

TeeLeht

Nr 76 • MÄRTS 2014

MAANTEEMETI AJAKIRI



AASTA 2014
TEEDEEHITUSES
ÜLEVAADE SUUREMATEST TEETÖÖDEST

LIIKLUSOHUTUS
EESTIS
VÄLJAKUTSED JA VÕIMALUSED

TEEDEEHITUS UGANDAS
EHTITUSE JA HOOLDUSE KESKKONDLIKUD FAKTORID

JALGRATTUR LIIKLUSES
LUBADEGA VÕI ILMA?

JUHTKIRI

- 03 **Mida toob aasta 2014?**
Aivo Adamson

MÕTE

- 04 **Jalgrattur liikluses - lubadega või ilma?**
Tarmo Vanamõisa

TEED & TÖÖD

- 06 **Aasta 2014 teedeehituses**
Allan Kasesalu

MEIST

- 10 **Liiklusregistrist ja klienditeenindusest**
Lauri Lugna

PERSOON

- 12 **Jüri Kivi**
Martti Naaber

SEMINAR

- 18 **Liiklusohutus Eestis - väljakutsed ja võimalused**
Martti Naaber

UURING

- 22 **Kui kaua peavad vastu lubjakivikillustikust alused?**
Marek Truu

HARIDUS

- 26 **Valikud enne juhtimisõiguse omandamist**
Rutt Riiberg

AEG & LUGU

- 28 **Tee Meeksi ja Meerapalu vahel**
Rein Kaldma

REPORTAAŽ

- 32 **See tappev väsimus**
Martti Naaber

VÕÖRSIL

- 34 **Teedeehitus Ugandas**
Carol Natukunda

KOOSTÖÖ

- 38 **Reisi- ja kaubavedajate korralekutsumine**
Ingmar Roos

TEHNOLOOGIA

- 40 **Mass- ja süvastabiliseerimine**
Timo Tsefels

ENNETUSTÖÖ

- 44 **Käitumise mõjutamisest helkurikampaaniate näitel**
Andero Uusberg

TEISED MEIST

- 48 **Tavalise liikleja mõtteid teeremondist**
Madis Jürgen

LÜHIDALT

- 50 **Liikluskasvatuse veebileht**
Christina Vallimäe

Maanteeameti esimesed sammud sotsiaalmeedias
Kristen Tuulmets

RESPER
Heikki Käo

MUUSEUM

- 51 **Maanteemuuseumi ürituste kalender 2014**

Hea lugeja,

Aeg liigub kiiresti. Nagu ülejäänud maailm, on ka Maanteeamet juba ammu uues aastas ning täidab oma igapäevaseid kohustusi Eesti ühiskonna ees. Meie töö alus lisaks oma strateegiale on ka majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi transpordi arengukava aastateks 2014-2020. Selle koostamisel olid juures ka Maanteeameti enda sulesepad. Jah, paber kannatab kõike, kuid eelkõige on oluline kava elluviimine. Siiski ei tähenda see veel seda, et Maanteeamet ei liigu oma missioonipidi või ei lähtuks arengukavas kirjalpandu suunas. Appi tulevad rakendusplaanid, kus ühe eesmärgina on välja toodud kvaliteetsed teed.

Teehoiukava täitmine on selle aasta prioriteet number üks! Eelmise teehoiukava täitmist ei saa iseloomustada kuigi positiivsete sõnadega – mitmed tee-ehitusobjektid jäid eri põhjustel tegemata ja seda me enam lubada ei saa. Samuti on kavaga seotud Euroopa Liidu raha tõhus kasutamine, mis tähendab efektiivset investeerimist. Objektide valmimisega tõstame võimalikult suurel määral liiklusohutuse taset.

Liiklusohutus on võtmesõna meie kevadisel aastakonverentsil. Mis liikluses praegu toimub, on pehmetelt öeldes kole. Kõik asjaolud viitavad pigem olukorra halvenemisele kui paranemisele. Hoolimata pikemas perspektiivis tehtud edusammudest on viimaste kuude seis toonud meid tagasi maa peale. Tänavu jaanuari algusest kuni 9. märtsini on liiklusõnnetustes hukkunud 14 inimest (mullu oli see number 4).

Hukkunute arvuga võiksime liikuda nulli suunas nagu Rootsis, kus liiklusohutuse programmi nimena kasutatakse „Towards Zero“. Oma eesmärgiks võiksime võtta avariide arvu vähendamise, sest inimesed hukkuvad liikluses just avariides. Koostame praegu uut rahvuslikku liiklusohutuse programmi aastateks 2016–2025 ning viimasel valitsuse liikluskomisjoni istungil esitasime plaani, kuidas sellega edasi liikuda. On tähtis, et programmi panustaksid kõik valitsusasutused, sh kohalikud omavalitsused.

Koostöö osas jätkab Maanteeamet kogemuste pinnalt, mida saime kasutatud autode kampaania puhul. Kampaania jätkub ka tänavu. Koos Politsei- ja Piirivalveameti, Tööinspektsiooni ning Maksu- ja Tolliametiga on esiplaanil ühistranspordi ja raskeveokite teema, kus viime muuhulgas läbi ühiseid kontrollreide nagu tegime seda kasutatud autode müüjate puhul.

Suured muutused on ees e-teeninduses, mis avanes aasta algul. Nüüd saab sõiduki omanikvahetust sooritada kodus 24/7 ning ost-müük võtab aega 6 minutit. Oleme juba saanud positiivset tagasisidet meie teenuste kohta. Ja nagu kirjutasin üle-eelmises Teelehe numbris: mida vähem inimese tunneb, et ta riigi teenuseid vajab, seda parem. Riik peab oskama korraldada oma teenuseid nii, et inimesed sellest aru ei saa. Eks see kõlab mõneti utoopiliselt, kuid sinna poole me vähemalt pürgime.

Soovin kõigile head ja turvalist liiklemist ning mõistlikke otsuseid meie liikluskeskkonnas.

Aivo Adamson
Maanteeameti peadirektor



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

Küljendus, makett, keeletoimetus:
Ecwador OÜ

Trükk:
Pajo Trükikoda

Tiraaž:
1000

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

Esikaanel:
Kahe aasta tagune hetk Loo-Maardu maanteelõigul.
Foto: Andri Tõnstein

JALGRATTUR LIIKLUSES- LUBADEGA VÕI ILMA?

Kas keegi oskas kakssada aastat tagasi arvata, et toona leiutatud jalgratta esiisa on tänapäevalgi populaarne liikumisvahend ning temaga seonduvate teemade ja probleemide hulk näib lõputu.



TARMO VANAMÕISA
Maanteeameti lääne regiooni liiklusvaldkonna juht

Ma ei kirjutanud eelnevas lõigus ekslikult tema, sest jalgratas on nagu pereliige, kelle eest hoolitsetakse, hoitakse korras, putitatakse erinevate edevate vidinatega ja temast kõneledes kasutatakse ikka ja jälle sõna „minu ratas“.

On tõestatud, et rattasõbralikes riikides elavad rõõmsamad inimesed. Hinnates kõikide ohutut liiklemist propageerivate- ja liikluskasvatust tegevate inimeste tööd, võin väita, et oleme teel õnelike inimeste ühiskonna poole. Hetkel küll mõõduka kiirusega pedaale vändates, aga puhteestlaslikult tasa ja targu, jonnakliku sihikindlusega eesmärgi suunas.

Ent juba sada aastat tagasi kurtsid jalakäijad, et mööda kitsaid tänavaid ja jalgteid kihutavad jalgratturid ehmatavad oma müрина ja kisaga hobused lõhkuma ning häirivad parkides ja alleedel jalutavate linnakodanike rahu.

Kui seda juttu lugeda, siis ega saja aastaga suurt midagi muutunud olegi, kui et hobuste asemel on tänavatel liiklemas autod, liiklusvool on kordades suuremaks paisunud ja jalgratturid vurvavad jätkuvalt tänavatel ja teedel, kutsudes selle tegevusega esile kaasliiklejate rahulolematuse. Autojuhid on pahased, et ratturid on sõiduteel, jalakäijad omakorda porisevad nende tegevuse üle kõnniteel.

Jalgratturitele, kes on linnas või maal sunnitud liiklema kõrvuti autodega ja jalakäijatega, heidetakse sageli ette liiklusreeglite eiramist ja mittetundmist.

Juba aastaid on propageeritud ohutut liiklemist, õpetatud mõõtmatul hulgal inimesi ohutult liiklema ning kohati jääb mulje, et esimene mänguasi väikesel lapsel ei ole mitte kõristi, vaid helkur, ja aabitsa asemel õpitakse lugema liiklusseaduse järgi.

Liikluskasvatuse ja ohutu liiklemise seisukohalt on tänane laste teadlikkus positiivne, sest juba varasest laseaiaaast saadik puutuvad nad oma igapäevastes tegemistes ja mängudes kokku liiklusega, harjutavad liikumist liiklusväljakutel, saavad jalgrattaõpet ja ka palju muud väärtuslikku läbi mängimise ning harjutamise.

Kooliikka jõudes saavad õnnelikumad lapsed liiklus- ja jalgrattaõpet õppekavasse integreerituna erinevates õppeainetes ja tulevalt kooli või mõne entusiastlikuma õpetaja eestvedamisel ka jalgrattatunde ja muud sinna juurde kuuluvat.

Lisaks eeltoodule pakuvad autokoolid veel jalgrattaõpet, mille eesmärk on kujundada üksteisega arvestavaid liiklejaid, kes hoiavad teisi inimesi ohustamast. Jalgrattaõpe annab konkreetseid teadmisi liiklusseadusest, mis toetavad toimetulekut erinevates liiklusolukordades nii jalakäija, sõitja kui ka juhina. Autokoolid aitavad sooritada edukalt jalgratturi teooria- ja praktilise sõidu eksamit, mille edukalt läbinutele väljastatakse juhiluba - päris esimene isiklik juhiluba kõikide järgnevate lubade seas, mida noor ilmakodanik peab ühe või teise tegevuse tegemiseks omama.

Tunnustus ja kiitus on meile väga vajalikud ning tunnustus eduka õppe läbimise puhul seda enam. Laps näitab oma juhiluba suure uhkusega vanematele, sõpradele, jagab seda sotsiaalmeedias, kuid siis ... maandub see kuskil riulil või kapis.

Ja sinna see jääbki, sest seda on tülikas kaasas kanda (eriti suvel) ja üldse miks võtta kaasa, kui niikuinii keegi seda ei kontrolli. Mitut last te olete viimasel ajal näinud jalgrattaga sõiduteel? Võib-olla mõnda üksikut ja sedagi linnast väljas.

Siit ka minu küsimused: kas peaksime panustama ressursi füüsilise juhiloa olemasolule ja selle tähtsustamisele või pigem keskenduma rohkem nende tegevustele, mis aitavad meil kasvatada ja kujundada eeskujulikku, liikluses hakkamasaavat, endast ja teistest hoolivat liiklejat? Kas me mitte ei tähtsusta üle kõikide dokumentide vajalikkust meie ühiskonnas? Kas me tüüpiliste eestlastena ei reguleeri asju üle, kui püüame iga hinna eest suruda kõiki raamidesse, et siis seda seaduste ning karistustega reguleerida?

Kes meil peale laste veel rattaga liiklevad?

Uuringute andmetel kasutavad jalgratast liiklemisvahendina rohkem vanemad inimesed (65-74.a.) ning maakohtade elanikud. Enamik maal jalgrattaga sõitvatest inimestest sõidab maanteel ning linnas kasutatakse enamasti kergliiklusteed või kõnniteed.

Väga tore ja rõõmustav, et eakad on meil jätkuvalt aktiivsed, liiguvad ja on tegusad ka vanemas eas. Vaadates aga liikluses toimuvat ning sirvides eelmise aasta ajakirjandusväljaandeid, kohtab

päris tihti alljärgnevat pealkirju: „Liikluses said viga eakad jalgratturid“, „Suurim probleem liikluses on eakad jalgratturid“, „Eakas jalgrattur sõitis otsa eakale jalakäijale“, „Täna õhtupoolikul hukkus liiklusõnnetuses sõiduautolt löögi saanud eakas jalgrattur“.

Viimaste aastate jooksul on eakaid väga intensiivselt haritud liikluskasvatuse vallas ning loengute, infopäevade ja reaalsete liiklustegevuste kaudu õpetatud tänapäeva kiires maailmas ohutult ja turvaliselt liikluses hakkama saama.

Vaadates nüüd uuesti neid pealkirju ja õnnetuste statistikat, tekib samuti rida küsimusi: kas me peaksime ka eakatele väljastama jalgratturi juhiloa?

Kas inimesel (vanusest olenemata), kes pole kunagi omanud ühegi sõiduki juhiluba (st puudub igasugune tõend, mis näitaks liiklusseaduse tundmist), on seoses täiskasvanuks saamisega õigus osaleda liikluses jalgrattaga ilma juhiluba omamata?

Rohkem küsimusi kui vastuseid. Kindlasti ei poolda ma n-õ sundloastamist, sest nii jõuame selleni, et ka jalakäija peab tänaval liiklemiseks eksami tegema, sest ka nendega toimub palju liiklusõnnetusi.

Kohe saabub jalgrattahooaeg. Minge vaadake, kuidas teie jalgrattal läheb, külastage oma vanemaid ja õppige koos nende ja lastega liiklust, lahendage teleka vaatamise asemel mõni liiklustest või lobisege niisama.

Turvalist liiklemist.

“

Kas inimesel (vanusest olenemata), kes pole kunagi omanud ühegi sõiduki juhiluba (st puudub igasugune tõend, mis näitaks liiklusseaduse tundmist), on seoses täiskasvanuks saamisega õigus osaleda liikluses jalgrattaga ilma juhiluba omamata?

AASTA 2014 TEEDEEHITUSES

ÜLEVADE SUUREMATEST TEETÖÖDEST

Foto: Mihkel Maripuu / Postimees / Scanpix

Võrreldes viimase paari hooajaga on lähiaastate ehitustegevus suuremate objektide poolest märksa vaesem ning see langeb kokku ka alanud eelarveperioodiks (2014-2020) kehtestatud Maanteeameti põhimõtetega.

Nagu Maanteeameti peadirektor Aivo Adamson möödunud kevadel teetöid tutvustaval pressikonverentsil ütles, „läheb edaspidi meil põhitähelepanu teede säilitamisele ning ilmselt ei saa me tulevikus endale Mäo- ja Kukruse-sarnaseid uhkeid objekte lubada.“ Sellest hoolimata ei loobuta suurtest objektidest täielikult, vaid neid mahub järgnevatesse eelarveaastatesse lihtsalt märksa vähem, kui viimasel ajaks tavaks on saanud.

Kuid vaadeldes eelseisvaid ja juba käimasolevaid ehitusi põhimaanteedega kaupa.

TALLINNA RINGTEE

Vastavalt aastateks 2014-2020 koostatud teehoiukavale jätkub sellel aastal mullu alustatud Kurna ja Luige liiklussõlme vahelise lõigu ehitus I klassi, neljarajaliseks (2+2) eraldusribaga maanteeks koos 250 m müratõkeseinte ja 47,5 meetri pikkuse loomatunneliga.

Samuti on sel aastal kavas alustada Kurna liiklussõlme (selle alla kuulub 4,4 km I klassi maanteed, km 11,8-16,2, 1 sõiduteeviadukt, 1 jalakäijate viadukt ja üks jalakäijate tunnel) ehitusega ning vastav hange on ka käimas.

Järgmisel, 2015. aastal peaks Kurna liiklussõlme ehitus jõudma lõpule ning algama Vao ja Jüri (ehk siis Tallinna-Narva ja Tallinna-Tartu maanteed) vahelise maanteelõigu (km 0,6-11,3) sõlme rekonstrueerimine. Nagu kavast näha, peaks seal ehitustegevus jätkuma kõigil järgnevatel aastatel ning järgemööda ehitatakse ümber Jüri jaotusring, Põrguvälja ristmik ning Karla eritasandiline sõlm. Samale lõigule on kavas ehitada ka uus Lagedi viadukt koos ühendusteega ning Lagedi raudteeületuse samatasandiline lahendus.

TALLINNA-NARVA MAANTEE

Siin puudutab tänavune ehitustegevus kahte lõiku. Esiteks, Tallinna linna piiril asuvat Piritäe jõe, kust üle hakatakse ehitama uut paarissilda (kumagi sõidusuuna jaoks üks) - selle ehituse hange on käimas ning kavandatakse ehitusaeg 21 kuud.

Teiseks, Valgejõe-Rõmeda teelõikude rekonstrueerimine, mis pidi lõppema mullu novembris, kuid seoses 2013. aasta kevadel avastatud olemasoleva muldkeha pinnase probleemidega tehti ehituslepingu muudatus, mille kohaselt lükkub objekti valmimistähtaeg tänava suvesse. 2012. aasta augustis alanud ehitustööde käigus rekonstrueeriti Tallinna-Narva maantee Loobu-Liiguste lõigul (km 70,9-77,0) nn vana Tallinna-Narva maantee lõik, mis läbib Viitna keskust, Viitna-Koljaku maantee ja Viitna möödasõitu ühendav teelõik ning ehitati ümber ka Viitna viadukt. Samuti ehitati Viitna keskusesse ja Viitna-Koljaku maantee äärde jalgratta- ja jalgteed. Sama projekti raames ehitati Tallinna-Narva maanteel Pikasaare-Loobu lõigul

(km 65,0-70,6) välja vasakpoolne sõidusuund koos Loobu II sillaga ning rekonstrueeriti ka Loobu viadukt.

TALLINNA-TARTU-VÖRU-LUHAMA MAANTEE

Kui Tallinna ja Tartu vahelisel lõigul tänavu suuremaid ehitustöid plaanis ei ole, siis Tartu külje all on ringtee rekonstrueerimise raames plaanis alustada Ilmatsalu ringi ja Viljandi ringi vahelise lõigu (km 181,9-184,1) uuendamist.

Teispool Tartut on plaanis alustada Lemmatsi ja Lennujaama teeristi vahelise lõigu (km 188,5-191,6) rekonstrueerimist, mille käigus valmib uus 2,6-kilomeetrine põhimaantee neljarajaline (2+2) lõik koos eraldusribaga. Samuti ehitatakse sinna üks eritasandiline ristmik, üks eritasandiline rist, üks raudteeviadukt ja jalakäijate tunnel - eritasandiliseks risteks muutub Tõrvandi ristmik, mille tulemusena hakkab Tõrvandi ja Ülenurme alevike vaheline liiklus ja kergliiklus toimima põhimaantee ning raudtee all. Lennujaama tee ristmik jääb küll ühetasandiliseks, ent maantee alt hakkab läbi minema jalakäijate tunnel. Selle objekti ehituse lõpetamine on plaani kohaselt 2015. aastal.

TALLINNA-PÄRNU MAANTEE

Tallinna ja Pärnu vahel pole tänavu samuti plaanis suuremaid ehitustöid, kui mitte jätta kõrvale mullu sügisel Tallinna linna piiril alanud Topi liiklussõlme ehitus. Sügiseni kestva ehituse käigus rajatakse 1,3-kilomeetrine ja üle Tallinna-Pärnu maantee kulgev lõik Juuliku ja Tabasalu vahelisest ühendustest. Ehitatav kaheajaline (1+1) teelõik algab Tallinn-Saku-Laagri maanteelt (Jälgimäe tee), kulgeb viaduktiga üle Tallinna-Pärnu-Ikla maantee Maksimarketi ja Salzburgi vahelt ja lõppeb vahetult enne raudteed Maksimarketi kõrval. Ehituse käigus rajatakse ka kolm ringristmikku, 1 km jagu jalg- ja jalgrattateid ning 514 m müratõket. Juuliku-Tabasalu ühendustee järgmine etapp peaks algama 2016. aastal ja selle käigus on kavas ehitada teelõik raudtee alt läbi kuni Alliku-Laagri-Hüüru maanteeni.

TALLINNA-PALDISKI MAANTEE

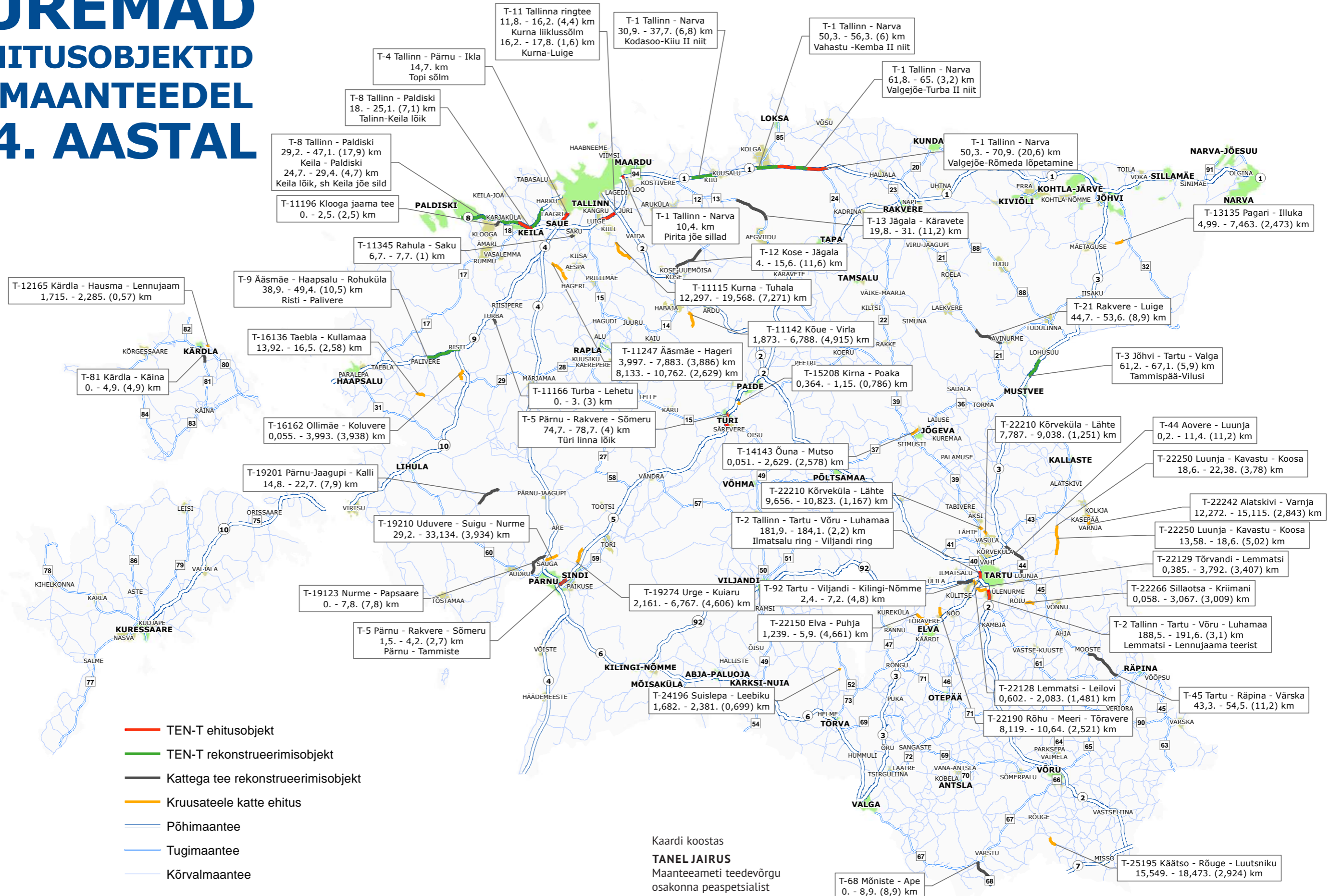
Sel aastal peaks algama suurem ehitustegevus ka Tallinna-Keila-Paldiski maanteel Keila-Valkse lõigul (km 24,7-29,5), millest 600 m jääb Tallinna ringteele ja 4,8 km Tallinna-Paldiski maanteele. Olgu veel täpsustatud, et Tallinna ringtee ja Tallinna-Paldiski maantee lõik Keila ja Paldiski vahel on üks osa rahvusvahelisest maanteest E 265, mis on oluline transiidikoridor ja selle kaudu toimub juurdepääs Paldiski sadamale. Tallinna ringtee kaudu toimub ühendus Eesti olulisemate põhimaanteedega ning seda iseloomustab raskeliikluse suur osatähtsus.

Ehitatavat lõiku iseloomustab eelkõige pendelliiklus Keila ja Tallinna vahel. Projektiga haaratud teelõik jääb Tallinna linna piirist ca 15 km kaugusele ja külgneb vahetult Keila linnaga. Põhilises osas ehitatakse kõnealune lõik kaheajaliseks maanteeks, kuid Keila jõe piirkonnas on kavandatud kokku u 500 m neljarajalist (2+2) maanteed. Samuti on sinna kavandatud 2 turbo-ringristmiku ning üks üherajaline ringristmik, kusjuures kokku rekonstrueeritakse kogu lõigul 9 ristmikku. Lisaks lammutatakse olemasolev u 50 m pikkune sild üle Keila jõe ja rajatakse kaks uut silda. Rajatakse ka 4 bussipeatust ning valgustatakse Keila linna lõik. Lisaks rajatakse 2,5 m laiune jalg- ja jalgrattatee, kokku ca 3 km ulatuses.

Antud lõigus on juba välja ehitatud Piiri tn ringristmik ning tulevikus on kavandatud rajada veel endise Keila koolimaja sissesõidu kohale ringristmik (selle tellib arendaja).

Teema võttis kokku **ALLAN KASESALU** Maanteeameti avalike suhete osakonna peaspetsialist

SUUREMAD TEE-EHITUSOBJEKTID RIIGIMAANTEDEL 2014. AASTAL



Kaardi koostas
TANEL JAIRUS
Maanteeameti teedevõrgu osakonna peaspetsialist

LIIKLUSREGISTRIST JA KLIENDITEENINDUSEST

Liiklusregister ei ole asi iseeneses, vaid loodud lisaväärtuse andmiseks liiklejale. Registri abil saavad inimesed olla kindla(ma)d, et kaaskliiklejad on läbinud sõidukijuhi koolituse ning et nende sõiduk on tehniliselt ohutu liikluses kasutamiseks. Politsei saab tuvastada isikud, kes rikuvad liiklusreegleid, ning maksuamet veenduda, et riigimaksud kenasti tasutud. Kõige selle juures on oluline silmas pidada, et registripidamine toimuks säästlikult. Efektiveim on võtta kasutusele elektroonilised teenused, mis võimaldavad meie klientidel ning partneritel teha vajalikud toimingud nende endi poolt neile endile sobival ajal.

Liiklusregistri pidamisel on mõistlik lähtuda põhimõttest, et reeglid tuleb sõnastada selliselt, et oleks tagatud registri andmete ajakohasus ning et reeglid ei tekitaks ülemäärast koormust liiklejale.

Maanteeameti uus e-teeninduse strateegia sõnastab e-teeninduse eesmärgiks klientide mugavuse ning aja ja raha kokkuhoiu, st kliendil on võimalik säästa terve see aeg, mis tavapäraselt kulub liiklusregistri büroosse minekuks ja tulekuks. Lisaks on e-teeninduses tehtavad toimingud keskmiselt 20% soodsamad liiklusregistri büroos tehtavatest.

Vähemtähtis ei ole ka Maanteeameti enda kulude kokkuhoid - vahetu teenindus on kõige kallim viis teenuse pakkumiseks, millega kaasnevad sh kulud ruumile, personalile jne. Mida rohkem kliente kasutab e-teenindust, seda rohkem on ka võimalik kokku hoida vahetu teenindusega seotud kulusid.

Oleme endale seadnud ambitsioonika eesmärgi, et kui keskkond on olnud kasutusel kaks aastat, tehakse e-teeninduses 75% nendest toimingutest, mis on kättesaadavad nii e-teeninduses kui ka büroos. Esimese viie nädala tulemus kokku näitab, et 4,6% omanikuvahetuse tehingutest on tehtud e-teeninduses. Sõidukite ajuti si kustutamisi on 56 % juhtudest tehtud e-teeninduses.

E-teenindus on mõeldud nii tavaklientidele (nt sõidukijuhid, jalgratturid) kui ka juriidilistele isikutele. Partneriteks on meil teiste seas automüüjiga tegelevad firmad, tehnoulevaatus teostatavad ettevõtted, koolitusasutused, ühistranspordi teenuse pakujad, tee-ehituse- ja teehooldusega tegelevad firmad jne.

Tavaklientide e-teenindus ja selle tugi toimub eesti, vene ja inglise keeles, suure autopargiga juriidiliste isikute ja partnerite e-teenindus ning selle tugi eesti keeles.

Maanteeameti e-teeninduskeskkond on:

- Kasutatav ja toimiv (paindlikud ja lihtsalt teostatavad toimingute tegemise protsessid).
- Turvaline ja töökindel (erinevad sisselogimise võimalused ja 24/7 töökindlus).
- Mugav ja lihtne (loogiline ja üldmõistetav navigatsioon ja struktuur).



LAURI LUGNA

Maanteeameti peadirektori asetäitja liiklusohutuse ja ühistranspordi alal

- Arusaadav ja selge (informatsioon on erinevate inimeste jaoks ühtemoodi kiiresti haaratav).
- Hoiatav ja toetav (eelinfo ja järelinfo teavitused, märkamatu abi kasutajate orienteerumisel ja suunamisel).
- Kasutajaga arvestatav (keskkond kohandub kasutaja seadmetega ja seadistustega).
- Disainis ja sõnumites peegeldatav MA põhiväärtusi ja olemust (turvalise liikluskeskkonna kujundamine informeerimise, piiramise ja soovitude kaudu).
- Informeeriv (liiklusohutuse sõnumid ja kampaaniad).

E-teeninduse keskkond koosneb avalehest, kus on toodud kasutaja andmed, kontaktandmed, teated jms. Juhi vaates on ära toodud juhtimisõiguse esmane taotlemine, juhtimisõiguse uuendamine, juhiloa vahetamine, uue kategooria taotlemine, sõidumeerikute kaardi taotlemine jms. Sõiduki vaates pakutakse kliendile võimalust sõidukite omanikuvahetuse algatamiseks või soetamise lõpetamiseks ning sellest tulenevalt registrikande muutmiseks, sõidukitele kasutaja lisamiseks, sõiduki taustakontrolliks jms. Teede vaates tuuakse ära informatsioon ehitamisest teega piirnevatesse kohtadesse, suurte veoste vedamise taotlemisest jms. Ühistranspordi vaates kajastatakse info ühistranspordi liinide ja väljumisaegade kohta.

Keskkond võimaldab kliendi autoriseerimist ID-kaardiga (elamisloakaardiga), mobiil-ID-ga, digi-ID-ga ja pangaparoolidega vastavalt valitud rollile (nt eraisikuna või juriidilise isiku esindajana).

Käesoleval aastal viie aastaseks saava paberivaba ARK teenused jäävad kättesaadavaks seniks, kuni need järk-järgult uude e-teenindusse üle tuuakse. Paberivaba ARK keskkonda sisenemine võimaldatakse vaid uue e-teeninduse kaudu.

Selle aasta suvel plaanime käivitada võimaluse tellida endale uus juhiluba e-teeninduse kaudu (postiga koju). Selleks on aga vaja kahte eeldust: esiteks, et tervisetõend oleks kehtiv ning selle andmed oleksid Maanteeameti liiklusregistris ja teiseks, et ID-kaardi väljastamisest ei oleks möödas rohkem kui viis aastat. Maanteeamet võimaldab juhiloa vahetajatel esitada uue juhiloa taotlusega ID-kaardi foto ja allkirjakujutis elektrooniliselt. Selleks looakse juhiloa uuendajale ligipääs PPA andmekogusse. Teenus hakkab maksma 6 eurot vähem kui liiklusregistri tavabüroos.

Sarnaselt väljastab juhilubasid nt Inglismaa. Norras taotleb ligi 50 % isikutest juhiluba elektrooniliselt. Igal juhul on fakt see, et juba 11 Euroopa Liidu liikmesriiki saavad juhilube klientideni postiga. Soome on nt algatanud põhjaliku analüüsi teemal, kuidas veelgi tõhusamalt korraldada sõidukite registreerimist viisil, et selleks ei oleks vaja tulla eraldi riigiasutusse, vaid registrikande saaks teostada uue omaniku poolt liikluskindlustuse sõlmimisel.

Eksamineerimistegevus on ja jääb aga füüsilisse maailma, sest tulevaste sõidukijuhtide praktiliste oskuste kontrollimist ei ole võimalik viia lähitulevikus elektrooniliseks sellisel viisil, et saaks olla veendunud nende oskustes sõidukit ohutult valitseda. Küll aga liigub Maanteeamet selles suunas, et erinevad õppematerjalid nii elektroonilise teooria prooviekami kui ka õppevideote näol oleksid senisest enam kättesaadavamad.

Ühtlasi on kaalumist väärt ka mõte võimaldada teha kasutatud sõidukite esmast registreerimist konkursi korras väljavalitud tehnoulevaatuspunktides. See eeldab küll suurt usaldust Maanteeameti ja tehnoulevaatuspunktide vahel ja toob kaasa ka kontrolli suurenemise, kuid klientidele laienevad see-eest mitmed võimalused ning riigil on võimalus hoida kokku kulusid.

Euroopa Liidus tutvustame mõtet, et siseriiklikult ei oleks üldse tarvis registreerimistunnistust väljastada, kui ei ole just plaanis sõidukiga teise Euroopa Liidu liikmesriiki minna.

Eesmärk on, et liiklusregistri andmed tekiks ja uueneksid nendes kohtades ja nende asutuste poolt, kes on kliendile kõige lähemal. Tulevikus tasub ka Eestis otsida võimalust, kuidas senisest enam kaasata registrikannete tegemisse ka kindlustusseltsi. Täna sel päeval tuginevad kindlustusseltsid liiklusregistri andmetele, kuid kui kaks ajaliselt väga lähedastikku paiknevat elektroonilist kannet kokku viia, siis saaks seeläbi vähendada täiendavat ajakulu klientide jaoks. Maanteeameti ülesanne on pidada üleval infosüsteemi, koolitada neid partnereid, kes kandeid teevad ning süsteemselt kontrollida nende õiguspärasust.

E-teeninduse juures on senisest veelgi olulisem klientide e-maili ja mobiiltelefoni andmete omamine, et oleks võimalik neid varakult teavitada sellest, millal nende sõiduki tehnoulevaatus tähtaeg saabuma hakkab või tervisetõend aegub. Mõlemad aspektid on olulised, kuna meie, kes me liikleme, ei soovi, et liikluses oleks ohutusnõuetele mittevastavaid sõidukeid või et sõidukijuhtide tervislik seisund ei oleks kontrollitud. See tõttu on oluline saavutada olukord, kus meil on olemas enamike isikute kontaktandmed, et neid varakult ette hoiatada.

E-teeninduse puhul oleme arvestanud ka isikutega, kellel ei ole võimalik kodus või tööl antud keskkonna teenuseid kasutada, kuid kes samas sooviksid soodsamalt eeltoodud toimingud teostada. Nende jaoks oleme paigaldanud kõikidesse liiklusregistri büroodesse kliendarvutid, kus saab kasutada kõiki e-teeninduse võimalusi ja seda e-teeninduse riigilõivudega.

Liiklusregistri 18 füüsilist teenindussaal on täna olemas ja on seda ka tulevikus. Küll aga otsime võimalusi, kuidas teenindussale mõne teise riigiasutusega ühendada. Esimene Eesti riigiasutuste ühine teenindussaal avati 10. veebruaril 2014 Lasnamäel, kus ühes teenindussaalis saab taotleda nii uut ID-kaarti kui ka juhiluba või registreerida sõiduki omanikuvahetust.

Viis aastat pärast Maanteeameti ja ARK ühendamist on käes ka aeg võtta kasutusele uus visuaalne identiteet. Seniajani on büroode esisel väljas olnud nii Maanteeameti kui ka Autoregistrikeskuse logod. Tulenevalt riigiasutuste üleselt ühtse kolme lövi identiteedi kasutuselevõtust läheb ka Maanteeamet lähiajal üle kolme lövi logole. See võimaldab lõpule viia pikaks veninud ühinemise ja loob aluse ühtsemale organisatsioonikultuurile.



Efektiveim on võtta kasutusele elektroonilised teenused, mis võimaldavad meie klientidel ning partneritel teha vajalikud toimingud nende endi poolt neile endile sobival ajal.



Maanteeameti ning Politsei- ja Piirivalveameti ühine teenindussaal Lasnamäel. Foto: Martti Naaber

JÜRI KIVI

JÜRI KIVI on AS Teede Tehnokeskuse järelevalve osakonna peaspetsialist ja järelevalveinseneride koolitusprogrammi lektor. Teelehele antud intervjuus heidab ta pilgu minevikku ning toob välja mõningad huvitavamad hetked oma elust – siia alla kuuluvad nt lapsepõlves ehitatud kividest linn kui ka vanemas eas ehitatud Lääne-Siberi teed. Puutumata ei jää samal ajal ka Eesti teed, sh probleemid tee-ehituse järelevalve osas.



Münchenis Ehitustehnika messil BAUMA, 2013.a.

Kes on ja mida teeb (ehitus)järelevalve spetsialist?

Hetkel kehtiv Teeseadus sätestab kaks järelevalve taset: riiklik ehitusjärelevalve, mida teeb teedel ja tänavatel Maanteeamet, ning tee ehitus- ja remonditööde omanikujärelevalve (OJV), mida teevad kõik muud vastava tegevusloaga ettevõtted pädevate inseneride abil. Antud süsteemi kuulub ka AS Teede Tehnokeskus ja seega ka mina. OJV ülesandeks on tellija volitusel ja tellimisel tegeleda ehitus- ja remondiobjektidel ehitaja poolt tehtava töö kõigi etappide jälgimise ja kontrollimisega, st mina kui järelevalve spetsialist viibin objektil kohapeal ning jälgin, et ehitustöövõtja ei saaks töö ega materjalide kvaliteedi arvelt lisakasu saada. Ja seda lisakasu püütakse tööpoolest vägagi saada. Töö n-ö põllul on aga kõigest üks aspekt, teiseks on töö kontorisis, kus vajavad tegemist dokumentatsioonid, ekspertiisid, projektid, konsultatsioonid jms. Mina olen OJV kui põhitöoga tegelenud alates 2002. aastast, aga paar aastat enne seda lepingulisena.

Mis on toonud Sind teedevaldkonna juurde?

Mis on toonud, seda ei tea ma isegi. Teedega tegelemine on mulle lihtsalt meeldinud juba varasest lapsepõlvest peale. Küllap aitas kaasa ka asjaolu, et elasin tolmuva kruusatee ääres ja unistasin, et saaks teha nii, et tee ei tolmaks. Kui keskkooli suvevaheajal sain Saaremaa Teedevalitsuses Orissaare piirkonnas teehöövlijuhi ametisse, oligi see ilmselt viimane kinnitus tulevase eriala valikuks.

Kuidas möödus Sinu lapsepõlv?

Lapsepõlve veetsin Saaremaal Tornimäel otse Tornimäe kiriku vastas. Mäletan hästi, kuidas koos omaeagse teeremontööriga (olid sellised kohapeal elavad inimesed, kelle hooldada olid lähikonna riigiteed) tassisime kive külmakereroobastesse. Ilmselt oli teedeasjandus minu alateadlik huvi, kuigi ometigi pärinenud koolmeistrite dünastiast. Ka oma koduühes ehitasin kividest linna, kus olid tänavad ja kus sai märguautoga sõita - mõni tänavalõik oli isegi tsemendisegust kattega. Majaesise jalgteed tasandamiseks ehitasin nt puust teehöövli.

Põhikoolis käisin Tornimäe seitsmeklassilises koolis, mille aga lõpetasin kaks korda, sest kui olin 7. klassiga ühele poole saanud, tehti sellest kaheksaklassiline õppeasutus. Samal ajal ehitati koolile uut maja ja aitasin ka jõudumööda seda ehitada. Õppisin seal nt krohvitud tegema. Kuigi lähim keskkool olnuks Orissaares, läksin edasi õppima (ühesandasse klassi) Kingissepas (täna Kuresaares) asuvasse Kingissepa V. Kingissepa nimelisse kesk-

kooli - seda seetõttu, et tahtsin käia ka muusikakoolis. Varasemalt olin võtnud akordionimängu eratunde, milleks käisin nädalavahe- tustel bussiga Tornimäelt Kingissepa. Nii lõpetasingi keskkooli 11. klassi ja Kingissepa Laste Muusikakooli üheaegselt. Et tol ajal oli ettevõtetes oluline osa ka taidlusel, siis osalesin Saaremaa Teedevalitsuse taidluses - ka teedeasjandusega seos!

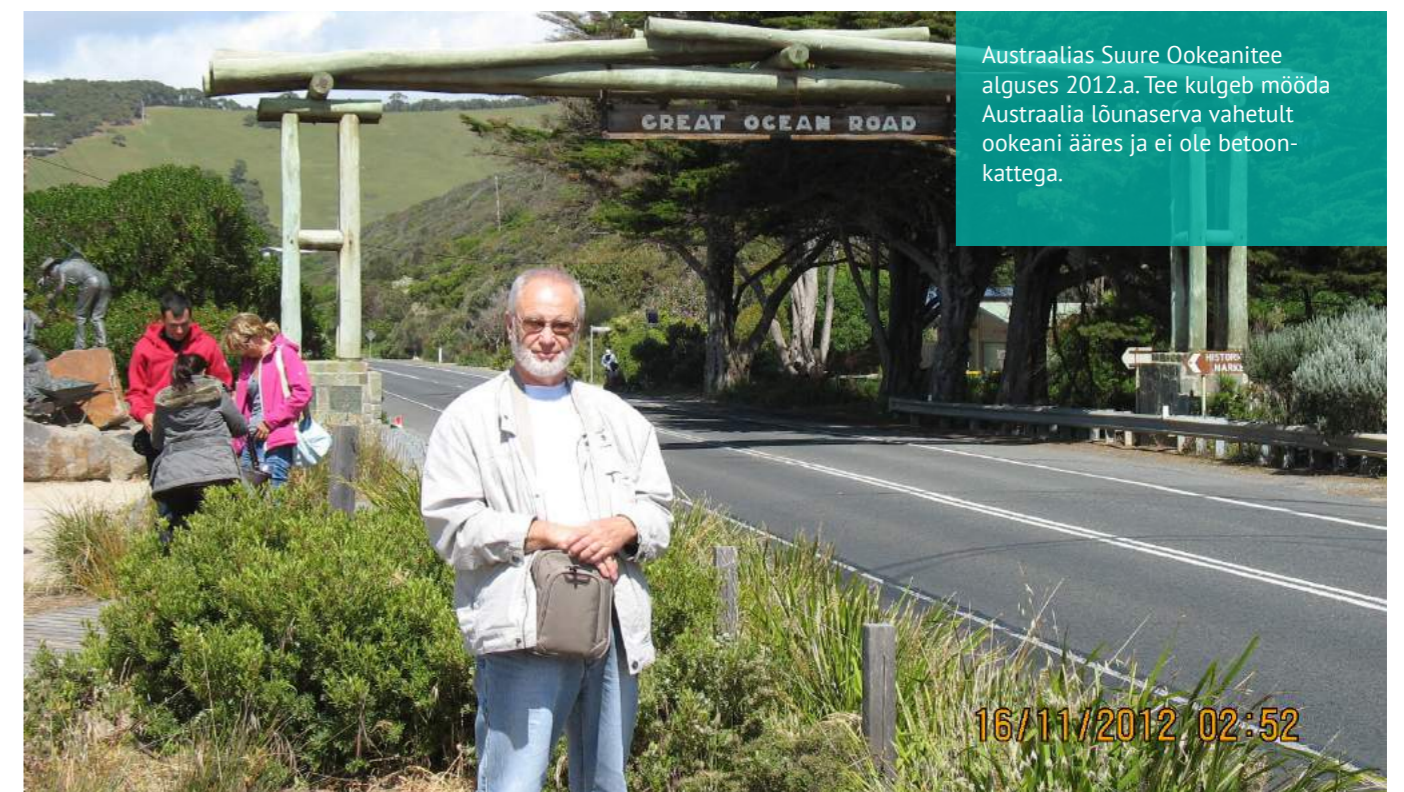
Erialase hariduse omandasid Tallinna Polütehnilises Instituudis (TPI) - oli kaalukausil ka mõni muu valik? On olnud õhus ka idee teha mõni täielik kannapööre?

Saaremaa Teedevalitsuse tollane väga tore juhataja Elmar Aavik püüdis korraldada minu TPIsse (täna Tallinna Tehnikaüli- kooli) õppima asumist stipendiaadina, mis aga ei õnnestunud minu staaži vähesuse tõttu. Antud instituuti läksin sellegipoolest, õppisin teedeinseneriks ja lõpetasin 1970. aastal cum laude. Ning muid valikuid päevakorral ei olnud.

Kannapööret ei ole ma kunagi plaaninud, aga väikeseid kõrvale-



Minu esimene auto. Teed veel ei olnud, see tuli hiljem.



Austraalias Suure Ookeanitee alguses 2012.a. Tee kulgeb mööda Austraalia lõunaserva vahetult ookeani ääres ja ei ole betoon- kattega.



Parasjagu töövahetuses olnud Surguti Teedehitustrusti töödejuhatajad ja meistrid. Minu kõrval vasakul (minu paremal käel) Siberis külaskäigul viibinud tolleaegne Rapla Teedevalitsuse juhataja Jaan Laaniste. Paremtal neljas on hilisem trusti juhataja (siis veel peainsener) Heino Gremberg. Mina olin sel ajal ametiühingu komitee esimees.

põikeid on ette tulnud küll (just nimelt põikeid, sest need on ikka teedemajandusega seotud olnud). Nt olen ma alati olnud huvitatud mitmesugustest liikurmasinatega ja sealhulgas teedemasinatest, ning kui Jüri Riimaa tegi mind tuttavaks Saksa ettevõtja Lothar Schäferiga, siis mõne aja pärast saigi minust teedemasinate valmistamise firma Lothar Schäfer (praeguse Schäfer-Technic GmbH) volitatud esindaja. Minu abiga on Eestise tulnud nn „lontmasinad“ asfaltkatte aukude lappimiseks, mõned gudronaatorid ja killustikulaoturid ning veel üht-teist asfaltkatete remondiks vajalikku. Olgu välja toodud, et nii koormav pole see tegevus kunagi olnud, et oleks kuidagi seganud põhitoöd Rapla Teedevalitsuses ega AS Teede Tehnokeskuses – tegu on nii spetsiifiliste masinatega ja nendega kaasnevate uute tehnoloogiatega, et mõnel aastal pole midagi vahendada olnud. Aga need masinad, mis Eesti töötavad, teevad seda hästi.

Erialane töö algas Sul mulgimaal, Viljandi Teedevalitsuses - millega Sa seal tegelesid?

Viljandi Teedevalitsusse võtsin suunamise vastu seal pakutud korteri pärast (ka mu abikaasa, kes lõpetas TPI samal ajal, sai antud viisil suunamise sinna). Esimeseks ametiks sai Loodi jaoskonna vanemtöödejuhataja, mis tähendas sisuliselt Loodi teemeistripiirkonna juhataja positsiooni (teedesüsteemis on olnud nimemuutusi palju, aga sisuline teemeister on ikka sama olnud - olgu nimi, mis iganes). Põhitegevus tollases teemeistripiirkonnas oli teede hoole, nii talvine kui ka suvine. Loodi jaoskonnas valmistati toona ka kogu Eesti jaoks raudbetoontooteid - silladetaile, poste, truibitorusid jms. Ehitus- ja remonditööd tegi ehitusjaoskond. Loodis töötamise ajal ma ehitusjärelvalvega kokku ei puutunud ja ega seda sel ajal niimoodi ei tehtudki nagu nüüd. Kõik oli sotsialistlik plaanimajandus ja plaan oli püha.

Järgmiseks ametiks sai tollase Viljandi Teedevalitsuse juhataja Georgi Kolobovi tahtl tootmis- tehnika osakonna vaneminsener, tööks sai projek- teerimine, järelvalve nii ehitus- kui hooldetööde üle ja minul personaalselt ka liikluskorraldus ja -ohutus. Seal tekkisid ka esimesed kokkupuuted tollase Teedehituse Kesklaboratooriumiga ehk tänase AS Teede Tehnokeskuse eelkäijaga just liiklusohutuse ja liiklusloenduse baasil.

Oli veel üks mälestusväärne tegevus: iga uue aasta alguses tuli teha parandusi ja täiendusi tähtsamate teede passidesse. Antud passid olid salajased ja neid hoiti hoolega luku taga, et ükski spioon neile ligi ei saaks. Nõukogude aja salastamise maania paistab paraku hakkavat korduma nüüd ka Eesti Vabariiki juhtivates organites - see selleks, aga tänase Maanteeameti tollases eelkäijas nõuti teepasside korrastamist piinliku täpsusega. Selle eest hoolitses Anna Ossipovna Kalatšik, kes oli ENSV Ministrite Nõukogu esimehe Valter Klausoni abikaasa. Tema juures võis teepasside parandamine kesta hiliste öötundide- ni. Teepassides oli tõesti kirjas kõik, mis on tee sees, tee peal ja mis töid mis mahus mingil aastal



Tähtis päev - ENSV teedehitajad said valmis esimesed 100 km teed Lääne-Siberis Surguti rajoonis. Minu kõrval Surguti Teedehitustrusti parteisekretär Valeri Ivanov.



Estsurgutdorstroi töötajatele vene keeles kõnet pidamas.

mingil lõigul tehti. Õnnelikud võivad olla need teedemajandid, kus on suudetud säilitada midagi neist tollastest teepas- sidest, sest üldjuhul ei tea keegi enam, mis ühe ja teise teega kunagi tehti ja millest, sest iseseisvuse saabumisega kaotasid teepassid oma salastatuse, neid ei parandatud ja ära need ka kadusid.

Ning pärast kümnet aastat Viljandi Teedevalitsuses kutsuti mind tööle Rapla Teedevalitsusse tootmis-tehnika osakonna juhatajaks, motivaatoriks taas vägagi korralik korter. Tööks olid samad tegevused, mis Viljandis, aga liikluskorraldust oli vähem. Rohkem oli aga tegemist järelvalvega, eriti siis, kui sain tootmisjuhatajaks. Nt tegelesin otseselt uute sildadega Konuveres, Pajakal, Inglistes ning rekonstrueeritava Sipa sillaga - muidugi mitte jälle tänases mõistes järelvalvega. Raplas olnud aja sisse mahub ka põige Siberimaale.

Kuidas hindad teedehitust ENSV ajal?

Teid ehitati palju ning suuri probleeme ühismajanditelt vaja- like maade kättesaamisega ei olnud. Üks teelõik jäi aga minu tööloigus siiski ehitamata ja seda on see ka tänaseni - Rapla ümbersõidutee lõunapoolne lõik. Seal jäi ette Mitšurini nimelise sovhoosi õunaed, mõned põllud ja metsatukk, kus asus ka Rapla Teedevalitsuse poolt sponseeritud valgustatud suusarada. Võimalik oleks olnud küll see tee ka ära mahutada, aga vaidlustesse see projekt hääbus. Tänapäevaks pole seal enam seda tollases mahus õunaaeda, metsatukka ega suusa- rada, kõik on eramaad ja omanikud on toimetanud seal oma tahtmist mööda.

ENSV ajal tehti projekte Eesti Maanteeprojekti ja teedevalit- sustes ning need pidid läbima ekspertiisi, mis oli kõik riiklik tegevus. Projektivigu tuli ehitamise käigus ette sellegipoolest, aga nii ebaühtlast projektide kvaliteeti nagu tänapäeval, too- na ei olnud. Muidugi polnud ehitamisel kasutada tänapäevast tehnikat, eriti oli probleeme mullete tihendamise- ga. Kasutati kohalikke materjale - liiva ja kruusa, mida siis oli veel saada, ja nõuded olid tänapäevast lahemad. Nüüd on ENSV ajal ehitata



Valminud teelõigu üleandmise puhuks tulid kohale ka Eestist Siberi teedehitust kureerinud juhtivad töötajad. Vasakult mina, Aleksander Repp, Jaan Suurorg, Estsurgutdorstroi esi- mene juhataja Arnold Ratšinski, Enn Zäuram ja ENSV ATMM aseminister Kaljo Aamer.



Esineb vokaal-instrumentaalansambel (nii selliseid kooslusi siis nimetati) "STET" 1983.a. Pimise.



Tallinna Lennujaama lennuliiklusalala rekonstrueerimise projekti tellija ja omanikujärelevalve koosolek. Vasakult teine (profiilis) lennujaama arendusdirektor Tõnu Mühle, paremalt esimene järelevalve projektijuht Mauno Napari.

tud teede trassid vähemalt olemas, kuigi mõnel pool on eramaade piirid suisa tee peale mõõdetud. Aga vähemalt on, mida remontida ja uuendada.

Milline oli tollane ehitusmaterjalide kvaliteet, olles hiljem Rapla Teedevalitsuses töötades Sinu üheks ülesandeks materjalide kvaliteedi kontroll?

Materjalidele olid nõuded muidugi olemas, üleliidulised SniPid (st riiklikud ehitusnormid), mida püüti ikka järgida - olid ka teedevalitsustes omad laborid ja Kesklaboris tehti teaduslikke uuringuid. Rapla Teedevalitsuse labor oli üks paremini varustatud laboritest, sest sealses Tiitsu tootmisbaasis oli ka asfalt-betoonitehas. Seega oli võimalik kontrollida nii looduslike kui ka töödeldud materjalide kvaliteeti. Asfaltsegude retseptid ja kontrollkatsed olid küll täitsa olemas, aga asfaltsegusid tehti ka lihtsalt sobivast kruusast ja pandi maha kruusalusele. Siis oli veel drenivaid kruusasad saada ja kui ei olnud, siis purustati kruus sobivaks – midagi sarnast toimub ka täna. Aga lihtsalt kruusast tänapäeval enam asfalti ei tehta. Pindamiseks kasutati Karjala graniitküstikku ja ka oma-maist põlvkividest tehtud küstikku, mida läks ka asfaldi sisse. Palju kasutati põlvkivibituumenit, nii asfaldis kui ka pindamisel. Mitte ainult ENSV ajal, vaid ka Eesti Vabariigi ajal. Eesti Vabariigi algusajal tekkis muidugi probleeme kvaliteedinõuetega, SniPid enam ei meeldinud ja eraettevõtjaid huvitas eelkõige võimalikult odavalt läbijamine. Uued nõuded tulid üpris hajutatult ja katsed neid koondada kestavad siiani.

Oled töötanud Lääne-Siberis, kus ehitasid Surguti rajoonis juurdepääsuteid naftamaardlatele - kuidas kirjeldaksid sealset elukeskkonda ja tehtud tööd?

Töötasin seal aastatel 1981 kuni 1987 ja see periood oli minu tööelu kõige huvitavam aeg. Lääne-Siberi naftamaardlate alistamine oli üks suur riiklik programm ning kõik Nõukogude Liidu vennasvabariigid pidid sellesse oma panuse andma. Ja nii ka tehti. Kogu varustamine, nii enamik ehitusmaterjale kui ka toiduained tulid meile Eestist. Nii tekkis ka raudbetoon-teeplaatide nimi „Tjumeni plaat“ ehk meie seisukohalt oli see „Pimi plaat“. Pimi külas, edaspidi Ljantori linnas asus Eesti teedeehitajate baas. Kehtis nn vahtasüsteem: kuu aega tööl ja kuu kodus – ja see oli üsnagi mugav režiim. Tööle ja Eestisse vedas ainult meie ehitajate jaoks tellitud vahtalennuk. Algul oli firma nimeks ENSV ATMM Mehhaniseeritud Rändkolonn ja hiljem sai sellest Surguti Teedeehitustrust (Estsurgutdorstroj). Töötajaid oli tippajal 500 ringis ja kui mälu ei peta, siis 40 eri rahvuse ringis.

Mina töötasin seal alguses palgalise ametiühingukomitee esimehena. Kuna olin Viljandis seda tööd teinud ühiskondlikus korras, siis mitmete konkurentide hulgast eelistati just mind. Töö seisnes põhiliselt töötajate heaolu ja olmetingimuste tagamises, korterite jagamises Eestisse ja autoostulubade andmises väärkamatele - korterid ja autod olidki põhilised meelitajad, miks Siberisse tööle mindi, lisaks heale palgale. Paraku kaasnes selle ametiga ka nõue astuda Nõukogude Liidu Kommunistliku Partei liikmeks, mida olin senini suutnud vältida. Kuna mind aga juba Pimis kohapeal ametiühingu esimeheks parteituna ära valiti, siis sai tollane Autotranspordi ja Maanteetöölise Eesti Vabariikliku Komitee esi-

mees Aleksander Repp selle eest korraliku peapesu Leonid Lentsmannilt, kes ametühinguid ENSV-s ku-reeris. Ametiühingud olid ka Eestimaa Kommunistliku Partei järelevalve all - meid jälgis Tallinna Lenini rajooni parteikomitee. Mina ajasin Siberis asju nii, et ametiühingu töökeeleks oli eesti keel. Parteile see aga ei meeldinud ja hakati n-ö urgitsema. Asi läks nii kaugele, et olin sunnitud abi otsima Moskvast Ametiühingute Kesknõukogust, kust sain ka tugeva toetuse. Sellegipoolest otsustasin mitte edasi jageleda ja antud tööst ma 1985. aastal loobusin.

Eestisse aga ma siiski kohe tagasi ei pöördunud, hakkasin puht erialasele tööle, st 1. Teedeehitust-jaoskonna vahetusjuhatajaks. Milline oli sealne elukeskkond? Talvel kuni -50° C ning suvel +30° C koos sääskede, kihulaste ja parmudega. Õist loodust valgustasid ümberringi naftapuurjaamade juures põlevad „fakelid“ – tulelendid, kus põles naftaga kaasnev maagaas, millega ei osatud midagi peale hakata. Põhiline pinnas oli liiv, millest talvel sai ehitada muldkehi, suvel sai sinna peale kruusalusel raudbetoonplaatidest tee. Tegu oli aga soise alaga ja talvised muldkehad tahtsid ära vajuda. Sellistel teelõikudel plaate kokku ei keevitatud ning aasta hiljem tegeldi äravajunud kohtade korrastamisega. Vahel juhtus aga nii, et teeplaatide tärned hilinesid ning kuna mõni teelõik oli vaja kiiresti valmis teha ja käiku anda, siis sai vajumist ootavate teelõikude pealt plaadid üles võetud ja vajalike teelõikude peale viidud.

Muidugi käis meil seal ka aktiivne kunstiline isetegevus, nagu seda siis nimetati. Ka sporti tehti kõvasti. Polnud ju töövälisel ajal midagi muud teha, peresid ju „segamas“ polnud.

Oled sunnitud ka oma tuttavatele aeg-ajalt selgitama, miks teed lagunevad?

Ikka. Ja üldjuhul saavad inimesed aru, et miks. Aga seda on keeruline seletada, miks see juhtub ka üsna uute teedega.

Aga miks siis teed lagunevad?

Iga asi väsis. Ka ehitusmaterjalid, millest teed on tehtud. Liikluskoormus on võrreldes ENSV ajaga kasvanud kümneid kordi. Eesti Vabariigi algusaegadel ei olnud rahalisi võimalusi teha isegi piisavas mahus pindamist ega kruusateede remonti, et oleks saanud olemasolevat teedevõrku normaalselt säilitada. Uute teelõikude lagunemine tuleb sellest, et esmane on odavus, mitte kõrge kvaliteet. Vanarahvas teadis küll, et mis odav, see mäda. Aga meie riigihangetel ainult odavust taga aetaksegi. Kui nt Saksamaal kasutati asfaltkatete pealiskihis ja pindamisel ainult polümeerbituumenit juba vähemalt 20 aastat tagasi, siis meil alles hakkab see nõue juurduma. Selge see, et polümeerbituumen on kallim kui tavaline. Ja ega ka bituumenite omadusi parandavate lisandite kasutamine kalliduse tõttu eriti popp ei ole. Eks oma osa ole ka odavalt (tänu riigihangetele) tehtud projektidel.

Kuidas hindad tänapäevast teedeehitust?

Teedeehituseks ja remondiks on meil tänapäeval igavesti head võimalused nii materjalide, tehnika kui ka tehnoloogia näol. Aga nt tehnikasse inves-



Saksamaa on "vallutatud", 1999.a.

teerida paljud firmad ei julge – kui lepingud lõppevad ja uusi ei saa – kui odavalt sa ikka pakud – siis mida liisitud tehnikaga teha? Tänu eurorahadele on Eesti teede üldine olukord siiski tunduvalt paranenud, kui võrrelda nt 15 aasta taguse olukorraga. Paranenud on ka tee-ehitusfirmade tehniline baas. Kui ka kütuseaktsiisi eraldised lähemisi ettenähtud korras teehoiutöödele, siis oleks seis veelgi parem. Samas on aga ka selgeid ülepingutamisi, mille kujukaks näiteks on kujunenud Mäo ristmik. Raskelt võtab vedu kolmerajaliste teede katselõikude planeerimine. Ka ei taheta arvestada uute ja uhkete teelõikude hoolduskulude perspektiivi. Aga ehitajal tuleb ikka kogu aeg silma peal hoida, et vaatamata hirmodavatele pakkumishindadele oleksid vähemalt miinimumnõuded ehitusel rahuldatud.

Aga mis on Sinu arvamus tee-ehitustööde järelevalve kvaliteedi osas?

Nagu eelnevalt välja toodud, on ehitaja tegevusel silma peal hoidmine OJV töö ja paljud seda tööd tegevad insenerid on oma töös tõelised professionaalid. Aga mitte kõik. Ning nii tekib olukord, kus järelevalve hanked võidetakse hinnaga, mis ei võimalda teha kogu lepingus nõutavat tööde kompleksi korralikult. Selleks, et insener saaks mõistlikku palka, tuleb järelevalve firmadel laveerida riski piiril ja kasutada ilma erilise kvalifikatsioonita abilisi ja rakendada inseneri rohkem kui ühel objektil. Tellija Maanteeameti näol püüab seda küll takistada, aga ega selles ainult trahvide kehtestamine üksi ei aita. **Tellijal peaks olema piisavalt spetsialiste, kes suudavad välja arvutada järelevalve objekti valvamise mõistliku hinna ja sellest madalamaid pakkumisi siis mitte aktsepteerima.** Kui ka siis tuleb valvamises puudujäärke, toimiksid trahvid ehk tõesti.

Üks murekoht on veel see, et kui OJV inseneridel on kohustus iga kolme aasta tagant läbi teha täienduskursus, siis sellist nõuet pole projekteerijatel ega teistel teedeehituses osalevatel pooltel. Nead justkui oleks kogu aeg iseenesest targad. Tagajärgedest ei tahaks siinkohal rohkem rääkida.

Ning ei ole tegelikult seegi normaalne, et tellija kohtleb nii ehitajat kui ka järelevalvet nagu alluvaid, mitte nagu partnereid. Nt kui riik kehtestab ootamatult lepingu kestel uued kohustused töövõtjale, siis riik tellija rollis tahab neist kohustustest tulenevad lisakulud jätta töövõtja kanda. Või kui nt veebruaris on saamata raha eelmise aasta juulis tehtud töö eest, siis millest peavad töö teinud inimesed elama?

Võtad tööd vahest koju kaasa ka?

Tänapäeval pole töö koju kaasa võtmine miski imeasi – internet ja arvutid võimaldavad seda vägagi hästi. Muidugi ei saa objektile olemist asendada koduse tööga, aga on ka järelevalvel küllaga töid, mida kodus või kontoris teha saab ja tulebki, sest objektile väljas on paberitööd teha üsna keeruline. Ja paberi/arvutitööd tuleb aina juurde. Iseasi, kas see teede kvaliteeti ka päriselt parandab. Objektidel on ka selliseid aegu, kus kohapeal midagi jälgida ei ole. Ja eks professionaalne kretinism lööb ikka vahel välja, kui ringi liikudes märkad tegemisi, mis kuidagi nõuetele ei vasta. Mina jäädvustan sellised



Tellijal peaks olema piisavalt spetsialiste, kes suudavad välja arvutada järelevalve objekti valvamise mõistliku hinna ja sellest madalamaid pakkumisi siis mitte aktsepteerima.

nähtused piltidele ning kasutan neid oma loengutes järelevalve inseneride koolitustel.

Millega Sa veel tegeled?

Terve elu on mul olnud suureks hobiks muusika, ise mängin nupp- ja klahvpille. Nooremana tegin ka ise lugusid, peamiselt akordionipalu. Akordion ongi jäänud minu põhipilliks pärast muusikakooli. Kuulan meeeldi nii klassikalist muusikat kui kantrit. Kaasaegse muusika kakofoonilisest suunast ma paraku midagi ei tea, sest armastan helisid, mis kõlavad kokku. Nooremana tegelesin ka autosportiga, nüüdseks on jäänud vaid huvi. Võimalusel muidugi meenutan vanu aegu libedarajal. Ka Laitse rallipargis käiksin hea meelega „rallitamas“, aga see on veidi kaugel. Olen seal siiski käinud ja vahva oli. Vene ajal, kui veel spordijärke anti, jõudsin autospor-dis NSVL meistersportlase kandidaadi järgu kätte saada. Vajalikke punkte selleks sai kogutud rallist, vigursõidust ja ka autode mitmevõistlusest. Viimane koosnes vigursõidust koos ökonoomsussõiduga ja mingist sõjalis-sportlikust tegevusest, kas granaadivise täpsuse peale või püssilaskmine. Nüüd vanas eas kulub põhiosa vabast ajast kodus maja ümber ja sees nokitsemistele. Aga autoga sõita ja pilli mängida meeldib endiselt. Reisisid meeldib ka ja sellest ei saa kunagi isu päris täis.

Vaadates tagasi oma senisele elule, millise saavutuse üle enim uhkust tunned?

Ei oska muud öelda, kui et elu on kulgenud enam-vähem minu tahtmist mööda. Lapsed on suured ja lapselapsedki ajavad oma järke – teevad sporti ja muusikat. Oma elu tippajaks loen aga aega Lääne-Siberis ja just ametiühingutööd, sest sai suhelda ning sidemeid luua paljude rahvaste esindajate ja kolleegidega üle terve tollase Nõukogude Liidu. Natuke on isegi kurb, aga viimased käigud Moskvasse jäävad samuti sellesse perioodi. Ka tollased aktiivsed sidemed on vaikselt hääbunud pärast Eesti taasiseseisvaks saamist. Nüüd-sed sidemed on juba kõik läänesuunalised. Ja endiselt püüan neid sidemeid kasutada Eesti teedemajandusele pisukesegi kasu toomiseks.

2014. aasta veebruaris küsitles **MARTTI NAABER**, Teelehe peatoimetaja

LIIKLUSOHUTUS EESTIS- VÄLJAKUTSED JA VÕIMALUSED

Kui sõidukijuht otsustab mitte näidata suunatud, lisada kiirust rohkem kui lubatud või osaleda liikluses alkoholi mõju alla, siis kuidas teha nii, et isegi tühipaljas mõte taolisest käitumisviisist ei pälviks tähelepanu tema hallolluses? Kuidas teha nii, et täna aasta pärast ei saaks öelda, et mullu leidis Eestis aset 1372 inimkannatanuga liiklusõnnetust, milles hukkus 81 ja sai vigastada 1708 inimest, nagu seda saab öelda tänavu? Kuidas parendada liiklusohutust Eestis?



MARTTI NAABER, Teelehe peatoimetaja

Vastamaks taolistele küsimustele, said jaanuarikuus Haapsalu linnas kokku Maanteeameti, TLÜ Haapsalu Kolledži, Tallinna Tehnikaülikooli ja Tallinna Tehnikakõrgkooli esindajad. Neli kui number, mis tähistab kohale kutsutud organisatsioonide arvu, on aga kõigest jäämäe tipp (või pigem osa sellest tipust), sest kui seminar on saanud alguse ja kui esimese ülesande korras on ära kaardistatud liiklusohutusega seotud asutused, on tulemuseks üks suhteliselt suur veealune jäämägi.

Eesti Lastevanemate Liit, Tehnilise Järelevalve Amet ja Eesti Linnade Liit on kõigest mõned näited. Ja kuigi ametkondi saadakse kokku kordades rohkem, kui siia ruumi füüsiliselt ära mahuks, on see number (st liiklusohutusega seotud asutuste/isikute arv) vägagi väike võrreldes reaalsusega, sest terve Eesti siia ära ei mahuks. Terve Eesti, ja meedia vahendusel tegelikult kogu maailm, sest liiklusohutusega on seotud igaüks, isegi üks täiesti tavaline sõltumatu kodanik, kes ei lase nt joores sõbral autot roolida või kes annab lihtsalt head liikluseeskujut.

Täna on siin TLÜ Haapsalu Kolledži koolimaja kolmandal korrusel 16 inimest sellest enam kui miljonist, sest keegi (kas isik või organisatsioon) peab seda kõike koordineerima - see on üks põhjus, miks on kokku saadud. Kuid tähtis ei ole mitte ainult kokku saada,

paar sõna vahetada ja seejärel jälle lahku minna, peas idee, et aasta pärast kohvi ja küpsiste saatel jälle, vaid tähtis on nende sõnade kaudu jõuda tegudengi.

Mis on aga need teod, mis vajavad tegemist? Seminari ava- ja lõppsõnade vahel kõlab kõige järjepidevamalt sõna „koostöö“ kui aspekt, mis vajab senisest rohkem tähelepanu. **Oleks vääri öelda, et üksi tegutsemine ei anna tulemusi, kuid võib-olla ei võimalda see realiseerida seda potentsiaali, mida saab liiklusohutuse parendamiseks teha üheskoos, koostöös teistega.**

Koostöö peab ideaalis olema mitme kui siis mitte iga osapoole vahel (ja olgu välja toodud, et mõned neist saavad sõna ka eespool). Probleem seisneb aga selles, et iga osapool ei pruugi olla teadlik enda kui organisatsiooni seotusest liiklusvaldkonnaga sellisel määral, mis nõuaks reaalselt tegutsemist. Maanteeameti ja Politsei- ja Piirivalveameti ütlevad, et „Kanna helkurit!“ vms ja, olgu tegemist mistahes liiklusohutusteemaga, on antud kaks asutust teadlikud oma rollist ja kohustusest Eesti ühiskonna ees. Kas seda sama saab öelda ka ühe või teise meediakanali, produktsioonifirma või kinnisvaraarendaja kohta?

Kas seda sama saab öelda ka kohalike omavalitsuste (KOV) koh-

ta, kes peavad liiklusseaduse kohaselt korraldama liiklusohutusalast selgitus- ja kasvatusöö läbiviimist oma haldusterritooriumil oleva elanikkonna seas, koolides ja lasteasutustes? Teadlikud ja tegutsemisaltid tõenäoliselt ikka ollakse (st midagi ikka tehakse), ometigi tuuakse seminari käigus välja, et kohalikul tasemel ei peeta Eesti rahvuslikus liiklusohutusprogrammis ettenähtud tegevusi oluliseks ning et finantseerimine on KOV-ide lõikes ebaühtlane. Ning ometigi kõlab 16 inimese ringis küsimus: kuidas pääseda koostöö nimel ligi KOV-idele?

Kuid ebapiisav koostöö erinevate ametkondade vahel on kõigest üks väljakutse. Teine ja kolmas jne probleem puudutab nt mootorsõidukijuhi koolituse või jalgratturite õppe pädevust, st koolitajate võimekust lasta eksamitele ja tänavapilti oskuslikke ning liiklustundvaid kodanikke. (Probleemid, väljakutsed ning tegevused on muuhulgas kirjas ka leheveergudel terve ülejäänud ajakirjanumbri ulatuses.) Probleemid on või pigem võivad (kuid ei pruugi) olla ka kodanike peakoludes, mälestustena liikluskeskkonnas aset leidnud ebasoodsatest vahejuhumitest, mis ehk vajaks tähelepanu ka suuremal tasandil.

Rändan ringi oma peas ja küsin: kuidas teha nii, et iga viimne kui sõidukijuht oskaks pimedal ajal sõites kasutada õigesti kaug- ja lähitulesid? Kuidas teha nii, et inimene (liiklus)seadust ei rikuks? Seminaril pakutakse nt välja, et trahvimise või söimamise vms asemel anda liiklusseaduse rikkujale hoopis üks tunniajane loeng, st nädala jooksul kogunevad maakonniti kõik pahad poisid ja tüdrukud ühte ruumi vajalikku liiklusharidust saama. Kas sellel oleks ka mingisugunegi tulemus? Hetkel on seda raske öelda, sest enne, kui midagi teha, enne, kui hakata ühte ruumi kogunema, tuleb Maanteeameti peadirektori asetäitja Lauri Lugna sõnul teha mõjuanalüüs, küsida iga projekti puhul: miks ja mis on selle mõju?

Kuid mida on üldse võimalik teha, st mis on erinevate organisatsioonide ressursid ja valmisolek liiklusohutuse valdkonna edendamiseks?

Maanteeameti missiooniks on kujundada turvalist ja toimivat liikluskeskkonda ning antud missioon on kui punane niit, mis läbib tervet organisatsiooni. Seminaril on kõne all tegevusalad nagu liikluskasvatus, liiklusohutuse koostöö, liikvideerimine ning kaamerad tehnoloogiatepunktides.

Mis puudutab kolme esindatud kõrgkooli, siis nende puhul on kõige olulisemaks märksõnaks „uuritud“, mida vajavad KOV-ide, arendajad ja planeerijad (ühtlasi on ehk märkmisväärne ka TLÜ

Haapsalu Kolledži poolt esile toodud TERE Kompetentsikeskus kui võimalus disainida erinevaid tooteid ja teenuseid, millel oleks seos liiklusohutuse arendamisega). Uuringute alla kuuluvad ka tudengite poolt teostatud lõputööd, mida liiklusohutuse valdkonnas valmib ligemale 50 tüki aastas - siia alla kuuluvad teemad nagu maanteede maksustamise positiivsed ja negatiivsed mõjud liiklusohutusele, turvavöö kasutamise vaatlusuuring bussides ja Paide linna suutlikkuse analüüs täita rahvuslikku liiklusohutusprogrammi.

Antud uuringutest, konkreetsemalt nt tudengite poolt teostatud liikluskeskkonna analüüsist saavad kasu lõigata ka KOV-ide. Kui tudengitöö ei pruugi olla akadeemilises mõttes korrektne, ei peagi see ilmingimata olema ühe linna tegevuskava alusmaterjal, vaid kasvõi mingisugunegi seeme, mis parendab liiklusohutust ettenähtud haldusterritooriumil. Ühtlasi lastakse seminari käigus kuuldavale ka (poo)targument, et uuring, mille on läbi viinud kas ülikooli õppejõud või professionaalne uuringufirma, ei pruugi oma loojate tiitlitest tulenevalt olla automaatselt kvaliteetne töö, n-ö piibel, mille iga sõna uskuda. Igal juhul, kas kõrgelt tunnustatud teadustöö või lihtne lõputöö, peab sellel olema reaalne eesmärk, sest ei ole mõtet teostada analüüsi, mis kusagil rakendust ei leia.

Igal ajal peab (või ideaalis peaks) olema mõte, mingi rakenduslik väljund, ja see peab olema ka siinsel koosistumisel. Seminari alguses kõlas küsimus osalejate ootuste kohta, vastused olles mõistagi mitmekülgsed: saada sh uusi mõtteid ja väljundeid, et teha oma tööd veelgi paremini, ning planeerida uut liiklusohutusprogrammi - kas antud ootused täitusid, ei tea öelda, aga loodetavasti.

Loodetavasti saab seda võtta mitte kui üksikut juhtumit, vaid millegi suurema algust. Mitte, et olukord hetkel ääretult kaootiline oleks - liiklusohutusega tegeldakse Eestis pidevalt ja sellest ei anna tunnistust mitte ainult turunduskampaaniad, mida vahel ühes või teises meediaväljaandes kohtab, vaid n-ö suletud uste ja kardinat taga olev reaalne töö, millega ühes ja teises organisatsioonis (ilmselt) igapäevaselt tegeldakse.

Liiklusohutuse kui süsteemi koordineerimise rolli võtab enda kanda Maanteeamet, kõlab see ühe viimase mõttena.



Foto: Martti Naaber

TEELEHT KÜSIB:

MIS ON TEIE ORGANISATSIOONI RESSURSID JA VALMISOLEK LIIKLUSOHUTUSE VALDKONNA EDENDAMISEKS?

POLITSEI- JA PIIRIVALVEAMET

Liiklusohutusprogrammis seatud eesmärkide saavutamiseks keskendub politsei liiklusjärelvalves nende rikkumiste avastamisele ja ennetamisele, mis õnnetuste tõenäosust või nende tagajärgi kõige enam mõjutavad. Eelkõige on nendeks kiiruseületamised, joores juhtimine, turvavarustuse kasutamine ning jalakäijaohutust mõjutavad rikkumised.

Liiklusjärelvalve kohtade valiku aluseks on samuti mõju liiklusohutusele - politsei peab olemas seal, kus meie kohalolek kõige enam liiklejate ohutust mõjutab ning aitab inimeste elusid hoida. Statistiliselt juhtub õnnetusi kõige rohkem ostukeskuste parklates ent politsei töö teravik on raskete tagajärgedega kokkupõrgete ära hoidmisel.

Politsei liiklusjärelvalve töö peab olema inimestele nähtav, selgelt arusaadav ning põhjendatud. Samas ei kao suurema nähtavuse kõrval ära ka ootamatud kontrollid, mille vältimine on keeruline ja subjektiivne vahele jäämise risk tõuseb.

Ohtlike rikkumiste eest karistamisel on politsei karm. See puudutab nii rahatrahve, juhtimisõiguse ära võtmist kui ka arestide taotlemist. Joores juhtide puhul taotleme ka sõidukite konfiskeerimist. Karistuse määramisel võtame raskendavate asjaoludena arvesse näiteks seda, kas rikkumine on toimunud koolide- või lasteasutuste lähedal, kas reisijateks on lapsed, kas sõidukil on ohtlikke rikked, kas liiklusreeglite rikkumine on olnud tiheda liikluse või raskete teelolude tingimustes jne. Kuna kiiruseületamine või joores juhtimine ei ole Hiiu maal vähem ohtlik kui Võrumaal, siis on üks tänavune eesmärk ka üle-eestilise karistuspraktika ühtlustamine.

Järelevalve mõjutab liiklusohutust siiski vaid piiratud määral ning väga oluline on inimeste valmisolekus üksteist liikluses märgata, hoida ning näha enda rolli õnnetuste ära hoidmisel. Seetõttu osalevad politseinikud liiklejate hoiakute ja käitumise muutmisele läbi ennetustöö. Eelkõige tähendab see ohtlike rikkumistega kaasnevate ohtude selgitamist seda nii järelevalve käigus kui ka läbi meedia ning Maanteeametiga ühiste kampaaniate. Jätkame panustamist liiklusohutusprogrammidesse lasteaedades ja koolides ning kavandame Maanteeametiga ühiseid koolitusi eakatele liiklejatele.

JOOSEP KAASIK, Politsei- ja Piirivalveameti peadirektori asetäitja korrakaitsepolitsei alal

TALLINNA TRANSPORDIAMET

Kui klassikaliselt mõistetakse liiklusohutuse all ohutuma liikluskeskkonna kujundamist, liiklejate käitumisharjumuste suunamist koolituste ning kampaaniate kaudu ja liiklusjärelvalve tõhusust, siis väga olulist rolli mängib siinjuures ka liiklejate liikumisviiside valiku suunamine ja teenustele võimalikult mugava ligipääsu tagamine. Mida aeg edasi, seda suuremaks on muutunud inimeste liikumisvajadused ja sellega kaasnevalt ohutunnetus.

Et saavutada piiratud ressurssidega maksimaalne tulemuslikkus on oluline erinevate ametkondade üksmeelne koostöö nii riigi kui omavalitsuste tasandil. Samuti ei saa tähelepanuta jätta koostööd ettevõtjatega ning ühiskondlike organisatsioonidega. Tihti peale aga just siit probleemid alguse saavad, kuna ei suudeta kokku leppida osapoolte panustes.

Tallinn on viimastel aastatel panustanud eelkõige vähemkaitstud liiklejate turvalisusele ja nende paremate liikumisvõimaluste tagamisele. Olgu selleks erivalgustusega ülekäiguradade rajamine, jalgrattateede ja -radade ehitus, ühistranspordile eelistuste loomine ja ühistranspordiga liiklejate soodustamine, detailplaneeringute aladel ohutumate liikumistingimuste ette nägemine ning tänavate rekonstrueerimise või tänavavõrgu kommunikatsioonide paigaldamise käigus liiklusruumi uuendamine ohutusest lähtuvalt.

Samas kärbibivad omavalitsuste võimekust oluliselt riigipoolsed otsused maksutululaotamises ja õigusaktide kaasajastamises. Näitena võib tuua riigimaanteed jätakuks olevate tänavate hooldes alarhastamist. Kuna omavalitsus on võtnud teehoiu rahastamise suuremas osas oma õlgadele, jääb õuealade korrastamiseks ja liiklusruumi ohutumaks muutmiseks vähem võimalusi.

Ka riigi õigusaktide muudatusi, mis võimaldaks automaatsete liiklusjärelvalve seadmete rakendamist omavalitsustes, ei ole suudetud kahe aasta jooksul kehtestada. Seega kokkuvõtvalt linna poolne initsiatiiv on jäänud riigi tasandil tähelepanuta ning suured investeeringud seisavad riivil kokku pakituna.

ANDRES HARJO, Tallinna Transpordiameti juhataja



EESTI AUTOSPORDI LIIT

Autosport ei ole vaid kihutamine kiirete autodega, väga suur osa autospordist keskendub ka ohutusele ning selle tagamiseks mitte ainult rajal, vaid ka tänaval. Autosporti organisatsioonide üle maailma on lisaks spordi reguleerimisele olulisimaks ülesandeks liiklusohutuse valdkonnas kaasa rääkimine. Miks on see nii oluline? Peamiselt kahel lihtsalt põhjusel: esiteks peab iga spordialaliit seisma hea oma valdkonna ühiskondlikult väärrika positsiooni eest, teine põhjus on seotud elementaarse inimliku sooviga vähendada liiklusvägivald.

Autosport on äärmiselt kompleksne spordiala. Keeruliseks muudab selle harrastamise juba ainuüksi ümberkaudseid häiriv mootorimüra, sõitja või võistluse korraldaja rahalistest kuludest ning vastutusest rääkimata. Kooskõlastuste hulk kasvõi lihtsa testi korraldamiseks on meeletu. Tuues võrdluseks olukorra, kus tavalikluses võistlusauto välimusega sõiduki roolis liiklusrahu häiriv huligaan saadab korda mõne ebasünda teo, muutub mainitud kokkulepete saavutamine hoobilt keerulisemaks, ehkki ühisosaks ausa autosportlase ning liiklusaligaani vahel on vaid neljarattaline sõiduriist.

EAL ülesanne on sarnastele olukordadele reageerida esmalt läbi ennetuse (koolitused, sanktsioonid jms). Alaliidu teiseks oluliseks eesmärgiks on oma põhiväärtuste selge ja arusaadav kommunikatsioon, kasutades ohutu liiklemise sõnumi parema levi ning kaalukuse huvides kõneisikutena näiteks tuntuid autosportlasi ja autospordi sünnimusi. Olulise aspektina ei tohi ära unustada avatud koostööd teiste samade väärtuste eest seisvate organisatsioonidega.

EAL on omalt poolt seadnud eesmärgiks muuta ohutu liiklemise kuvand atraktiivseks. Väga heaks näiteks koostööst Maanteeametiga liiklusohutuse vallas saab sel aastal olema noorte hobikardisari „Talendid rajale 2014“, mille iga etapi raames viivad Maanteeameti liiklusohutuse spetsialistid läbi noortele võidusõitjatele kohustuslikud lühiloengud. Väga populaarseks on osutunud ka Maanteeameti ning LaitseRallyPark'i koostöös avatud tasuta libedarada. Paljud meist kindlasti teavad, et kõigest mõned võidusõidurajal läbitud kilomeetrid teevad juhi põhjendamatu enesekindluse põrmustamisel imet.

Kokkuvõttes autosport ei tekita ega samas suuda ka piisaval määral teevendada kelleski peituvat kiirusejahu. Küll aga saame aidata siluda inimese maneere, tõsta tema teadlikkust ning pakkuda turvalisi võimalusi radade ja võistluste näol nii enda kui oma auto võimete proovile panemiseks.

MARTIN HARAK, Eesti Autospordi Liidu peasekretär

TEHNILISE JÄRELEVALVE AMET

Tehnilise Järelevalve Ameti (TJA) põhiliste tegevuste juurde kuulub Eesti raudteevõrgustiku üle riikliku järelevalve teostamine. Sellega haakuvad eeskätt erinevate raudteerajatiste autoriseerimise menetlused (kasutus- ja ehitusloa) ning jooksva korrashoiu tagamise kontrollimine. Kontrolliala on kogu raudteevõrgustik, eeskätt avaliku raudtee valdajad (Eesti Raudtee AS, Edela- ja raudtee Infrastruktuuri AS), kuid ka mitte-avaliku raudteeinfrastruktuuri ettevõtjad.

Raudteerajatiste üle järelevalve teostamine ning liiklusohutus on selgelt omavahel seotud, kuna õigetele normidele vastavad rajatised ning nõuetekohane hooldus tagavad ohutuma liikluskeskkonna. Kõige otsesemalt on liiklusohutus ning raudteerajatiste seotud kohas, kus kohtuvad raudtee ning maantee. Kuna raudtee ning liikleja kokkupuute punkt on kõrgendatud ohuga ala, siis seda enam peab ülesõidukohtade tehniline lahendus olema õiguslikult selgelt reguleeritud ning praktiliselt ka korrashoid tagatud.

Tänast olukorda ülesõidukohtadel hindab TJA ohutuks seda eelkõige põhjusel, et raudtee valdajad saavad korrashoiu tagamisega üldjuhul korrektselt hakkama. Samuti on ülesõidukohtade parendustegevused (LED foorid, parem nähtavus, tõkkepuud) muutnud raudtee ületamise ohutumaks. Ülesõidukohtadele antud hinnang põhineb iga-aastastel avalikel raudteeülesõidukohtadel teostatavatel kontrolltoimingutel, kus hinnatakse ülesõitjate tehnilist seisukorda ning läbiviidud korrashoide. 2013. aastal läbiviidud järelevalvetoimingute käigus tuvastatud puudused jagunesid tavapäraselt kaheks: raudteevaldaja poolsed rikkumised (ülesõidu kate ja nähtavus) ning kohaliku omavalitsuse kui teevaldaja poolsed tegemata jätmised (liikluskorraldusvahendi puudumine või vale paigutus). Nimetatud puudused on peamiselt tingitud ebaselgest vastutuselast maantee- ning raudteevaldajate vahel, kuna riigiteede tuleb liikluskorraldusvahendid paigaldada kinnistu omanikul, kes aga raudteeülesõidukohal langeb kokku raudteevaldajaga.

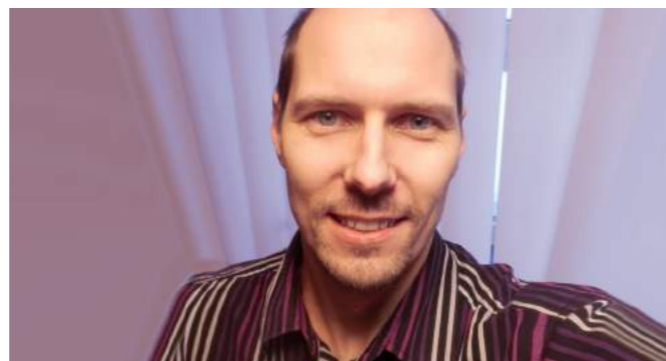
Olukorra parendamiseks on TJA, Maanteeamet ja raudteevaldajad kokkuleppinud käsitluse, milles nähakse ette ülesõidukohas (korrashoiu tagamisel ning liikluskorraldusvahendite paigaldamisel) tehnilise piiri fikseerimist, mis aitab selgelt eristada raudtee- ning maanteevaldajate kohustused.

HEIGO SAARE, TJA raudteeinfrastruktuuri osakonna juhataja

KUI KAUA PEAVAD VASTU LUBJAKIVIKILLUSTIKUST ALUSED?

TEADUSUURINGU ARUANNE

Maantee uusehitistes rajatakse alused reeglina sidumata täitematerjalidest, valdavalt killustikust. Alustes kasutatavatele killustikele on Maanteeameti poolt kehtestatud nõuded sõltuvalt teelõigu liiklus- ja ka koormussagedustest Maanteeameti peadirektori käskkirjaga „Killustikust katendikihtide ehitamise juhend“. Killustikaluste vastupidavust selgitavate uuringuandmete ja analüüside nappuse tõttu on juhend koostatud insenerlikust kogemusest ning senistest laboratoorsetest üksikkatsetest saadud infoteaduse tuginedes. Mitmetel juhtudel on lubjakivikillustikust alus kate all purunenud, kuid pole teada, millistel tingimustel on purunemine aset leidnud. Eelkõige on tähelestatud probleemi põhiteedel suure liiklussageduse korral (Eüld>275MPa), kus selguse saamiseni on aluse ülakihi kehtestatud tärkivi või mustkillustiku (MUK) kasutamise nõue.



MAREK TRUU, AS Teede Tehnokeskuse projektijuht

EELMISED UURINGUD

Maanteeameti initsiatiivil on lubjakivikillustiku kui kohaliku materjali kasutamise võimaluste uuringutega tegeletud viimasel aastal juba järjepidevalt. 2009 viidi Teede Tehnokeskuses läbi uuring „Lubja- ja kruuskillustike külmakindluse paralleelne katsetamine“, 2010 Teede Tehnokeskuse ja TTÜ koostöös lubjakivikillustiku probleeme ja uuringuvajadusi kaardistav ülevaateuuring „Kohalike mineraalmaterjalide optimaalne kasutamine uuring Eesti teedemajanduses“ ning aastal 2011 sama pealkirjaga võrdlusuuring Tallinna Tehnikakõrgkooli poolt, kus hinnati lubjakivi ja tärkivimi erinevat vastupidavust tsüklilise koormuse all katsetendises 1 mln tsükli järel. 2010 aastal teostati Teede Tehnokeskuse poolt veel „Katsetamismeetodika koostamine valminud sidumata segust alusekihi mineraalmaterjalist proovivõtuks“, kus muuhulgas käsitleti põhjalikult sidumata segudest killustikaluste ehitamisega seonduvaid probleeme. Kõik need uuringud on andnud meile väärtuslikku teavet lubjakivikillustikust aluste kohta. Seni on puudunud aga uuringud, mis püüaks selgitada, mis lubjakivikillustikust alustega teetarindis tegelikult juhtub ja millist mõju on avaldanud koormus koostöös muude teguritega - niiskus, vibratsioon, külmumistsüklid, libedusetõrje kemikaalid, kate bituumeni vananemine, kate defektid jpm, mis viis uuringu „Vanade teekonstruktsioonide ja killustikaluste vastupidavuse teadusuuring“ algatamiseni.

UURINGUD OBJEKTIDEL

Väliuuringuteks valiti kandidaatobjektid Maanteeameti 2012 ja 2013 aasta remondiobjektide hulgas, millistel oli ette nähtud

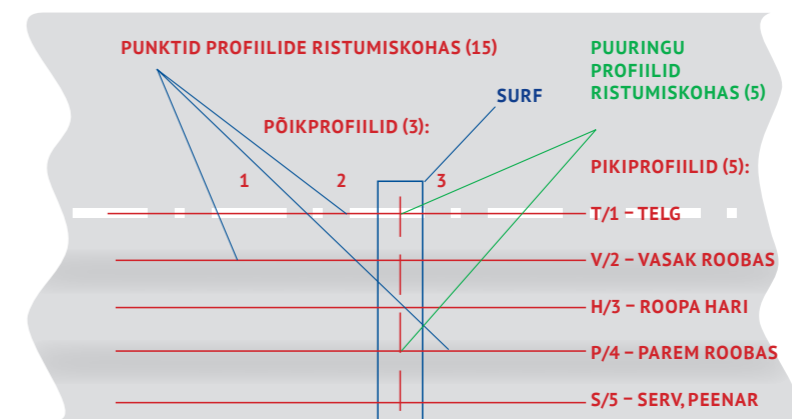
katendi eemaldamine. Kuna sellises vanuses tarindite kohta on võimalik infot saada üksnes projektist või kunagise ehitusega seotud inimeste mälu tuginedes, saadi killustikaluste puudumise tõttu (valdavalt oli tegemist kruusalustega) uuringuteks kokku vaid kolm objekti kavandatud seitsme asemel – Luige liiklussõlmes Tallinna ringteel (maantee 11 km 19,96...20,16, ehitusaasta 1974, koormussagedus 10 mln normtelge enimkoormatud sõidurajal, ehitusest tänaseni), Tartu Postimaja liiklussõlmes (maantee 2 km 186,58...186,74, ehitusaasta 1985, 3 mln normtelge) ning Lagedil (maantee 11300 km 1,50...1,75, ehitusaasta 1987, 1 mln normtelge).

MÕÖTMISED JA VAATLUSED

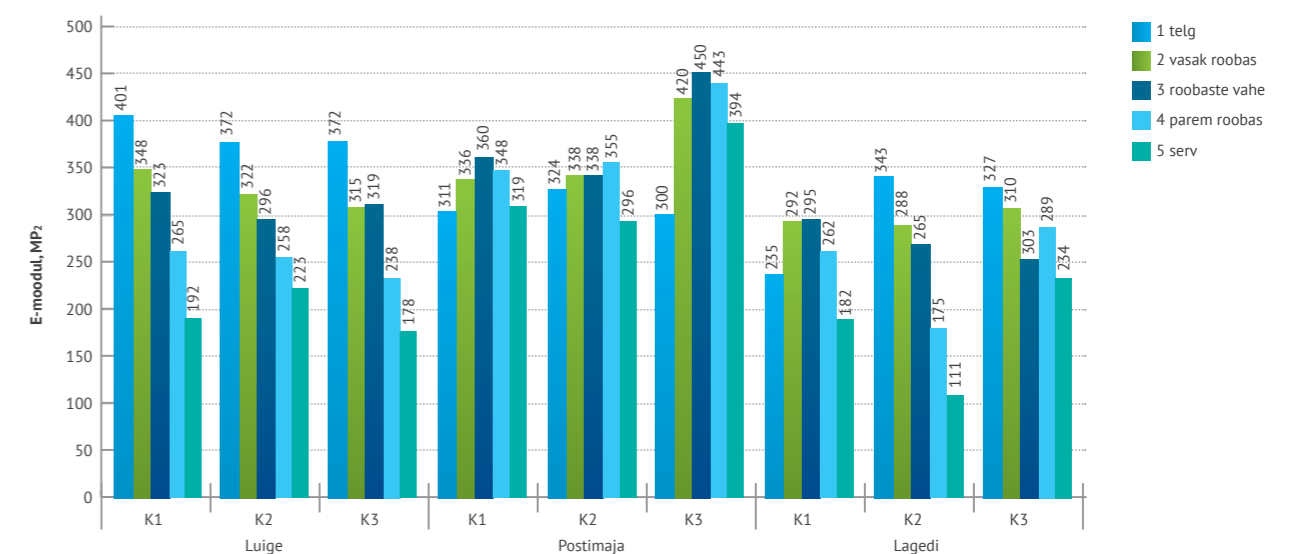
Uuringute käigus koguti komplekselt väga palju erinevaid andmeid nii mõõtmiste, vaatluste kui erinevate katsetega. Igal objektil teostati mõõtmised 3 uuringukohas kuni 300 m pikkusel alal. Igas uuringukohas teostati põhjalikud mõõtmised ja vaatlused poole tee laiusel ja 6 m pikkusel alal, kuhu rajati ca 1,2...1,5 m sügavune, tee teljest servani ulatuv, ca 80 cm laiune kaevand.

Kaevandites mõõdeti igas uuringukohas üles tee põikprofiilid kihtide kaupa, et selgitada vajumite erinevused rattajälgedes ja nende kõrval. Lisaks mõõdeti kõik uuringuprofiilid üles maadaraiga, määrati kate paksused tee ristlõikes puurimise teel (puurimud) ning mõõdeti tee kandevõimed 3 põikprofiilil 5 punktis (tee teljel, vasakus rattajäljes, rattajälgede vahel, paremas rattajäljes ja tee servas). Kaevanditest võeti materjalide proovid kõikidest kihtidest, sh killustikalusest eraldi rattajäljest (koormatud olek) ja sellest väljaspool (vähekoormatud olek).

JOONIS 1. UURINGUKOHA PÕHIMÕTTELINE SKHEEM



JOONIS 2. UURINGUKOHTADE KESKMISED KANDEVÕIME VÄÄRTUSED



VÄLITÖÖDE TÄHELEPANEKUD

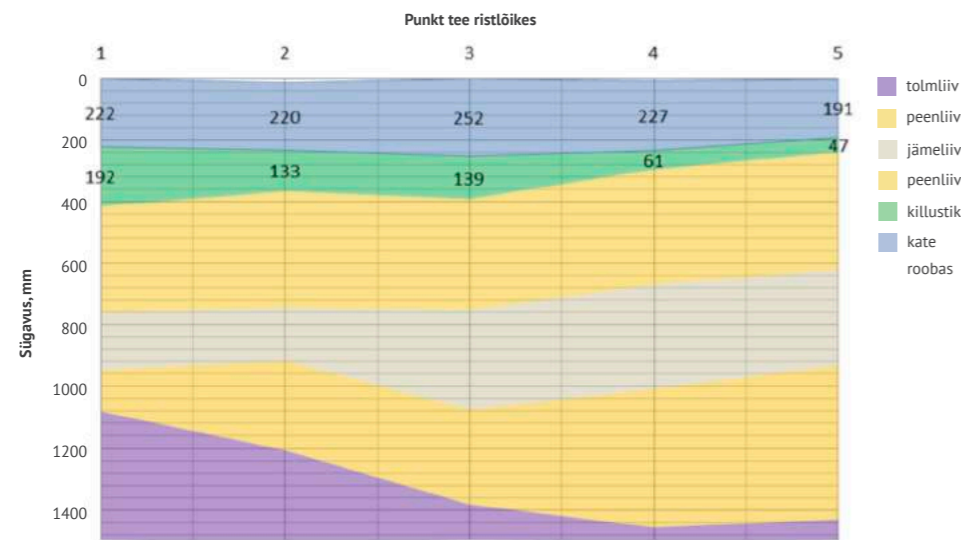
Välitööde käigus selgus kõigis 9 uuringukohas, et eeldatud klassikalisi, ühtlaste kihtidega tarindeid nendes ei olnud. Kõikidel juhtudel oli tegemist nii piki- kui põiksuunas väga muutuvate omadustega objektidega. Killustikaluse kihiga seoses võib kolme objekti väliuuringute põhjal tuua välja järgmist:

- Kõikidel juhtudel muutus killustikukihi paksus samas ristlõikes väga suures ulatuses (sõiduraja piires tihti 2...3 korda ja kohati rohkem).
- Killustiku tugevusomadused erinesid objektiti kuid olid ühtlased sama objekti piires (nt. LA sõltuvalt objektist 27...45).
- Vahetult killustiku all olev kiht polnud ühelgi juhul drenivaate omadustega, ühel objektil oli killustikukihi all osaliselt vana mustkate. Siiski tuleb märkida, et filtratsioon määrati alles hil-

juti laiemasse kasutusse võetud GOST-järgse katsega Proctor-tihedusel, mistõttu puudub võimalus anda selle baasil adekvaatseid kogemuslikke hinnanguid.

- Killustikalused olid tarindis tihenend sidumata segust kihi sarnaseks, varieeruva peenosise ja kloriidide sisaldusega.
- Killustikaluste paksuste ja terakoostiste ebahühtlus ei olnud seostatav paiknemisega rattajälgedes (koormatud olukord) või sellest väljaspool ega ka kate servas (avatus kloriidide mõjule) ning viimasel polnud tuvastatav ka seos kloriidide sisaldusega killustikuproovis.
- Kõikidel juhtudel (isegi LA 45 korral) oli killustikalus visuaalselt tugeva koormust jagava karkassiga (sageli oli terade purunemine nähtav alles pärast terade eemaldamist tarindist).

JOONIS 3. KIHTIDE EBAÜHTLUS POSTIMAJA UURINGUKOHA



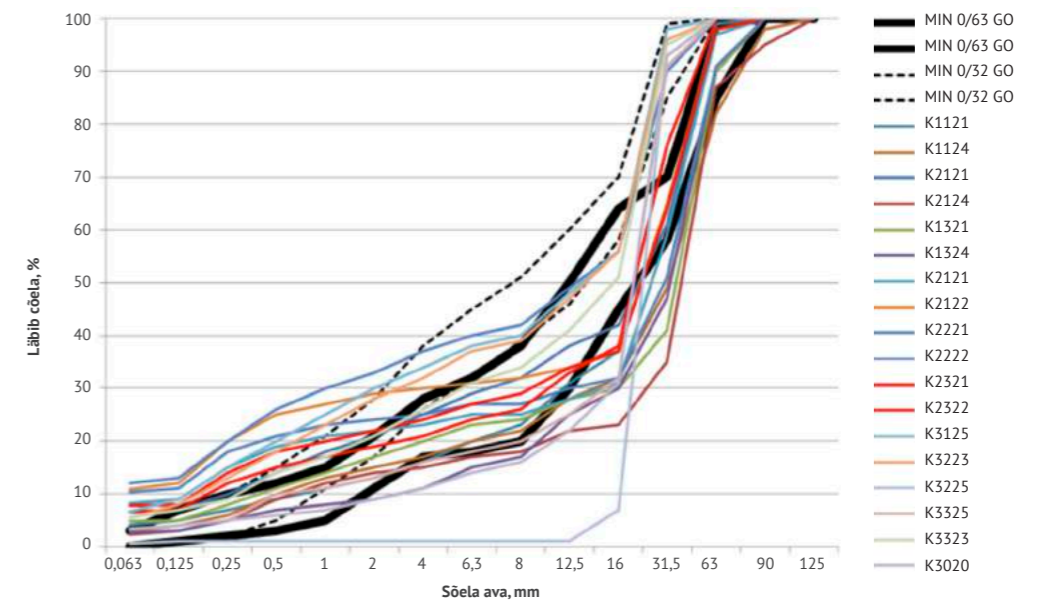
ANALÜÜS

Aruandes on erinevaid analüüse põhjalikumalt kirjeldatud, kuid üldistavalt toovad need välja, et kõikidel objektidel on killustikaluse kihtide paksuste ehituslik ebaühtlus olnud kordades suurem kui ekspluatatsiooniga seotud deformatsioonid aastakümnete vältel. Mitmed tunnused viitavad aga algpõhjusena killustikukihi all oleva liivakihi ehituslikele probleemidele. Sellises tarindis ei ole muutujateks üksnes liikluskoormuse poolt põhjustatud pingete erinev jagunemine ristlõikes (rattajäljed on enamkoormatud) vaid igas tee ristlõike punktis on ka sisuliselt erinev katend ning seega ka katendi tugevusomadused. Kuigi uuring kinnitas, et killustikaluses oli purunenud, pole eeltoodu tõttu võimalik deformatsioo-

nide või purunemise määra kaudu isegi ligikaudselt hinnata, kas purunemine toimus valdavalt kasutamise või hoopis ehitamise käigus.

Vahest on veelgi olulisem küsida - kas sellisel määral purunemine on üldse probleem? Või hoopis eelis? Miks LA45 killustikust alusega objekti katendi üldine E-moodul (FWD), olles kõigil juhtudel üle 275 MPa ja 90% juhtudest üle 300 MPa, on parem kui teistel objektidel? Miks killustikaluse ja katte vaheline joon on sisuliselt sirge, st. deformatsioonideta? Miks ühelgi juhul polnud killustikalus kaotanud oma kandvaid omadusi ega toonud kaasa tee püsivuse kadu? Ja milles seisneb siis probleem?

JOONIS 4. KILLUSTIKALUSE MATERJALI TERAKOOSTIS VS 0/63 (0/32) SÕELKÕVERA VÄLI



KOKKUVÕTE

Töö piirdus vaid kolme, kuid üsna erineva objektiga. Kõigi nende puhul selgus, et puudused omaaegses ehituskvaliteedis on olnud äärmiselt suured. Eelkõige väljendus see lubjakivikillustikust aluse paksuse ääretult suurte kõikumistena, mis omakorda viitas peaaesjalikult ehituslikele probleemidele vahetult killustikukihi all paiknevas kihis. Samas näitas uuring, et sobivates tingimustes võib ka suhteliselt nõrgast lubjakivikillustikust alus täita oma funktsiooni aastakümneid. Vajadus soodsamate lahenduste järele on ilmne ning kõik uuritud objektid näitasid, et lubjakivikillustiku kasutamine alustes on võimalik. Mida veel uuringust õppisime?

Esiteks seda, et killustikaluste probleemide lahendamiseks peame esmalt tegema täiendavaid uuringuid nende täpsustamiseks - vajame paremaid küsimusi ja paremaid sõnastusi probleemidele. Teiseks seda, et vajame senisest palju enam praktikat analüüsivaid uuringuid nii ehitamise kui ekspluatatsiooni ajal. Samuti seostama saadavaid andmeid regulatsioonidega ja esitama uusi, varem esitamata küsimusi ning otsima vastuseid. Seega – suund on õige.

VALIKUD

ENNE JUHTIMISÕIGUSE OMANDAMIST

Omaenda aastatetaguste kogemuste põhjal leian, et iga inimene peaks tõsiselt läbi mõtlema, kas vastava kategooria mootorsõiduki õppe jaoks on tal soovi, vajadust ja tahtmist. Lisaks mängivad rolli ka aeg ja finantsilised võimalused. Tihtipeale on autokool kas ühe või mitme sellise asjaolu puudumise tõttu pooleli jäänud. Seega tuleks kohe alguses püstitada konkreetne eesmärk - kui juba minna autokooli õppima, siis see kindlasti ka lõpetada ja pärast edukate eksamite sooritamist saada Maanteeametis juhtimisõigus.



RUTT RIIBERG
Maanteeameti eksamiosakonna peaspetsialist

Autokooli valiku puhul on mõistlik teha eeltööd ja n-ö maad kuulata - küsida sõpradelt ja tuttavalte soovitusi ja mõtteid, millises autokoolis nemad sõiduki juhtimise selgeks said. Seejärel, kui mingisugune pilt erinevatest autokoolidest on ees, võiks kasutada ka interneti otsingumootorite abi. Kui Googles „autokooli“ otsingut teha, võib sattuda erinevatele lehekülgedele ja foorumitesse, kust on võimalik palju vahetut infot saada - nt saada teada, millist kooli ja õpetajat kõige enam soovitatakse.

Kuigi juba vanarahvas teadis, et tasuta lõunaid ei ole olemas, kehtib see väide ka tänapäeval. Iga inimene peaks suhtuma ettevaatusega autokooli tasuta sõidutundidesse või väga odavasse õppesse. „Tasuta õpet“ pakkuv autokool võib kokkuvõttes osutada kallimaks kui mistahes teine autokool. Seega väga oluline on süveneda sellesse lepingusse, mille inimene ja autokool omavahel sõlmivad.

Nii palju, kui on inimesi, on ka erinevaid arvamusi. Kui peaks juhtuma, et autokooli sõiduõpetaja mingil põhjusel ei sobi, siis võiks autokooli juhatajaga nõu pidada sõiduõpetaja vahetamisel. Konfliktid või erimeelsused autokooli ja õpetajaga võivad viia ka mõttele autokooli vahetada. Sellisel juhul ei ole aga vaja uues koolis nullist alustada, vaid kui

omandatud oskused lubavad, jätkata sealt, kus õpe pooleli jäi (esitades uuele koolile vajaminevad tõendid).

Autokoolide õppe osast sõiduki juhiks kujunemisel ei ole vähemtähtis ka juhendaja roll sõidupraktika saamisel. Suurim puudujääk noortel juhtidel on vähene sõidupraktika. Juhendaja annab juhikandidaadile lisaks autokoolis läbitud kohustuslikele sõidutundidele ka teatud tingimustel sõidukogemust. Kui autokooli sõiduõpetaja õpetab ja annab tulevasele juhile edasi vajalikud baasteadmised ja oskused, siis juhendaja eesmärk on pakkuda noorele juhile võimalust saada praktilist sõidukogemust ja suunata teda ohutule liikluskäitumisele.



Siinkohal võib ka välja tuua Maanteeameti kodulehel olevad igati asja- ja ajakohased soovitusid, mida peaks teadlik õppija autokooli valides silmas pidama. Ehk siis, tunne huvi:

- Kas autokool omab Haridus- ja Teadusministeeriumi poolt väljastatud kehtivat koolitusluba?
- Kas autokool on registreerinud õppe läbimiseks vajaliku õppekava?
- Kas kasutatavad õpperuumid võimaldavad Sul ootuspärastes oludes õppetööle keskenduda ning kirjalikke märkmeid teha?
- Kas sõiduõpet alustatakse muuks liikluseks suletud õppesõiduväljakul?
- Kas õppeautod on heas korras, varustatud õppesõiduki määrgiga ning vastava kooli nime või tunnusega?
- Kas õpetajad on pädevad ja kogemustega, asjatundlikud ja sõbralikud?
- Kas õpetajad oskavad analüüsida liiklusolukordi ja selgitada õpilastele liiklejate võimalikust väärast käitumisest tekkida võivaid ohte ning õpetada neid ohte ette nägema ja praktikas ennetama?
- Kas koolituse eest küsitav rahasumma sisaldab kõiki autokooli lõpetamiseks vajalikke kulutusi (koolituskursuse minimaalne maht, platsisõit, õppematerjalid, esmaabikoolitus, libedasõidu- ja pimedaja aja koolitus)?
- Küsi koolituse juba läbinud sõbralt/tuttavalt, kuidas tema on rahul pakutud õppe kvaliteediga.
- Kas koolitaja dokumentaalselt tõendatud kulud sisaldavad kõiki Sinu kulutusi (koolituskursuse minimaalsele mahule vajadusel lisandunud täiendavad õppesõidukorrad, täiendavad konsultatsioonid jms)?
- Kui koolitaja sõlmib Sinuga kirjaliku koolituslase lepingu, siis tutvu sellega eelnevalt ja vaata, kas kõik sätted on vastuvõetavad ja lepinguga ei kaasne täiendavaid lisakulutusi (nt trahvid ja piirangud). Küsi üks eksemplar kindlasti endale.
- Kas kool korraldab kõik vajaminevad õpped-koolitused ise? (nt esmaabikoolitus)

Põhiline on aga see, et tulevane juht teeks endale selgeks, kas tal on soovi, vajadust, aega ja finantsvõimalusi, et võtta ette juhtimisõiguse saamise pikk protsess.

TEE, MILLE PÄRAST KÄIDI KOHUT LIGEMALE 15 AASTAT

TEE MEEKSI JA MEERAPALU VAHEL

Mööda Meeksi vallamajast algas see päristee sinna, tagamaale. Pika kitsa ribana venis Meeksi vald mööda Peipsi rannikut. Ühel pool suured Kastre mõisa metsad, teisel pool madal järvekallas soiste heinamaadega. Oli kohti, kus valla laiust sai mööda vaid paari verstaga. Kaugele põhja poole ulatus selle viimane ots, Piirissaare kohale, Pedaspää juurde. [...] Aeglaselt ja hüpeldes logises meie vaner põhjatul külateekesel, ühest sookäärust teise, ühelt „saarekeselt“ teisele, ikka edasi tagamaale. [...] Hilja õhtul jõudsimise kohale, pärast seda kui minu heatahtlik küüdimees küllalt oli kirunud ja tõendanud, et säärane tee viib ainult tagapõrgusse, iseloomustas kirjanik ja kunstnik Jaan Vahtra noore mehena (aastal 1901) seda teed Meeksi ja Meerapalu vahel.

Antud tee oli seaduse järgi Meeksi valla hooldada, aga vallarahvas polnud selleks suuteline, pealegi oleks tee pidanud olema ametlikult seadustatud kihelkonnateena, mille eest oleks siis pidanud hoolt kandma ka kahe kreisi need mõisad, mille maid tee läbis, sest tee hargnes veel mitmele poole.

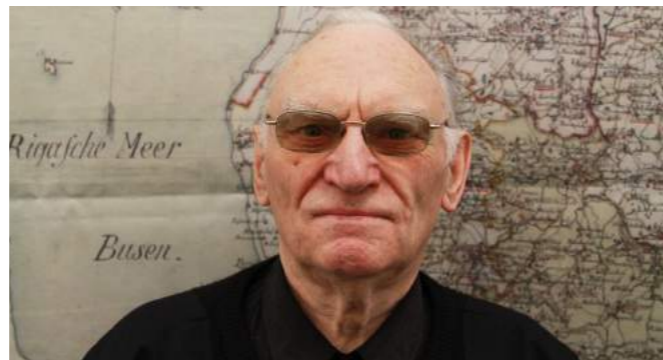
Talupojad olid ühel nõul, et võimud peavad sekkuma – tee tuleks seadusega tunnistada kihelkonnateeks ja sel juhul oleks ka mõisatel kohustus tee eest hoolt kanda.

Meeksi valla talupojad hakkasidki kirjutama maakonna politsei-ülemale palvekirju, et võimud neid aitaksid, aga maakonnaülem jättis nende kaebused suurema tähelepanuta, toetudes kehtivatele seadustele, mille järgi tee korrastamine kuulus vallaomavalitsuse kohustustesse.

Vallaomavalitsustel tuli toona järgida maanteede korrastamise ja hooldamise (sillutamise) kohustust, sest Liivimaa Kubermanguvalitsuse ringkirjaga 27. maist 1892 nr 2925 ning Liivimaa Kubermanguvalitsuse ukaasiga 18. septembrist 1859 nr 145 jagati valdadevahelised maanteelõigud üksikute valdade vahel. Jagamise korraldasid kreisi maanteekomisjonid, valdade piires jagasid teelõigud vallavolikogud.

Vastavalt eelnimetatud seadusaktidele tehti valdadele ülesandeks valla päralt olevad teed korras hoida. Kaks korda aastas, st kevadel ja sügisel, pidid vallad teid parandama. Kreisiteede korrashoiu üle järelevalve pidamine lasus juba kreisipolitsei. Kihelkonnateede järelevalve lasus kihelkonna eestseisjal.

Järelevalve vallasestest teede korrashoiu üle lasus vallavanemal ja teede korrashoid lasus täielikult vallakogukondadel. Tervikuna vaatas kõiki teid üle kreisipolitsei.



REIN KALDMA, ajaloo huviline

Vastavalt 19. veebruari 1866. aasta seaduse paragrahv 24 alusel oli vallavanemal õigus neid kogukonnaliikmeid karistada, kes seda kohustust ei täida. Sellisel juhul vastav teesõna parandati süüaluse kulus.

Kogukonnateede ja sildade tegemiseks ning remondiks vajaliku materjali – kruus, kivid, haod, väikesed puud ja muu sellise, pidid teede lähedal olevad põllu- ja metsaomanikud tasuta andma, kuid sellisel juhul tuli tagada, et veostega ei saaks kahjustatud põllud ja nurmed.

Kruusaaukude tegemine põllule oli lubatud ainult sellisel juhul, kui vastava teelõigu lähikonnas kruusa kuni 5 versta kaugusel ei olnud. Kui kruusauk tuli teha, siis tuli maamõõtjal maa üle mööda ja maa takseeris siis kreisisaadik kreisiülema osavõtul.

Võimude ükskõiksusest masendunud talupojad kaebasid tee pärast Meeksi mõisahärra kohtusse, leides, et ka tema on kohustatud tee kordategemises osalema. Teadagi, et neid kohtuasju, mis oli algatatud talupoegade kaebuse põhjal mõisniku vastu, võidi mõisniku süü korral menetleda sihilikult kaua ja tulemuseta. Pealegi lubas mõisniku jõukus kasutada õigusabi.

Tollastest eestimeelsetes ajalehtedes selgub, et Meeksi valla talupojad käisid Meeksi mõisa omanikega kohut ligemale 15 aastat. Tollane vabameelne ajaleht Vabadus (1906/1907, 19. jaanuar) kirjutas:

Viimasel ajal andsivad kohalised talupojad mitu palvet ülemale poole sisse, tungivalt ette pannes, et valitsus kohalise mõisa omanikka Arthur ja Harry von Walter'id ja Alfred von zur Mühlenit kohustaks suurt mõisamaa külavahede teed, mis 16 versta pikkuselt niitudest, põldude ja soode keskelt läbi käib ning Meeksi valla

Jõepera, Parapalu ja Meerapalu külasid Tartu kreisis Ahja vallas seisva Pedaspää külaga ühel poolt ja Meeksi vallamaja, mõisade ning Mehikoorma küla ja kirikuga teiselt poolt ühendavad.

See suur käigutee on kõige viletsamas korras, nagu seda kohati endale vaevalt ette võib kujutada. Meeksi vallamaja juurest on tee Parapalu külani viletsalt läbikäidav, viimasest külast kuni Meerapaluni, umbes kümne versta jooksul nii vaevaline, et vabalt ainult talve külmaga läbi võib käia.

Suvel talitab Meerapalu rahvas oma käikusid ametikohtadel ehk mujal purjede abil – nad sõidavad Peipsit mööda Meeksi vallamaja alla. Seesuguste asjaolude tõttu jäivad nii mõnedki ametilised nõudmised, nagu sõjaväe hobuste ülevaatamise toomine j.n.e. täitmata, sest sootool on läbipääsemise kardetav, kuna ainult tuttavad kohalised elanikud sellega toime suudavad saada.

Kohati on teeluseks must raba – puutükide ja roigastega täidetud, vahel rööpad, augus, lombid j.n.e.

Näituseks toome ülemale poole sisseantud palvekirjast mõned read lähemaks arusaamiseks:

Meie parandame Mehikoorma kiriku ja Toolamaa mõisa lähedal teed, mida rohkesti meile kätte on mõdetud, kuid meil enestel puudub tee, meie ei jõua oma külateed parandada, meil puudub jõud, võimatus!... Süda saab raskeks, et lahkunuid suguvendad ja õdesid vankril soost läbi saata ei või, vaid sügavat raba mööda puusärki endi õlgadel mitme versta jooksul edasi piame kandma. Meil pole niisamuti ka võimalik ühel ajal valitsuse käskusid käia, nekrutid maateed ära saata, hobuseid sõjaväelise ülevaatusse viia ehk kohtuasjades linnas käia. Parapalu külast läheb üks teeharu Tartusse teine Meeksi mõisa peale. Tartu on meile lähem, kui Võru, ehk küll Võru kreisis elame. Seal ostame endile leiba ja muid söögitarvitusi. Meie ei saa oma hinge nälga lukustada – arstlik abi on sootult kättesaamatu. Meie palume andlikult, et teeparandus kohe käsile võetaks, seda enam nüüd kohi, sest teeparandamiseks tarvisminevat materjali võib ainult talvel juurde vedada.

Auus kreisi ülem! Kui teie ei usu meie palvet, – tulge ja vaadake ise järele, niisuguste soo teede ja mülgaste peal ei või keegi elav loom käia.

Need read on küllalt selgustandvad tõendused nimetatud asjaolude kohta.

Palvekirja lõpul seisavad hulk nimesid.

Seda tähelepannes saatis Võru kreisiülem I. Scholtkevitsch 23. okt. 1906 a. nr. 1157 all järgmise seletuse:

Tunnistagu nimetatud käigu-tee üldise tähtsusega teeks, mitmete rahvarikaste külade vahel Valit. Senati II Departemangu eeskirja põhjal. 4. aprill 1894 a. nr. 2446 all ja, 17 juun. 1903 aastal nr 4404, punkt 20, § 98 ja punkt 8 all § 778, II väljaanne 1892 a. ja Valit. Senati I Departemangu eeskirja järele 15 aprill. 1903 a., nr. 3083 – 3084. Ja Liivimaa kub. teede revisjoni 1891 a. § 802, XII kõite, esimese väljaande järele (Seaduse §§ olen ainult tarvitust pärast üles pannud, sest üksi mitte siin pole ainult halbu mõisa teesid) ja sunnin mõisa omanikku nimetatud teed korda seadma ja põhjalikult ära parandama 3. jaoskonna noorema abilise kaudu. Vastasel korral on palujatel õigus § 69 ja § 26 rahukohtu Seaduse järele mõisa omanikka vastutusele võtta.

Ühtlasi antakse viimastele varalise kitsikuse ehk jõuetuse korral teada, et nad kohalist kiriku konventi võivad paluda nimetatud küla-tee kihelkonna teede klassi alla ülevõtmise pärast, ja siis kubermangu teekassast abi paluma.

Kas konvent teed tööpoolest kihelkonna alla üles võtab, on küll küsitav. Nagu kirjade vihust näha, mis teeparandamise asjus vallavalitsuses nii mõnegi voori on käinud, on politsei noorem abiline ise Meeksi mõisa omanikku sundimas käinud Meerapalu küla teed korda seadma. Senini pole veel midagi tehtud, tuleb aga kevade, siis on läbikäimine kui ka teeparandamise materjali vedamine võimata. Piame ära ootama. (Allkirj: Meerapalulane)

Paraku ei muutunud küll oluliselt midagi ja Meerapalu rahvas kurtis ikka endistviisi, et midagi pole ära tehtud.

1914. aastal algas I maailmasõda ja siis polnud võimudel enam mahti selle kohaliku teega tegeleda. 1917. aastal algas Veebruarirevolutsioon. Ajad olid taas ärevad, tee korrastamine jäi ikka tähelepanuta. 1918. aastal sai Eesti iseseisvaks riigiks ja esimene rahuaasta saabus alles 1920. Ja kohe omariikluse alguses, st 1920ndatel aastatel tõsteti taas ajakirjanduses esile liiklustee Meeksist Meerapalu, mida tegelikult normaalse tee mõistes ikka olemas ei olnud.

Ajaleht Võrumaa Teataja (1922, 30. september) avaldas loo pealkirja all „Kes kaugel päikesest, sel soojust vähe“, kus kirjutatakse:

Väga õnnetul seisukohal on tihti need vallad, mis kaugel asuvad maakonna keskkohast maakonna-

linnast. Nende valdade elanikud elavad just kui põhjanaba piirkonnas, kuhu päike väga harva paistab.

Meie demokraatilisest riigist peaks valitsuse aitav käsi igale poole, igasse nurka ühevõrra rahva hädale abiks ulatuma, sest kannavad ju kõik kodanikud elukohtade peale vaatamata ühesuguseid kohustusi riigi vastu. Kuid tegelikult kujuneb elu niiviisi, et valitsus on tundelikum nende kohtade vastu, mis keskkohale lähemal asuvad. See ei ole üksi riigikeskvalitsuse juures tähelepanuväärne, vaid ka omavalitsuste tegevuse piirkondades. [...]

[...] Et kõneall oleval teel pikk ja väga veider ajalugu ning et tema viletsa seisukorra tõttu kannatab hulk inimesi, siis loeme omaks kohuseks seda kõrvaldamata häda avaliku arvustuse alla võtta ja nende tähelepanu selle peale juhtida, kellest oleneb asja korraldamine.

Meerapalu küla elanikud on seda tee osa ennem vabatahtlikult parandanud, kui neile selleks Meeksi mõisa poolt prii materjal anti. Et aga mõisa valitsus ka materjali andmisest loobus, siis jätsid külaelanikud teeparandamise järele ja hakkasid mõisaomanikuga kohut käima. Kohut käies umbes 15 aast., võitsid siiski külaelanikud, ja Peterburi kohtupalat 18. veeb. 1910. a. leidis mõisaomaniku Valteri süüdi olevat tee mitteparandamises, trahvis viimast 5 rublaga ja kohustas kuue kuu jooksul teed ära parandama. Mõisniku mõju oli tol ajal aga nii suur, et isegi kohtupalati otsust ei saadud täide viia, sest Liivimaa kuberner ja Võru maakonna ülem Ivanov, kelle ülesanne oli kohtuotsuse täide viimise eest hoolt kanda, pidasid seda senni oma rohelise kalevi all, kuni ilmasõda algas ning siis ise ühes mõisaomanikuga meie maalt kadusid.

Eesti Vabadussõja õnneliku lõpu järele rõõmustasid Meeksi mehed lapserõõmus, et nüüd oma rahva valitsus ka nende häda kuuleb ja tee parandus ometi kord läbi viiakse. Küla elanikud ja vallanookogu on mitmel korral palvega teeparandamise üle esinenud vastavate ametivõimude ees, kuid sennini on tee ikka parandamata. Mineval aastal esines küll Võru maakonnavalitsuse tehnikaosakond kahel korral maakonna nõukogu ees vastava krediidi nõudmisega, kuid

põllumeeste rühma vastuhäätusel ei lubatud seks otsatarbeks maakonnavalitsusele raha. Nii ootavad Meeksi põllumehed tänapäevani, millal valitsus nende häda kõrvaldab.

Siinjuures olgu tähendatud, et nii mitmed teised teed, millel sugugi suurem tähtsus ei ole kui Meeksi teel, leiavad parandamist ja selleks lubatakse krediiti. Ei saa selle osaliseks aga ikka Meeksi valla tee. Millega seletada? Meeksi vald asub keskkohast kaugel, selle valla elanikkude hädast ei saada ehk ei taheta saada aru, nende elanikkude hädast ei ulata valituse kõrvu.

Kas Meerapalu mehed sellepärast riigi vastu kohustustest vabad on? Ei, neid peavad nemad niisamuti täitma kui teisedki. Veel enam – nad peavad 35 versta oma kodust eemale, Rüpina valda, teed käima parandamas, olgugi, et ise seda teed kunagi tarvitada ei saa, sest puudub tee omast külast pääsemiseks. Võõra valla piirkonnas teeparanduseks on sunnitud inimesed 15 versta hobuseid paadiga tooma. Jääb määratud teesosa parandamata, siis nõuab valitsus sundusliku parandusekulud ühes trahviga sisse. Saab aga hobune paadis vedamisega hukka, siis ei tasu seda keegi. Vaevast suudab aru saada eemaloleja, mis tähendab surnuid viis versta üle soo kotiga seljas kanda, mida need elanikud teinud on ja võib olla veelgi tege- ma peavad.

Tahaks loota, et järgmise aasta maakonnaeelarve kokkuseadmise puhul maakonnavalitsus vastava krediidi seks otstarbeks ette näeb ning teeb, mis võimalik, et ka keskkohast kaugel asuvad elanikud valitsuse erapoolelt aitavat kätt saaks tunda. (Allkiri - Th. Rõbakov)

Kuid ka omariikluse alguses ei tehtud praktiliselt selle tee heaks midagi.

Eesti Vabariigis jõustus Maanteede seadus (RT nr 48 – 1928) 1928. aastal. Teatavasti toimus Eestis maanteede korrashoid kuni uue seaduse kehtimapanekuni ainult naturaalkohustuse alusel ning selle kohustuse täitmise järelevalve lasus maavalitsusel ja politseil.

Vastavalt Maanteede seadusele jagunesid maanteed kahte liiki:

1) avalikud teed, mis teenivad üldhuve, on avatud kõigile ja peetakse sunduslikus korras; 2) erateed, mis teenivad üksikisikute ja nende majapidamise huve. Viimaste avamine, korrashoid ja sulgemine toimub maaomanike vabal tahtel ja kulul (§ 65).

Avalikud teed jagunesid veel omakorda ehituse ja korrashoiu seisukohalt kahte liiki: 1) üldkulul ja 2) erakulul ehitatavad ja korrashoitavad teed (§ 2). Üldkulul ehitatavaid ja korrashoitavaid teid nimetatakse klassiteedeks, kuid peale nende peetakse üldkulul veel korras talve- ja jalgteed, mis hõlbustavad kohalikku liikumist. Klassiteed jagunevad vastavalt liikumise koormusele ja tähtsusele kolme klassi: I, II ja III klassi teed.

Teede ehitamine ja korrashoid toimus osaliselt riigi ja maavalitsuste teedekapitali kulul, osaliselt naturaalkohustuste alusel, seejuures naturaalkohustuse aluselt hakati teede korrashoidu viima teedekapitali arvele, mis toimus järk-järgult vastavate krediitide piires. Naturaalkohustuse alusel hoiti korras ja parandati II ja III klassi kruusateed (§§ 16, 18 ja 19). Talve- ja jalgteed hoidsid korras vallad vastavalt maavalitsuse juhtnõuadele.

Need avalikud teed, mis ei kuulunud klassiteede alla, tuli ehitada, parandada ja korras hoida nendel, kelle talundi, elamu või ettevõtte juurde teed viisid ja see tegevus toimus vallavalitsuse korraldusel.

Naturaalkohustuse alusel korrashoitavate teede jaotuse määras maavalitsus naturaalkohustuste, st vallavalitsuste vahel.

Maanteede seaduse § 60 sätestas, et „ülemjärelevalve kõikide maanteede üle kuulub Teedeministriumile. Temal on maanteede korrashoiu ja ehituse alal õigus revideerida maavalitsusi, nõuda neilt rahalisi ja tehnilisi andmeid, aruandeid ning eelarveid ja õigus kontrollida neid. Samuti on temal õigus anda tarvilikke määrusi ja eeskirju. Paragrahv 61 järgi lasus maa- ja linnavalitsustel kõigi teede, sildade ja parvede ehitamise ja korrashoiu kohus ja otsekohene tehniline järelevalve.

Meerapalu elanike mure püsis aga jätkuvalt ka omariikluse perioodil, sest ka toona ei suudetud korraldada teed ehitada. Mis olid takistused ja põhjused, see on teema, mis vajaks edaspidist uurimist.

Käesoleva loo autor mäletab, kuidas isegi 1950-ndatel aastatel kiruti Meerapalu teed, mis oli kevadel ja sügisel samuti vaevast läbipääsetav, sest vilets teetamm oli kohati nii vajunud, et vajumisest tekkinud sügavad lohud täitusid veega, lohude põhjas oli aga pori, isegi veoautodega ei julgetud mööda teed sõita. Kevadel ja sügisel olid pikad teelõigud tulvaveega üle ujutatud.

Senini on veel Laaksaarest Meerapaluni kruusatee.

Kasutatud allikad:

1. Eestimaa kaart (1919). H. Laakmanni joonistus, trükk ja kirjastus: Tartu.
2. Eesti nõukogude entsüklopeedia V MAAP-PAIR (1973: 127). Tallinn.
3. Jakobi, E. (1899: 217). Liivi kubermangu Talurahva Seadus (muudetud 1860 a. Talurahva Seadus). Tõsise riiginõuniku E. Jakobi venekeelse väljaande ja käsikirjade järele välja andnud N. Venger. Viljandi.
4. Mellin, L. A. (1791 - 1798). Atlas von Liefland und Ehstland und der Provinz Oesel. Riga, Leipzig.
5. Rumma, J., J. G. Granö, J. V. Veski (toim.) (1925: 490). Tartumaa: maateadusline, majandusline ja ajalooline kirjeldus. Eesti Kirjanduse Selts: Tartu.
6. Rumma, J., A. Tammekann, J. V. Veski (toim.) (1926: 350). Võrumaa: maateadusline, majandusline ja ajalooline kirjeldus. Tartu.
7. Vabadus (1906/1907), 19. jaanuar, nr 5: 3.
8. Vahtra, J. (1961: 82). Valitud tööd: mälestusi, vesteid, artikleid (koostanud T. Huik, Ü. Poots). Eesti Riiklik Kirjastus: Tallinn.
9. Võrumaa Teataja (1922), 30. september, nr 56.



Meerapalu küla tänav Peipsi rannal. Foto: E. Vitoff, 1921, ERM-i fotokogu



Endine Meeksi vallamaja. Foto: H. Pardi, 1983, ERM-i fotokogu

SEE TAPPEV VÄSIMUMS

EHK KUIDAS TEELEHE TOIMETAJA ÜRITAS REPORTAAŽI TEHA

„Mida sa sellega saavutada tahad?“ küsib ta minult, kui olen ette ladunud oma plaani paar päeva Une-Mati kohvi ja kaikaga eemale peksta, seejärel simulaatoril autorooli istuda ning sellest kõigest reportaaži kirjutada. Ma teen seda, kuna soovin lugejale näidata, kui ohtlik on väsinud peaga autot juhtida. „Ehk siis põhimõtteliselt tahad tõestada seda, mida kõik inimesed juba niigi teavad,“ vastab ta mulle.



MARTTI NAABER, Teelehe peatoimetaja

Nojah, ma ei eeldanud mingisugust suurt reaktsiooni selle mitte eriti originaalse ja võib-olla isegi labase idee suunas, aga kui juba kolmas inimene sinu mõtte täielikult maha laidab (kas siis oma kõhkleva hoiaku või oma what-the-hell näoga), siis hakkab see tsipa närvidele käima küll. Vahet ei ole. Mida nemad ka sellest teavad? Põikpäine, nagu ma olen, ma seda teemat ei jäta.

Minu suur teadusprojekt algab sellega, et ärkan kolmapäeval kell 9:00, selja taga olles mul kuus tundi und, ning panen valmis oma simulaatori, st ühe õppesõidu alase arvutimängu ning ühe rooli- ja pedaalikomplekti. Pärast kolme tundi jamamist ja närvitsemist (kuna tehnoloogia on inimese vaenlane number üks) saan seda ka katsetada - mu oskused arvutimängus autot juhtida on aga pehmelt öeldes halvad. Päev möödub ja öö saabub, öö möödub ja (nelja)päev saabub.

Taevas on päike, vist, ma ei mäleta. Ja kuigi ma ei ole maganud 28 tundi, on olemine hea ja rahulik (kohvi ja valgus annavad palju juurde) ning ma tunnen, et ma suudaksin autot roolida oma tavapärase kompetentsiga. Inimene, kes on tarbinud mõnevõrra

alkoholi, tunneb ilmselt sama, iseasi, kas antud tunde najal ka reaalselt tegutsema peaks. [Siia kuulub targa mehe pearaputus.]

Targad tekstid internetis toovad välja, et väsinuna autojuhtimine on sama ohtlik, kui teha seda alkoholihoobes. Ja võib-olla isegi ohtlikum, sest kui nt sigalaku täis inimene suudab genereerida vähemalt mingisugusegi reaktsiooni (nt vastuseks sellele, kui mingisugune jobu ei anna teed või - veelgi tõenäolisem - kui ollakse ise see jobu, kes peab teed andma, ent ei olda oma joohe tõttu sellest kõige paremini teadlik), siis väsinud ja selle tagajärjel roolis magama jäänud juht ei saa teha mitte kui midagi.

Olgu siinkohal välja toodud, et täielikult magama jäämine või mingisugune unehäire on terve selle teema juures kõigest üks aspekt.

Kui on möödunud 36 tundi ja ma lähen jalakäijana liiklusesse, ei tunne ma millegipärast mitte mingisugust väsimust (väljendatuna kui tugeva ihana voodi järele). Ometigi kerkivad esile hetked, kus ei mäleta, mida sekund või paar tagasi tehtud sai. Tunne oleks justkui oleks kerges jooches, st saan aru, mis ümberringi toimub, aga seda teatud viivitusega, ning hetkesituatsioon tundub olevat mõneti abstraktne. Pluss väikene depressiivsus ja lihasvalu.

Kui puutun kokku järgmise inimesega, kellele oma suurt ja euroopalikul tasandil tähelepanu väärivat projekti tutvustan, saan vastuseks: „Miks sa ennast piinad?“ Ja kuigi see küsimus on täiesti õigustatud, tundub see olevat pehmem versioon variandist: „Keda see lugu reaalselt kottima peaks?“

Tõepoolest, tõesti asi kaugel ei ole. Kuigi teema ise, st väsimus autoroolis, on oluline, siis antud reportaaž kui minu sulest väljajäetud kirjatükk seda tõenäoliselt ei ole, ja võib-olla oleks tõesti atraktiivsem, kui terve selle teksti asemel oleks kirjas: „Ei ole ma nüüd maganud 72 tundi ehk eksperiment võib alata. Istun rooli taha, käivitan auto ning võtan õhtuse tipptunni ajal suuna kesklinna poole [...] ma nüüd päris täpselt ei mäleta, kas fooris oli roheline või punane tuli, aga üks lähtume liiklusseaduse paragrahvist 282 lõige 1: kes ees, see mees.“

See on aga idee, mida realiseerida ei saa, mõistagi. Isegi, kui ma mingisugusel kosmilisel põhjusel kellelegi/millelegi otsa ei sõida, kujutan ma vaimusilmas ette Maanteeameti juhtkonna suuri silmi, kui nad seda kõike lugema peaksid. Ja isegi siis oleks see tähtsusetu võrreldes sellega, kui paljude inimeste elud ma taolise käitumisviisiga ohtu seaksin. Road Safety Authority poolt läbi viidud uuringu järgi on kõikidest liiklusõnnetustest 20% põh-

justatud autojuhi väsimuse tõttu ning igal aastal hukub Euroopa teedel seetõttu umbes 4000 inimest, on see kirjas Maanteeameti koduleheküljel, ja mina seda numbrit suurendama ei hakka.

Igatahes, kui mul tekib mõte veel paarkümmend tundi ärkvel olla, teen selle vea, et heidan oma lihasvalu tõttu korra voo-dile pikali, ja tõusen alles siis, kui on möödunud 13 unetundi. Jah, niipalju siis minu reportaažist ning väsinud peaga (mängu) autoroolis olemisest.

Samas ma leian, et iga liiklusavarii, mille ma oleksin oma vaese mehe simulaatoril põhjustanud, ei oleks olnud seotud mitte nii väga väsimuse, vaid pigem minu võimetusega üht arvutimängu oskuslikult opereerida (selleks, et minu reportaaži mõte ka tegelikult töötaks, tuleks antud või misiganes mängus omanda enne professionaali tase). Igal juhul on aga mäng kõigest mäng. Hoopis teine asi on õhtul hilja, põhimõtteliselt täielikus pimeduses tunde ja tunde järjest autoga sõita ning tunda reaalselt ja reaalses liiklusolukorras, kuidas see tappev väsimus ligi hiilib.

Nüüd, kus mu kaheldava väärtusega „reporteritöö“ on eelmise lõigu ulatuses ära kaitstud, võib taaskord küsida: „Mida sa sellega saavutada tahad?“ Saavutada tahan/tahtsin palju, ent välja kukkus vähe. Tõde on see, et ma ei ole loonud uut teadmist, kuid ma olen toonud esile olemasoleva ning idee poolest on ka see tähtis, sest - täpselt nagu liiklusohutuskampaaniate puhul - on oluline tõsta inimeste teadlikkust ühe või teise, käesolevalt väsinud sõidukijuhi teema osas.

TEEDEEHITUS UGANDAS

EHITUSE JA HOOLDUSE KESKKONDLIKUD FAKTORID

Uganda on Ida-Aafrika sisemaal asuv väike riik, mille rahvaarv on umbes 33 miljonit. Rohelise looduse ja hea ilma tõttu kutsutakse seda „Aafrika pärlis“. Vihma võib sadada ükskõik millisel päeval ja mõni minut pärast vihma paistab jälle päike. Inimesed on soojad ja sõbralikud, aga alati on üks asi, mis neid hulluks ajab: halvad teed.



CAROL NATUKUNDA
ajalehe New Vision ajakirjanik

Võttes arvesse ootamatuid vihmasadusid ja riigi erinevates osades asuvaid märgalasid, võib teede planeerimine, ehitus ja hooldus olla suur väljakutse. Ugandal on laiahaardeline teedevõrgustik, mis koosneb riiklikest maanteedest (20 000 km), piirkondlikest teedest (13 000 km), kohalikest teedest (2 800 km) ja külateedest (umbes 30 000 km). Need teed ühendavad kogukondi ja piirkondi ning sisemaal asuvat Ugandat naaberriikidega. Mõned teed on veel ehitusjärgus, samas teisi parandatakse ja hooldatakse regulaarselt.

Patrick Isagara Kamanda, Uganda riikliku teedevalitsuse (Uganda National Roads Authority) keskkonnaspetsialist räägib, et enne iga tee ehitamist viiakse läbi keskkonnamõjude hindamine.

Teedevalitsus on Uganda peamine asutus, mis koordineerib teedevõrgustiku arendamist ja rajamist ja uute infrastruktuuriprojektide käivitamist ning riikliku teedevõrgu ehitust.

Kamanda kinnitab, et keskkonnamõjude hindamisel on oluline arvesse võtta nii sotsiaalseid, füüsilisi kui majanduslikke keskkondi. „Füüsilise keskkonna osas võtame me arvesse tee rajamist maastiku keskele, kivimurde ja teisi füüsilisi aspekte. Me vaatleme rohealasid, sealhulgas ka märgalasid, metsi ja rahvusparke. Need on kõik elukeskkonnad nii floora kui fauna jaoks. Nii et me hindame võimalikku mõju, mis võib kaasneda selle elukeskkonna muutustega,“ selgitab Kamanda.

Ta jätkab, et sotsiaalselt vaadatakse ehituse mõju inimestele nende huvipiirkondades. „Kindlasti hõivab tee-ehitus osa maa-alast, nii et kui sa ehitad sinna tee, mõjutab see nende eluviisi. Nii et me uurime, kui paljud pered peavad ümber kolima, kui tee nende kodude

juurest läbi läheb, või kas neid mõjutab müratase, sest ehitusel kasutatavad masinad teevad valju müra nii otseselt kui vibratsiooni kaudu,“ räägib Kamanda, lisades, et juhul kui ümberasustamine on vajalik, tuleb otsida alternatiivne maa-ala niipea kui võimalik, et inimeste elukvaliteet ei kannataks.

Mõnikord, ütleb Kamanda, kaasatakse selle hindamise käigus erinevaid keskkonnaeksperte, et garanteerida kõikide riskifaktorite arvesse võtmist.

Dianah Ninsiima, Kampalas asuva Makerere Ülikooli keskkonnajuhtimise magister nõustub, et potentsiaalseid riske on palju. „Maapind on erinev. Mõnes kohas võib see olla kaljune, samas kui teistes kohtades võib olla savine või liivane. Nii et milline on tõenäosus, et kui rajada tunnel mäe sisse, ei tekita see pinnase erosiooni? Oluline on ka järgida metsade ja jõgede loomulikku kulgu – kas on parem rajada tee ümber metsa, või sellest läbi. Kui, siis mida see keskkonnale tähendab? Või oleks mõistlikum minna otse üle järve ja rajada sinna sild?“ selgitab Ninsiima. Kui kõik küsimused on vastatud, tekivad küsimused projekteerimise ja vajaliku hinnakulu kohta. Projekt peab olema nii detailne kui võimalik, ja kuluarvestus peab käsitlema, kui palju ehitus maksma läheb ja kui kaua aega tee rajamine võtab.

Kuna Ugandas võib ükskõik millisel kuul sadada vihma või paista päike, kestab tee-ehitus aasta läbi. „Kui sajab nii ebaühtlaste vahedega, mõjutab see tööd sellepärast, et märgaladel ja ümbersõite ehitades tekib muda ja üleujutused ning pinnas kipub veelgi vajuma,“ kurdab Kamanda.



Foto: Carol Natukunda

Isegi kui päike paistab, võib tee-ehitus Ugandas olla keerukas tegevus, sest Kamanda sõnul võib keskkond olla väga tolmune. „Kui on tolmune, siis me tihtipeale improviseerime ja laseme veeautodel ringi sõita ja piirkonda piserdada, et tolmu vähendada. See võib olla ka terviserisk, põhjustades hingamisteede probleeme ja olla ohuks liiklusohutusele nähtavuse vähenemise tõttu. Kui parandustööd toimuvad tiheda liiklusega kiirteel, kaalume me öösel prožektorite valguses ehitamist, et vältida liiklusummikuid, kuna öösiti sõidab autoga vähe inimesi,“ selgitab ta.

Kaaluda tuleb ka avalikke teenuseid nagu töötajatele mõeldud tualettruume töökohal, et tagada, et nad ei koormaks keskkonda inimese poolt tekitatud jäätmetega. Ehitustöö toodab samuti erinevat tüüpi prügi, sealhulgas töötajate laagritest tekkiv prügi. Nii et tavaliselt tuleb määratleda ka prügi ladustamise koht.

Ehitustööde puhul tagab Uganda riiklik teedevalitsus ka selle, et kummalegi poole teed jäetaks üks meeter reservruumi juhuks, kui teed peaks tulevikus laiendama.

Mis puudutab teede hooldust, siis peamine on muuta elanikkonda teadlikuks keskkonna õige kasutuse osas. „Me tuletame inimestele pidevalt meelde, et nad ei viskaks prügi maanteekraavidesse, sest see blokeerib neid ja mõjutab nende kvaliteeti ning pikas perspektiivis ka teede kvaliteeti,“ räägib Kampala linnavalikogu esindaja Peter Kaujju. Juhul kui tee sisse tekib lõukauk,

on vastav linnavalitsus kõigis Ugandas erinevates piirkondades kohustatud selle ära parandama. Kui auke on liiga palju, et neid parandada, peab tee enamasti üldremonti minema.

Hooldus tähendab ka kõnniteede ehitamist jalakäijatele ning maanteekraavide ja haljastuse rajamist. Pealinnas Kampalas on tavapärane, et töötajad pühivad igal hommikul teid. „Kuna linnas on nii palju tolmu ja kruusateedelt tulnud autod on toonud kaasa muda, peame me palkama inimesi, kes iga päev teed pühivad, et teed nii kiiresti ei kuluku,“ räägib Kaujju.

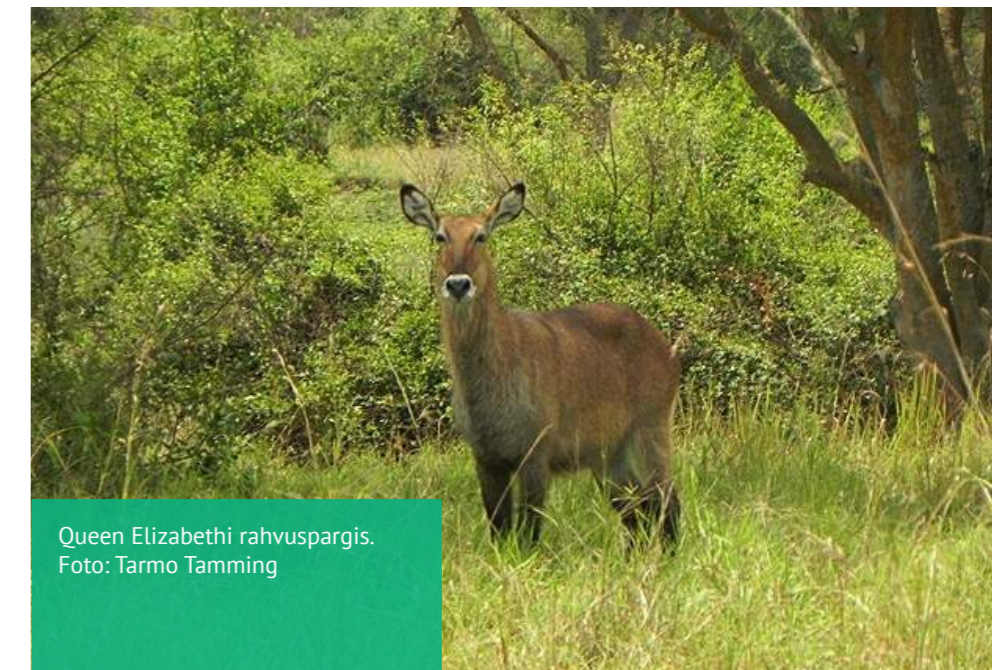
Aga metsloomade kaitse? Ugandas asub üle 11 looduspargi. Mõnda neist läbib kiirtee. Sinna hulka kuulub ka Masaka-Mbarara 154.2 km tee, mis jookseb läbi Mburo järve rahvuspargi. Seal pargis elab muuhulgas arvukalt antiloopseid, sebrasid ja jõe-hobusid. Mbarara-Kasese-Fortportali 156-kilomeetrine kiirtee jookseb osaliselt läbi Queen Elizabethi rahvuspargi, kus elavad šimpansid, elevantid ja lõvid. Pakwach-Karuma kiirtee (264 km) jookseb osaliselt läbi Murchison Fakkusu rahvuspargi. Seal on kosed, mis asuvad kohas, kus peatee ristub Niiluse jõega, umbes 110 km Masindi linnast kirdes ja ainult 70 km Gulu linnast lõuna pool. Seal elavad muuhulgas ka pühvlid, antiloobid, ahvid, paa-vianid ja paljud linnuliigid. Suurte loomade elukeskkondadesse on ehitatud väiksemad kruusateed, et võimaldada möödasõit-jatel ja turistidel turvaliselt läbi sõita ilma, et nad loomadega kokku puutuksid.



Tee-ehitus Lääne-Ugandas.
Foto: Carol Natukunda



Fort Portali (linn Lääne-Ugandas) lähedal asuv kõrvaltee pärast öist vihmasadu - mudas kinni olev koolibuss. Foto: Tarmo Tamming



Queen Elizabethi rahvuspargis.
Foto: Tarmo Tamming

Kui teid ehitatakse loodusparkides, peavad ehitustöölised rajama tee kummalegi poole ajutised, kuid tugevad barrikaadid, et loomad ei pääseks teed ületama. See tähendab, et loomade elu on selle protsessi käigus killustatud nii, et ühed asuvad ühel ja teised teisel pool. Keskkonnaekspertid selgitavad, et loomad on loomupäraselt ettevaatlikud müra ja kummaliste vibratsioonide suhtes, nii et isegi kui nad tahavad barrikaade ületada, hoiab müra neid eemal – nad liiguvad sügavamale pargi sisse. Looduspargi valvurid peavad aga nende liikumist pidevalt jälgima. Samas – kui ehitus on lõppenud, võivad loomad taas vabalt teed ületada. Uganda looduskaitseaduste kohaselt on loomadel teel eesõigus.

Kiirusepiirang Uganda rahvusparki lähedal ja metsloomade reservaatides on 40 kilomeetrit tunnis. Mõnikord on see viinud ka õnnetusteni. Näiteks reedel, 16. novembril 2012 sõitis kiirus-

tav buss otsa elevantile, kes sai surma. Mõned kuud varem tappis kiirust ületav ühistranspordibuss ka antiloobi. Selliste küsimuste lahendamiseks on Uganda looduskaitseleht teinud riigile ettepaneku, et rajada tuleks ainult turistidele mõeldud teed, mis ühendaksid selliseid parke nagu Murchison Fallsi rahvuspark Põhja-Ugandas riigi lõunaosaga, näiteks Kibaale rahvusparki ja Bwindi Impenetrable Forest rahvusparkiga.

Et ületada võimalikke konflikte infrastruktuuritööde, hooldustööde ja inimeste elude ohtuseadmise vahel, on valitsusel plaanis pikaajalise projektina eraldada kõik rahvusparkid aiaga.

„Kui selleks vahendid avanevad, eraldame me kõik rahvusparkid aiaga, alustades Murchisoni parkist, kus on juhtunud suuremaid õnnetusi metsloomade ja inimeste vahel,“ räägib Uganda turismi-, looduse- ja kultuuripärandi minister Ephraim Kamuntu.

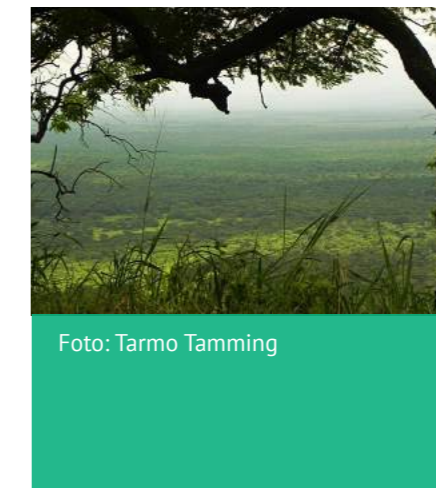
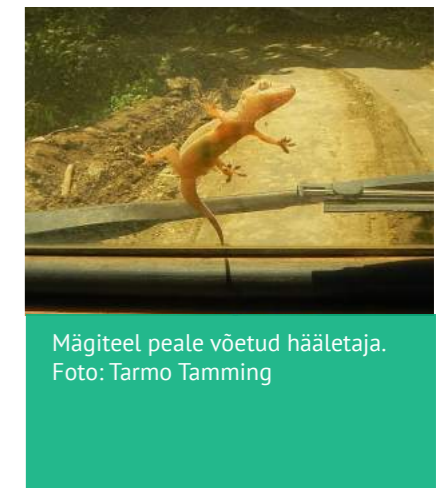


Foto: Tarmo Tamming



Mägiteel peale võetud hääletaja.
Foto: Tarmo Tamming

NELI AMETIT ON ÜHENDANUD JÕUD LIIKLUSOHUTUSE PARANDAMISEKS NING VEONDUSSEKTORI KORRASTAMISEKS

REISI- JA KAUBAVEDAJATE

KORRALE-KUTSUMINE

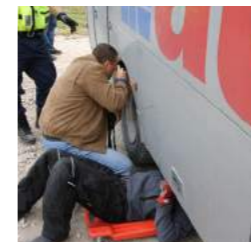
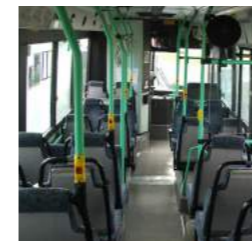
Maanteeamet, Politsei- ja Piirivalveamet ning Tööinspeksioon käivitasid tihendatud koostöö veose- ja sõitjateveo valdkonna ettevõtete üle järelevalve teostamiseks 2013. aastal. Möödunud aasta novembris liitus ülalnimetatud osapooltega Maksu- ja Tolliamet ning nelja ameti peadirektorid allkirjastasid ühiste kavatsuste protokollid 2014. koostöös läbiviidavate järelevalvetevõttevuste kokku leppimiseks. Nelja ameti koostöös viiakse 2014. aastal läbi ühisreidid, mille käigus kontrollitakse sõidukite tehnilist seisukorda, juhtide sõidu- ja puhkeajarežiimist kinnipidamist, töölepingute olemasolu ja järelevalve teostamine riiklike maksude tasumise ja muude rahaliste kohustuste täitmist. Jõudude ühendamine peamiseks eesmärgiks on kaasata järelevalvesse korraga eri kompetentsidega ametnikud ning rakendada ametitele kättesaadavaid andmeid lähenemaks kommertsvedudega tegelevate ettevõtete kompleksemalt ning nutikamalt kui seda suudaksid ametid ühekaupa tegutsedes. Näiteks võimaldab algatatud koostöövorm senisest efektiivsemalt tuvastada liinivedu teostavates ettevõtetes sõidukijuhtide töö- ja puhkeaja nõuete rikkumisi. Maanteeameti poolt hallatava ühistranspordiregistri andemete põhjal on tuvastatavate liinide teenindamiseks vältimatult vajaminev sõiduaeg, millele vastavalt peab vedaja suutma esitada ka liinide teenindamiseks rakendatud bussijuhtide töö- ja puhkeaja dokumentatsiooni.

Veondussektoris teostatud kontrolltoimingud on viimase aasta jooksul leidunud korduvalt kajastamist ka meedias. Meediakajastuse eesmärgiks on olnud valdkonna ettevõtete teadlikkuse tõstmine ning võimaluse andmine puudusi omavatel ettevõtetel need likvideerida enne karistuste kohaldamist. Samas rõhutab Maanteeamet, et veondussektoris ja eriti bussinduses teostatud järelevalve tulemuste kajastamist ei saa tõlgendada justkui oleks bussitransport muutunud viimase aasta või paari jooksul sõitja jaoks ohtlikumaks. Enamik Eestis tegutsevaid sõitjateveo ettevõtteid toimivad seadusekuulekalt, mistõttu on ametite koostöös teostatav järelevalve ennekõike suunatud kogu sektorist väiksemat osakaalu omavate ettevõtete korrale kutsumiseks. Tuleb tõdeda, et varasemalt oli kontrollisuutlikkus lihtsalt madalam ning rikkujate tegevus jäi seetõttu sageli märkamatuks.

Nelja ameti koostöö peaesmärgiks ei ole veondussektori ettevõtete karistamine vaid liikluso-

hustuse parandamine. Seetõttu otsitakse veondusettevõtteid kaasates ka muid väljundeid, kuidas vähendada kommertsveondusest tulenevat liiklusohtu sõitjatele ja liiklejatele. 9 jaanuaril 2014 toimunud nelja ameti ümarlauale oli kaasatud Autoettevõtete Liidu ja Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni esindajad ning muude teemade kõrval keskenduti kohtumisel turvavööde kasutamise teadlikkuse tõstmisele bussides. Kui 2013. aastal läbiviidud turvavööde kasutamise uuring näitas, et sõiduautes kinnitab turvavöö esiistmel 97% ning tagaistmel 81% sõitjatest, siis bussides turvavööde kasutamise harjumust eraldi uuritud ei ole. Siiski võib siinkirjutaja tutvusringkonnas tehtud mitteformaalse küsitluse tulemusi laiendades hinnata, et bussides turvavööde kinnitamise osas on nii elanikkonna teadlikkus kui ka kasutamisharjumus madal. Nelja ameti ja vedajate liitude kohtumisel pakuti välja kaks tegevust bussides turvavöö kasutamise vajaduse teadvustamiseks. Sel kevadel pöördub Maanteeamet kõikide koolide poole sõnumiga, mis rõhutab, et õpilaste ekskursioonideks busside tellimisel tuleks laste turvalisuse huvides eelistada vedajaid, kes tagavad turvavöödega varustatud busside kasutamise. Koolide valiku lihtsustamiseks kaardistatakse eelnevalt sõitjateveo tegevusluba omavad ettevõtted, kes vastavad teenust andmisele ning avaldatakse vastavad andmed. Samuti plaanib Maanteeamet II kvartalis korraldada kampaania, kus bussidesse paigaldatavate kleeptide abil viiakse sõitjateni sõnum, et ka bussis on turvavöö kinnitamise selle olemasolul kohustuslik ning selle nõude eiramine karistatav. Samas soovib Maanteeamet kõikidele sõitjatele südamele panna, et seadusega pandud kohustuse kõrval on palju olulisem põhjus bussis turvavöö kinnitamiseks sinu enda ja sinu lähedaste elu säästmine.

INGMAR ROOS, Maanteeameti ühistranspordi osakonna juhataja



MASS- JA SÜVA-STABILISEERIMINE

EHK NÕRKADE PINNASTE KEEMILISEST STABILISEERIMISEST

Keemiline stabiliseerimine ehk nõrga pinnase segamine sideainega töömaal (ingl k in-situ) on mitmekülgne pinnase parendamise meetod. Seda tehnoloogiat saab kasutada mitmesuguste pinnaste puhul nagu nõrgad savid, mitmesugused möllpinnased ja peeneteralised liivad. Orgaaniliste pinnaste, nagu järvemuda, turvas ja muld, stabiliseerimine on samuti võimalik, kuid oma iseloomult keerukam. Tehnoloogia võib jagada kahte suuremasse rühma – pinnasemassiivi osaline süvastabiliseerimine ja täielik mass-stabiliseerimine.

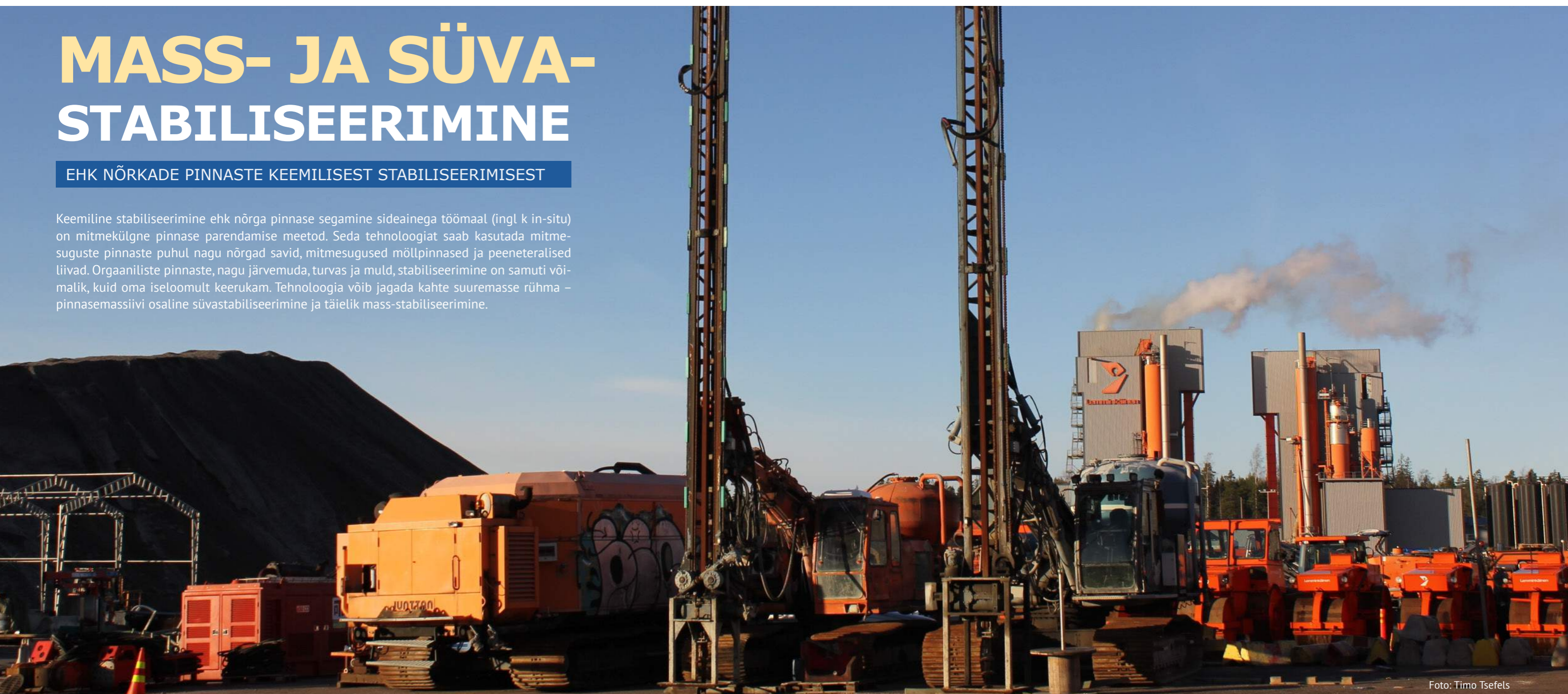


Foto: Timo Tsefels

MASS-STABILISEERIMINE on nõrkade pinnaste parendamise meetod, mille käigus segatakse pinnasesse sobiv kogus sideainet. Stabiliseerimise põhilisteks eesmärkideks on pinnase tugevuse tõstmine, deformeeruvuse vähendamine, jääkuse suurendamine dünaamilise koormuse korral. Eraldi rakenduseks on saastunud pinnase isoleerimine ja/või neutraliseerimine ning loodust reostavate keemiliste ühendite „lukustamine“ sideainega töödeldud pinnasemassiivi.

Mass-stabiliseerimisel kui keskkonnasõbraliku tehnoloogia kasutamisel on mitmeid eeliseid. Antud meetod on materjali- ja energiasäästlik ning looduslike ressursse säästev. Kasutatavad sideained peaksid omama minimaalset reostusohu keskkonnale.

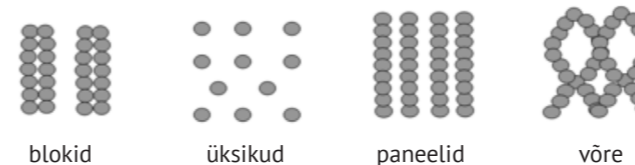
Mass-stabiliseerimist kasutatakse peamiselt kohtades, kus nõrkade pinnaste paksus jääb 2 kuni 6 m piiridesse. Käesolevaks

ajaks on õnnestunult stabiliseeritud ka 8 m paksusi kihte.

Mass-stabiliseerimise tehnoloogia kasutamine sai alguse Soomest 1990-ndate aastate alguses, kui sealne Maanteeamet käivitas uurimisprojekti, mille eesmärgiks oli välja töötada sobiv ja ökonoomne meetod turbapinnaste stabiliseerimiseks. Turvas on teadupärast suure veesisaldusega (näit. 40 ... 800 % kuivmassist) ja suure deformeeruvusega pinnas.

SÜVASTABILISEERIMINE on meetod nõrkade pinnaste parandamiseks, lisades neile kuiva või märga sideainet, tekitades tugevdatud pinnasest sambad. Selle tulemusena vähenevad rajatise koormusest tingitud pinnase vajumid ja suureneb pinnasemassiivi stabiilsus. Sammaste läbimõõdud jäävad nn Nordic-meetodi puhul, mida kasutatakse enim Skandinaavias ja Soomes, vahemikku 500-1000 mm ning maksimum sügavus ~ 25 m.

Sõltuvalt stabiliseeritava pinnase omadustest ja projekti lõppeesmärkidest võib vajadusel kasutada erinevaid sambamustreid:



blokid

üksikud

paneelid

võre

Pinnaste süvastabiliseerimisega hakati tegelema juba 1950-ndatel aastatel. Niinimetatud Nordic-meetodi väljatöötamine sai alguse 1960-ndate lõpu poole, kui Rootsis alustati uurimustööd pehmete savipinnaste stabiliseerimiseks kustutamata lubjaga.

KASUTUSALAD

Pinnaste stabiliseerimist sideaine ja vajadusel täitematerjali lisamisega võib kasutada erinevate ehitiste ja rajatiste ehitustööde teostamise puhul nagu:

- Teede, tänavate ja raudteede ehituses ning erinevate allmaa trasside rajamisel.
- Aedade, parklate, spordiväljakute ja laohoonete territooriumite ehitusel.
- Tööstushoonete, sildade, basseiniide, mahutite ja prügilate aluspinnaste tugevdamisel.
- Müratõkkeseinte, jõgede ja järvede nõlvade kindlustamisel.
- Liiklusest tuleneva vibratsiooni leviku piiramiseks.

Kokkuvõtvalt võib öelda, et on vähe taristuid, kus pinnase keemiline stabiliseerimine pole kaalutav meetod. Piiranguid võib seada märkimisväärselt suur rajatise kandevõime. Näitena, stabiliseerides tee muldkeha alla jäävat turvast on suure tõenäosusega võimalik vähendada selle veesisaldust 20-30 protsendini ja saavutada dreenimata nihketugevus 50-150 kPa. Tegevuse tulemusena suureneb aluspinnase tugevus ja jäikus. Stabiliseeritud pinnasemassiivi peale ehitataval teel on väiksemad vajumid ja vajumite erimid. Üheks peamiseks argumendiks on asjaolu, et stabiliseerimistehnoloogiat kasutades puudub vajadus loodusliku pinnase suuremahuliseks asendamiseks. Seda eeldusel, et olemasoleva pinnase omadusi parendatakse ulatuses, mis rahuldab realiseeritava projekti vajadusi. Stabiliseerimise eesmärk on nõrga pinnase tugevuse ja jäikuse suurendamine. Pinnase omaduste parandamisega vähendatakse rajatise vajumeid ning vähendatakse lihkeohtu. Jäikuse suurenedes väheneb dünaamilisest koormusest tuleneva vibratsioonimõju ümberkaudsetele aladele.

Pinnase stabiliseerimist kasutatakse ka muudel puhkudel, nagu näiteks aktiivsurve vähendamiseks tugiseintele või muudele külgnevatele konstruktsioonidele. Piirkondades, kus on pinnase veeldumisega seotud probleemid, kasutatakse tehnoloogiat selle vältimiseks. Allmaa trasside (näiteks gaasi magistraal torujuhtmed) paigaldamisel on parendatud pinnasesse kaeviku kaevamine tihti peale ainuvõimalik meetod. Saastunud pinnase eraldamisega/sidumisega on võimalik luua tõke takistamaks saastunud pinnases olevate ohtlike keemiliste elementide sattumist saastumata keskkonda.

LÜHIDALT STABILISEERIMISPROJEKTI REALISEERIMISEST

Stabiliseerimistöde puhul on töö (pinnase ja sideaine segamine) ainult üks osa kogu projekti realiseerimisest. Enne tööde algust tuleb läbi viia põhjalik töömaa ehitus- ja hüdrogeoloogiline uuring. Samuti selgitatakse uuringuga, kas töömaal on kommunikatsioonitrasse, vanu vundamente, kive, kände ja muid töid segavaid faktoreid. Töömaa uuringu, proovide võtmise ja laboratoorse katsetamise käigus selgub muuhulgas ka aluspinnase parendamise vajadus. Laboratoorsete katsetuste käigus selgitatakse välja loodusliku pinnase keemilised ja füüsilised omadused, nagu orgaanilise pinnase olemasolu, sulfiidide sisaldus, pH tase, pinnase nihketugevus jne. Lisaks määratakse laboratoorsete katsete põhjal stabiliseeritud pinnase omadused – tavaliselt katsetatakse mitut sideainekombinatsiooni. Peamised tehnilised omadused, mida tuleks laboratoorselt katsetada / kontrollida on vee läbilaskevõime, kokkusurutavus, tugevuse kasv ajas – survetugevus 7; 28 ja 90 päeva möödudes. Tüüpiline sideaine kogus jääb reeglina vahemikku 100 kuni 250 kg/m³. Sideained võivad olla hüdraulilised või mitte-hüdraulilised. Peamisteks sideaineteks pehmete pinnaste keemiliseks stabiliseerimiseks on tsement ja lubi, kuid kasutatakse ka muid sideaineid, nagu kips, kõrgahju räbu, põlevkivituhk jne. Vajadusel lisatakse ka liiva vm täitematerjale. Lisatavate sideainete ja täitematerjali (liiv, kruus, savi vms) hulk ja liik määratakse laboris seguprojekti koostamise käigus. Projekteerimise käigus tehakse vajalikud kalkulatsioonid, esitatakse kvaliteedinõuded stabiliseerimistöödele, määratakse täpsed stabiliseerimismahud, sideaine koostised jne. Projekteerimisel tuginetakse laboratoorsete katsetulemuste ja töömaa uuringult saadud informatsioonile. Eestis on projekti

koostamiseks standardid EVS-EN 1997-1 "Geotehniline projekteerimine. OSA 1: Üldeeskirjad" ja EVS-EN 1997-2 "Geotehniline projekteerimine. OSA 2: Pinnase uuringud ja katsetamine" ning EVS-EN 14679 "Execution of special geotechnical works – Deep mixing". Viimased kaks nimetatud normdokumenti on kahjuks veel inglise keelest eesti keelde tõlkimata. Lisaks on võimalik kasutada juhendit „EuroSoilStab“ (saadaval inglise keeles) ja Soomes hetkel kasutusel olevat süvastabiliseerimise projekteerimisjuhendit "Syvästabiloinnin suunnitteluohje".

Peale ülalkirjeldatud toimingute tegemist on võimalik alustada tööde teostusega objektil, mille hulka kuuluvad muuhulgas objektil teostatavad katsetused, proovide võtmised ning loomulikult ka dokumentatsiooni koostamine/vormistamine.

Stabiliseeritava pinnase geotehnilised ja keemilised omadused, nagu looduslik veesisaldus, löimis, orgaaniliste ainete sisaldus, turba lagunemisaste, sulfiidide sisaldus, pH tase ning valitud sideaine, mõjutavad oluliselt lõpptulemust. Sideainetega parendatud pinnas on suurema tugevusega, madalama vee läbilaskvusega ja väiksema kokkusurutavusega kui looduslik olekus nõrk pinnas. See nõ muundumine saab võimalikuks läbi keemilise reaktsiooni, mis tekib olemasoleva pinnase ja pinnasesse segatud sideaine vahel, kas pinnase osakeste omavahelise tugevama siduse ja/või osakeste vaheliste tühimike täitumise näol.

LÕPETUSEKS

Tuginedes erinevatele uuringutele ja aastakümnete pikkusele kogemusele maailmas, väidan, et pinnaste keemiline stabiliseerimine on eelduslikult sobivates tingimustes tasuv geotehniline lahendus ka Eestis. Samuti võimaldab see tehnoloogia vähendada karjäärimaterjalide kaevandamisega tekitatavaid kahjusid loodusele ning annab võimaluse karjääridest materjalide veoga kaasneva maksumuse oluliselt vähenemiseks.

TIMO TSEFELS, Lemminkäinen Eesti AS mass-ja süvastabiliseerimistöde projekti insener



Savipinnasesse süvastabiliseeritud sammaste tegemine Soomes. Foto: Timo Tsefels



Turbapinnase mass-stabiliseerimine sügava kaeviku sulundseinte paigaldamiseks. Foto: Timo Tsefels

KÄITUMISE MÕJUTAMISEST HELKURIKAMPAANIATE NÄITEL

Paljud maanteeametlased asuvad igal hommikul tööle, et muuta eestimaalaste käitumist. Ühed teisendavad selleks meid ümbritsevat keskkonda, olgu füüsilist või juriidilist. Igapäevaselt korrigeerib kiiruskaamerate ja seaduseparanduste kombinatsioon tuhandete autojuhtide tegevust. Teine võimalus sarnaste eesmärkide saavutamiseks on aga otsida teed käitujate psüühikasse nutikalt koostatud sõnumite abil. Maanteeameti liiklusohutusosakonna portfooliost leiab palju häid näiteid käitumise edukast mõjutamisest kommunikatsiooni kaudu. Selles kirjatükis vaatlen lähemalt helkuri kandmist innustavaid sõnumeid, et tutvustada mõjutamise psühholoogilisi mehhanisme.



ANDERO UUSBERG
turunduse ja meedia taustaga psühholoogiateadur

KUIDAS KOMMUNIKATSIOONIGA MÕJUTADA?

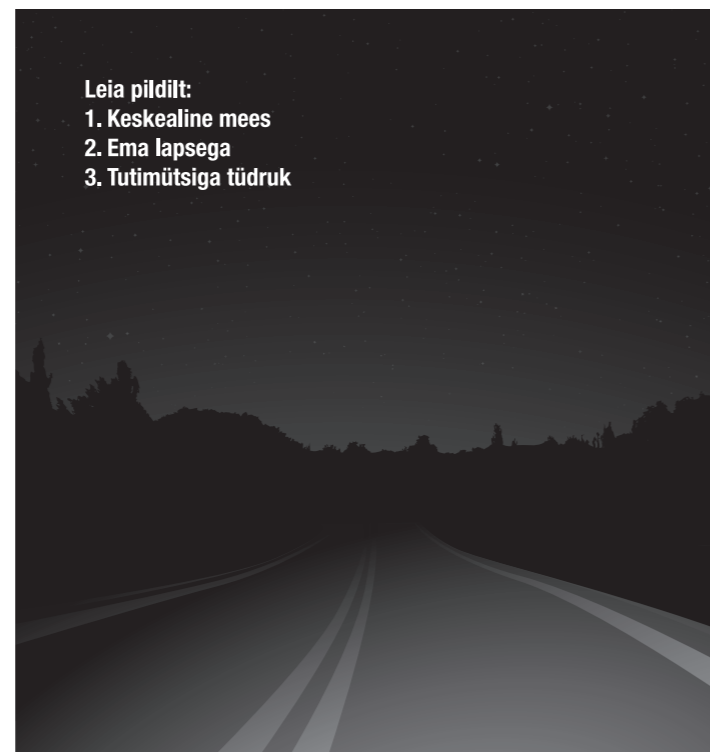
Käitumist saab mõjutada sellele eelnevasse otsustesse sekkumise kaudu. Heaks näiteks on teeäärne kiirusemõõdik, mis trahvi tarbeks pildistamise asemel lihtsalt kuvab juhile tema sõidukiiruse. Kui roolija selle peale sõitu aeglustab, tuleneb see sisemisest otsustusahelast, mitte välisest sunnist. Täpsemalt on selle otsuse taga sotsiaalse normi psühholoogiline tähtsustamine, kui teeservas säravad numbrid muudavad seni privaatsena tundunud kiirusevaliku justkui avalikuks, teistele nähtavaks. Vahel piisab käitumise muutmiseks seega kahest-kolmest tähemärgist, nagu raudteepöörme pisike nihkumine võib raske rongi suunata esialgse raja asemel uuele.

Taoliselt võimsate sõnumite koostamiseks on tarvis mõista sihtrühma psüühikat. Helkurikampaaniate puhul tuleb mõelda, millised inimese peas toimuvad protsessid viivad valikuni helkurit mitte hankida, üleriidele kinnitada või taskust välja võtta. Saadud vastuseid saab seejärel võrrelda helkurikandjate peas toimuvaga. Kahe kuvandi kõrvutamisest paistavadki võimalused, mille abil saaks helkuri mittekanjdajad kandjatele sarnasemaks muuta. Näiteks võib selline analüüs näidata, et kandjaid ja mittekanjdajaid ei erista mitte teadmised või hoiakud, vaid lihtsalt see, kas helkuri ostmine tuleb poes käies meelde. Sellistele inimestele on mõistlik helkur lihtsalt kinkida („Sinu helkur võib päästa elu“, 2010/2011).

HIRMUTAMINE MÕJUTUSVAHENDINA

Sihtrühma põhjalik psühholoogiline analüüs võib aga kiiresti kasvada raskestihoomatavaks. Selle vastu pakuvad kaitsvad erinevad (mõtte) mudelid, mis nõuavad vaid hoomatava hulga tegurite silmas pidamist. Helkuri kandmise puhul, aga ka liikumiskäitumise valdkonnas üldisemalt, on üheks selliseks hirmutava sõnumi mõju psühholoogiline käsitlus.

Hirmutamine on liikluskäitumise mõjutamisel levinud taktika, kuna selle käitumise motiivid on enamasti negatiivsed -



Leia pildilt:
1. Keskealine mees
2. Ema lapsega
3. Tutimütsiga tüdruk

Sa ei näe? Samamoodi ei näe sind ka autouhul, kui sul helkurit pole.
Fimeel maanteel ei ole läätseks pead sa nähtav olemas. Kinnita helkur paremale poolle põlve kõrgusele.
Maanteel kõnni alati vasakpoolses ääres. Kõigile nõudetele vastava helkur saad osta endale, saata sõbrale või sugulasele veebilehel helkur.ee vahendusel.
Sinu helkur võib päästa elu. www.helkur.ee

ühe või teise teguviisi eesmärk pole mitte hea suurendamine vaid halva vähendamine. Näiteks turvavarustus ei anna suurt midagi juurde, kuid aitab ära hoida elu, tervise või vabaduse kadu. Nii võib üle kogu maailma kohata ikka ja jälle kampaaniaid, mis on ähvardavad või otseselt šokeerivad.

Nagu ka Kerstin Siim Maanteeameti kodulehel kirjutab, võib hirmutamine anda aga ettearvamatuid tulemusi. Oodatud käitumise muutuse asemel võib sihtrühm sõnumit või selle allikat ignoreerida või halvustada. Selles vastuolulises valdkonnas aitabki navigeerida hirmutava sõnumi mõju mudel, mille on paljude uurijate ideede põhjal koostanud ameerika psühholoog Kim Witte. Lühidalt väidab see mudel, et hirmutamine toimib vaid siis, kui sihtrühma peas kohtuvad kolm võtmetegurit - a) piisav ohu tajut, b) piisav riski tajut ning c) piisav usk riski välditavusse (põhjalik ülevaateartikkel sel teemal on kättesaadav ka Maanteeameti kodulehel).

Oht ja risk erinevad konkreetsuse poolest - inimene võib pidada kiiruseületamist üldiselt ohtlikuks, kuid tajuda iseenda õnnetusse sattumise riski sellegipoolest madalana. Sellist silmamoondust lubab näiteks oma sõiduuskuste ülevahindamine või üldisem „minuga-seda-ju-ei-juhtu“ illusioon. Seepärast on hirmutava sõnumi koostajal esmalt oluline selgeks teha, kumba komponenti sihtrühma peas ennekoike turgutada tuleks. Uute ohtude ja noorte sihtrühmade puhul võib olla vajalik nii ohu kui riski teadvustamine. Enamasti on aga probleemiks just madal riskitaju, mida ohu kuitahes värvikas illustreerimine eriti ei suurenda. Sellesse lõksu langevad vahel näiteks alkoholivastased sõnumid, mis kujutavad pika-ajalise joomise tõsiseid tagajärgi nagu maksakahjustused ja sõltuvus, mille risk on möödudale tarbijale isegi objektiivselt suhteliselt madal, subjektiivselt tajust rääkimata.

Viimane eeldus ähvarduse toimimiseks on riski välditavus. Kui mõjutatav ei näe ühtki kättesaadavat ja jõukohast vahendit ebameeldiva tagajärje ärahoidmiseks, ei muuda hirmutamine tema käitumist. Isegi kopsuvähi ohu ja riski adekvaatne hindamine ei pruugi olla harjumusest vabanemiseks piisav, kui suitsetaja ei usu endas olevat jõudu sõltuvuse seljatamiseks. Alles siis, kui hirmutava sõnumi järel on paigas kõik kolm taju - oht, risk ja välditavus, võib loota, et hirmutatu võtab midagi ette riski maandamiseks. Mõne eelduse puudumisel pöörduv šokeerivast sõnumist tekkinud reaktsioon mitte reaalse ohu, vaid hirmu kui emotsiooni vastu. Just seepärast tekitavad paljud šokireklaamid oodatud mõju asemel sõnumile vastu vaidlemist, selle usutavuse vähendamist või tähelepanu mujale juhtimist.

HELKURIKAMPAANIAD JA HIRMUTAVA KOMMUNIKATSIOONI MUDEL

Kuivõrd tõhusad on ähvardused helkuri kandmise suurendamisel? Alustades hirmutava kommunikatsiooni mudeli viimasest edutegurist, ei tohiks ähvarduse efektiivsus ses kontekstis kindlasti jääda puuduliku riski välditavuse taha, kuna helkuri hankimine on imelihtne. Seega potentsiaal inimestele helkuri külge hirmutamiseks on kindlasti olemas. Kui õnnestunuks võib aga pidada Maanteeameti erinevaid katseid seda teha?

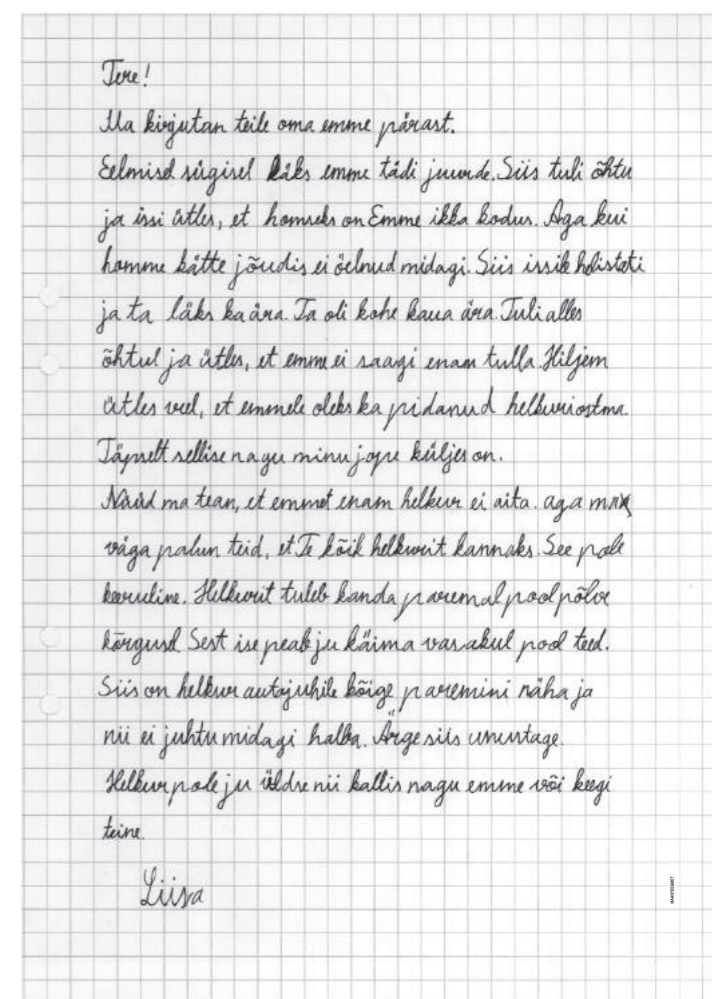
Otsesem või kaudsem ähvardus sisaldub paljudes helkurikampaaniates. Näiteks aastatel 2005/2006, 2011 ja 2012 kasutatud visuaalid ning paljude aastate sõnumid illustreerivad helkuri kandmata jätmisel tekkivat ohtu jääda nähtamatuks või hukkuda. Ähvarduse suunatuses ohu või riski tajule on aga kampaaniate seas märgatavaid erinevusi. Paljud kam-



Muuda end nähtavaks, kannal helkurit!

Kinnita helkur paremale poolle põlve kõrgusele. Maanteel kõnni alati vasakpoolses ääres.

MAANTEEAMET
ILLUSIOONITUS



paaniatest illustreerivad ennekõike ohtu, mida helkur aitab ära hoida. Näiteks „Muuda end nähtavaks, kanna helkurit“ (2012) reklaamplaatid visualiseerivad väga efektselt jalakäija nähtamatust autojuhi jaoks. Hirmutava kommunikatsiooni mudeli mõistetes on selle sõnumi tagajärjeks aga pigem ohu kui riski taju suurenemine. Seeläbi võib kampaania efektiivsus jääda piiratuks, kuna suur osa sihtrühmast teab ilmselt niigi, et pimedal teel helkurit mittekandev jalakäijaga on halvastinähvav (sama sõnum on kindlasti asjakohane lastele suunatud kommunikatsioonis).

NARRATIIV LOOB VIRTUAALSE KOGEMUSE

Mõnede hirmutavate kampaaniate teravik on aga suunatud ka riski alahindamise vastu. Siin pakub kõige põnevamat analüüsimaterjali „Ära unusta helkurit... sind on raske unustada“ (2008). Olgugi et selles kampaania ei näe me verd ega isegi esiklaasi lendavaid hamburgereid, võib see esile kutsuda tugevaid emotsioone.

Peamise mõjutusjõu annab sellele kampaaniale narratiivsus. Mõjutamispsühholoogiliselt on õnnestunud loo jutustamine erakordselt tõhus võte, kuna sellega kaasneb „transporteerumine“ loo maailma ning empaatiline kontakt selle tegelastega. Tulemuseks on loo sündmustiku vahendatud läbi elamine, justkui virtuaalne kogemus. Kuigi sügavaid kogemusi suudavad pakkuda ennekõike terved raamatud, filmid ja teatrilavastused, on oma mõju ka lühivormidel, nagu antud kampaania reklaamklipp ja lapse kirja meenuv trükimaterjal. Narratiivi toime mõistmine paigutab „Ära unusta helkurit...“ kampaania kindlalt šokireklaami žanrisse – kampaania narratiiv lubab sihtrühmaks oleval täiskasvanul läbi elada hukkamist lapsevanemana.

Sellise šokidoosi eetilise üle võib kindlasti vaielda. Kas see oli proportsioonis loodetava eesmärgiga? Kas ja kuidas õnnestus vältida reklaami otsest mõju lastele? Pelgalt efektiivsuse vaatenurgast on sõnum aga õnnestunud, kuna selle teravik oli suunatud mitte ainult ohu vaid ka riski realistlikkuse suurendamisele. Vahendatud kogemusena suurendab sellesse narratiivi transporteerumine tunnet, et midagi sarnast võib juhtuda ka minuga. Lisades selle klotsi varasemale teadmisele helkurita liikumise ohtlikkusest ning helkuri ostmise võimalustes, saavad täidetud kõik kolm hirmutava kommunikatsiooni eeldust.

KOMMUNIKATSIOONIBARJÄÄRIDE ÜLETAMINE

Lähemal vaatlusel võib toodud eristada hirmutamist kui mõjutamisvõtet narratiivist kui kommunikatsioonivõttest. Nii nagu ravim koosneb toime- ja abiainetest, on ka mõjutavate sõnumite puhul võimalik eristada toimivat sisu ja abistavat vormi. Lisaks narratiivile aitavad sõnumitel sageli kahe kõrva vahele jõuda metafoorid ning visualiseerimine, mille oskuslikust kasutusest leiab näiteid ka helkurikampaaniatest. Ajas kasvava nüansirikkusega on erinevate kampaaniate (2005/2006, 2011 ja 2012) pildimaterjalides visualiseeritud nähtamatuse muutumist. Hea näide metafoori kasutusest on „Sinu helkur võib päästa elu“ (2010) kampaania, kus väljendatakse helkuri nähtavaks muutumise ideed kujundlikumalt kui teistel aastatel.

Kõigi nende mehhanismide ühiseks eesmärgiks võib pidada loomulike kommunikatsioonibarjääride ületamisest – tähelepanu haaramist, sõnumi mõistmise lihtsustamine ning selle meeldejäämise tagamist. Näiteks „Me hoolime, aga



AARE 1965-2006	LINDA 1928-2006	KALJU 1950-2006	VALENTIN 1953-2006
ANTS 1961-2006	TAMARA 1940-2006	TARMO 1982-2006	JANIS 1981-2006
MARJU 1968-2006	ARVET 1959-2006	JÜRI 1969-2006	JAAN 1968-2006
GALINA 1944-2006	MAIE 1938-2006	KATRIN 1968-2006	IGOR 1967-2006
VALERY 1952-2006	DMITRI 1983-2006	VAMBO 1953-2006	MATI 1955-2006
VLADIMIR 1949-2006	HEINAR 1952-2006	ANDRES 1986-2006	ALEKSIUS 1924-2006
VII- KÜMNENDATES NAISTERAHVAS	KUUE- KÜMNENDATES MEESTERAHVAS	TUMEDATES RIIETES MEES	NAISTERAHVAS

Eelmisel aastal hukkus Eesti liikluses ühel ja samal põhjusel 28 jalakäijat. Neid kõiki ootas kuskil keegi – lapsed, abikaasa, ema või hea sõber... Nad said surma, sest autojuhid ei näinud neid pimedas.

Ole nähtav – kannu helkurit! Sind oodatakse koju!

Osta helkur lähimast poest!



ei märka“ (2013) plakatilahenduse puhul võib sõnum mõnda barjääri takerduda, kuivõrd visuaali ja pealkirja seose tabamine nõuab arvestatavat süvenemist. **KOKKUVÕTTEKS**

Maanteeameti kommunikatsioonikampaaniaid iseloomustab enamasti läbimõeldus, uuringutele tuginevus ja koostöö professionaalsete loovlahendajatega. Siin tehtud lühianalüüs kinnitas, et helkurikommunikatsiooni võib üldiselt pidada mõjutamispsühholoogiliselt hästi põhjendatuks. Hirmutava sisuga sõnum on helkurit puudutavas kommunikatsioonis asjakohane, kuigi riskantne. Selle vastuolulise tööriista kasutamine on Maanteeametil õnnestunud kahel moel. Enamasti on püütud kampaania ähvardav põhiolomusega sõnum esitada võimalikult positiivsel moel („Ole nähtav“ vs „Ära ole nähtamatu“), mis maandab vastureaktsiooni tekkimise riski. Vähemalt korra on läbi viidud ka jõuline šokikampaania, mis võis olla leebematest efektiivsem, kuigi ka vastuolulisem.

Autorist: Andero Uusberg uurib Tartu Ülikoolis otsustamise ja emotsioonide ajumehhanisme ning loeb muuhulgas mõjutamispsühholoogia ainekursust. Ta on töötanud ka Tartu Linnavalitsuse avalike suhete osakonna esimese juhatajana ning loonud erinevaid kommunikatsioonistrateegiaid ja sõnumeid (sh Märkamisaeg ja ÜhesHingamine).



**Näita ennast!
Kanna ALATI helkurit!**

Kuna Hugo ei viitsinud helkurit taskust välja võtta, on ta autojuhile nähtamatu.

Korralik helkur on autotulede valguses näha juba kaugelt ning aitab jalakäijale otsasõitu vältida. Ole hea ja kinnita helkur riietele nii, et see oleks nähtav nii eest, tagant kui ka küljelt. Maanteel liigu alati vasakpoolsel teepeenral, näoga vastutulevate autode poole.



VABANDUST, ET TEEN TÜLI!

TAVALISE LIIKLEJA MÕTTEID TEEREMONDIST

Kui maanteel toimub tee-ehitus, siis kas liikleja on sellest informeeritud piisaval määral või jääb midagi vajaka, kas siis kohapeal olevate liiklusmärkide või erinevatest kanalitest saadava informatsiooni näol? Teeleht pöördus Eesti Ekspressi ajakirjaniku poole ja küsis. Ning ajakirjanik vastas.

Teelehe toimetus

Kui 30. aastat tagasi tahtsid registreerida oma auto, pidid seisma pool päeva hapnikuvabas ruumis, algul ühes, siis teises, siis kolmandas järjekorras. Pidid laskma enda peale karjuda, olema ühtaegu valvas (et keegi vahele ei trügi) ja alandlik (et ikka asi aetud saaks). Ja õhtuks lohistasid ennast koju, väsinud nagu kalts, abaluu all kole sinikas.

Et teed olid auklikud ja kui juhtus, et neid pinnati, löid masuudilained pea kohal kokku, seda ei maksa meenutada. Elu oli karm.

Kalgi eluvõitlusega kohandunud, sõitsin esimest korda välismaale (1989) ja sain Stockholmist Norrköpingi poole liigeldes näkata, mis jääb meelde eluks ajaks.

Plakat tee ääres teatas kassisuuruste tähtedega: AUSTATUD LIIKLEJA, VABANDAME, ET RAISKAME SU AEGA! Veel teatas plakat, et ees ootab poole kilomeetri pikkune teeremont, ja lisatud oli kuupäev, millal see kamm lõpeb. Nagu ütleb Lembitu Kuuse, oli see nähtus teiselt planeedilt. Ma läbisin need pool kilomeetrit rõõmsalt vilet lastes.

Aeg on edasi läinud, endine ja tänane Eesti on omavahel sama erinevad nagu bensiin A-72 ja pliivaba 95 Ultima. Aga aegajalt tuleb hirm, et need kaks vedelikku on omavahel segi kallatud ja et Brežnev on jälle pukis.

See hirm hiilib ligi kannatuserohketel distantsidel, kus asfalt on maha kooritud ja kus tuleb turnida mööda üleskultiveeritud kesa – nädalaid ja nädalaid – ja pole märgata, et ehitus edeneks.

Logistad ilusal päikeselisel pühapäeval mööda remonditavat teed ja suured kollased kopad seisavad uniselt kraaviserval ja tee-ehitaja laseb kodus vusinal pussu. Muidugi – silt näitab, et tee peab saama valmis järgmise aasta oktoobris!

Järgid liiklusmärke (tee remont, kiirusepiirang 30 km/h) ja remonti ei kuskil! Vaikus! Hiljem selgub, et hommikul on mees märgid välja pannud, aga see heinaküüni suurune kombaini moodi masin saabub õhtul või järgmisel päeval. Või on siiski kohal, aga närib maanteed teelõigu teisest otsast (60 kilomeetrit eemal).

Oh juhtunud, et remondilõik saab läbi, ja võiks vungi jälle üles võtta, aga liiklusmärke, mis liiklusiirangu lõpetab, pole kuskil. Sõidad ilma-aja seitsmekümneaga, selg märg mõttest, et äkki on kiirusemõõtja



MADIS JÜRGEN
Eesti Ekspressi ajakirjanik



võpsikus ja kargab kohe teele.

Need on juhuslikud tähelepanekud, aga üks, milles võib olla kindel – mitte ühegi remonditava teelõigu ees ei näe ka praegu Eestis plakatit: vabandust, katsuge ära kannatada, et teeme teile tüli!

Jürgen Ligi võib olla kõva kutt ja osata matemaatikat, aga inimesed virisevad, sest ta serveerib oma arvutusi ülbel moel. Tore, et maanteedel tehakse aegajalt remonti, aga ka remondi ajal võiks autojuhile mõista anda, et talle tahetakse head.

Elektroonilised vidinad arenevad tundidega, ja ma usun, et kaugel pole aeg, kui telefon tunneb ära, kas su vestluspartner valetab või mitte. Ja kas sinuga koos bussis sõitjatest võib keegi olla taskuvaras või ei.

Maanteeameti viimased edusammud IT vallas ilmnevad netileheküljel „Tark tee“, kus saab valida, mismoodi Nõvalt kõige kiiremini või lühemalt Räpinasse saab ja mida saatus sulle sel teel ette paiskab.

Kõik on kena, aga kui oled rooli taga ja kiirustad kohtumisele teises Eesti servas, pole väga mugav näppida arvutit. Info peab olema seal, kus seda realselt vaja läheb ja kasutada saab – telefonis.

Kui kogu ilu, mida sisaldab netilehekülg „Tark Tee“, saab näha ka telefonis, ja kui on lisatud ka ümbersõidud asfalditossust. Ja kui on näidatuid ummikud ja muud fataalsed katastroofid, siis saaks maanteeameti IT-mehi juba kõvasti kiita.

Seni uurime oma marsruudid välja arvutist, kirjutame paberi peale üles, paneme kleepsuga peegli külge ja hüppame rooli.

Või kuulame kannatlikult Vikerraadiot. Villu Vane või keegi leebe neiu loeb meile ette, et teetööd käivad Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa 186. kilomeetrit. Siis paneb Villu Vane koma ja jätkab oma lauset – Tartu läänepoolsel ringsõidul. Rääkigu siis kohe, et Tartu ringsõidul! Milleks siia Tallinn või Võru või Luhamaa!?

Kunagi oli juttu teetöödest Pärnu-Rakvere-Sõmeru 181. kilomeetrit. Ok, Pärnuga seoses meenub Supelsakste kohvik... Rakveres on pronksist tarvas ja oranžide lampidega turuplats... Sõmeru... oot-oot... Ja siis kostab lause teine pool – tööd on käimas otse Rakverre sissesõidul. Milleks siis Pärnu? Milleks Sõmeru?

Jõhvi-Tartu-Valga esimesel kilomeetrit käivad tööd, kuulutab maanteeuudis. See on Jõhvi liiklussõlm, kus see ehitus käib. Miks jooksutatakse mu väeti kujutlusvõime teise Eesti otsa Valka, selle asemel, et öelda otse, et remont käib Jõhvi liiklussõlme ehitusel?!

Mida ütleksite, kui Klassikaraadio kuulutaks viimast ERSO kontserti kommenteerides, et eriti hingestatult mängis instrument, mis on viienda viiuli poolt lugedes neljas ja fagotite juurest kaheksas ja dirigendi ja esinejateruumi uksega on ta ühel joonel. Kes aru ei saanud, lisatakse armulikult, et see oli trumm.

Tee-ehitajal on maanteed nii sügaval ajudes nagu poliitika vaatlusal Sүүria konfliktis osapooled või haridusministril liitmist ootavad Lõuna-Eesti koolid. Valdkonda mitte tundva inimesega on asjad teisiti. Kui räägite lihtsa inimesega, rääkige nii, et ka tema aru saab. Ka see on hoolivuse märk.

Aga muidu on maantee-ehitajad tublid.

Inimene harjub heaga ja tee-ehitajaid vaevalt väga kiita saavad. Seepärast olgu öeldud, et nii siledad pole meie maanteed ilmselt kunagi olnud kui praegu. Esmajoones võin seda väita „Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa“ näitel.

KOMMENTAAR

Teetöödega liiklejal liikluskorraldusel lähtutakse majandus- ja kommunikatsiooniministri määruse „Liikluskorralduse nõuded teetöödel“ nõuetest ja põhimõtetest. Praegu kehtiva korra kohaselt paigaldatakse objekti otstesse kollased infotahvlid, millel on palju infot, mida on hea teada objektiga seotud töötajatel, kuid mida kõike liiklejale tarvis ei ole. 2013. aasta lõpust saati käib regulaarselt koos töörühm, kes vaatab läbi mainitud määrust ning kaasajastamisele kuulub ka seesama infotahvel, mis muutub uue määruse jõustumisest lakoonilisemaks, kuid liiklejale palju rohkem ütlavaks: mainitakse vaid objekti nime, objekti ajalist kestvust või teetööde lõigu pikkust või liikleja sõidu piknemise aega. Selliselt kujundades jõuab liikleja temale vajalikku infot sõites lugeda.

Asjatute kiirust piiravate märkide paigaldamine on suuresti töökultuuri ja järelevalve küsimus, mida Maanteeameti kaasabil siiski aasta-aastalt parandatakse. Kui juba arvamust autor nõukaega ja tänapäeva võrdlema hakkas, siis tänasel päeval on ilmselt kõigil mobiiltelefonid olemas ning eeskujulikku käitumist üles näitav liikleja võiks numbril 1510 helistada ning vastava info edasi anda. Oleme kindlad, et loetud minutite jooksul on sõnum kehvapoolsest liikluskorraldusest edastatud objekti eest vastutavate töötajateni ja muudatused viiakse sisse õige pea.

Mis puudutab Maanteeameti edusamme IT valdkonnas, siis portaali „Tark Tee“ avalikustati 2012. aasta juunis ning samaks ajaks oli see valmis ka mobiiltelefonides – artiklist on toodud õige vihje „... pole väga mugav näppida arvutit. Info peab olema seal, kus seda realselt vaja läheb ja kasutada saab – telefonis.“ ja seda me ka arvestasime. Sellel on nähtavad teede kaart, tehtavad teeremondid, ka kaamerapildid ja palju muud, mis ka Targas Tees endas. Saab ka oma asukohta teada lähima riigitee suhtes. Teekonnaplaneerija funktsioon mobiiltelefonis hetkel tõepoolest puudub, kuid selle saab tulevikus kindlasti ette võetud, et teenus lõpuni välja arendada.

ANDRES PIIBELEHT, Maanteeameti liikluskorralduse osakonna peaspetsialist

ANDRUS KROSS, Maanteeameti infotehnoloogia osakonna arendustalituse projektijuht



LIIKLUSKASVATUS VEEBIS

CHRISTINA VALLIMÄE, Maanteeameti liikluskasvatuse talituse peaspetsialist

Käesoleva aasta alguses avas Maanteeamet liikluskasvatuse e-õppekeskkonna (veebiaadressil liikluskasvatus.ee), mille eesmärgiks on vastava ning vajaliku informatsiooni edastamine liiklejatele ja partneritele, õpetajatele ja lapsevanematele lihtsalt ning arusaadavalt. Soovime olla usaldusväärseks partneriks, pannes inimesi kaasa mõtlema ja tegutsema turvalisema liikluskeskonna nimel.

E-õppekeskkond pakub liikluskasvatusalast informatsiooni ja materjale igale vanusegrupile alates lasteaiast kuni eakateni välja. Nt jalgratturite koolituse kohta saab lapsevanem hankida teavet, kus ja kuidas on võimalik taotleda lapsele jalgratturi juhilube. Lapsel endal on võimalik lugeda internetis õppematerjale (või printida need välja) ning harjutada liikluste. Õpetaja jaoks on metoodiliste materjalide juures juhend, kuidas koolis jalgratturi koolitust läbi viia ja milliseid materjale kasutada.

Haridusasutused on pikalt oodanud ühte kompaktselt keskkonda, kus õpetajad taolisi materjale ja juhendeid hankida saaks. Lisaks pakume õpetajatele ka võimalust oma parimaid praktikaid teistega jagada.

MAANTEEMATI ESIMESED SAMMUDSOTSIAALMEEDIAS

KRISTEN TUULMETS, Maanteeameti avalike suhete osakonna peaspetsialist

Oma sotsiaalmeedia projektiga alustas Maanteeamet eelmise aasta detsembris ning kolme kuuga oleme kogunud endale üle 700 toetaja, kellest nii mõnigi on igapäevane aktiivne postituste jälgija ja jagaja. Facebook toetab meie eesmärki olla avatud ja hooliv organisatsioon, mille tegevus on läbipaistev ja üheselt mõistetav kõigile kodanikele.

Sealhulgas on Facebook kanal, mille kaudu vahendada uudiseid, sõnumeid ja pilte, mida tavameedia ei kajastaks. Kanalis säilitame valitsusastute väärikuse läbi lihtsama keele ja meele, mis on mõistetavam ja vastuvõetavam ka meie kliendile. Sotsiaalmeedia annab meile võimaluse kuulata „rahva häält“, kaasata ja julgustada kodanikke diskuteerima olulistel teemadel ning tuua riigiamet inimesele lähemale.

Maanteeameti Facebooki lehele on oodatud kõik, kes soovivad olla kursis meie tegemistega, sealhulgas lugeda olulist infot tee- ja liiklusolude kohta ning kuulda ja näha, millistesse projektidesse Maanteeamet panustab ning milliseid üritusi ja kampaaniaid korraldab.

RESPER

HEIKKI KÄO, Maanteeameti eksamiosakonna peaspetsialist

Sõnumiedastussüsteem RESPER (RESeau PERmis de conduire) on vahend juhilubade väljaandmise ja kontrollimisega seotud päringute elektrooniliseks andmevahetuseks Euroopa Liidu liikmesriikide vahel. Selle peamiseks eesmärgiks on liikmesriikides väljastatud juhilubade vastastikuse tunnustamise tagamine, juhilubade võltsimise vastu võitlemine ning ühele isikule rohkem kui ühe juhiloa väljastamise vältimine.

Süsteem võimaldab teha päringuid teiste liikmesriikide juhilubade registritesse nii isikuandmete (ees- ja perekonnanime ning sünniaeg) kui ka juhiloa numbri alusel. Esimest päringut kasutatakse kontrollimaks ega juhiloa esmakordsele taotlejale ei ole väljastatud juhiluba juba mõnes teises liikmesriigis, aga samuti olukorras, kus isiku teises liikmesriigis väljastatud juhiluba on kadunud või varastatud. Juhiloa numbri alusel tehakse päringuid täpsustamiseks juhiloa andmeid (kategooriad, piirangud vms), aga samuti seda, kas isikul on olemas juhtimisõigus.

Lisaks võimaldab RESPER operatiivselt informeerida teist liikmesriiki seal väljastatud juhiloa oleku muutumisest (juhiluba on vahetamisel, kadunud, politsei poolt konfiskeeritud jne) ning vahetada turvalises keskkonnas isikuandmeid sisaldavaid vabas vormis sõnumeid, millele saab lisada ka näiteks isikute fotosid.

Maanteeamet kui juhilubade registri pidaja Eestis loodab ühineda RESPER-iga 1.-ks juuliks.

2014

EMm Eesti Maanteeuseum

KOHT, KUS TEE ELAB

EESTI MAANTEEMUUSEUMI ÜRITUSTE KALENDER

JAANUAR	31.01 Jutuvestmisõhtu Varbuse Teemajas lastele ja täiskasvanutele
VEEBRUAR	Lumelinna ehitamine. Eriprogrammid 07.02, 21.02 Jutuvestmisõhtud Varbuse Teemajas lastele ja täiskasvanutele
MÄRTS	04.03 Vastlapäev maanteeuseumis
MAI	01.05 Maanteeuseumi suvehooaja ning näituse „Mida nad meist arvavad?!“ avamine 13.05 Ohutu liiklemise päev Vanema astme õpilastele. Eelregistreerimisega. 17.05 Postijaama päev ja muuseumiöö Külaskäik aastas 1884, kui Varbuse postijaamas käib vilgas töö. Sissepääs terve päev prii!
JUUNI	15.06-04.07 Maanteeuseumi osalemine laulutantsupeo tule teekonnal
JUULI	15.-20.07 Rahvusvaheline maanteekunstifestival Kuueks päevaks muutub maanteeuseumi territoorium ja selle lähem ümbrus erinevate alade kunstnike tööpölluks. 27.07 Liiklusteemaline perepäev ja maanteeuseumi sünnipäev Ühistranspordi sünd, kujunemine ja käekäik Eestis.
AUGUST	01.-20.08 Muuseumi teatrisuvi 15.-17.08 Ökofestivali eriprogrammid
SEPTEMBER	13.09 Vanavanemate päev Tähistame Eesti Autoklubi asutamise aastapäeva ning esitleme Eestis isehitatud autosid. 16.-19.09 Liiklusnädal Vanema astme õpilastele. Eelregistreerimisega.
OKTOOBER	30.10 Eakate liikluspäev Eelregistreerimisega
NOVEMBER	07.11 Isadepäeva tähistamine 29.11 Kontsertõhtu Varbuse Teemajas
DESEMBER	09.-20.12 Programm „Jõulumaa-jõulutee“. Eelregistreerimisega 13.12 Kontsertõhtu Varbuse Teemajas

MUUSEUM AVATUD
Mai, september T-P 11-18
Juuni-august T-P 10-20
Oktoober-aprill T-L 11-15
<http://museum.mnt.ee>

TEEAEG

MAANTEEMATI

MIDA NAD MEIST ARVAVAD ?!

„Võoras ja reitsija ei saa teist mõelda, kui et kõik inimesed siin peavad kõvad nõidujad olema.“
Adolf Niessens von Steinkallenfels (1673)

„Igapäevases suhtluses paistab välja allumatus ja kangekaelsus“
Shigeru Shimada (1940)

„Seejuures on nad väsimatud ja visad.“
Friedemann Goebel (1828)

Kas see, mida meist arvatakse, tähendab, et sellised me oleme? Mis selle arvamusega peale hakata?

Eesti Maanteeuseumi sellesuvinne hooajanaütus pakub võimaluse rännata ajas koos siin reisinud inimestega ning saada osa nende teekonnakirjedustest. Muuhulgas ka sellest, millised olid nende muljed kohalikest elanikest.

01.05 hooajanaütuse avamine

17.05 Postijaama päev ja muuseumiöö

Külaskäik aastas 1884, mil maanteeuseumi praegustes hoonetes kunagi asunud Varbuse postijaamas käib vilgas töö. Ühtlasi valmib 1884.aastal. Vati sild, Eesti esimene terasest maantee sild, mille avamist samuti seekordsel postijaama päeval tähistatakse. Postijaama päev läheb sujuvalt üle tervet Eestit ning Euroopat haaravaks muuseumiööks pealkirjaga „Oös on tähti“.

Muuseum on lahti hiliste õhtutundideni, toimub eriprogramm.

Sissepääs terve päev prii!

15.-20.07. Maanteekunstifestival

Kuue päeva jooksul toimetavad maanteeuseumi territooriumil ja selle lähedal vanal Tartu-Võru postiteel erinevate alade kunstnikud: fotograafid, heli-, video- ja tänavakunstnikud, skulptorid, teatri- ja performancekunstnikud, kirjanikud, maal- ja tekstiilkunstnikud, muusikud, tantsijad jne. Nädala jooksul valmivad kunstiteosed, mis on ajendatud festivali teemast „ÜKS TÜKK TEEDE“.

Külastajad saavad osaleda kunstiteoste valmistamisprotsessis, töötubades ja lõpptulemuste esitlustel (näitus, performance'id, videofilmide esitlus jms).

Toimub öökino

MTÜ R.A.A.M ja Eesti Maanteeuseum esitlevad suvelavastust

1.-20.08 VAGA VEND VAHINDRA (tööpealkiri)

Autor Mihkel Seeder
Lavastaja ja muusikaline kujundaja Taago Tubin
Kunstnik Liisa Soolepp

Vend Vahindra, kodanikunimega Karl Tõnisson on 1920ndate aastate Eestis tähelepanuväärne tegelane, „paljasjalgsel Tõnissoni“ nime all tuntud seikleja, veidrik ja tihti peale rahva pilkealune. Samas on ta üks esimesi läänlasi, kes moodunud sajandil budistliku kerjusemunga eluviisi omaks võtab. Kirgliku ja radikaalse antikrist-lasena kuulutab ta end Baltimaade budistlikuks peapiiskopiks ja unistab öndsast Pan-Baltoonia Ilmarigist. See riik saabub Vahindra enese jaoks 1962. aastal Birmas, kui ta siit ilmast lahkuks ja peale seda bodhisattvaks kuulutatatakse, olles nõnda ainus eesti päritolu budistlik pühak.

See on lugu mehest, kes ei mahu kuidagimoodi teiste mõistetavatesse raamidesse, kuid kes ei lase end sellest heidutada, vaid jätkab veel suurema pühendumuse ja kirega oma nägemuse elluviimist, sünnitades niimoodi endast värvikaid legende.

13.09 Vanavanemate päev

Eesti Autoklubi asutamine 90 aasta tagasi oli oluliseks teetähiseks Eesti autoasjanduse arengus. Klubi, mille ridades võis leida nii tollaegseid tuntud äri- ja seltskonnainimesi kui auto- ja motosportlasi, sai kodumaise autoasjanduse tulihingeline eestvedaja. Lisaks autode ja mootorratastega seotud tegevuste arendamisele ja propageerimisele seati ülesandeks ka vastava seadusandluse edendamise ja kaasajastamine. Klubi eestvõtmisel korraldati võidusõite, kutsuti üles aktiivselt tegelema autoturismiga ning alates 1928. aastast hakati välja andma ajakirja Auto.

LAEVADE POMMITAMINE

Laevade pommitamine on mõistatus, kus tuleb leida üles peidetud laevastik loogilise mõtlemise teel (allolevates mõistatustes on kasutusel teada tuntud laevade komplektid, st 1 neljane, 2 kolmest, 3 kahest, 4 ühest). Laevad võivad ruudustikus paikneda horisontaalselt või vertikaalselt ning ei tohi omavahel kokku puutuda, ka nurkapidi mitte. Numbrid paremal ja all näitavad, mitu laevaosa on vastavas reas või veerus. Tühjad kohad saab märkida ristikesega, nt saab kohe alguses ristikesega ära märkida read/veerud, kus ei ole mitte ühtegi laevaosa (märgitud numbriga 0).

Laevade pommitamine on maailmas üks tuntumaid ja vanimaid loogikamõistatusi. Kokku on aga loogikamõistatusi sadu erinevaid, kus tuleb kirjutada numbreid, tõmmata jooni, värvida ruute jne etteantud reeglite järgi ning loogikamõistatusel on reeglina üks ainuvõimalik lahendus, mis vastab kõikidele sellele ülesandele seatud reeglitele.

Loogika maailmameistrivõistlusi on peetud juba alates 1992. aastast ning neid peetakse igal aastal. Loogika MM-ist kasvas välja tänaseks maailma kõige populaarsem loogikamäng sudoku, millele hakati korraldama eraldi MM-e, kuna see osutus

nii populaarseks. Kui sudoku on väga laialdaselt harrastatav ja MM-ile pürgib igal aastal tuhandaid soovijaid, siis loogika MM on pigem gurude võistlus ja uusi tulijaid nii palju pole. Minu parimaks kohaks on seni 2013. aastal Hiinas Pekingis saadud 28 koht. Debüüdi tegin 2009. aastal Türgis Antalyas, kus sain 50. koha. Täna olen igal aastal enda kohta veidi parandanud.

TIIT VUNK, Maanteeameti lõuna regiooni planeeringute osakonna juhataja

									2
									3
									3
									0
									6
									1
									2
									3
2	5	0	7	0	2	1	3		

									4
									2
									6
									0
									4
									1
									0
									3
4	0	3	1	3	5	0	4		

