogumaksumus oli 30,3 mln EUR (474,1 mln EEK), millest 75% rahastas tagastamatu abina Euroopa Liit ja 25% kaeti Eesti riigieelarve vahenditest. Projekt oli jaotatud kaheks tööde- ja üheks järelevalvelepinguks.

Remondiga loodi liiklejatele mugavamad ja ohutumad sõidutingimused ning suurendati sõidutee kandevõimet.

Remondi käigus ehitati uusi asfaltbetoonkatteid ja kompleksstabiliseeritud aluseid, parandati muldkeha, katte vastupidavuse suurendamiseks paigaldati katte alla geovõrku, muldkeha tugevdamiseks kasutati geotekstiili,

ehitati kõnniteid, parandati vete ärajuhtimise süsteeme, väiksemad sillad ehitati ümber terastruupideks, paigaldati uued liikluskorraldusvahendid, markeeriti katteid ja korrastati teemaad.

Via Baltica II: Ikla–Tallinna–Narva maantee taastusremondi projekt viidi ellu Euroopa Liidu ISPA (*Instrument of Structural Policies of pre-Accession*) abiprogrammi raames. ISPA-programm oli liitumiseelisel perioodil Euroopa Liidu abiprogramm kümnele Kesk- ja Ida-Euroopa kandidaatriigile keskkonna ja infrastruktuuri valdkondade parendamiseks ning vastavusse viimiseks Euroopa Liidus kehtivate standarditega.

Via Baltica II peamiste tööde mahud

Töö kirjeldus	Ühik	Leping 3	Leping 4	Kokku	
Remonditi teed	km	76,5	43,9	120,4	
Paigaldati asfaltbetooni, kokku	m ²	2 050 000	1 220 000	3 270 000	
	t	265 000	165 000	430 000	
Ehitati kompleksstabiliseeritud aluseid	m ²	546 000	321 000	867 000	
	km	55	32	87	
Selleks kasutati:					
	tsementi	t	5 500	4 400	9 900
	bituumenit	t	2 400	1 600	4 000
paekillustikku	t	120 000	75 000	195 000	
Tehti mullatöid	m ³	330 000	250 000	580 000	
Kasutati geovõrku	m ²	120 000	25 000	145 000	
	km	12	3	15	
Kasutati geotekstiili	m ²	100 000	40 000	140 000	
	km	10	4	14	
Ehitati ümber sildu	tk	3	2	5	
Paigaldati truupe	m	2 700	1 200	3 900	
Paigaldati liiklusmärke	tk	1 200	700	1 900	
Tehti teekatte-märgistust	m ²	27 000	15 000	42 000	
Paigaldati teenaclu	tk	3 700	2 200	5 900	
Paigaldati põrkepiiret	km	26	5	31	
Paigaldati tähisposte	tk	4 400	2 300	6 700	
Ehitati bussipeatusi	tk	87	39	126	

Leping 3 Tallinna–Narva maantee, kokku 76,5 km. Maksumus 19,1 mln eurot (298,9 mln kr). Töövõtjaks oli konsortium AS Talteri juhtimisel, partneriteks AS Aspi ja AS Tref.

Leping 4 Tallinna–Pärnu–Ikla maantee, kokku 43,9 km, maksumus 10,4 mln eurot (162,7 mln kr). Töövõtjaks oli konsortium AS Aspi juhtimisel, partneriteks olid AS Tref, AS Teede REV-2 ja AS Talter.

Järelevalvet tegid koos Soome firma Finnroad Oy, AS Teede Tehnokeskus ja Taalri Varahalduse AS. Maksumus 0,9 mln eurot (14,1 mln kr).

Edaspidi on Eestil ja teistel Euroopa riikidel, kelle sise-majanduse kogutoodang on alla 90% Euroopa Liidu keskmisest, võimalik taotleda keskkonna ja transpordi infrastruktuuri arendamiseks toetust **Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfondist**.

Ühtekuuluvusfond loodi 1993. aastal jõustunud Maastrikti lepinguga lisaks neljale struktuurifondile. Sellest fondist rahastatakse suuri transpordi- ja keskkonnainfrastruktuuri projekte maksumusega alates 10 miljonist eurost. Transpordisektoris on võimalik taotleda toetust kuni 85% projekti maksumusest neile maanteedele, sadamatele, lennujaamadele ja raudteedele, mis kuuluvad üle-euroopalisse transpordivõrgustikku TEN-T. Seega saab ÜF toetusel arendada E20 Tallinna–Narva, E67 Tallinna–Pärnu–Ikla, Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa, Jõhvi–Tartu–Valga ja Tallinna–Paldiski maanteed ja Tallinna ringteed.

Euroopa Komisjon eraldab aastail 2004–2006 Eestile 309 miljonit eurot (4,8 mld kr). See summa peab võrdset jaguma keskkonna- ja transpordisektori vahel. Maanteedehituseks ja remondiks on võimalik taotleda ligikaudu 90 mln eurot (1,4 mld kr).

Kommenteerib Urmas Konsap,

Maanteeameti europrogrammide osakonna juhataja, ISPA Via Baltica II programmi juht.



Via Baltica II projekti lõpetamise puhul võib tõdeda, et eelmise sajandi lõpus kavandatud Ikla–Tallinna–Narva taastusremondi programm on edukalt lõpule viidud. Täna on nendel teedel liiklejatele tagatud normaalsed sõidutingimused.

Via Baltica II oli seni suurim teedeehituse projekt Eestis. See ei realiseerunud kergesti. Lahendada tuli erinevaid tehnilisi ja administratiivseid probleeme ning võidelda loodusjõudude ja bürokraatiaga. Peamiste probleemide märksõnad on tehnilise projekti kvaliteet, tööde muudatused, eramaad ja kooskõlastused, ressursside piiratus, alltöövõtjad. Positiivse poolena võiks mainida remondiaegset liikluskorraldust, lepingutingimuste täpsemat järgimist ja lepingu osapoolte kommunikatsiooni paranemist, võrreldes näiteks Via Baltica I projektiga.

Projekti eduka elluviimise nimel nägid vaeva paljud ametkonnad ning väiksemad ja suuremad teedeehitusfirmad. Vaatamata erinevatele probleemidele, lõpetati remontitööd edukalt tänu eri osapoolte koostöötahtele. Olen kindel, et võttes arvesse Via Baltica IIga saadud kogemusi, on Eesti teeehituse ja järelevalvega tegelevatel firmadel ning ametkondadel piisavalt ressursse ja potentsiaali edaspidi kvaliteetselt ellu viia veel mahukamaid ja tehniliselt keerukamaid tee-ehitusprojekte.



*Piltidel: Ülemisel fotol on vaade 2004. aasta septembrikuust Via Balticale Tallinna–Harutee vahelisel lõigul. Selline näeb välja tänapäeval ISPA Via Baltica II programmi lõpetamise järel 1970-ndate aastate lõpul väljaehitatud esimese klassi maantee lõik. Foto: Urmas Konsap
Alumisel fotol on Via Baltica II programmi lõpetamise tähistamisel lindi lahtilõikamisel osalenud (vasakult) Külli Heinsalu Pärnu-Jaagupi teepiirkonnast, Heivi Pärn Tori teepiirkonnast ja Külli Janson Tõstamaa teepiirkonnast, nad on enda vahele võtnud Maanteeameti peadirektori asetäitja Koit Tsefelse. Foto: Enno Vahter*



Piltidel ülalt:

* ISPA Via Baltica II ehituselt Tallinna – Narva maanteel.

Foto: Mauno Napari

* 2003. aasta 2. septembril avas EL laienemisvolinik Günther Verheugen sümboolselt Via Baltica II tööd Tallinna–Narva maanteel.

* Via Baltica II avamisel kõnelesid Halinga vallavanem Ülle Vapper ja AS ASPI

projektijuht Jaanus Laanes.

Fotod: E. Vahter



**IKLA–TALLINNA–NARVA MAANTEE
ARENGUSUUNAD
ÜHTEKUULUVUSFONDI RAAMES
LÄHITULEVIKUS**

Maardu–Valgejõe, km 17,4–62,4

Aastal 2005 tehakse korda eri teelõigud Tallinna–Narva maanteel Maardu ja Valgejõe vahel km 17,4–62,4. Ehitatakse uued katted, vasakpoolsel sõidusuunal Jägala ja Kodasoo vahel ehitatakse uus muldkeha, remonditakse kõik viaduktid ja sillad. Erilist tähelepanu pööratakse liiklusohutuse ja teekeskonna parandamisele. Projekti eeldatav maksumus on 395 mln kr.

Väo–Maardu, km 9,0–17,4

E20 Tallinna–Narva maantee Väo–Maardu lõigu km 9–17 projekt näeb ette olemasoleva 2 × 2 sõidurajaga maantee laiendamist 2 × 3 sõidurajaga teeks, Väo, Iru-Loo ja Maardu eritasandiliste ristmike ehitust, Pirita sildade ümberehitust, uute kogujateede ja kõnniteede ehitamist. Ehitustöödega on kavandatud alustada 2006. aastal. Projekti eeldatav maksumus on 625 mln kr.

Kukruse–Jõhvi, km 157,0–163,0

E20 Tallinna–Narva maantee Kukruse–Jõhvi lõik km 157–163 hõlmab olemasoleva 2 × 2 sõidurajaga maantee ümberehitamist, sh ehitatakse Kukruse, Tammiku ja Jõhvi eritasandilised ristmikud. Töödega plaanitakse alustada 2007. aastal. Projekti eeldatav maksumus on 300 mln kr.

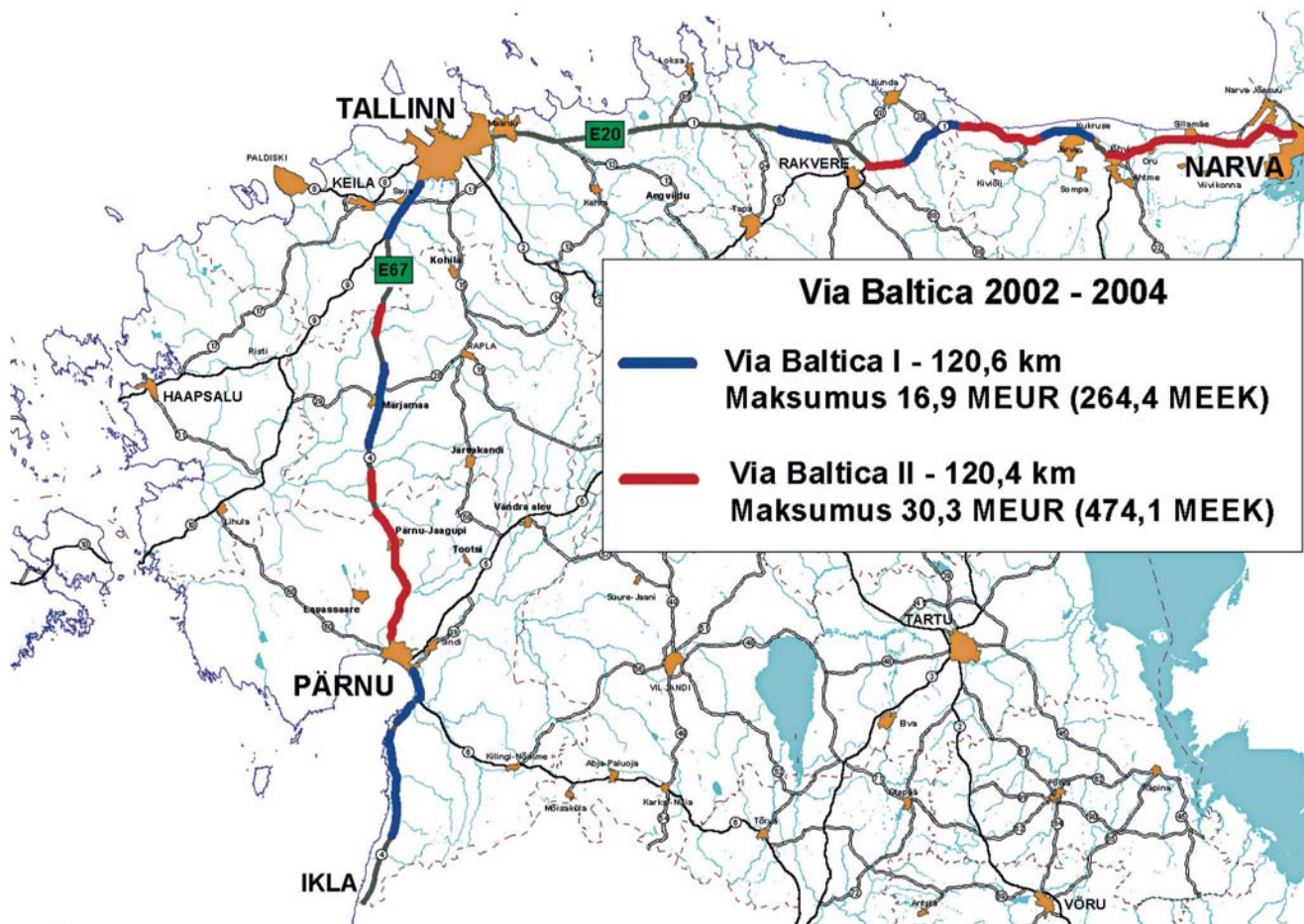
Valgejõe–Haljala, km 62,8–90,4

Valgejõe ja Aaspere vahel kavandatakse eri teelõikude remonti ja Viitna ümbersõidu ehitust. Tööde algus on aastal 2007 ja hinnanguline maksumus 400 mln kr.

Pärnu ümbersõit, km 123,5–134,8

Pärnu ümbersõidu projekti raames ehitatakse ümber teelõik Tallinna maanteest kuni Riia maanteeni ning remonditakse Papiniidu sild. Samas ehitatakse välja ühendustee Tallinna ja Lihula maantee vahel tagamaks juurdepääsu Pärnu sadamale ja ehitatakse uus sild üle Audru jõe. Tööd algavad aastal 2007 ja eeldatav maksumus on 650 mln kr.

Aastal 2005 alustatakse **Jõhvi–Tartu–Valga maantee** remonti kokku 83,6 km ulatuses. Lisaks olemasoleva tee remondile plaanitakse ehitada uus ümbersõit Raja külast ja uus sisseõit Tartusse, parandatakse ühendust Valga piiripunktiga. Ehitustöödega alustatakse 2005. aastal. Projekti maksumus on 500 mln kr.





Piltidel lk 6 ja 7 ülalt:
 * Võru–Joosu maanteelõik enne remonti ...
 * ... ja pärast remonti, juurde on ehitatud kergliiklustee jalakäijatele ja jalgratturitele
 * Kergliiklusteel on võimalik nii mõndagi ette võtta
 * Väimela teerist pärast remonti koos kergliiklusteega
 * Sild kergliikluse tarvis Kirumpääl üle Võhandu jõe
 Fotod: Maret Jentson

VÕRU–JOOSU TEELÕIGU REMONT

Võru–Joosu maanteelõik asub tugimaanteel nr 64, Võru–Põlva, km 0,7–8,1. Remondilõik algas Võru linna piirilt ja lõppes Võru–Põlva maakonna piiril. Teelõigu pikkus on 7,4 km.

Teekatte kehv seisund, Väimela ja Parksepa asula areng ja kasvavad liiklusohutusprobleemid olid põhjusteks, miks otsustati hakata tegema selle teelõigu taastusremonti ning ehitada kõnni- ja jalgrattatee. Projekt valmis 2002. aastal ja selle koostas **AS Teede Tehnokeskus** (projektijuht Valentin Tšesnokov). Ehitajaks sai võistupakkumise alusel valitud

tee-ehitusfirma **AS Talter** (projektijuht Benno Paas, töödejuhataja Margus Kirš).

Ehitusega alustati augustis 2003. Teele ehitati killustikalus ja kahekihiline asfaltbetoonkate laiusel 9 m. Ehituseks kulus 11 000 tonni asfaltbetooni. Kõrgetele teelõikudele püstitati 2707 m pörkepiiret. Ehituse käigus ehitati terastruubiks ümber Väimela ja Poti raudbetoonsild. Ehitati algupärase konstruktsiooniga Kirumpääl jalakäigusild (ava 40 m, gabariit 5,2 m), mille projekteris **Ehituse ja Tarkvara Inseneribüroo**





(autor Siim Idnurm) ja ehitas **AS Viskari**. Kõnni- ja jalgrattatee ehituse idee tuli 1998. aastal tollase nimega Võru Teedevalitsusest (juhataja Arno Huik). Mõtet toetas Võru vallavalitsus (volikogu esimees Heino Kuusik). Jalgteede kogupikkus on 5,1 km, laius 3 m.

Ehitustööd jõudsid lõpule üle kuu aja tähtajast varem ning komisjon võttis töö vastu 29. juulil 2004. Suurim alltöövõtja ehitusobjektile oli **AS Kagumerk** (töödejuhataja Leo Ramul). Selle 57 000 000 krooni maksnud maanteehoiuehite tellijaks oli Kagu Teedevalitsus, finantseerijaks Maanteeamet.

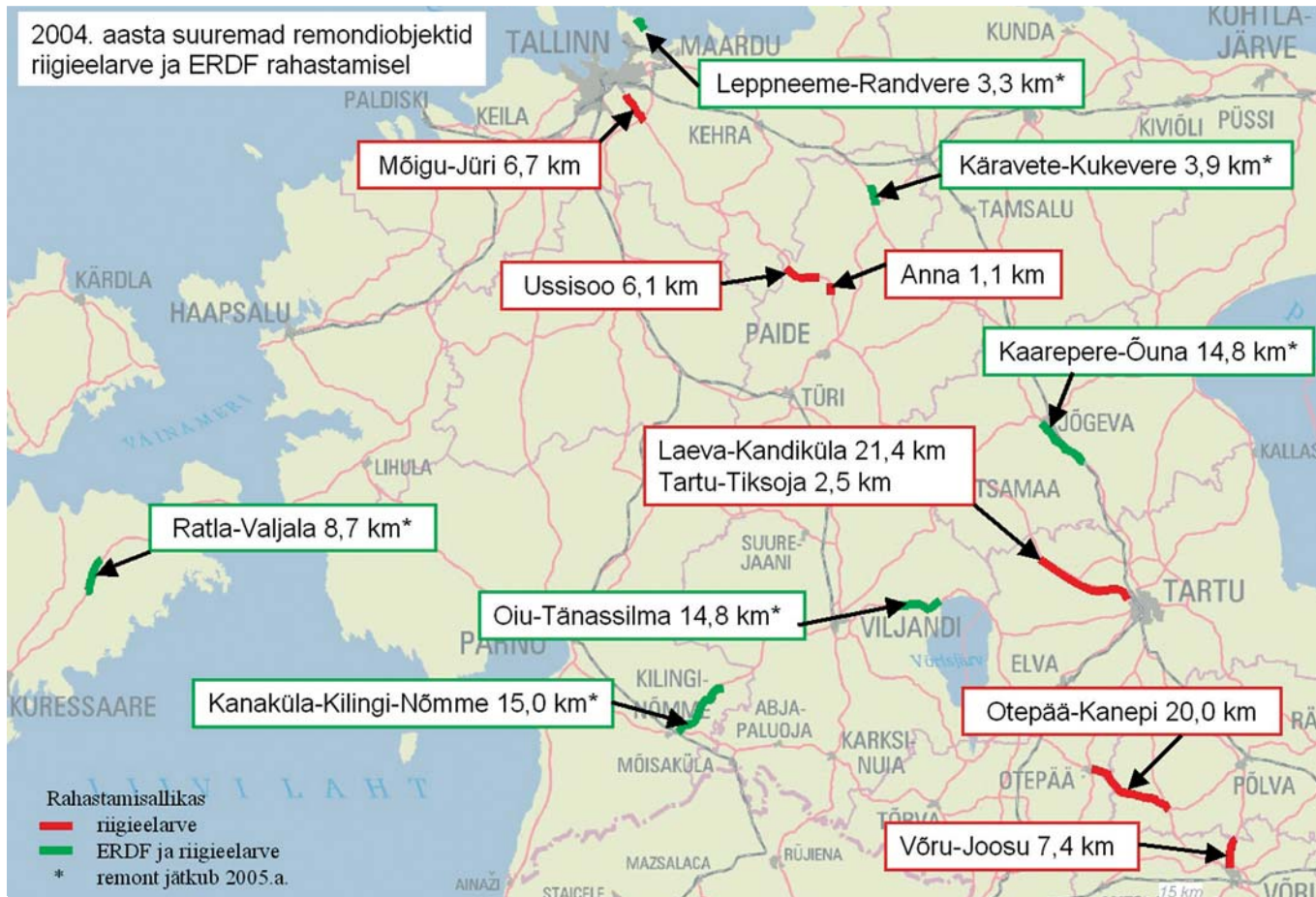
Kagu Teedevalitsus tänab hea koostöö eest Võru vallava-

litsust, ehitajaid AS Talter, AS Kagumerk ja AS Viskari, projekteerijaid AS Teede Tehnokeskus ning OÜ Ehituse ja Tarkvara Inseneribüroo.

Kolme aastaga (2002–2004) on Kagu-Eesti saanud tähelepanuväärselt rikkamaks kolme piirkondliku tähtsusega, suurepäraselt renoveeritud maanteega, need on 2003. a valmis saanud Otepää–Kääriku (11,3 km) ja 2004. a valminud Otepää–Kanepi maantee (20 km) ning siinkäsitletud Võru–Joosu teelõik (7,4 km). Sellele lisanduvad 2003. a renoveeritud regioone ühendav Tartu–Võru maantee ja 2004. a rekonstrueeritud Räpina ning Leevi sild.



2004. aasta suuremad remondiobjektid riigieelarve ja ERDF rahastamisel



Meenutus 2004. a juulikuust. Tallinna–Tartu maantee Laeva–Kandiküla lõigu terasvõrguprojekti elluviimist juhatas AS Teede REV2 ehitusdirektor Mati Köpper, kes on parajasti meedia tähelepanu keskmes. Fotod: E. Vahter

EURORAHA JÕUDIS KA VÄIKSEMATELE TEEDELE



Euroopa Liiduga (EL) liitumise järel avanes Eestil võimalus taotleda riigimaanteed remondiks ja ehituseks vahendeid lisaks ISPAle ja Ühtekuuluvusfondile ka Euroopa Regionaalarengu Fondist (ERDF).

Käesolevaks ELi eelarveperioodiks, s.o aastateks 2004–2006, on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi haldusalasse eraldatud transpordi infrastruktuuri arendamiseks kokku 418 miljonit krooni struktuurifondi vahendeid, sellest **227 miljoni krooni** eest rahastatakse riigimaanteed remondiprojekte. ELi toetuse määr on 75% remondiprojekti maksumusest, millele lisandub 25% Eesti-poolset kaasfinantseerimist.

2004. aastal sõlmiti kuue ERDFist rahastatava remondi-projekti lepingud. **Saare** maakonnas käivitusid remonttööd **Risti–Virtsu–Kuivastu–Kuressaare** maantee 8,7kilomeetrisel Ratla–Valjala lõigul, **Pärnu** maakonnas alustati remondiga **Tartu–Viljandi–Kilingi-Nõmme** maanteel 15kilomeetrisel Kanaküla–Kilingi-Nõmme lõigul. Samal teel **Viljandi** maakonnas remonditakse Oiu–Tänassilma 10,3kilomeetrilise lõigu. **Järva** maakonnas on **Jägala–Käravete** maanteel remondis 3,9 km pikkune Käravete–Kukevere lõik ja **Harju** maakonnas 3,3 km pikkune **Viimsi–Randvere** maantee lõik Leppneeme tee ja Randvere vahel. Viimase projektina 2004. aastal sõlmiti leping Tartu–Jõgeva–Aravete maantee remondiks Jõgeva maakonnas 14,8kilomeetrisel Kaarepere–Õuna lõigul.

Et projektid käivitunud vajaliku seadusandluse viibimise tõttu aasta teisel poolel, muutusid need paratamatult kahe aasta objektideks. Siiski jõudsid

aasta lõpuks kogu põhitee asfaldi paigaldada **AS Aspi** Ratla–Valjala lõigul ning **AS Koger ja Partnerid** Leppneeme–Randvere lõigul. Tartu–Viljandi–Kilingi-Nõmme maanteel paigaldas **AS TREF** Oiu–Tänassilma lõigul kokku 3,5 km ulatuses uut alust ja katet ning Kanaküla–Kilingi-Nõmme lõigul lõpetas **Skanska EMV AS** ülakihhi asfalteerimistööd 5kilomeetrilise lõigul. Uut asfaltkatet sellel aastal ei paigaldatud, tehti peamiselt teemaa- ja truubitööd Kaarepere–Õuna lõigul **AS Talter** juhtimisel ja Käravete–Kukevere lõigul **AS Koger ja Partnerid** poolt.

Järelevalvet eelnimetatud objektidel teevad kaks firmat. Kõige edukamaks pakkujaks osutus **AS Taalri Varahaldus**, kes tegi soodsaima pakkumise kuuest järelevalvehankest viiele. Uue tegijana täidab Jägala–Käravete maanteel omanikujärelevalve kohustusi **Teede Projektijuhtimise AS**.

2004. aasta remondimahuks kujunes 90 miljonit krooni ehk ca 40% sõlmitud lepingute kogumahust. Suuremad remonttööd jätkuvad 2005. aasta aprillis-mais ja kõigi lepingute lõpptähtajaks on **august 2005**.

MÄRT PUUST

ASFALDIPÄEVALT



Eesti Asfaldiliidu 2004. aasta 25. novembri asfaldipäev peeti hotelli “Olümpia” konverentsikeskuses Tallinnas.

Asfaldipäevade hea tava kohaselt oli päevakorda võetud aktuaalsed maanteehoiu tehnoloogiat ja -poliitikat ning liiklusohutust käsitlevad teemad. Klas Klaas (Rahandusministeeriumi välisfinantseerimise osakond) selgitas europrogrammi rahastamise võimalusi ning Euroliidu fondide ja abiraha struktuuri, Ülle Karjane (Maanteeamet) tegi põhjaliku ülevaate maanteehoiu lühi- ja pikaajalisest kavast ning nende toimimisest tegelikkuses, professor Jüri Lavrentjev esitles Eesti raudteeülesõidukohtade ohutusuuringut, Tiit Kaal (AS Teede Tehnokeskus) analüüsis vastehitatud teekatete

tasasusandmeid, Mati Köpper (Teede REV 2) selgitas terasvõrgu kasutamise tehnoloogiat, mida rakendati käesoleva aasta suvel Tallinna–Tartu maanteel asfaltbetoonkatte ehitamisel, Vello Mespak (Tallinna Tehnikaülikool, teedeinstituut) analüüsis tee-ehituse kivimaterjalide standardeid ja sellega seotud probleeme, Dago Antov analüüsis liiklejate hoiakute ja käitumise muutumist liikluses.

Asfaldipäevast osavõtjate registreerimisleht tõendas, et seekordne osalejate arv oli rekordiline.

Asfaldipäevad on tipp-populaarsed!
Allpool refereerime Ülle Karjase asfaldipäevaettekannet “Teetööde lühi- ja pikaajalised kavad tegelikkuses”.

TEETÖÖDE LÜHI- JA PIKA- AJALISED KAVAD TEGELIKKUSES



Lühendatult Ülle Karjase ettekandest 25.11.2004 asfaldipäeval

Järgnevalt tutvustame teehoiukavadega seonduvat ka neile, kellel polnud võimalik viibida 25. novembril asfaldipäeval ja kuulata Maanteeameti arengu- ja programmiosakonna juhataja Ülle Karjase ettekannet. Kahtlemata ei ole võimalik antud artikli kaudu edastada kogu informatsiooni, mida said asfaldipäeval osalejad vahetult kuulates ja slaide vaadates, kuid püüame anda lühiülevaate sellest teemast.

Teehoiukavade koostamise eesmärgiks on luua tee kasutajale mugavad, säästlikud ja ohutud liiklustingimused. Samuti on eesmärgiks anda avalikkusele, s.o nii finantseerijatele kui ka tee kasutajatele, ülevaade järgnevate aastate riigimaanteede rahastamisest ja teedevõrgul toimuvatest tööddest.

Teehoiukavad jagunevad: riigimaanteede teehoiukavad ja kohalike teede teehoiukavad. Riigimaanteede hoiukavad omakorda jagunevad pikaajalisteks ja lühiajalisteks kavadeks. Pikaajalisi kavasid on seni koostatud kaks, neist esimene aastal 1995, mida nimetati "Maanteehoiu arengukava aastateks 1995–2005". Oma olemuselt oli see üldpõhimõtteid ja arengusuundi käsitlev, detailselt objektide ehitamist mingil aastal ei käsitletud. Hilisem pikaajaline teehoiukava koostati aastateks 2002–2010, mis oli oma sisult küllaltki detailne ka objektide lõikes kuni aastani 2010.

Lühiajalised kavad, mis seni on koostatud, on olnud enamasti järgneva kolme aasta kohta, kuid alates 2005. aastast hakatakse koostama teehoiukavasid järgnevaks neljaks aastaks. See uuendus tuleneb teeseaduse muutmisest, kuna Vabariigi Valitsus hakkab edaspidi kinnitama teehoiukavasid neljaks aastaks.

Enne kui alustada mingi teehoiukava koostamist, peame teadma rahastamisvõimalusi. Teehoiu rahastamine toimub teeseaduse alusel, mille põhjal teedele suunatakse kindel protsent kütuseaktsiisist. Alates 2003. aastast on see 75%. Seni kehtiv teeseadus ei määratle, kuidas teedele suunatav aktsiisiosa jaguneb riigimaanteede ja kohalike teede vahel. Kuid algatatud teeseaduse muudatustega määratakse ka kohalikele teedele kindel osa, s.o 5% teedele suunatavast aktsiisimäärast.

Ülevaade rahastamisvõimalustest ehk kütuseaktsiisi osakaal riigituludes:

2004. aastal

Riigitulud kokku – 48,5 mld
sh kütuseaktsiis – 2,55 mld ehk 5,3%
sh riigimaanteede rahastamine – 1,96 mld ehk 4%
sh riigimaanteedele riigitulust – 1,37 mld ehk 2,8%

2005. aastal

Riigitulud kokku – 52,1 mld
sh kütuseaktsiis – 3,1 mld ehk 5,95%
sh riigimaanteede rahastamine – 2,18 mld ehk 4,2%
sh riigimaanteedele riigitulust – 1,68 mld ehk 3,2%
(Vt joonis 1)

Praegu kehtiva teehoiukava koostamise põhimõtted olid järgmised: teedel nõutava seisunditaseme tagamiseks ja selle tõstmiseks oli oluline rõhutada, et suurenema peavad vahen-

did maanteede hooldeks, kasvama peavad välisabi kaasfiinantseerimise, pindamise ja kruusateede remondi ning taastusremondi aastamahud, et likvideerida eelnevate aastate mahajäämust, ning jätkuma peab pooleliolevate objektide ehitus. Nende põhimõtete alusel koostati teehoiukava prioriteetidid, mis näitavad teehoiutööde tähtsuse järjekorda.

Prioriteetidid on järgmised:

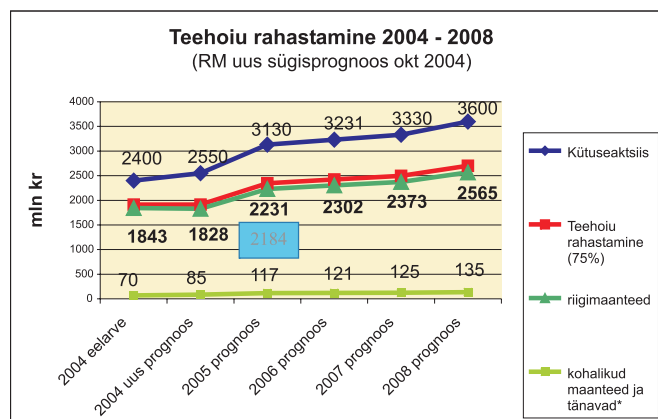
- riigimaanteede hoole
- põhimaanteede remont (välisabiga seotud projektid)
- olemasolevate katete säilitamine – pindamine ja kruusateede remont
- tugi- ja kõrvalmaanteede asfaltkatete kui ka sildade remont
- kruusateedele katete ehitus.

Teehoiukavad koosnevad seletuskirjast, lisadest ning kooskõlastustest omavalitsuste ja ametkondadega. Vabariigi Valitsuse korraldusega kinnitatakse teehoiukava lisad, mis on järgmised: teehoiukulude arvestus; rahvusvaheliste põhimaanteede remondi nimekiri; riigimaanteede remondi nimekiri ja teehoiu rahastamisallikad.

Objektide valik toimub järgmiselt:

Välisabi vahenditest rahastatavad objektid: ISPA ja ÜFi vahendite kasutamine toimub riiklikul tasandil, mille aluseks on Euroopa Komisjoni poolt heakskiidetud strateegiline kava "Euroopa Liidu rahastatavad projektid 2002–2007". Neid vahendeid on võimalik kasutada rahvusvaheliste transiidikoridoride arendamiseks, seega vaid rahvusvahelistel põhimaanteedel, samuti rahvusvaheliste teedega seotud suuremate linnade (Tallinna, Pärnu ja Tartu) ümbersõiduteede korrastamiseks.

ERDFi vahendite kasutamine toimub regionaalsel tasandil, neid vahendeid saab kasutada lisaks põhimaanteedele ka



Joonis 1

tugi- ja kõrvalmaanteedel. ERDFi vahenditest saab rahastada projekte, mis ei ole abikõlblikud Ühtekuuluvusfondist. See-ga sobivad need vahendid: riigisiseste teede korrastamiseks, et tagada tõrgeteta ligipääs trans-Euroopa transpordikoridoridele; ühenduste parandamiseks regionaalsete infrastruktuurivõrkudega; regionaalse arengu seisukohast olulise tähtsusega riigimaanteede võrgu arendamiseks ning ka (elu)keskkonna parandamiseks ehk olemasolevate katete renoveerimiseks ning tolmuwabade teekatete rajamiseks. Loetelu on küllaltki pikk, kuid paraku vahendid ise piiratud: aastateks 2004–2006 on riigimaanteedele ettenähtud vahendite kogusumma 226 mln krooni.

Taastusremondi objektide valik toimub PMS-programmi alusel, s.t aluseks on teekatete remondi ja korrashoiu optimeerimise süsteem, mis on mõeldud remondiobjektide valikuks, lähtudes teekatte tegelikust seisukorrast (defektid, tāsasus, kandevõime). PMS-analüüsi tulemusena saame väljundiks objektide järjestuse prioriteetide alusel. Mida

Asfaldipäeval kõnelesid Aleksander Kaldas



Klas Klaas



väiksem on prioriteedi number, seda halvemas seisukorras on kate ja seda kiiremini tuleb sel objektil midagi ette võtta, prioriteetide piirid on vahemikus 100 kuni 400. Lisaks tuleb arvestada ka liiklussagedust (LS), sest tihti on prioriteedi number ligilähedane, kuid LS erinev. Sel juhul tuleb eelistust teha suurema liiklussagedusega objekti kasuks, et tagada suuremale hulgale tee kasutajatele paremaid liiklustingimusi.

Kruusateedele katete ehitamise objektide nimekirjad ja ettepanekud tehakse regionaalsete teedevalitsuste poolt. Heaks tavaks on saanud, et eelnevalt on toimunud kooskõlastamine kohalike omavalitsustega. Ka nende objektide valikul tuleks eelistada suurema liiklussagedusega objekte, samuti neid, mis omavad olulist tähtsust maakonna arengus.

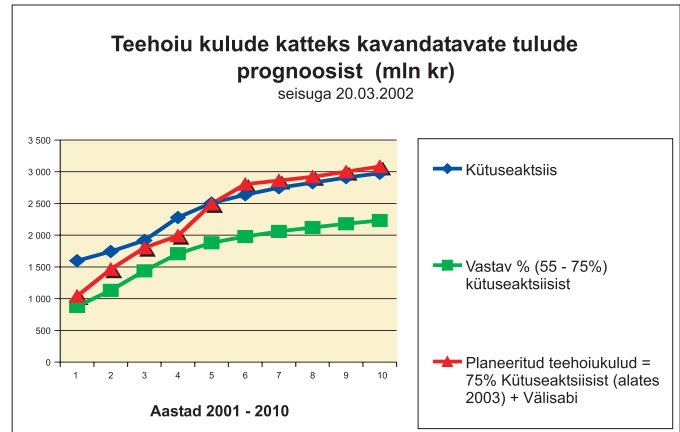
Liiklusohutike kohtade ümberehituse vahendeid teehoiukas objektidena ei määratleta, ettepanekud nende vahendite kasutamiseks igal konkreetsel aastal esitavad teedevalitsused.

Seni on Vabariigi Valitsuse korralduse alusel kinnitatud järgmised kavad:

- 1) riigimaanteede hoiukava aastateks 2001–2006 (kinnitati VV korraldusega 3.07.2001, nr 489-k)
- 2) pikaajaline teehoiukava aastateks 2002–2010 (kinnitati VV korraldusega 27.08.2002, nr 550-k, samas tunnistati kehtetuks eelmine kava)
- 3) teehoiukava aastateks 2004–2006 (kinnitati VV korraldusega 25.02.2004, nr 112-k, samas tunnistati kehtetuks eelmine kava).

Et paremini mõista seda, miks on olnud vajalik tihti juba järgmisel aastal kiiresti koostada uus teehoiukava ja eelmine kehtetuks tunnistada, tuleb vaadelda viimastel aastatel, eriti aastatel 2001–2004, rahastamispoliitikas toimunud muutusi ja nende mõju teehoiukavadele.

2001. ja 2002. aastal, kui koostati pikaajalist teehoiukava, lähtuti selle koostamisel põhimõttest, et kütuseaktsiisi 75%



Joonis 2

hulka arvestatakse kõik riigieelarve vahendid ja lisaks ka laenu (WB, EIB, NIB). Välisabi loeti täiendavaks rahastamisvahendiks. Nendel põhimõtetel koostatud pikaajaline kava kuni aastani 2010 kinnitati samal kujul ja mahus ka Vabariigi Valitsuse poolt. (Vt joonis 2.)

Tulemuseks oli kavandatud pikaajaline ja küllaltki detailne nägemus kuni aastani 2010, kuid rahastamist samas mahus ei toimunud. Juba alates 2003. aastast alates oli eelarve koostamise aluseks põhimõte, et kõik rahastamisallikad – riigieelarve vahendid, laenu ja välisabi – arvestatakse 75% kütuseaktsiisi määra sisse. Selle mõju teehoiukavale oli järgmine: mida suurem oli muude allikate osa, seda vähem oli võimalik kasutada riigieelarve vahendeid. Alarahastamine tabas eriti just neid teetöid, mida sai finantseerida vaid riigieelarvest, eelkõige andis see tunda riigimaanteede hoolde puhul, kus vahendite kasvu oli mitmel aastal väga raske tagada. Pikaajalise kava täitmist mõjutas see otsus aga selliselt, et paljusid

Ülle Karjane



Jüri Lavrentjev



kavandatud objekte ei olnud võimalik õigeaegselt ehitada ega remontida ja ära jäid paljud kruusateedele katete ehitamise objektid. 2003. aasta maikuus valmiski lühiajalise teehoiukava 2004–2006 tööversioon, misjärel see saadeti omavalitsustele kooskõlastamiseks. Sel ajal kehtis aga veel pikaajaline kava, kus olid suuremad võimalused ja loomulikult ei olnud omavalitsused nõus kooskõlastama vähendatud mahude ning objektidega lühiajalist teehoiukava. Järgnes uute rahastamisühenduste tutvustamine omavalitsustele ning 2003. aasta oktoobris saadeti teehoiukava uuele kooskõlastuste ringile.

Samal ajal toimusid aga rahastamispoliitika juba järgmised muudatused: 2003. aasta sügisel võeti vastu otsus, et kõik laenud lõpetatakse ja alates 2004. aastast on laenude asemel riigitulu. Selle tulemusel toimus kõigi laenulepingute (WB-, NIB- ja EIB-lepingute) lõpetamine, samuti tuli teha vastavad muudatused juba valminud teehoiukavasse.

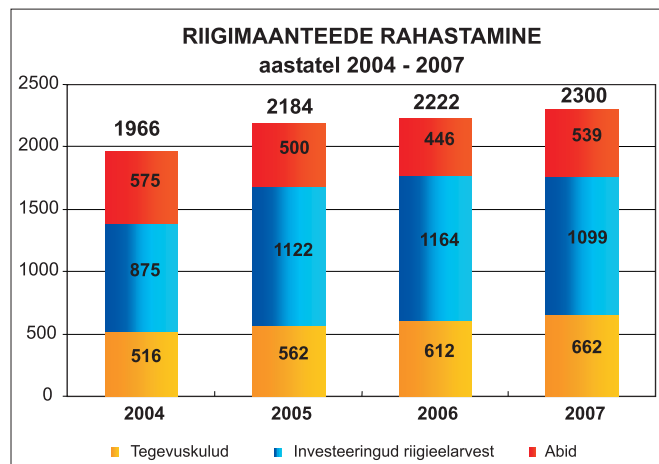
Lühiajalise teehoiukava aastateks 2004–2006 kinnitas Vabariigi Valitsus 2004. aasta veebruaris ja see kehtib ka praegu. Sama aasta mais-juunis, kui koostati 2005. aasta eelarve projekti, oli rahastamise kogusumma vastavalt teehoiukavale 2216 mln. Esimesed muudatused toimusid juba 2004. aasta augustis, mil tehti otsus teehoiuvahendite vähendamiseks seoses erimärgistatud kütuse aktsiisiosa mahaarvestamisega teedele suunatavast 75%-st kütuseaktsiisi osast. Seaduse muudatuse algatajaks oli Rahandusministeerium (algatati “Alkoholi-, tubaka- ja kütuseaktsiisi seaduse” jt seonduvate seaduste muutmise seaduse eelnõud).

Selle tulemusel toimub riigimaanteedele esialgselt kavandatud vahendite vähenemine:

2005. aastal – 32,5 mln ja

2006. aastal – 62,2 mln. (Vt joonis 3.)

Diagramm annab ettekujutuse ka kohalike teede rahastamisest. Kohalikud teed, mida rahastatakse sihtfinantseeri-



Joonis 3

misena riigieelarvest, on: vallateed, linnatänavad ja alates 2005. aastast ka lepingutega hooldatavad erateed, mis on ette nähtud avalikuks kasutamiseks. 2003. aastal eraldati kohalikele teedele põhieelarve kaudu 50 mln ja lisaelarvest 20 mln, kokku 70 mln ning see summa jaotati 15 maakonna vahel. 2004. aastal jäi jaotatav summa samaks, kuid 70 mln jaotati kõigi vallavalitsuste ja linnavalitsuste vahel. Alates 2005. aastast suunatakse kohalikele teedele 5% teedele ettenähtud vahenditest ehk 117 mln. Samal põhimõttel toimub kohalike teede rahastamine ka järgnevatel aastatel.

Rääkides teehoiukavast tegelikkuses, võib seda võrrelda viljakandva puuga (vt joonis 4). Kui tavaline puu kannab ühte sorti vilju, mille valmimine ja kasutamine on enamasti üheaegne, siis teehoiukava puu kannab erinevaid vilju. Nendeks on riigitulu, välisabi, omatulu ja laen. Ka nende viljade kasutamine on erinev. Riigitulu kasutamisega erilisi problee-

Dago Antov



Tiit Kaal



me ei ole: kui projektid ja hanked toimuvad õigeaegselt, siis kõik kavandatud vahendid on võimalik ka eelarveaasta jooksul ära kasutada. Siia alla kuuluvad maanteede hoole, investeeringud riigitulust, pindamise ja kruusateede remondi vahendid, kruusateedele katete ehitamise ning sildade remondi vahendid jm. Omatulu viljad sellel puul on väikesed ja riigieelarve seisukohalt nad midagi olulist juurde ei anna, sest tihti on omatulu võrdne või ligilähedane omakuluga. Kuid siiski saab neid vahendeid hästi kasutada, kui neid seal puu peal on. Teehoiukava puu küljes on ka keelatud vilju – need on laenu. Nende järele keegi praegu kätt sirutada ei tohi ega neid kasutada ei saa.

Puu ladvas on aga särav ja ihaldusväärne vilj – see on välisabi. Nagu ladvaviljadega ikka, tunduvad nad ahvatlevamad ja ilusamad kui teised, aga nende kättesaamine on keerukam. Ladvaviljade taotlemine toimub komisjoni range pilgu all: komisjon istub puu all ja annab igale taotlusele oma hinnangu. Kui taotlemine on lõpuks heaks kiidetud ja tahaks siis ka kasutama hakata, tuleb iga tükikese kasutamist tõestada hulgaliselt mahuka materjaliga, mille koostamiseks ja kohalekandmiseks läheb vaja head meeskonda ja tugevaid tasijaid. Kui taotluste ja aruannete hulgad juba ladvani hakkavad ulatuma, õnnestubki sealt mõni tükike kätte saada. Kuid ka nende tükikeste kasutamisest tuleb aru anda. Seega polegi kõik nii lihtne kui päris viljapuuga, millelt peale ladvaõuna kättesaamist võid kohe hambad sisse lüüa ja minema jalutada. Siin tuleb ikka enne aru ka anda, kas iga suutäis õigustatud on.

Väike ülevaade ka järgmiste aastate kavadest. 2004. aastal on koostatud teehoiukava 2005–2007 tööversioon, kuid juba novembris alustati uue nelja aasta kava väljatöötamist aastateks 2005–2008. See muudatus tuleneb teeseaduse muutmisest.

Eelneva põhjal võib lisada, et teehoiukavade koostamisel kehtivad teatud üldpõhimõtted, mida tuleb arvestada. Kõige-

Mati Köpper



Vahendite kasutamise võimalused tegelikkuses



Joonis 4

pealt on vaja fikseerida teehoiukava koostamise aeg, sest pidevalt tuleb arvestada muutustega ning seetõttu vajab teehoiukava tööversioon tihti korrigeerimist. Teehoiukava koostamisel on oluline ka töögrupi moodustamine ning regulaarse koostöö arendamine, kuid oodatud on ettepanekud ka kõigilt teistelt huvilistelt.

Kokkuvõttena võib öelda, et pikaajalised kavad peaksid oma olemuselt olema prognoosipõhised ja üldisemad, kavandades peamised arengusuunad ning mitte laskuma detailidesse objektide lõikes pikas perspektiivis. Lühiajalised teehoiukavad peaksid oma olemuselt olema juba detailsemad, mille lisades kajastuvad ka tähtsamad kavandatud objektid ja tegevused.

Vahenditest ja võimalustest kaugemas tulevikus võib rääkida juba mõnes järgmises Teelehes. ■

Vello Mespak





TÕNU ASANDI

TEEKATTE TALVISEST HAARDETEGURIST

Eestis kui üsna põhjamaise kliimaga riigis on ca 4–5 kuud kestev talv iga-aastane nähtus. Sel ajal on autojuhtidel tegu talviste teeludega, kui võivad teed kohati olla üsna libedad, mis teinekord võib olla ka liiklusõnnetuse põhjustajaks. Kui libe on aga libe tee, selle kohta on igal inimesel oma subjektiivse arvamuse, mis saadakse autoaknast välja vaadates või paremal juhul kingatallaga teepinda katsudes ning sellest tekkivad tihti vaidlused, kas tee on ikka libe või mitte. Kui libedal teel on juhtunud liiklusõnnetus, siis süüdistused, et tee on piisavalt hooldamata, on teehooldaja suunas väga kerged tekkima. Et objektiivsemalt hinnata talvise teekatte haardetegurit, otsustas Maanteeamet välja töötada talviste teekatte haardeteguri mõõtmisüsteemi.

Haardeteguri mõõtmise ja mõõturi kasutamise võimalusi on arutatud korduvalt nii suuremas kui väiksemas ringis, nii Maanteeameti-siseselt kui ka -väliselt. Haardeteguri väärtused olid ju kunagistes seisundinõuetes isegi sees, praeguseks on nõutavad haardetegurite väärtused lülitatud enamikku hooldelepingutesse, kontrollivõimalused on aga jätkuvalt problemaatilised.

Haardeteguri mõõtmisüsteemi loomisega tehti algust 21. novembril 2002, kui Maanteeameti peadirektor moodustas oma käskkirjaga töögrupi haardeteguri mõõtmise süsteemi väljatöötamiseks. Eesmärgiks seati luua võimalikult odav,

lihtsalt kasutatav ja tulemuste operatiivset edastamist võimaldav süsteem.

Alustuseks vaatasime töögrupis põhjanaabrite poole ja püüdsime tarvitusele võtta teedevalitsustes olemasolevat



Tallinnas võib ristmiku ületamiseks kuluda ligi 10 minutit

Viimase aastaga on Eesti teedele lisandunud üle 33 000 sõiduauto, üha kiirenevas autostumise tempos edasi liikudes tuleb samale asfaldipinnale ära mahutada peaaegu 3500 igas kuus lisanduvat autot. Konkurents tänavapinna jagamise osas aina kasvab.

Füüsikateooria kohaselt peaks tänavate läbilaskevõime suurendamiseks ja ummikute vältimiseks tõstma sõidukite kiirust. Paraku kaasneb sellega ka suurem liikluses hukkunute arv. Õnneks on vähemalt Tallinna ja Tartu autojuhid füüsika-

reeglite mõjust inimeludele aru saanud ja tiptunnil autodest tulvil tänavail gaasi lisama ei kipu.

Inseneribüroos Stratum äsja valminud uuringust selgub, et keskmine mootorsõidukite liikumiskiirus on kahes Eesti suuremas linnas viimase aasta jooksul vähenenud. Kui Tallinna kesklinnas kujunes keskmiseks liikumiskiiruseks 19,2 kilomeetrit tunnis, siis kesklinna ümbruses oli keskmine kiirus 31,5 ja äärelinnas 42,3 kilomeetrit tunnis. Võrreldes eelmise aastaga on Tallinna suurima liiklustihedusega kesklinnas kiiruste vähenemine olnud väiksem kui kesklinna ümbritsevatel aladel. Kanduvad ju Tallinna ummikudki üha rohkem südalinnast kaugemale. Kui veel mõni aasta tagasi kirusid juhid üksmeelselt autosabasid ja aeglast edasijõudmist Tallinna Kaubamaja juures, Tartu maanteel Stockmanni kõrval, taksopargi ristmikul või Ahtri tänavas, siis tänaseks jookseb liiklus umbe juba linna sissetulevate teede suurematel ristmikel Pärnu maanteel ja Pirita teel.



RAIN HALLIMÄE

kümmekonda vanematüübilist Eltrip teepikkusmöödikut, millest osa võimaldas ka haardetegurit mõõta.

Maanteeameti ja AS Teede Tehnokeskuse vahel sõlmiti 2003. aasta alguses leping teekatete talviste haardeliste omaduste mõõtmise süsteemi väljatöötamiseks ning alustati mooturite kalibreerimist ja mõõtmist.

Esiialgu oli haardetegurit mõõta võimaldavaid seadmeid Eestis ainult viis. Neid kalibreeriti ja seejärel tehti mõõtmisi erinevatel teedel üle Eesti, aktsepteeritavaid mõõtmistulemusi kogunes tol talvel kokku 176. Nii väikese arvu mõõtmistulemuste põhjal ei olnud kahjuks võimalik teha põhjapanevaid otsuseid selle kohta, millised peaksid olema nõutavad minimaalsed haardeteguri väärtused eri seisunditasemega teedel, samas oli selge, et mõõtmine kasutusel olnud Soomes valmistatud Eltrip-tüüpi seadmetega on täiesti võimalik ning mõõtmistulemusi võib usaldada, ühtlasi seati eesmärgiks koguda järgneval talvel tublisti rohkem mõõtmistulemusi.

2003./2004. aasta talveks osteti juurde suurem hulk uusi Eltripi haardetegurimõõtjureid ja koostati AS Teede Tehnokeskuse uurimistöö põhjal Riigimaanteede katete talviste haardeliste omaduste mõõtmise juhend.

Tehnokeskuse kaasabil tehti vajalikud mooturite kalibreerimised ja jõuti teha hulgaliselt haardeteguri mõõtmisi.

Kevadel tehti ka ettepanek haardeteguri väärtuste sisse-

lülitamiseks tee seisundinõuetesse. Et asi oli siiski suhteliselt uus, ei leidnud see paraku Maanteeameti juhtkonna poolset heakskiitu, ehkki ettepanek sisaldas alternatiive, sealhulgas näiteks võimalust lükata nõutavate haardeteguri väärtuste kehtestamine aasta võrra edasi.

Maanteeamet otsustas käesoleval aastal koostöös Tehnokeskusega minna haardetegurimõõtjurite kalibreerimisel Eestis üle uuele süsteemile, mis on operatiivsem, odavam ja kasutab rohkem ära teedevalitsuste spetsialistide omandatud kogemusi ja teadmisi. Peamiseks haardeteguri mõõtmise alase tegevuse koordinaatoriks jääb ka edaspidi teehoiuosakond.

Tehnokeskus jääb ka edaspidi haardetegurimõõtjurite kalibreerimise peamiseks juhendajaks, ent nüüdsest ei korraldata kalibreerimist ja juhendamist enam kõigile mõõtjatele, vaid ainult kalibreerimise tugisikutele teedevalitsustes, keda on igas teedevalitsuses üks. Kui tugisikud on läbinud Tehnokeskuse poolt taliperioodi alguses korraldatava koolituse ja saanud vastavad kalibreerimistunnistused, siis edaspidi korraldavad juba nemad haardetegurimõõtjurite kalibreerimist ja kõike sellega seonduvat oma teedevalitsuse piires. Teedevalitsuste mõõtjatele lisanduvad käesoleval talvel loodetavasti ka hooldeettevõtjate mõõtjad, kes peaksid ise olema huvitatud enda hooldatavatel teedel valitsevate teetingimuste kontrollimisest – sõltuvad ju tehtava hoolde eest makstavad summad sellest, kas teed vastavad nõutavale seisunditasemele ning haardeteguri mõõtmine on üks lisavõimalus selle vastavuse hindamiseks.

Riigimaanteede katete talviste haardeomaduste mõõtmise juhendis on kindlaks määratud nõutavad minimaalsed haardeteguri väärtused erinevatel seisunditasemetel. Käesoleva talve mõõtmistega üritame saada kinnitust valitud haardeteguri miinimumväärtuste valiku õigsusele ning ka veenva aluse selleks, et haardeteguri väärtused saaksid Tee seisundinõuetesse kehtestatud aastate 2005/2006 talveperioodiks.

Senitehtud haardeteguri mõõtmistulemuste analüüsi põhjal võib väita, et haardetegurimõõtjuritega tehtavad mõõtmised võivad edaspidi kujuneda visuaalse hindamise kõrval üheks täiendavaks võimaluseks maanteede seisundi hindamisel. ■

Äärelinnas on aga muutus vastupidine, viimastel aastatel parandatud ja rekonstrueeritud magistraalidel on sõiduolud paranenud ja ühes sellega ka keskmised kiirused veidi suurenenud. Näiteks eelmisel aastal sageli ummistunud Ülemiste liiklussõlme läbilaskevõime on pärast remonti märgatavalt paranenud. Ka lubatud piirkiiruse ületamisi registreeriti monitoringi käigus põhiliselt Tallinna äärelinna magistraalidel.

Ka Pärnu keskkonnas on keskmine kiirus pisut tõusnud, seda eelkõige rekonstrueeritud Riia tänava ja Papiniidu ristmiku tõttu.

Eesti enimkoormatud ristmikukuks oli mõõtmistulemuste põhjal Haabersti ringristmik Tallinnas, kus kesklinna poole suunduvad autod moodustasid kohati ligi kolmveerand kilomeetrit pika järjekorra, mille ületamiseks võis hommikuse tippunnil kuluda ligi 10 minutit.

Uuringuga saab tutvuda Maanteeameti liiklusohutuse koduleheküljel.

SIRJE LILLEORG



ICTCT



28.–30. oktoobrini 2004 pidas Tartus oma 17ndat töökursust ICTCT. Kursuse korraldajaks oli OÜ Stratum. Küsisin firma juhatajalt Dago Antovilt, mida üldsusele Tartus toimunud seminarist ja ICTCTst teada anda. Et tegemist on autoriteetse rahvusvahelise koostöögrupiga liikluskorralduse ja -ohutuse alal, siis oli ürituse korraldamine Tartus Eestile auks ja tunnustuseks.

Mis on ICTCT ja mis on selle tegevuse eesmärk?

Dago Antov: ICTCT (*International Cooperation on Theories and Concepts in Traffic Safety*) ehk maa-keeli siis liiklusohutuse kontseptsioonide ja teooriate rahvusvaheline koostöö(grupp) ei kõla kuigi hästi, aga tegelikult on taust selles, et kunagisest väikesest organisatsioonist ICTCT, mis tollal tähendas hoopis *International Committee on Traffic Conflicts Techniques* ehk siis liikluskonfliktide meetodi rahvusvaheline komitee koondas tollal vaid nn liikluskonflikt-meetodiga tegelejaid. Et ammustel aegadel tegelesin ka ise TPIs selle teemaga, siis sealt need kontaktid sündisidki. Hiljem selgus, et paljud inimesed tegelevad ka muude asjade kui konfliktidega, aga et nimi oli juba tuntud, siis lühend säilitati ja anti talle vaid uus sisu. Tegelikult koondab organisatsioon just erinevate maade liiklusohutusala inimesi. ICTCTl on tavaks teha aastas 1–2 töökursust, tavaliselt ühel aastal Lääne-Euroopas ja teisel Ida-Euroopas. Kaks aastat tagasi oli üritus Tšehhi Vabariigis Bratislavas, eelmisel aastal Hollandis Soesterbergis, sel aastal siis Tartus ja järgmisel aastal korraline Helsingis, erakorraline aga kevadel Brasiilias. Eesmärgiks on ikka peamiselt LO-alase tegevuse toetamine ja kogemuste vahetamine väga sundimatus ning mitteformaalses õhkkonnas, kaasates samal ajal maksimaalselt kohalikke inimesi.

Kolmandal päeval toimunud valimistel valiti järgmiseks kolmeks aastaks ka uus juhatus, sest mõned endised liikmed soovisid lahkuda. Uus juhatus on järgmine:

President Christer Hydén (Lundi Ülikool, Rootsi)
 Asepresident **Dago Antov** (OÜ Stratum, Eesti)
 Sekretär Ralf Risser (Factum, Austria)
 Aseekretär Risto Kulmala (VTT, Soome)
 Kassiir Miklos Papp (Octav, Ungari)
 Asekassiir Nicole Muhlrad (INRETS, Prantsusmaa)



Piltidel lk 18 paremalt: Rune Elvik (Transpordiökonomika Instituut, Norra), Christer Hydén (Lundi Ülikool, Rootsi), peasekretär Ralf Risser (Factum, Austria), Hellat Rumvolt (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Eesti), lk 19 all: Christer Hydén ja Dago Antov, ja ülal Siim Sööt (USA)
 Fotod: E. Vahter

Palju infot ICTCT kohta on kodulehel www.ictct.org.

Kui palju oli osavõtjaid Tartus toimunud seminaril, sh Eestist. Kes olid kuulsamad esinejad?

Kokku osales 71 inimest, neist 30 Eestist ja 41 välismaalt (Soome, Rootsi, Norra, Austria, Tšehhi, Ungari, Holland, Itaalia, Hispaania, Prantsusmaa, Belgia, USA, Valgevene, Läti, Jordaania, Portugal, LAV). Üks tuntumaid esinejaid Tartu seminaril oli Rune Elvik (Transpordiökonomika Instituut, Norra). Kindlasti on hästi tuntud ka Veli-Pekka Kallberg (VTT, Soome), Joop Kraay ja Rob Methorst (Hollandist), Risto Kulmala (Soome), Karel Schmeidler (Tšehhist) jmt.

Mis olid koosoleku põhiteemad?

Teemasid oli viis, sealhulgas:

- Üldine ohutuse strateegia – infrastruktuurist lähtudes
- üldine ohutuse strateegia – tee kasutajast, sõidukist ja ühiskonnast lähtudes; käitumine ja suhtumine; metodoloogilised küsimused;
- katsetel põhinevad uurimused

Eesti esinejatest kuulati **Dago Antovi, Tiia Rõivase, Ilmar Pihlaku, Reigo Ude ja Jüri Lavrentjevi** ettekandeid.

AHTO VENNER



UUT TEEDEINSENERIDE TÄIENDUSKOOLITUSES

ANNIKA KITSING

Maanteeameti personaliosakonna peaspetsialist

30.11–01.12.04 toimus Riias Läti maanteelaste eestvedamisel II koolituslane Balti Maanteeliidu (BRA) ja Põhjamaade Maanteeliidu (NRA) ühisseminar, mille seekordseks alateemaks oli diplomeeritud teedeinseneride (seminari raames eraldi klassifitseeritud teede-, silla- ja liiklusinsenerid) ülikoolijärgsed täienduskoolitusvõimalused.

Pärast Baltimaade taasiseseisvumist on hääbunud nõukogude ajal tavaks olnud suuremahulised täienduskoolitused oskustöölisele. Järgnev mõte ei ole küll mingilgi moel kantud sovetinostalgiast, kuid tundub, et praeguses kiirelt muutuv ühiskonnas tuleb aastate jooksul unarusse jäänud teedeinseneride formaalhari-
dusjärgne täienduskoolitussüsteem luua ja käivitada analoogilisel mastaapsel moel, nagu see toimus omal ajal oskustöölise puhul. See on ka põhjus, miks ülalnimetatud seminar selleteemalisena sai korraldatud. Kõigil kolmel Balti riigil on probleeme teedeinseneride vähesusega. Siit sugeneb ka firmade konkurents – kõik püüavad olemasolevaid üksteiselt “üle lüüa”. Samuti on probleeme nende erialase kompetentsuse säilitamisega ehk erialase koolitusega. Ürituse eesmärgiks oli eelkõige kogemuste vahetamine ja tõhusate võimaluste leidmine, parandamaks diplomeeritud inseneride täienduskoolituse taset antud poliitilistes ja majanduslikes tingimustes.

Latvian State Roads’i (moodustatud 01.11.04) juhatause esimees Olafs Kronlaks andis oma avakõnes ka arvulise ülevaate Balti riikide hetkeseisust teedeinseneride osas.

Vastavalt riikide poolt esitatud andmetele on pilt järgmine:

Riik	Teedeinseneride ligikaudne arv riigis	Vakantsete insenerikohtade arv riigis
Eesti	~ 700	Täpne ülevaade puudub
Läti	~ 850	~ 160
Leedu	~ 900	~ 40

Ülikooli lõpetanud teedeinseneride arv aastatel 2000–2004:

Riik	2000	2001	2002	2003	2004
Eesti	7	9	7	8	14
Läti	3	10	7	14	5
Leedu	40	40	40	40	40

Olafs Kronlaksi sõnul on Läti teedeinseneride täienduskoolitus väga kehvast olukorrast, sest Riia Tehnikaülikool on hõivatud bakalaureuse-, magistri- ja doktoriõppe korraldamisega. Kohalik ehitusinseneride liit aga, kes väljastab kutsetunnistusi (süsteem sarnaneb meie

kutsestandardi süsteemile), võimaldab seda nendele teedeinseneridele, kes vastavad kehtestatud nõudmistele ehk teevad ära vajalikud eksamid, millele eelnevad lühikesed ettevalmistavad kursused. Lätis ei ole sellist koolitusinstitutsiooni, mis kannaks hoolt inseneride täienduskoolituse eest. Leedus on olukord märksa parem, sest koolituse eest kannavad hoolt põhiliselt maanteeamet, Transpordi ja Teede Uuringute Instituut, assotsiatsioon "Leedu Teed" (kellel on ka erialalitsentside väljastamise õigus) ning Vilniuse Gediminase Ülikool. "Teeleht" teedeinsenerist lugejale on loomulikult teada, et meie kohalikul koolitusmaastikul on täiendusõpet võimalised pakkuma nii TTÜ Teedeinstituut kui AS Teede Tehnokeskus.

Paari sõnaga ürituse statistilistest andmetest, et anda aimu sellest, kui palju on neid inimesi, kes aktiivselt valmis kaasa rääkima teedeinseneride koolituses: 54 osalejat 6 riigist (Soome, Rootsi, Norra, Eesti, Läti ja Leedu), nimetatutelt ka 15 temaatilist ettekannet. Põhjamaade osalusel nägid korraldajad nõuandvat ja suunavat, vajadusel konkreetsete ettepanekutega abistavat rolli.

Eesti kaheksaliikmelises delegatsioonis olid esindatud nii avalik kui erasektor, koolituste tellijad kui töövõtjad ehk siis täienduskoolitusega tegelejaid ja teedeinseneri nii Maanteeametist, AS-ist Teede Tehnokeskus, Tallin-

na Tehnikaülikoolist, Eesti Asfaldiliidust kui ka AS-ist Teede REV-2. Maanteeameti nõunik Jüri Riimaa tutvustas seminaril Eesti teedeinseneride Volitatud Inseneri kutse ja Euroinseneri omistamise põhimõtteid ja kvalifikatsioonisüsteemi tervikuna, mille oluliseks osaks on praegu ja tulevikus just erialane koolitus.

Teedeinstituudi direktor prof Andrus Aavik tegi ettekanne teedeinseneride hariduse korraldamise ajaloost ja hetkeseisust Tallinna Tehnikaülikoolis. Samuti tutvustas ta sel sügisel esmakordselt ülikoolis toimunud Maanteeameti teedeinseneride erialase täienduskoolituse programmi ja tulemusi ning analüüsis Riias toimunud seminari jaoks erinevate põlvkondade inseneride hulgas läbi viidud küsitluse tulemusi. Küsitluses osales mitmes ettevõttes töötavaid, aastatel 1959–2004 lõpetanud spetsialiste. Selgus, et pea kõigis vanusegruppides (v.a 2001–2004) oli neid, kes tundsid vajadust põhi-teadmisi korrata. Samuti huvituti valdavalt uutest tehnoloogilistest arengutest ja teede ning sildade projekteerimisega seonduvast. Kõik vastanud pidasid vajalikuks regulaarset ülikoolijärgset täienduskoolitust, pakuti nii 1–2 päeva kui mõne nädala pikkusi intensiivseid kursusi 1–2 kuni 5 aasta järel.

Teede Tehnokeskuse juht Hillar Varik rääkis ettevõtte kümne aasta pikkuse koolitustegevuse kogemusest, millest valdav osa on möödunud Maanteeameti



organisatsiooni erialase täienduskoolituse korraldamise tähe all.

Teede REV-2 arendusdirektori Toomas Tootsi vahendusel saime kuulda, kuidas korraldatakse teedeinseneride täienduskoolitust nende ettevõttes.

Viieteistkümne kuulatud ettekande põhjal võis kokkuvõtlikult täheldada era- ja avaliku sektori koostöö ja ühise strateegia väljatöötamise olulisust, uudse momendina oli tore tõdeda, et ka eraettevõtted väärtustavad järjest enam oma töötajate koolitamise vajalikkust ja on selle nimel valmis andma oma panuse. Ei saa märkimata jätta, et kiirelt arenevas ühiskonnas on ka teadmised varmad sama kiirelt vananema, eriti inseneriteadmised, see fakt esitab väljakutseid nii koolituse korraldajatele kui koolituse vajajatele. Mitmes ettekandes rõhutati inimeste enesejuhtimise ehk endi vastutuse ja tahte vajalikkust teadmiste arengu planeerimisel, see ei saa olla ainult tööandja ühepoolne soov. Teadmispõhisele ühiskonnale ja sealt tulenevale elukestva õppimise möödapääsmatusele viitasid ka oma ettekannetes Finnroad IHME Training Centre juht Eva Nikulainen ja Ilmars Sladins Läti Tehnikaülikoolist. Seminaril tutvustati erinevaid koolituse läbiviimise võimalusi, klassikalise loenguvormi kõrval tähtsustati ka palju muid õppimismooduseid: näiteks üha suuremat populaarsust võitvat e-õpet või mentorlust jne.

Norra Maanteeametis korraldatakse täienduskoolitust kompetentsipõhiselt, seotuna organisatsiooni arengukavaga.

Norrakate tööalase koolitustegevuse põhiline tees kõlas nii: "Meil on see töötajaskond, kes meil on, ja peamine väljakutse seisneb selles, kuidas neis parim esile tuua".

Tööaega väärtustades ei ole neil võimalik oma töötajaid saata aastapikkustele täiskoormusega koolitustele, sestap püüavad nad teha majasisest tiimitööd, suhtevõrgustikku (*networking*) ja mentorlust, mida iseloomustab väheste teadmiste ja oskustega töötaja saatmine sama valdkonna pädevama kolleegi juurde "kooli". See on andnud positiivseid tulemusi, aidanud kaasa teadmiste vahendamisele ja positiivse töökeskkonna kujunemisele.

Sealses maanteeametis on kasutusel ka inseneridele pakutavad teede projekteerimise, -ehituse, teehoolde, liikluskorralduse ja -ohutuse nn tuumprogrammid, mida viiakse läbi koostöös asutuse erialaspetsialistidest koolitajate ja erinevate ettevõtetega. Läbitud programmi eest saab osaleja motivatsiooni tõstvaid õppekavapunkte.

Rootsist oli kohal Lundi Ülikooli professor Andras Várhelyi, kelle sõnul pakutakse nii Rootsi Maanteeameti, munitsipaalteevõtete kui konsultatsioonifirmade praktiseerivatele teedeinseneridele juba üle kuue aasta peamiselt liikluskorraldus-, -ohutus- ja keskkonnaalaseid kursusi. Üks kursus koosneb tavaliselt kolmest kolmepäevasest plokist, mitmekuuliste vahedega, mille jooksul osalejad tegelevad iseseisvate projektidega ja esitlevad

neid omavahel kokku saades. Iga kursuse eest saadakse ka üldtunnustatud akadeemilisi punkte.

Soome Maanteeameti personalidirektor Matti Hermunen tõi oma ettekandes sarnaselt Norraga välja samuti kompetentsipõhise lähenemise vajalikkuse koolituse kavandamisele, tõstatades seejuures küsimuse, kas meil ikka on ühine ettekujutus sellest, millised on teedeehituses kui ehitustegevusega seotud majandusharus vajalikud kompetentsid hetkel ja millised viie kuni kümne aasta pärast?!

Soome inseneride erialast täienduskoolitust iseloomustab erinevate tasemekoolide, liitude, erialaühingute, ametiühingute, assotsiatsioonide poolt pakutavate koolitusvõimaluste rohkus ja erinevate ametkondade vaheline koostöö. Soome 20 ülikoolist on 3 tehnikaülikooli, kõigis neis on oma keskused või institutsioonid, kus paaripäevased seminarid vahelduvad ulatuslike erialaste õpingutega.

Loomulikult ei ole kõigi riikide jaoks ühiseid väljapääsuteid olukorra parandamiseks.

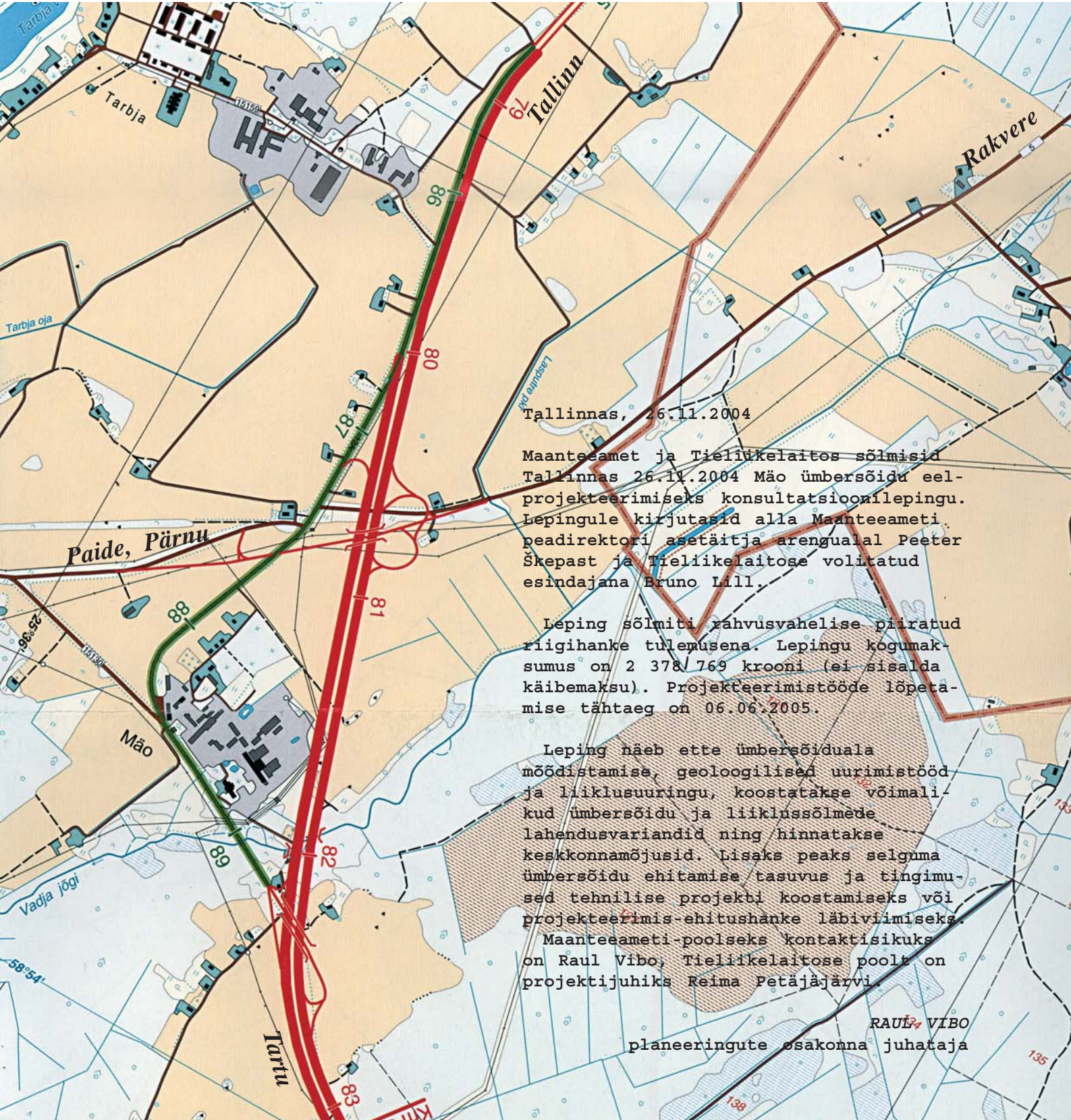
Sestap oli kõigil kokkutulnulatel võimalus kuulata seminari esimesel päeval lähinaabrite ettekandeid, võrrelda ja panna kõrva taha seda, mis oma riigi kontekstis oluline, ning teisel päeval töötada nn siseriiklikes gruppides välja võimalikud mudelid edasiseks tegutsemiseks.

Seminari teist päeva ilmestas ka nn euro-temaatika. Läti eurointegratsioonispetsialistid tutvustasid EL-is käivitatud inimressursi arengut toetavate abifondide võimalusi (Euroopa Sotsiaalfond, koolitusprogramm Leonardo da Vinci).

Vaatamata võimalusele kasutada rahalist toetust erinevate projektide elluviimisel, nägid osalejad selles siiski tulevikuperspektiivi teedeehitusliku täiendõppe kavandamisel, tänasel päeval proovitakse eelkõige oma jõududega hakkama saada.

Eesti delegatsioon jõudis ühisele arusaamisele koolitustegevuse planeerimise alase koostöö vajalikkusest erasektori, Maanteeameti ja koolitusasutuste (Tehnokeskus ja Tehnikaülikool) vahel. Ei tohiks tekkida situatsiooni, et iga ettevõtte, kus töötab teedeinsener, katsub jõudumööda oma parema äranägemise järgi koolituspõllul talitada, vaid ühine kasutegur oleks suurem, kui suudaksime välja töötada mitmetsüklilise programmi, mille alusel kõik selle eriala diplomeeritud insenerid saaksid pärast lõpetamist kindla aja tagant ennast vastavalt vajadusele ja spetsialiseerumisele ülikooli juures erialaselt ka täiendada, samuti leidma endi hulgast rohkem neid spetsialiste, kes on valmis oma teadmisi vahendada ja teisi koolitama.

Et seminaril saadud mõtteid, ideid ja tekkinud sünergiat mitte kaotada, otsustasid kohalkäinud juba lähitulevikus arutada konkreetsemalt, kuidas ja mil moel käivitada süstemaatiliselt Eesti praegustele ja tulevastele teedeinseneridele pakutavat erialast täienduskoolitust. ■



Tallinnas, 26.11.2004

Maanteeamet ja Tieliikelaitsos sõlmisid Tallinnas 26.11.2004 Mäo ümbersõidu eelprojekteerimiseks konsultatsioonilepingu. Lepingule kirjutasiid alla Maanteeameti peadirektori asetäitja arengualal Peeter Škepast ja Tieliikelaitsuse volitatud esindajana Bruno Lill.

Leping sõlmiti rahvusvahelise piiratud riigihanke tulemusena. Lepingu kogumaksumus on 2 378 769 krooni (ei sisalda käibemaksu). Projekteerimistööde lõpetamise tähtaeg on 06.06.2005.

Leping näeb ette ümbersõiduala mõõdistamise, geoloogilised uurimistööd ja liiklusuuringu, koostatakse võimalikud ümbersõidu ja liiklussõlmede lahendusvariandid ning hinnatakse keskkonnamõjusid. Lisaks peaks selguma ümbersõidu ehitamise tasuvus ja tingimused tehnilise projekti koostamiseks või projekteerimis-ehitushanke läbiviimiseks.

Maanteeameti-poolseks kontaktisikuks on Raul Vibo, Tieliikelaitsuse poolt on projektijuhiks Reima Petäjäjärvi

RAUL VIBO
planeeringute osakonna juhataja

Piltidel vasakult Peeter Škepast Reima Petäjäjärvi ja Bruno Lillega. Fotod: Raul Vibo





Kuidas elad, *AS Teede Tehnokeskuse koolitus?*

EVA ÄKKE

AS Teede Tehnokeskus koolituse projektijuht

Käes on detsember 2004, teha on jäänud veel üks kahepäevane koolitus ja tulebki hakata mõtlema järgmise aasta uutele projektidele. Aeg on ruttu läinud – teedealase koolitusega alustasime Maanteeameti Tehnokeskuses aastal 1994, 2000. aasta sügisel sai meist AS Teede Tehnokeskus, seega oleme koolitusäris vastu pidanud juba kolm aastat. Mis on nende aastatega muutunud? Kindlasti see, et aastatel 1994–1997 sai tehtud palju koostööd Soome ja Rootsi maanteeametiga ja koostöös korraldati koolitusi välismaiste lektoritega nii kodus kui ka Soomes ja Rootsis.

Soomlastelt ja rootslastelt õppisime ka meie ise. Paika pandi Maanteeameti organisatsiooni teedealase täienduskoolituse vajadused ja koostati koolitusplaanid. Hea meel on tõdeda, et erialane täienduskoolitus on Maanteeameti organisatsioonis alati olnud tõsiseltvõetav tegevus ja seda nii spetsialistide kui ka tööliste hulgas.

Aastani 2000 olime kogu Maanteeameti teedealase ja arendusliku täienduskoolituse korraldajad ja läbiviijad, s.t panime paika programmid, lektorid ja otsisime koolituse läbiviimiseks sobivad paigad.

Alates aastast 2001 tellib Maanteeamet arenduslikud

*Pilte autojuhtide kutsevõistluselt: * Mõõduvõtjad stardieelses elevuses * Kohtunikke * Scania autod võistlusvalmis*



koolitused ise erinevatelt koolitusfirmadelt, meie rolliks on olnud suuremate teedealaste koolitusprojektide kokkupanek ja koolituse läbiviimine. Maanteeametiga seob meid koolitusleping kõige sealt tulenevaga. Võrreldes varasemaga on tunduvalt kasvanud paberitöö maht.

Seoses maanteehoorde minekuga erasektori tegevusalasse tekkis vajadus koolitada ka sealseid spetsialiste, seda enam, et sealsed töötajad olid varem töötanud Maanteeameti organisatsioonis ja erialase täiendus-koolitusega harjunud. Panime kokku esimesed koolituskursused nn "müügiks". Ja osavõtjaid tuli.

Alates aastast 1999 oleme korraldanud teehoiutööde järelevalve töötajate koolitusi. Kursus on neljapäevane ja teoreetiline ning praktiline osa on omavahel seotud. Kursuse läbivijateks on oma ala parimad asjatundjad, samuti praktikud, kes teostavad teedeobjektide tegelikku järelevalvet. Kõrvutades praegusi kursusi nelja aasta tagustega, tuleb tõdeda, et edasiminekuks on olnud suur. Arenenud on ka koolitajad ise.

Ja kui kvaliteet on paigas, kursus õnnestub ja kursusel osalenute tagasiside on positiivne, saab hea positiivse laengu tehtust ka koolituse projektijuht.

Kindlasti on igal kursusel/seminaril oma nägu ja selle kujundavad osalejad ise.

Elama on jäänud ka vanad Maanteeameti organisatsiooni head tavad – teemeistrite/arvestajate päevad ja teehöövli- ning maanteehoorde autojuhtide kutsemeisterlikkuse võistlused. XI teemeistripäevad (TMP) viidi läbi selle aasta augustis Pärnumaal, Jõulumäel, korraldajateks Pärnu Teedevalitsus ja meie, s.t AS Teede Tehnokeskus. Osalejateks teedevalitsuste ja teehooldefirmade teemeistrid/projektijuhid ja arvestajad/tehnikud. Päevad olid tõised – kohtus vana, kokkutöötanud meeskond. Otsustati, et alustatut jätkatakse ka järgmistel aastatel ning osalejate ringi ei laiendata – märksõnaks jääb "teede hoole". Kuna Pärnu TV oli teedevali-

litsustest viimane, kes lõpetas korraldajate ringi, tuleb järgmise aasta TMP üheks korraldajaks otsida keegi teehooldefirmade hulgast.

Raimo Undi/Tartu Teedevalitsuse ja Scania Eesti AS Tartu osakonna heas koostöös viidi läbi maanteehoorde autojuhtide kutsemeisterlikkuse võistlus. Toimus see 15. oktoobril Tartu TV Tartu teepiirkonnas Kandikülas. Korraldus oli ladus ja erilise pitseri pani päikeseline ilm. Osalejateks teedevalitsuste/teehooldefirmade autojuhid. Sellel võistlusel kaotajaid ei olnud – võitsid kõik, keda kodust, s.t teedevalitsusest/teehooldefirmast võistlustele saadeti. Täpsussõidu võitis Andrus Tehver (Pärnu TV), liiklustestis oli parim Tõnu Ligi (Saarte TV) ja erialateadmistes Urmas Rohtmets ja August Kopti (AS Voo-remaa Teed).

Mis on meie eelis võrreldes teiste koolitusfirmadega? Kindlasti see, et olles ise välja kasvanud Maanteeameti organisatsioonist, tunnetame uuendustest tingitud probleeme, oleme kursis kogu eelnenuga ning tunneme nii teedevalitsuste kui ka teedefirmade töötajaid.

Mis on probleemid? Kindlasti kitsas tarbijate ring. See tähendab, et iga läbiviidud koolitus on individuaalne – koostöös moodustatud projektimeeskonnaga paned kokku koolituse programmi, otsid läbivijad, ja "müüa" saad seda ainult 1–2 korda.

Mida peab jälgima? Kindlasti klienteenduse häid tavaid, s.t et korduvalt müüa saab ainult head kaupa ja pakutu ning selle hind peavad olema tasakaalus. Ja kindlasti veel seda, et meid, s.t AS Teede Tehnokeskust tuntakse.

Mis rõõmustab ja annab positiivset energiat? Kindlasti see, et töötades naisena tugevate ja toimekate meeste seltskonnas, tunned oma igapäevatööd tehes nende tuge ja heatahtlikku nõustamist.

Nii et lähme aga edasi ja jätkame oma tegevust. Töökat uut aastat kõigile!

XI teemeistripäevadest osavõtjad Pärnumaal Jõulumäel





MAIRO RÄÄSK

Teemeistrite vormiriietusest läbi aegade



Teemeistrite ametikohad loodi Maanteede seadusega 1928. aastal. Nelja aasta pärast olid küll kõik 72 teemeistri kohta täidetud, kuid ametivormi veel ei olnud. Ametivorm tuli alles 1936. aastal, mil valitsus teemeistrite ja teedeosakondade töökodade juhatajate vormiriietuse kinnitas. Vormiriietuse sisseviimist põhjendati Maantee Valitsuse 1937./38. aasta aruandes järgmiselt: *“Maantee-ehituse ja korrashoiu alal tegutsevad ametiisikud, nagu teemeistrid ja masinate parandustöökoja juhatajad, kellel tihe ja sagedane kokkupuutumine rahvaga, varustati vormiriietega, et sellega hõlbustada vastava ametniku tööd rahvaga läbikäimisel.”* Teemeistri vormiriietuse kõikide elementide keskseks värviks oli tumehall, millele lisasid tooni kullavärvilised metallist nõõbid ning tumepunased kandid.

Teemeistri vormiriietuse uhkuseks oli müts. Suvine tumehallist kalevist valmistatud ümmarguse põhja ning nokaga vormimütsi põhja ja rummu ääristas peenike tumepunast kalevist kant. Mütsinokk valmistati mustast läikivast nahast või selle puudumisel kunstmaterjalist. Mütsi juurde käis ka tormirihm, mis kinnitati mütsile kahe 14mm nõõbiga. Tormirihma peale paigutati vastavalt teemeistri ametijärgule üks, kaks või kolm hõbedavärvilist 1 cm pikkust kardpaela.

Külmemal ajal kandsid teemeistrid tumehallist kalevist ja karusnahaga kaetud läkiläki tüüpi nokaga talvemütsi. Mõlema mütsi ees keskel asetses 50 mm pikkune ja 40 mm laiune teemeistri ametimärk. Märki ääristas tammelehtedest ornament, mis oli ülevalt ühendatud kolmnurkse, liiklusmärgi kujutava kolmnurgaga. Kolmnurga keskel asetses Eesti rahvusvärve kandev sõõr. Ametimärgi alumisest osast olid tammelehed ühendatud kahest küljest autorattaga. Märki keskseks kompositsioonielemendiks oli tammelehtedest äärisse ristamis asetatud teetähise alus, labidas ja kirka.

Üheks kesksemaks vormiriietuse osaks oli kahtlemata kuub. Seda tumehallist kalevist või diagonaalist, lahtise kaelusega, kergelt taljes istuvat, kuni jalgade lahkjooneni ulatunud kuube kandsid teemeistrid aasta ringi. Kuue hõlmad käisid kokku nelja ühes reas seisva 22mm läbimõõduga kullavärvilisest metallist nõõbiga. Pidulikul puhkudel kanti kuube valge päevasärgi või rinnaesise ja mahapööratud krae ning musta pika kaelasidemega. Tavaolukorras kasutati kaitsevärvi rinnaesist, samasugust kraed ja helehalli lipsu. Kuue krael paiknesid teemeistri ametit iseloomustavad märgid. Need kinnitati helehallist kalevist valmistatud 65 mm pikkusele rombi-

kujulisele alusele, mille ülemist äärt ilmestas tumepunane kant. Märgialuse ülemises nurgas oli 30mm läbimõõduga kullavärvilisest metallist teemeistri ametimärk, mis koosnes labidast, kirkast ning nende peal asuvast autoratta kujutisest. Alumises nurgas kanti nn tähtametimärki. See kuuenurkne 16mm läbimõõduga kullavärvi metalltäht näitas sarnaselt mütsi tormirihmale teemeistri ametijärku: III järgu teemeistril üks täht; II järgu teemeistril kaks tähte ja I järgu teemeistril kolm tähte. Ametimärgi alust kanti pealeõmmelduna krae nurkades ainult koos tähtametimärkidega.

Mantlite valik oli kõige mitmekesisem. Korraga oli käibel



Joonistel on vasakult paremale teemeistri vormiülikonnad ja -mantel, allreas tähtametimärk, ametimärk ja mütsimärk

neli erinevat varianti: pikk- ja poolpikk mantel ning ilma eraldusmärkideta nahk- ja vihmamantel. Pikk mantel valmistati tumehallist piibrüst või meltonist. Kummalgi hõlmal asetses kolm 22mm läbimõõduga nõopi. Mantli tagumise külje keskele oli modelleeritud 45-50 cm pikkune lõhik. Käiste alumisi osasid kaunistasid kuni 16 cm laiused tumepunasest kalevist kandid. Krae nurkadel kanti eraldusmärke. Talvel kandsid teemeistrid palitu juures ilma eraldusmärkideta halli karusnahkset kraed. Poolmantel erines täispikast mantlist vaid pikkuse poolest, kuid seda tohtis kanda ainult teenistuskohuste täitmisel ja kindlasti väljaspool linnade administratiivpiire.

Pükste osas sai teemeister valida kahe võimaluse vahel. Vormiriietuse hulka kuulusid nii tavalised pikad kui ka lühikesed, nn poolbridž- (kalifee-)lõikega püksid. Pükse ilmesitasid küljepealsetele õmblustele lisatud punasest kalevist kandid. Lühikeste poolbridžlõikeliste pükstega kanti musti

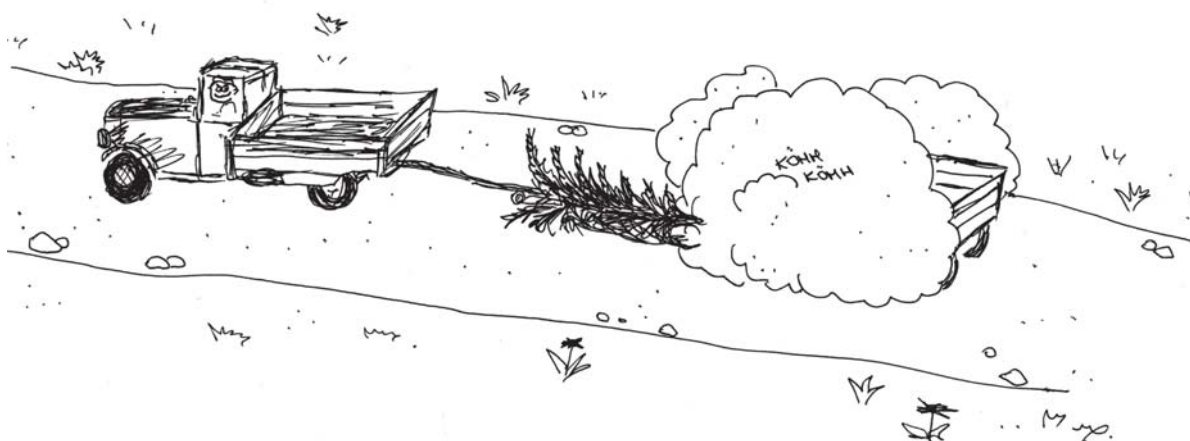
või pruune säärtsaapaid. Pikkade pükste kandmisel tuli eelista mustast või pruunist nahast valmistatud poolsaapaid või kingi. Pidulikel puhkudel kandis teemeister alati pikki pükse koos lakknahast kingadega.

Ka kinnastel oli vormiriietuse juures oma koht. Valida oli halli, pruuni või valge värvi vahel, kusjuures materjal ei olnud oluline. Kindlad nõuded kinnaste suhtes olid paika pandud vaid pidulike sündmuste puhul, mil teemeister tõmbas kätte valged sõrmkindad.

Teadaolevalt ei ole tänaseks sellest uhkest teemeistri vormiriiete komplektist peale talvemütsi ja üksikute nõopide muud midagi säilinud. Nähtavasti kanti nad II maailmasõja käigus ja sellele järgnenud raskel ajal lihtsalt ära. Kui lugejatel on teistsugust informatsiooni, siis palume maantee-museumiga ühendust võtta.

MAIRO RÄÄSK
Maantee-museumi teadur

Piibujuttu



Viiekümnendatel aastatel liikus teedel väga vähe autosid. Nii pidasid teemehed end oma trofeeautodega täieõiguslikeks maanteed peremeesteks. Rakvere Teedevalituses töötas sel ajal autojuhina Feliks Rakso. Feliksile ei meeldinud, kui mõni teine tema autost mööda sõitis. Kui see aga juhtus, siis raius Feliks ruttu väikese kuuse ja sidus selle kõiega enda auto taha, mis tekitas tohutu tolmpilve. Seejärel hakkas ta möödasõitnud autot taga ajama, kuni sellest mööda sai. Teine autojuht oli seepeale sunnitud kuni tolmpilve haihtumiseni tee ääres ootama. Pärast edukat karistusoperatsiooni pööras Feliks auto ringi ja sõitis rõõmsal meelel jälle tööd tegema. Vahel tulnud tal oma eesõiguse pärast päris pikki vahemaid maha sõita.

Valeri Sipolainen "Rakvere Teedevalitsuse kroonika". Tallinn, 1993. Lk 85.

Tudeng arvab...

Leiud tee-ehitustudengite kirjatöödest

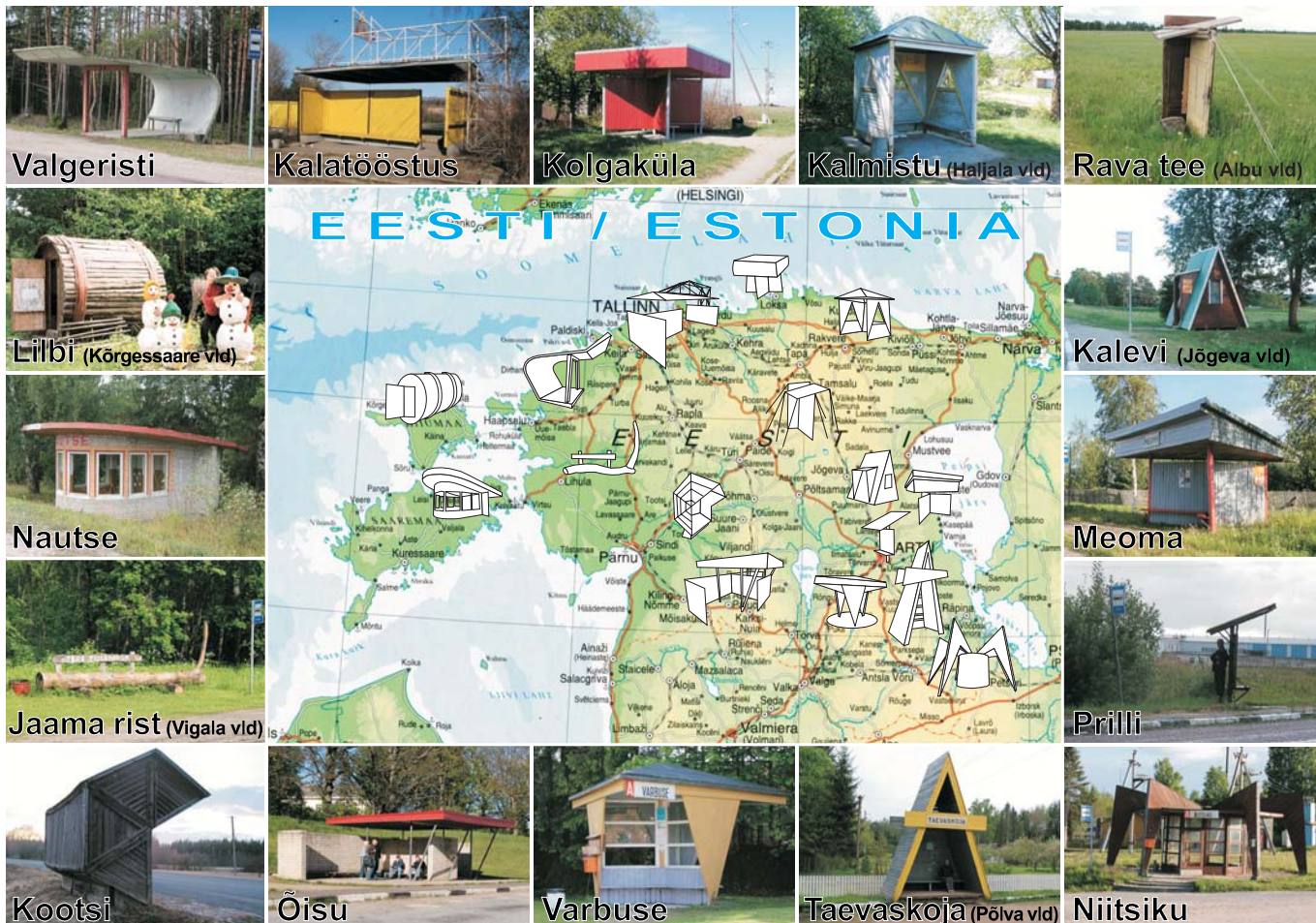
- Bituumenit saadakse naftast, talle surutakse õhku ja oksüdeeritakse. Saadakse vedeldatud bituumen.
- Külmakeerge: -4 ... -5 °C juures hakkab ronima.
- PAB 16 on põlevkiviasfaltbetoon.
- Teekate on pehme suure viskoossusega.
- Püsikatted peavad vastu vähemalt ühe hooaja. Tee-ehituse hooajaks loetakse perioodi aprillist oktoobrini.
- Ülekoormamisel on kasulik rajada lisakonstruktsioon (sild, tunnel, viadukt, tee vms), et vähendada liiklusagedust ja ummikuid.

Tudeng märkab...

Õppejõudude öeldud lauseid

(Talletanud Roland Mäe)

- Konstruktsioonid peavad jäigad olema, muidu hakkavad laed vajuma ja lambid viltu näitama. (Valdo Kompus)
- Tõmbamisel on märk pluss ja surve on miinus, iga normaalne inimene saab aru, kas teda tõmmatakse või surutakse. (Valdo Kompus)
- Poola surnuaiast tõime kanderaamidega pinnast. Surnud evakueeriti. (Maano Koppel)
- Kui elektri hind tõuseb 10% ja saiahind 15%, siis kui see sai nii palju elektrit sisaldab, kas teda siis mitte ohtlik süüa ei ole. (Maano Koppel)



BUSSI OODATES

Eesti bussiootekojad on pälvinud positiivset tähelepanu

Ajavahemikul 15.–30. oktoober 2004 oli Tallinnas Arhitektuuri- ja Disainigaleriis (end. Laste Maailm) üleval näitus Eesti bussiootekodadest. Üpris üllatava sündmuse põhjuseks oli Markus Steinmairis (Austria) tärnanud suur huvi ootekodade vastu Eestis, mille kohta ta kirjutas kursusetöö. Koos arhitekt Liina Lingiga ja magistriõppes õppiva Neve Albrega (Eesti), kes lõi kaasa ootekodade uuringus, saadi kokku tähelepanuväärne hulk vaatlusmaterjali, mis päädis kõnealuse näitusega. Teelehe arvates on tegu, nagu ülal mainitud, üllatusnäitusega, sest Maanteeamet, iseäranis tema eelkäijad, on aastakümnete jooksul vaeva näinud ootekojatüüpide leidmisega, mis rahuldaksid sõitjaid ja vaatajaid/nägijaid kena arhitektuuri poolest, oleksid

funktsionaalsed, annaksid ootajatele kõige lihtsamat kaitset halva ilma eest ning oleksid samas enamvähem vastupidavad vandaalitsejate ründele või siis oleksid sel määral tagasihoidlikud, et ei ärgitaks kultuurivaenlast kätt tõstma. Meil ei olda sellega just rahule jäänud, mis ootekodade arendamiseks on tehtud, ning seetõttu ongi üllatav, kui ühel hetkel märgatakse ootekodades positiivset, iseäranis välismaalase silmadega.

Alljärgnevalt refereerime näituse kokkuvõtet ja toome ära meie arvates mõnede tähelepanuväärsemate ootekodade fotod koos kohalike kasutajate kommentaaridega. Kahju, et meie maanteelased ise ei ole märganud seda varem teha, küllap on tegu enda suhtes suure nõudlikkuse ja kriitikameelega.

Me kulutame elus suure osa oma ajast midagi oodates (mitte ainult bussi). Bussiootekojad ei ole meie elus mitte ainult bussiootamise koht või kaitse ilmastikumõju eest, vaid ka kohtumis- ja suhtlemispaik, infovahetuspunkt ja “kuulutus-tetahvel”. Nendes ehitistes on kõik ühe katuse all koos – postkontor, baar, reklaamitahvel ja magamiskoht.

Bussipeatus on ühtlasi ka “paikkonda identifitseeriv element” maastikul. Seetõttu on nad võrdselt olulised nii bussiga reisijatele kui ka niisama möödasõitjatele.

Erinevad meeleolud, inimeste personaalsed vajadused ja paljud muud tegurid – ümbritsev loodus, ilm, paikkonna ajalugu, inimeste käitumistavad ja arusaamad – avaldavad oma mõju bussiootekojas bussi ootajale ja bussipaviljonist möödujale. Just seetõttu peavad bussiootekojad suutma rahuldada kõiki neid vajadusi ning vastama inimeste ootustele. Bussipaviljoni arhitektuur ja kujundus peaksid tekitama bussiootekojas külastajas positiivse ja harmoonilise tunde, mille inimene sealt lahkudes kaasa võtab. Kõik need aspektid ilmnevad Eesti bussiootekodade arhitektuuris. Näitus püüab esile tuua bussiootekodade arhitektuurilist, keskkonnalist ja sotsiaalset mitmekesisust ja rõhutada nende tähtsust inimeste elukorraldusele.

Eri lähenemismeetodite abil (fotod, film, intervjuud) võib näituse külastaja näha erinevaid interpretatsioone ja perspektiive.

Mida vajame, et tunda end bussi oodates hästi? Millised on nende ehitiste omaduse, mis määravad nende atraktiivsuse? Millal saame öelda, et koht on vaatamist väärt?

Postkaartidel, turismikaardil ja mängukaartidel muutuvad “tavalised” bussipeatused “vaatamisväärsusteks” ja isegi “ajalooväärtusteks”. See annab meile võimaluse tunnetada neid ehitisi uut moodi, mõista paremini inimeste väärtushinnanguid ja paikkondade ajalugu.

Neve Albre, Liina Link, Markus Steinmair
toetajad:
Eesti Kultuurkapital
Autonomous Province of South Tyrol/Department of German Culture, Italy
www.architektur-medienwerkstatt.at, Austria



Pildil vasakult: Markus Steinmair, Liina Link ja Neve Albre

Neve Albre

* 26.10.1976, Tartu

elab ja töötab Pärnus alates aastast 2001, töötab Tartu Ülikooli Pärnu Kolledžis, õpib Tartu Ülikooli geograafiainstituudis inimgeograafiamagistriõppes
neve.albre@ut.ee

Liina Link

* 26.09.1975, Tallinn, elab ja töötab Tallinnas, 1998–2003 töötanud eri arhitektuuribüroodes, aastast 2003 töötab enda asutatud arhitektuuribüroos ARHIRUUM
liina.link@arhiruum.ee

Markus Steinmair

* 24.03.1974, San Candido (BZ), Itaalia, elab ja töötab alates aastast 1993 Viinis (Austria): 1999–2003 arhitektuuribüroos plan_b, aastast 2004 – arhitektuuribüroos architektur+medienwerkstatt
mas@architektur-medienwerkstatt.net

WAITING FOR THE BUS

We are spending a great part of our lives waiting for something (not only for the bus).

Bus stations don't serve only as bus stops and shelter from weather, but also as social meeting point, as info point, as notice board and billboard. They are post office, coffee house, advertising pillar and sleeping place all in one. As “public furniture” they are an identification founding element in the landscape. That means they are of importance for people waiting for the bus as well as for people driving by.

Different moods and personnel needs as well as external influences (weather, environment, smell ...) determine the waiting (for the bus).

Bus stations have to meet all these necessities. That becomes visible in the variety of bus stations. Using various approaching methods (photo, film, interview, drawing) the visitor may perceive different interpretation possibilities and perspectives.

What do we need to feel good? What is characteristic for a place, what determines its attractiveness? When can we say a place is worth seeing?

With post cards, a tourist map and playing cards “ordinary” bus stations become sights.

This gives us the possibility to perceive places in a new way and maybe also to understand them better.

Neve Albre, Liina Link, Markus Steinmair

supported by:

Eesti Kultuurkapital, Estonia
Autonomous Province of South Tyrol/
Department of German Culture, Italy
www.architektur-medienwerkstatt.at, Austria

60

Oma teist juubelit tähistas 24. septembril 2004 **Allan Allik**. Ta on sündinud 1944. aastal Parila külas Harjumaal, kust Alliku pere kolis 1957 Viljandimaale. Hiljutine juubilar sai teede- ja sildadealase hariduse Tallinna Ehitustehnikumis 1959–64 ning lõpetas 1979 Tallinna Polütehnilise Instituudi (Tallinna Tehnikaülikool) kaugõppes ehitusinseneri diplomiga (teedeala kaugõppes ei õpetatud). Töötanud lühemat aega ehitustehnikuna teedeehituse valitsuses Jõgeval, jätkas ta 1967. aasta sügisel Viljandi Teedevalitsuses meistrina ning 1980–81 peainseneri asetäitjana. Kolm aastat oli Allan Allik vanemtöödejuhataja Surguti Eesti Tee-ehitustrustis Lääne-Siberis. Naasnud sealt 1984, asus Allan Allik Viljandi Teedevalitsuse juhataja ametisse, kus möödus 18 väga viljakat aastat. 2003. aastast on Allan Allik Pärnu Teedevalitsuse Viljandi osakonna juhataja.

ALLAN ALLIK



60

17. septembril 2004 tähistas teist juubelit **Juhan Pauls**, Maanteeameti järelevalve osakonna peaspetsialist. 60 aastat tagasi Rapla maakonnas Kuimetsas sündinud noormees astus 1963. a pärast Tallinna II Keskkooli (Reaalkool) lõpetamist Tallinna Polütehnilisse Instituuti (Tallinna Tehnikaülikool), mille lõpetas 1969. aastal teedeinseneri diplomiga. Värske teedeinsener suunati tööle tollase Kommunaalmajanduse Ministeeriumi teedeinspeksiooni vaneminseneriks. Mõni aasta hiljem, 1972, siirdus Juhan Pauls EKESse, kus töötas elamute projekteerimise inseneri, grupijuhhi ja brigadirina. Aastail 1974–79 oli Juhan Pauls Eesti Riikliku Kunstiinstituudi (ERKI) üliõpilane ning omandas stuudiumi lõpetamisel sisearhitekti kvalifikatsiooni. Aastail 1988–97 töötas ta Lääne-Siberi gaasi- ja naftamaardla teede ehitusel Surguti Eesti Tee-ehitustrustis. 1997. aasta 15. jaanuaril tuli Juhan Pauls tööle Maanteeametisse teetööde järelevalve alale, kus töötab peaspetsialistina tänaseni.

JUHAN PAULS

Meie juubilarid



60

14. novembril 2004 jõudis teist korda juubilari seisusse **Jaak Liivaleht**, Maanteeameti planeeringute osakonna peaspetsialist. 60 aastat tagasi Rakveres sündinud noormehest sai pärast 1963–68 kestnud õpinguid Tallinna Polütehnilises Instituudis (Tallinna Tehnikaülikool) ja sellele järgnenud kaheaastast armeeteenistust Eesti Maanteeprojekti insener. Sellel, tema senise teedeinseneri karjääri pikimal perioodil (1970–94) pidas ta järgemööda vaneminseneri, projektgrupi juhi, projektiosakonna peaspetsialisti ja projekti peainseneri ametit. Maanteeprojekti laialisaatmise järel asus ta 1994 tööle Maanteeameti Tehnokeskusesse ning 1. jaanuarist 2000 Maanteeametisse. Pingelised ja töömahukad aastad Tehnokeskuses ja Maanteeametis on kulunud riigimaanteevõrgu planeeringute väljatöötamisele. Selle kõrval on Jaak Liivaleht andnud väljapaistva panuse liiklusohutusosalaste uuenduste rakendamisele tee-ehituses.



JAAK LIIVALEHT



60

Margus Varrak, Maanteeameti peaspetsialist, pidas 60 aasta juubelisünnipäeva 16. detsembril 2004. Tallinnas sündinud mees, kes omandas energeetikainseneri diplomi Tallinna Polütehnilises Instituudis (Tallinna Tehnikaülikool) aastail 1964–70, töötas algul Norma tehases insener-konstruktori, tehnoloogi ja energeetikuna, kuni 1975. aastal siirdus tollasesse Teede Remondi ja Ehituse Trusti (TRET, tänase Maanteeameti eelkäija), asudes oma elukutsele vastavasse peaenergeetiku ametisse. Sealt alates on ta jäänud truuks Eesti maanteedele, töötades pärastpoole, kui trust reformiti vabariiklikuks tootmiskoondiseks Eesti Maanteed ja hiljem Maanteeametiks, peaenergeetikuna ning viimastel aastatel peaspetsialistina riigihangete alal. 2005. aasta 19. mail täitub Margus Varrakul 30 aastat tööd maanteehoiu alal.

MARGUS VARRAK



Lugupeetud peadirektor!

Et aasta saab otsa, siis vana-aasta puhul soovib Teeleht esitada Teile kaks küsimust:
** Kas hindate 2004. aastat Maanteeameti poolelt kordaläinuks ja mis olid suuremad kordaminekud, kui neid oli rohkem kui üks?*
** Millega ei jäänud Te rahule?*

Intervjuu

Riho Sõrmus: Kui me mõned aastad tagasi unistasime, et Eesti maanteehoiu eelarve peaks ületama miljardi piiri, siis jah, 2004. aasta eelarve oli ju 1,8 mld krooni! Juba see näitab, et möödalinud aastaga võib rahul olla. Teederaha on tõusnud nii kõrgele kõigest viimase kolme-nelja aasta jooksul. Aasta kordaminekutest märgiksin eeskätt *Via Baltica* programmi, see maantee Tallinnast kuni Iklani on 2004. aasta lõpuks sisuliselt renoveeritud ja mugav sõita, välja arvatud lõik, mis läheb läbi Pärnu linna. Väga hea meel on veel selle üle, et nii Lääne- kui Ida-Virumaal, alates Sämi teeristist kuni Narvani, on tee saanud uue katte ja uued liikluskorraldusvahendid, kaevatud külgkraave ja korrastatud teemaa. Kolmas suurem suund, õigupoolest kõige tähtsam, on Tallinn–Tartu. Tallinnast Tartusse võib jõuda nüüd kahe tunniga, ükskõik mis kellaajal väljaspool tippundi – tee on korras peaaegu kogu ulatuses (v.a Aruvalla – Kose lõik)! Selle maantee viimase remondiobjekti, Laeva–Tartu lõigu üle on hea meel ka sellepoolest, et renoveerimiseks valisime uudse lahenduse – panime katte ülakihi alla terasvõrgu. Terasvõrku on kasutatud nii Soomes, Rootsis kui Leedus. Leedus on võrk pandud üsna katte pealispinna lähedusse, 5..6 cm sügavusele. Leedulased on tunnistanud, et neil võib kunagi hiljem tekkida

probleeme tasandusfreesimisega. Hea, et meil oli võimalik näha Leedu ja Skandinaaviamaade kogemust, ning me panime terasvõrgu otse tasanduskihi peale, millele laotatud asfaltkate on piisavalt paks, tagamaks tasandusfreesimise võimaluse tulevikus.

Veel olen rõõmus selle üle, et oli hea pindamise ja kruusateede remondi aasta. Selle tarbeks oli meil piisavalt suur summa, et korduspindamise ja kruusateede taastusremondiga järje peale jõuda. Juba teist korda õnnestus kasutada suurte objektidelt järelejäänud vana asfaldi freespuru, millega kaeti kruusateid, saades sel viisil 75-80 km kergkatttega teed. Ja see on tehtud väljaspool plaani! Ei saa märkimata jätta Võru–Joosu kui ka Otepää–Kanepi maantee rekonstrueerimist, need on tõelised maiuspalad Kagu-Eesti rahvale. Märkimisväärselt palju lahendati nendes projektides kergliikluse probleeme.

2004. aasta suuremate kordaminekuterea lõpetaksin sildadega – rekonstrueeriti mitu raudbetoonsilda, jällegi Kagu-Eestis, mis said ilusa väljanägemise.

Möödunud aastal tekitas minus suurt rahulolematust see, kuidas Euroopast tulnud raha kasutamise protsess talumatult venis. Ei ole normaalne, kui üks või teine projekt istub kinni

mõnes administratsioonis pool aastat või ka 10 kuud. Ilmselt on Euroopa-fondide raha puhul mõningane aeglus paratamatu, ent niimoodi ei tohiks lubada juhtuda, et projektid ja lepingute sõlmimised hoopis seisma jäetakse. Me ei ole ju Lõuna-Euroopas, kus aasta ringi ehitada saab. Pealegi ei ole ju vist Euroopa Liidu abi ajaliselt jääv nähtus teehoiu finantseerimisel, ehk ühel heal aastal see ikkagi lõpeb. Ja siis tõdeme jälle, et vaat kus Leedus ehitati. Aga leian, et see ei ole meie maja küsimus. Olgu siin näiteks toodud venitamine Tallinna ringtee, Maardu–Valgejõe kui ka Pärnu ringtee projektiga.

Mäletan, et 10 aastat tagasi tulite peadirektoriks. Siis ilmus ka esimene Teelehe number, mis tõi ära selle kroonikauudise ehk siis Sõrmus ja Teeleht alustasid Maanteeametis ühel ajal.

Tundub, et tänaseks oleme jõudnud sellisele rahastamistasele ja selliste teetöödekoosteni, mida saab pidada riigiteedele mõistlikuks ja mis on peatanud teede seisundi halvenemise, võiks arvata, et taganud ka mõningase arengu.

Riho Sõrmus: Jah, kümme aastat tagasi, 16. novembril, kirjutasin tõesti alla ühele paberile, mis tõi mind ära väikeselt Hiiumaalt, millest isegi Lääne-Viru Teedevalitsuse Haljala teepiirkond oli suurem. Aeg-ajalt tuleb tõdeda, et Eesti maakonnad on justnagu kuningriigid, mis on ümbritsetud suure kõrge kivimüüri ja kus iga kuningriik ajab oma asja. Tulnud Hiiumaalt ära Tallinna, selgus, et ühtset Eesti maan-

teehoiupoliitikat ilma mõne “kuningriigi” müüre kõvasti lõhkumata ajada ei saa. See oli väga huvitav kogemus ja arusaamine tuli üpris kiiresti – poole aastaga.

Ka on meeles, et tolsamal ajal kümme aastat tagasi Tallinna asudes oli riigimaanteede hoiu eelarve väga lihtne ja väike – 364 miljonit krooni. Sama palju on aastas päevi, mis teeb üks miljon krooni päeva kohta. Tänapäevaks oleme 2005. aasta eelarvega jõudnud 2,3 miljardini. Igaüks oskab neid arve vaadates hinnata, mis on toimunud.

Sellest kümnest aastast on nii mõndagi meenutada, eelkõige maanteehoiuorganisatsiooni reformimist. Ma olen küll väga õnnelik ja tänulik oma kolleegidele, eeskätt Koit Tsefelsile, kes on seda ellu viinud. Eesti maanteehoid on läinud edasi selge suunaga erastamisele, erinevalt Läti ja Skandinaaviamaade reformimudelitest. Ja seda suunda ei tule häbeneda.

Maanteeamet on ühiskonnale avatud asutus, mistõttu me peame andma maanteehoiu kohta võimalikult palju infot. Seda on aidanud teha nii Maanteeinfokeskus, Teeleht kui mõni teinegi avalikkusega suhtlemiseks loodud institutsioon. Olen õnnelik ka Eesti Maanteemuuseumi asutamise üle.

On hea tunne, et möödunud aastates ei ole midagi, mida peaks kahetsema. Isiklikult olen küll selle aja jooksul olnud pidevalt osaline üsna keeruliste ja närvesöövate küsimuste lahendamises. Ent kui see ära unustada ja tagasi vaadata, ja seda mitte peegli abil, kust hall pea vastu vaatab, siis on, mida heal meelel meenutada.

Usutles ENNO VAHTER

Summary

- The leading article continues the discussion of the most significant road construction projects of 2004, started in the previous issue of Teeleht, including the ISPA-programme *Via Baltica II* construction.
- Teeleht reports about the holding of another seminar of the Estonian Asphalt Pavement Association on November 25, 2004, and provides a summary of the report at the seminar by Ülle Karjane, department head of the Estonian Road Administration, concerning the short- and long-term plans of road maintenance.
- Rain Hallimäe, department head of Estonian Road Administration, and Tõnu Asandi, leading specialist of the same department, write about the determination of the pavement coefficient of friction in winter.
- Sirje Lilleorg, head of the analysis and information office of the Road Administration, provides a summary of the survey of the engineering bureau Stratum “Speed monitoring in the Estonian cities in 2004”.
- Teeleht reports about the Tartu, Estonia, session of the *ICTCT Tartu, October 17–18, 2004. Cost-effective solutions for improving road safety in rural areas. Integrating the 4 E's: education, enforcement, engineering and electronics. Organised by STRATUM in co-operation with: City of Tartu, Estonian Road*

Administration, University of Tartu and Archimedes Foundation

- Annika Kitsing, leading specialist of the Road Administration, writes about the advanced training opportunities for road engineers, discussed at the international seminar in Riga on November 30 – December 1, 2004, in Riga.
- Teeleht reports that the Estonian Road Administration and the Finnish Tieliikelaitos concluded an agreement concerning the preliminary design of the Tallinn – Tartu Road Mäo detour.
- Eva Äkke, project manager of the Technical Centre of Estonian Roads Ltd., sums up the road-related training activities conducted at the Technical Centre.
- Mairo Rääsk, researcher of the Estonian Road Museum, discusses the uniforms of the road masters throughout history.
- Teeleht provides a summary of the exhibition materials on the most significant bus waiting pavilions in Estonia.
- Anniversaries.
- Riho Sõrmus, director general of the ERA, gives a short survey of the present situation on Estonian roads and remembers these 10 years he has been a director general.

Teeleht

DETSEMBER 2004

Teeleht

Ilmub neli korda aastas
Väljaandja **MAANTEEAMET**
Toimetaja Enno Vahter
Tallinn 10141, Pärnu mnt. 463A
telefon 611 9355
faks 611 9360
e-post: Enno.Vahter@mmt.ee
www.mmt.ee



Kaanefoto Märt Puust