



TeeLeht

Nr 73 • JUUNI 2013

MAANTEEMETI AJAKIRI

UUS STRATEEGIA

UUS STRUKTUUR

KOLME PÕHIVALDKONNAGA

AASTA- KONVERENTS

ÜLEVAADE STRATEEGIAST

JA INVESTEERIMISPLAANIDEST

ETTEKANDED:

Juhan Parts, Indrek Neivelt,
Aivo Adamson, Kaupo Sirk,
Sven Pertens, Villu Lükk,
Indrek Sirk.

SUUREMAD REMONDITÖÖD riigimaanteedel

KAART LK 34-35





JUHTKIRI

03 Hea lugeja!

MEIST

04 Maanteeameti strateegia 2013-2015

08 Maanteeameti uuenenud meeskond

09 Maanteeameti struktuur

PÄEVAKAJA

10 Uus teehoiukava 2014-2020 / Epp Joab

TEED & TÖÖD

12 Maanteeamet keskendub teede säilitamisele / Allan Kasesalu

14 Aruvalla-Kose tööd / Intervjuu Tõnu Kuusikuga

16 Postimaja liiklussõlm / Egle Oolo

19 Talvise haardeteguri möötmise nutilahendus / Taivo Möll

20 Teepäraldiste kasutamine / Jaak Liivaleht

KESKKOND

22 Turvaliselt üle tee / Villu Lükk

KONVERENTS

24 Maanteeameti aastakonverents / Egle Oolo

PERSOON

36 Enno Vahter / Allan Kasesalu

REPORTAAŽ

42 Jääturistina Kihnu saarele / Kaarel Lääne

VÕÕRSIL

46 Töö ja elu Azerbaidžaanis / Tiit ja Luule Kaal

AEG & LUGU

52 85 aastat professionaalset teehooldust Eestis / Mari Liis Hämäläinen

54 Kolmas sild üle Pärnu jõe / Ilmar Pihlak

STATISTIKA

57 Liiklusohutus / Villu Vane

HARIDUS

59 Piiriülene tee-ehitus ajendas jagama erialaseid teadmisi / Egle Oolo

60 Õppepäev Petseris / Egle Oolo, Kai Kuuspalu

KOOSTÖÖ

64 Liikluskasvatuse projektikonkurss / Kai Kuuspalu

LÜHIDALT

69 Maanteeinfokeskuse uus teenus: liiklusregistri infotelefon

Maanteemuuseumi aastaraamat

KROONIKA

70 Järelehüüe

71 Õnnitleme juubilare

Hea lugeja!

Maanteeameti uuenemisega on uue näo ja sisu saanud ka Sinu käes olev Teeleht. Tavapärase toimetajatöö asemel annab pikki aastaid selles rollis olnud **Enno Vahter** seekord meile pika, kogu oma töömehe elu käsitleva intervjuu. Ajakirja toimetamist jätkab avalike suhete osakonna inimestest koosnev toimetajate kolleegium.

Teelehe silmatorkavam uuendus on kahtlemata uus kujundus, kuid kõige olulisem on siiski uus sisuline kontseptsioon, mille järgi on väljaanne jagatud alalisteks rubriikideks. Ajakirja üldine teemajaotus jääb paika ka edaspidi ja muutub lugejale harjumuspäraseks – selle loogiline jätk on paljude jaoks kindlasti oma lemmikrubriikide väljakujunemine.

Kuna aasta esimene pool on möödunud suurte sündmuste tähe all, siis leiavad tähtsaimad asjad kajastamist ka järgnevatel lehekülgedel. Nii tutvume rubriigis **MEIST** uue juhtkonnaga nii sõnas kui ka pildis ning saame ülevaate uuenenud organisatsiooni strateegiast, visioonist ja missioonist.

Rubriigis **PÄEVAKAJA** annab **Epp Joab** ülevaate uuest teehoiukavast, mis on Maanteeameti lähiaastate tegevuse üks olulisemaid alusdokumente.

TEETÖÖDE all annab **Allan Kasesalu** ülevaate aasta suurimatest teetöödest riigimaanteedel ning eraldi tähelepanu pööratakse kahele suurimale ehituses olevale objektile – Aruvalla-Kosele, (mille seisust saame lugeda projektijuht **Tõnu Kuusiku** intervjuust), ning Tartu ümbersõidu nn Postimaja liiklussõlmele.

KONVERENTSI rubriik keskendub Maanteeameti teedeteemalisele aastakonverentsile.

Eelpool mainitud pikk intervjuu Maanteeameti teeneka töötaja ja Teelehe pikaajalise toimetaja **Enno Vahteriga** ilmub rubriigis **PERSOON**.

REPORTAAŽ keskendub oma avaetteastes jääteedele ja nendega seotud statistikale.

Veel võime käesolevast numbrist leida loo Eesti teemehe tööst **Aserbaidžaanis** ning mitmeid artikleid liiklusohutuse ja -kasvatuse teemal. Loomulikult toetab kõiki Maanteeameti tegemisi meie küll asukohalt kauge, aga alati südamelähedane **Maanteemuuseum** nii vana meenutamise kui ka uute väärtuslike hetkede loomisega.

Loodame edaspidi välja arendada ka tugevamad sidemed Sinuga, hea lugeja, et koos- ja kaastöös olla kursis Maanteeameti ja teedeala tegemistega.

Teeleht ootab juba täna häid ettepanekuid huvipakkuvate teemade osas, mida ajakiri võiks kajastada.

Head lugemist!

Toimetus



Teeleht on alates 1995. aastast ilmuv Maanteeameti ajakiri. Ajakirja toimetab Maanteeameti avalike suhete osakond.

Küljendus, makett, keeletoimetus :

Ecwador OÜ

Tiraaž

1000

Toimetuse kontaktandmed:

Teeleht • Maanteeamet
Pärnu mnt 463a, 10916 Tallinn
Telefon 6119 300
E-post: press@mnt.ee
Veebis: www.mnt.ee

Esikaanel: Eesti esimese ökodukti ehitus Tallinna-Tartu maanteel Aruvalla-Kose teelõigul.

Foto: Villu Lükk, Maanteeamet.

MAANTEEAMETI STRATEEGIA 2013-2015

VÄÄRTUSED:

AVATUS

HOOLIVUS

TULEMUSTELE ORIENTEERITUS

ASJATUNDLIKKUS

Märtsikuus kiitis Maanteeameti juhtkond heaks Maanteeameti strateegia aastateks 2013-2015, mis sõnastab asutuse tegevusplaani ja põhieesmärgid järgneviks kolmeks aastaks.

Strateegia loomise alusteks on õigusaktid, asutuse põhimäärus ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kantsleri antud mandaat Maanteeameti peadirektorile. See rõhutab kliendisõbralikkust, liiklejate ja partnerite võrdset kohtlemist ning igakülgset koostööd nii kodu- kui välismaiste ametkondade, äriettevõtete ja ühiskondlike organisatsioonidega.

Maanteeameti strateegilised eesmärgid tulenevad riiklikest arengukavadest, tegevusprogrammidest ja finantssuundadest järgides näiteks liiklusohutusprogrammi, transpordi arengukava. Nii on meie eesmärk pakkuda hästi ühendatud, optimaalset ja jätkusuutliku teedevõrgu ning ühistranspordi taristut, mis võimaldaks inimeste, kaupade ja teenuste liikumist ohutul ja efektiivsel viisil. Samuti on Maanteeamet Eesti teedevaldkonna arengu eestvedaja, teadus- ja arendustööde tegevate osapoolte ühendaja ning ühtlasi ka kompetentsikeskus kõikidele teomanikele.

Meie strateegilised eesmärgid on aluseks iga-aastaste tööplaanide väljatöötamisel ning ellurakendamisel, kusjuures eesmärgi saavutamist hinnatakse strateegiliste tulemusindikaatorite abil.

Enne sihtide lähemat tutvustamist peatugem põgusalt koos strateegiaga kinnitatud **missioonil, visioonil ja väärtustel.**



Maanteeamet on Eesti teedevaldkonna arengu eestvedaja, teadus- ja arendustöid tegevate osapoolte ühendaja ning kompetentsikeskus kõikidele teomanikele

MISSIOON

Maanteeameti missioon on turvalise ja toimiva liikluskeskkonna kujundamine pakkudes avalikke teenuseid, mis võimaldavad liiklejal kasutada ohutult ja efektiivselt teedevõrku, tagades selle säilimise ja toimimise. Turvalise liikluskeskkonna tagamiseks rakendab Maanteeamet liiklejatele ja sõidukitele kindlad nõuded, tulles samas oma teenustega vastu liiklejate vajadustele. Liiklejate keskkonnateadlikku ja jätkusuutlikku käitumist suunab Maanteeamet ühistranspordi vastava korraldusega.

VISIOON

Maanteeameti visioon on saada kõrgehinnatud kompetentsikeskuseks nii liiklejatele kui ka partneritele. See saavutatakse oma töötajate kompetentsi tõstmise ja enesearendamist soodustava töökeskkonna loomisega, partneritega koostöösuhete tugevdamisega, informat-

siooni esitamisega arusaadaval ja ajakohasel moel, liiklejatele innovaatilise ja optimaalse liikluslahenduse pakkumisega, uute infotehnoloogiliste lahenduste kasutuselevõtu, sh Intelligentse Transpordisüsteemi (ITS) arendamisega, loodussäästlike ja vastupidavate materjalide rakendamisega teedehituses, eraldatud rahaliste vahendite efektiivse kasutamise ning seadusloomesse panustamisega liiklejatele parima teenuse pakkumiseks.

VÄÄRTUSED

Maanteeameti töötajad kannavad endas väärtusi, mis kujundavad meie kui asutuse olemust ja kultuuri. Ühiste väärtushinnangute järgmine toetab otsuste tegemist ja aitab meil saada hoolivaks partneriks oma kliendirühmade suhtes kõikides oma teenustes ja funktsioonides. Ühtlasi saame nii olla heaks peremeheks riigi varale. Oma igapäevases tegevuses

tugineb Maanteeamet sellistel väärtustel nagu avatus, hoolivus, tulemustele orienteeritus ja asjatundlikkus.

Avatus tähendab seda, et meie otsustusprotsessid ja tegevuskavad on „läbi paistvad“ ning vastutustundlikud. Me oleme avatud kõiksugusele tagasisidele ja informeerime oma kavatsustest, otsustest ja tegevusest nii avalikkust kui kolleege. Tunnustame arvamuste paljusust, julgeme välja öelda oma mõtteid ning loome kõigile võrdsed konkurentsitingimused. Oleme positiivse ellusuhetumisega sotsiaalne organisatsioon, mis väärtustab eesmärkide saavutamisel meeskonnatööd.

Hoolivus tähendab seda, et kujundame liiklejale turvalise keskkonna ja leevendame keskkonnamõjusid. Peame lugu oma klientidest, partneritest ja kolleegidest ning väärtustame aega, arvamusi,



Strateegia väljatöötamine Haapsalus



Juhtkonna koosolek

kokkuleppeid ja üksteise panust. Meie kavatsused on siirad, oleme lojaalsed oma asutusele ning peame oluliseks selle head mainet. Kõige selle nimel pakume oma töötajale head töökeskkonda ja mitmekülgseid arenguvõimalusi ning oleme üleriigilise tegevusega lähedal nii liiklejale kui partnerile.

Tulemustele orienteeritus tähendab seda, et meil on selged sihid ning et inim-, aja- ja raharessurse kasutame efektiivselt. Pakume kvaliteetseid lahendusi rahaliste vahendite piires, oleme orienteeritud lahenduste leidmisele ning meie tegevuste tulemused on mõõdetavad. Me väärtustame pühendumust, teadmistejahu ning initsiatiivi.

Asjatundlikkus tähendab seda, et meie tegevuse edu tagavad haritud ja kompetentsed spetsialistid, kes kasutavad parimaid kohalikke ja rahvusvahelisi kogemusi. Panustatakse enda kui valdkondliku eksperdi positiivsesse ja uuendusmeelseesse kuvandisse, olles avalike teenuste arendamise üks eestvedajaid ning jagades sealjuures enda teadmisi, kogemusi ja informatsiooni oma koostööpartneritega.

TULEMUSVALDKONNAD

Maanteeameti strateegia kirjeldab nelja tähtsat eesmärki, milleks on teeninduskvaliteedi ja üldise liiklusohutuse tõstmine, protsesside efektiivsemaks muutmine, rahaliste vahendite kasutamine parimal moel ning muutumine parimat avalikku teenust pakkuvaks organisatsiooniks.

Esimese, liiklejatele ja partneritele suunatud eesmärgi võti, on meie avatud tegevus ning nendest hoolimine, millega **parandame oma teeninduskvaliteeti ja tõstame üldist liiklusohutust**. Selle saavutamiseks tähtsustame tee-ehitus- ning remondiobjektide planeerimisel ja ehitamisel oluliselt liiklusohutust ning arvestame liiklejasõbralikkust. Selleks alustame riigimaanteede ohutuse indekseerimist ning võtame liiklusohutlike kohtade hindamisel kasutusele ühtse metoodika. Samuti viime edukalt lõpuni Riikliku Liiklusohutusprogrammi ning panustame kõigis tegevusvaldkondades uue liiklusohutusprogrammi ettevalmistamisse.

Lisaks keskendume tee-ehitusobjektide hangete ettevalmistamisel Tallinna ringteele, Tallinna-Tartu maanteele, Tartu ümbersõidule, Tallinna-Pärnu maanteele, Tallinna-Narva maanteele ning koostame kruusteede tolmuvabaks muutmise programmi.

Samal eesmärgil koostame klientide aega ja kulusid kokkuhoidva töökorralduse loomiseks kliendistrateegia, milles on määratletud peamised kliendirühmad ja kujundatud nende vajadustele vastav teenindusrutiin.

Loome elektroonse keskkonna, mis võimaldab klientidel sõltumata ajast ja kohast tarbida meie teenuseid ning sooritada kiirelt ja mugavalt soovitud tehingu.

Edusamme antud eesmärgi saavutamisel tõendavad klientide rahulolu, liiklejate teadlikkus, e-kanalites sooritatud toimingu arv, koostööpartnerite rahulolu tõus ning liiklusohutlike kohtade vähendamine.

Protsesside efektiivsemaks muutmi-

seks korraldab Maanteeamet hanke- ja ametiseses protsessid avatud ja asjatundlikul moel ning teostab järelevalvet ehitusobjektide üle. Selleks tõustab Maanteeamet ametisesest hankeprotsessi, kujundades ja järgides riigihangete seaduse kohaselt loodud ametisesest hankeprotsessi 'Hangete kinnitamine ja läbiviimine'.

Samuti ühtlustame ja optimeerime hangete läbiviimise tingimusi tulenevalt teede-ehitusturu olukorrast, et hõlbustada konkurentsi ja vähendada vaidlustatud hangete arvu. Ühtlustame kõiki järelevalvealaseid tegevusi, et tõsta meie organisatsiooni kuvandit ühiskonnas, kaardistades selleks ametiseses erinevused järelevalvealases tegevuses ja kehtestades ametiülese riikliku järelevalvealase korra. Kaardistame ja analüüsime ameti tööprotsesse ning erinevusi kinnitatud protsesside täitmisel, määrame omanikud andmetele, varadele ja protsessidele, et lihtsustada ametiseses protsesse.

Lisaks kehtestame ametiülesele sarnased protsessid ja käitumisviisid, rakendame ametiseses kvaliteedijuhtimise põhimõtteid ning loome vastavad otsustusorganid resolutsioonide vastuvõtmiseks ja tegevuste kiiruse tõstmiseks.

Antud eesmärgi täitmise tulemusel väheneb hangetele esitatud vaiete ja kaotatud hankevalduste arv, kindlustatakse hankelepingute tähtaegne sõlmimine ning toimima hakkab riikliku järelevalve süsteem.

Rahaliste vahendite parimaks kasutamiseks tõstab Maanteeamet oma finantsplaneerimise oskuse täpsust ja asja-

tundlikust. Selle saavutamiseks tõhustame ametisest investeeringute kavandamise protsessi, optimeerime võimalikult palju investeeringute planeerimise etappe, vähendame ebavajalikku bürokraatiat, juurutame analüütilist finantsarvestust, määrame omanikud eelarvete osadele ja täidame teehoiukava rahastamisplaani. Eesmärgi saavutamisel täidetakse riigieelarveliste investeeringute (v. a omafinantseeringud) ja Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfondi vahenditest tulenevate investeeringute kava (ehitusobjektid, k. a kaasfinantseerimine) ning teehoiukava rahastamisplaani.

Parimaks avalikku teenust pakkuvaks organisatsiooniks saamiseks kujundab Maanteeamet usaldusliku juhtimiskultuuri, mis väärtustab oma kompetentseid ja edasipüüdlikke töötajaid. Viime üksustevahelise ja valdkonnaülese koostöö tõhustamiseks lõpuni organisatsioonistruktuuri muudatused, kehtestame ametiülese personalipoliitika koos ühtsete tasustamis põhimõtete, arenguvestluste korra ja motivatsioonipaketiga ning väärtustame keskastmejuhtide rolli koos võimekatele töötajatele suunatud koolitustega.

Oleme avatud, positiivse ellusuhtumisega uuendusmeelne organisatsioon, kelle otsustamisprotsessid ja tegevuskavad on selged ning vastutustundlikud. Töötame välja karjäärimudeli, et pakkuda töötajatele arenguvõimalusi ja värvata tööturul parimaid. Rakendame ellu ka ameti üldiseid tegevuseesmärke toetava kommunikatsioonistrateegia ja parandame informatsiooni kättesaadavust nii sisemistes (siseveeb, elektronpost, koosolekud jms) kui välimistes kommunikatsioonikanalites (koduleht, elektronpost, trükised, pressiuuringud, infotelefonid, artiklid jms). Antud sihi saavutamisel kehtestatakse ametiülese personalipoliitika ja tõuseb töötajate rahulolu.

Teeleht

**Maanteeamet
kujundab usalduslikku
juhtimiskultuuri, et
saada parimaks avalikku
teenust pakkuvaks
organisatsiooniks.**

MISSIOON AASTATEKS 2013-2015

Maanteeamet kujundab turvalist ja toimivat liikluskeskkonda

MA pakub avalikke teenuseid, mis võimaldavad liiklejalatel ohutult ja efektiivselt teedevõrku kasutada. Samas rakendab MA nõuded liiklejatele ja sõidukitele, et tagada turvaline ja toimiv liikluskeskkond. MA tahab oma pakutavate teenustega rakendada nõudeid ja kontrolli, sealjuures vastu tulles liiklejate vajadustele. Ühistranspordi korraldusega suunab MA liiklejate keskkonnateadlikku ja jätkusuutlikku käitumist.

VISIOON

Visiooniks on saada kõrghinnatud kompetentsikeskuseks liiklejatele ja partneritele

See saavutatakse:

- MA töötajate kompetentsi tõstmise ja enesearendamist soodustava töökeskkonna loomisega
- koostöösuhte tugevdamisega
- informatsiooni arusaadava ja ajakohase esitamisega
- liiklejatele innovaatiliste ja optimaalsete liikluslahenduste pakkumisega
- uute infotehnoloogiliste lahenduste kasutuselevõtuga liiklejatele vajalikes valdkondades, sh Intelligentse Transpordisüsteemi (ITS) arendamisega
- loodussäästlike ja vastupidavate materjalide kasutamisega koordineeritud uurimise ja rakendamise teede-ehituses
- eraldatud rahaliste vahendite efektiivse ja läbipaistva kasutamisega
- liiklejatele parima teenuse pakkumisega

MAANTEEAMETI UUS STRATEEGIA

TÖÖTAJATELT OOTAN OTSUSTUSJULGST

JA INITSIAIIVI



„Nagu eelmises Teelehes lubatud, tutvustan oma uut meeskonda, kelle ülesanne on käivitada ja viia ellu Maanteeameti uued suunad. Olen oluliselt muutnud endist struktuuri, mis on nüüd kolme põhivaldkonnaga ja mida tsentraliseerimist arvestades toetavad maatriksjuhtimise põhimõtteid. Tugiteenused oleme keskmesse koondanud ja edasised suunad puudutavad põhitegevusi.“

AIVO ADAMSON, peadirektor



KAUPO SIRK,
peadirektori asetäitja ehituse ja arengu alal

„Kaupol oli ja on palju ideid, mis kõik vajavad ühel või teisel moel rakendamist. Enamik meie rahakotist käib tema käe alt läbi ja ka kogu teedevõrgu arenguga seotud küsimused on Kaupo laual. Innustust õhkub temast rohkem kui välja paistab, oleks vaid päevas 25, 26, või isegi 27 tundi.“



TOOMAS TOOTSI,
peadirektori asetäitja hoolde alal

„Toomas on ülimalt kompetentne ning soovin talle otsusekindlust, et kogu keerukas hooldevaldkond uutel pööretel tööle hakkaks. Ka temale pandud ootused on kõrged, sest kogu hooldevaldkond vajab värskendust ja uusi lähenemisi ning tulemuste mõõtmisi.“



LAURI LUGNA,
peadirektori asetäitja liiklusohutuse ja ühis-
transpordi alal

„Lauri liitus meiega alles mõne nädala eest, kuid juba praegu võin kinnitada, et ega professionaalsus kaua kotis püsi. Juba on tal mõtteid, kuidas parandada klienditeenindust liiklusregiistrüübis ja mõtteid, kuidas süsteemsemalt läheneda liiklusohutusele.“



ANNIKÄ KITSING,
personalijuht

„Annikä tee tema praeguse kohani on olnud üsna heitlik, et mitte öelda auklik, kuid mulle tundus juba algusest peale, et ta lihtsalt sobib sellesse ametisse. Anna ainult võimalus!“



IMBI KIVI-SILD,
infotehnoloogia juht

„Imbi on mõne siinoldud kuuga näidanud ennast tõsise tegijana, kellele võib loota ja kes võib teisigi innustada. Ideed peavad tihti tema eest ära jooksmas, et tegemised järele jõuaksid.“



MEELIS KOMPUS,
avalike suhete osakonna juhataja

„Maikuu lõpus alustas Maanteeametis uue inimesena tööd ka avalike suhete osakonna juhataja Meelis Kompus, kellelt ootan uusi ideid ja head energiat.“



KRISTO-TAAVI RUUS,
õigusosakonna juht

„Kristo-Taavi on küll jurist ja läheneb seetõttu asjadele veidi teistmoodi kui ülejäänud inimesed, aga tema näol on Maanteeametis olemas väga tõsine tegija, kellele rasketel hetkedel saab kindel olla. Tema ei ole selline jurist, kes ütleb, kuidas EI saa, vaid ikka seda, kuidas saab.“



MAARJA SOOTS,
juhtivreferent

„Maarja on meil tubli abiline kõigile, eriti juhtkonnale. Ma ei valeta, kui ütlen, et Maanteeameti uue strateegia vormiline ja ka tekstiline osa on pärit Maarja sulest. Pealegi tuleb ta toime ka kõige keerulisemate ülesannetega.“



RAINER KULDMAA,
ida regiooni juht

„Rainer on meil rahu ise. Ta ei räägi palju, kuid teeb palju. Lisaks regioonis toimetamisele on Raineri vastutuse all meie sildade klaster.“



KUNO MÄNNIK,
lõuna regiooni juht

„Kunol on iga asja kohta oma arvamus. Tihti isegi ülimalt täpne ja detailne. Temast kiirgab sellist väljakutsutavat energiat, mis alati kutsubki millegi eest või pärast võitlema. Lisaks regioonile on Kuno vastutada ka jalg- ja jalgrattateede klaster.“



ENN RAADIK,
lääne regiooni juht

„Enn on meil kogunud teedeinsener ning temaga teemade üle arutledes tunned, kuidas asjad on alati läbimõeldud ning vastused on kõigile küsimustele olemas. Rahu ise väliselt, kuid sisemiselt näed, kuidas ta teinekord põleb. Ennul on lisaks regioonile juhtida ka meie karjäärklaster.“



MARTIN LENGI,
finants- ja haldusosakonna juhataja

„Alates juunikuust alustab Maanteeametis tööd ka finants- ja haldusosakonna juhataja Martin Lengi, kellelt ootan täpsust ja selgeid põhimõtteid.“

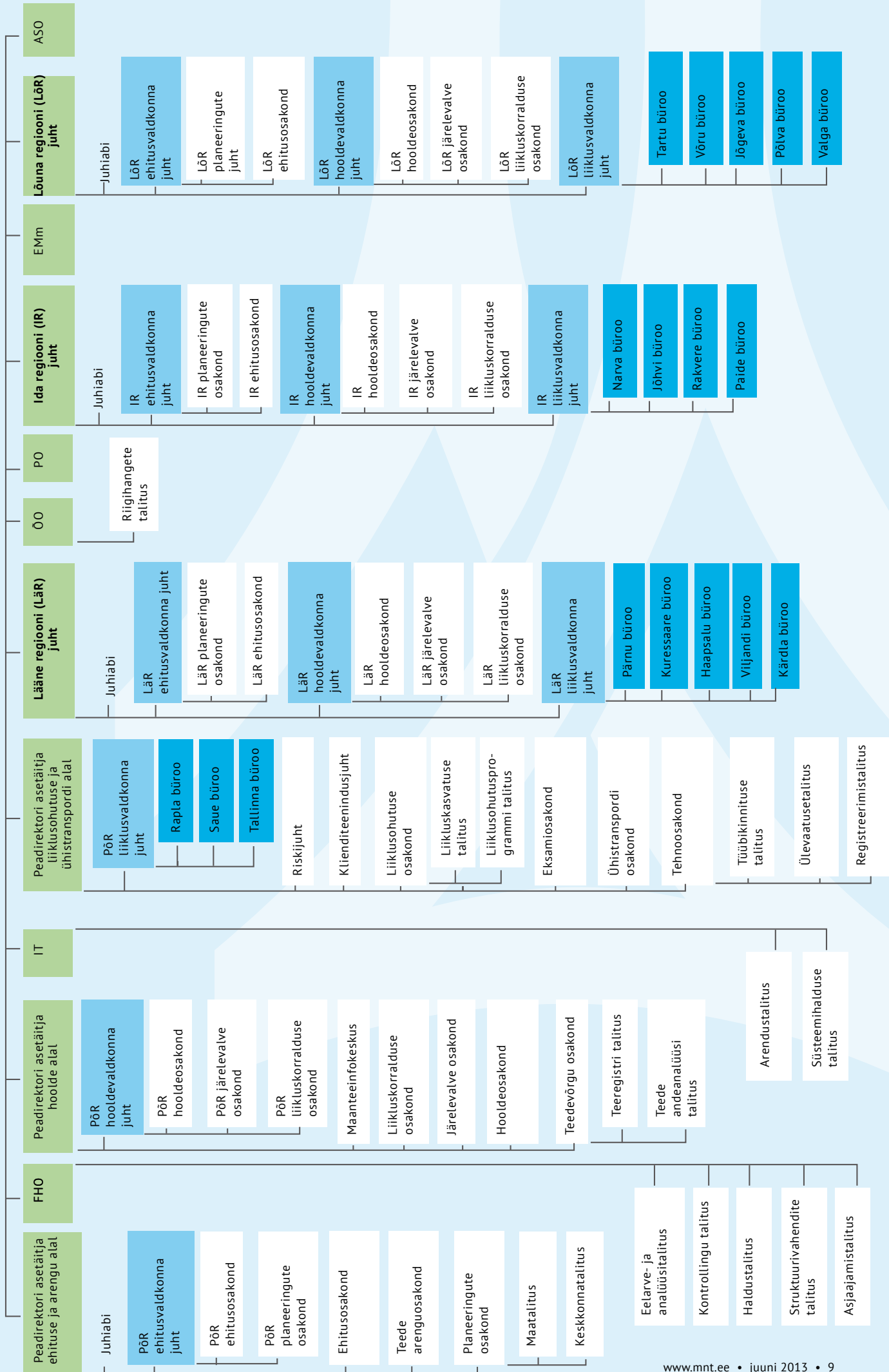
MAANTEEAMETI STRUKTUUR

MAANTEEAMETI PEADIREKTOR

Juhtivireferent

FHO – finants- ja haldusosakond
EMm – Eesti Maanteemuuseum
ASO – Avalike suhete osakond

FHO – finants- ja haldusosakond
IT – infotehnoloogia osakond
OO – õigusosakond



UUS TEEHOIUKAVA 2014-2020

ESMASEKS EESMÄRGIKS ON

OLEMASOLEVA TEEDEVÕRGU SÄILITAMINE

Uus teeohiukava on eelnevast erinev kahes mõttes – aastad ehk planeerimise periood on teine, kuid uuenenud on ka sisu, täpsemalt planeerimise põhimõtted.

Lõppev teeohiukava oli koostatud neljaks aastaks 2010-2013. Uus kava on planeeritud aga seitsmeks aastaks, vahemikus 2014-2020. Seda põhjusel, et teeohiukava, mis sisaldab olulises osas ka Euroopa Liidu struktuurivahendid, kattuks nende vahendite planeerimisperioodiga.

Kui lõppev teeohiukava oli sisuliselt regionaalsete kavade koond, siis uue kava koostamisel on algusest saadik lähtutud teedevõrgust kui tervikust. See tähendab, et kui enne jagati vahendid regioonidesse jäävate teede pikkusi arvestades ja nende vahendite piires koostati regionaalsed teeohiukavad, siis nüüd koostatakse üks kava hinnates ühes pildis kogu teedevõrgu vajadust.

Uue kava koostamisel on esmaseks eesmärgiks olemaoleva teedevõrgu säilitamine ja ühtlase seisukorra tagamine kogu teedevõrgul. Sellest lähtuvalt on kõigepealt ära hinnatud vajadus tee hooldele, säilitusremondile ja rekonstrueerimisele ning alles seejärel vaadatakse teedevõrgu arendamise vajadusi ja võimalusi. Kuna jätkuvalt on teede rahastamine tagatud 75% ulatuses kütuseaktsiisi laekumisest (erimärgistusega kütuse puhul 25%), siis see maht võimaldab tagada teedevõrgu tasakaalustatud arengu. Võimalik on panustada teedevõrgu säilitamisele, oluliste ehitusobjektide loomisele ja isegi keskmise seisukorra taseme parandamisele.

AGA NÜÜD NATUKE TÄPSEMALT

Nagu eelpool öeldud, on uue teeohiukava koostamisel silmas peetud eelkõige olemaoleva teedevõrgu säilitamist ning seisukorra üldist parandamist optimaalsema taseme suunas (teekasutajate ja teealajate kulude summa madalaim väärtus).

Sellest lähtuvalt moodustab teeohiukava säilitamise osa ligi 2/3 kogu teeohiukava mahust (170-180 miljonit eurot aastas). See sisaldab kulusid teede hooldamiseks, säilitusremondiks (peamiselt pindamiseks), taastusremondiks, rekonstrueerimiseks ning sildade remondiks.

Teeohiukava teine, teede arendamise osa, moodustab ligi 1/3 mahust (80-85 miljonit eurot aastas). See sisaldab investeringuid liiklusohlike kohtade ümberehitamiseks, keskkonkaitselisi meetmeid ehk müratõkkes jm, kruusateedele katete ehitamist kuni 150 km aastas ning riigimaanteedehitust (projekteerimist ja maade ostmist). Lisanduvad veel struktuuri- toetused kohalike omavalitsuste projektidele.

Teeohiukava kolmanda ehk nn administreerimise osa moodustab 8% mahust. See sisaldab kulusid personalile, infotehnoloogiale, uuringutele, liiklusregistri toimingutele, liikluskasvatusele, hoonetele, sõidukitele ja muudele administreerimiskuludele.

NÜÜD VEEL TÄPSEMALT

Kuidas me siis leidsime teedevõrgu säilitamiseks vajalike vahendite mahu ja kuidas me objektid leiame? Alustasime rekonstrueerimise vajaduse ja objektide määratlemisega aasta tagasi, 2012. aasta kevadel. Oluline oli vaadata teedevõrku tervikuna, mis tähendas, et kogu teedevõrk sai liiklussagedust ja katte vanust arvestades jagatud lõikudeks. Igale lõigule arvutati teekatte seisukorra (tasasus, defektisumma, roopa sügavus ja kandevõime), tasuvuse ja katte vanuse põhjal teelõigu remondivajaduse indeks, mille alusel järjestati teelõigud pingeritta.

Edasi moodustati teelõikudest loogilised objektid, millele arvutati objektide remondivajaduse indeks. Remondivajaduse indeksit arvutusel lisati eelpool mainitud näitajatele lisaks kandevõime puudujääk ja tee klassile mittevastavus. Objektid järjestati remondivajaduse indeksi põhjal ning moodustati nn ülerriiuline põhinimekirj, kus arvestati ka liiklussagedust ja tasuvust. Kuna





teeregistri andmed ei pruugi igal võimalikul juhul peegeldada kogu olukorda, siis täiendati nimekirja regioonide insereride ettepanekutega eriobjektide osas. Samalaadse skeemi järgi toimus ka kattega teede säilitusremondi (pindamise) ja taastusremondi vajaduse ning objektide määramine.

Rekonstrueerimisobjektidele koostatakse teehoiukava raames objektide nimekiri neljaks aastaks (2012 tehti nimekiri 2014-2017), taastusremondile kaheks aastaks, säilitusremondile üheks aastaks. Rekonstrueerimisobjektide nimekiri on

plaanis üle vaadata ja uuendada iga aasta kevadel. Taastus- ja säilitusremondi objektide nimekirjad koostatakse iga aasta sügisel.

Lisaks tuleb veel märkida, et paralleelselt uue kava koostamisega on Maanteeametis välja arendamisel ja juurutamisel teehoiukava kogu elutsükli hõlmav protsess. See tagab paindliku objektide valiku, nende läbipaistvuse ja optimaalsete lahenduste leidmise ning lisaks jooksva ülevaate täitmisest. Kõike seda peaks olema tulevikus võimalik ka avalikult jälgida.



Paralleelselt uue kava koostamisega on Maanteeametis välja arendamisel ja juurutamisel teehoiukava kogu elutsükli hõlmav protsess.



EPP JOAB,
Maanteeameti eelarve ja analüüsi talituse juhataja



MAANTEEAMET KESKENDUB TEED SÄILITAMISELE

OLUKORD

NÕUAB SUURPROJEKTIDE

KRIITILISE PILGUGA

ÜLEVAATAMIST

JÄRGI VALIKU TEGEMIST

Tulles vastu oma partnerite soovile on Maanteeamet hooaja teetööde teavitust nihutanud üha varasemale ajale ning sel aastal toimus pressibriifing „Suuremad teetööd 2013“ juba veebruari keskel (15.02). Tänavuse põhisõnumi järgi keskendutakse tulevikus riigimaanteede säilitamisele ja „hiigelobjekte“ me endale enam lubada ei saa.

„Edaspidi läheb meil põhitähelepanu teede säilitamisele ning ilmselt ei saa me tulevikus endale buumiaegseid Mäo- ja Kukruse-sarnaseid uhkeid objekte lubada,“ ütles Maanteeameti peadirektor Aivo Adamson ameti peamajas toimunud pressibriifingul. „Keskendumine teede säilitamisele aitab pikendada nende eluiga,“ märkis Adamson, kelle sõnul oleks 16 443 km riigimaanteede säilitusremondiks vaja vähemalt 120 miljonit eurot aastas, et siis 7 aastaga kõigile teedele ring peale teha. „See oleks puhtalt säilitamisele minev raha, kusjuures tuleb arvestada, et lõppkokkuvõttes on teede õigeaegne hooldamine ja remontimine kolm korda odavam kui nende rekonstrueerimine.“ Adamsoni sõnul kasutame liiklusohutuse huvides teede talihooldusel ohtralt soola ning sõidame ka naastrehvidega, kuid see kõik kulutab teid. Seetõttu tuleb teede säilitamisse rohkem panustada.

Ka Maanteeameti peadirektori asetäitja Kaupo Sirki sõnul tuleb säilitamisele keskendumise tõttu suurprojektid kriitilise pilguga üle vaadata ning teha valik. „Me tagame eelkõige ohutuse ja mastaapseid objekte endale enam lubada ei saa,“ märkis Sirk.

Suurematest töödest tõi Sirk esile tänava valmiva **Aruvalla-Kose teelõigu Tallinna-Tartu maanteel**, kus kasutatakse keskkonnasõbralikke meetmeid, et anda loomadele võimalus liikuda rohesilda ja tunnelid kasutades loomulikus keskkonnas.

Veel oli jutuks **Tartu läänepoolse ümbersõidu ehitus**, mis on kavas lõpule viia käesoleva aasta lõpuks. Sellest liiklussõlmest kujuneb Lõuna-Eesti poolt tulijatele turvaline sissepääsutee Tartusse ning oluline ühendusliini Tartu linna poolt rajatava idaringtee ja läänepoolse ümbersõidu vahel.

Tänavu peaks algama ka **Tallinna ringtee Kurna teelõigu ehitus**, mis on jaotatud kaheks projektiks. Kurna I etapi, liiklussõlmega, ehitatakse Tallinna ringtee Jüri-Kurna lõik km 11,8-16,2 ümber neljarajaliseks (2+2) eraldusribaga maanteeks, mis viib uue viaduktiga üle Kurna-Tuhala maantee. Samuti ehitatakse selle projekti raames üks jalg- ja jalgrattaviadukt, -tunnel, 4,25 km jagu kogujateid, 2,7 km jalg- ja jalgrattateid ning 2,7 km kaheajalist teed. Kurna II etapi käigus ühendatakse neljarajalise (2+2) teega (Tallinna ringtee km 16,2-18,0) Kurna ja Luige liiklussõlm. Kui eelarveliselt on selleks kavandatud 30 miljonit eurot, püüab Maanteeamet leida siin kokkuhoiuvõimalusi, et saaks ülejäävat raha kasutada teiste teede säilitusremondiks.

Tallinna linna piiril Pärnu maanteel asuva **Topi liiklussõlme ehitus** on samuti jaotatud kolmeks etapiks ning esimene, jalg- ja jalgratturite tunneli ehitus algas juba mais. Sirki sõnul peaks kogu liiklussõlm plaanide õnnestumise korral valmima 2015. aastaks. Topi sõlme teine etapp hõlmab üle Pärnu maantee viivat kaheajalist viadukti, 1,3 km jagu uut teed ja samapalju jalg- ja jalgrattateid ning põhimaanteele 3 km ulatuses alates linna piirist (km 13,0-16,0) uue katte ehitust. Kolmanda etapi käigus ehitatakse raudteeviadukti ja Hüüru-Alliku maanteeni viiv teelõik.

Põhja regiooni tänavused suuremad teeobjektid on Jägala-Kärvete maantee 4,9-kilomeetrise (km 14,1-19,0) ja 3,8-kilomeetrise lõigu (km 31,0-34,8), Tallinn-Rapla-Türi maantee 6,2-kilomeetrise lõigu (km 9,7-15,9), Keila-Haapsalu maantee 4,8-kilomeetrise lõigu (km 15,3-20,1) ja Harku-Rannamõisa 5,8-kilomeetrise lõigu (km 0,0-5,8) teekatte remont.

Ida regioonis valmib aasta lõpuks Jõhvi linnas asuv liiklussõlm koos paarisviaduktiga. Suurimad objekt on siin mullu alustatud Jõhvi-Vasknarva maantee 13,2-kilomeetrine Rausvere-Kuremäe lõik (km 8,4-21,6), mis valmib sügisel.

Lõuna regioonis on suurematest töödest lõpetamisel Eesti-Läti-Vene projekti ELR-LSP-1 raames Värskas-Petseri ühendustee remont. Samuti alustati aprillis Tartu-Räpina-Värskas maantee 11-3-kilomeetrise Mooste-Leevaku lõigu (km 43,3-54,6) ümberehitust, mis peaks valmima aasta lõpuks. Tartu-Viljandi maanteel on käimas 4,8-kilomeetrise Märja-Rõhu lõigu (km 2,4-7,2) rekonstrueerimine, mille tähtaeg on detsembris. Piiriülese koostöö

raames peaks kohe algama Mõniste-Ape 8,9-kilomeetrise teelõigu rekonstrueerimine, mille plaanikohane tähtaeg on 2014. a suvel.

Lääne regiooni tähtsamad tee-ehitusobjektid on Pärnu-Lihula maantee neljarajalise osa 2,6-kilomeetrise parempoolse sõidusuuna remont (km 3,39-5,99) koos jalg- ja jalgrattate ehitusega ja Pärnu-Jaagupi - Kergu maantee 9,3-kilomeetrisele kruustee lõigule aluse ja katte ehitus. Samuti viiakse lõpule Kilingi-Nõmest läbi Kiisa Läti piirile viivale kruusateele katte ehitamine, mis toimub Eesti-Läti programmi raames. Sama projekti raames ehitatud Läti-poolne lõik piiri ja Mazsalaca vahel valmis möödunud aasta lõpul.

Teema võttis kokku **ALLAN KASESALU**



Keskendumine teede säilitamisele aitab pikendada nende eluiga.

Lõppkokkuvõttes on teede õigeaegne hooldamine ja remontimine kolm korda odavam kui nende rekonstrueerimine.



ARUVALLA-KOSE TÖÖDE TEOSTAMISE GRAAFIK ON PINGELINE, KUID VÕIMALIK TÄITA

Tõnu Kuusik on Maanteeameti üks teenekamatest projektijuhtidest, kelle käe all on valmimas juba kolmas suur tee-ehitusobjekt – Tallinna-Tartu maanteel asuv Aruvalla-Kose neljarajaline teelõik. Varem oli ta tellija esindaja Mäo liiklussõlme ja Pärnu ümbersõidu objektidel.

Sinu juhtimisel ja osalusel on valminud ja valmimas mitmed Eesti suurimast tee-ehitusobjektidest – Mäo liiklussõlm, Pärnu ümbersõit ja Aruvalla-Kose teelõik. Milline neist kõige rohkem halle karvu on tekitanud ja milline on teinud rõõmu?

Igaüks neist on nii rõõmu kui ka muret tekitanud. Mäo möödasõit oli mu esimene suurobjekt. See oli Eesti esimene projekteerimise ja ehituse lepinguga teede ehituse suurprojekt. Samuti uued teede ehituses sadevete ärajuhtimise pumplad, aluse ehituse graniitkillustiku kasutamine, kessoonlahendus ja paekivist müra-tõkkeseinad. Suured mured on tekkinud garantiiperioodi ilmnenud kattekahjustuste osas.

Pärnu ümbersõit oli nelja eraldi lepinguga suurprojekt. Ehitajate tee ja Läänepoolse ühendustee ehituslepingud Läti ettevõtte SIA Binders ja Koger ja Partnerid ASiga tuli kahjuks poole peal katkestada. Kõige raskem kogu oma teedeinseneri tegevuses oli periood pärast nende lepingute katkestamist, mil tuli tagada ehitatud osa säilitamine ja ehitusobjektidel avaliku liikluse ohutuse ja hoolduse tagamine.

Omajagu muret oli ka Papiniidu silla ehituskvaliteedi tagamisel, samas rõõmu valmistas ikkagi töövõtja tahe ja pingutus praaktööde ümbertegemine ja tööde lõpetamine.

Kõige rohkem on rõõmu ja rahulolu andnud Papiniidu pikenduse ehitus. Väga konstruktiivne, hea ja meeldiv koostöö nii ehitajaga (Tallinna Teede AS projektijuht Raiki Reiljani juhtimisel) kui ka omanikujärelevalvega (Eesti-Taani Kommunikatsioonühing OÜ projektijuhi Urmas Koks'i juhtimisel).

Aruvalla-Kose teelõik on taas projekteerimis- ja ehitusleping. Muret tekitavad ettenägematute tööde ilmnemised (sh karstinähtused) ja tööde kvaliteedi tagamiseks tööde ümbertegemised. Kõik need kolm suurprojekti on andnud väga palju kogemusi.

2011. a aprillis kirjutas Maanteeamet ASi Nordecon ja ASi Ramboll Eesti esindajatega alla Aruvalla-Kose projekteerimis- ja ehituslepingule, mille lõpptähtaeg oli tänavune august. Märtsi (2013) algul nihutati lepingumuudatusega tähtaega kolme kuu võrra. Miks seda tehti ja kas nüüd võib kindel olla, et see 14-kilomeetrine 2+2 maanteelõik saab sel aastal valmis?

Lepingumuudatus tehti seepärast, et tööde käigus selgusid täiendavad tööd: muinsuskaitsealased uuringud, lõplikult polnud lahendatud ühe kinnistu maaprobleemid, ilmnunud karstilahendused, olemasoleva geoluse puudused jm täiendavad tööd. Tööde teostamise graafik on pingeline, kuid võimalik täita.

Milliseks hindad ehitaja võimekust suuremahuliste asfalttööde teostamiseks – kas kasutatav materjal, masinad ja tehnoloogia annavad lootust oodata Eesti ühe kaasaegsema ja kvaliteetsema maanteelõigu valmimist?

Ei saa ainult asfaltteerimistööde võimekuse alusel hinnata lepingu tähtaegset valmimist. Täna päeval on tõsisemad probleemid muldkeha ja dreniiki kvaliteetse ja õigeaegse valmimise kor-



TÕNU KUUSIK, Ehitusosakonna projektijuht



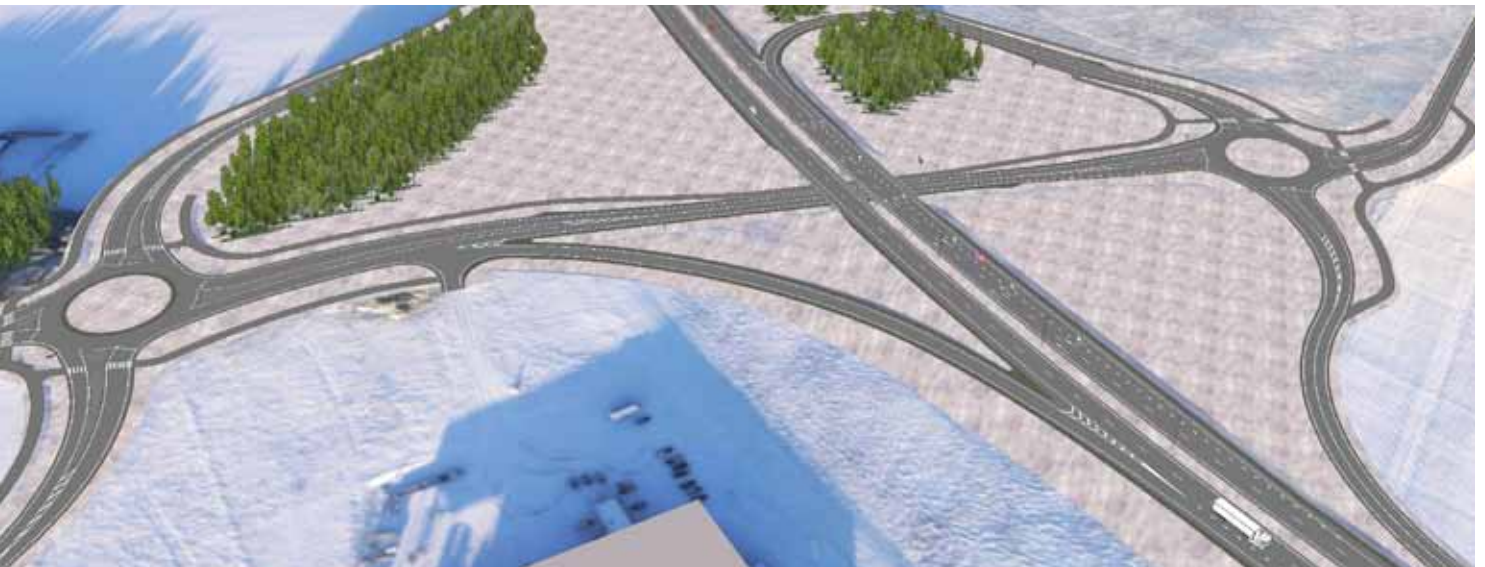
Tõnu Kuusik Aruvalla-Kose teelõigul (16.05.2013).



Aruvalla-Kose ökodukt (16.05.2013).



Osa Metsise viaduktist on saanud juba pärga (22.05.2013).



raldamisel. Lepingu pikendamise tähtaja määramisel oli üheks esmaseks tingimuseks asfalteerimistöde lõpetamine septembrikuu lõpuks, mille järgselt jääb 1,5kuud teekattemärgistuse, liikluskorraldusvahendite ja haljastuse lõpetamiseks. Asfalttehase võimsus tagab objektil vajaliku ja õigeaegse segu koguse tootmise. Materjalid ja tööd kvaliteet on pideva, igapäevase ehitusjärelvalve kontrolli all.

Kas sõlmitud lepingus on üldse sätestatud, millist tehnikat ehitaja peaks kasutama?

Ei. Ette on antud materjali ja kattekonstruktsiooni nõuded. Tehnika valikul tuleb arvestada tehnoloogia nõuetega.

AS Nordecon oli ka 2010. aastal valminud Mäo liiklussõlme ehitaja, kuid nüüdseks on sellel objektil ilmnenud ridamisi probleeme, mis nõuavad kõrvaldamiseks põhjalikku ümbertegemist. Õnneks kehtib tee-ehitusobjektidel 5-aastane garantii ja ehitaja peab praagi oma kulul kõrvaldama. Kuid millised on need konkreetsed möödapanekud Mäos ja kui palju nende silumine maksma võib minna?

Mäo möödasõidu põhiliseks probleemiks on kattedkahjustused – nii külmakerkepraod, kui ka kandevõime kaotused. Probleemi põhjused võivad olla nii materjali kui ka projekteerimise ning ehitustööde kvaliteet. Peale uuringuid selguvad täpsemad kahjustuste põhjused. Eelmise aasta suvel remonditi viaduktide deformatsioonivuugid, kuid kahjuks on juba selle aasta kevadel remonditud vuugil taas sadevee läbijooksmine. Samuti on purunenud ühe viadukti tugiosa toepadi ning ilmnenud lubatust suuremad tugiosade liikumised. Eelmise aasta sügisel remonditi kessooni kattekonstruktsioon. Garantiiperioodi remonttööd teostatakse töövõtja kulul ning nende kohta hinnakalkulatsioonid ei esitata

Kas ümbertehtud lõigu garantii pikendab kogu objekti garantii-aega või hakkab see n-ö nullist tiksuma ainult parandatud lõigu ulatuses?

Lepingu kohasel on võimalik garantiiperioodi pikendada aja võrra, mil ei saanud teed kahjustuste tõttu sihtotstarbeliselt kasutada, kuni 2 aastat. Ainult kessooni remonttöödel oli tee liiklusele 1,5 kuud suletud ning sellele lõigule on meil õigus garantiiperioodi pikendada. Samal ajal Võlaõigusseadus võimaldab (puuduse kõrvaldamisel algab aegumistähtaeg kõrvaldatud puuduse suhtes uuesti, alates puuduse kõrvaldamisest.) garantiid peale remonttööd uuesti alustada, kui selle rakendamine meie lepinguga vajab juristidega täpsustamist

Kuidas võib probleemse objekti ehitus mõjutada ehitusfirma referentsi?

Kuidagi ei mõjuta.

Kas Maanteeamet oleks saanud vältida praagi tegemist Mäos?

Ehitusobjekti ei võetud vastu praaktöödega. Kahjustused ilmnid alles garantiiperioodi teisel aastal. Maanteeamet tellib igale ehitusobjektile ehitusjärelvalve, kes on kohustatud tellija esindajana kontrollima pidevalt materjalide ja tööde kvaliteeti. Praaki oleks saanud vältida parema ehitusjärelvalve teostamisega.

Kas sama ehitaja praegu käsiloleva objekti (Aruvalla-Kose) puhul on taoliste möödapanekud välistatud?

Möödapanekuid ei saa täielikult vältida. Aruvalla-Kose teelõigul on Mäo lepinguga sama ehitaja, kuid teine ehitusjärelvalve teostaja. Samal ajal olen ka ise palju kogenum eelnevate kvaliteedi möödapanekute vältimiseks – kõige rohkem õpitakse eelnevatest vigadest. Hoolsama ehitusjärelvalve igapäevase tegevuse ja ka enda ning riikliku ehitusjärelvalve tihedama kontrolli tulemusena on ehitustööde käigus paljud puudused likvideeritud. Vaatamata järelvalve tegevusele on ka juba ilmnenud eelmisel aastal valminud teelõikudel üksikud kahjustused, mida on võimalik veel enne tööde lõpetamist likvideerida.

2013 mais küsitles **ALLAN KASESALU**,
Maanteeameti avalike suhete osakond

Praaki oleks saanud vältida parema ehitusjärelvalve teostamisega.

POSTIMAJA LIIKLUSSÕLM RÕHUB LIIKLUSE OHUTUSELE JA SUJUVUSELE

TARTU LÄÄNEPOOLNE ÜMBERSÖIT

NELJARAJALISEKS MAANTEEKS



EGLE OOLO,

Maanteeameti avalike suhete osakond

Tartu läänepoolne ümbersõit on Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi 12 kilomeetri pikkune lõik Tartu edelaosas, mis kulgeb Kandiküläst Uhtini, juhtides kaugliikluse Tartu linnasüdamest mööda. Olemasolev ümbersõidutrass on kahe rajaline, rohkete ühetasandiliste ristmike, ristumiste ja pealesõitudega, mis takistavad liiklusvoogude sujuvat kulgemist. Seesugune liikluskeskkond ei vasta enam liiklejate vajadustele olukorras, kus keskmine liiklussagedus ümbersõidu Tartu linnaga piirnevatel aladel ulatub 2012. aasta loendusandmete kohaselt juba kuni 14 346 sõidukini ööpäevas.

Seetõttu on Maanteeamet võtnud sihiks rekonstrueerida Tartu läänepoolne ümbersõit neljarajaliseks maanteeks, mille tähtsamad ristumised teiste teede ja raudteega viiakse eritasandiliseks. Ümberehituse eesmärk on parandada transiitliikluse läbilaskevõimet, tagada kohaliku liikluse sujuvus ning tõsta aina kasvava liiklussagedusega põhimaantee lõigul liiklusohutust.

Alustati Variku viadukti rekonstrueerimisest

Ümbersõidutrass on jaotatud kuueks ehitusalaks, mille ehitamise järjekorra määravad ära teekatte seisukord, ristmike läbilaskevõime ja liiklusohutus. Kõige esimese etapina alustati 2011. aasta septembris töid III ehitusalas Variku viadukti remondiga (km 186,49-187,35).

Remondi käigus freesiti viadukti peal asfaltkate 530 meetri ulatuses üles, asendati vanad vuugid uutega, tugevdati talade ühenduskohti, valati uued servaprussid, paigaldati hüdroisolatsioon ning uus sile asfaltkate.



Postimaja liiklussõlm võimaldab kaotada Tõrvandi samatasandilise raudteeülesõidu, kus on juhtunud rohkelt liiklusõnnetusi

Kõige mastaapsemad ja ajamahukamad tööd toimusid aga viadukti all, kus remonditi viadukti kandvad konstruktsioonid ning vahetati välja tugiosad. Selleks tõsteti viadukti kõik 18 enam kui 300 tonni kaaluvat ava poole aasta jooksul ühekaupa tungraudade abil üles.

Teise suure tööna kindlustati terastrosside abil viadukti kaks äärmist tala. Tänu sellele suurenes viadukti parema serva kandevõime, mis lubas nihutada sõiduteed, rajada viadukti linnapoolsesse serva uue kolme meetri laiuse jalg- ja jalgrattatee ning püstitada samasse äärde ka tänavavalgustuse. Koos viadukti alla ehitatud jalgteega rajati kokku üle kilomeetri jalgteid.

15 kuud kestnud Variku viadukti kapitaalremont jõudis lõpusirgtele 10. detsembril 2012, kaks kuud enne lepingujärgset tähtaega. Projekti koostasid OÜ Toner-Projekt ja AS K-Most ning töövõtjateks olid AS Tref ja AS K-Most. Tööd läksid maksma 3 miljonit eurot, millest 85% tuli Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfondist.

Postimaja liiklussõlm valmib 2014. aasta alguses

Teise etapina pärast Variku viadukti kapitaalremondi alustamist jõudis rekonstrueerimisjärjekord mullu maikuu ümbersõidu IV ehitusalani (km 187,35-189,12). Ehitusala tähelepanuväärseimaks osaks on rajatav Postimaja liiklussõlm, millest kujuneb Tallinna ja Lõuna-Eesti poolt tulijatele turvaline sissepääsutee Tartusse. Ilma Postimaja liiklussõlmeta ei hakkaks tööle ka Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa ja Jõhvi-Tartu-Valga maanteid ühendama hakkav idaringtee, mida Tartu linn rajab paralleelselt läänepoolse ümbersõidu ehitustöödega linna idaserva, kuna Postimaja liiklussõlm hakkab funktsioneerima ümbersõidu ja ringtee ühenduslülina. IV ehitusala peatöövõtja on Nordecon AS, kellega sõlmiti 19,4 miljoni euro suuruse maksumusega leping 7. mail 2012.

Lisaks põhimaantee 2,17 kilomeetrisele uuendatud lõigule, millest 1,77 kilomeetrit ehitatakse piirdega eraldatud 2+2 maanteeks, saavad liiklejad rekonstrueerimistöde tulemusena enda kasutusse 5,9 kilomeetrit rampe ja kõrvalteid ning ligi 5 kilomeetrit jalg- ja jalgrattateid.

Lisaks jalakäijate ja jalgratturite turvalisuse tagamisele on rajatav liiklussõlm väga oluline ka sõidukijuhtide liiklusohutuse seisukohast, kuna see võimaldab likvideerida ühe kõige liiklusohtlikuma koha Tartu regioonis – samatasandilise Tõrvandi raudteeülesõidukoha, mille ümbruses on juhtunud suurim osa IV ehitusalas viimase 10 aasta jooksul toimunud 42 liiklusõnnetusest. Neis on hukkunud kaks ning vigastada saanud 50 inimest.

Töövõtja AS Nordecon lõpetas juba eelmise aasta lõpuks ehitus- alasse kuuluvate Lemmatsi tee ja Rehepapi tee ümberehituse

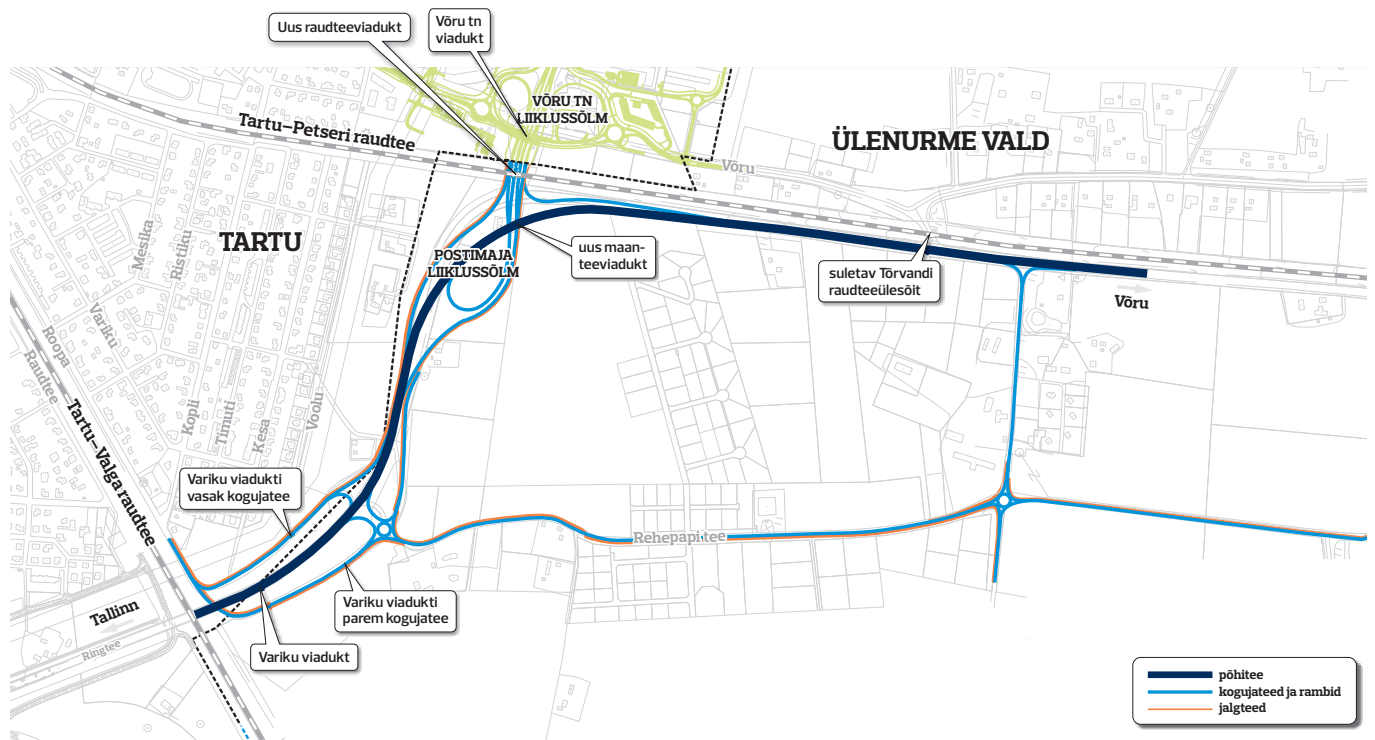
Ülenurme vallas. Mõlemale kohaliku tähtsusega teele ehitati jalgtee, rajati uus sadeveekanalisatsioonisüsteem, tänavavalgustus ning uus asfaltbetoonist kate.

Samuti valmis põhimaanteel aasta lõpuks uus 41 meetri pikkune ja 22 meetri laiune maanteeviadukt koos uuel trassil paikneva Tallinn-Tartu maantee lõiguga, mis õgvendas senisel teetrajektoril asuva 90 kraadise kurvi. Põhimaanteel asuv uus maanteeviadukt avati liiklusele mullu 2. detsembril.

Uute viaduktide rajamine loob kaks eritasandilist ristet

Postimaja liiklussõlme on kavandatud ka teine eritasandiline rist, mis saab võimalikuks tänu raudteeviadukti rajamisele. Maanteeviaduktiga paralleelselt paikneva raudteeviadukti ehitamiseks tuli rajada 470 meetri pikkune ajutine raudteelõik, mida mööda on Tartu-Petseri suunaline raudteeliiklus kulgenud alates oktoobrikuust.

Raudteeviadukti ehitamise tempo aeglustus hilissügisel, mil selgus, et muutlike geoloogiliste tingimuste tõttu ei ole võimalik kasutada algset raudteeviadukti vundamendi projektlahendust, mistõttu tuli ette võtta täiendavad projekteerimistööd. Pärast uue projektlahenduse valmimist alustati jaanuarikuus vundamendi ehitustöödega ning märtsiks valmisid uue raudteeviadukti sambad, millele paigaldati märtsi viimasel nädalal raudbetoonist talad. Maikuu tegeleti uue viadukti koormustestidega.



Läänepoolse ümbersõidu IV ehitusala skeem.

LÄÄNEPOOLSE ÜMERSÕIDU IV EHTUSALA

- Läänepoolse ümbersõidu IV ehitusala ulatub Variku viaduktist kuni Tõrvandi-Lemmatsi tee ristmikuni. Ehituslasse kuuluvad ka Rehepapi tee ja Lemmatsi tee Ülenurme valla territooriumil.
- Uuendatakse 2,17 kilomeetrit põhimaanteed, millest 1,77 kilomeetrit rekonstrueeritakse piirdega eraldatud 2+2 lahendusega maanteeks.
- 51 meetri pikkuse raudteeviadukti ja 41 meetri pikkuse maanteeviadukti rajamise tulemusel tekib kaks eritasandilist ristet.
- Liiklussõlme rampide ja kõrvalteede kogupikkus on 5900 meetrit.
- Rajatavate jalgteede kogupikkus on 4944 meetrit.
- Müratõkkeseinu püstitatakse 275 meetrit.
- Peatöövõtjaks on AS Nordecon, omanikujärelvalvet teostab AS Taalri Varahaldus.
- Liiklussõlme maksumus on 19,4 miljonit eurot, millest 85% tuleb Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfondist.

EHTUSALAD

- I ehitusala: Ilmatsalu ring – Raja tn km 182,6 - 184,67 – ehitustööd algavad 2014.
- II ehitusala: Raja tn – Riia ring – Aardla riste km 184,67 - 186,49
- III ehitusala: Variku viadukt km 186,49 - 187,35 – ehitustööd said valmis 10.12.2012.
- IV ehitusala: Variku viadukt – Lemmatsi tee km 187,35 - 189,12 (sh Postimaja liiklussõlm) – lepingujärgne tähtaeg 3.02.2014.
- V ehitusala: Lemmatsi tee – Lennuvälja tee km 189,12 – 192,07 – ehitustööd algavad 2014.
- VI ehitusala: Lennuvälja tee – Uhti km 192,07– 194,2

Tartu läänepoolse ümbersõidu rekonstrueerimist toetab Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfond.

Raudteeviadukt antakse Eesti Raudteele üle ning raudteeliiklus suunatakse põhiraudteele tagasi juunikuus. Selleks ajaks on rongiliiklusesse tellitud vastav „aken“, mis lubab rongide ümbersuunamise ajutiselt raudteelt põhitrassile tagasi teostada ühe ööga. Pärast tavapärase raudteeliikluse taastamist algavad kohe ajutise raudtee lammutus- ja kaevetööd.

Lisaks hoogsatele raudteeviadukti rajamistöõdele tegeles AS Nordecon talvekuudel ja varakevadel põhiliselt mulla- ja kaevetöödega ning tehnovõrkude väljaehitamisega maanteeviadukti ümbruses, et alustada läbimurde rajamist Tartu linnas asuva Ringtee tänava suunas. Suve lõpuks valmiv viaduktide all kulgev teekoridor võimaldab Tallinna poolt tulijatel tulevikus siseneda Tartusse maanteeviadukti, raudteeviadukti ning juba idaringtee koosseisu kuuluva Võru tänava viadukti alt. Võru poolt tulijad pääsevad aga tulevikus linna kahe viimase viadukti alt läbi sõites.

Et vaatamata end tänava pikalt oodata laskvale kevadele tee-ehitustöödega Tartu läänepoolse ümbersõidu IV ehitusalas täie hooga jätkata, suleti Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa põhimaantee Variku viaduktist kuni Tõrvandi raudteeülesõidukohani alates 15. aprillist liiklusele. Liikluse ümbersuunamine Rehepapi teele ja Tõrvandi-Lemmatsi teele kuni 26. juulini võimaldas töövõtjal jätkata põhimaantee trassi väljaehitamist sealt, kus see sügisel maanteeviadukti ja Tõrvandi raudteeülesõidu koha vahelisel alal pooleli jäi. Vana põhimaantee asfalt freesiti üles, lõhuti tee stabiliseeritud kiht, ehitati uus muldkeha ning rajati killustikust aluskihid.

Lisaks põhimaantee väljaehitamisele algas maikuu esimeses pooles ka maanteeviadukti peale- ja mahasõitude mullete ehitus, mai teises pooles jätkati aga juba muldele teekonstruktsioonide rajamisega. Mais alustati ka maanteeviadukti alt viimaste pinnasemahtude eemaldamisega, tehnovõrkude paikatõstmisega ning viaduktide alt kulgeva teekoridori muldkeha, drenikihi ja killustikaluse rajamisega. Uus teekoridor saab esimesed asfaldikihid peale augustikuus.

Septembri teises pooles ja oktoobri alguses paigaldatakse IV ehitusalas plaanide kohaselt juba viimaseid asfaldikihte ning tegeletakse markeeringute tegemise, statsionaarsete liiklusmärkide paigalduse ja haljastustööde lõpetamisega nii põhimaanteel kui kogujateedel. Kuigi IV ehitusala ehituslepingu tähtaeg on 3.02.2014, loodab Maanteeamet Postimaja liiklussõlme avada juba käesoleva aasta lõpus.

Rekonstrueerimisprojekt jätkub V ehitusala välja ehitamisega

Läänepoolse ümbersõidu järgmise etapina lähevad tee-ehitustööd 2014. aasta kevadel lahti V ehitusalas (km 189,12-192,07). Lemmatsi teest kuni lennuvälja teeni kulgeva ehitusala projekteerimishanke võitis Leedu suurim projekteerimisfirma UAB Kelprojektas, kellega sõlmiti projekteerimisleping 16. aprillil. Ehitusalasse projekteeritakse 2,6 kilomeetrit neljarajalist põhimaanteed, mille sõidusuunad on eraldatud eraldusribaga. Tõrvandi ristmik projekteeritakse eritasandiliseks risteks, mille tulemusena hakkab Tõrvandi ja Ülenurme alevike vaheline liiklus ja kergliiklus toimima põhimaantee ning raudtee all. Lennujaama tee ristmik jääb ühetasandiliseks, ent maantee alla projekteeritakse jalakäijatele tunnel. Tehniline projekt valmib novembrikuus ning ehitushanke väljakuulutamiseni on Maanteeametil kavas jõuda juba käesoleva aasta lõpus.

2014. aastal algava Euroopa Liidu järgmise eelarveperioodi (2014-2020) alguses lähevad rekonstrueerimistööd lahti ka I ehitusalas, mis kulgeb Ilmatsalu ringristmikust Raja tänavani. Ehitusalasse rajatakse kogu ulatuses jalgteed.

II ehitusalas ehitatakse uuel eelarveperioodil välja Aardla riste koos vajalike kogujateedega.

Kõige viimasena rajatakse kaugemas tulevikus II ehitusalasse kuuluv Riia kahetasandiline ringristmik ning võetakse ette VI ehitusala ümberehitustööd.

Endise 1+1 maantee asemel ehitatakse 2+2 lahendusega maantee.



Eesmärk: parandada transiitliikluse läbilaskevõimet, tagada kohaliku liikluse sujuvus ning tõsta liiklusohutust.

Uuele trassile viimiseiga õgvendati põhimaanteelt senine 90-kraadne kurv.



Põhimaanteele rajatud maanteeviadukt.



III ehitusala ehk Variku viadukt.



TALVISE HAARDETEGURI MÖÖTMISE NUTILAHENDUS

TEEDE TEHNOKESKUSELT

LIBEDUSEGA SEONDUV INFO

OHUTU LIIKLEMISE HÖLBUSTAMISEKS

Nagu viimane talv ilmekalt näitas, võivad talvised sõidutingimused Eesti maanteedel kesta viis kuni kuus kuud – ligikaudu pool aastat. Seetõttu on liiklusohutuse ja teehoolde seisukohast väga tähtis saada värsket infot, mille alusel vajalikke otsuseid vastu võtta. Oluliseks küsimuseks läbi talve on nii tee kasutajate, tee hooldajate kui tee omaniku jaoks kindlasti see, kas tee on libe või mitte, kas tee seisukord vastab kehtivatele nõuetele, kas liiklemine on ohutu.

Libedusega seonduva info kasutusvõimalusi saab vaadelda mitmes ajalisel perspektiivis – tinglikult sõnastades ööpäevases, nädalases ja aastases:

- **Hetke sõiduolude hindamiseks** peab info olema võimalikult värsked ja hästi kättesaadavad, kuna tingimused libeduse tekkeks võivad saabuda väga kiiresti ja näiteks isegi üle 12 tunni vanused andmed ei pruugi olukorda enam õigesti kirjeldada. Selline operatiivne info peab jõudma õigeaegselt hooldajate ning liiklejateni (nt Maanteeinfo lahendused, Targa Tee rakendus asukohapõhise hoiatamisega).
- **Nädalases perspektiivis** saab salvestatud andmeid kasutada ühe osana hooldetööde täitmise tõendamisel, mis aitab vähendada hooldaja ja teeomaniku vahelisi eriarvamusi selle kohta, kas töö tehti õigeaegselt ja sõiduolud vastasid nõuetele.
- **Ühe hooaja andmed** annavad lisavõimaluse analüüsida, võrrelda ja hinnata sarnastes tingimustes olevate teede sõidutingimusi läbi talve. Kui sarnastes tingimustes on erinevused suured, saab hakata neile edaspidi suuremat tähelepanu pöörama ja nende põhjuseid leidma. Kokkuvõttes aitab selline süsteemne jälgimine kaasa sõidutingimuste taseme ühtlustumisele.

Kuidas libeduse infot saada? Süsteemset haardeteguri mõõtmist Eesti talvistel maanteedel alustati üle kümne aasta tagasi, kui võeti kasutusele Soomes toodetud Eltrip teepikkusmõõturid, mille lisafunktsioon võimaldab mõõta teekatte haardetegurit. Need seadmed arvutavad haardeteguri, kui autot pidurdatakse kuni kaheks sekundiks 50 km/h sõidukiiruse juures. Arvutuse aluseks on ratta pöörlemiskiiruse vähenemine pidurdusaja jooksul. Käesoleva ajani on Eestis kasutusel ELTRIP 45 seeria erinevad mudelid, mis osaliselt võimaldavad teha mõõteandmete väljavõtet, kuid seda siiski mitte reaajas. 2012 aasta lõpus alustas seadmete tootja uue ELTRIP 65 seeria müüki. Seadmed põhinevad suures osas ELTRIP 45 seerial, on graafilise ekraani ja eestikeelse menüüga. Lisaks on ELTRIP 65 nkb varustatud ka bluetooth-liidesega, mis võimaldab ühendada mõõtesedme juhtmevabalt nutitelefoni, tahvelarvuti või laptopiga ja seda kaudu mõõteandmeid reaajas üle kanda.

Bluetooth-andmeedastusel põhineb ka AS Teede Tehnokeskuses värskest valminud nutilahendus, mis koosneb ELTRIP 65 nkb-st, nutitelefoni rakendusest ja serverist, kuhu mõõteandmed reaajas edastatakse. Süsteem toimib lihtsalt ja kasutajasõbralikult. Mõõtmiste alustamiseks tuleb nutitelefoni lülitada sisse GPS ja Bluetooth ning käivitada rakendus. Kui Eltrip ja nutitelefoni on omavahel ühendatud ja töövalmis, võib alustada mõõtmistega. Peale iga mõõtmist edastab Eltrip mõõtetulemuse nutitelefoni, mis lisab mõõtetulemusele juurde GPS-koordinaadid, kuupäeva koos kellaaaja ja kasutajanimiga ning edastab andmed serverisse. Serveris olevad mõõteandmed kuvatakse veebikaardile, millelt on võimalik saada reaajas ülevaade üle terve Eesti toimunud värsketest mõõtmistest. Vajadusel saab kuvada ka varasemal kuupäeval tehtud mõõtmisi.

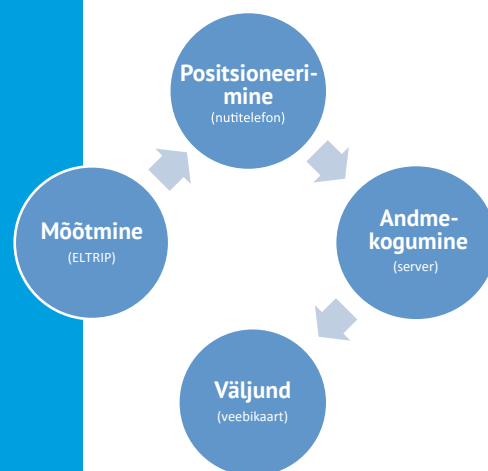
Hetkel toimib lahendus androidiga telefonides ja tahvelarvutites, vajadusel saab süsteemi laiendada ka teistele operatsioonisüsteemidele.

Kui arvestada seda, et keskmisel talvapäeval teevad Maanteeameti järelevalve ja teehooldajad üle Eesti kokku sadu haardeteguri mõõtmisi, siis sellise hulga mõõteandmete koondamine ühte süsteemi annab väga hea pildi hetkelistest sõiduoludest, loob aluse pikemaajaliseks analüüsiks ning aitab parandada liiklusohutuse taset. Kasutame siis seda võimalust!

Ohutut liiklemist!
TAIVO MÖLL



TAIVO MÖLL,
AS Teede Tehnokeskus





Püüduratus



Pörkepiire



Energianeelduvusega terminal



Pörkeleevendi



Eraldud mast

TEEPÄRALDISTE KASUTAMINE TEEDEL PASSIIVSE OHUTUSE EESMÄRGIL

Teeleht palus teedeinsener **JAAK LIIVALEHEL** mõne sõnaga iseloomustada erinevaid teepiirdeid. Nentisime, et enamus nendest nn „elupäästjatest“ kannab päris võõrast nime.

Passiivselt ohutuid teepäraldisi kasutatakse kohtades, kus sõiduki kontrollimatul väljasõidul maanteelt võivad väljasõiduga kaasnedä tõsised tagajärjed. Tuleb tõdeda, et **passiivsed ohutud** teepäraldised kujutavad endast konstruktsioone, mis võivad sõidukilt saada löögi, kuid need on testitud ja konstrueeritud viisil, mis tagab, et kokkupõrge nendega on vähem ohutu, kui seda oleks kokkupõrge maanteeäärse takistusega.

Passiivselt ohutute teepäraldiste hulka kuuluvad **teepiirdesüsteemid**, **eralduvad** ja **järeleandvad tugikonstruktsioonid** ning **püüduralsed**.

TEEPIIRDESÜSTEEMID jagunevad **sõiduki piirdesüsteemideks** ja **jalakäijapiirde-süsteemideks**.

Sõiduki piirdesüsteemid käsitlevad **pörkepiirdeid**, **sõidukirinnatise**, **terminale**, **üleminekuid**, **eemaldatavaid piirdelõike** ja **pörkeleevendeid**.

Jalakäijasüsteem käsitleb ainult **käsi puutüüpi tarindeid** (jalakäijarinnatise).

PÖRKEPIIRDED

Pörkepiirded paigaldatakse pikisuunaliselt maantee äärde või eraldusribale. Need on projekteeritud eesmärgiga takistada juhtimise kaotanud sõidukit väljumast sõiduteelt ja võimaldada sõiduki ümbersuunamine sõiduraja suunas. Pörkepiire on välja töötatud ja projekteeritud ainult kaldsete kokkupõrgete tarbeks. **SÕIDUKIRINNATISED** on ette nähtud paigaldamiseks rajatistele.

Pörkepiirded jaotatakse ajutisteks ja püsivateks. Ajutised pörkepiirded paigaldatakse üksnes teetööde töötsooni, kus sõiduraja vähesest laiususest tingitud madal sõiduki liikumiskiirus vähendab sõiduki võimalikku kokkupõrge tugevust pörkepiirdedega.

TERMINALID

Pörkepiirete terminalid ehk pörkepiirete lõputöötlused on spetsiaalsed konstruktsioonid, mis paiknevad pörkepiirete otstes ja mis ei tohi kujutada ohtu liiklusele. Terminalid on projekteeritud sõidukite võimalikule kokkupörkele terminalide otstega kui ka küljkokkupörkele.

Terminalid jagunevad kaheks:

- Energianeelduvusega terminalid
- Energianeelduvuseta terminalid

ÜLEMINEKUD

Üleminek on kahe erineva konstruktsiooni ja/või toimivusega pörkepiirete ühendus. Üleminek projekteeritakse nii, et seal ei ole järske muutusi ohutuse toimivuses, kui sõiduk sõidab vastu kahe erineva piirdetüübi vahelisele ühendusele. Tavaliselt paigaldatakse üleminek silla piirde ja teepiirde vahele.

PÖRKELEEVENDID (kokkupörke summuti).

Pörkeleevendi on sõiduki kineetilist energiat neelav teepäräldis, mis paigaldatakse kokkupörke raskusastme vähendamiseks ohuallika(te) ette.

Pörkeleevendite tüüpe on kaks:

- Ümber suunavad pörkeleevendid, mis sõidukeid ohjeldavad ja suunavad ümber
- Mitte ümbersuunavad pörkeleevendid, mis sõidukeid ohjeldavad, kuid ei suuna ümber.

Ohtliku koha kaitsmisel esimene valik peab olema pörkepiire juhul kui vahekaugus seda võimaldab. Pörkeleevendi on tunduvalt kallim kui pörkepiire.

ERALDUVAD JA JÄRELEANDVAD KONSTRUKTSIOONID

Eralduvaid ja järeleandvaid konstruktsioone kasutatakse tavaliselt valgustipostidel, elektriliini postidel, liiklusemärgipostidel jne. Need konstruktsioonid projekteeritakse nii, et nad eralduvad või deformeeruvad sõidukiga kokkupõrkel kindlal kontrollitud viisil, minimeerides kokkupõrkel tekkivat ohtu.

PÜÜDURALUS

Püüduralus on alad, mis külgnevad pika langusega maantee lõikudes. Neid rajatise kasutavad veokid, millel on piduririkke. Piduririkke korral sõidab autojuht püüduralusse, millel on spetsiaalne katendimaterjal, mis võimaldab peatada sõiduki.

JAAK LIIVALEHT,

Maanteeameti teede arenguosakond

TOPI SÕLME JALAKÄIJATE JA JALGRATTATUNNELI EHITUS ALGAS



Vastavalt Maanteeameti ja Lemminkäinen Eesti AS esindajate allkirjastatud lepingule algas 13. mail Topi sõlme jalakäijate ja jalgrattatunneli ehitus, mis on esimene etapp Topi liiklussõlmest. Tööd lähevad maksma 889 330 eurot ning objekti valmimistähtaeg on 2013. a novembris.

Lepingu järgi rajatakse Tallinn-Pärnu-Ikla maantee 14,3. km-le – Maksimarket'i ja Rimi kaubanduskeskuste vahelisele lõigule – 54,55-meetrine jalakäijate tunnel, mille kõrgus on 2,5 ja laius 4,5 meetrit. Maantee alt läbimineva tunneli mõlema väljapääsu juures on 2,5 m laiused trepid ning 3,5 m laiused kaldteed (pandused), millest parempoolse pikkus on 50 ja vasakpoolse pikkus 55 meetrit. Mõlemad tunneli väljapääsud ühendatakse jalg- ja jalgrattateedega.

Ehituse järelevalvet teostab AS Taalri Varahaldus ning see läheb maksma 5544 eurot. Objekti garantiiaeg on 5 aastat.

Topi liiklussõlme ehitus on jaotatud kolmeks etapiks. Teisel etapil ehitatakse välja üle Pärnu maantee viiv kaheerajaline viadukt, 1,3 km jagu uut teed, samapalju jalg- ja jalgrattateed ning põhi-

maanteele 3 km ulatuses alates linna piirist pannakse uus kate. Kolmas etapp hõlmab raudteeviadukti ja Hüüru-Alliku maantee- ni viiva teelõigu ehitust.

*Jalakäijate-ja
jalgrattatunnel: Topi
liiklussõlme esimene
etapp kolmest.*

TURVALISELT ÜLE TEE

VABATAHTLIKUD AITASID

KAHEPAIKSEID

Foto: Villu Lükk

Teisel järjestikusel kevadel korraldas Eestimaa Looduse Fond (ELF) vabatahtlike abiga talguaktisiooni „Konnad teel(t)!", mille eesmärgiks oli abistada kevadisel rändel olevaid kahepaikseid turvaliselt üle maanteede kudemispikadesse.

Viies rändekohas toimunud talgutel osales ühtekokku ligi 180 vabatahtlikku ning Kiisa alevikus lisaks üks klass kohalikust koolist. Talgupaigad valiti eelnevate aastate rändeinfo põhjal. Kolm neist paiknesid Piibe maanteel Tammikul, Raudojal ning Nelijärvel, üks Kiisa alevikus ning üks põhimaantee 92 Tartu-Viljandi-Pärnu Oiu-Leie vahelisel lõigul.

Talgud toimusid vastavalt rände aktiivsusele. Neis paigus, kus valdavalt oli tegemist rohu- ja rabakonnadega, oli see mõnevõrra varem, kärnkonnade rändekohtades Võrtsjärve ääres, Raudojal ja Nelijärvel aga nädalapäevad hiljem. Ränne oli kõige intensiivsem perioodil 20.-30. aprillini, mis võrrelduna varasemate aastatega on hiline johtuvalt jahedast kevadest ning hilja sulanud lumest.

Kahepaiksete teele sattumise vältimiseks paigaldati rändekohtades tee muldele spetsiaalsed plastvõrgust ajutised piirde, mille taha kogunenud rändelised koguti regulaarselt kokku ja viidi üle tee. 17 184-st abistatud kahepaiksest ligi kaks kolmandikku moodustasid nn pruunid konnad (rohu- ja rabakonnad), ülejää-



VILLU LÜKK,
Maanteeameti keskkonnatalituse juhataja

nud olid kärnkonnad. Vesilikke aidati üle tee 37 ning neid esines kõige enam Nelijärvel. Leie-Oiu lõigul Võrtsjärve ääres hakati talgute viimasel päeval täheldama kärnkonnade tagasirannet järvest, moodustades aidatud konnade koguarvust ligi ühe neljandiku.

„ELFi konnatalgud on paljusid kaasa haaranud ja pannud inimesi muret tundma oma kodukandi konnade elude pärast. Üpris tõenäoliselt saab selleks korraks lõpule jõudev projekt endale jätku ka järgmisel aastal. Kus, kuidas ja mis mastaabis, see selgub siis, kui valmivad lõplikud kokkuvõtted juba möödunu kohta

ning toimuvad mõttetalgud kahepaiksete edasise abistamise osas“ sõnas ELFi talgute juht Paul Hunt projekti kokku võttes. Hunt lisas, et ELF on koos paljude vabatahtlike talgulistega üle maanteed aidanud ligi 30000 kahepaikset, mis on aukartust äratav arv ning kindlasti aitab see kaasa kohalike konnapopulatsioonide elujõulisuse säilimisele. Toimunud konnatalgutest on palju õpitud, kasvanud on autojuhtide, kohalike elanike ning kõigi teiste loodusesõprade teadlikkus kahepaiksete muredest kui ka nende eluviisidest ja kohast ökosüsteemis.

Maanteeamet omalt poolt tunnustab ELFi algatust ning vabatahtlike tubli panust igakevadise konfliktide leevendamisel, mis paratamatult kahepaiksete rändeteede ja maanteedel liikuva transpordivoo vahel on. Kaitsealustele kahepaiksetele paremate rändetingimuste loomine on võetud ka Maanteeameti prioriteediks ning loodame õige pea leevendada mõne rändekoha püsimeetmetega. Loodame, et ka nn konnatalgud jäävad igakevadiseks võimaluseks vabatahtlikele näidata ülest hoolivust ümbritseva keskkonna ja liikide suhtes.



ELFi konnatalgud on paljusid kaasa haaranud ja pannud inimesi muret tundma oma kodukandi konnade elude pärast.

Foto: Karl Tammiste



Foto: Villu Lükk

Foto: Riina Võhma



Foto: Villu Lükk

MAANTEEAMETI AASTAKONVERENTS

ÜLEVADE STRUKTUURIST, STRATEEGIAST JA

INVESTEERIMISPLAANIDEST

12. aprillil 2013 Kõue mõisas

Juba traditsiooniks kujunenud Maanteeameti aastakonverentsi peeti sel aastal 12. aprillil Harjumaal asuvas Kõue mõisas. Tänavane aastakonverents erineb varasematest aastatest selle poolest, et üritus oli suunatud ennekõike Maanteeameti teedeala koostööpartneritele – nii tee-ehituse- ja hooldefirmade kui kohalike omavalitsuste esindajatele, et anda neile ülevaade teehoiu tendentsidest ning uutest suundadest Maanteeameti struktuuris, strateegias ja investeerimisplaanides.

Kui päeva esimene pool keskendus Eesti transpordisektori arenguperspektiivide erinevatele aspektidele, maanteetranspordi osakaalule selles ning Maanteeameti uue strateegia tutvustamisele, siis teisel poolel oli teemade ring laiem, alustades Maanteeameti investeeeringute kavast ja lõpetades õigusliku hinnanguga Eesti liikluskeskkonnale. 120 kohalviibijale esinesid Maanteeameti poolt ettekannetega peadirektor **Aivo Adamson**, peadirektori asetäitja ehituse alal **Kaupo Sirk** ning planeeringute osakonna peaspetsialist **Villu Lükk**. Konverentsile olid esinema palutud ka majandus- ja kommunikatsiooniminister **Juhan Parts**, pangandus- ja majandusekspert **Indrek Neivelt**, Eesti Asfaldiliidu juhataja **Sven Pertens** ning advokaadibüroo Sirk ja Saareväli vandeadvokaat **Indrek Sirk**.

Konverentsi modereeris Eesti Maanteeameti juhataja Mairo Rääsk. Avasõnas mainis ta, et selle aasta märtsikuu sai valmis Maanteeameti uus strateegia aastateks 2013-2015, mis seab eesmärgiks kujundada Maanteeametist kaasaegne, hooliv, avatusele ja koostööle orienteeritud kompetentsikeskus. Selleks, et luua sild Maanteeameti ees täna seisvate ülesannete ja väljakutsete ning 15 aasta taguse aja vahel, mil organisatsioon samuti suurte muutuste lävel seisib, pakkus ta ettekannete vahel vaatamiseks Eesti Televisiooni „Aktuaalse

kaamera“ arhiivist pärit uudislugusid ajavahemikus 1997–1999. Kogu päeva vältel konverentsi ilmestanud teleklipid kõnelesid nii mõnelgi korral plaanist alustada 2001. aastal Tallinn-Tartu maantee täismahus neljarajaliseks ehitamist, raha nappusest teede korrahoiul, tee-ehituses kasutatava bituumeeni madalast kvaliteedist, uute teekatete libedusest ja liiklusmärkide vargusest. Ehkki tänased Maanteeameti väljakutsed on oma rõhuasetuselt teistsugused kui lähiminekis, illustreerisid uudislood selgelt teedevaldkonna järjekindlat arengut viimase 15 aasta jooksul.



EGLE OOLO,
Maanteeameti avalike suhete osakond

Majandus- ja kommunikatsiooniminister JUHAN PARTS Eesti transpordi arenguvisionist ja maanteetranspordi osast selles

Majandus- ja kommunikatsiooniminister alustas oma pöördumist juhtides publiku tähelepanu sajandi transpordiuudisele, milleks on tema hinnangul 2013. aasta märtsikuu – viimase poolesaja aasta jooksul esimene kalendrikuu, mil Eesti liikluses ei hukkunud ühtki inimest. Ministri sõnul on liiklusohutuses märgata olulist liikumist paremuse poole, mille eest tuleb tänada nii politseid, tee-ehitajaid ja -hooldajaid kui ka Maanteeametit. Juhan Parts tänas märtsikuu eest ka liiklejaid ning kutsus kõiki üles panustama sellisesse unistusse, milles Eesti oleks riik, kus inimesed ei hukkuks liikluses üldse.

Kõige halvem uudis Eesti liikluses on ministri sõnul aga kevade algus Tallinnas. Lisaks sõnas ta, et Tallinn on Eesti pealinn, meie visiitkaart ja väga paljude eestimaalaste elukoht ning me ei saa leppida olukorraga, kus Tallinna tänavate ja seeläbi meie elukeskkonna üldpilt on seesugune nagu ta seda on täna Tallinnas. Tallinn on oma eelarvepoliitikas viimase seitsme aasta jooksul tee-ehituse ja -hooldusse suunatud vahendeid märkimisväärselt vähendanud, seetõttu kutsus minister omavalitsusi üles vastutustundlikule käitumisele ning sõnas, et Tallinn peab oma eelarve ümber vaatama ja pealinn tuleb transpordisõlmene korda teha.

Suundudes ettekande põhiteema juurde, kinnitas minister, et järgneva seitsme aasta transpordi arengukava koostamine on lõppjärgus. Kõige olulisema sõnumina tõi ta välja, et kui siiani on riik investeeeringuid erinevate transpordiliikide vahel tasakaalustanud, siis aastatel 2014-2020 jäävad arendussuundades prioriteediks maanteed. Olemasolevad sadamad, raudteetaristu ja lennujaamad on ülevõimendatud ning nende puhul jääb väljakutseks mõelda, kuidas juba tehtud investeeeringuid muuta nii rahvamajandusele kui üksikisikutele kasulikuks. Ebarealistlikud plaanid jäetakse järgmise seitsme aasta vältel kõrvale ning investeeritakse jõudumööda sinna, kus see kõige rohkem tagasi annab. Põhirõhk teedearenduses jääb uuel perioodil ministri sõnul Tallinnale – Tallinna ringteele ja linnast väljasõitudele Narva, Tartu ja Pärnu suunal. Parts lootis, et realiseerub ka Kosest Võõbuni neljarealise maantee ehitamise plaan. Kokkulepped suurinvesteeeringute osas tehakse aasta lõpuks.

Väljakutsena näeb minister uues transpordi arengukavas tugi- ja maanteede arengut, mis võivad suurte liiklussõlmede ja Tallinn-Tartu maantee arendamisel jääda kannatajaks. Saavutamaks tasakaalu, on uues transpordi arengukavas eraldi rahalised meetmed tugi- ja kõrvalteede jaoks, et tagada miinimumtase nii hoolduses kui arengus. Teisteks läbivateks märksõnadeks transpordi arengukavas 2014-2020 on liiklusohutus, kus oodatakse innovaatilist lähenemist ja koostööd eraettevõtjatega, ning keskkonناسäästlikkus, mille puhul tuleb otsustada, mis saab elektriautondusest ja biogaasi kasutuselevõttust autokütusena. Ühistranspordi valdkonnas on riigil huvi suunata investeeringud uutesse rongiparkidesse ja muuta inimeste liiklemisharjumusi ühistranspordi kasuks. Läbiva ülesandena nimetas Juhan Parts ka investeeringute fookusseerimise ettevõtluse vajadustele.

Eestist väljaviivatest transpordiühendustest rääkides nägi minister kõige suuremat määramatust õhus, ent avaldas lootust, et järgneva seitsme aasta jooksul konkreetselt rahvusvaheline raudteeühendus. Eesti on valmis sõlmima lepingut Eestit läbiva Rail Baltica eelprojekti koostamiseks. Rail Baltica kõrval on kujunemas oluliseks eesmärgiks rongiühenduse parandamine meist ida pool asuvate metropolidega. Riik on Partsi sõnul huvitatud pikaajaliselt toimiva koostöökokkuleppe sõlmimisest, mis lubaks investeerida rongidesse Peterburi ja Moskva suunal. Piiriinfrastruktuuri arenguvõimaluste analüüsimiseks on käivitatud ka ametkondlik töörühm.

Lõpetuseks võttis Juhan Parts kokku küsimused, mida ta näeb Maanteeameti arengus täna kesketena. Ta märkis, et Maanteeamet peab nii strateegias, planeerimises kui praktilises tegevuses tegutsema kui üks riigiamet, vaadeldes kogu teedevõrku ja liiklust tervikuna. Teiseks pidas minister oluliseks, et finantsvahendid oleksid täpselt ja professionaalselt planeeritud ning nende kasutamist ka ühiskonnale piisavalt selgitatud. Lisaks rõhutas ta, et Eestis ei ole palju valdkondi, mis on garanteeritud kindla tulubassiga ning kuna Maanteeametil on käes suured vahendid, on ka ootused ja vastutus suured. Samuti pidas minister hädavajalikuks jõuda inseneride seas konsensussele, millised on kõige kuluefektiivsemad tehnoloogiad teatud liiklussageduste puhul. Parts toonistas, et otsused ei saa tugineda subjektiivsele meeldimisele, vaid peavad baseeruma kuluefektiivsusel, arvestades investeeringute eluea pikkust. Minister tõi esile ka ehitajate murede ärakuulamise vajaduse ja soovis koostööpartneritega suhtlemises näha professionaalset suhtumist.



*Kui siiani on riik
investeeringuid
erinevate
transpordiliikide
vahel
tasakaalustanud,
siis aastatel
2014-2020 jäävad
arendussuundades
prioriteediks
maanteed.*

Majandus- ja kommunikatsiooniminister
Juhan Parts sõnavõtt





Kompetentsikeskuseks olemine tähendab muuhulgas näiteks seda, et Maanteeamet peaks olema võimeline kohalikke omavalitsusi nõustama ja olema toetav projektides.

Maanteeameti peadirektor
Aivo Adamson



Maanteeameti peadirektor AIVO ADAMSON Maanteeameti uutest suundadest

Maanteeameti peadirektor alustas oma esinemist Maanteeameti uue strateegia tutvustamisega. Adamson rõhutas, et mitme kuu jooksul koostatud strateegia jääb elavaks dokumendiks, mille alusel hakatakse Maanteeameti uusi suundi ellu viima. Läbiviidud struktuurimuudatustest tõi ta olulisemana välja tugiteenuste tsentraliseerimise ning valdkonnastrateegiate väljatöötamise, mis võimaldavad tulevikus üleriigiliselt liikuda sarnaste lahenduste poole ja muuta Maanteeameti nägu seeläbi kõikjal ühesuguseks.

Uues strateegias on Maanteeameti peadirektori kinnitusel oluliseks märksõnaks aja mahavõtmine. Projektide ülevaatamisel on avastatud ebasobivaid lahendusi ning parima lõpptulemuse saavutamise nimel võtab Maanteeamet projektides muudatuste sisseviimiseks näiteks Väo liiklussõlme, Saaremaa püsiühenduse ja Topi liiklussõlme puhul aja maha. Võttes kokku käesoleva aasta investeeringute plaane, tões Aivo Adamson, et töömahud on viimase kolme aasta lõikes suurte liiklussõlmede rajamise arvelt vähenenud. Peadirektor kinnitas, et vaatamata ligi 21 miljonit eurot väiksemale eelarvele kui mullu, on raha Maanteeametil käes piisavalt. Neid vahendeid peab tulevikus ratsionaalselt investeerima ning selle nimel on Maanteeamet välja töötanud uued strateegilised suunad. Missiooniks on seatud kujundada turvaline ja toimiv liikluskesk-

kond. Visiooni – saada kõrgelt hinnatud kompetentsikeskuseks liiklejatele ja partneritele, pidas Maanteeameti peadirektor ambitsioonikaks eesmärgiks, mille täitmiseks võib kuluda viis aastat. Adamson leidis, et kompetentsikeskuseks olemine tähendab muuhulgas näiteks seda, et Maanteeamet peaks olema võimeline kohalikke omavalitsusi nõustama ja olema toetav projektides.

Maanteeameti üldiseid väärtuseid – avatus, hoolivus, tulemustele orienteeritus ja asjatundlikkus – tutvustades rõhutas peadirektor, et me ei anna katteta lubadusi ja räägime asjadest ausalt ning realistlikult. Väärtuseid täiendavad strateegilised eesmärgid, mis on püstitatud neljas valdkonnas – liiklejad ja partnerid, protsessid, finantsplaneerimine ning organisatsioon ja inimesed. Peadirektor kinnitas, et iga eesmärgi saavutamiseks on kõik osakonnad loonud hoolikalt väljatöötatud meetmed, mis kolme lähiaasta jooksul ellu viiakse.

Kõiki meetmete resultate hakatakse regulaarselt mõõtma mõõdikute abil, mis on Maanteeameti peadirektori sõnul samuti uueks lähenemiseks. Mõõdikuteks võivad olla näiteks kliendirahulolu või liiklejate teadlikkuse tõus, e-kanalites sooritatud toimingute kasv, liiklusohutlike kohtade vähendamine eesmärgipärasel määral, Ühtekuuluvusfondi vahendite ja riigieelarve vahendite saajaprosendiline täitmine või vaiete arvu vähenemine hankeprotsessis. Aivo Adamson lõpetas ettekande väljendades lootust, et Maanteeamet hakkab selle süsteemiga olema teistele ametitele eeskujuks.

Tippjuht INDREK NEIVELT Eesti transpordipoliitikast pangandus- ja majanduseksperdi pilgu läbi

Indrek Neivelt analüüsis oma ettekandes Eesti transpordivaldkonda kõrvalseisva ehitusökonoomisti pilguga, kõrvutades Eesti tee-ehituspraktikaid Venemaa ja Põhjamaade omadega. Väljakutsed Eesti transpordivõrgustiku arendamises saavad Neivelti arvates alguse meie põhjamaadele omasest madalast asustustihedusest, mis teeb teedevõrgu väljaehitamise ja teede korrashoiu kulukas ning nõuab oluliselt suuremaid investeerimiskulusi kui tihedama asustusega riikides.

Eesti rahvastik koondub Neivelti hinnangul aina enam linnadesse ning see toob kaasa vallakeskuste hääbumise, millega tuleks arvestada ka teede-ehituses. Ta rõhutas, oma võrdlemisi väikese rahakoti juures peame olema eriti säästlikud, ratsionaalsed ja tegema mõistlikke otsuseid. Me ei saa endale seesuguses olukorras lubada hiigelprojekte nagu Saaremaa püsiühendus, Rail Baltica, Helsingisse viiv tunnel või täispikkuses neljarajaline Tallinn-Tartu maantee. Selle asemel tuleks Neivelti hinnangul vaadata kogu transpordisektorit ühtse tervikuna ning panustada projektidesse, mis on trende arvestades jõukohased ning toovad raha sisse – näiteks osta korralikud rongid Tallinna-Peterburi liinile, mis annaks võimaluse viiel miljonil Peterburi elanikul Tallinna külastada. Neivelti tugindes on vaja rohkem lihtsaid ja mõistlikke lahendusi.

Eesti teedepoliitika suurimaks nõrkuseks pidas Indrek Neivelt otsust, mille kohaselt vähendatakse riigi panust tee-ehitusse Euroopa Liidust tuleva lisaraha arvel. Teede korrashoiuks tuleks abiraha aktsiisist tulenevale tulubaasile liita, mitte vähendada selle arvelt riigi enda panust. Lisaks sellele peaks valitsus ka linnatänavad (välja arvatud kvartalisesed teed) andma Maanteeameti haldusalasse, et oleks võimalik teha ratsionaalseid otsuseid selles osas, kuhu on rahasüsti teatud ajahetkel enim vaja. Neivelti arvates on Tallinn ebaõiglases olukorras, kuna Tallinna autojuhtidelt kogutakse 35% kogu riigile laekuvast aktsiisimaksust, ent linnale antakse teede korrashoiuks tagasi vaid tühine osa. Ta märkis, et raha seesugune ümberjagamine kujundab Maanteeametist riigi suurima regionaalpoliitika instrumendi ja elluviija. Kõigi teede ja tänavate ühe asutuse haldusalasse viimine annaks aga võimaluse vaadata Eestit ühtse tervikuna ja lähtuda reaalistest vajadustest.

Eesti teede-ehituse kitsaskohana viitas majandusökonoomist oma ettekandes ka aeglasele ehitustempole. Suvel on mahukad teelõigud pikalt liiklusele suletud, ent neil objektilõikudel on näha vähe ehitustehnikat. Neivelt osutab koguni, et koguaeg on tunne nagu käiks teede-ehitajatel streik. „Liiga palju tehakse ainult hinnale orienteeritud hankeid, kust inimfaktor on kõrvale jäetud, ning surve kiirele teostusele peaks olema suurem,“ kolas Neivelti hinnang trendidele Eesti tee-ehituses.



*Eesti rahvastik koondub
aina enam linnadesse
ning see toob kaasa
vallakeskuste hääbumise,
millega tuleks arvestada
ka teede-ehituses*

...

*Võrdlemisi väikese
rahakoti juures peame
olema eriti säästlikud,
ratsionaalsed ja tegema
mõistlikke otsuseid.*

Pangandus- ja majanduseksperdi
Indrek Neivelt





Prioriteediks on teostada kõikidele riigimaanteedele remont seitsme aasta jooksul.

Maanteeameti peadirektori asetäitja
Kaupo Sirk

Maanteeameti peadirektori asetäitja KAUPO SIRK Maanteeameti investeringute strateegiast ja sellesolevast partnerite osast

Kaupo Sirk alustas oma ettekannet avaldades lootust, et tulevik toob teede-ehituses rohkem kvaliteetseid jätkusuutlikke lahendusi, millesse kõik osapooled piisavalt panustavad. „Katete püsima jäämine on tellija, omanikujärelvalve ja tee-ehitaja ühine vastutus,“ rõhutas Sirk.

Oma ettekandes tutvustas peadirektori asetäitja Maanteeameti ehitusvaldkonnas viimase nelja kuu jooksul elluviidud muudatusi, mis aitavad tellijal tulevikus panustada parimate tulemusteni jõudmiseks. „Suure uuendusena vastutab ehitusosakond nüüdsest kogu Maanteeameti teedevõrgu investeringute teostamise eest,“ viitas Kaupo Sirk. Kuigi ehitusosakond ei realiseeri hooldevaldkonna töid, langetatakse otsused kahe valdkonna ühistöös. Suurte objektide mahtude üle otsustamiseks on kutsutud investeringute komitee, mis paneb objektid pingeritta. Investeringute komiteele teevad ettepanekuid regioonid, kes hiljem ka ühiselt tehtud otsused ellu viivad.

Olemaoleva teedevõrgu säilitamise ja remontimise vajaduse määramiseks on alates aprillikuust loodud aga täiesti uus teedevõrgu osakond, mis vastutab ka optimaalsete tehniliste nõuete ja lahenduste väljatöötamise eest. Liiklusohutlike kohtade lõplik määratlemine toimub liiklusohutuse valdkonna koostöös politseiga vastavalt liiklusohutlike kohtade määramise juhendile ning uute jalgteede rajamise ja konkreetsete lahenduste üle otsustamiseks on tööd alustanud jalgteede klaster. „Kõik otsused tehakse edaspidi vajaduspõhiselt ning arvestades reaalsel olukorda ja piirkondlikke trende,“ toonitas Sirk oma ettekandes.

Keskuse ehitusosakonna ülesandeks jääb investeringute realiseerimiseks ühtsete põhimõtete väljatöötamine ja nende testimine läbiviidavatel hangetel. Selleks kogutakse kokku parimad mõtted üle Eesti ja püütakse luua ühtsed reeglid, mida kasu-

taksid kõik regioonid. Keskuse planeeringute osakonnal lasub tulevikus kohustus kehtestada kogu Maanteeameti ühtsed planeeringute ja tehniliste projektide reeglid, et minimeerida isikutevahelisi eriarvamusi ning luua ühte nägemus, mis lähtub Maanteeameti võimalustest ja võimetest.

Ehitusvaldkonna tulevikusuundi kokku võttes viitas Kaupo Sirk, et Maanteeamet on seadnud eesmärgiks suurendada investeringute mahtu. 2014. aastal on kavas investeerida 200 miljonit eurot, keskendudes seejuures teedevõrgu säilitamisele. Prioriteediks on teostada kõikidele riigimaanteedele remont seitsme aasta jooksul. Täpsemate eesmärkidena loetles Kaupo Sirk, et rekonstrueerimistöid plaanitakse edaspidi asulavälistel teedel teha aastas 120 kilomeetri ulatuses, pindamist umbes 1100 kilomeetrit, säilitusremonti 150 kilomeetrit. Plaan on taastada 40-50 silda, likvideerida 59 liiklusohutlikku kohta ja remontida kattega teid umbes 300 kilomeetrit aastas. Ehitusliku iseloomuga investeringute puhul on Maanteeamet arvestanud 1 miljonit eurot kilomeetri kohta, mis lubab töid teostada kuni 15 kilomeetri mahu. „Maanteeametil on lisaks kavas koostöös Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga taotleda täiendavad 150 miljonit Kose-Võõbu põhimaanteelõigu väljaehituseks,“ lubas Sirk.

Kõne lõpetuseks võttis Kaupo Sirk kokku Maanteeameti ootused ehitusvaldkonna partneritele. Ehitusettevõtjatele pani Sirk südamele, et nad tõstaksid oma mainet kvaliteedi tõstmisega tasele „hea“, kuna turul on veel mitmeid ettevõtteid, kes lähevad teadlikult odavamate lahenduste peale välja. Ehitusjärelvalve teostajatelt ootab Maanteeamet aga selliste inseneride kaasamist, kes tunnevad vastutust lõpptulemuse eest ning projektee-rijatelt eeldatakse firmasiseste kontrollmehhanismide tõhus- tamist ja kontrolli joonestajate kvaliteedi üle. Survegruppidele edastas Kaupo Sirk sõnumi, et mõeldaks ka omapoolsetele täien- davate investeringute võimalustele. „Kõik ettevõtjad peaksid looma pikemaajalisemat väärtust, et riigi raha ei läheks tuulde,“ võttis ettekandja Maanteeameti ootused kokku.

Maanteeameti planeeringute osakonna peaspetsialist VILLU LÜKK loodushoiu väärtustamisest Maanteeameti ehitusprojektides

Juhatades sisse loodushoiu teema teede-ehituse valdkonnas, tõdes Villu Lükk, et Eesti riigimaanteeede võrk on tihe ning seetõttu on järel vähe piirkondi, kus eluslooduses vabalt liikuda saab. Kui rohelise võrgustiku puhul on oluline, et populatsioonid poleks eralduses ja saaksid olla ühenduses teiste populatsioonidega, siis maantee läbimisel rohepiirkondadest tekivad konfliktikohad, mis on Eestis ennekõike koonduvad Ida-Virumaale, Tallinna lähistele ja Pärnumaale.

Keskonnakaalutlused leiavad Maanteeameti projektidesse tee tänu seadusandlusele – Teeseadus sätestab, et tee projekteerimise käigus koostatakse keskkonnamõtjude hindamine, kui seda näeb ette Keskkonnamõtju hindamise ja keskkonnamõtjude süsteemi seadus. Viimane täpsustab § 6 lõikes 1, et kui rajatakse üle 10 kilomeetri nelja sõidurajaga teed või laiendatakse olemasolevat teed nelja sõidurajaga teeks, on kohustuslik algatada keskkonnamõtjude hindamine. „Kõigi väiksemate tee-ehitusprojektide puhul, kus lisandub rajatise või nende asukoht muutub, tuleb aga koostada eelhinnang,“ selgitas Villu Lükk. Keskkonnamõtjude hindamise käigus selgitatakse välja kõik olulised keskkonnamõtjud, mida tuleb leevendada integreerides leevendusmeetmed teeprojekti.

Uue tee kavandamisel tuleb esmalt kaaluda, kas taimede kasvukohta või loomade elupaika läbib tee on õigustatud – ehk kas seda on võimalik rajada mujalt nii, et elusloodus jääks puutumata. Järgmise variandiks on tagada meetmed turvaliste ühenduste näol, et elupaigad ja populatsioonide elujõulisus säiliks. Kolmanda alternatiivina töö ettekandja välja lõhutud elupaiga kompenseerimine kompensatsioonialaga, kus liigid saavad levida uues asukohas.

„Eestis elavate suurulukite (põder, punahirv, metskits, mets siga, hunt, karu, ilves) puhul hakkab maanteevõrk häirima populatsiooni liikumist alates liiklussagedusest 6000 autot ööpäevas, ent samas kujutavad ulukid endast ohtu ka liiklejatele,“ osutas ettekandja. Barjääri leevendamise meetmetena kasutatakse maastikühendusi ja ökodukte, tee viaduktile tõstmise võimalust ning sillapikenduste rajamist loomadele, kes liiguvad mööda kallast. Viimase alternatiivina on võimalik kasutada ka tarakatkestusi.

Seevastu väikeulukite ja –imetajate puhul tulevad kõne alla ka juba tunnelid, kohandatud truubid ja kõisteed. Kahepaiksed lepivad ka tunnelitega tee all. Maanteeameti praktikast töö Villu Lükk välja kaheksa seni rajatud väikeulukitunnelit, neli kohandatud kallasradadega silda, ulukipiirdeid Tallinn-Narva ja Tallinn-Tartu maantee lõikudel ning üheksa sademevee puhastamise tiiki. Pilootprojektidena on hetkel valmimas Kuusiku ökodukt Tallinn-Tartu maantee 34. kilomeetril ning konna-tunnelid ja –piired.

Loomade kõrval on Maanteeametil olemas kogemus ka kaitsealuse taimeliigi elukohale tekkinud mõjude leevendamisel. Nimelt istutati 2012. aastal Loo-Maardu objektile 2000 tehistingimustes kasvatatud aasnelgi taime. Ettekandest selgus, et taimeliikide kaitsevõtetena kasutatakse lisaks asendusistutamisele veel olemasolevate isendite ümberistutamist ning asenduskülvi, mis teostatakse taime seemne külvamise teel. Samuti on Maanteeamet loodushoidu panustanud nii Kukruse-Jõhvi kui Loo-Maardu teelõikudel ning Luide eritasandilise ristmiku juures, kuhu rajati setetiigid eesmärgiga kaitsta vee-elustikku reostunud sademevee eest.

Teema kokkuvõtteks rõhutas Villu Lükk, et väga oluline on analüüsida seni tehtud ja tegemata jäetud, et tulevikus kaalutletumaid otsuseid teha. Selleks tuleb leevendusmeetmeid seirata juba ehituse ajal ning teha kindlasti ka järelseiret, selgitamaks välja, kuidas leevendusmeetmed tööle on hakanud ning kas tehtud investeeringud õigustavad ennast. Maanteeameti senised seiretulemused näitavad, et rajatud ulukitunnelid kasutavad rebane, mink, kährik, saarmas, konn, siil, kärplased ja Tallinn-Narva maanteel asuvat Kahala tunnelit on läbinud isegi ilves. Ebaõnnestumisteks on aga kujunenud Musta Kassi ja Vaida tunnelid, mida loomad ei kasuta.

Loomade kaitseks rakendatud meetmete kõrval on tähtis ka liikleja keskkonnateadlikkuse ja hoolivuse tõstmine eluslooduses suhtes. „Maanteeamet püüab oma võimaluste piires elusloodust kaitsta, ent liikleja saab palju ka ise ära teha, et õnnetust ei juhtuks – olla teadlik loomade rännetest, ohtlikumatest aegadest ja käituda looduse suhtes hoolivamalt,“ märkis Lükk.



Eesti riigimaanteeede võrk on tihe ning seetõttu on järel vähe piirkondi, kus eluslooduses vabalt liikuda saab.

Villu Lükk
Maanteeameti keskkonnatalituse juhataja

Eesti Asfaldiliidu juhataja SVEN PERTENS Asfaldiliidu uutest väljakutsetest

Maanteeameti aastakonverentsil Eesti Asfaldiliidu arengutest rääkides pidas liidu juhataja Sven Pertens oluliseks alustada rõõmusõnumiga – võrreldes varasema aastaga on liikmete arv kasvanud üheteistkümne võrra. Tegelikult on liitujaid Pertensi kinnitusele olnud isegi rohkem, sest mitu endist liiget on samal ajal ühe nime alla koondunud. Ka liikmete koosseis on kasvanud oluliselt laiemaks kui põhikirjas nimetatud teehoiuga tegelevad ettevõtted ja insenerid, sest Asfaldiliitu kuuluvad ka mitmed teadus- ja haridusasutused, üks FIE ning ühinemissoovi on avaldanud ka Maanteeamet.

Asfaldiliit on tegevusse kaasatud eesmärgiga osaleda Eesti teehoiu arendamises ja kompetentsi tõstmises, kaitsta liidu liikmete ühishuve ja levitada erialast teavet. „Ent teemade nimekiri, milles liit liikmete ühishuvisid esindab ning sõna võtab, kasvab aasta-aastalt ning oma tegevusega püütakse jõudumööda järjest enam sekkuda ka riiklikesse otsustesse ja olla riigile diskussioonipartneriks,“ märkis Pertens. Ühe suure töövõiduna tõi liidu juhataja välja bituumeni hinnaindeksi väljatöötamise, mis sai koostöös Maanteeametiga alguse juba eelmisel sajandil. Liidul on oluline roll ka kõrgkoolide õppeprogrammide kujundamises ja loengute andmises, teabepäevade ja erialaseminaride eestvedamises, mitmete õigusaktide ja standardite väljatöötamisel osalemises ning asfaldiraamatute sarja väljaandmises, mille viies raamat „Asfaltkatete remont“ on peagi ilmumas.

Et Asfaldiliit kogub igan aastal ka statistikat Eesti teede ehitusturu kohta, osutas Pertens statistika baasil, et 2012. aastal toodeti 1,129 miljonit tonni asfalti. „Kui buumi ajal 2006-2008. aastatel toodeti Eestis üks tonn asfalti elaniku kohta, mida loetakse arenenud riikidele omaseks näitajaks, siis tänaseks on

tootlus langenud allapoole,“ võttis Pertens kokku trendid asfalditootmises.

Asfaldiliidu uute suundade juurde jõudes tõi Sven Pertens käesoleva aasta vaieldamatu märksõnana välja Teedeklastri loomise, millele EAS tegutsemiseks 530 000 euro suuruse toetuse määras. Teedeklastri koondab kokku ehitustarneahela erinevad osapooled – projekteerimis- ja ehitusettevõtted, materjalitarnijad, õppe- ja teadusasutused ning erialaorganisatsioonid, et koos luua ühiskondlikku lisandväärtust. Üheskoos arutatakse, kuidas rakendada uusi tehnoloogiaid teehoius, ehitada keskkonnasäästlikult, jagada teadmisi ja oskusi, suurendada ettevõtete ekspordivõimekust, ressursse läbi uute ärimudelite ühiselt kasutada, arendada õppekavade kvaliteeti, vähendada jäätmeid ja juurutada infotehnoloogilisi lahendusi. Klastri missiooniks on edendada Eesti ehitussektori konkurentsivõimet ja efektiivsust tervikuna, visiooniks aga arendada aastaks 2016 välja teedehitussektori kompetentsikeskus, mis pakub valdkonnale laiapõhjalisi arenguvõimalusi innovatsiooni ja uute koostööprojektide osas, võimaldab teadmiste ja oskuste ekspordi ning täidab ühiskonnas teedehitusvaldkonna arvamuslimeri rolli.

Teedeklastrit juhib juhtgrupp, kuhu kuulub igast partnerorganisatsioonist üks liige, lisaks on kutsutud erinevad töörühmad. Projekti juhib Märt Puust, kes on veebruaril algusest ka Eesti Asfaldiliidu tegevjuhi rollis. Pertensi sõnul on klastri oma tööd aktiivselt alustanud mitmete koosolekute ja ajurünnakutega. Oma ettekande võttis Asfaldiliidu juht kokku lootusega, et tulevik toob teedevaldkonda mitmeid uusi info- ja kommunikatsioonitehnoloogia laiendusi nagu Tark Tee.



*Käesoleva aasta
vaieldamatu märksõna
on Teedeklastri
loomine,
mis koondab kokku
ehitustarneahela erinevad
osapooled.*

Eesti Asfaldiliidu juhataja
Sven Pertens





*Mõned
2011. aastal
kehtima hakanud
Liiklusseaduse
sätteid tekitavad
konflikt-
situatsioone.*

Indrek Sirk
vandeadvokaat



Vandeadvokaat INDREK SIRKI õiguslik hinnang Eesti liikluskeskkonnale

Viimase esinejana sai Maanteeameti 2013. aasta aastakonverentsil sõna vandeadvokaat Indrek Sirk, kes püüdis ettekandega kokku võtta hinnangu Eesti liikluskeskkonnale ja teevaldaja vastutusele õiguslikust aspektist. Esmalt juhtis ta tähelepanu asjaolule, et läbivaks probleemiks Eesti õigusaktides on tee mõiste, kuna erinevad õigusaktid käsitlevad teed erineva mõistena ning sellest tulenevalt on erinev nii teemaniku vastutus kui teekasutaja õigused nõuda hüvitist.

Kõige enam kasutavad teomanikud vandeadvokaadi hinnangul vaidlustes enda kaitseks Liiklusseaduse § 50 lõiget 3, mille kohaselt peab juht kohandama oma sõiduki kiiruse olukorrale vastavaks, arvestades sealjuures oma sõidukogemust, teelusid, tee ja sõiduki seisundit, veose iseärasusi, ilmastikutingimusi, liikluse tihedust ning muid liiklusolusid.

Teekasutajad rõhutavad seevastu aga teomaniku kohustusi, mis on sätestatud Teeseaduses. Õiguslikust aspektist leiavad vaidlustes enim rakendust § 10 lõige 1, mille kohaselt teel peab olema võimalik ohutult liigelda ning tee peab vastama tee seisundi nõuetele, ja § 37 lõige 1, mille esimene punkt sätestab, et avalikult kasutatava tee omanik on kohustatud korraldama tee kasutamist ja kaitset. Selle teine punkt kohustab omanikku teostama tee ülevaatust ja hoidma tee kehtestatud nõuetele vastavas seisundis.

Lisaks üldistele õigusaktidele tutvustas Indrek Sirk publikule ka aukude õiguslikku regulatsiooni, mille üks olulisimaid punkte on kirjas Majandus- ja kommunikatsiooniministri määruses § 3 lõige 1 – teelõigul, millel ei ole tagatud nõutav seisunditase ning kus seetõttu on ohutu liiklemine raskendatud, tähistatakse liikluspiirangud vastavate liikluskorraldusvahenditega. Kuigi määrus sätestab ka lubatud aukude suurused, näitab vandeadvokaadi tööpraktika, et aukude mõõtmine on üks keerulisemaid tegevusi, mis toob kaasa aastatepikkused kohtuvaidlused, kuna tihti ei ole vaidluste puhul teada, millise teeaugu tõttu kahju tekkis või pole augu suurus õigeaegselt fikseeritud. Vaidluste kiiremaks menetlemiseks tegi Sirk ettepaneku, et nii omavalitsused kui Maanteeamet võiksid kahju tekkides tulla õnnetuskohale ning hinnata koheselt ära teeolude vastavus nõuetele.

Asjakohastest kohtupraktika lahenditest viitas Indrek Sirk tosina aasta tagusele

juhtumile, mil Riigikohus jõudis seisukohale, et kahju hüvitamise kohustus võib tekkida nii siis, kui tee seisund ei võimalda üldse liiklust kui ka siis, kui tee seisund ei ole liiklemiseks ohutu. Kohus tegi kaasuse asjaoludest järelduse, et kui sõiduk läks katki, siis järelkult polnud seal liiklemine ohutu. Teise olulise pretsedendi lõi Riigikohus kaks aastat tagasi, mil fikseeriti kohtuotsuses teeremont sellise tegevusena, mille puhul suurema ohu allika valdaja vastutab ilma süüta ning tee remontimisega kaasnevad kahjulikud tagajärjed on käsitletavad ohu allika valdaja tekitatud kahjuna. Selle alusel on kompensatsiooni võimalik saada isegi isikul, kelle kelder ujutatakse teeremondi tõttu kanalisatsiooniveest üle.

Enamasti, tõi Indrek Sirk oma ettekandes välja, et teeaugud või teele sattunud takistused polegi põhjustatud teevaldaja poolt. Vaatamata sellele muutuvad liiklejad vandeadvokaadi hinnangul üha teadlikumaks ning taotlevad teemanikelt aina enam hüvitisi, kuna tänapäeval sõidukile tekkinud kahjude suurus ajendab neid minema oma õiguste kaitseks kohtusse. Näiteks ühe nõudeid põhjustava teemana viitas Sirk ohust teavitamisele, mida liiklejad mõistavad sageli ebatäpselt. Ministri määruse kohaselt piisab ühekordse hoiatusmärgi „Ebatasane tee“, „Muud ohud“ või keelumärgi „Suurim kiirus“ väljapanekust,

et hoiatada liiklejat eesootavast ohtlikust teelõigust, kus ei pruugi ohtlik koht olla eraldi tähistatud. Kohtupraktika nõuab seejuures aga üha enam, et üldisest hoiatusest ei piisa ning on vajalik tähistada iga ohtlik teeauk eraldi. „Hoiatusmärgid küll hoiatavad, ent ei vabasta tee omanikku vastutusest,“ märkis Indrek Sirk.

Teise poole oma ettekandest pühendas Indrek Sirk liiklejatele püstitatud „lõksudele“, mis on tekitanud või võivad tulevikus tema hinnangul hakata tekitama juriidilisi vaidlusi. Esineja tõstas lähema vaatluse alla mitmeid viimasel ajal Eesti liikluskeskkonnas rajatud ohtlikke liikluskorralduslikke lahendusi ning juhtis tähelepanu 2011. aastal kehtima hakanud Liiklusseaduse sätetele, mis tekitavad konfliktsituatsioone. Näiteks nägi Sirk liikluskorralduses suurt probleemi jalakäijate foorides, mis ei luba korraga ületada kogu sõiduteed, vaid sunnivad jalakäija jääma keset sõiduteed ohutussaarele seisma, põhjustades sellega palju eluohtlikke liiklussituatsioone.

Lõpetuseks tegi ettekandja põhjalikumalt juttu Liiklusseadusesse kaks aastat tagasi lisatud vastuolulistest jalgratturiga seotud sätetest. Üheks neist on § 32 lõige 1 punkt 1, mille kohaselt on jalgratturil erandjuhtudel lubatud sõita sõidutee asemel kõnniteel, kui sõiduteel sõitmine on tee seisukorra tõttu oluliselt raskendatud. Juriidilisest vaatenurgast näeb Indrek Sirk lõputult hulka võimalike põhjendusi, mis õigustavad jalgratturi liiklemist kõnniteel. Viimane põhjustab aga palju konfliktsituatsioone ratturi ja takistatud tsoonist (näiteks hoovist) väljasõitva sõiduki vahel, kuna autojuht ei pruugi kiiresti kõnniteel lähenevat jalgratturit märgata. Ratturite hulljulgust ja enesekindlust toidab aga teadmine, et seaduse järgi peab autojuht talle hoovist välju des teed andma ja õnnetuse korral jääb süüdi sõidukijuht.

Teise probleeme tekitava punktina viitas Indrek Sirk ülekäiguraja mõistele, mille definitsioonis seisab, et ülekäigurajal võib sõidutee ületada jalgrattaga või tasakaaluliikuriga sõites, kuid sel juhul ei ole reguleerimata ülekäigurajal jalgratturil ega tasakaaluliikuri juhil sõidukijuhi suhtes eesõigust, välja arvatud juhul, kui jalgrattur või tasakaaluliikuri juht ületab ülekäigurajal sõiduteed, millele sõidukijuht pöörab. Sirk näeb probleemi selle sätte kohandamises näiteks olukorras, kus jalgrattur ületab sõiduteed ringristmike lähedal, kus ringilt lahkuvad juhid peavad pööret tehes andma teed, ent ristmikule liikuvatel juhtidel seda kohustust ei ole.

Ohutussaarte olemasolul on ratturil võimalik tee keskele jõudes rattalt maha hüpata ja ratast eesõiguse säilitamiseks käe kõrval lükata, ent hoopis probleemsemad on sõiduteed, kus ohutussaari pole ja ratturi õigused muutuvad täpselt keset teed, kahe sõidusuuna keskel. „Me ei tohiks meelitada liiklejaid sellistesse lõksudesse ning sellised ebakõlad liikluskorralduses ja Liiklusseaduses tuleks üle vaadata,“ kõlasid ettekandja ettepanekud.



Probleemsemad on sõiduteed, kus ohutussaari pole ja ratturi õigused muutuvad täpselt keset teed, kahe sõidusuuna keskel.

Indrek Sirk
vandeadvokaat





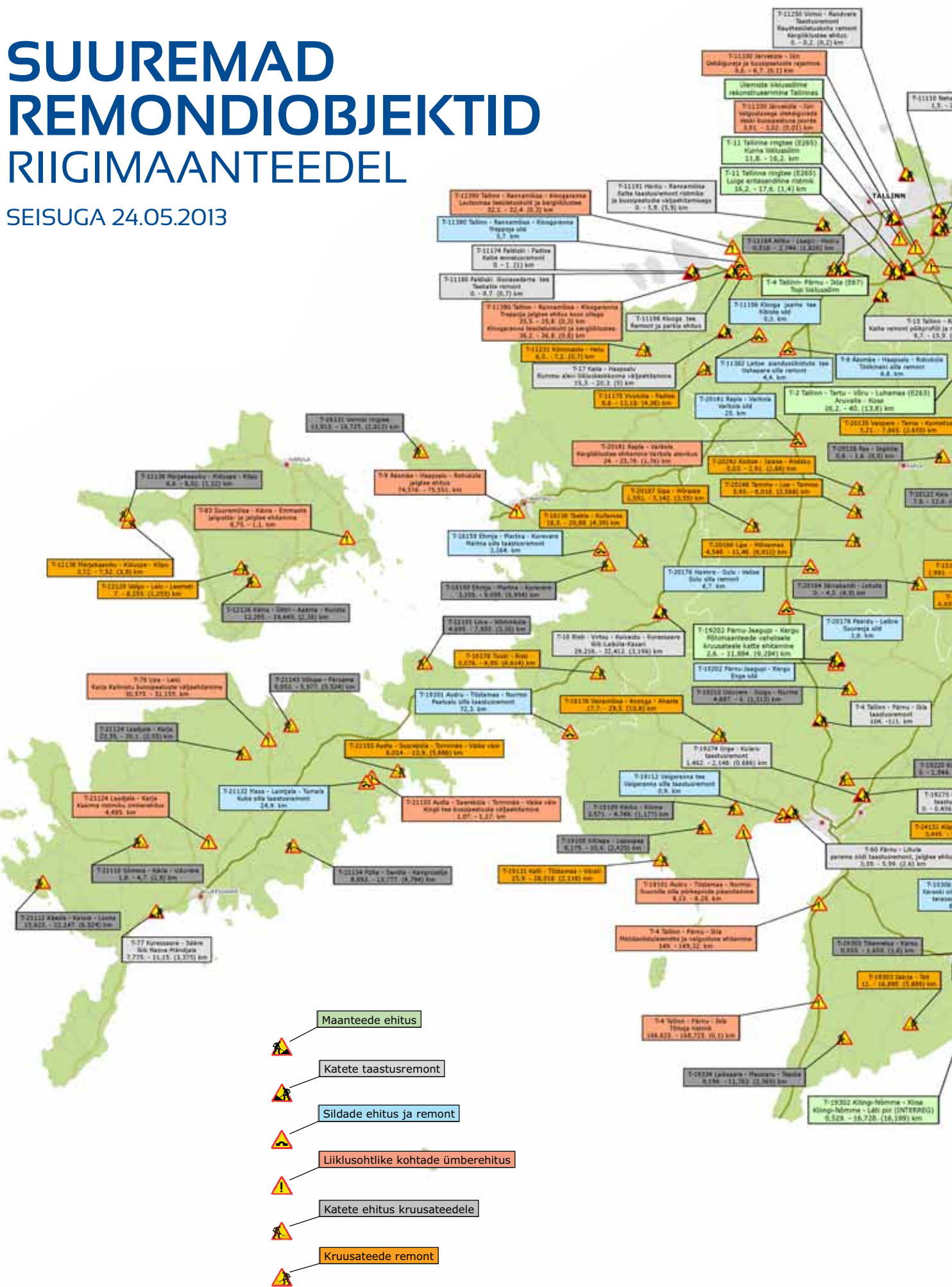
Aastakonverents 2013 grupipilt

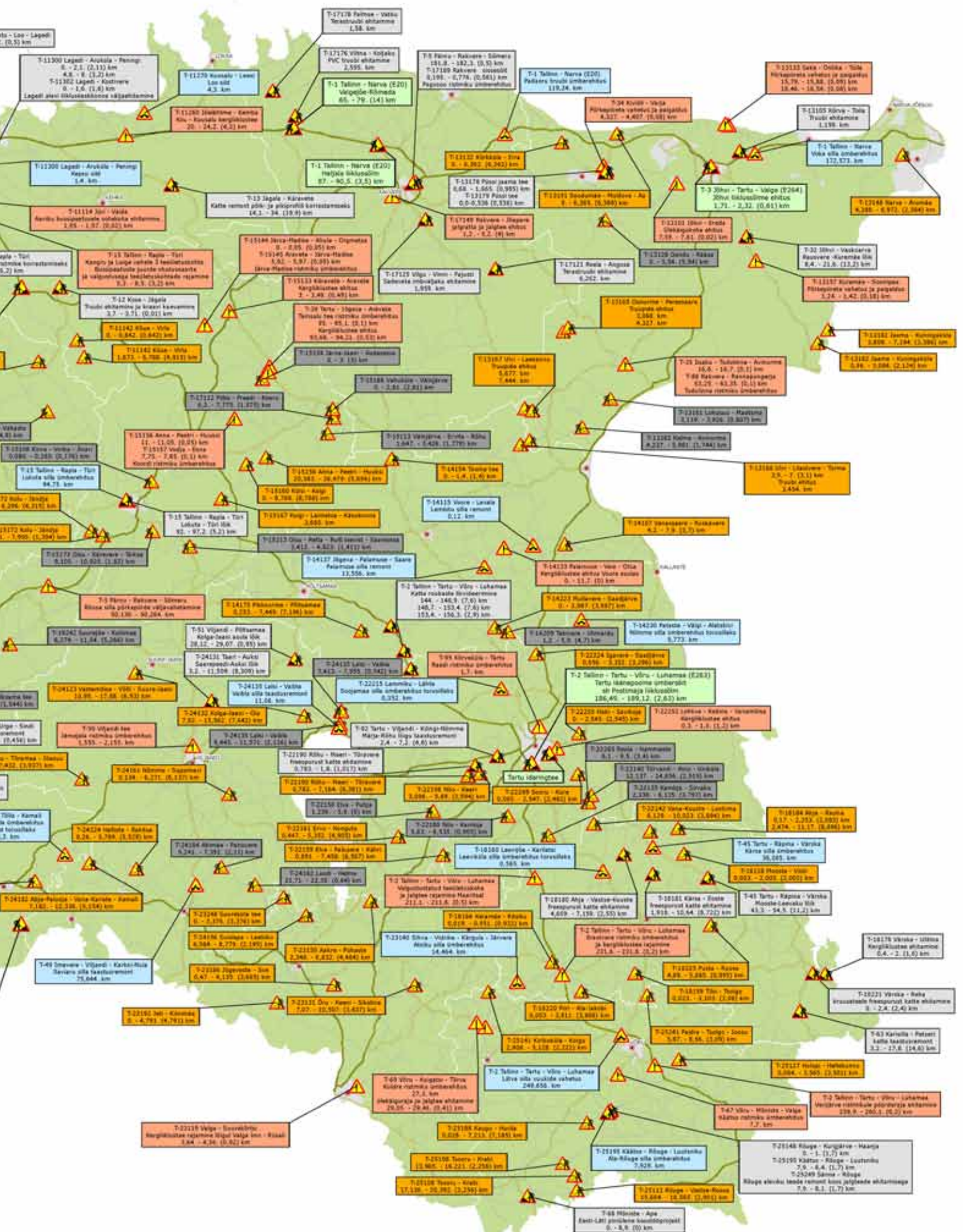


Konverentsipäeva ilmestanud 15 aasta tagused uudislood „Aktuaalse kaamera“ arhiivist panid publiku muigama.

SUUREMAD REMONDI OBJEKTID RIIGIMAANTEEDEL

SEISUGA 24.05.2013







Enno Vahter 1967.a.

ENNO VAHTER

MIDA ÕNNELIKUM ON AEG,

SEDA KIIREMINE TA LENDAB

Rohkem kui pool sajandit teemehena erinevatel ametipostidel leiba teeninud ENNO VAHTER on viimasel paarikümnel aastal toimetanud teedeteemalisi artikleid ja väljaandeid, sealhulgas ka Teelehte. Käesolevas Teelehe numbris, mille toimetamise on üle võtnud juba teised inimesed, vaatab ta kokkuvõtvalt tagasi kogu oma töömehe-elule, kooli- ja lapsepõlvele ning arvab üht-teist ka tänapäeva teedehitusest.

Oma elus oled Sa teedetalaga kokku puutunud ligi 60 aastat (kaasa arvates tudengiaastad) ja sellest veerandi toimetanud Teelehte. Kas nõukogude aega jäänud praktilistest kogemustest teemehena piisas kiiresti areneva teedemajanduse kajastamiseks või pidid palju juurde õppima?

Nii enda kui kõigi teiste teedeala inimeste eest vastates leiain, et teedemajanduse tehnoloogiline areng pärast nõukogude aega on olnud küll muljetavaldav, aga raskusi pole sellest meie inimestele küll sündinud. Ollakse jõudnud aega, kus inimene õpib elukestvalt. (Sulgudes lisan, et kõrvuti Teelehega on tulnud mul koostada ja toimetada ka teisi avalikkusele suunatud maanteehoiude käsitlevaid trükiseid. Need ei ole mu viimase 20 aasta tegevuses olnud väiksema osakaaluga.)

Milles näed omaaegse teedemajanduse peamist erinevust kaasaegsest?

Kui võrdlen, siis pean silmas jällegi nõukogude aega. Erinevust on väga palju, mis peaaegu kõik on praeguste olude kasuks. Peamise erinevusena näen seda, et nn sotsialistlikule plaanimajandusele üldomase defitsiidi oludes oli krooniliselt puudus piisava kvaliteediga tee-ehitusmaterjalidest ja ajakohastest teedemasinatest. Seejuures toonitan, et teedemajanduses tegutsenud teedespetsialistide oskused olid kõrgel tasemel, neid valmistas arvukalt ette Tallinna Polütehniline Instituut ja Tallinna Ehitusmehaanika Tehnikum (praegused Tallinna Tehnikaülikool ja Tallinna Tehnikakõrgkool), varem ka Tallinna Arhitektuuri- ja Ehitustehnikum.

Millal see nõukogude aeg Sinu hinnangul meie teedemajanduses tegelikult lõppes?

Selle muutuse tähiseid on küllaltki palju. Selget piiri ei saagi tõmmata, pigem võiks püüda ära arvata lõpu algust, mis on küllap vist 1980ndate lõpp ja 1990ndate aastate algus, mil tänu Soome ja Eesti maanteeameti vahel sisseseatud koostöösuhtele saadi Soomest soodsalt seal kasutuses olnud, kuid heas korras moodsaid teedemasinaid. Nõukogudeaegse tee-ehituse lõppu tähistas mõistagi ka paremate tee-ehitusmaterjalide tulek. Hulk aastaid enne seda, 1980ndate alguses, juhtus ka midagi erandlikku, kui TREV-2 hankis endale 12 meetrit laia Titan-asfaldilaoturi ja betoonist teekatteäärise tegemise masina *Vari-Former*. Kümme aastat hiljem ostis TREV-2 moodsa masina – asfaldifreesi, esimese taolise Eestis. Nõukoguliku maanteehoiu

lõpu üheks tähiseks on kindlasti ka bürokraatliku plaanimajanduse kadumine ja turumajanduse rakendumine. Punkti sai kogu protsess ajal, kui maanteehoiukorralduses eraldati teineteisest teetööde tellija ja töövõtja. Selleni jõuti aastal 2008.

Kuid tulgem nüüd tagasi päris alguse juurde. Sa sündisid Võrumaal (1935. a 15. novembril) ajal, kui Päts veel president ei olnud, küll aga juhtis ta juba Eesti riiki omatahtsi ... Millised on Sinu esimesed mälestused siit ilmast?

Nägin ilmavalgust Tartus, aga vanemad elasid Väimelas, sealses põllutöökoolis Võrumaal. Siis oli Eesti aeg, nimetan sõjaeelset aega ikka Eesti ajaks, olgugi et ka praegu on Eesti aeg. Mäletan vaid seda, et elu oli hea. Üksikasju mäletan vähe. Mis puutub president Pätsi, siis ei mäleta, et teda oleks arvustatud. Aga neist asjust ma siis veel ei mõiganud. Siiski on Pätsi kuvand olnud minule läbi aegade Eesti iseseisvuse üks sümboteid. Alles viimastel aastatel on avaldatud tema tegevuse kohta ka tõsiselt taunitavat.

Kui Eesti Vabariigist esimest korda Eesti NSV tehti, polnud Sa veel viienegi. Mida Sa sellest ajast mäletad?

Neid sündmusi (1940) ma ei saanud oma lapsearuga märgata ega mõtestada. Seda mäletan küll juba, kui Punaarmee oli Eestist taganemas (1941) ja kui pagesime oma perega koos paljude teistega ühte suurtest teedest eemal asuvasse külasse, et mitte sattuda taganeva Punaarmee või hävituspataljoni kätte. Olin vaatamas, kui saabusid Saksa väed, neid tervitasid paljud maantee ääres lilledega. Mõni päev hiljem juhtus aga see, et Väimelas peatunud mitu Saksa sõjaväelast ähvardasid mind relvaga, kui ma nende väikest koera mängitasin (kahtlustan, et tõusis tolmu). Siiski lasid nad mind ära joosta. Kui Saksa armeegrupi Nord staap 1944 (ülemjuhataja kindral Georg Lindemann) Väimelast taandus/lahkus, olin juures, kui kindral tegi lahkumisviisi põllutöökooli direktorile Peeter Kitzbergile tema kabinetis.

Kooli läksid Sa oma kodukohas Väimelas juba Saksa ajal, 1942. aastal. Kuidas meenub Sulle esimene koolipäev?

See kool on tänapäeval Parksepa Keskkool, tol ajal oli seal kuus klassi. Esimesest koolipäevast mäletan ainult seda, kuidas meid pandi oma kohtadele koolipinkides. Klassiruumis olid üheskoos esimene ja teine klass. Üks teise klassi poiss aga ronis koolipingile püsti ja näitas sellega uutele õpilastele oma üleolekut ja uljust. Paarikaupa klassiruumi jagamine oli siis tavaline, sest klassiruumide arv koolimajas teisiti ei võimaldanud, kuigi meie ilus ja avar koolimaja oli alles mõned aastad tagasi ehitatud. Oletan, et uus maja oli ehitatud neljaklassiliseks algkooliks. Nii käiski, et koos olid esimene ja teine, kolmas ja neljas, viies ja

kuues klass. 1943./1944. õppeaastal tuli koolimaja jagada Saksa sõjaväega ja iga päev kooli minna ei saanudki. Hiljem sai koolist seitsmeklassiline, millest mingil moel johtus, et mõnel õppeaastal sai klass õppida omaette ruumis.

Samas, tollase nimega Väimela 7-klasilises koolis, saidki Sa põhi-koolihariduse, kuid vahepeal oli võim jällegi vahetunud. Kirjelda veidi Stalini-aegset koolielu.

Stalini aja ühe märgina tuli kooli vene keele õppimine kolmandast klassist alates. Õpetati ka saksa keelt. Emakeeleõpe oli põhjalik. Mõistagi tehti kooli pioneerorganisatsioon, pioneeriks hakkamine käis ikka surve avaldamise kaudu. Arvan, et ma eriti ei eksi – peaaegu kõik koolilapsed olid pioneerid. Mäletan, kuidas rahva hulgas põlastati taas kehtima hakanud nõukogude võimu, seda oli kuulda ka koolilaste suust. Ise sattusin ka üksvahe hoogu, kui mõnikord kõva häälega üle saali söimasin pioneeeripinöörideks (peninöörid Võru murdes), olgugi, et olin see ka ise. Sellele aga tuli vastulööök, kui mõni aeg hiljem oli minu vastaline käitumine saanud teatavaks ei mäleta missuguses maakonna organis, aga minu vanematele jõudis kohale tõsine hoiatus. Enamat siiski sellest ei juhtunud. Pärast suurküüditamist 1949. a kevadel jäi koolis päris mitu kohta klassipinkides tühjaks. Arvan aga, et Stalini aeg kooliõpetuse tõhusust küll suurt midagi ei mõjutanud, ideoloogilise surve suhtes oli rahvas immuunne. Õpetajad olid kõik väga head. Erilisel on meelde jäänud eesti keele ja kirjanduse õpetaja Emilie Karu, kes oli ühtaegu ka kooli direktor. Kui võiksin lubada endast arvata, et minus on ka midagi head, siis on tema üks kolmest inimesest, kellele selle eest eriline tänu.

Mis Sulle keskkooliõpingutest Rāpinas (1950-1954) eredamalt meelde on jäänud?

Rāpina Keskkool alustas tegevust 1944. aasta sügisel. Enne seda oli kunagine Rāpina Reaalgümnaasium (alustanud 1917) ja hilisem Põllumajanduse Ühisgümnaasium 1931. aastal likvideeritud ja vahepealsetel aastatel keskkooli Rāpinas polnud. Lõpetasin keskkooli 1954 kuuendas lennus. Kool tegutses kuus päeva nädalas, kahes hoones, vanas paksude müüridega endises pastoraadihoones olid ruumid 8. kuni 11. klassini. Ajakohane koolihoone ehitati valmis alles 1961. Ma ei leia koolielust midagi erilisel eredat, mida esile tõsta. Võin vaid kinnitada, et see oli soliidne kool, kust sai hea keskhariduse, mida tõendas küpsustunnistus – see tõendas tõepoolest selle saanud inimese küpsust elluastumiseks. Kellelegi ei tehtud hinnaalandust õppeainete omandamisel – peaaegu kõik lõpetasid kooli, kõik tegid kõigis ainetes võrdsel tasemel küpsuseksamid, neid oli lõpuklassis 11, mis olid ühtaegu riigieksamid. Muu hulgas on meeles üks detail

Perekondlikule kohtumisele kaasa võetud lapsed Väimelas 1939. aastal. Paremtal esimene on 4-aastane Enno.



Rehepeksule kogunenud seltskond Rannu vallas Saarejaagu talus 1936. a septembris. Keskel, ema Melli Vahteri süles, 1-aastane Enno.



– emakeele ja kirjaduse küpsuskirjandi kirjutamisega said kõik kindlalt hakkama, keelevigu ei tohtinud olla rohkem kui kuus (k.a komavead), olenemata teksti pikkusest. Kirjutati ikka 5 kuni 10 lehekülge või enamgi. Maksimum ei olnud piiratud, küll aga miinimum. Iga klassi lõpetamisel kaheksandast alates kirjutati eksamikirjand. Tagantjärele mõistan, kui võrd tähtis on olnud keele ja kirjanduse õppimine inimeseks saamisel ja õpetaja osa selles. Saatus oli meile ebatavaliselt helde selle poolest, et keele ja kirjanduse õpetaja ning klassijuhataja oli Mari Valdas, väljapaistva Eesti pedagoogi ja kirjandusloolase Mihkel Kampmaa tütar. Mõistagi pani nõukogude kord ja totaalne ideoloogiline allutamine ka koolielule mäletamist vääri pitseri, aga see oleks eraldi teema.

Praegu on see kool Räpina Ühisgümnaasium.

Kroonuteenistus Sind vist ei kummitanud, kuna astusid Tallinna Polütehnilise Instituuti (lüh. TPI, endine ja hilisem Tallinna Tehnikaülikool)?

Ei pidanud tõesti armeesse ajateenistusse minema just märgitud põhjusel. Astusin TPI-sse 1954. Muuhulgas koolitas TPI ehitusteaduskonna meestudengid sapööriohvitserideks, omistades neile nooremleitnandi auastme.

Mis oli Sinu täpsem eriala ja miks just see?

Eriala ja õppeasutuse valikul pidasin silmas, et ma ei satuks õpetajaametisse ega ka ametisse, mis töötab kehva palka. Pärast selgus, et palgad olid ikkagi haledad. Astusin ehitusteaduskonda autoteede erialale, mis andis ettevalmistuse teehituseks, teehooldeks ja sillaehituseks. Diplomi selle kohta sain TPI-st 1959. Vaimusilmas kujutlesin, et see eriala on romantiline. Sellel teelahkmel kaalusin algul mitut muudki – filoloogiat, (aja)kir-

janduse toimetamist, geoloogiat ...

Millist elu 1950ndate aastate teise poole tudengid Tallinnas elasid? Olid Sa tuupur või möllumees?

TPI toonane peahoone asus Koplis kunagise Balti Laevaremonditehase (BLRT) administratiivhoones, kus praegu asub Merekolledž. Elu hakkas edasi minema ühiselamus, algul kesklinnas Laial tänaval vanas keskaegses kivimajas, kus tuli hulgakesi elada läbikäidavas toas, seejärel varsti aga Lenini puistee 7 (nüüd Rävalla pst), kus elati nelja-viietoalistes üsna mugavates korterites. Ühiselamuelu oli üpris ebameeldiv muutus võrreldes kodus elamisega, aga sellevõrra jälle huvitavam. Aja jooksul tuli elada ühes toas algul seitsmekesi, pärastpoole neljakesi, lõpuks kahekesi. Korteris oli avar köök ja gaasipliidid. Tuli leppida sellega, et normaalpikkusega öörahu ei olnud peaaegu kunagi. Jah, möllu (pulli) tegid tudengid ühtelugu. Sai sellele jõudumööda kaasa löödud ja saadud palju „elukogemusi“, nii et hilisemas elus enam miski ei pannud imestama. Loengud Koplis, kuhu sõitsime igal hommikul kesklinnast trammiga, toimusid kuus päeva nädalas poole üheksast kella viieni. See tähendas, et regulaarsest kodus õppimisest ei tulnud kahjuks suuremat midagi välja, kuigi oleks tahtnud seda teha. Nii oligi, et eksamil tuli kõndida nagu õhukesel jääl, kus vahel kukkusid sisse – kevadised eksamiained tuli selgeks saada paari-kolme päevaga, nendestki kulus ilusa ilma korral suur osa aega supelrannale. Seega, mina tuupur ei olnud. Tehti sporti ja edukalt. Minu rühmakaaslane Ardo Lepp oli TPI korvpallimeeskonna koosseisus NSVL üliõpilaste meister. Lauldi meeskooris (ka mina), kus elas edasi Eesti iseseisvuse vaim. Oma sõna öeldi poliitiliste sündmuste puhul, nt 1956. aasta Ungari ülestõusu ajal.



Viimaseid nädalaid Maanteeametis töötav Enno Vahter koos avalike suhete osakonna juhataja Tiina Reismanniga asutuse reformiseminaril Pirital 5. juunil 2009.



Vaimusilmas kujutlesin, et see eriala (ehitusteaduskond, autoteed) on romantiline. Kaalusin algul mitut muudki – filoloogiat, ajakirjandust, geoloogiat ...”

Väimäla põllutöökooli (endise mõisa) hooned. Vasakul paistmas koolihoone nurk ja paremal eluhoone, kus Enno elas koos oma ema ja isaga kuni 1944. aastani, kui sinna kolis Saksa armeegrupi Nord staap.





1937. a suvi Väimela mõisa pargis. Titevankris istub 2-aastane Enno.



Maanteeameti endine hoone Tallinnas Pärnu mnt 24, kus asutus resideeris 2003. aastani.

Töömeheteed alustasid Sa Saaremaal (1959-1961), mis oli toona rangelt valvatav piiritsoon. Miks just seal ja mida Sa täpsemalt tegid?

Ega töökoha valik ei olnud vaba, vaid seaduslik sund ehk komisjoni määrata. Samas oli töökoht igal juhul garanteeritud, erinevalt tänapäevast. Taheti ikka saada töökoht Tallinnasse, seda aga tingimusel, et tõendad elamispiinda Tallinnas. Minul see ei õnnestunud ja Saaremaa Teedevalitsus vajas teedeinseneri. Sund kehtis kolm aastat. Mina sain lühemalt – kahe aastaga, sest abiellusin ja pruut elas Tallinnas. Tegin Saaremaa Teedevalitsuses läbi n-ö karjääri teemeistri vaneminseneri ja tehnikaosakonna juhatajani. Minu tõsisemad tööd Saaremaal olid Nasva raudbetoonisilla projekti koostamine ja kolme maantee lõikude kapitaalase ümberehituse projektid. Aasta hiljem oli rõõm koos teha tööd Saaremaa Teedevalitsusse tööle suunatud noore teedeinseneri Ain Randmaaga, kes hiljem on Eestis kogu elu tegutsenud teedemajanduse ühe juhina. Saaremaa-aastad olid ilusad.

1961. aastal sai Sinust tänapäeva mõistes riigiametnik, kui asusid tööle Autotranspordi ja Maantee Ministeeriumi haldusalas olnud Maantee Valitsuses. Milline oli tollase vaneminseneri palk, töökeskond ja põhilised mured?

Täpsuse huvides olgu mainitud, et riigiametnik sai minust juba Saaremaa Teedevalitsuses – nõukogude ajal erasektor puudus (kui mitte pidada erasektoriks kolhoose ja tarbijate kooperatiive). Mõiste riigiametnik ei olnud nõukogude korra ajal minu mäletamist mööda peaaegu üldse käibel – kõik kuulus riigile, v.a isiklik omand. Aga noh, üks teedevalitsus esindas muidugi ka riiki, tehes samas oma jõududega kõiki teetöid (üldkasu-tatavate teede kapitaal-, keskmist ja jooksvat remonti ning hooldust ja mõnikord rekonst-rueeris neid). Jällegi täpsuse huvides – Maantee Valitsus ei olnud iseseisev riigiasutus ministeeriumi haldusalas, see oli ministeeriumi osakond, nagu olid ka Tööstusettevõtete Valitsus (autoremonditehaste osas), Autotranspordi Valitsus (hiljem moodustati sellest Autotranspordi Trust). 1965. aastal sai Maantee Valitsusest iseseisev asutus – Maantee Peavalitsus – ministeeriumi haldusalas, ja viis aastat hiljem Teede Remondi ja Ehituse Trust. Minister Richard Sibul (Maantee Valitsust juhatas siis, 1961, Nikolai Stukolkin) andis mulle vaneminseneri töökoha 95-rublase brutokuupalgaga, mida võiks ehk võrrelda 5000 krooniga kuus 2000. aastal. Maantee Valitsuse peainseneri palk oli 120 rubla (1961). Kõrgemate juhtide palgad ei olnud alluvate omadest kordades suuremad. Palgamäärad aastate jooksul tõusid, kehtestati preemiasüsteemid (kvartaliplaani täitmise eest, tähtsate kapitaalremondi- ja rekonstrueerimis-objektide

käikuandmise eest, nn uue tehnoloogia juurutamise eest, preemiad tähtsate riigipühade puhul jt). Töökeskond oli keele poolest kakskeelne – eesti- ja venekeelne. Eesti keel ei olnud üldsegi välistatud, kui aga nõupidamisel või koosolekul juhtus kohal olema kas või ükski venekeelne, siis pidid hea tavana kõik rääkima vene keeles. Maantee Valitsuses oli tol ajal venekeelseid ligi pool. Samas, ametikirjade osas käsku ei olnud, olenes sellest, kas allkirjastaja või kirja koostaja oskas eesti keelt. Aja kulgedes jõudsid kõigi teedevalitsuste etteotsa eestikeelsed ja teedeinseneri diplomiga juhid. Vahemärkusena: iseenesest mõistetava maigu andsid tollase keskasutuse elule partei lahtised koosolekud, poliitkoosolekud ja -tun-nid, peaaegu sunniiviisiline osavõtt riigipühade ajal toimuvatest demonstratsioonidest jms.

Tollastest teedemajanduse põhimuredest paigutaks kõige ette tee-ehitusmaterjalide kroonilise nappuse, sh killustiku, tsemendi, armatuurterase vähesuse, ka autotranspordi ja teedemasinate (ekskavaatorite, buldoosrite, teehöövliite jpt) vähesuse. Kõvasti oli puudus lihtsast tööjõust, mis suuresti johtus madalast palgast teedealal. Aastate möödudes asi tööjõuga paranes palju.

Kuidas iseloomustad toonast töökorraldust?

Kui iseloomustada asju sisuliselt, siis oli maantee kesk-asutus e Maantee Valitsus või Maantee Peavalitsus või Teede Remondi ja Ehituse Trust, erinevalt praegusest, läbilõhki tootmisettevõtte, mis oli ühtaegu ka tellija. Nii nagu ka teedevalitsused. Minister kinnitas teedevalitsuste ja teede remondi ja ehituse valitsuste aastaelarved, plaanid ning teetööde objektide nimekirjad. Toonase Maantee Valitsuse tootmis- ja tehnikaosakonna vaneminseneride (tsooniinseneride) ülesanne oli tema hallata määratud teedevalitsuste (neid oli igapähe kohta kaks või kolm) töö ja tegevuse kureerimine, mis seisnes teedevalitsuste koostatud teetööde projektdokumen-tat-siooni kui ka projekteerimisasutuste koostatud projektide kontrollimises ja kinnitamiseks esitamises. Kord kvartalis käis ta oma tsoonis teetööde mahtusid ja kvaliteeti kontrollimas, kaks korda aastas viis läbi teede ülevaatuse ja esindas jooksvalt teedevalitsust ministeeriumis.

Palju legende on räägitud nõukogudeaegsest praakehitusest ja sellega seotud veidrustest. Kas Sa oskaksid tuua mõne värvikama näite ja kuidas selle praagiga asi tegelikult oli?

Eesti maantee arengus on olnud periood, nii umbes 1950 – 1965, kui asfaltkatteid (enamikus teel segatud mustkatteid) ehitati kruusateedele, ilma et nende alt oleks kõrvaldatud võimalik külmaohtlik aluspinnas ja ehitatud korralik alus. Nii toimiti teadlikult remondiraha vähesuse tõttu ja heas usus, et ehk ei



TPI lõpetanud teedeinseneride kokkutulek Pirital Kloostrimetsas 1960ndate algul. Pildil esimeses reas paremalt esimene Elmo Uibo, teine Ilmar Pihlak, neljas Richard Ambros, vasakult neljas Herbert Hunt; teises reas vasakult teine Albert Meschin, tagumises reas vasakult esimene Aadu Lass.



Grupp Maanteede Peavalitsuse töötajaid insener Anna Kalatšik'u (Ministrite Nõukogu esimees Valter Klausoni abikaasa, pildil esireas keskel lilledega) juubelil Tallinnas Rävala puistestel. Foto on tehtud 24. aprillil 1984. Esireas paremalt esimene Teede Remondi ja Ehituse Trusti eelarvete ja lepingute osakonna juhataja Enno Vahter.



Tollastest teedemajanduse põhimuredest paigutaks kõige ette teehitusmaterjalide kroonilise nappuse."

...

Teedeasjandus on kindlasti ala, mis nõuab ka hinnangute andmisel erialast eruditsiooni."

juhtu midagi, et külmakerkeid ei teki. Enamasti ikka juhtus, vähemal või suuremal määral. Usun, et see fenomen teeb ilma veel praegu meie linnade tänavatel, kus asfaltkatttega teetarindi aluskihid märkimisväärses osas on vanad, nõrgad ja ümber ehitamata. Aga laias laastus ei ole Eesti teedeasjandust pärast II maailmasõda valesi aetud. Kuid tehtud on palju vähem kui Eesti teedemehed oleksid soovinud. Tehtud on just niipalju kui on ressursse jätkunud. Nõukogude ajal eraldati maanteehoiule raha vastavalt üleliidulistele normatiividele ning olenevalt vabariikliku ja üldriikliku tähtsusega teede pikkusest ning raha tuli NSVL eelarvest.

Kohalikke teid (praegusi kõrvalteid) rahastati Eesti NSV kohalike teede fondist, kuhu tegid rahaeraldise kolhoosid ja enamik Eestis tegutsenud majandusorganisatsioonide. Sellest piisas, kohalikud teed olid aastaringi sõidetavad (läbitavad), mis üksiti tähendas, et kevadine teedelaagnemine oli väljatatud. Viimast peeti üheks eesmärgiks ja ka saavutuseks, mis oli NSV Liidus erandlik.

Üheks teederaha allikaks olid veel kaheprotsendilised eraldised autotranspordi tuludest, mida kasutati vabariiklike teede rekonstrueerimiseks. Lõviosa teederahast moodustas siiski eelmainitud riigieelarveraha. Seega on suur osa Eesti maanteede arengust nõukogude ajal rahastatud Moskvast. Siis rajatud asfaltkatted on tänaseks mõistagi kõik kadunud või üle kaetud/freesitud. Peamine tolle aja pärand on minu arvates see, et enamik maanteid on n-ö õgvendatud ja saanud korralike mõõtmetega muldkeha. Maksis ju autotransport siis võileivahinda. Enamik puitsildu ehitati ümber raudbetoonsildadeks. Ka tol ajal koostati hooliga maanteede arengukavasid, mis olid ambitsioonikad ja kandsid realistlikest

suuremate soovide pitserit. Ega tollaste objektide ehitus- ja remondiprioriteetide määratlemisega ei eksitud, olgugi, et veel ei olnud PMS-i appi võtta. Oma silm oli ikka kuningas.

Teatavasti tegi nõukogude võim ekstrapingutusi, et välismaailma ees särada – olümpia eel sai Tallinn suisa uue ilme. Kas teemehed ka noosile pääsesid?

Plaane oli ka teedehitajail, kuid neid tuli üha korrigeerida, sest rahastamine ühtelugu muutus või erakordsed sündmused või olukorrad nõudsid suuri korrigeerimisi. Üks taolistest oli Moskva olümpiamängude purjeregatt Tallinnas. Ühena ülesannetest seoses purjeregatiga oli (Riia-) Ikla-Tallinna-Narva maantee heasse sõidukorda tegemine. Meie tuntud maanteelastel, nüüd manalameestel Albert Meschinil ja Kaljo Aameril sigines (teineteisest sõltumata) hiilgav idee nõutada raha ja ehitajad neljarajalise eraldusribaga autotee ehitamiseks (ca 400 km) nimetatud maanteele seoses purjeregatiga 1988. a Tallinnas. Idee tundus küllaltki realistlik, arvestades Moskva ambitsioonikust olümpiamängude korraldamisel. Siiski laitis tol ajal Eestit küllastanud ja sellel maanteel ka sõitnud toonane Liidu peaminister Aleksei Kossõgin selle plaani maha, öeldes, et Eesti teed on niigi head. Sellest oli kahju. Nii piirduti selle maantee tavalise renoveerimisega kogu mainitud ulatuses, mis toimus muu Eesti teedevõrgu remondi arvel.

Mida arvad tänasest teedehitusest?

Viimastel aastatel on Euroopa Liidu rahalisel toel tehtud palju Eesti maanteede ümberehitamiseks (juba hoopis uuel tasemel!) ja sellele arvestame tõhusat jätku. Esimesele klassile vastavaks (neljarajaliseks) on tahetud ehitada eeskätt maanteed, mis kuuluvad Euroopa tähtsu-

sega teedevõrku ehk mis on olulised Euroopa transpordile ja kus liikluskorrumus, olgu tänasel päeval või arvestatavas tulevikus, seda tingib. Samas on viimasel ajal kostnud kriitilisi ütlemissi, et eritasandristikke nagu Mäos või Jõhvi ümbersõidul ei pidanuks ehitama ja asjata raha kulutama. Aga nagu öeldud, EL arvestab, et Euroopale vajalikud maanteed ehitatakse välja nõuetekohaselt, ja kui liikluskorrumus seda nõuab – nelja- või enamarajalisena, ja nende puhul on eritasandristmikud vältimatud, teisel juhul jääb euroraha saamata.

Tujukas on selles küsimuses olnud ka avalik arvamus (rahvas?): vähem kui 10 aastat tagasi tõusis ajakirjanduses taevani kurtmine selle üle, kui mõrvarlik on Tallinna-Tartu maantee („surmatee“!!), ja mõne ajakirjaniku ning mitme äriemehe ja kõrge positsiooniga inimese poolt inkrimineeriti Maanteeametile ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile süü, et nende kahe linna vahel ei ole veel neljarajalist maanteed. (Mäletate: „Maanteeametit tuleb raputada!“) Nüüd tuleb välja, et arvamustetuul on suunda muutnud teisele poole. Tahan öelda, et teedeasjandus on kindlasti üks ala, mis nõuab ka hinnangute andmisel erialast eruditsiooni; ei ole nii, nagu juba aastakümneid tagasi rahva hulgas irooniliselt nenditi: kolm asja, milles iga karjapoisski tunneb end asjatundjana, on arhitektuur, arstiteadus ja tee-ehitus.

Tänase päeva üheks suuremaks murekohaks maanteehoiust pean riigihankekorraldust tee-ehituses ja -hooldes. See on probleem, mis on lahendamata aastaid ja teravneb. Lahendamatus kahjustab otse maanteehoiu kvaliteeti. Ei ole märganud, et riik oleks selle lahendamiseks midagi hakanud liigutama. Lahendusi leiduks ja nende rakendamine ei oleks kuigi aeganõudev.

Kuid tulgem nüüd tagasi Sinu töömehele juurde. Sama ministeeriumi alluvuses kulges Sinu tööelu ju üle paarikümne aasta. Kui püüda seda lühidalt iseloomustada, siis kuidas käis teedeinseneri käsi Eesti NSVs?

Igal majandusalal valitses toona tööjõupuudus, nii ka teedealal. Sellepärast olid teedeinsenerid vajalik ja hinnatud ressurss, nende kinga kergekäeliselt ei antud, pigem ei antudki. Nende käsi käis päris hästi. Suhteliselt.

Kuidas muutusid selle aja jooksul elamistingimused?

Et hoida oma töötajaid ja saada neid juurde ning leevendada teravat tööjõupuudust, hakkasid teedevalitsused ehitama maanteehoiuraha arvelt enda omandisse elamuid, kus kortereid jagasid kooskõlastatult teedevalitsuse juhtkond ja kohaliku ametiühingu komitee. Selline praktika kestis paar-kolm aastakümnet. Ka muid võimalusi püüdsid meie asutuste juhid iga hinna eest leida. Sellest oli ikka tulu, mis ulatub kaasaegagi – kõik need korterid erastati parajasti seal elanud inimestele.

Millal sai sinust autoomanik?

Mina autost nõukogude ajal ei unistanudki, pidasin end vaeseks (tegelikult olin ka). Autoomanikuks jõudsin alles 1993 Zaporozetsi (Sapakas) ostuga välismaalasest venna kingitud raha eest.

Inseneriametis olid Sa ka veel siis, kui Eesti taasiseseisvus (1991). Mis iseloomustas Sinu jaoks seda murrangulist aega?

Erakordselt rõõmus elevus ja kaasaelamine taasiseseisvumisoole, kartus, et seda võib vägivald väärata. Palk 500 krooni (rahareformi järel).

Eesti krooniaastal (1992) algas uus etapp Sinu tööelus – sirkel nurka, pastakas kätte ja kirjastama?

Ütleksin, et see peadirektor Jüri Riimaa korraldatud täispöörde minu elus meeldis väga! See oli mulle meeelpärane – olin töös iseseisev ja Jüri Riimaa, hiljem Riho Sõrmus ning lõpuastail

Tiina Reismann olid väga head koostööpartnerid. Sain ootamatult töö sellel alal, mida muu hulgas kaalusin hakata õppima, kui valisin pärast keskkooli lõpetamist tulevast eriala.

Kuidas Sina kirjeldaksid 1990ndate esimese poole Maanteeametit, mis on tänasest vägagi erinev?

Märksõnadeks võiksid olla: vähe teederaha, vähe palka, vabadus, tegutsemisind ja optimism, loovus, taastumine ja kasvamine. See, mida oli vähe, hakkas aasta-aastalt kindlalt kasvama.

Lõpuks taas veidi midagi isiklikumat. Milles peitub Sinu nooruslikuse saladus?

Saladust ei ole. Ma ei tea seda kinnitada, nägemata ennast kõrvalt. Võtan seda komplimendina, mille eest tänu! Ja suur tänu kenade küsimuste eest!

Aga siiski! Kinnitan kõrvaltvaatajana, et Sinu-vanused mehepojad üldjuhul ei kima autoga ringi, ei toimetata väljaandeid ega tekita nii perfektseid tekste, millega enamik meie kõrgelt haritud kaadrist vist kunagi hakkama ei saa.

Vastust ei tea, võib-olla olen elu jooksul olnud laisem kui lubatud, kulunud aeglasemalt.

küsitles **ALLAN KASESALU**,
Maanteeameti avalike suhete osakond



...võib-olla olen elu jooksul olnud laisem kui lubatud, kulunud aeglasemalt. "

Endise autotranspordi ja maanteeinseneriameti hoone Tallinnas Viru 9



JÄÄTURISTINA KIHNU SAARELE

SÕIT MÖÖDA JÄÄTEED:

EMOTSIONIRIKAS JA MEELDEJÄÄV KOGEMUS



KAAREL LÄÄNE,
Maanteeameti lõuna regiooni planeeringute osakond

Päikesepaisteline ja tuulevaikne ilm, temperatuur mõne miinuskraadi juures, ent päikese käes on kindlasti selle aasta esimesed plusskraadid – nii meenub märtsikuine laupäev, mis pärast harukordselt külma ja pilvist veebruari kujunes väga kosutavaks ja meeldejäävaks. Unustamatuks muutis päeva jääturistina Kihnu saarele sõit, mis on eksootiline kogemus isegi põhjamaisele eestlasele.

Jäättee külastamise soov sai alguse Kihnu ja mandri vahel avatava jäättee uudisest, mida lugesin Maanteeameti intranetist. Kuna nädalavahetuseks oli plaani võetud Pärnusse minek, siis tundus Kihnu külastamine lisaväärtusena ning liiga lähedal, et jätta võimalust kasutamata. Päev varem oli jäättee suure prao tõttu lõunani suletud, mis põhjustas kahtluse, et äkki ei pääsegi vallutusretke teostama. Õnneks laupäevaks oli jäättee taas avatud ning seiklus võis alata.

Teel Pärnust Munalaiu sadama suunas meenus viimane Kihnuskäik, mis oli vähemalt 15 aastat tagasi suvel ning seega ei osanud suurt midagi oodata. Tegemata oli ka kodutöö Kihnu vaatamisväärsustest, milleks tuli tee peal aeg leida. Jäättee osas oli kodutöö see-eest korralikult tehtud – hommikul sai kontrollitud Maanteeameti koduleheküljelt kergesti kättesaadav info. Nimelt sai uuritud, kas jäättee on avatud, ning selgeks said reeglid, kuidas jäätteel liigelda. Autospordi hobi ning korduva osavõtu tõttu jääraja võistlustel ei tekitanud eesolev esialgu ei hirmu ega ootusi.

Kell oli umbes kahe paiku ja päike säras kõrgel taevas, kui me Laosse jõudsime. Sadamas ootas ees umbes 300 meetri pikkune sõidukite rivi,

Järjekord Laos (mandril) Kihnule soovijatega.





Kiiruskaamera Kihnu moodi.



Jäättee pragude parandus laudadega.

kokku umbes 50 järjekorras ootavat sõidukit. Autod olid väga erinevad, alates väikestest pereautodest kuni suurte maasturiteni, sealjuures erinesid ka nende reisisjad: kohalolijate seas oli nii noori kui vanapaare.

Meie enda liikumisvahendiks oli 1600 kilose tühimassiga nelikveoline sõiduk – see oli lubatud massist tervelt 900 kilo kergem. Sellele lisandusid muidugi veel reisisjate ja pagasi lisakilod, mis võrreldes teiste järjekorras ootavate autodega, olid mõõtmel pigem suuremad. Siiski tabas silm ka tunduvalt suuremaid ja ilmselt ka raskemaid autosid.

Sõidukite rivi ei andnud enam võimalust ootamatuks üllatuseks. Oli aeg avaldada reisikaaslastele eesootav kavatsus sõita 12 kilomeetri pikkune maa üle avamere mandrilt Kihnu, mida senimaani olin oskuslikult varjanud. Parasjagu roolis olles, näitas mu kaasreisija üles murelikkust, kuid peitu ei jäänud ka tema teatav huvi ja põnevustunne. Jäättee trass tundus pikk ning juba kergelt kevadine ilm ei tekitanud kindlustunnet jää paksuse osas. Asja arutledes jõudsiime seisukohale, et vaevalt Maanteeamet avaks jäättee, kui selle kasutamine ei oleks piisavalt ohutu.

Järjekord ei näidanud alguses liikumise märke, mistõttu üksikud saabujad otsustasid otsa ringi pöörata. Rahvas, kes oli otsustanud kannatlikult oodata, püüdis leida aja- viitetegevust – kes käis iga 10 minuti järel autost väljas suitsetamas, kes jalutas, kes jäädvustas fotokaamera või mobiiltelefoniga ümbrust. Meie püsisime autos ja tegime ära kodutöö – nutikas telefon manas meie ette kõik Kihnu vaatamisväärsused, milleks Kihnu valla kodulehekülje andmetel on laiud, puud, kirik, kalmistu, muuseum, kool ja tuletorn.

Aegamööda järjekord lühenes ning jäättee alguspunkt lähenes sihikindlalt. Tagasi vaadates nägime, et järjekorra pikkus ei

olnud vähenenud võrreldes ajaga, mil meie Laosse saabusime. Mida lähemale jõudis jäättee algus, seda enam suurenes põnevus ja rõõm, et peagi saab teoks plaan mööda jäätteed Kihnut külastada. Kui saabumisest oli möödunud umbes 40 minutit, jõudis järjekord meieni.

Jäätteele minek oli reguleeritud, et autojuhid liiga üksteise sabas ei sõidaks. Soojalt rietatud, helkurvesti kandev naisterahvast reguleerija teatas rõõmsal meelel, et järjekord on püsinud hommikust saati ja minejaid on palju, kuid tagasitulijaid millegipärast vähe. See tekitas teatavat muret, et kas ka tagasi tulles tuleb taas järjekorras seista või ei pääsegi täna tagasi. Aga selle üle juurdlemiseks ei jäänud ülemäära aega, sest juba ootaski ees jäätteele sõit.

Esimesed meetrid olid väga konarlikud, kuid kaldast eemal muutusid teolud tasasemaks. Ees avanes lõputult lage ning silmipimestavalt valge väli, mille vaatamine sundis silmi kissitama. Umbes kilomeetri kaugusel kaldast nägime jalakäijate liikumise jäätteel otseselt keelatud ei olnud, aga 12 kilomeetrit on päris pikk maa. Kohe mõl- kus mõttes ka tööalane küsimus, kas peaks jäätteele ka jalakäijatele eraldi kõnnitee rajama?

Jäätteel hakkas silma väga selge liikluskorraldus – hetkekski ei tekkinud kahtlust, kust teetrass läheb, kuna sõidurada piir- sid mõlemalt poolt lumevallid. Nii mõneski kohas oli teetrass algselt trajektoorigi ümber suunatud ning jäätteel liiklejad võisid näha lahtilükatud sõiduradasid, millel keelasid liikumist liikluskorraldusvahendid, ilmselt tingituna pragudest jääs.

Liikluskorraldusvahenditeks olid peami- selt kadakaoksad, mis avaral valgel väljal eristusid. Kuna pimedal ajal on jäätteel liikumine keelatud, on selline lahendus jäätteel sobilik. Liiklemist lihtsustas kind-

lasti ka asjaolu, et ei tulnud jälgida vastutulevaid autosid. Jäättee oli lahendatud 1+1 sõiduradadega, sõidusuunad olid 50–100 meetrise vahega eraldatud ning reeglite järgi sõites ei tekkinud ka vajadust möödasõiduks. Lisaks jäi silma tavalisest erinev lahendus pragude lap-pimisel – selleks oli kasutatud laudu ning üllataval kombel ei tekkinud tunnet, et pragu endast ohtu kujutaks.

Sõit mööda jääteed oli emotsioonirikas ja meelde jääv kogemus – pidevalt võis kuulda, kuidas sõiduki vedrustus tööd tegi, kuna tegemist polnud peegelsileda teega. Vaatamata konarustele oli tunnetatav ka tee libedus, mis endast ohtu ei kujutanud, kuna pika talve järel on libedus juba harjumuspärane. Kuigi lagedal väljal ning suhteliselt laugete kurvide ja laia teega on kiirusetaju kerge kaduma, piirasid tee ebatasasused kiiruse ületamist. Lubatud kiirus pidi jääma vahemikesse 10–25 või 40–70 km/h. Jäätteest kaugemal võis näha lohesurnafareid, kes meretuulte käes sõidurõõmu nautisid ning kalureid, kes jääaukudest kala püüdsid. Meil ei tekkinud hetkekski soovi tähistatud teest kõrvale kalduda, sest suure tõenäosusega oleksime teelt kõrvale pöörates lumme kinni jäänud, jäätee piiridest väljumine on aga rangelt keelatud.

Märkamatuult olime lähenenud Kihnule. Ajakulu mandrilt Kihnule jõudmiseks jäi ilmselt 20 minuti kanti, aga see aeg möödus kiiresti. Kella kolme paiku, mil me saare kindlale pinnasele sõitsime, ei olnud saarelt lahkujatest märkigi – ei mingit autode rivi mandrile tagasi pääsemiseks, mis viitas suurele uudistajate hulgal saarel.

Saarel oli liiklus rahulik. Kihnu jõudes oli püsti 50km/h ala märk, mida toetas sealne liikluskeskkond. Teed olid umbes 3–5 meetri laiuselt lahti lükatud, kuigi kinnisõidetud lumega. Lume alt oli kohati nähtav ka teekate (nii asfalt kui kruus), kuid enamjaolt oli tee lumega kaetud nii, et teekatete osakaal jäi meile teadmatuks. Kitsal, vallidega piiritletul teel oli vastutulijatest möödumine nii mõneski kohas raskendatud, et mitte öelda võimatu. Ilmselt ei ole Kihnul tavaliselt nõnda palju külastajaid, mistõttu laiemate teede ehitamise vajadus puudub. Liiklust rahustas kiiruskaamera, mis erines mandri põhimaanteedel nähtavatest kiiruskaameratest oluliselt. Tegemist oli umbes kahe meetri kõrgusel oleva linnumaja või postkasti meenutava objektiga, mille üks külg oli peaaegu klaasist. Klaasi taga võis näha nõukogudeaegset fotoaparaati, mis oli

suunatud liiklusrikkujaid jäädvustama. Õnneks või kahjuks oli kiiruskaamera rohkem pildistatav kui pildistaja.

Liikusime ja uudistasime saarel ilma selge plaanita, kuid eesmärgiga kogeda Kihnu saart ja sealset eluolu. Jõudsim peagi esimese poeni, mis asus Sääre küla keskel, kahe Kihnu suurima liiklussagedusega kõrvalmaantee ristumispunkti. Siin oli probleemiks parkimiskohtade puudus, mis oli selgelt tingitud Kihnut uudistama tulnud ebaharilikult suurearvulisest külastajaskonnast. Lisaks võis poe ümbruses näha ka mõnda kohalikku, kes eristusid riietuselt „turistidest“ ja olid pigem eakad inimesed. Kohalikud ei lasknud ümbritsevatest külastajatel igapäevaelu segada ja ajasid kahekolmeinimeselistes gruppides juttu.

Vaatamata parkimiskohtade puudusele, avastasime enda õnneks poe taga oleva suure ja peaaegu tühja parkla. Leidnud autole sobiva koha, suundusime väikesesse, ent kõikehõlmava tootevalikuga poodi. Müügiplinda oli umbes 15m², mis oli tihedalt kaubast pungil. Tegemist oli Kihnu mõistes korraliku poega, mille kaubavalik ulatus plekk-kaussidest Coca-Colani. Kohe meenusid 90ndate alguses tekkinud väikekauplused ja keldripoed, mis on suurte poekettide võidukäigu tagajärjel kujunenud väljasuremis nähtuseks. Otsustasime kohaliku poodnikku toetada karastusjoogi soetamisega. Korralikule poele omaset saime oma ostu eest tasuda kaardiga.

Pärast väikest värskendust võtsime suuna lõunasse Pitkänä neeme suunas, kus asub Kihnu tuletorn, mille kohta olime mandril järjekorras oodates lugenud oma nutikast telefonist. Tuletorni uudistajaid oli ohtralt. Vaatamisväärsuse juurde pääsemine oli raskendatud kitsaste teede ning vastutulijate tõttu, samuti osutus parkimiskoha leidmine taas suureks katsumuseks. Kaugele parkimise vältimise ning autoga tornile võimalikult lähedale sõitmise soov kitsal, umbes 3m laiusel teel tekitas liikluses omajagu segadust ning nõudis aega, ent olukord laheneb siiski igati sõbralikult. Tuletorn oli aiaga piiratud ning väravad suletud, mistõttu jäi selgusetuks, kas Inglismaal valmistatud detailidest 1864. aastal kokkumonteeritud ja hetkel heas seisukorras tuletorni on võimalik ka seest külastada. Enamik huvilisi tegid siin kohustuslikud fotojäädvustused ning liikusid edasi mere suunas. Nii tegime ka meie.

Tuletornist lõuna pool asuval Liivi lähel olid inimesed uudistamas rüüsiää. Rüüsiää on veekogu katva jää liikumisel



Üldist positiivset muljet vähendasid vaid üksikud õllepudelik kohalike teede ääres, mis olid ilmselt seal maandunud lahkujate autoakende kaudu.”

tuule toimel rannikualadele tekkinud jäätükkidest kuhjatis, mis küündis kuni viie meetri kõrgusele ning laius paarisaja meetri ulatuses. Rüsijää lähemaks vaatlemiseks oli vaja ette võtta kerge jalutuskäik, kuna loodusnähtus ilmutas end kaldast umbes kilomeetri kaugusel. Vaatamata kohustuslikule jalavaevale, oli uudistajate hulk paarikümne ringis – lapsed nautisid võimalust jäähunnikute otsa ronimiseks, vanemad tundsid mõnu ilmast ja kasutasid võimalusi hetke jäädvustamiseks. Meie oleme rüsijääd näinud ka varasemalt, kuigi tegemist on loodusnähtusega, mida igal aastal ei pruugigi Eestimaal näha. Seega jättis rüsijää meile siiski sügava mulje ja pakkus pildistamismaterjali.

Kihnu tuletornist enam lõuna poole autoga polnud võimalik minna, mistõttu otsustasime võtta suuna tagasi põhja poole. Tuletorni juurest lahkumine polnud kerge, kuna pidevalt tuli juurde uusi uudistajaid, kellest kitsal teel möödumine tundus võimatu missioonina. Ühes kohas nägime sõidukit ka osaliselt kraavis, kuid möödasõitjad olid hättajäänule juba appi tõtanud ning olukord laheneb. Jõudsimme välja Kihnu sadamasse, mille kai oli võrreldes näiteks Kuivastu sadamaga oluliselt väiksem, ent heas korras. Sarnaselt kaile olid oluliselt väiksemad ka sadama teenindushooned, mis olid kuni 20m2 suurused, kuid paistsid rahuldavat sealse vajaduse. Kihnult praamiga mandrile saamiseks oleks seal ilmselt küll kaua ootama pidanud, sest jäävaba kohta ei olnud kusagil näha.

Jääteeni jõudmise ajaks oli kell pool viis, mis tegi meie saarel viibimise ajaks ühtekokku poolteist tundi. Üllataval kombel järjekorda ei olnud. Küsisime reguleerijalt loa, misjärel võtsime kohe suuna mandri poole.

Tagasiteel meenusime nähtut ja tõesime, et Kihnu jätab suhteliselt tihedalt asustatud mulje, kuna tegemist on peamiselt sumb- ja ridaküla segatüüpi küladega, kus hoonestus katab tihedalt mõlemad teepooled. Hoonete seisukord on erinev, kuid päris lagunenu maju ei jäänud silma. Meeldejäävaimaks hooneks oli saare keskel asuv omapärase asümmeetrilise arhitektuuriga

Kihnu rahvamaja, mis täidab saarel olulist kultuurikeskpunkti rolli. Elu Kihnul ei ole kindlasti välja surnud ja seda isegi mitte talvisel ajal, sest paljude majade juures olid kohalikud elanikud väljas tegutsemas ning hoonete ümber lumi korralikult koristatud.

Päeva lõpus olime rõõmsad, et reis sai ette võetud ning Kihnut jääturistina külastamas käidud. Selleks olid loodud väga head eeldused. Üldist positiivset muljet vähendasid vaid üksikud õllepudelik kohalike teede ääres, mis olid ilmselt seal maandunud lahkujate autoakende kaudu. Kurb on näha, et vaatamata pidevalt tõusvale keskkonnateadlikkusele, leidub neid, kes meid ümbritsevat ei oska hinnata. Reeglite kontrollimiseks igale nurgale järelevalve tekitamine tundub ebamõistlik. See-eest jääteel ei olnud keegi reegleid kontrollimas ning tundus, et inimesed siiski oskavad mõistlikult käituda.

Jääturistina Kihnus käiku jäävad meenutama üles võetud panoraamvaated, mis loodetavasti tekitavad ka teistes huvi jääteede katsetamiseks.

Kurb on näha, et vaatamata pidevalt tõusvale keskkonnateadlikkusele, leidub neid, kes meid ümbritsevat ei oska hinnata.

KIHNU JÄÄTEEST

Maanteeamet andis Laolt algava ja Sigatsuaru sadamas lõppeva 12-kilomeetrise Kihnu väina ületava jäätee avamise loa tänavu 12. märtsil. Tõkkepuu tõsteti mõlemas jäätee otsas ette 7. aprilli hommikul – nii kaugemale kevadesse pole Kihnule viiv jäätee varem avatud olnud.

Üleriigiline uudis Lao-Kihnu jäätee avamisest tõi juba esimesel nädalavahetusel saarele suure jääturistide laine – esimese kuue päevaga panid valvepostil olijad kirja 1069 saarele ja tagasi sõitvat autot. Kokku sõitis sel hooajal ametliku jäätee kahel suunal kokku 4969 autot.

Viimati oli mandri ja Kihnu vaheline jäätee avatud 2011. aastal 25. märtsist kuni 21. märtsini, mil ametlikku jääteed kasutas mõlemal suunal kokku 3304 autot. Jäälolud ei lubanud jääteed avada 2010. ja 2012. aastal.

JÄÄTEDE STATISTIKA JAANUAR – APRILL 2013

Lõppenud talvel avas Maanteeamet kolm ametlikku jääteed, mida kasutas kokku 33 545 sõidukit. Maanteeamet kasutas nende korrashoidmisele ligi 142 000 eurot.

Kõige elavam oli liiklus Haapsalu–Noarootsi 3,9 kilomeetri pikkusel jääteel, mis oli avatud 14. jaanuarist 8. aprillini ning mida kasutas 77 päeva jooksul mõlemal suunal kokku 19 979 autot.

Mandri ja Vormsi saare vahelist 10,2 kilomeetri pikkust Rohuküla-Sviby jääteed kasutas ajavahemikus 22. jaanuarist 8. aprillini ehk 62 päeva jooksul 8597 autot.

Lao-Kihnu jäätee oli ametlikult avatud 26 päeva vältel, mil jääteed kasutasid rekordilised 4969 autot.

Maanteeamet kavandas ka Hiiumaa ja Saaremaa vahelise Tärkma–Triigi, mandri ja Hiiumaa vahelise Rohuküla–Heltermaa ning mandri ja Muhu saare vahelise Virtsu–Kuivastu jäätee avamist, kuid jääolude tõttu uuringutest kaugemale ei jõutud.

2012. aastal oli avatud kaks jääteed, millele Maanteeamet kasutas kokku 37 000 eurot.

TÖÖ JA ELU ASERBAIDŽAANIS

TÖÖST JA ELUST KAUGEL SOOJAL MAAL RÄÄGIVAD

EESTI TEEMES TIIT KAAL JA TEMA ABIKAASA LUULE

Sain pakkumise töötada Aserbaidžaanis sealse Maanteeameti ehk AzerRoadService OJC (edaspidi lühendatult ARS) juures 2010. aasta alguses. Käivitumas oli Maailmapanga finantseerimisel maanteede ja teekatete andmete kogumise projekt ning sinna otsiti tellijapoolset projektijuhti/andmete kogumise eksperti. Võtsin pakkumise vastu ja käesoleva aasta juunis saab 3 aastat, mil olen tegelenud eelpool mainitud projektiga.

Projekt, millega olen seotud, on The Collection of Road Condition and Inventory Data for Azerbaijan. Töötan selles individuaalkonsultandina ARS-i juures ning mu ametinimetus on andmete kogumise ekspert (Data Collection Specialist - DCS). Lisaks määrati mind antud projekti tellijapoolseks projektjuhiks. Vastavalt töökirjeldusele on minu ülesandeks kontrollida töövõtja tegemisi teedevõrgu mõõdistamisel ja jälgida, et mõõtmiste teostamisel ning andmete töötlemisel on tagatud nende kvaliteet. Lisaks on ülesandeks tööde vastuvõtmine ning kuuaruannete kinnitamine, esilekerkivate probleemide ja küsimuste lahendamine, andmete kogumisega tellija toetamine ning projektiga seotud igapäevaste toimingutega tegelemine. Kogu süsteem tuli siin praktiliselt nullist üles ehitada, seepärast on huvitavat tööd ja tegevust jätkunud piisavalt.

Aserbaidžaanri riigi teedevõrgu eest kannab hoolt Transpordiministeeriumi alluvuses olev AzerRoadService OJC. Selle asutuse tegevust finantseeritakse läbi fondi „Purpose Budget Fund of Highways“. ARS palgal on 10 000 töötajat, kellest 1300 töötab administratsioonis, 1400 on insener-tehniline personal ja umbes 5000 on teetöölised.

Aserbaidžaanri teedevõrk jaguneb omandi mõistes sarnaselt



TIIT KAAL, ERC Konsultatsiooni OÜ, konsultant

Lõunasöök väljasõidul liiklusloenduse ülevaatusele





Kiirtee (betoonkattega) Baku lennujaama



Maaradariga teekonstruktsiooni mõõdistamas

Eestile kolmeks – riigimaanteed, munitsipaalteed ning erateed.

Aserbaidžaani riikliku teedevõrgu kogupikkus on orienteeruvalt 18 800 km, millest umbes 2 700 km asub Mägi-Karabahhi territooriumil ning 2 100 km Nahhitševani eksklaavi territooriumil.

Riiklik teedevõrk (välja arvatud Nahhitševani eksklaav) kuulub AserRoadService OJC haldusalasse. Teede- ja teekatete mõõdistamise projekti raames kaardistati kogu ARS-i haldusalasse kuuluv teedevõrk (v.a Mägi-Karabahh ja Nahhitševan) ning nende mõõtmiste tulemuste põhjal jaguneb riiklik teedevõrk, mille kogupikkuseks saadi 13 196.6 km, järgmiselt:

- M-maanteed (põhimaanteed), pikkus 1 632.2 km (koos ram-pidega);
- R-maanteed (tugimaanteed), pikkus 1 749.9 km;
- Y-maanteed (kõrvalmaanteed), pikkus 9 814.5 km

Mõõtmiste teostamisel oli kohati probleemiks maanteedde asukohta määratlemine, seda eriti kõrvalmaanteedde osas, kuna alati ei olnud ka kohalikele teemeistritele päris selge, kust ja kuhu maanteed kulgevad ning lisaks korrigeeris iga-aastane talv pinnasteede asukohta (sõideti sealt, kus see oli võimalik). Seetõttu on üsna tõenäoline, et järgnevate aastate jooksul tehtavate täiendavate mõõtmiste käigus teedevõrgu pikkus täpsustub.

Võrreldes Eesti klassikalise teedevõrguga on Aserbaidžaanis teedevõrk hoopis teistsugune. Suurem osa kõrvalmaanteed ühendab mägikülasid suuremate maanteedega, sellepärast on teedevõrk nagu suur puu oma harude ja okstega.



Joonis 1. Aserbaidžaani riiklik teedevõrk

Reeglina on külasse saamiseks ainult üks maantee ja kui see mingil põhjusel läbimatuks muutub, (maavärinad, mägedes on palju maalihkeid, vihmaperioodidel uhuvad jõed sildu, jne) on küla muust maailmast ära lõigatud.

Riiklikust teedevõrgust orienteeruvalt 2/3 on kattega ja vastavalt 1/3 katteta maanteed. Kattega maanteedde puhul on valdavaks asfaltbetoonkatted (54%), vähem on kasutusel kergkatendit (7%), mida nad ise nimetavad Black pavement, aga mis ei ole siiski otseselt võrreldav meie mustkattega. Pinnatud teelõike ei ole siin kohanud. Aserbaidžaanis on ka tsementbetoonkatteid (1%).

Pikem betoonkattega teelõik (120 km 2+2 maanteed) ehitati põhimaantee M-1 rekonstrueerimise käigus. Viimase aja kogemused on sellega aga olnud üsna negatiivsed. Teelõik on väga kiiresti hakanud lagunema ja kuna tsementbetoonkatte hooldus ning remont on kujunenud väga keerukaks, töömahukaks ning kalliks, tehti otsus, et tsementbetoonkatteid enam lähitulevikus ei ehitata. Üsna palju on kõrvalteedel pinnasteid, mis talvisel vihmaperioodil muutuvad kohati läbimatuks, kuna pinnaseks on savi.

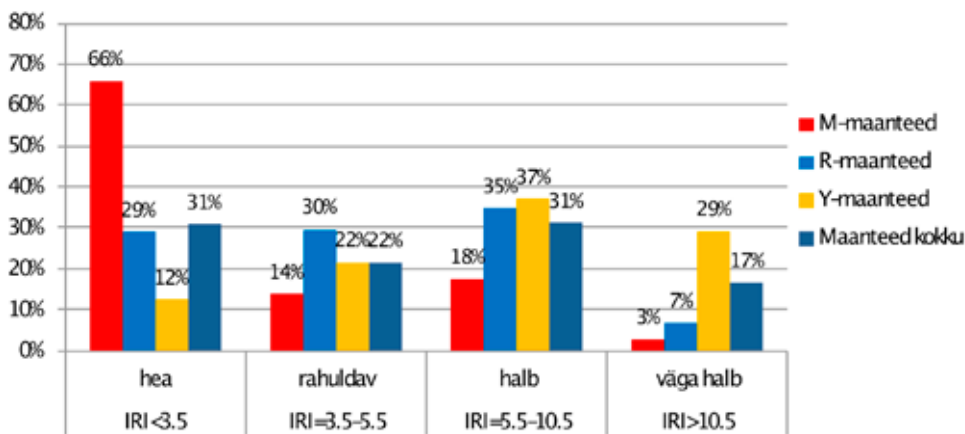
Maanteedde ja teekatete mõõtmiste üheks oluliseks osaks oli teedevõrgu seisukorra määratlemine. Selleks teostati kogu teedevõrgule järgmised mõõtmised:

- videomõõtmine (1 kord), pildistamine (2 korda)
- teekatete defektide inventeerimine (2 korda);
- teekatete tasasuse mõõtmine (2 korda);
- teekatete roopa sügavuse mõõtmine (2 korda);
- teekonstruktsiooni kandevõime mõõtmine (1 kord);
- maaradariga teekonstruktsiooni kihtide määratlemine (1 kord).

Teekatete defektide inventeerimisel oli aluseks teedevõrgul teostatud videomõõdistamine. Põhi- ja tugimaanteedel teostati detailne defektide inventeerimine (vastavalt HDM-4 defektide määratlustele) ning kõrvalmaanteedel määratleti defektide seisukorra klass (vahemikus 1-5). Antud töö oli kogu projekti üks mahukamaid ja ca 9000 km defektide inventeerimist videopildilt võttis 4-5 inimesel aega peaaegu 6 kuud.

Lisaks defektidele sai videolt mõõta ja määrata (videod olid vastava meetoodika alusel kalibreeritud) teekatete ja peenarde laiuseid, teekraavide olemasolu ja nende seisukorda, eraldusriba olemasolu ning selle laiust, jne.

Teekatete tasasuse ja roopa sügavuse mõõtmiste puhul oli suurimaks probleemiks kohati väga halvas seisukorras teekatete, mis takistas mõõtmisteks vajaliku kiiruse hoidmist. Samal põhjusel esines mitmeid tehnilisi probleeme mõõtmisseadmega – see ei pidanud lihtsalt vastu. Kaks korda kukkus mõõtelatt autol eest ning mitmeid kordi esines ühenduse katkemisi juhtmetes. Kordusmõõtmiste teostamisel teisel aastal otsustati seetõttu



Joonis 2. Teekatte tasasuse väärtuste jagunemine Aserbaidžaanis kattega teedevõrgul

väga halvas seisukorras olev teedevõrk mõõtmisplaani välja jätta.

Liiklusohutuse seisukohalt kujunes probleemiks mõõteautodel ohutusvilkurite kasutamine. Mingil põhjusel ei meeldinud need vilkurid kohalikele politseile ja ühel juhul jõudis selline juhtum isegi kohtusse, mille tulemusena kohtu määrusega kästi vilkurid mõõteautolt eemaldada ja politseile üle anda!

Teekatte roopasügavus mõõdeti koos teekatte tasasusega. Aserbaidžaanis on talv üsna malbe ja lund esineb suhteliselt harva, seetõttu naastrehve ei kasutata. Sel põhjusel pole kulumisroopad teedevõrgul eriti suureks probleemiks. Seevastu esineb küllaltki palju vajumisroopaid ehk siis roopaid, mida tekitavad raskeveokid tingituna teekonstruktsiooni aluspinnaste (suhteliselt savised materjalid) nõrkusest. Raskeveokid, nende ülekoormamine ning veokite poolt tekitatud koormused teekattele, on siin tõsiseks probleemiks.

Teekonstruktsiooni kandevõime mõõdeti ühe aasta jooksul kogu kattega teedevõrgul (kus teekatte seisukord seda võimaldas). Mõõtmised tehti teedevõrgul igal sõiduteel ühel sõidurajal mõõtmisammuga 200m. Kokku tehti teekonstruktsiooni mõõtmisi ühe aasta jooksul 25 000 punkti.

Sarnaselt teekonstruktsiooni kandevõime mõõtmisele teostati kogu kattega teedevõrgul (ca 8000 km) ühe aasta jooksul ka teekonstruktsiooni kihtide paksuste mõõtmine maaradariga. Esialgsete tulemuste analüüsi käigus määratleti kaks ülemist kihti, kusjuures kõik asfaltbetoonikihid loeti üheks kihiks. Maaradari mõõtmistulemuste abil saab pidevat informatsiooni teekonstruktsiooni kihtide paksuse muutumisest ja lisaks on

võimalik kihipaksuste ning 200m sammuga tehtud teekonstruktsiooni kandevõime mõõtmistulemuste abil määrata tegelikult „pidev“ teekonstruktsiooni kandevõime.

Üsna oluliseks ja suuremahuliseks kujunes sildade asukohtade ning nende seisukorra määramine. Kahe aasta jooksul vaadati üle kõik 1100 silda üsna sarnase meetodika alusel nagu seda tehakse Eestis. Teostatud ülevaatuste käigus mõõdeti silla gabariidid, määrati iga erineva sillaelemendi seisukord ja lisaks tehti sildadest fotod. Sildade inspekteerimine tõi välja selle, et need on kohati üsna kriitilises seisukorras. Siin oldud 3 aasta jooksul on uudistes räägitud 2-3 silla kokkuvarisemisest ning sealjuures on esinenud ka inimkahjusid.

Kogu teedevõrgul on tehtud ka liiklusloendus, mille puhul kasutati kahte erinevat meetodikat. Põhi- ja tugimaanteedel tehti sarnaselt Eestile ühenädalased voolikloendused Metrocount loenduritega. Kõrvalmaanteedel kasutati nn Moving Traffic Counting põhimõtet. See tähendab, et teedevõrgul tehtud videomõõtmistelt loendati vastu tulnud sõidukid. Kuna teada on nii video aeg kui ka läbitud teepikkus, siis on võimalik arvutuste abil leida nii tunni, päeva, nädala kui ka aasta keskmine liiklussagedus. Vajalike koefitsientide leidmiseks kasutati Metrocount loenduste tulemusi. See meetod ei ole väga täpne ja selle kasutamisel osutusid probleemiks hommikused ja õhtused tipptunnid (vastavad koefitsiendid moonutasid kohati AKÖL väärtust väga palju), kuid see võimaldas suhteliselt kiiresti ning mõõdukate kuludega saada ülevaate kogu teedevõrgu liiklussagedusest. Saadud tulemused on täiesti piisavad võrgutaseme analüüside teostamiseks. Projektanalüüside loomiseks on reeglina vaja teha lisaks projektiloendused. Sõidukid jaotatakse Aserbaidžaanis

Uus sild põhimaanteel...



...ja kõrvalmaantee veidi vanema silla sambad





Aserbaidžaani Teeregistri kasutajaliides

seitsmesse klassi. Keskmine liiklussagedus M- ja R-maanteedel on 5300 autot/ööpäevas. Kõrvalmaanteedel keskmine liiklussagedus on 850 autot/ööpäevas.

Kuigi esialgu oli antud projekti sisuks ainult mõõtmiste tegemine ning andmete sisestamine Teeregistrisse, kujunes tegelikult antud projekti üheks olulisemaks osaks hoopis uue kaasaegse Teeregistri väljatöötamine ning selle liitmine teiste rakendustega. RAMS (Road Asset Management System) keskmes on Teeregister, kuhu kogutavad andmed salvestatakse ning millest on lingid erinevatele Eestiski hästi tuntud ja kasutuselolevatele rakendustele (HDM-4, ArcView, RoadDoctor, jne) analüüside teostamiseks ning väljavõtete koostamiseks. Teeregistri kasutajaliides on GIS-põhine ning kasutajal on võimalus andmebaasis sisalduvaid andmeid vaadata nii kaardil, graafikutel kui ka video/pildil. See annab väga selge ja ülevaatliku pildi hallatavast teedevõrgust (ka Google Earth on ühendatud Teeregistriga).

Kõigi mõõtmiste, andmetöötluse, erinevate rakenduste ning Teeregistri arendustööde kohta on toimunud mitmeid välisekspertide poolt korraldatud koolitusi. Kõik tegevused on dokumenteeritud ning koostatud juhendite ja erinevate aruannete hulk on muljetavaldav.

Käesoleva aasta algusest moodustati ARS-i juurde Teeregistri osakond, ametliku nimetusega Road Database Management Sector. Selle osakonna ülesandeks on edaspidi nii mõõdistamiste teostamine, vajadusel nende tellimine kui ka Teeregistri eest vastutamine. Paika on pandud mõõtmiste jätkamise põhimõtted järgmisteks aastateks ning 2013. aasta mõõtmisplaanid on koostatud. Sellel aastal tellitakse veel kõik mõõtmised ja andmetöötlus väljapoolt (seetõttu jätkan ka mina veel siin kuni 2013. aasta lõpuni). Samas kaasatakse kohalikke eksperte nii mõõtmiste planeerimisse, nende teostamisse kui ka andmete töötlemisse ja Teeregistriga seotud toimingutesse maksimaalselt, et alates 2014. aastast oleksid kohalikud eksperdid võimelised kõiki töid ise jätkama.



...alati ei olnud ka kohalikele teemeistritele päris selge, kust ja kuhu maanteed kulgevad.

...

Probleemiks kujunes mõõteautodel ohutusvilkurite kasutamine.

Mingil põhjusel ei meeldinud need vilkurid kohalikele politseile."

Liiklusloendus Gruusiasse viival põhimaanteel M-2



VÄIKESED LOOD ELUST ENESEST ...

Kui kunagi olid omaette staatuses meremeeste naised, siis tänapäeval on lisanud uus amet – olla teedeinseneri naine. Ei ole ma sugugi ainus, kelle teedeinsenerist abikaasa töötab kuskil suvalises maailma nurgas. Kui algul mõtted, et OK, see 2 aastat saab kuidagi hakkama, siis märkamatult saab täis kolm ja tulekul juba neljas.

Mõnes mõttes oli isegi hea, et Tiidul polnud pikka viisat, nii pidi ta iga 30 päeva järel koju tulema. Oleme kokku saanud ka kuskil vahepealse kohas, kuhu mõlemal lihtne lennata – nagu nt Tbilisis ja Istanbulis. Oh, te isegi ei tea, kui oluliseks muutuvad lennuplaanid. Sellega seotud kodulehed on ühed külastatumad – pidevalt peab jälgima, mis ajal, kust kaudu, kõige parema lennuvariandi leiab.

Esimese päeva mulje Bakuust. Läheme koos ARSi poole ja kui jõudsimme esimese suurema ristmikuni (foore seal polnud), seisime nagu kaks ullikest kõnniteel ja üle tee ei julgenud minna. Metsik liiklus. Vaatasime autosid, vaatasime teineteist, vaatasime uuesti autosid ja hakkasime itsitama – no, kuidas siit üle tee saab. Õnneks tuli lõpuks üks kohalik, võtsime talle sappa ja marssisime üle tee. Kõhe oli. Aga nad tegelikult ei sõida sinust üle, kui ikka üle tee hakkad minema, siis võtavad hoogu maha küll. Sellega peab lihtsalt harjuma. Paari päeva pärast panin nagu vana kala nina püsti üle tee.

Samas on liiklusohutus Aserbaidžaanis üsna suur probleem. Võrdluseks – kui Eestis hukkus 2013. aasta esimese kolme kuuga liikluses 3 inimest, siis Aserbaidžaanis hukkus sama perioodiga 258 inimest (sh Bakuus 80 inimest).

Bussisõit. Oi, see süsteem mulle meeldib – ei mingeid pileteid, ei mingeid ühiskaarte. Kui bussist välja lähed (tavaliselt eesuksest) annad juhile 20 qopik'ut (20 kop = 0,2 Manatit = 0,2 Eur) ja kõik. Kui buss on väga täis ja eesukse juurde ei pääse, siis lähed nt keskelt välja ja ulatad suvalisele inimesele eesukse juures oma raha. Ei mingit MUPO-t!!! Seal ei tule vist keegi selle pealegi, et petta võiks.

Poed. Algul oli üsna harjumatu, et söögipoed tibatillukesed ja ega asjade hindu suurt ei näe. Bulvaril on uus Debenhami kaubamaja ja seal all on nn supermarket (on korvid ja saad riiulitelt ise asju valida). Enamik kesklinna söögipoe on pigem pisikesed, aga samas üllatavalt hästi varustatud. Meie kodu juures üle tee on Totu Market – poe pindala on u 12 m², mille kõik seinad on maast laeni riiuleid täis. Ühes küljes on seal lett, mille taga müüja, ja keskel on täpselt nii palju ruumi, et 3 inimest mahub kõrvuti seisma (kui mööda tahad minna, siis peavad mõlemad kõhu väga kõvasti sisse tõmbama). Seal on kõik olemas, mida vähegi soovida oskad.

Ükskord tahtsin pitsat teha ja taigna jaoks vajasin pärmi. Leidsin sõnaraamatust, kuidas see kohalikus keeles on, kirjutasin paberile, näitasin poes ette ning päripakk anti mulle kätte. Algul ütlesin ka, aga ju siis oli häädus ikka nii mööda, et sellest ei olnud abi.

Üks Bakuu lugematutest parkidest (Bakuu Filharmoonia juures).



LUULE KAAL, ERC Konsultatsiooni OÜ, konsultant TTÜ Teedeinstituut, lektor

Õhtune tipptund Bakuus Azneft'i ringristmikul



Turismipäev Bakuu Bulvaril



Valgusfoor Bakuus, millel ka posti värvus muutub vastavalt fooritule värvusele



*Toas võid
olla lühikeste
pükstega,
aga niimoodi
õue minna
ei tohi (ei ole
sobilik).*

Tegelikult, mida rohkem ma seal olen olnud, seda rohkem mulle see pisikeste kodupoodide süsteem meeldib. Ei ole vaja ju läbi kapata hektari-suurust poodi, kui meil hommikusöögiks on vaja 2 muna, 2 tomatit ja viiluke leiba. Tuleb mingi mõte, mida tahaks, lähed trepist alla, kõnnid 10 sammu, astud Totu Marketisse ja ostad. Mugav, väga mugav. Ja milline ajasääst! Ainus probleem selle juures on, et suvisel ajal, kui seal on +30C (ja rohkem), siis peab korralikult riidesse panema. Toas võid olla lühikeste pükstega, aga niimoodi õue minna ei tohi (ei ole sobilik). Me pole isegi prügikasti õue viinud lühikesi pükse kandes.

Riietus. Saab olla suhteliselt vabalt, aga siiski – lühikesed püksid (nii naistel kui meestel) on täiesti OUT. Näide siin – Tiidu autojuht viis ta Eesti küllalist lennujaama (mees kandis lühikesi pükse) ja pärast oli kommentaar „fui, kuidas nii saab, koledad karvased jalad“.

Söök. Ene Kaukaasia köök ja sealsed lambalihast tehtud söögid on lihtsalt võrratud. Lisaks kohalikud puuviljad – mureleid ja aprikoose võib süüa kilode kaupa ja ikka ei tüdine ära. Ja sealsed arbuusid!!! Ühel kenal suvisel päeval sõitis Totu Marketi ette üks päevinäinud Lada, milles oli vaevu ruumi juhi jaoks. Nii pakiruum, kõik istmed ja katusel olev pakiraam olid täis suuri arbuuse ja meloneid. Lippasin alla ja ostsin ühe arbuusi – raske on kirjeldada, kui ääretult maitsev see oli – tumepunane, krõmpsuv, mahlane ja suhkrusti

magusam. Oma elu parimad arbuusid olen ma just nimelt seal söönud.

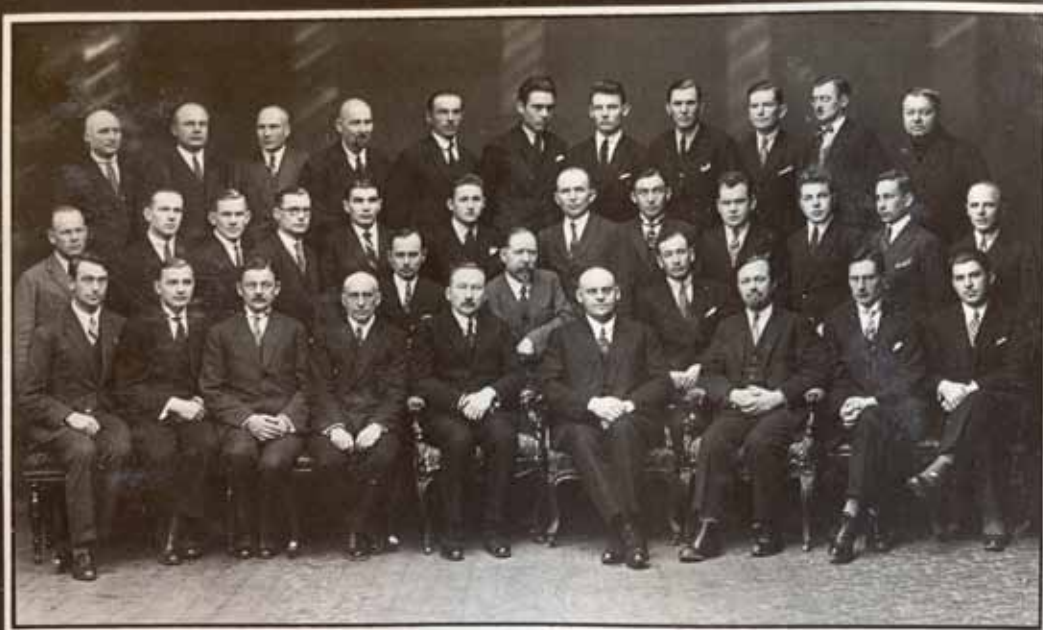
Autod. Nii palju edevaid autosid kui Bakuus polegi kuskil mujal näinud. Üks suurem ja võimsam džiiip kui teine ja tundub, et eriti oluline on tuunida oma auto mootori häält – mida bassihäälsema mõiratusse suudab see teha, seda parem. Samas on endiselt ka väga palju vanu nn Veneaegseid autosid liikvel, nii Ladasid kui Volgaseid (Moskvitše ja Zaparozetseid vähem). Ei ole mingi ime näha kõrvuti foori taga seismas Maseratit ja vana Volgat. Ja nagu Tiit mulle mainis, pole bensiini hind siin kolme aasta jooksul muutunud – 55 qopik'ut maksis liiter bensiini 2010. aasta kevadel ja sama palju maksab see ka praegu.

Kokkuvõte. Mul on hea meel, et mul on olnud võimalus mitmeid kordi Aserbaidžaanis käia. Lisaks Bakuule oleme ringi sõitnud mitmetes erinevates piirkondades ja näinud ka väikeseid külasid ning suuri mägesid. See on kontrastide maa – alates imeilusatest looduslikest kohtadest (meiesugustele lausmaa inimestele on sealsed mäed eriline vaatepilt) kuni naftaväljadeni, mis minu jaoks oli veidi troostitu. Kui vähegi võimalik, siis soovitan kindlasti külastada.

Saak on valmis ja vajab turustamist



ESIMESED EESTI MAANTEE TEHN. KURSUSED 23 jaan. – 3 aprill. 1928.



Cl. Kukk, K. Reinart, H. Värvi, H. Tensuuda, A. Droöner, M. Benno, J. Kaldassau, O. Kaera, J. Hrenzup, A. Kaigo, A. Rattus, R. Ilves, L. Tamm, R. Maas, A. Tõnisberg, A. Viik, P. Papp, A. Pöder, M. Kannik, P. Koorits, N. Keskküla, P. Himask, U. Muul, R. Türgens-Türisson, A. Martinson, R. Bergmann.
Lektorid: E. Käppa, J. Tiiiso, U. Nem-Dantsenko, J. Sakeus, K. Türgenson, A. Herem, H. Perna, A. Johanson, J. Taks.
Tedeministri abi Tedeministide Kursuste juh.

Esimesest teemeistrite kursusest osavõtjad. Kõige rohkem osalejaid oli kursustele saanud Harju maavalitsus, kokku 6 inimest. Saare ja Võru maavalitsusest oli kummastki 3 osalejat, teistest maavalitsustest 1-2. Petseri maavalitsus aga ei saanud kohaste isikute puudumisel ja rahalise kitsikuse tõttu kursustele ühtegi inimest.

Foto Eesti Maanteemuuseum.

Riigikogus 1928. aasta 24. mail vastu võetud ning sama aasta 15. juunil jõustunud maanteede seadusega pandi alus kogu teedeala organisatsioonile: kinnitati teedemajanduse struktuur, loodi teedekapital, seati sisse teemeistrite ametikohad jne.

Seaduse vastuvõtmisele eelnenud arutelud Riigikogus olid vaheaegadega kestnud kokku kaheksa aastat. Esimest korda juba 1920. aastal Asutavasse Kogusse antud maanteede seadust parandati ja tehti ümber mitme Riigikogu koosseisu jooksul. Viimane seaduse eelnõu esitati Riigikogule 1927. aasta kevadel ning see oli arutelu all terve aasta.

85 AASTAT PROFESSIONAALSET TEEHOOLDUST EESTIS

Teemeistriameti loomise vajadus

Samas oli juba ammu selge, et seadust vastu võttes kerkivad kohe esile ka mitmed probleemid. Muuseas nägi uus seadus ette, et I ja II klassi teede korrahoold ning järelvalve hakkavad edaspidi toimuma loodava teedekapitali arvelt, järk-järgult kaotatakse senine naturaalkohustus. Teede korrahoiu ja järelvalvega seotud ülesanded omakorda jääksid edaspidi maavalitsuste kanda.

Selge oli ka see, et maavalitsustel vastavat võimekust ei olnud. Nii näiteks kirjutas 11. novembril 1927 teedeminister oma seletuskirjas teedeministrile, et uue seadusega maavalitustele pandavad



MARILIIS HÄMÄLÄINEN,
Eesti Maanteemuuseumi teadur

ülesanded on neile ülejätkäivad, sest peale maavalitsuste juures asuva vähearvulise tehnilise personali ei ole siin muud organisatsiooni üldse olemas, kes seda otsekohest järelvalvet oma peale võtaks.

Lahendusena nähti täiesti uue organisatsiooni loomist, mis maavalitsuste seadusega pandavaid kohustusi täitma suudaks hakata. Uus organisatsioon omakorda vajab aga uusi inimesi: *inseneeridest ja teemeistritest algates ja kümnikutega¹ ja teevahtidega lõpetades.*

Selleks, et kõiki seaduses ettenähtud punkte täita oli esmajoones vaja vastavate oskuste ja vajaliku haridusega inimesi, kes oleksid *tarvilisel määral vilunud oma ülesannete täitmisel ja omandaksid teoreetilisi teadmisi teede ehitamisel* [...]. Nii näiteks leiti teedeministeriumis 1927. aasta novembris, et seaduse jõustudes oleks kokku vaja umbes 80 teemeistrit. Hiljem, seaduse jõustudes see arv küll natuke vähenes (1932. aastal oli kokku 72 teemeistrit), ent vajadus oskustega inimeste järele jäi.

Teedeministerium omalpoolt tegi ettepaneku veel enne maanteede seaduse lõplikku vastuvõtmist korraldada kursused nii teemeistritele kui ka teedeala inseneridele. Teedeminister August Kerem saatis vastavasisulise ettepaneku ka Vabariigi Valitsusele. Kursusega seotud kulud tuli kanda teede ja sildade korrashoiule mõeldud summadest.

Esimesed teemeistrite kursused Tallinnas

Vabariigi Valitsus kinnitas otsuse teemeistrite kursuste korraldamise kohta 1927. aasta 27. novembril. Peale vastavasisulist otsust saadeti info kursuse kohta laiali kõigisse tollastesse maavalitsustesse, kust oodati täiendusettepanekuid kursuse sisule ning ühtlasi paluti ka ettepanekuid võimalike kursusel osalejate osas. Kandidaatidele olid seatud ka mõningad tingimused. Igal kursusest osavõtjal pidi olema vähemalt kuueklassilise algkooli haridus², vähemalt üks aasta maanteede ehituspraktikat ning ühtlasi pidi kursulane olema vähemalt 20aastane.

Kursused olid osalejatele tasuta. Kursuste algusajaks oli määratud jaanuar ning kokku pidid need kestma 10 õppenädalat, millest esimesed kaheksa olid ettenähtud loenguteks ja praktiliste tööde tegemiseks ning viimased kaks nädalat eksamiteks. Kursusi korraldas teedeministeriumi ehitus-tehnikaosakond ning õppejõududeks olid osakonna enda insenerid. Õppeainete hulka olid arvatud joonestamine, geodeesia, ehitusmaterjalid, ehitusstaatika ja tugevusõpetus, ehituskonstruksioonid, raudbetoon, maantee-deehitus, sildade ehitus, ehitusmasinad, projektid, eelarved ja tehniline arvepidamine, töödejuhatamine, seaduse tundmine. Kuigi kursusel osalemine iseenesest

oli tasuta, tuli osalejale kas ise või siis teda saatnud maavalitsuse abiga tasuda õppeperioodil Tallinnas elamisega kaasnenud kulud ning sõidurahad. Ka pidid osalejale olema enda *joonestus ja kirjutusabinõud.*

Kursuse lõpetades sai iga osaleja tunnistuse, kuhu märgiti muuhulgas, kas ta on kursuse läbinud "hästi" või "rahuldavalt". Kursuse lõpetanule omistati teemeistri kutse. Peale kursuse lõpetamist pidid osalejad sõlmima lepingu, millega kohustusid kahe aasta jooksul teedeministeriumi või mõne maavalitsuse esimesel kutsel astuma teenistusse vähemalt üheks aastaks maanteede alal. Kui sõlmitud kohustusest kinni ei peetud, tuli riigikassasse maksta 100 krooni trahvi.³

Sobivate kandidaatide valimine

Maavalitsused olid üldiselt teedeministeriumi ettepanekuga kursused korraldada vägagi nõus. Kõigil maavalitsustel (va Petseri) olid olemas ka sobilikud kandidaadid. Mõningaid erandeid paluti siiski teha osalejate senise haridustaseme ja töökogemuse osas. Ettepanekuid tehti ka õpetatavate ainete osas. Nii näiteks leidis Harju maavalitsus, et kõige muu kõrval peaks kursulaste õppeainete hulka kuuluma *arvepidamise põhimõtted, päeva- ja ööraamatute pidamine tööde kohta, töötasulehtede kokkuseadmine ning mehaaniliste abinõude kütte- ja määrdõlde arvestamine.* Võru maavalitsus leidis, et õppekava oleks soovitatav koostada nii, et kursulaste *loomist täielikult ära saaks õppida.*

Kokku oli kursustel 26 osalejat, kellest kõige nooremad olid Saare maavalitsuse poolt saadetud kolm tööstuskooli õpilast (T. Keskküla, M. Benno ja P. Papp). Kõik kolm olid kandideerimise hetkel 19aastased. Kui enamus kursulaste vanus jäi 20-30 eluaasta vahele, siis oli ka vanemaid osalejaid. Nii näiteks saatis Harju maavalitsus kursustele 67aastase Hendrik Tõnisbergi, *kes alates 1904. aastast oli tegutsenud kümnikuna.*

Suurem osa kursusele saadetutest olid oma senises töös teedeehitamisega ühel või teisel viisil kokku puutunud. Samas oli osalejate hulgas ka *23 aastat mõisate valitsemise alal tegutsenud* 56aastane Anton Martinson ning 42aastane Aleksander Kuk, *kes omab tunnistuse iga süsteemilise mootor-veerista juhtimiseks ning kes kui tegelik põllumees on ta ligimale 20 a. teede parandamise naturaalkohustuste alusel osa võtnud.*

Kaheksanädalasele õppeperioodile Tallinnas järgnesid eksamid, mis pidid kestma 19. märtsist 4. aprillini. Kõik kursusel osalejad paraku kohe lõpetamiseni ei jõudnud. Kursuse lõppedes välja antud

tunnistustest kandsid neli märget "hästi" ja neliteist märget "rahuldavalt". Viiele kursusel osalenule pandi koheselt paika järeleksamite aeg. Samas palus näiteks Viljandi maavalitsuse poolt kursustele saadetud Aleksander Kuk tegemata jäänud eksamite pikendust kuni 1929. aasta maini, sest *kiire töö tõttu oli tal senini puudunud võimalus ennast eksamiteks ette valmistada.*

Esimestele teemeistrikursustele järgnesid üsna pea järgmised. 1929. aasta novembris tollase teedeministri poolt Vabariigi Valitsusele saadetud kirjas paluti kursuste korraldamiseks eraldada teedekapitalist 3600 krooni, *kuna ka nüüd on maavalitsuste poolt soove avaldatud kursuste toimepanemiseks* [...]. 1930. aasta kursustele pääses juba ka suurem hulk soovijaid. Teemeistri kursuste traditsiooni katkestas Teine maailmasõda ning esimesed sõjajärgsed kursused uues ideoloogilises õhustikus korraldati 1945. aastal.

Artikkel põhineb Eesti Riigiarhiivi materjalidel: Kirjavahetus maanteede tehnikute kursuste korraldamise asjus ERA.R 2075-2-85 ja Kirjavahetus teemeistrite kursustest osavõtu asjus ERA.R 2075-2-158.

¹ Siin on tõenäoliselt silmas peetud kümnikut kui tööjuhatajat. Varasemalt nimetati kümnikuks ka vallale allunud madalaimat politseija haldusametnikku.

² Kuueklassiline algharidus oli kohustuslik alates 07.05.1920, mil Asutav Kogu võttis vastu avalike algkoolide seaduse. Koolikohustus kestis 8.-16. eluaastani või kooli lõpetamiseni. Seadusega ettenähtud kuueklassilisele koolikohustusele mindi üle järk-järgult. Lõplikult pidi kuueklassiline koolikohustus ülerigiliselt hakkama kehtima 01.01.1930.

³ 1930. aastate alguses maksis 100 krooni näiteks keskmine tööhobune, hea tööhobune aga 150-200 krooni.

KOLMAS SILD ÜLE PÄRNU JÕE

PÄRNU JÕE SILDADEST

Pärnu Postimees, 17.04.2013



ILMAR PIHLAK, TTÜ emeritprofessor

Nahksild

1803. aastal ehitati Pärnu raehärra Peter Reinhold Harderi initsiatiivil kaupmeeste rahadega üle Pärnu jõe esimene ülepääs ujuva puitsilla näol, mida rahvas hakkas kutsuma Nahksillaks. Vee tänava sihis kulgenud sild ühendas Vee väravaid Jänesselja teega. Nahksild täitis kahte ülesannet – oli ühendusteeks jõe kahe kalda vahel ja kaiks randuvatele laevadele. Kaup laaditi laevadelt otse sillale. Vajadusel kuni kolm korda päevas eemaldati laevade läbilaskmiseks üks silla vahetükk. Kevadise jäämineku ajaks võeti sild lahti ja liiklus katkes nädalateks. Mitmeid kordi remonditud ja uuendatud Nahksild oli kasutusel kuni Suursilla valmimiseni.

Ettevalmistusi püsiva silla ehitamiseks alustati 1898. aastal geoloogiliste uurimistöödega. 1906. aastal koostas Müncheni insener Jacob Simon lahtikäiva keskavaga terrassilla projekti. 1913. aastal, kui tähistati Romanovite dünastia valitsemise 300. aasta juubelit, eraldati Pärnule uue silla ehitamiseks pool miljonit rubla riigi raha. See raha lendas aga Esimese Maaailmasõja ja oktoobrirevolutsiooni käigus tuulde.

Suursild

Peale sõda kaaluti kahte varianti: kas maapinna kohal kõrguv sild, mille alt oleks mahtunud sadamasse sõitma kaubarong või tunduvalt madalam sild, mis arvestaks ainult jääminekut ja kõrgeimat veetaset. Valiti odavam variant.

1933. aastal koostas Pärnus elanud tehnik K. Klein omal algatusel tunneli projekti. Selle puuduseks oli asjaolu, et talvel ei oleks regedega saanud tunnelit läbida. Lisaks ei oleks savine jõepõhi suutnud kanda tunneli raskust.

Silla ehitusprojekt telliti 12. septembril 1935. aastal vähempakkumise võitnud Taani firmalt Højgaard & Schultz. Silla rajamise muutis keerukaks asjaolu, et kandev paepinnas paiknes ligikaudu 18 m sügavusel pehme savikihi all. Seetõttu tuli neli jõesammast rajada kessoonidele. Kaks kaldasammast rajati vaiadele – kummalegi sambale 105 vaia pikkusega 15 meetrit. Silla kandekonstruktsioon koosnes neljast raudbetoonist topeltkaarest, mille külge oli riputatud sõidutee. Silla pikkus kaldasammaste vahel oli 210 meetrit. Silla 21 meetri pikkuse lahtikäiva klapi avamiseks kulus 100 sekundit. Sillal oli 6 meetri laiune sõidutee ja kaks 2 meetri laiust kõnniteed. Silla maksumuseks kujunes 1 421 000 krooni. Olgu võrdluseks toodud, et tasuline Nahksild tõi aastas sisse 15 000 krooni.

Silla pidulik avamine toimus 6. novembril 1938. aastal. Lindi lõi kas läbi president Konstantin Päts, kohal viibisid teedeminister N.Viitak, linnapea H.Soo ja teised tähtsad isikud ning ligemale 15 000 pealine rahvahulk. Silda hakati kutsuma Suursillaks. Suursilla ehitamisel sai oma esimese praktika Eesti sillaehituse silmapaistvamaid töödejuhatajaid August Vinn, kes läbis Taanis vastava koolituse. Kolleegide seas Vinni Kustiks kutsutu ehitas 1950-70 aastatel Eestis palju raudbetoonsildu, sh ka Rannu Jõesuu silla, kus allakirjutanul oli 1958. aastal võimalus läbida oma teist ehituspraktikat.

Pärnu Suursilla avamine 1938. aastal.



Huvitava seiga leidsin ajakirjast Nädal Pildis (1938, lk 506): „Kui enam kui kolme aasta eest hakati ehitama betoonsilda, siis ei uskunud paljud, et see sild saaks üldse valmis. Nimelt on omaaegne kuulus prohvet Järva Jaan kunagi ennustanud: kuigi asutame Pärnus üle Pärnu jõe ehitama silda, ei saa see valmis. Enne tulevat sõda. Ja kui tänava sügisel Sudeedimaal oli nii, et läheb lahti ... siis näitasid paljud pärnakad näpuga valmivale sillale, sosistades: nokitsege, nokitsege, ega te silda päriselt valmis ikka saa.

Kuid samal ajal leidis Pärnus hästi tuntud lustakas veovõimees, kes kannab kuulsat Kolumbose nime, ühel ilusal hommikupoolel, kui kedagi sillainseneridest polnud näha, kihutas mees oma hobusevankriga üle silla. Esimene. Seda nägid Ülejõe poolsel silla otsal töölised, kes vaimustusse sattudes jooksid Kolumbose juure, tõstsid ta ühes hobuse ja vankriga hurraa hüüete saatel üles ning kogu Pärnu võis õnnelikult hingata, sõda ei tule – vanker on veerenud üle silla.“

Sõda siiski tuli ja 1944. aasta 23. septembri hommikul laskisid taganeva saksa armee sapöörid Eesti ilusaima silla õhku.

Kesklinna sild

1944. aasta lõpuks valmis sõjaväeosa poolt ehitatud puidust kõrgkastidele toetunud metallist How-Žuravski tüüpi sõrestiksild, mis oli kasutusel kuni uue silla avamiseni. See ajutine sild paiknes Suursillast allavoolu. Suursilla sammastele toetuv Leningradis projekteeritud viieavaline metallist jätkuvtalasild valmis 1957. aasta lõpuks. Sillal on 6 meetri laiune sõidutee ja kaks 1,7 meetri laiust kõnniteed. Silda hakati nimetama Kesklinna sillaks.

Silla keskmine ava oli projekteeritud lahtikäivana võimaldamaks merelt saabuvat kalalaevadel randuda kalakombinaadi kai äärde.

Klappsilla ehitamine aga äpardus. Väheste haridusega töödejuhataja lootis saada preemiat metalli kokkuhoidmise eest. Selleks asendas ta omavoliliselt klappsilla metallist sõiduteeplaadi massiivse raudbetoonplaadiga. Kuna mootorid ei suutnud tõsta raskemaks muutunud silla lahtikäivaid konsoolplaate, toppis ta silla sammastes asuvatele vastukaaludele raudteerööpaid juurde. Klappsild avanes kuidagi kolm korda ja seejärel jäi poolavatud asendisse. Kommunaalosakond paigaldas jalakäijatele purde, autod said aga Sindi kaudu sõita. Viimaks saadi lisaraskuste abil silla „ülestõus“ maha suruda.

Hävinud Suursilla asemele pärast sõda ehitatud Pärnu sild.



1961. aastal uurisid TPI dotsendid Juhan Aare ja Eugen Soonvald ning Kommunaalprojekti grupijuht Ilmar Pihlak tõstemehhanismi taastamise võimalusi. Suure ülekoormuse tõttu olid tugiosade poltühendused deformeerunud ja klappsilla pöördetelg kõverduanud. Klappsilla taastamiseks oleks tulnud klappsild uuesti ehitada. Linnal ei olnud vaba raha ja ümberehitus oleks peatanud liikluse pikemaks ajaks. Püütud kalasaak veeti sadamast veoautodega nelja kilomeetri kaugusel paiknenud kalakombinaati.

Tänapäeval on soovitatud Kesklinna silla läbilaskvuse suurendamiseks ehitada olemasoleva kõrvale teine sild. See oleks praktiliselt võimalik, kuid sellega kaasnevale ca 1,5-2 kordsele läbilaskvuse kasvule ei vastaks sillale lähimad ristmikud ja kesklinna autoliiklus kasvaks ülemääraselt.

Küll on peale kolmanda silla ehitamist võimalik asendada amortiseerunud väikese kandevõimega metalltalad (praegu on sillal keelumärk 341 - Massipiirang 8 t), vajadusel ehitada uuesti lahtikäiv osa ja laiendada nii sõidu- kui kergliiklusteed linnatänavate standardi nõuetele vastavateks.

Papiniidu sild (Uus sild)

Papiniidu kaherealist silda koos raudteesillaga hakati ehitama 23. jaanuaril 1973. aastal. Sild võeti vastu plaani kohaselt 30. detsembril 1976. aastal, ilma et silla sõidutee viimistlusega oleks valmis jõutud. Lindi löikas läbi Ministrite Nõukogu esimehe asetäitja Bruno Saul. Kohal viibisid ka Pärnu linnakomitee I sekretär A. Tammeorg, linna täitevkomitee esimees H. Lõmps ja teised juhtivad töötajad. Ajaleht Pärnu Kommunist resümeeris (31.12.1976): „Inimeste tahe ja masinate jõud murdsid kõik takistused“.

Varsti hakkas sild vajama remonti. Kuid alles 2011. aastal suudeti euroraha toel teha vajalik remont, mille käigus suurendati silla sõiduradade arvu kahelt neljale. Renoveeritud Papiniidu sild omab suurt läbilaskvuse reservi.

Kolmas sild

Pärnu üldplaneeringu eskiisi järgi on kolmanda silla koridoriks, tuginedes osaühingu Hendrikson ja Ko ja inseneribüroo Stratumi uurimistöödele, valitud Raba – Aia tänava suund. Kahest pakutud Aia tänava suunalisest variandist „Aia 1“ ja „Aia 2“ on paremaks hinnatud 14748 tuhat eurot maksev variant „Aia 2“, mis algab osaliselt linavabriku krundilt. Variandid „Aia 1“ ja „Aia 2“ jõuavad Aia tänavani kaupluste Decora ja Port Artur 2 vahelise koridori kaudu ja selle maatüki väljaostmiseks peaks linn välja käima 872 tuhat eurot (vt Regio. Eesti teed, Pärnu).

Eesti linnatänavate standardi alusel tuleb linnas asuv sild projekteerida reeglina risti jõevoolu suunaga. Variant „Aia 2“ paikneb jõe voolusuuna suhtes ligikaudu 70 kraadise nurga all, mistõttu silla avaehitus on jõega risti paiknevast sillast 17 meetri võrra pikem ja 690 tuhande euro võrra kallim..

Kolmanda silla ehitamise teema on seisnud linnavalitsuse päevakorras juba üle kaheksa aasta. Eurotoetuste saamise aeg hakkab Eesti jaoks varsti lõppema. On teada, et Euroopa Liit ei jaga meelsasti raha projektidele, mis sisaldavad vähepõhjustatud kulutusi.

Seetõttu teeb autor kaks ettepanekut ehituskulude vähendamiseks. Esiteks: ühendada riigi maal kulgev Pargi tänava suunaline sillakoridor Aia-Pika tänava ristmikuga Decora paremalt küljelt mööduva kõverjoonelise tänavalõiguga, mis nõuaks Laia ja Pika tänava vahelise kesklinna kvartali planeeringu osalist muutmist. Silla lühenemise ja eramaast möödumise abil väheneks kolmanda silla maksumus ligikaudu 1400 tuhande euro võrra. Teiseks: kui kesklinna kvartali planeeringut muuta ei saa, siis tuleks Raba tänava telge maksimaalselt kallutada Linavabriku hoone poole, sild ehitada risti jõega ja Laiale tänavale jõuda Decora hoonest vasakult poolt möödudes. Teise variandi puhul väheneks silla maksumus ligikaudu 600 tuhande euro võrra.

Toomas Kivimägi valimisliit loodab ehitada kolmanda silla Raba-Aia teljel aastatel 2013-2017 juhul, kui Decora loobub oma rahalisest nõudest, Euroopa Liit toetab silla ehitamist 85 % ja Pärnu linn 15 % ulatuses. (Pärnu Postimees, 17.05.2013).

Kes võiksid avada liikluse kolmandal sillal? Projektierimise ja ehitustööde kiirendamise korral võib selliseid isikuid otsida eelolevate kohalike omavalitsuste ja parlamendi valimistel mandaadi saanute hulgast.

On soovitatud ehitada Raba tänava (kolmas) sild kolmerajalisena, mis on maailma praktikas üsna harukordne. Põhjenduseks on toodud liiklusõnnetuste puhul tekkivad kriitilised ummikud, mis takistavad kiirabi, tuletõrje ja politsei tööd. Kesklinna silla ja perspektiivse Raba tänava silla vahekaugus on 600 meetrit. Kriitilise olukorra puhul on võimalik kasutada ühte neist. Kui Kesklinna silla sõidutee laius on 6 meetrit, siis Raba tänava sillal juba 9 meetrit, mis võimaldab kergemini mööduda teel olevast takistusest.

Raba tänava silla eelistamist Kesklinna sillale soosib pikemate sõitude korral (näiteks Tallinna maantee-Ehitajate tee ristmikult Aia-Pika tänava ristmikuni) paarisajameetri võrra lühem tee ning erinevad kiiruspiirangud: Ülejõe alal 50 ja kesklinna alal 40 km/h.

Pärnu ja Tartu võrdlus

Pärnus on hetkel üle Pärnu jõe 6 sõidurada ja peale kolmanda silla valmimist 8 + 4 sõidurada Sauga jõe kohal ehk kokku 12 sõidurada, mis teeb 10 000 elaniku kohta 3 sõidurada.

Tartus on hetkel 13 sõidurada ja ehitatava idapoolse ringtee silla ja planeeritavate Ropka ja Betooni tänava sildade valmimisega järele 19 sõidurada, mis teeb 10 000 elaniku kohta 1,9 sõidurada ehk tunduvalt vähem kui Pärnus.

Neljas sild

Pärnu üldplaneeringu eskiisi seletuskirja alusel on neljas sild kavandatud Niidu-Kastani tänava suunale ja jällegi viltu jõe telje suhtes. Parem oleks neljas, jõega risti asetsev sild kavandada Niidu-Liiva tänava suunale. Kavandatud jalakäijate silda A. H. Tammsaare puistee pikenduselt Niidu metsa ei ole võimalik üldse vaja ehitada.

Millal võib saabuda aeg Pärnu jõe neljanda silla ehitamiseks? Juhan Liivi ja Andrus Ansipit parafraaseerides: „Ükskord, kui on Eesti riik viie rikkama riigi hulgas Euroopas“.

Aga võib-olla varem?!

Kasutatud allikad:

1. Nädal Pildis, 1938, lk 506.
2. EVS 843:2003. Linnatänavad. Tallinn, 2003.
3. Tõnu Kann. Pärnu suured sillad 1803-2007. Pärnu Postimees, 17.03.2007.
4. Väino Einer, Valdo Täker. Pärnumaa teede kroonika. Lääne Regionaalne Maanteeamet. Pärnu, 2010.
5. Osaühing Hendrikson ja Ko. Töö 1471/11. Pärnu sillavariantide võrdlus. Eksperthinnang. Tartu, 2012.
6. Ilmar Pihlak. Jätkuv kodusõda Eesti teedel. Pärnu Postimees, 10.05.2012.
7. Inseneribüroo Stratum. Pärnu linna liikluse mudel 2030. Tallinn, 2012.
8. Pärnu linnavalitsus. Pärnu linna üldplaneering. Esikiis. Pärnu 28.03.2013.
9. Juhan Liiv. Kogutud luuletused. Toimetanud Juhan Talvet. Tallinn, 2013.
10. Ilmar Pihlak. Ajaloost tänapäeva kolmanda sillani üle Pärnu jõe. Pärnu Postimees, 17.04.2013.

Kolmanda silla (Aia tn sihil) hommikuse tippunni liiklussageduse prognoos (autot/tunnis) Inseneribüroo Stratum'i andmetel

Aasta	Kesklinna sild	Kolmas sild	Papiniidu sild	Kokku
2009	1680	-	2040	3720
2030	2660	-	3260	5920
2030	1880	1630	2440	5950

Kas Pärnu kolmanda silla prototüübiks võiks sobida Santiago Calatrava poolt Sevilleasse projekteeritud Alamillo sild?



Toomas Kivimägi valimisliit loodab ehitada kolmanda silla Raba-Aia teljel aastatel 2013-2017 ...

LIIKLUSOHUTUS – OLUKORD ON PAREM, KUID SIISKI ALLA KESKMISE

Eelmisel aastal hukkus Eestimaal teedel ja tänavatel 87 liiklejat – seda on 14 võrra vähem, kui aasta varem. Olukord liikluses paranes. Ometi ei ole rahuloluks põhjust. 87 hukkunut on minu algkoolipäevilt neli klassit last, tõi tänapäeval on klassid muutunud suuremaks, kuid paljud koolid ka väiksemaks. Võib öelda, ka, et eelmise aasta liiklussurmade läbi jäi üks kool jälle tühjaks.

Viimasel ajal on moodi läinud igasugused pingeread ja ka riike reastatakse. Võrreldakse nii heaolu, edukust, rikkust, keskmist eluiga, sissetulekut jne, jne. Ka liiklusohutuse taset võrreldakse ning üheks näitajaks, mille alusel riike ritta seatakse, on hukkunute arv 1 miljoni elaniku kohta.

Eelmisel aastal hukkus Eestis miljoni elaniku kohta 65 inimest, Euroopa Liidu riikide seas jagasime Luksemburgiga 17-18. kohta. Liiklusohutuse tasemelt on liidriteks Ühendkuningriik, Rootsi, Holland ja Taani, kus miljoni elaniku kohta hukub alla 35 inimese. Euroopa Liidu keskmine näitaja on 55 surmajuhtumit miljoni elaniku kohta. Seega – meie olukord on läinud paremaks, kuid kiidelda ei ole millegagi – oleme paraku alla keskmise ja ohutuima liiklusega riikidest kaks korda kehvemad.

Käesolev aasta on liikluses alanud hästi. Märtsis ei hukkunud liikluses ühtegi inimest – mina teist sellist kuud ei mäleta – 29. mai seisuga on liikluses hukkunud 14 inimest, aasta tagasi oli hukkunuid 41. Ehk siis kolm korda vähem! See tekitab küsimusi. Tegelikult tuleb küsimusi alati, kui olukord muutub. Kui seis läheb kehvemaks, küsitakse miks ja mida tuleks teha, et asjad paraneks.

Samu küsimusi küsitakse ka siis, kui asi liigub paremuse poole. Nii ka tänavu. Näiteks: Palju õnne liiklussurmadevaba märtsi puhul. Palun, et püüaksite koostada põhjenduste loetelu, miks ja kuidas selline tulemus on saavutatud. Mida tegi ministerium teistmoodi, mida liiklejad, mida politsei, mida maanteeamet, ...veel keegi. Näiteks alates 2011. aastast, kui surmajuhtumite arv taas tõusule pööras. No mis Sa ikka oskad vastata, ega ei tehtud ju ekstra midagi erilist. Ei võtnud „erimeetmeid“ kasutusele ei maanteeamet ega ka politsei – just nendest asutustest ja nende tegevusest oleme harjunud liiklusohutuse kontekstis rääkima.

Liiklusohutust mõjutavad väga paljud asjaolud –

**Alla 35 inimese
miljoni elaniku kohta aastas
liikluses hukkunuid**



**EL keskmine: 55 inimest
miljoni elaniku kohta aastas
liikluses hukkunuid**



**65 inimest
miljoni elaniku kohta
2012. a. liikluses hukkunuid**



VILLU VANE,
Maanteeameti avalike suhete osakond

alates liiklejate käitumisest, järelevalvest, teede-tänavate seisukorrast ja liikluskorraldusest kuni lõpetades kütuse hinna ja ilmaga, sinna vahepeale veel lugematu arv tegureid. Muutuste põhjustest rääkides tasuks aga meenutada aastatetagust olukorda. Üheksakümnendate alguses hukkus meil liikluses ligi kolmsada inimest aastas, ehk ei möödunud pea päevagi, kui keelgi liiklusõnnetustes elu ei kaotanud. Selle aastatuhande alguses vähenes hukkunute arv kaheksa piirimaile ja viimasel kolmel aastal hukkus keskketl läbi 90 inimest aastas. Mis siis on selle aja jooksul muutunud? Muutused on olnud suured. Liiklusohutus on suuresti kolmest tegurist – sõidukist, keskkonnast ja inimesest.

Selle aja jooksul on meie autopark muutunud tundmatuseks. Nõukaaegsed Žigulid, mossed ja sapakad on tänavapildist kadunud, kadunud on ka kunagised rahvaautod Datsun ning ka Ford Sierra on juba muutunud üpris haruldaseks. Ehkki meie keskmine sõiduki vanus on ikka üle 10 aasta, on auto ise muutunud oluliselt ohutumaks. Tänu aktiivsele ja passiivse turvaravastusele on auto muutunud ohutumaks nii sõitjatele kui ka jalakäijatele. Tänu turvaravastusele pääsevad autosolijad vigastusteta või on vigastused oluliselt väiksemad ka sellistes kokkupõrgetes, mis vee kümme aastat tagasi oleks endaga kaasa toonud letaalseid tagajärgi. Autotööstus Eestis puudub ja seega ei ole meil võimalust

ehitada üha ohutumaid sõidukeid. Põhiline, mida teha saame, on see, et liikluses osalevad sõidukid oleksid tehniliselt korras.

Tehnoülevaatuse tase on aastatega paranenud ja loodetavasti ei ole enam võimalik ilma kontrollita templit korrasoleku kohta registreerimistunnistusele saada. Kuid, eks arenguruumi on siingi – kuigi meie keskmine pereauto on vanem kui meie põhjanaabritel, on tehnoulevaatusel n-ö läbisaamine meil kõrgem kui Soomes. Julgen küll kahelda, et meie sõidukid tehniliselt paremas korras on.

Keskfond. Eesti teedevõrk ei ole nende aastate jooksul väga palju muutunud, uusi teid on tulnud juurde mõne möödasõidu arvelt ning lisandunud on I klassi maanteid, neid neljajalgisi. Küll on muutunud aga teed ise – need on suhteliselt korralikult tähistatud, teekattemärgistus ei ole laita ja ka seisund ei ole kõige hullem. Loomulikult tahaks paremat, kuid teede ehitus ja remont on väga kallis. Üldpilt on tegelikult siiski päris palju muutunud.

Kõige rohkem on aga minu arvates liiklusohutusel muutumisele kaasa aidanud nn kergliiklusteede rajamine. Aastatel 2004 kuni 2012 on kokku riigi maanteed äärde rajatud ca 350 km jalg- ja jalgrattateid. Nende teede otstarbekuse ja sihipärase kasutamise – tervisesportlased, kes peale teelõigu valmimist need kohe „vallutavad“ –, üle on palju vaieldud. Usun, et nende teede rajamine on vajalik ja möödapääsmatu. Lisaks ratturitele ja rulluisutajatele liiguvad seal ka varahommikul ja pärastlõunal koolilapsed, tööleruttajad ja vanemad inimesed. Jalg- ja jalgrattate puudumisel oleks nad kõik sõiduteel. Lisaks teedele on lisandunud ka ilmselt pea samapalju või rohkemgi tänavavalgustust, mis on meie kliimavöötmes jalakäijate ohutusele mõeldes samuti hädavajalik. Lisaks ei tasu unustada sedagi, et iga-aastaselt muudame ohutumaks mitukümmend liiklusohutlikku kohta, kas tehes ristmiku ohutumaks, rajades jalakäijatele teeületamiskohti või jalg- ja jalgrattateid jne. Summad, mis selleks kuluvad,

ei ole väiksed – käesoleval aastal kulub selleks esialgsete kavade kohaselt 3 miljonit eurot, millega muudetakse liiklusohutumaks 45 kohas.

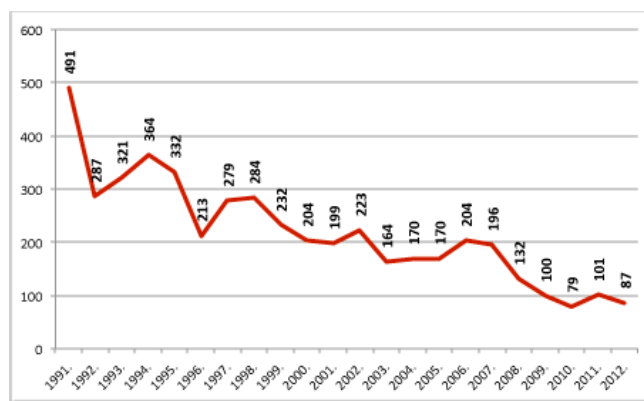
Ja lõpuks kõige tähtsam ehk inimene. Liiklejad olene me kõik – kes liigub rohkem autoga, kes vähem, aga jalgsi liikleme me kõik. Ja sellest, kuidas me seda teeme, oleneb liiklusohutus kõige rohkem. Kui vaadata muutusi ajas, siis on ka liiklejad muutunud. Meid on jäänud vähemaks, eluiga on pikenenud (me olene üldiselt vanemad), lapsi on vähem ja lisaks on paljud noored Eestist lahkunud. Mis aga olulisem, meie hoiakud ja käitumine liikluses on muutunud. Kui aastatuhande alguses ei andnud jalakäijate ülekäigurajal jalakäijale teed 65% juhtidest, siis viimastel aastatel on selliseid juhte poole vähem. Veel 2005. aastal kinnistas sõiduauto tagaistmel turvavöö vaid 30% sõitjatest, siis eelmisel aastal juba 84%. Juhtide ja esiistmel istuvad täiskasvanud sõitjate seas on turvavöö kinnitajaid üle 95%. Ka joores juhtimine, see liikluse surmapatt, on aastatuhande algusega võrreldes poole võrra vähenenud.

Kõik need muutused on aidanud kaasa liikluse ohutumaks muutumisele, kuid need muutused on osa protsessist ja märgatavad vaid aja jooksul. Paraku ei parane olukord ja seejuures ei vähene ka liiklusõnnetustes hukkunute arv lineaarselt. Ikka on tagasilööke, mõni aasta on halvem, mõni parem. Vaatamata sellele, et meie liiklus on muutunud ohutumaks, ei saa nüüd kergendatult ohates käsi rüppe lasta. Tehtud on palju. Paljustki, mis aidanud olukorra muutumisele kaasa, ma ei kirjutanud, olgu see siis liiklusjärelvalve, teede talvine (aga ka suvine) hooldus, juhtide koolitus ja teavitamine, liiklusohutusprogrammi rakendusplaanis loetletud tegevused jne. Riik on seadnud eesmärgi, et aastaks 2015 ei tohiks liikluses hukkute arv kolme aasta keskmisena olla suurem kui 75. Tegelikult ei tohiks olla aktsepteeritav ühegi inimese kaotus.



- Liiklusregistris olev **popim sõiduauto** margi järgi on **Volkswagen**.
- Enim sõiduautosid värvi järgi – **must (87647)**, hall (67934) ja punane (63117)
- **Vanim** registris olev sõiduk – arvel seisab uuniku märgiga **1919. aasta mootorratas Indian Power Plus**. Vanasõidukitest sõiduautod 1920. aasta Ford RD ja 1921. aasta Ford T.
- Sõidukite üldarv – 857 479
- Väikelaevade üldarv – 23 004
- Alla 12m kogupikkusega laevad – 1 839
- **Jetid** - 629
- Liiklusregistris on parempoolse rooliga sõidu- ja veoautosid registreeritud 230.
- **Liiklusregistris registreeritud kõige võimsamad sõidukid:**

Liiklusõnnetustes hukkunute arv aastate lõikes



MOOTORI VÕIMSUS	KATEGOORIA	MARK	KERE
601	M1	KOENIGSEGG	lahtine
588	M1	MERCEDES-BENZ	seidaan
570	LM	KRONE	kombain
515	M1	LAMBORGHINI	kupee
515	N3	VOLVO	furgoon
515	N3	VOLVO	sadul

PIIRIÜLENE TEE-EHITUS AJENDAS JAGAMA ERIALASEID TEADMISI



EGLE OOLO, Maanteeameti avalike suhete osakond

2010. aasta aprillis sõlmis Maanteeameti lõuna regiooni Petseri Rajooni Administratsiooniga Eesti-Läti-Vene piiriülese koostööprogrammi raames ühiste kavatsuste protokoll, et ühistööna rekonstrueerida Kagu-Eestit ja Pihkva oblastit ühendava Värskas – Petseri kloostrite tee.

2012. aastal kiitis Euroopa Komisjon heaks otsuse rahastada liiklusohutuse tõstmisele ja piiriületuse võimaluste parandamiseks suunatud koostööprojekti Euroopa naabrus- ja partnerlus-instrumentid ligi 6,5 miljoni euro ulatuses. Sellest 3,3 miljonit on planeeritud Eesti ning 3,2 miljonit Venemaa territooriumile jäävate teede ja parklate uuendamiseks. Lisaks tee-ehitusele toetas Euroopa Komisjon projekti raames ka ühisseminaride ja –koolituste korraldamist, mille käigus jagavad projektis osalejad teadmisi ning oskusi liiklusohutuse, teede projekteerimise ja uute tehnoloogiate teemadel – know-how jagamisest olid eriti huvitatud Venemaa poolsed koostööpartnerid.

Esimene liiklusohutuse ja –kasvatuse teemaline koostööseminar toimus 12. oktoobril 2012 Varbusel asuvas Eesti Maanteemuuseumis, kus Maanteeamet jagas oma teadmisi ja kogemusi 21 Petseri rajooni ja Pihkva oblasti teede valdkonna ametniku ning haridus- ja noorsootöötajaga. Päeva jooksul käsitleti teemasid Eesti rahvuslikust liiklusohutusprogrammist, liiklusohutuse kohtade likvideerimisest, liikluskasvatusest ja sellealastest kampaaniatest Eestis ning jalgrattateede projekteerimisest nii Eestis kui Saksamaal. Samuti tutvuti Eesti Maanteemuuseumi väliekspertsiga.

Teine koostööseminar leidis 18. detsembril 2012 aset Petseri rajoonis Krivskis. Teede-ehituse kaasaegseid tehnoloogiaid käsitlevale seminarile sõitsid Maanteeameti ning mitmete Maanteeameti koostööpartneritest töövõtjate ja projekteerijate esindajad.

25. aprillil 2013 korraldas Maanteeamet ajendatuna suurest huvist sügisel korraldatud seminari vastu Petseri lasteaias ja kooliõpetajatele, noorsootöötajatele, politseinikele ja Petseri Rajooni Administratsiooni ametnikele põhjalikuma liikluskasvatuse teemalise praktilise koolituse.

Viimane projekti raames toimuv koolitus on kavandatud toimuma Lõuna-Eestis tänava suvel.

PILGUHEIT *SAFE ROAD* PROJEKTILE

- Värskat ja Petserit ühendav Karisilla - Petseri maantee 20,5 kilomeetri pikkune teelõik - on olulise tähtsusega tee nii piiriületajatele, kohalikele elanikele kui ka Petseri kloostrite ja Seto talumuuseumi küllastajatele.
- Olemasolev tee-infrastruktuur ei rahulda enam regiooni vajadusi, kuna maantee on liiga kitsas, Värskas – Koidula teelõigul on 2,5 kilomeetrine lõik asfaltkatteta ning liiklusohutuse seisukohast tekitavad muret jalg- ja jalgrattateede ning Venemaa poolel piiriparkla puudumine.
- Projekti käigus renoveeritakse rahvusvahelistele standarditele vastavaks 17 kilomeetrit maanteed Põlvamaal, ehitatakse 1,6 kilomeetri pikkune Värskas keskusest Seto talumuuseumisse kulgev ning 300 meetrine rajatavast piiriparklast Koidula piiripunktini viiv jalg- ja jalgrattateede.
- Venemaal Pihkva oblasti territooriumil rekonstrueeritakse piiripunkti ja Petseri kloostrite vahele jääv 2,8 kilomeetrine teelõik, mille äärde ehitatakse jalg- ja jalgrattateed. Lisaks rajatakse Petseri kloostrite lähiste turismibusside tarbeks 0,5 hektari suurune parkla. Valgustuse, tualettide ja muude lisavõimalustega avar kolme hektari suurune parkimisala ehitatakse raskeveokite ja sõiduautode tarbeks ka Vene poolel asuva Kunitšina Gora piiripunkti juurde.
- Projekti käigus installeeritakse neli moodsat VMS turismiinfo viita – Värskasse, Petserisse ja piirile nii Eesti kui Venemaa poolele.
- Tee-ehitustööd valmivad Eesti territooriumil tänava hilis-sügisel, Venemaa poolel on tähtajaks 2014. aasta suvi.

Eesti-Läti-Vene piiriülese koostööprogrammi raames on kavas rekonstrueerida Värskas – Petseri kloostrite tee.



ÕPPEPÄEV PETSERIS TUTVUSTAS LIIKLUSKASVATUS- ALASEID TEGEVUSI EESTIS

EGLE OOLO, Maanteeameti avalike suhete osakond
KAI KUUSPALU, Maanteeameti liikluskasvatuse talitus

Neljapäeva, 25. aprilli vihmasel varahommikul laadsid Maanteeameti liikluskasvatuse talituse juhtivspetsialist Kai Kuuspalu ja Politsei- ja Piirivalveameti lõuna prefektuuri ennetusteenistuse juht Marina Paddar auto liikluskasvatuse teemalisi mängu, õppevahendeid, infovoldikuid ja meeneid täis ning alustasid ootusärevalt sõitu Koidula piiripunkti suunas. Teisel pool piiri oli neid ootamas paarkümmend Petseri lasteaia- ja kooliõpetajat, haridusametuse direktorit, noorsootöötajat, politseinikku ja Petseri Rajooni Administratsiooni ametnikku, et ammutada teadmisi sellest, kuidas toimub liiklusõpe ja liiklusohutuse parandamine Eestis.

Piiriületusprotseduurid näppasid ootamatult päevast ligi tunni ning juba Venemaa poolele jõudnuna pani Eestist tulnud proovile Petseri Jurjevskaja-nimelise peatänava seisukord. Et tänav polnud 20 aastat remonti näinud, oli kohati raskusi kindlaks tegemisega, kas tegu on ikka asfaltkattega tänavaga. Auk augus kinni, ohtralt muda ja porilompe, mille vahel on sõidukijuhid sunnitud kõige madalama käiguga slaalomit sõitma – sellised olid esimesed muljed, mis Petseri tänavad tekitasid. Jalakäijatel tuli aga leppida ebatasase ja porise teepervega, kus polnud asfaldist märkigi. Kõige selle juures pakkus aga rõõmu teadmine, et järgmise aasta sügiseks on Jurjevskaja tänav tänu Eesti-Vene koostööprojektile läbinud põhjaliku rekonstrueerimise.

Kuna tänava läbimine nõudis oma aja, astusid koolituse läbiviijad peaväljaku lähedal asuva kriiskavrohelisteks värvitud Petseri raamatukogu majja vaid paar minutit enne kokku lepitud koolituse algusaega. Ajaks, mil õppepäeva läbiviijad Kai ja Marina kaasa võetud kottide ja kastidega teisel korrusel asuvasse õppeklassi jõudsid, istus publik juba kannatlikult omal kohal ning ootas põnevusega, mida Eestist külla tulnud kolleegidel nendega jagada on. Koolitajatele mõeldud koolitused pole midagi, millega nad väga tihti kokku puutuvad, seetõttu ei olnud auditoriumil eesootavast kuigi palju aimu.

Külalised võeti lahkelt vastu ning koolituspäev juhatati Vene kommete kohaselt sisse kõrgete linnaametnike poolt. Kohal olid Petseri Rajooni Administratsiooni noorsootöö ja piiriülese koostöö osakonna juhataja Jelena Aleksandrovna Kitškina ning administratsiooni ülema asetäitja Dmitri Gennadjevitš Sopotov, kes tutvustasid põgusalt Safe Roadi projekti ning soovisid kõigile kohalviibijatele huvitavat ja sisukat päeva.

Õppepäeva läbiviijatel oli pärast väikest tutvumisringi hea meel tõdeda, et peaaegu kõik koolitusel osalejad olid praktikud, kes janunesid uue info, inspireerivate näidete ja harjutuste järele. Kai ja Marina uurisid alustuseks auditoriumilt, kellena nad igapäevaselt liikluses osalevad ning millised on nende ootused päevale. Selgus, et enamik liikleb jalgsi, mõni ka autoga, ent jalgrattaga liiklejaid auditoriumi seas ei leidunud. Eesootaval päeval loodeti enim ammutada inspiratsiooni sellest, kuidas Eestis liiklusteemaline haridus toimib



Petseri Rajooni Administratsiooni noorsootöö ja piiriülese koostöö osakonna juhataja Jelena Aleksandrovna Kitškina avasõnad



Marina Paddar ja Kai Kuuspalu





ning saada uuenduslikke meetodilisi nippe, mida igapäevatoos kasutada.

Lisaks oodatule lubasid Kai ja Marina päeva teises pooles ka ühiselt mõned mängud läbi proovida. Viimane tekitas nii mõneski õpetajas üllatust, sest siiani polnud nad ise kunagi mängu läbi proovida saanud.

Esimene kolmveerandtund kulus tutvustamisele, kuidas on Eestis jaotatud liiklusohutuse tagamise vastutus – Maanteeameti tegeleb teede ehituse, hoolde, liikluskorralduse reguleerimise, liiklusregistri pidamise, rahvusliku liiklusohutusprogrammi koordineerimise ja liikluskasvatuse eestvedamisega riiklikul tasandil ning Politsei- ja Piirivalveameti haldusalasse jäävad liiklusjärelvalve menetlustoimingud liiklusõnnetuse korral ja ennetustöö. Kõige selle kõrval tehakse aga tihedat koostööd tegevuste ühtlustamise, kampaaniate, koostööprojektide ning koolituste kaudu. Publiku reaktsioonist selgus üheselt, et Venemaal nii süsteemset lähenemist ei ole.

Seejärel andis Kai Maanteeameti esindajana vene kolleegidele ülevaate, kuidas liikluskasvatus Eestis haridusasutustes korraldatud on – millised seadusandlikud aktid seda reguleerivad ning mis on sätestatud riiklikes õppekavad. Samuti tutvustati nõudeid, kuidas lasteaiast ja nende saatjatel tuleb liigeldes kanda erksavärvilisi veste ning lasteaiarühmade saatjad peavad olema läbinud vastava koolituse, mis tekitasid publikus imestust. Kas tõesti on Eestis kõik liiklusohutuse valdkonnas nii läbi mõeldud ja reguleeritud? Marina lüüsis omalt poolt näitena, et isegi Politseikooli kadettide väljaõpe sisaldab kohustuslikku projekti läbiviimist lasteaias või koolis, et politseinikud saaksid ennetustöö kogemuse.

Järgmisena räägiti ettevõtmistest, millega tegeletakse Eestis Maanteeameti eestvedamisel liikluskasvatuse valdkonnas. Kuuldes, et riik paneb öla alla liikluskasvatuse tegevusi toetavate õppematerjalide, mängude, õpetajatele mõeldud juhendmaterjalide, temaatilise e-keskkonna väljatöötamisel ning erinevatele sihtgruppidele, kaasa arvatud koolitajatele suunatud koolitustele

korraldamisel, väljendasid Petseri haridustöötajad imetlust ning ühtlasi ka kadedust meie riigi hoolivale suhtumisele ja laste liiklusohutusse panustamisele. Sealsetes lasteaedades ja koolides napib nii õpetajatele kui õpilastele mõeldud õppematerjale, märkisid õpetajad.

„Kui Eestis olles jääb sageli kõlama kahetsus selle üle, et Eesti riigil pole piisavalt ressursse veel laialdasemaks panustamiseks, siis võõrsil olles tuli meie riigi hoolivus ning panus oluliselt rohkem esile,“ meenutab Kai emotsioone, mille Petseris korraldatud õppepäev tekitas.

Ratturiõpet pärsib jalgrattateede puudus

Elavat diskussiooni tekitas publikus lastele suunatud liikluskasvatus, mille puhul tõdesid nii koolitajad kui auditoorium, et kõige aluseks on eeskujude, mida annavad väikelastele (vana)vanemad, vanemad õed-vennad ja lasteaiapärijad, suuremaks sirdudes aga õpetajad, täiskasvanud, sõbrad ja teised iidolid. Ka publiku seas onnud Petseri politseiülem pidas laste liikluskasvatust ja isikliku eeskujude andmist väga oluliseks ning tunnustas Eestis korraldatavaid tegevusi ja kampaaniaid juhtimaks tähelepanu eeskujude andmise olulisusele.

Saades teada, et Eestis tegeldakse liikluskasvatusega alates lasteaiast kuni eakate sihtgruppideni välja, väljendas publik taas imetlust, kuna Venemaal tehakse sellealast sisulist tööd küll lasteaedades, ent juba koolides jääb liikluskasvatuse ja -ohutuse temaatika tagaplaanile. Ühises arutlus ilmnes erinevus, et kui Eestis koolides keskendutakse liiklusalaste väärtushoiakute ja vastutuse kujundamisele, praktiliste oskuste omandamisele ning inimeste väärtuste tähtsustamisele läbi projektide, õppepäevade ja kampaaniate, siis Venemaal koolides sellistele teemadele eraldi ei pühendata. „Selleks pole piisavalt raha“ ja „riik ei tooda piisavalt õppematerjale“ kõlasid läbivalt peamised põhjused, mis mitmete liiklusteemade käsitlemine haridusasutustes puudulikuks jääb.



Kuna Venemaal ei pane riik rõhku jalgratturitele teeinfrastruktuuri väljaarendamisele, on jalgrattaga liiklemine sealmail tagaplaanil.

Teema lõpetuseks tõdeti siiski üheskoos, et oluline ei olegi eraldi liikluskasvatuse tund või õppepäev koolis, vaid õpilase kasvatamine viisakaks, teistest hoolivaks ja teistega arvestavaks, mis väljendub ka liikluskäitumises – näiteks selles, kas ennast tehakse liikluses kaasliiklejatele nähtavaks ja peetakse kinni kokkulepitud reeglitest.

Üheks õppepäeva kandvaks teemaks oli sihipäraselt kavandatud nõuded jalgrattaga liiklemisele ja ratturi ohutusele, kuna Safe Road tee-ehitusprojekti raames rajatakse ka Petserisse jalgrattatee. Kohalikud politseinikud ning haridustöötajad ei varjanud oma hämmingut meie jalgratturitele Liiklusseaduses esitatud rangete nõuete üle. Esmajoones hämmastas publikut laste jalgratturi juhilubade nõue ning korras jalgrattale esitatavad nõuded. Kuna Venemaal ei pane riik rõhku jalgratturitele teeinfrastruktuuri välja arendamisele, on jalgrattaga liiklemine sealmail tagaplaanil. Just seetõttu ei leidunud linnapildis ega ka publiku endi seas neid, kes jalgrattaga sõidaks.

Seda tajutavam oli aga kohalviibijate rõõm Safe Road projekti üle, mille raames rajatakse piiripunkti kuni Petseri kloostri kulgema tee serva 2,8 kilomeetri pikkune jalg- ja jalgrattatee, mis saab olema rajooni esimene korralik jalgrattatee. Õpetajad avaldasid lootust, et tee rajamine aitab jalgrattasõitu populariseerida ning leiti, et kui on olemas jalgrattatee, siis on võimalik hakata inimesi koolitama, kuidas seda kasutada. Praegu sellealastele teadmiste õpetajate sõnul rõhku ei panda, kuna vaid teoreetiliste teadmiste edasiandmisest pole suurt kasu. Huviga kuulati ka Marinat, kui ta tutvustas politseinike projekti „Vargast targem“, mis on ellu kutsutud ennetustegevuse kaudu rattavarguste vähendamisele kaasa aitamiseks.

Kuigi Eestis jalgratturitele kehtestatud nõuete viir-varr auditooriumis hämmingut tekitas, said pärast lõunat ühiselt jalgrattaga liiklemise teemalist Kuldvillakut mängides just reeglite kategoorias küsimused esimesena otsa. Seda vaatamata sellele, et küsimused puudutasid Eestis kehtivat Liiklusseadust – just see paistiski mängijatele enim huvipakkuvat. Kuldvillaku mäng kujunes lausa sedavõrd populaarseks, et paluti luba saada endale mängu koopia ning administratsiooni haridusosakonna juhataja lubas mängu vastavalt kohalikele seadustele kohandada ja võtta koolides kasutusele liikluskasvatusealase töö läbiviimiseks. Tegu oli publiku silmis väga põneva õppimise viisiga nii täiskasvanutele kui ka lastele.

Lisaks Eesti seadustele saadi läbi mängu rohkelt teadmisi ka kohaliku liiklusseaduse kohta, kuna mäng tekitas omajagu diskussiooni kahe riigi seaduste erinevuse üle. Näiteks kui Vene seaduste kohaselt võib

sõiduteel sõita alates 14. eluaastast, siis Eestis nõutakse 10-16aastastelt noortelt jalgratturi juhilube. Eesti Liiklusseadusest tuleneva mõiste „pisimopeed“ tähenduse nuputamine oli aga parasjagu raske ülesanne, kuna isegi üheskoos arutades suudetud ära arvata, mida selline sõiduvahend endast üldse kujutab.

Õpiti läbi mängu

Et Eestist oli Petserisse kaasa toodud ka Saksa liikluspsühholoogide poolt oskuste ja tajude arendamiseks välja töötatud liikluskasvatuse õppevahendite ja mänguideede kast „Move It Box“, tutvustasid Kai ja Marina võimalusi, kuidas neid mänguliselt kasutada. Üheskoos mängiti läbi mitu praktilist mängu tähelepanu ja pilkkontakti saavutamise ning kiire reageerimise harjutamiseks, mida on koolis ja lasteaias hõlpsasti võimalik mängida. Nii lennutati näiteks pehmeid lendaldrikuid ning püüti autosid sümboliseerivate lendavate taldrikute vahelt kujutletavat tänavat ületada. Et Venemaa haridussüsteemis on raha ja õppevahendite puudus sageli probleemiks, julgustas Marina õpetajaid leidlikkusele ja soovitasid lihtsamaid vahendeid ka ise meisterdada, et lapse osavust ja tähelepanu arendavad mängud ei jääks vahendite puuduse tõttu mängimata.

Läbi mängu katsetati ka kiivri tähtsust jalgratturi turvavarustuses. Katses sümboliseeris inimese pead toores kanamuna, millele kinnitati minikiiver ning lasti gravitatsioonijõul oma töö teha. Muna kukkus, kiiver peas, maha, ent jäi täiesti terveks vaatamata sellele, et katse tunnistajaks olid muna terveks jäämisesse suhtes esiti umbusklikud. Seejärel tehti sama katse läbi ilma minikiivrita, et näitlikustada, kui õrn on inimese pea ilma nõuetekohase kiivrita. Tundus, et katse aitas publikul tõepoolest paremini mõista kiivri kaitsvat funktsiooni. Terve koolituspäeva vältel julgustasid Kai ja Marina seesuguseid mängu ja katseid lastega koos läbi tegema, sest kõige paremini saavad lastele selgeks just interaktiivselt ja läbi mängu omandatud teadmised.

Päeva lõpetuseks said kõik haridustöötajad katsetada omal nahal alkoprillile, mida Maanteeamet oma liikluskasvatusalases töös noorte mõjustamiseks kasutab. Mõistagi polnud kohalikud õpetajad seesuguseid imeprille varem näinud ning siiras imestus selle üle, kui mõtlemapanevalt mõjub optiliselt moonutatavate prillidega igapäevategevuste läbitegemine, valdas peaaegu kõiki õpetajaid. Prillide testimine viis õpetajad järelduseni, et nõnda nagu alkoholgi mõjub igale inimesele erinevalt, tekitavad ka prillid erinevaid reaktsioone. Ühel meesterahval hakkas joovet imiteerivatest prillidest suisa paha ning ta oli sunnitud katse pooleli jätma.



Kui Eestis olles jääb sageli kõlrama kahetsus selle üle, et Eesti riigil pole piisavalt ressursse veel laialdasemaks panustamiseks, siis võõrsil olles tuli meie riigi hoolivus ning panus oluliselt rohkem esile.



Teeolud Jurjevskajal



Veneaegsed bussid on siiani kasutusel



Petseri kloostri väravad



*Vene kolleegide
siiras tänutunne
annab märku
sellest, kui vajalik
on oma teadmisi
ja kogemusi
jagada.*

Kuigi haridustöötajate kaasalöömisaktiivsuse põhjal oleks võinud arvata vastupidist, oli õpetajate endi mängima panemine publiku jaoks õpetajakoolituse puhul täiesti uudne lähenemine. Pärast koolituse lõppu ei peljanud õpetajad ja noorsootöötajad koolitajate juurde tulla, et isiklikult saadud teadmiste üle siirast tänu avaldada. Kõlama jäid sõnad „ei mäletagi, millal viimati nii sisukal koolitusel käisin“ või „sain palju nippe, mida ja kuidas ise õpetajana teha“.

Et omandatud teadmised leiaksid tee praktikasse, anti lasteaedadele ja koolidele lisaks põhjalikele esitatud materjalide koopiatele kaasa mõned näidised venekeelsetest õppematerjalidest ning Eesti kampaaniate teabematerjalidest. Suuremat elevust tekitasid väikelastele mõeldud turvavöö pehmemid ning helkurid. Venemaal sellealasele teavitustööle rõhku ei panda, kuid auditorium nägi selleks vajadust. Kui Marina rääkis, kuidas Eestis markeeritakse ülekäigukohtade juurde enne kooli algust „PEATU! KUULA! VAATA!“ sõnumid ning politseipatrullid käivad septembris koolide ja lasteaedade juures teeületusel liiklusohutust valvamas, jäi publikul üle vaid ohata, et kas Venemaal asjad kunagi sellise tasemeni jõuavadki.

Publiku südamlik tänu päädis kallistuste ja luuletusega

„Koolitajana ütlen, et mulle oli sellise õppepäeva eestvedamine väga kasulik ja õpetlik kogemus – näiteks pani mõtlema, kui hästi meil tegelikult Eestis mitmed asjad on, publiku ees olles tekkis uhke tunne meie riigi ja valdkonna inimeste üle,“ võttis Kai Kuuspalu kokku positiivse laengu, mille koolituspäev talle andis.

Marina Paddarit rõõmustas aga see, kui aktiivne auditorium kogu õppepäeva vältel oli. „Keegi ei jäänud kõrvaltvaatajaks, osalejatel oli kogu aeg naeratus näol ning oldi mängulised, tegutsemislusti täis ja elati kaasa,“ rääkis Marina Paddar, kelle arvates võiks järgmisel korral koolituse jaoks veelgi rohkem aega olla kui üks päev.

Koolitajad võtsid Petserist kaasa ehedat tänu väljendavad arvukad soojad kallistused. Täiesti erilise tänuavaldusena jääb aga pikaks ajaks meelde see, kuidas üks kooliõpetaja võttis päeva ning endapoolsed tänusõnad kokku luuletusena. Luuleread kulmineerusid humoorikate ridadega alko-prillidega tehtud katsetest, mis luule autorile palju nalja pakkusid. Selle luuletuse avalik ettekanne lõpetas sisutiheda päeva meeleolukalt ning ülevate emotsioonidega.

Vene kolleegide siiras tänutunne annab märku sellest, kui vajalik on oma teadmisi ja kogemusi jagada nendega, kelle silmaringi laiendamisel neist suur abi võib olla.

Ühise tee-ehituse kõrval ka teadmiste ja know-how vahetamine toetab olulisel määral ühtset tervikprojekti, mis on juba nime poolest („Safe Road“ ehk „Ohutu tee“) ellu kutsutud just liiklusohutuse tõstmiseks.



Bussipeatus Jurjevskajal



Petseri peaväljak



LIIKLUSKASVATUSE PROJEKTIKONKURSS KAASAB KODANIKKE

EESTI RAHVUSLIK

LIIKLUSOHUTUSPROGRAMM EELDAB

LAIA HULGA KODANIKE KAASAMIST

LIIKLUSOHUTUSE TAGAMISSE



KAI KUUSPALU,

Maanteeameti liikluskasvatuse talitus

gapäevaselt linnatänavatel ja maanteedel liigeldes ei mõtesta me liiklemist sotsiaalse suhtlemise vormina. Ometi just seda liiklemine oma loomu poolest tegelikult ongi: osaledes liikluskeerises, ükskõik kas jalakäija, kaasreisija, jalgratturi või autojuhina, omandavad edukas toimetulekus suurima tähtsuse nii meie endi kui kaasliiklejate viisakus, väärtushinnangud ja liikluskäitumuslikud hoiakud. Kui suhtlussituatsioonides on viisakas alustada vestlust „tere“ ütlemisega ning heaks tavaks peetakse suhtluspartneri ärakuulamist, siis liikluses on „tere“ ütlemise võrdkujuks pilkkontakti võtmine, mis annab näiteks jalakäijana teele astudes kindluse, et autojuht on sinu kavatsust mõistnud. Ärakuulamist võib aga võrrelda ootusega, et eeskujulik liikleja arvestab liiklussituatsioonist teistega.

Liiklusesse võtab iga inimene omal moel kaasa oma koduse kasvatuse ning lasteaias-koolis omandatud tõekspidamised, mis mugandatakse ümbritseva keskkonna järgi. Kuna noore indiviidi kujunemisprotsessis on asendamatu kohal täiskasvanud ja nendelt saadav eeskuju, siis pean väga tähtsaks, et liikluskasvatuse protsessi oleks lisaks vanematele ja õpetajatele kaasatud laiem ring laste-noorte jaoks „olulisi teisi“. Laia hulga kodanike kaasamist liiklusohutuse tagamisse eeldab ka Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm, mis näeb selle eesmärgi täitmiseks ette näiteks võrgustikutegevust.

Minu arvates on üheks suurepäraseks võimaluseks kaasata võimalikult laia huviliste ringi ühiskonna (liiklus)kasvatamisse **Liikluskasvatuse projektikonkursi** läbi, mille Maanteeamet kui liikluskasvatuse eestvedaja riiklikul tasandil sel aastal esmakordselt üle-eestiliselt välja kuulutas. Ka varasemal viiel aastal on sarnaseid kodanike liikluskasvatusalaste algatuste kaasrahastamiseks välja kuulutatud projektikonkurse läbi viidud, aga seda vaid lõuna regioonis.

Liikluskasvatuse projektikonkursi idee on pärit lõuna regioonist

Liikluskasvatusalase projektikonkursi idee sai lõuna regioonis õigupoolest alguse sellest, et olin enne Maanteeametisse tööle tulekut töötanud erinevates haridusasutustes ning minu väljaõpe on seotud pedagoogikaga. Kuna usun, et toimiv koostöövõrgustik on laiapõhjalise liikluskasvatuse aluseks, pidasin Maanteeametis efektiivsemate töötulemuste saavutamiseks esmatähtsaks kaasata liikluskasvatuse protsessi võimalikult palju erinevaid koostööpartnereid (eeskätt haridusasutusi), et koos läbi mitmekesiste tegevuste pöörata tähelepanu ohutule liiklemisele ja liikluskasvatusele kui väärtuskasvatusele.

Ajendatuna soovist leida efektiivne viis sidusgruppide ja aktiivsete kodanike kaasamiseks, sai lõuna regioonis 2008. aastal ellu kutsutud liiklusohutuse projektide konkurs, kuhu laekus esimesel aastal kaheksa projekti viielt koolilt ja kolmelt lasteaialt.

Viie aasta vältel taotluste aga hulk aina kasvas ning selle aja jooksul on lõuna regioonis rahastatud 98 hoolikalt välja valitud projekti

kogusummas 27 733 eurot, millele lisandus taotleja panus omafinantseeringu või kaasfinantseerimine näol kolmanda osapoole poolt 79 783 euro ulatuses. Tegelikult panustasid teised osapooled tänu projektikonkursile liikluskasvatusalastesse tegevustesse isegi rohkem kui meie, mis on märk sellest, et kaasates kogukondadest aktiivseid inimesi, leiad head mõttekaaslased, kes võtavad endale vabatahtlikult ülesande ja vastutuse tegeleda liikluskasvatusega.

Kaasrahastamist on leidnud 42 kooli, 36 lasteaia ja 20 muu organisatsiooni soov aidata kaasa ohutuma liikluse saavutamisele. Huvitav on läbi konkursiaastate olnud täheldada, et kui algaastatel domineerisid lasteaiaid ja koolid, siis 2010. aastast tuli juba palju väga huvitavate ideedega projekte ka kolmandast sektorist.

Veel võib siirast rõõmu tunda projekti kaastoel omavalitsustes loodud avalike liiklusväljakute üle. Nii on sellised väljakud vanematele oma lapsega koos õppimiseks loodud näiteks Põlvas, Tartus, Varal ja sel aastal rajatakse õppeväljak ka Võrusse. Läbi aastate on projektikonkursi kaasabil loodud ka õppematerjale ja mängu, arendatud haridusasutuste õppekava just liikluskasvatuse osas, püütud kohandada jalgrattaõpet erivajadustega lastele, algatatud liiklusohutuse traditsioone omavalitsuses, läbi viidud väga erilisel ja kogu peret haaravaid üritusi ning võistlusi, koolitatud rattavõistluste motosaatajaid ja palju muud.

Et laiendada ka teiste Eesti piirkondade võimalust kaasata Maanteeametit oma algatustesse ning innustada kohalikku initsiatiivi, sündis 2012. aasta lõpus idee kuulutada sel aastal liikluskasvatuse projektikonkurs välja juba üleriigiliselt. Tänavu kevadel, mil ühinesid regioonides asuvad liikluskasvatuse osakonnad, kinnitatigi vastav kord, tingimused ja komisjon ning konkurs võis alata.

Projektikonkurs toetab kohalikke algatusi

Meie sooviks on üleriigilise projektikonkursi kaudu aidata kaasa liikluskultuuri paranemisele, elanikkonna liiklusalase ohuteadlikkuse tõusule ja liikluskasvatusalaste kodanikualgatusete kasvule Eestis. Projektikonkursi abil väärtustame kodanikuühenduste, seltside, MTÜ-de ja kohalike omavalitsuste omaalgatust ning jätkusuutlike ideid liikluskultuuri parendamiseks läbi kohalike ettevõtmiste. Kõige selle kaudu vähendame kaudsel ka liiklusõnnetuste ja nendes vigade saanute arvu, kujundame elanikkonna väärtushinnanguid ja leiame uusi innovatsioonilisi lahendusi, mida tulevikus liiklusohutuse ja -kasvatuse alases ennetustegevuses kasutusele võtta.

Kuna igal paikkonnal on omad eripärad ja traditsioonid, on just kohalikud elanikud ja kodanikuühendused kõige pädevamad algatamiseks ettevõtmisi, arvestades seejuures paikkonna iseärasusi ja enda omavalitsuste vajadusi.

Maanteeamet valib algatustest välja kõige jätkusuutlikumad ideed, kuhu on lõimitud liiklusohutuse teema, ning osaleb nendes projektides, pannes rahaliselt öla alla konkreetsetele kokulepitud tegevustele.

Ent oluline on seejuures ka taotlejate endi panus. Projektikonkursi puhul oma projektiideega kandideerimisel on tingimuseks ka projekti algatajate omafinantseering, sest Maanteeamet toetab projekte maksimaalselt 50% ulatuses kogumaksumusest.

Liiklusväljakute rajamisega seotud projektide osas maksimaalne toetussumma 1000 eurot. Teine pool rahalistest vahenditest peab tulema omafinantseeringust või kolmandate osapoolte kaasfinantseeringust.

Et kodanikualgatusel ja omavalitsustel oleks kergem leida Maanteeametiga koostöökontakti, oleme konkursi statuudis täpsustanud ära edukate projek-



Igapäevaselt linnatänavatel ja maanteedel liigeldes ei mõtesta me liiklemist sotsiaalse suhtlemise vormina. Ometi just seda liiklemine oma loomu poolest ongi.



titaotluste võimalikud teemad, milleks on:

- elanike liiklusohutusala teavitamine, koolitamine ja kaasamine paikkonna liiklusohutusalasest tegevustesse;
- tegevused ja koolitused eri sihtrühmadele (nt lapsed, noored, eakad, pered või hoopis jalakäijad, jalgratturid, autojuhid jne) ja nn riskirühmadele;
- järjepideva liikluskasvatuse tagamiseks tingimuste loomine, haridusastute vastav arendustegevus (õppevahendid, toetavad üritused, koostöötegevused jms);
- paikkonna elanike liikluskäitumuslike harjumuste sihipärane mõjutamine eri tegevuste kaudu;
- liikluskasvatustlike ürituste korraldamine eri vanusegruppidele läbi interaktiivsete tegevuste;
- liiklusväljaku rajamine omavalitsuse territooriumile.

Et muidu hea ideega projekt ei takerduks bürokraatia või oskamatuseta taha projekti õigesti vormistada, pakume kõigile soovijatele võimalust enne projektitaotluse esitamist saada oma piirkonna liikluskasvatajalt projektiidee osas nõustamist ja juhendamist. Lõuna regioonis oleme liikluskasvatusealase nõustamisega ja algaastatel isegi vastavate õppepäevade läbiviimisega tegelema juba projekti algusaegadest saati, aidates rikastada kohalike algatajate ideid meile oluliste mõtetega ja seostada meie eesmärkidega. Oleme aru saanud, et kui projekti kaudu on kord midagi alustatud, siis tegeletakse paikkonnas ka edasi liiklusteemadega. Kõige selle kõrval on oluline ka abikäe osutamine – huvilised teavad edaspidi, kuhu nõu saamiseks pöörduda. Nõustamistegevuse eeliseks on ka võimalus tugevate tegijate häid kogemusi jagada ning teha koostööd Maanteeameti teiste osakondadega. Ka pärast esimese üleriigilise konkursivooru väljakuulutamist laekus liikluskasvatavate postkastidesse rohkelt ideid, mida aitasime täiustada, et sünniks lõplik projektiidee ja korrektne taotlus.

Otsused langetab komisjon

Liikluskasvatuse- ja liiklusohutusala teadmiste levitamisega seotud projektitaotluste esitamise võimalus on huvilistel kolmel korral aastas – 15. märtsil, 15. augustil ja 15. detsembril. Pärast iga tähtaega hindab taotlusi Maanteeameti liikluskasvatuse spetsialistidest koosnev komisjon. Et näiteks esimese üleriigilise projektikonkursi I projektivooru esitati ligi kolmkümmend taotlust, pole parimatest parimate ideede väljasõelumine sugugi kerge töö. Mida siis komisjon projektitaotluste puhul enim arvesse võtab ja mis kaalukaussi kõige rohkem mõjutab?

Eelkõige on komisjoni jaoks oluline näha, et projekt on ühiskonna konkreetse paikkonna jaoks tõesti oluline. Olulisust näitab see, kui projektis plaanitakse käsitleda prioriteetseid valdkondi (näiteks rahvuslikus liiklusohutusprogrammis sisalduvaid prioriteete), määratletud on väga konkreetne sihtgrupp ja selged probleemid, millega hakatakse tegelema. Kõikide ettevõtmiste juures on alati oluline metoodika, millega tegevusi läbi viima hakatakse. Meid huvitab, kas tegevused ja nendega taotletavad tulemused on konkreetset ja läbimõeldud? Kas planeeritud metoodika on ajakohane, praktiline ja kaasav? Järgmiseks kriteeriumiks hindamisel on ettevõtmise jätkusuutlikkus. Projekt on arenemisvõimeline, kui seda on võimalik laiendada ning selle tulemused on tajutavad või mõõdetavad. Vähem oluline pole komisjoni jaoks ka projektieelarve reaalsus ja otstarbekus.

Samuti on projekti õnnestumiseks vajalik, et projekti juhiks suutlik eestvedaja, kellel on olemas vajalikud kogemused ja oskused. Iga komisjoniliige hindab projekte esialgu indivi-

duaalselt, ent komisjonis arutatakse kõik taotlused koos uuesti üle ja seejuures on suurim osakaal vastava piirkonna liikluskasvatuse spetsialistil. Esimeses taotlusvoorus laekunud taotluste puhul esines ka juhtumeid, kus komisjon otsustas esitada taotlejatele lisatingimusi, mille täitmine oli Maanteeameti kaasrahastuse eelduseks.

Rahalisi piire me esimese taotlusvooru ajal ei seadnud, et iga väärt projekt saaks toetatud. Tulevikus plaanime siiski toetuste rahalise piiri fikseerida.

Esimese taotluste voor tõi 29 projektitaotlust

Täna on seljataga esimese üleriigilise projektikonkursi esimene taotlusvoor. Kokku esitati 29 projekti, millest komisjon otsustas rahastada 16 projekti kogusummas ligi 10 000 euroga.

Lõuna ja lääne regioonist esitati kummastki kümme taotlust, ida regioonist kuus ja põhjast kolm, mis annab kinnitust sellele, et algatussooviga inimesi leidub kõikjal üle Eesti ning üle-eestilise konkursi väljakuulutamise oli õige tee. Toetust küsiti nii liiklusväljakute rajamiseks, efektiivsemate jalgrattakoolituste käima panekuks, ratturikoolituste efektiivsemaks muutmiseks, võistluste korraldamiseks kui liikluskoolituste läbiviimiseks. Tore oli tõdeda, et taotlustest oli selgesti tajutav ka omavalitsuste panustamise soov.

Minu jaoks paistis teistest silma MTÜ Vinni Puhhi liiklusteatreri projekti idee, mis oli üles ehitatud omanäoliselt ning põhines näitekunsti kaudu suunatud teavitustööl. Lapsed tahtsid läheneda liiklusteemale läbi lavastuse, mis luuakse ise näiteringi juhendaja käe all, mängitakse läbi ja etendatakse teistele.

Üldiselt lähenesime komisjoniga igale projektile täiesti individuaalselt, võtmata otseselt arvesse taotletava raha hulka, teemade võrdset jaotust ega piirkonda. Lähtusime pelgalt sellest, kas projekt on ellu kutsumist väärt, vastab meie esitatud tingimustele ning aitab kaasa Maanteeameti tegevusele. Komisjon oli neid kriteeriume arvestades meeldiva üllatusena vägagi üksmeelne ja otsused olid konsensuslikud, kuigi eelnevalt polnud me sellises rollis koostööd teinud.

Maanteeametile esitatud projektide analüüsimine näitab selgelt, et kui Maanteeamet toetab head algatust, siis leiame innustunud koostööpartneri liikluskasvatuse, kelle tegevus selle ühe projektiga ei lõpe. Ainult koos, inimesi omavalitsuste tasandil kaasates ja vastutust jagades saame parema tulemuse ning ohutuma liikluskultuuri.





KOMMENTAARID:

Liikluskorralduse talituse peaspetsialist SOLVEIG EDASI

Kui lõuna ja ida regiooni liikluskasvatajad olid ka varem projektikonkursside läbi viinud, siis meie, lääne regioonis paiknevad liikluskasvatajad, saime alles tänava projekti läbiviimise ristsed. Oleme küll ka eelnevatel aastatel üksikuid projekte toetanud, kuid seesuguse süsteemse projektikonkurssi korraldamise ja läbiviimise kogemus meil senini puudus.

Kui esimesele seljataha jäänud taotlusvoorule tagasi vaadata, siis kogu komisjon on väga tänulik lõuna regioonile, kes võttis kogu protseduurilise ja korraldusliku poole enda vedada.

Kui napilt kuu aega enne esimese vooru esitamistähtaega sai konkursi ametlikult välja kuulutatud, kõhklesime meie, kas konkursile ka projekte laekub. Olime küll juba aasta alguses koolieelseid lasteasutusi, koole, MTÜ-sid, kohalikke omavalitsusi ja teisi häid koostööpartnereid teavitanud, et kui neil on häid ideid, kuidas aidata kaasa liikluskasvatuse edendamisele oma kogukonnas, aga napib vahendeid, siis on võimalik kirjutada oma ideedest projekt ja küsida Maanteeametilt toetust. Ent kas see vihje sütitas kellegi peas ka põnevaid mõtteid, seda me tol hetkel ei teadnud. Suur oli meie rõõm, kui selgus, et kokku laekus projektikonkurssi esimesse vooru 29 taotlust, millest kümme olid pärit lääne regioonist.

Positiivses võtmes üllatas, kui paljud inimesed, ühendused ja kogukonnad väärtustavad ning peavad oluliseks oma kogukonnas liikluskasvatustalaseid tegevusi edendada. Kui siiani olime meie suuresti olnud niioeldava valmisteenusena pakkujad, siis nüüd tuli initsiatiiv teiselt poolt. Isiklikult pean väga oluliseks, et Maanteeamet ka edaspidi toetaks väljastpoolt tulevat algatust. Loodame sellega endale piirkonnas liikluskasvatustalases töös töötahtelise võrgustiku kujundada.

Lõuna regiooni liiklusvaldkonna juht RAIMO RONIMOIS

Liiklusohutus sõltub liiklejadest poolt tehtud otsustest ja paratamatult mõjutavad need otsused meid kõiki iga päev ja igal hetkel, mil me liikluses osaleme. Pole olemas mõõdupuud, mis aitaks mõõta ohutuks liiklemiseks tehtud otsuste headust, kuid on olemas väärtused, mis aitavad liiklejal turvaliselt sihtpunkti jõuda.

Maanteeameti liikluskasvatuse jaoks on põhiküsimuseks olnud see, kuidas õigeid väärtusi liiklejalteni viia, tõsta kodanike liiklusalaseid teadmisi ja muuta juhtide ning jalakäijate poolt tehtud otsuste kvaliteeti.

Esialgu lõuna regioonist, ent hiljem üle-eestiliselt liikluskasvatuse projektikonkurssi ellu kutsudes seadsime endale eesmärgiks kaasata turvalise ja kaasliiklejaid arvestava liikluskultuuri arendamisse võimalikult palju inimesi, kodanikuühendusi ja asutusi. Olime seisukohal, et liiklusohutust ei saa teostada vähest ametnike poolt kontoritest, sest ametnikud ei jõua esiteks kõikjale ning teiseks – ükskõik kui pädevad on meie liikluskasvatajad, sünnib eri päritolu ja taustaga teohteliste inimeste mõtlemise tagajärjel toetust väärivaid ideid, mis arvestavad just kohaliku paikkonna traditsioone ja vajadusi.

Liikluskasvatuse alaste teadmiste ja liiklusohutuse sõnumite viimiseks rahva tuleb kaasata

võimalikult palju aktiviste, luua neile võimalusi oma tegevuste korraldamiseks ja õpetada neid liikluskasvatust läbi viima efektiivselt ja süsteemselt.

Oleme seisukohal, et mida rohkem inimesi hakkab mõistma liikluses valitsevaid ohte, turvavarustuse kasutamise vajadust, liiklusõnnetuste tekkemehhanisme ja sõidukijuhi tähelepanu häirivate tegevuste kahjulikku mõju liiklusohutusele, seda kiiremini jõuame soovitud eesmärgini – ohutu ja kaasliiklejaid arvestava liikluskultuurini.

Oluline on märkida, et liikluskasvatuse projektide puhul ei eralda Maanteeameti liikluskasvatuse talituse taotlejatele mitte üksnes rahalisi toetusi kokku lepitud koolitustegevusteks, vaid osaleb väljavalitud projektides konsultantidena. Sellisel viisil tööd organiseerides kaasatakse liikluskasvatustesse väga paljusid aktiivseid inimesi üle Eesti ning läbi nende viiakse ohutu liiklemise sõnum tuhandetesse kodudesse ja peredesse.

Oleme tänulikud kõikidele inimestele, asutustele ja kodanikuühendustele, kes on panustanud liikluskasvatustesse ning võtnud nõuks olla osaline turvalise liikluse kujundamisel, algatades pilootprojekte ning pakkuades välja uuendusmeelseid ideid liikluskasvatuseks.



FOTOKONKURSS „EESTI UHKEIM TEEAUK 2013“

Märtsi alguses kuulutas Eesti Maanteemuuseum välja fotokonkursi „Eesti uhkeim teeauk 2013“, et leida üles ning juhtida tähelepanu kõige silmatorkavamatele ja sõna otseses mõttes pörutavamatele teeaukudele üle Eesti. Fotokonkursiga soovis muuseum fookusesse tuua teekatete lagunemise põhjused laiemalt ning selgitada nende tekkimise tagamaid.

Muuseum kutsus kõiki üles pildistama oma koduümbruse või kaugema kandi teeauke ja -augakesi ning neid kaasmaalastega jagama. Võistlustööd tuli üles laadida maanteemuuseumi Facebooki fännilehele.

Osavõtt konkursist oli aktiivne ja pilte oli tehtud erinevatest teekatete lagunemise tüüpidest. Teeaukude pilte saadeti Tartust, Pärnust, Narvast, Viljandimaalt ja loomulikult Tallinnast, kus teeauke oli kaadrisse võetud kõige enam. Saadetud piltide puhul hindas maanteemuuseum väljendusrikkust, isikupärast vaatenurka ja teemale vastavust.

Eesti uhkema teeaugu tiitliga pärjati KARIN REEDLA poolt Tallinnas Jetti jäähalli ees tehtud ülesvõte.

Võidutöö puhul jäi enam silma teeaugu omapärane kuju, pildi terviklikkus ja hea kompositsioon. Tänavune uhkeim teeauk kajastab väga hästi ka Eesti heitlikku talve- ja kevadilma, kus külmumis- ja sulamistsükli pidev vaheldumine ning liigniiskus on üks peamisi teekatete lagunemise põhjuseid.

Fotokonkursi „Eesti uhkeim teeauk 2013“ võidutöö on ka osa maanteemuuseumi uueneva ekspositsioonikeskkonna **Teeaeg** teekahjustuste tüüpe ja selle põhjuseid tutvustavast väljapanekus. Nii lisandub muuseumi ekspositsiooni teekatte lagunemise põhjusi lahti seletav multifilm, mida ilmestab Eesti uhkeim teeauk ning lisavahendite abil saavad külastajad lähemalt uurida erinevate kahjustuste mõju ja tagajärgi.

Eesti uhkeima teeaugu fotokonkursi on maanteemuuseumil plaanis korrata ka edaspidi, et külastajatele eksponeerida ka järgmiste aastate teeauke.



Karin Reedla



Liiva jaam - sipsaka siim1



Marko Mesil, Tartu - Sopruse tn

MAANTEEFOKESKUSE UUS TEENUS - LIIKLUSREGISTRI INFOTELEFON 620 1200

2012.a suvel alustati maanteeinfokeskuses uue kõneteenuse - liiklusregistri infotelefoni 620 1200 käivitamise ettevalmistustööd. Infotelefoni eesmärk on pakkuda kvaliteetset klientide nõustamist. Teenuse sisuks on liiklusregistri alastele üldküsimustele vastamine ja klientide nõustamine liiklusregistri teenuste osas. 2012.a värvati kolm töötajat ja alustati nende põhjaliku 3 kuud kestnud koolitusega sisuosakondades ja ka Tallinna büroos. 2013. aastal lisandus veel üks töötaja, et kõnevoogu paremini teenindada. Teenindame nii eesti-, vene- kui ka inglise keeles. Infotelefon töötab E-R kl 8.30-17.00 ja L 9.00-15.00. Infotelefoni töösaal asub Tallinnas, Põhja regiooni majas Mäepealsel, 3. korrusel.

Liiklusregistri infotelefon on vahemikus 16.02-09.05.2013 teenindanud üle 21 000 kõnepäringu. Tööpäevadel vastati keskmiselt 360 kõnele ning laupäevadel 90 kõnele. Kõige enam kõnesid laekub esmaspäeviti ja päeva lõikes on tippunnid kl 10-12 vahel. Keskmise klientide nõustamisaeg oli 1,7 minutit. Prognoositavalt laekub klientidelt selle aasta jooksul kokku kuni 100 000 kõnet.

Maanteeinfokeskuse juhataja **KRISTJAN DUUBAS**



Maanteeinfokeskuse liiklusregistri infotelefoni töötajad: (vasakult) Kersti Tammesalu, Vilve Põldmäe ja Juta Tampel. Pildilt on puudu Kerli Roosna.

MAANTEEMUUSEUMI AASTARAAMAT ESITLEB TEEDE- JA LIIKLUSAJALOO TEEMALISI UURIMISI

Mai alguses jõudis kaante vahele maantee-muuseumi viies aastaraamat. Raamatu esimene osa võtab kokku muuseumi enda olulised tegemised 2012. aastal, teises osas esitletakse kaheksat teede- ja liiklusajaloo teemalist uurimistööd.

“Kui arvata kokku viies aastaraamatus avaldatud teede- ja liikusajaloo alased artiklid, saame tulemuseks sadu lehekülgi uurimusi, mis on kaasa aidanud teede- ja liiklusajaloo uurimiskvaliteedi ning meie arusaamade ja teadmiste tõstmisele antud valdkonnas,” märgib muuseumi juhataja Mairo Rääsk kogumiku sissejuhatuses.

Seekordses aastaraamatus vaadeldakse Varbuse postijaama asutamist ja arengut ning Kanepi teemistripiirkonna kujunemist. Arheoloogiateemat esindab Mauri Kiudsoo käsitus muinasaegsetest liikumisvõimalustest ja Eesti alade toonastest kaubateedest. 2010. aastal Viimsi vallas avastatud Haabeneeme palkteega seotud küsimustele keskenduvad Ain Lavi, Tarvi Toome ja Ants Kraut. Kartograaf Tõnu Raidi artikli fookus on suunatud teede õiguslikule positsioonile keskjalal.

Harrastusajaloolane Valdo Praust vaatleb oma põhjalikus uurimistöös Piibe maantee tekke ja arengu küsimusi muinasaja lõpust kuni 17. sajandi keskpaigani. TÜ doktorant Mariliis Hämäläinen uurimus keskendub sõiduautode levikule ja kättesaadavusele Eesti NSV-s. Lähiajalooost kõneleb Jüri Riimaa koostatud ülevaade Balti riikide teedemajanduse arengust aastatel 1988-2013. Maanteeameti Lõuna regiooni peaspetsialist Kaarel Lääne käsitleb maantee väärtuskuse hindamise küsimusi ning pakub omalt poolt välja võimalikud lahendused.

Eesti Maantee-muuseumi viienda aastaraamatu kogumaht on 252 lehekülge ning see on kättesaadav maantee-muuseumis Varbusel. Huviline, kes ei saa tulla kogumikku kohapeale nõutama, võiks ühendust võtta muuseumi töötajatega, et leppida kokku, kuidas soovitud raamat temani toimetada.

MAIRO RÄÄSK

Eesti Maantee-muuseumi juhataja



JÄRELEHÜÜE



MIKK MURU

09.05.1976–23.02.2013

OÜ ÜLE on kaotanud hea kolleegi, tööka juhi ja tore inimese.

Mikk asus meile tööle 1998. aasta sügisel. Üliõpilasena kooli kõrvalt oli ta talvise patrulli ametis, hiljem juba põhikohaga Kuusalu TMP meistriks ja Kose TMP teemeistriks. Loogilise järjena oli järgmiseks positsiooniks juba hooldejuht terves ettevõttes.

Ta oli energiline noor mees, kellel pidev vajadus uuenduste ja täiustuste järele, nii hooldevaldkonnas kui ka teedeehituses. Mikk võttis osa mitmetest projektide nõupidamistest ja ehitusobjektide töökoosolekutest. Tema ettepanekud ja märkused, nii tulevase hoolde korralduse kui ka käimasoleva ehituse kohta, olid põhjalikud ja argumenteeritud. Maanteeamet ja ehitajad pidid nendega tõsiselt arvestama. Ehitus- ja remondiobjektide vastuvõtukomisjonides oli ta alati ülimalt põhjalik. Eeskätt jälgis Mikk, et oleks järgitud head tava ja silmaspeetud edaspidise hooldamise ratsionaalsust. Tema ettepanekute kohaselt on Harjumaal palju maanteid remonditud ja ohutumaks muudetud.

Miku algatusel ja eestvedamisel sai taas elustatud puidust lumeväravate kasutamine talvel. Kindlasti annab see julgust ka teistes maakondades seda tehnoloogilist lahendust rohkem kasutada.

Lisaks erialasele töökusele oli Mikk ka mitmekülgne spordimees. Eriti südamelehedased olid vastavalt aastaajale purje- ja lumelaud. Samuti köitsid teda pallimängud. Viimasel ajal tõmbas teda eriti golfi poole, kus lõi aktiivselt kaasa teedemeeste võistlustel.

Töö ja vabaajaharrastuste kõrval oli ta tubli pereisa ja suurepärase onu oma vendade lastele. Mikk oli suureks toeks ka vanematele kodukohas Saaremaal. Ta oli hingelt tõsine teedemees, kellega oli alati huvitav teede mineviku, oleviku ja tuleviku üle arutleda.

Puhka rahu, hea kolleeg ja sõber.

Töökaaslased ja sõbrad

ROBERT HOBUSTKOPPEL 90



4. jaanuaril sai 90-aastaseks kauaaegne teedemees, Hiiu teedevalitsuse looja ja juhataja ROBERT HOBUSTKOPPEL.

Robert alustas tööd Kärddlas teemeistrina 1944. aasta sügisel. Robert Hobustkoppel juhtis Hiiu teedevalitsuse eelkäijaid 1949-50 ja 1960-84.

Auväärt juubeli puhul tervitasime ja tänasime juubilari pikaajalise panuse eest teedevaldkonda.

Sõbrad ja endised kolleegid

JÜRI SEPPAR 75

8. mail täitus tuntud teedemehel JÜRI SEPPARIL 75 eluaastat.



JÜRI SEPPAR õppis inseneriks Gomelis, Valgevene Raudteetranspordiinseneride Instituudis 1957- 1962. aastal. Ta töötas Keilas Teemasinajaama nr. 89 peainsenerina 20 aastat.

5. oktoobrist 1982 oli Jüri Seppar Harju Teede Remondi ja Ehituse Valitsuse/Harju Teedevalitsuse juhataja kuni 30. novembrini 2003. aastal.

Selle aja jooksul kasvas majand 550 töötajaga Harjumaal tegutsevaks teedehitusettevõtteks ja reformiti lõpuks 50 töötajaga kolme maakonda (Harju-, Rapla- ja Järvamaa) haldavaks ametkonnaks.

Selle aja jooksul kolis teedevalitsuse keskus Tulika tänavalt Peterburi maanteele toonasesse Teede Remondi ja Ehituse Trusti Õppekombinaadi hoonesse, mille erastamise järel ehitasime ja kolisime oma Harju Teedevalitsuse majja Pärnu mnt. 463 a.

Nende aastate jooksul loodi võimas abitootmine: Maardusse bituumenbaas ja betoonipõlvõn, raudtee

jaoskond koos oma veeremiga, Lehmjale hillustiku tootmise sõlm, Raasikule põlevkivituhha vastuvõtmise sõlm, Iru keskkuse remondi töökoda ning Padisele näidis teemeistrikeskus.

Selle aja sisse mahtus ka Harju Teedevalitsuse reform:

- 01.01.2000 - Kuusalu teepiirkonna erastamine
- 01.04.2001 - Rapla TV erastamine
- 01.08.2002 - Järva TV erastamine
- 01.09.2002 - Harju, Rapla ja Järva teedevalitsuste liitmine
- 01.02.2003 - Kose piirkonna erastamine
- 01.12.2003 - Keila piirkonna erastamine

Selle kõige juhtimisega sai hakkama juubilar. Jüri, õnnitleme!!!

Kolleegid Harju Teedevalitsusest ja Maanteeametist

