



* OÜ Valga Teed lipp lehvimas nüüd kõrvuti Valga Teedevalitsuse lipuga

* Valga linnapea Margus Lepik ja OÜ Valga Teed direktor Tarmo Mõttus firma lippu heiskamas

* OÜ Valga Teed jagab ühte maja Võru Teedevalitsuse Valga osakonnaga Valgas
Fotod: E. Vahter



100 PÄEVA OSAÜHINGU VALGA TEED ASUTAMISEST

Seda märkimaks oli 4. septembril Valga, osäühingu majja, Tartu 6, tulnud külalisi Valgast kui ka mujalt Eestist. Pidulikku sündmust – uue firma lipu heiskamist – juhatas **OÜ Valga Teed direktor Tarmo Mõttus**. Tervitusi ja edusoove Valga Teedele tõid Valga maavanem **Rein Randver**, Valga linnavolikogu esimees **Uno Heinla**, Valga linnapea **Margus Lepik**, Otepää vallavanem **Aivar Nigol**, Valga Teedevalitsuse juhataja **Tõnis Pleksepp**, Maanteeala Juhtide Nõukogu juhataja **Eugen Öis**, Maanteeameti osakonnajuhataja **Rain Hallimäe**, AS Teede REV-2 peadirektor **Peeter Vilipuu**, mitmed teedevalitsuste juhatajad ja teised kohaletulnud. Üksmeelselt tunnustati Osäühingu Valga Teed senist kolme kuu pikkust tegevust ning sooviti edu Valga maakonna maanteevõrgu hoidmisel ja arendamisel. OÜ Valga Teed on AS Teede REV-2 tütarettevõte, firma jagab administratiivhoonet Valgas, Tartu 6, Valga Teedevalitsusega, ka nende kahe asutuse lipud lehvivad samas kõrvuti. OÜ Valga Teed on moodustatud 2002. aasta maikuus iseseisva äriühinguna teehoiutööde tegemiseks Valga maakonnas.

Töötajaid on hetkeseisuga 95, mis on 10 võrra rohkem kui Valga Teedevalitsuse erastamisprotsessi ostupakkumistingimustes nõutud. Arvestatakse, et hooajatöödel kasvab töötajate arv veel kümme-konnan võrra. Peeter Vilipuu märkis oma tervituskõnes, et eesmärgiks on võimeka tee-ehitusfirma väljaarendamine Valga maakonnas, kes arendaks edukat koostööd Kagu-Eestis eelkõige AS TREV-2 teise tütarfirma Põlva Teed AS'iga.

Uue firma peamised tegevusalad on teede suvi- ja talihoole, teede ning sildade ehitus ja remont, kruusa ja liiva ning pinnase kaevandamine, purustatud kruusa ja killustiku valmistamine ning müük, asfaltbetooni tootmine, müük ja paigaldamine, teedemasinate rent, treileriveod. Struktuuriüksusi on kaks: hooldeosakond (selle koosseisus on Valga ja Otepää teemeistripunkt) ja tootmisosakond (toodab tee-ehitusmaterjale ning ehitab ja remondib teid). Osäühingu Valga Teed tegevust koordineerivad selle nõukogu ja juhatus.

AHTO VENNER

INGLIS- MAA

Allpool tutvustame maantee haldussüsteemi Inglismaal. Selleks refereerime Pekka Pakkala (Soome Maanteeamet) ettekande Innovative Project Delivery Methods for Infrastructure – an International Perspective lisa “Appendix C – England”.



Source: HA Paving The Way

Main Highways and Trunk Roads in England

Teedevõrk

Inglismaal (ilma Šotimaata) on umbes 53 miljonilise palju-kultuurilise elanikkonna kohta ligikaudu 9760 km magistraalteid ja põhimaanteid. Neid haldab valitsusamet, nn. Maantee Agentuur (MA), ja selle teedevõrgu väärtuseks on hinnatud ligikaudu 55 miljardit naela. Ülejäänud osa teedevõrgust, ligi 275 000 kilomeetrit, haldavad ja hooldavad krahvkonnanõukogud. Inglismaal on kokku ligi 90 krahvkonnanõukogu, kes haldavad erineva suurusega piirkondi ja määravad teehoolde strateegia oma piirkonnas. Inglismaa teede kaart on näha joonisel ülal.

Teedeorganisatsioon

See osa puudutab ainult teid, mida haldab MA, mida rahastatakse riigieelarvest läbi Keskkonna-, Transpordi- ja Regioonide Departemangu DETR (*Department of the Environment, Transport and the Regions*) ja millele on aastaks 2001/2002 eraldatud 1,533 miljardit naela. Kuid kokkuvõttes on tehtud ühe krahvkonnanõukogu (*Hertfordshire County Council*) tegevuse põhjal, sest külastati just nende peakorterit, kuna nad **otsivad uuenduslikku teed tuleviku teehooldesse**. Maanteeagentuur moodustati 1994. aasta aprillis ja selle ülesandeks sai hallata ning hooldada magistraalteid ja põhimaanteid Inglismaal. Enne 1994. aastat haldasid kogu teedevõrku 90 krahvkonnanõukogu, kuid niisugune süsteem ei tundunud olevat efektiivne ja erasektoril oli väga raske toime tulla kõigis 90 tellijaorganisatsioonil pakutavate hanke- ja lepingu sõlmimise meetodite

mitmekesisusega. MA moodustati selleks, et muuta kogu protsess tõhusamaks ja teovõimelisemaks. Selle eelarve rahandusaastal 2001/2002 näeb välja järgmine:

- 687 miljonit naela – teehooldele
- 212 miljonit naela – olemasoleva teedevõrgu paremaks kasutamiseks
- 634 miljonit naela – rekonstrueerimiseks.

Maanteeagentuuris töötab kokku umbes 1770 inimest, sel on 11 teedevalitsust 9 regioonis, mis ühendavad 20 piirkondlikku teevõrku (A1-A20) kogupikkusega 9760 km. MA haldab samamoodi nagu paljud maanteeametid, kus tegelikku igapäevatööd juhivad piirkondlikud teedevalitsused, peakorterit personal aga toetab, annab eesmärgid, strateegilise suuna ja tulevikunägemuse. MA-d käsitatakse kui tellijaorganisatsiooni, kes hangib investeeringuprojekte ja hooldab olemasolevat teedevõrku. Peamine föderaalvalitsuse võimuorgan alustas 1980-ndate aastate lõpus kohustuslikku enampakkumise protsessi ja see on kasutusel tänaseni. Kogu teehoolde ja kõik investeeringuprojektid on saadud selle protsessi kaudu toimunud enampakkumisel. Isegi krahvkonnanõukogud on volitatud väljast tellima teeprojekte. MA on teedevõrgu jaoks seadnud eesmärgid ja strateegia. Kaheksa võtme-eesmärgi, mille osas on ministritega kokku lepitud ja mis moodustavad transpordi 1998. aasta kompleksdokumendi “Uus majanduspoliitika Inglismaal põhimaanteedel”, on:

- Pidada esmatähtsaks põhimaanteede ja sildade hoolet avarama eesmärgiga minimeerida kasutusea kulusid tervikuna
- Arendada Agentuuri kui teedevõrgu haldaja rolli, andes selle hoolde liikluse juhtimise, teedevõrgu kommunikatsioonid ja teised vahendid, et olemasolevat infrastruktuuri kõige paremal viisil ära kasutada ja kergendada integreerimist teiste transpordivahenditega
- Astuda samme ummikute vähendamiseks ja teekonnaks arvestatava aja usaldatavuse suurendamiseks
- Viia ellu põhimaanteede parendamiseks ettenähtud valitsuse investeeringute sihtprogramm
- Minimeerida põhimaanteevõrgu mõju nii looduskeskkonnale kui ka täisehitatud aladele
- Suurendada kõigi teekasutajate ohutust ja toetada valitsuse uut ohutuse strateegiat ning sihte, mis on kavandatud aastani 2010
- Töötada partnerluses teede kasutajatega, transpordiarendajatega ja operaatoritega, kohalike võimuorganitega ja kõigi teistega, keda meie tegutsemine mõjutab, soodustades seda, et reisijad saaksid infot ja neil oleks valikuvõimalus, monitoorida ja avaldada infot teedevõrgu suutlikkuse ning usaldatavuse kohta
- Olla hea tööandja, juhtides Agentuuri tegevust tõhusalt ja teovõimeliselt, otsides pidevalt parendamisvõimalusi.

Neid eesmärke järgides teeb Agentuur koostööd kohalike maanteevõimudega, et jagada infot ja asjatundlikkust teede haldamise, hoolde ja parendamise alal. Üldmainitud eesmärgid toetavad ühe või mitme Agentuuri 10 aasta plaanis määratletud teedega seotud sihi saavutamist, mis kõik kokku annavad tulemuseks moodsamad teed, nagu öeldud Agentuuri koostatud Teede strateegias kuni aastani 2010. Eeldatavad tulemused on selles plaanis (koostatud juulis 2000) järgmised:

Ummikute leevendamine – ummikute vähendamine linnadevahelistel põhimaanteedel 31. märtsiks 2011. aastal 5 protsendi võrra praeguse tasemega võrreldes (seni on ennustatud 28-protsendilist kasvu).

Tõhus hoolet – teede seisund hoitakse vastavuses kõrge standardiga, nii et hoolet vajav teosa jääks igal järgneval aastal optimaalsele tasemele (7 ja 8 protsendi vahele).

Ohutum reisisimine – 31. märtsiks 2011 väheneb ühe kolmandiku võrra strateegilisel teedevõrguosas liikluses hukkunud või raskesti vigastatute arv ja liiklusõnnetuste määr väheneb 10 % võrra.

Parem informeerimine – et infole teedevõrgu olukorrast pääseb iga hetk juurde, tekitab see reise planeerivates teekasutajates suuremat usaldust.

Vaiksemad teed – liiklusemüra väheneb, sellest saavad kasu kolm miljonit inimest, kes elavad 600 meetri raadiuses põhimaanteede ääres.

Efektivsem teedeprogramm parema vajaduste ja valikute hindamisega, kiirem kohalejõudmine ja väiksem mõju keskkonnale.

Moodsamad teed – uue tehnoloogia ulatuslikum kasutuselevõtt, parandamiseks liikluse juhtimist meie strateegilisel teedevõrgul reaajas. Uued süsteemid annavad usaldusväärsemaid sõiduaegu, suurendavad ohutust ja juhivad liiklusvoogusid.

Eespool mainitud 10 aasta plaanis kavandatud tulemuste saavutamist toetavad omakorda:

- valitsuse eesmärgid – 12 eesmärki, mille põhjal ministrid hindavad Agentuuri tegevust
- strateegiliste teede sihtmärgid 2010. aastaks – 33 sihtmärki, mis on kavandatud 10 aasta plaanis soovitud tulemuste saavutamiseks
- Teekasutajate harta – 16 sihtmärki, mis baseeruvad tarbijakesksetel teenindusstandarditel (avaldatud teekasutajate harta uues väljaandes)
- Maanteeagentuur jätkab koostööd *DETR*'iga, loomaks näitajaid ja mõtte, mille abil jälgida edenemist 10 aasta plaani tulemuste saavutamise suunas.

Seega jääb MA rolliks hankida investeeringuprojekte ja hooldeteenust erasektorist avaliku enampakkumise protsessi kaudu. Agentuuril ei ole suutlikkust ise asutusesiselt projekteerida. MA infot, raporteid ja tegevuse ülevaateid leiab internetiaadressilt <http://www.highways.gov.uk/>.

Hiljutised muudatused

Praegu on Maanteede Agentuuri organisatsiooniline strateegia muutumas. Keskse peakorteri personal Londonis jagatakse 30-50 administratsiooni ja kõrgema juhtkonna vahel, sel ajal kui ülejääv personal viiakse 9 regionaalse teedevalitsuse või mõne teise agentuuri alla, juhul kui inimesed ei taha elukohta vahetada. See muutus peaks plaanide kohaselt teostuma aastal 2002.

Teine oluline muutus on see, et 2 miljardit naela loodetakse 2010. aasta plaani puhul saada investeeringuteks erafinantsalgatusest, mis nõuab skeemi projekteerimine-ehitamine-finantseerimine-haldamine laiendamist (*Design Build Finance Operate, DBFO*).

Veel ühe muutusena märgime, et MA viib mõned teed põhimaanteede seast välja ja annab need tagasi krahvkonna-nõukogude hallata. Aastatel 2001/2002 on oodata umbes 500 teekilomeetri üleandmist.

Investeeringuprojektid

Maanteede Agentuur on välja arendatud nii, et kõigi tulevaste investeeringuprojektide puhul kasutatakse ühtainsat põhilist hankemudelit – *DBFO*-mudelit. Teist väärtustatavat protsessi peetakse juba peaaegu täistarnemeetodiks. Need mudelid on:

- projekteerimine-ehitamine-finantseerimine-haldamine ehk *DBFO*
 - uus ehitusleping (*New Engineering Contract, NEC*), mis sarnaneb mõnevõrra Uus-Meremaa täistarnemeetodiga.
- Peatöövõtja ja projekteerimismeeskond liituvad protsessiga juba eelplaneerimise varases algstaadiumis, kusjuures kasutatakse muutuva kogusummaga lepingut, ja hiljem, kui projekti saab juba vormistada projektdokumentatsioonina, lepatakse kokku taotlushind.** Minevikus tavatses MA kasutada skeemi projekteerimine-hinnapakumise-ehitamine, kuid on nüüdseks sellest loobunud. Praegu ootavad kaks *DBFO*-projekti enampakkumise korraldamist ja lisa tuleb siis, kui määratakse kindlaks projektid, mille puhul rakendatakse erafinantsalgatust. Agentuur kaasas erafinantsalgatuse teeteenuste edendamisse formaalselt kiirteede ja põhimaanteede osas 1994. aasta augustis. Agentuuri eesmärgid iga *DBFO*-projekti puhul olid:

- tagada, et kavandatav tee on projekteeritud, hooldatud ja hallatud ohutuna ning rahuldavalt, et viia igasugune kahjulik mõju keskkonnale minimaalseks ning kasu teekasutajatele maksimaalseks
 - kanda kohane riskitase üle erasektorile
 - edendada innovaatilisust ja seda mitte ainult tehnilise ja opereerimise poole pealt, vaid ka finantsilises ja ärilises korralduses
 - soosida Inglismaal teede opereerimise arendamist erasektoris
 - viia riiklikust sektorist vajalik rahaline panus minimaalseks.
- Teenus hõlmab eeldatavat vastutust olemasoleva tee kogupikkuses haldamise ja hoolde eest (kus see on oluline) ja selle tagamist, et spetsiifilised tarindite süsteemid on kogu tee pikkuses välja ehitatud ja teekasutajatele kättesaadavad. Pärastpoole on erasektor vastutav uute teelõikude haldamise ja hoolde eest. Allolev tabel iseloomustab seda protsessi üsna hästi.

Järg *Teelehes* nr. 4 (32)

	I kvartal	II kvartal	III kvartal	IV kvartal	I kvartal	II kvartal
EIOC – Euroopa Liidu ametlik hanketeatis	■					
Huvide väljendamine viimane tähtaeg	■					
Pakkujate eelpiiritlemine	■	■				
Pakkumise periood	■	■				
Pakkumiste hindamine		■	■	■		
Läbirääkimised lühinimekirjas olevate pakkujatega				■		
Parima ja lõpliku pakkumise esitamine läbivaatamiseks					■	
Parima ja lõpliku pakkuja analüüs					■	
Eelistatava pakkuja väljavalimine						■
Läbirääkimised lõpuleviimine eelistatud pakkujaga						■
Laenukapitalilepingule (debt finance) allakirjutamine						■
Eelistatud pakkuja väljakuulutamine						■
Tehniliste üksikasjade lõplik täpsustamine						■
DBFO-lepingu lõplik täpsustamine						■
Lepingu sõlmimine						■
Sertifitseerimine						■

• KROONIKA • KROONIKA • KROONIKA •

■ Alates 1. juulist 2002 töötab Tartu Teedevalitsuse juhatajana **Kuno Männik**. Ta on sündinud 3. jaanuaril 1951 Amblas. Pärast Jõgeva Keskkooli lõpetamist 1969 õppis Tallinna Polütehnilises Instituudis (Tallinna Tehnikaülikool), mille lõpetas teedeinseneri diplomiga. Enne praegusesse ametisse asumist on Kuno Männik töötanud Jõgeva Teedevalitsuse juhatajana, Jõgeva abimaavanemana, Jõgeva Teede Remondi ja Ehituse Valitsuse inseneri ja pea-insenerina. Saanud maanteehoiualast täienduskoolitust Soomes, Rootsis ja USA-s. On Jõgeva linnavolikogu kolme koosseisu liige. Valdab kolme võõrkeelt. Abielus, perekonnas täiskasvanud poeg ja tütar.

■ Alates 5. juunist 2002 töötab Maanteeameti planeeringute osakonna juhataja kohusetäitjana **Raul Vibo**. Raul Vibo on sündinud 27. märtsil 1970 Tallinnas. Pärast põhikooli lõpetamist õppis 1985 – 1989 Tallinna Ehitus- ja Mehaanikatehnikumis teede ja sildade erialal, 1989 – 1994 Tallinna Tehnikaülikoolis teetehnika erialal ning 1998 – 2000 samas transpordiehituse erialal, kus omandas magistrikraadi (*stud. mag. ing.*). Töötanud 1989 RPI-s Eesti Projekt tehnikuna, 1994 – 1998 AS-is Via Pont insener-projekterija ja infotehnoloogiajuhina ning 1998 – 2002 OÜ-s VPn Projektbüroo insener-projekterijana. Saanud täienduskoolitust projektijuhtimise alal (AS Invicta) ning sildade projekteerimise ja ehitamise alal (Soome Maanteeamet). Omab erialalisi töökogemusi välismaalt (Soome, Rootsi) ning ametialaseid lisaoskusi infotehnoloogias. Oskab mitut võõrkeelt. Abielus, perekonnas kaks tütar.



■ Alates 20. juunist 2002 töötab Maanteeameti arengu- ja programmiosakonna peaspetsialistina **Maire Rooba**. Erialana õppinud raamatupidamist. Enne töötas Valga Teedevalitsuses ja aastast 1986 Järva Teedevalitsuses.

■ 2. septembrist 2002 asus Järva Teedevalitsuse juhataja ametikohale **Aivo Salum**, kes alates 1. novembrist on **Harju Teedevalitsuse Järva osakonna juhataja**. Sündinud 29. aprillil 1966 Paldiskis. Aastail 1984 – 1991 õppis Tallinna Polütehnilises Instituudis (Tallinna Tehnikaülikool). Selle aja sisse mahub ka kaks aastat armeeteenistust. Pärast teedeinseneri diplomi saamist 1991 sai töökoha Paide Teedevalitsuses, kus töötas asfaldibrigaadi meistrina, hiljem järelevalveinseneri ning arengu- ja programmiosakonna juhatajana.



■ 15. oktoobrist 2002 asus Maanteeameti siseauditi-osakonna juhataja asetäitja ametikohale **Jaana Rööp**.

Kaks küsimust Aivo Salumile:

1. *Kuidas vastab asumine juhataja ametikohale Sinu kui teedeinseneri ootustele?*
2. *Uue teedevalitsuse ülesanded on teistsugused ja neid on senistega võrreldes tublisti vähem, ent midagi on ka uut. Mida pead kõige tähtsamaks ja olulisemaks selles muudatuses, olgu see siis positiivne või negatiivne?*

Eelkõige on see amet seotud teedealase tegevuse administreerimisega ja nõuab laia teedealast silmaringi. Inseneriteadmisi nõuab enamik valdkondi, alustades teehoiutööde järelevalvest, sildadest ja tee-ehitusprojektidest ning lõpetades planeeringuküsimustega. Muidu ei oleks võimalik täiel määral nendes küsimustes kaasa rääkida. Praegused teedevalitsuse ülesanded nõuavad just teedeinsenerlikku administreerimist ja vähem juhiomadusi ning igapäevast asutuse juhtimist.

Pea teedevõrgu kaasajastamist üheks raskemini realiseeritavaks küsimuseks üldse. Kui näiteks elektrooniliste suhtluskanalite arendamine näib toimuvat suhteliselt lihtsalt, siis kogu teedevõrgu arendamine euroopalikul tasemel käib riigile hetkel lihtsalt üle jõu ja seda just finantseerimise poole pealt.

Üleminek praegusele süsteemile on tegelikult toimunud alates ajast, kui teedehitus lahutati teedevalitsustest. Praegune reform on omaaegselt alustatu loogiline jätk.

Ülesanded on läinud selgepiiriliseks. Kui varem oli teedevalitsus ka mingil määral ettevõtja staatuses, siis nüüd on meie ülesanne ainult riigi ja maakonna maanteepoliitiliste huvide eest seismine. Konkreetselt siis Järva maakonnas hooldetööde jälgimise, liikluskorralduslike jt ülesannete näol.

Teedevalitsuste liitmisega ajab Maanteeameti juhtkond minu arvates hetkel õiget joont. Suured teedevalitsused võimaldavad tulevikus kindlasti paremini spetsialiseeruda. Näiteks kui seni oli vaja koolitada 15 sillaspetsialisti, siis nüüd ainult 6. Ka ei pea finantsarvestust, lepingute koostamine, projektide tellimine jne. tänapäeval enam toimuma nõ. kodu lähedal.

Teine tähtis moment suurte teedevalitsuste tekkimisel on ülesannete delegeerimine Maanteeametilt allapoole (väiksemate projektide tellimine, lepingute sõlmimine jne.), nii et Maanteeameti peakontorile jääks põhiliselt koordineeriv ja arendav roll.

Kõik taolised liitmised ja reformid peavad muidugi kokkuvõtteks "eesti asja" edasi viima; kui teedehituse või hooldustööde tase langeb või mõni piirkond muutub teedealaseks ääremaaks, on midagi mööda lastud.

• KROONIKA • KROONIKA • KROONIKA •



Prantsuse maanteelaste ellukutsutud klubi pidas järgjekordse istungi 10. – 12. juulini k.a. Riias hotellis Koventa Sēta. Istujaid oli Albaaniast, Valgevenest, Bosniast ja Hertsegoviinast, Ungarist, Gruusiast, Lätist, Leedust, Moldovast, Poolast, Venemaalt, Rumeeniast, Usbekistaniist, Ukrainast, Prantsusmaalt ja Eestist kokku 41. Viimast esindasid Jüri Riimaa, Enn Raadik ja Koit Tsefels.

Seekord arutleti maanteehoiureformi kogemuste üle.

Ülemisel pildil(vas.): Aleksandr Konoševitš, Talis Straume ja Olafs Kronlaks (Läti) ning Patrick Gandil (Prantsusmaa maanteede direktor)
 Alumisel pildil: Jüri Riimaa, Enn Raadik, Koit Tsefels (Eesti), Algirdas Radauskas ja Virgaudas Puodžiukas (Leedu)
 Fotod: Jüri Riimaa

**Kesk- ja Ida-Euroopa ning Baltimaade, SRÜ-riikide
 ja Prantsusmaa Maanteedirektorite Klubi korraline istung
 10. – 12. juulil 2002 Riias, hotellis *Koventa Sēta***

PÕHJAMAADE MAANTEELIIT PIDAS 9. – 11. JUUNIL 2002 TALLINNAS SEMINARI “*LIIKLUSTEENINDUSE KORRALDAMINE TRANSPORDIKORIDORIS*”

Ajavahemikul 9. kuni 11. juunini 2002 pidas Põhjamaade Maanteeliit seminari, olles korraldamiskohaks valinud sedapuhku Viru hotelli Tallinnas. Kolmepäevast seminari teemal “Liiklusteeninduse korraldamine transpordikoridoris” (soome k. *Liikenneväylä. Palvelujen hankinta*; rootsi k. *Upphandling av trafikledsservice*). Seminari juhatas Häme Teedevalitsuse (Soome) regionaaldirektor Mauri Pukkila (fotol esiplaanil). Seminarist võttis kokku osa 30 inimest Norrast, Rootsist, Taanist ja Soomest. Seminarile olid Eesti Maanteeametist kutsutud esinema Harri Kuusk, Jüri Riimaa ja Märt Puust.

Foto: E. Vahter



ISPA-programm Eesti



Terasvõrk asfaldi alla

24. juulil k.a. tehti Maanteeameti välisabiprogrammide osakonna algatusel väljasõit teeremondi objektidele Tallinna – Pärnu – Ikla maanteel. Tutvuti Euroopa Liidu ISPA abiprogrammi raames remonditavate teelõikudega.

Väljasõidu eesmärgiks oli tutvustada Rahandusministeeriumi ja Teede- ja Sideministeeriumi ametnikele taastusremondi käiku ja selgitada töö käigus ilmnenud probleeme ning nende lahendusi.

Tutvuti liiklusmärkide valmistamisega Teede REV-2-s, geotekstiili ja terasvõrgu kasutamisega tee-ehituses, truupide ehitamise ja muuga.

Väljasõidul osalesid järelevalve poolelt Jaakko Kontsas ja Mauno Napari Finnroad OY-st, Peeter Vilipuu, Lembit Makstin, Toomas Tootsi ja Mati Köpper Teede REV-2-st. Lõikudel 4 ja 5 (Pääsküla – Ääsmäe) andsid seletusi Martin Kärner Talterist ja Jaanus Laanes Aspist.

TIINA KIMMEL

KESKKONNA- PROBLEEMID TEEHOIUL

18. – 20. septembril Helsingis toimunud Eesti ja Soome maanteeameti ühistööna korraldatud seminar *Keskkonnaprobleemid teehoiul* viis lahe teisele kaldale osalejad peaaegu kõigist teedevalitsustest. Ja juba teist aastat järjest.

Kolmepäevane seminar käsitles põhjalikult Soome Maanteeameti organisatsiooni keskkonna- ja eluslooduse kaitse problemaatikat EL-i direktiividest ja riiklikust keskkonnapoliitikast lähtudes.

Programmilise osa moodustasid ettekanded järgmistel teemadel: EL-i institutsioonide tegevus keskkonnakaitseks; keskkonnaküsimused; EL-i direktiivid tee-ehituses ja -hoiul; keskkonnaküsimuste haldamine Tieliikelaitoses; teekattetööd ja keskkonnaaspektid; müravabad teekatted; saastunud pinnase taastamistehnikad jt.

Lisaks eelmainitule külastati Kehä III tööobjekti, Espoo teemeistripunkti ja Raskone Oy remonditöökooda.

Loodetavasti tõstis nii sisutihedal seminaril osalemine maanteelaste keskkonnaalast teadlikkust üldiselt, innustas samas ka huvitavate ja praktiliste keskkonnasäästlike lahendustega teehoiul, mida võib perspektiivis rakendada ka Eestis.

Teeleht

ÜLDKASUTATAVATE TEEDE 124 MILJONI EURO SUURUNE HOOLDETELLIMUS ON LAHENDUSE LEIDNUD

TIE JA LIIKENNE

NR. 7-8/2002

Soome Maanteeamet (*Tiehallinto*) korraldas sel aastal konkursi ühtekokku 26 üldkasutatava tee kolmeaastaseks hooldeks. Soome Maanteeade Äriettevõtte (*Tieliikelaitos*) võitis konkurssidest 22. Eraettevõtjatest võitis Pietarsaare pakkumise YIT Rakennus Oy, Oulu pakkumise Rakennusliike Karjaluoto Oy, Taivalkoske pakkumise Traktoriurakointi, Veljekset Määttä ja Puolanga pakkumise NCC Interasfaltti OY. Pakkumisel olnud tööde kokkuleppehind on kokku ligi 124 miljonit eurot. Oktoobrist algavate tööde ulatus kõigub piirkonniti 460 ja 1500 teekilomeetri ning tööde maksumus 2,1 ja 10,8 miljoni euro vahel.

Äsjalõppenud pakkumine oli järjekorras juba teine. Aasta tagasi korraldati pakkumine 23 piirkondliku töö kohta. Siis võitis Teede Äriettevõtte 17 pakkumist ja 6 pakkumist võitsid eraettevõtjad. Pooled piirkondlikest töödest on olnud pakkumisel. Kõik teehooldetööd ja -teenused avanevad vabaks konkurentsiks 2005. aastast. Pakkumisest välja jäävad tööd korraldab läbirääkimiste teel kindlate organisatsioonidega Teede Äriettevõtte. Järgmised 28 piirkondlikku hooldetööd pannakse pakkumisele järgmisel kevadel.

Hooldetöö konkurss äratas eraettevõtjais möödunud aastaga võrreldes veidi suuremat huvi. Iga töö kohta tehti 3 – 7 pakkumist. Pakkumiste hindade ja pingelisuse poolest oli tänavuaastane konkurss eelmise aasta tasemel.

Hoolde töövõtjateks valitud firmadel lasub kogu vastutus talvise ja suvise hoolde eest oma piirkonna teede võrgus. Uue tegija lisandumine teehoidu ei tohi olla märgatav kvaliteedi poolest. Maanteeamet jälgib, et tee kasutajad oleksid rahul. Jälgimisel saadavaid tulemusi kasutatakse tegutsemismallide ja kvaliteedinõuete seadmises. Peateede hooldetasemega ollakse üldiselt rahul, kuid madalama klassi teedel pole hooldetase alati rahuldav.

Rahulolematust tekitab madalama klassi teedel eriti libedus, lumisus ja roopalisus. Seepärast on seal talihooldetaset viimastel aastatel veidi parandatud. Teehooldetase praeguse rahastamistaseme juures pole siiski võimalik hoolde taset märgatavalt parandada. ■

maanteedel



*Teede REV-2 töökojas valmivad liiklusmärgid
Fotod: Tiina Kimmel*



◀ *Teemeistripäevalised*
7. – 9. augustil 2002 Käsmus

Kohtumise üle on rõõmsad
Tarmo Lood (Lääne-Viru
Teedevalitsuse juhataja
asetäitja) ja Tarmo Pärna
(projekteerimisfirma Toner-
▼ *Projekt OÜ)*
Fotod: Andrei Sokolovski



TEEMEISTRI- PÄEVAD KÄSMUS

Juba meeldivaks traditsiooniks saanud 9. teemeistrite ja arvestajate õppepäevad toimusid 7.– 9. augustini suviselt kuumas Käsmus. Korraldajaks väsimatu Eva Äkke ja Lääne-Viru Teedevalitsus. Üritusele olid saabunud ka Maanteeameti peadirektor Riho Sõrmus ja tema asetäitja Koit Tsefels. Juhtkond pidaski avaloengu, kus selgitati meie ees seisvaid uusi ülesandeid. Nimelt on käesolev aasta teatud murrangute ja ümberkorralduste aasta, kus osa teemeistripiirkondi jätkavad kui ettevõtjad ja teine osa jääb riiklikku struktuuri. Maanteeameti juhtkond väga suurt küsimuste sadu ei saanud, sest jutt oli selge ja üheselt mõistetav. Pärast ametliku osa lõppu oli meeldivaks vahelduseks jalutuskäik Käsmus koos kohaliku giidiga. Osavõtjate omavaheline keskustelu kujunes aktiivseks õhtupoolikul ja kestis varajaste hommikutundideni. Teatavasti on teede haldajate ressursid piiratud ja tuleb otsida lahendusi, kuidas odavamalt hakkama saada. Praegused muutused panevad proovile ka teemeistrite oskused ja kogemused, sest kiire areng infotehnoloogias ja hooldetehnikas tungib peale. Käsmus kohtusimegi kolleegidega, kes esindavad juba ettevõtluse poolt ja tundusid olevat päris rahul.

Teise päeva hommikul esines AS Vooremaa Teede juhatuse esimees Aivar Aigro, kes valgustas ettevõtjate tegemisi ja toimetamisi. Teede projekteerimise poolt valgustasid Jüri Kirotam ja Tarmo Pärna. Teekatete seisukorda analüüsisime koos Tiit Kaaluga. Pärast teoreetilisi loenguid oli väljasõit T-1 katterenoveerimise objektile, kus selgitusi jagas Vaabo Annus.

Arvestajatele oli teisel päeval loeng tööõigusest ning muutustest töö ja puhkeaja seaduses. Need on teadmised, mida läheb igapäevatoos vaja.

Päeva lõpu sisustas kõigi osavõtjate retk mööda Lahemaa kauneid paiku.

Viimasel päeval tutvusime korraldaja, Lääne-Viru Teedevalitsusega, mis jättis päris tänapäevase firma mulje. Meiega kohtus juhataja Eugen Öis, kes andis väikese ülevaate teedevalitsuse tööd-tegemistest ja soovis meile head koduteed. Nii lõppeski järjekordne teemeistrite ja arvestajate aasta tippündmus ning tuleb loota, et omandatud teadmised kajastuvad ka Eestimaa teedel.

ARVO MUST
Koosa, Tartumaa

Meie juubilarid



65

ALDO MÄLGAND

on sündinud 18. oktoobril 1937 Viljandis. Viljandi Teedevalitsuses töötab alates 1961. aastast. Ta on pidanud traktoristi ja teehöövlijuhi ametit. Alates 1978. aastast töötab Viljandi piirkonnas autojuhina.

60



TAIVO NÕLVAND,

Maanteeameti planeeringute osakonna peaspetsialist, tähistas 7. septembril oma 60. sünnipäeva. Põliseks maanteelaseks on teda teinud aastatepikkune töö Teede REV-2-s, Tallinna Polütehnilises Instituudis, Teede Remondi ja Ehituse Trustis, Eesti Maanteeprojektis ning Maanteeameti Tehnokeskuses.

LEMBIT HARK,

Maanteeameti nõunik, tähistas 14. septembril oma 60. sünnipäeva. Otepääl sündinud, kasvanud, koolis käinud ja seal ka mitu aastat töötanud, Tallinna Polütehnilise Instituudi (Tallinna Tehnikaülikool) 1967. aastal mehaanikainseneri diplomiga lõpetanud mees liitus Maanteeametiga 1994. aastal ja on viljakalt tegutsenud teedealases seadusloomes.



PIRET LOIT

on sündinud 22. juulil 1942 Viljandis. Õppis Tartu Riiklikus Ülikoolis rahanduse ja krediidi erialal. Viljandi Teedevalitsuses töötab alates 1985. aastast. Algul töö- ja palgainsenerina, praegu vanemraamatupidajana.

50

ENN RAADIK

on sündinud 9. juulil 1952 Pärnus. Pärast keskkooli lõpetamist astus ta 1970. aastal Tallinna Polütehnilise Instituuti (Tallinna Tehnikaülikool) õppima teedeasjandust ning lõpetas selle 1975. aastal teedeinseneri diplomiga. Sama aasta oktoobrikuus hakkas ta Pärnu Teede Remondi ja Ehituse Valitsuses tööle meistrina, jätkates varsti inseneri ja vaneminseneri ametis. 1981 siirdus Enn Raadik Teede Remondi ja Ehituse Valitsusse nr. 1, kus töötas peainsenerina ligi 10 aastat. 1990. aastal oli Enn Raadik poole aasta vältel Maanteeameti teenistuses *Via Baltica* Eesti-poolse koordinaatorina. Sama aasta 1. novembrist on Enn Raadik Pärnu Teedevalitsuse juhataja.

AGU PEDAI

on sündinud 24. septembril 1952 Mustlas. Viljandi Teedevalitsuses töötab alates 1974. aastast, algul teetöölisena, siis tehniku ja meistrina. Alates 1. novembrist 1990 peab ta Mustla piirkonna teemeistri ametit.

ENN RAADIK

Pärnu Teedevalitsuse juhataja

Aeg-ajalt on Teeleht usutlenud mõnda aastatepikkuse maanteelasekogemusega prominentset isikut, eriti kui ta juhtub olema juubilar, et teada saada tolle inimese autoriteetset arvamust elust üldse, iseäranis aga teedeasjandusest. Nii ka Enn Raadiku puhul.

Küsimused on paratamatult paljuski minevikku pööratud, et saada lähtekohta oleviku hindamiseks ja tuleviku nägemiseks. Enn Raadik rääkis järgmist.

Olen lõpetanud Pärnu I Keskkooli (1970), kunagise Pärnu Poeglaste Gümnaasiumi, praeguse Ühisgümnaasiumi. See on see kool, kust Eesti esimese iseseisvuse ajal tuli ühe valitsuse liikmeteks koos Konstantin Pätsiga korraga kuus inimest – selle Pärnu kooli vilistlaste hulgast. Ka täna pole ma jäänud oma kunagisest koolist kaugele: olen kooli hoolekogu ja vilistlaskogu liige. Teiseks seob mind kooliga asjaolu, et samas koolis, kus õppisime, on minu abikaasa jätkanud õpetajana.

Kas oskad nimetada mõnda prominentset isikut peale enda, kes on veel sellest koolist tulnud?

Sealt on ju Tiit Kuusik, Urve Tauts, Hugo Hiibus, Jüri Aarma (klassivend), Kalle Kurg, Pedagoogikaülikooli rektor Mati Heidmets ja mitmed teised.

Mis ajendas Sind õppima teedeasjandust?

Maailmas pole ju asja, mida ei saa juhtuda ega ei või juhtuda. Nii on ka see kuidagi juhtunud, et minust sai 1970. aastal Tallinna Polütehnilise Instituudi üliõpilane teede alal. Läksin sinna koos paari paralleelklassi poisiga, sest kooli lõputunnistus sisendas usku endasse ning sisseastumiseksamid õnnestusid. 1975. aastal jõudsime inseneridiplomini koos Uno Heinlaga (hiljem Valga Teedevalitsuse juhataja ning praegu Valga Linnavolikogu esimees).

Tänaseni on seda teedeasjandust aetud! Siiski, kui rääkida valikutest, siis on mind eluaeg köitnud muusika. Küllap oleks seegi ala olnud mulle väga südamelähedane. Selle mõtte kinnituseks on fakt, et olen kaheksa aastat mänginud puhkpilliorkestris.

Ma tean, et Sul on häält, lauluhäält. Kas ja kus seda on tulnud kasutada?

Tõepoolest, kooli ajal. Siis tuli laulu alal ka üks laureaadiplom. Koolipoistena käisime oma orkestriga maal pidudel mängimas ja teenisime taskuraha. Hiljem on kitsamas sõpraringis olnud etteasteid kitarril või orkestri saatel.

Pikka aega teedealal tegutsenuna saaksid hinnata, kuid võrd oled oma valikuga rahule jäänud, ega sa pole oma kunagist otsust kahetsenud?

Ma arvan, et olen rahul. Aga siin tuleks see sõna ARVAN kirjutada suurte tähtedega, sest ega mõne teise tööga ju võrrelda pole võimalik – pole muid alasid proovinud. Pean tõdema, et ega ma täna just teedeinsener pole, olen ju väga pikka aega teinud administraatori ehk juhtimise tööd. Siiski võiks praegu läbi lüüa kahel alal – juhina kui ka teedeala



Pärnu Teedevalitsuse juhataja Enn Raadik. September, 2002

spetsialistina. Senist 27-aastast teenistuskäiku hinnates võin kinnitada, et oma elukutsevalikut ei pea ma kahetsema.

Kui koolist ametisse tulla, siis ametitöö on üks töö ja kui tol ajal see riigikord oli nagu ta oli, pandi noortele igasuguseid muid nn. ühiskondlikke kohustusi. Nii tuli organiseerida ALMAVÜ tegevust, olla ametiühingu kohaliku komitee esimees. Viimane oli siiski ühes mõttes kasulik – see õpetas töötama inimestega. See oli väga hea kogemus. 1981. a. asusin tööle Teede REV-1-s, kus pidasin peaaegu 10 aastat peainseneri ametit. Siin sai keskenduda täielikult tee-ehitusele. Palju tööd tehti ka mujal Eestis, väljaspool Pärnu rajooni, koguni Lätis. Ehitasime Risti – Virtsu maanteed 1980 – 1988, mitmeid teid Rapla rajoonis. Et Teede REV-1 oli 1962. aastal moodustatud mitme teedevalitsuse baasil, siis oli sinna kogunenud terve rida võimekaid spetsialiste tee-ehituse alal, kes olid ühtaegu väljakujunenud isiksused ning kes tahtsid ennast kehtestada. Nende tegevust ühe mütsi alla tuua ja neid ettevõttele vajalikus suunas tegutsema panna oli raske ülesanne. Tuletan siinkohal hea sõnaga meelde tollast juhatajat Mait Jüriööd ning Eino-Jüri Laarmanni. Neilt oli palju õppida, Laarmannilt organiseerimist ja seda, kuidas kunagi ei tohi öelda *ei*, vaid enne tuleb öelda mõnikord *jaa*, ning alles siis mõelda eitusele või kompromissile. Mait Jüriöö oli väga hea ideede generaator. See kõik lõi võimaluse teha head meeskonnatööd. Kõik sujus hästi. TREV-1 aegadest on jäänud ainult head mälestused. Ja töö oli tulemuslik, kui pidada silmas tehtud maanteekilomeetreid.

Peaaegu kõik sinu 27 tööaastat on läinud Pärnumaa heaks. Et oled seni teedeinsenerina karjääri teinud (alates 1975. aastast) Pärnumaal, siis oleks huvitav kuulda Sinu hinnangut, kuidas on maanteelud Pärnu maakonnas selle ajaga muutunud. Ka Eesti kohta laias laastus. Aga periood 1991 – 2002? Mida näitab võrdlus praeguse ja tosinajao aastate taguse sõidetavuse vahel Eestis?

Ja mida on vaja teha edasi maanteevõrgu tehnilise seisundi ja sõiduolude vallas? Ka üldse Eestis. Kuidas hindad võimalusi? Mõeldunud ajast jääb suur osa nõukogude aega, teine taasiseseisvusaega. Teedemajanduse vaatevinklist pole vist erilist vajadust hakata siin piire tõmbama.

Arvan küll, et riigikord ei ole teedeasjandust põhimõtteliselt mõjutanud, kuigi viimase kümne aasta vältel on tehnoloogia ja masinad tublisti edenenud, materjalid saanud parema kvaliteedi, kvaliteedinõuded karmistunud, siit ka tee-ehituse kvaliteet silmanähtavalt kasvanud. Me oleme läinud edasi teekatete täiustamises, tehes seda varem väljaarendatud maanteetrassidel ja -võrgustikul. Viimase aastakümne uusehitustest tuleb nimetada Audru ümbersõitu ja kohekohe jätkamisele tulevat Kilingi-Nõmme ümbersõidutee ehitust, mis nõukogude aja lõpus pooleli jäi. Peame vaatama, kuidas meil on õnnestunud hoida just põhimaanteid (Pärnu maakonnas on põhimaanteed pikkus maanteevõrgus suurem kui teistes maakondades). Teede sõidetavust oleme suutnud hoida, ent erilise paremaks muutumisest täna juttu ei teeks. Oodata on aga paranemist küll varsti, sest käesoleva aasta jooksul saab valmis Via Baltica Pärnu – Ikla lõigu ümberehitus, mis sel viisil muutub täiesti moodsaks maanteeks. Oleme püüdnud oma teede asja nii ajada, et klient – liikleja – oleks rahul.

Kui ma võrdlen muljet teede sõidetavusest ja katete

olukorrast tosin aastat tagasi praegusega, siis näen, et see on praegu parem. See tagatakse jooksvalt, ilma et märkaks näiteks auguparandamise kampaaniaid.

Eks siin otsustab asja kahe moodsa asfaldiauguparandusmasina olemasolu, mis võimaldab asfaltkatet korras hoida märksa pikema perioodi jooksul aastas. Kui vaadata neid põhimaanteeõike, kuhu 1980-ndatel aastatel ehitati stabiliseeritud alused, siis nentigem, et need maakonnad, kus seda tehnoloogiat ei kasutatud, on praegu paremas olukorras ega pea tegelema stabiliseeritud aluste ümberehitamisega, sest tollaste stabiliseeritud aluste probleemid on nüüd välja löönud, kuivõrd paisumisvuukide puudumine on põhjustanud aluse ja katte purunemist. Sellest ongi tingitud Pärnu – Ikla maanteeosa praegune ümberehitamine, mis on nüüd lõpujärgus. Sama ootab ees Pärnu – Rakvere suunda, kus tee on plaanis lai ning ka välja ehitatud, kuid kevaditi muutub sõidetavus pragude tõttu päris nigelaks.

Usun, et Pärnu maakonna teedevõrgu areng ja selle probleemid sarnanevad kogu Eesti teedevõrgu omadega.

Usun küll, eripära on ehk selles, et Pärnu maakond on kõige suurem Eesti maakond, samas kui asustustihedus on tugevasti alla Eesti keskmist. Ka muid eripärasid on, nagu meie lai tegevusväli, millest on tulenenud teedevalitsuse struktuurierisused, nt. suur teemeistripiirkondade arv (hiljuti oli neid seitse, praegu kahanenud neljale). Hea tulemus on see, et kõigi valdade keskustesse saab mööda kattega maanteid (välja arvatud Kihnu, kus on teistsugune olukord). **Mida on siis veel vaja maanteevõrgu seisundi heaks teha? Hiljuti avaldatud maanteehoiu kava kuni aastani 2010 on üpris optimistlik, eeskätt rahastamise kasvu osas.**

Kui küsida seda kogenud teedemehelt, siis võib ta otsekohe loetleda kümme-viisteist maanteed või nende osa, mida oleks tarvis aega viitmata kapitaalselt töösse võtta. Põhjuseks on tõesti see, et maanteehoidu on krooniliselt alafinantseeritud. Käesoleval aastal on rahaeraldus tunduvalt suurem kui lähiminevikus on olnud, mis tikub olema küll maanteehoolde arvel. Laenu, mis on tänaseks meie teedemajandusse tulnud, on selles mõttes lõhki, et meil ei jätku rahuldaval hulgal raha teede hooldeks. Tuleviku jaoks oleks tähtis meelde jätta, et olukorda, kus mõne põhimaantee kiire moderniseerimise tõttu kannatab vähemtähtsate teede hooldamine, ei tohiks lasta korduda. Siiski on nüüd ja edaspidi teetööde objektide valik kergem ja põhjendatum, sest on hakanud toimima PMS. Me oleme katteid uurinud ja mõõtnud ning meil on nüüd realistlikud, tegelikkust peegeldavad ja mitte ainult visuaalsed andmed tee seisundi kohta, mille järgi saab koostada teetööde objektide pingerea. Sellegipoolest leidub meil ka nõ. poliitilisi objekte, mis tulevad tööde nimekirja PMS-i ignoreerides. Teisalt, teedevalitsused on riigi hallatavad asutused ja seda raha, mis riik maanteehooldele eraldab, tuleb võtta kui riigitellimust ehk teisisõnu – riik tellib vastavalt oma jõukusele. Sellega tuleb hakkama saada võimalikult efektiivselt ja mina ning meie kollektiiv ei ole seda meelt, et kogu aeg peaks laulma seda Eesti ansambli Perestroika laulu: raha ei ole, raha on otsa saand, raha pole pangas ega sukasaäres ka. Teame, et raha on vähe, kuid püüame seda kasutada eriti loogiliselt, eriti otstarbekalt ja tõesti igat krooni lugedes.

Kuidas hindad, kas kavandatud maanteehoiu rahastamise kasvuga kümmeaastaku vältel võiks siis rahule jääda?

Arvan küll. Ametlikul tasandil on ju ka välja öeldud, et esitatud objektide plaan pole täies ulatuses see, mida täht-tähelt objektiliselt täitma hakatakse. Nii ei ole selles kavas mainitud Pärnu – Rakvere suunda. Kui see nii jääb, siis kümne aasta pärast ei saa me siit enam Rakverre sõita. Aga plaani rahaline aspekt on hästi vastuvõetav. Plaan vaadatakse mõistagi igal konkreetsel aastal jälle üle ja tehakse kujunenud olukorrast tulenevalt lähiaastate jaoks vajalikud korrektiivid. Lohutab, et sellised summad on üldse kavandatud. Ka tuleb olla optimist selles suhtes, et praegu käsil olevad põhimaanteed saavad paremasse ja kestvamasse korda ning siis saab minna teiste teede juurde. Usun, et oleme siiski oma teede tehnoseisundit suutnud edendada, hoolimata paljukorratud rahapuudusest, ja väide, et me pole viimase tosina aasta jooksul üldsegi edasi läinud, ei pea paika. Võiks ju märgata, kui palju me sõidame suveti teelõikudel sajakilomeetrise ja suurema tunnikirusega.

Kas kruusateede kohta kõrvalmaanteedel võib sedasama nentida? Olen sageli kohanud kruusateid, mille tehnoseisund ja sõidetavus on lausa head.

Kruusateed on meil jäänud vaeslapse ossa, kulumiskihti ei ole saanud nendel uuendada. Siiski, käesoleval aastal on neidki hakatud parandama, 40 km kruusateid Pärnu maakonnas on remoditud, järgmisel aastal on loota, et see jätkub. Mõnes kohas oleks vaja kruusasse segada tolmutõrjesoola, ent seal võib ka kruusakiht, kuhu sisse kloorkaltsiumi segada, peaaegu olematu olla. Aga lausa

lähimatuid kruusateid, mida mööda kevaditi kooli ei saa või piim vedamata jääb, küll ei ole.

Maanteehoiureform? Käsitleks ka seda, kuigi see rong vist hakkab juba lõppjaamale lähenema?

Kui praegu reformist räägime, siis tuleb eeskätt ette teehoolde erastamine. Olen aru saanud, et reform algas juba riigikorra muutumisega, sest elu üldse nõuab teatavat reformimist. Pärnu Teedevalitsus oma meeskonnaga on ajanud niisugust poliitikat, et alates 1990. aastast oleme teedemasinapargi pea sajaprotsendiliselt välja vahetanud lääne tehnika vastu (küll mitte uutega, ent täiesti kasutuskõlblikega). Oma elamufondi oleme erastanud. Meile on kolleegid ette heitnud, et sel viisil me ei hoolitse oma inimeste eest. Kuid me arvame, et teedevalitsus ei ole hoolekandeesutus, ja me oleme oma inimeste püüdnud töö ja arengu kaudu ning heade töötingimuste loomisega anda sellise kindluse ja tasu töö eest, et nad endaga ise toime tulevad.

Arvan, et tänaseks päevaks oleme suutnud oma asutuse viia nii kaugele, et kui Pärnumaa teehoolde läheks erastamisele, siis oleks kosilasi päris palju. Kõik, mis meil praegu olemas on, on teehooldeks ääretult vajalik.

Kui vaadata teehoolde erastamise plusse ja miinuseid, siis ma ei oska täna küll otsustada, mis oleks õige ja hea – kas selle erastamine või riigi asjaks jätmine. Ei ole veel võtta objektiivseid andmeid (raamatupidamislikke, statistilisi, töö kvaliteedi jms.), ent need peaksid tulema, sest üheksa maakonna teehoolde jääb eraettevõtluse ja kuue maakonna



Enn Raadikut köidab muusika nii kuulates kui ise tehes

oma teedevalitsuste teha. Kui see süsteem on juba paari-kolme aasta jooksul toimunud ja oleme saanud võrdlusandmeid, siis on võimalik näha, kas mõlemad süsteemid õigustavad end või tasub anda teehoole täielikult eraettevõtlusele. Elu ise nõuab arengut. Oleme hoolega jälginud Põhjamaid, uurinud Ungari kogemust, Saksamaa süsteemi tööd, aga lõpliku hinnangu annab ikkagi aeg. **Kuidas hindad konkurentsi vajalikkust ja võimalikkust maanteehoiul?**

Konkurentsi mõttes ongi väga hea, kui teehooldes toimivad alguses paralleelselt riigiasutused ja eraettevõtted. Seda olukorda, kus osa maanteehooldest on nõ. riigi käes, tuleks hoida, sest sel viisil saab mõjutada hinnataset. Eesti on nii väike, et siinsed vähesed hooldetegijad – neli, viis või kuus ettevõtet – võivad ju seljad kokku panna ning leppida kokku hinnatasemes. Näiteks Soomegi hoiab mõnda asfalditehast enda käes, et sel moel ohjeldada hinnatõusu. Peaks olema tagatud, et eraettevõtte poolt tehtav teehoole ei oleks kallim kui teedevalitsuse oma. Näib siiski, et teedevalitsus teeb hooldetööd mõnevõrra paremini, sest me ei sõlta liiga täpselt lepingutingimustest ja saame selle, mis silma riivab, kohe ära teha. See on muidugi subjektiivne arvamus, sest tõendusmaterjali pole. On küll võrreldud OÜ *Üle* hooldetöid Harju Teedevalitsuses ja mõnda teepiirkonda, ent olulist eelistust kummagi poole suhtes teha ei ole suudetud. Ikka jälle – aeg näitab. Võib-olla on nad mõlemad ühtviisi konkurentsivõimelised. Viimane omadus on elu edasiviiv jõud, küllap toimib see ka teedemajanduses.

Mis on südamele või mida sooviksid teistele öelda?

Tahaksin seoses minu suvel olnud tähtpäevaga endalt küsida, kas ma olen siis nüüd vana ja tark, kas tuleks hakata tagasi tõmbuma ja nooremaid õpetama? Olen 50 aastat vana ja päris heas toonuses. Olen ju seda juhtimise poolt mitme aasta vältel lektorina õpetanud ka teistele, näiteks maanteela keskastmejuhtidele. Töö inimestega on huvitav, kuid ega juhtimist ei saa õpetada, selle üle saab arutleda, keskendada tähelepanu mingitele asjaoludele. Juhtima ei ole ka mind keegi lausa õpetanud, olen õppinud elust, kõigist elu valdkondadest, olen silmad ja kõrvad lahti hoidnud, analüüsinud teiste ja enda käitumist ning elu üldse. Pärnu Teedevalitsusest rääkides ei soovi ma kunagi kasutada mina-vormi. On meeskond, kes tegutseb ääretult loogiliselt, ökonoomselt igas vallas. Eelkõige tuleb püstitada eesmärgid, leida õiged inimesed õigetele kohtadele ja luua positiivne õhkkond. Siis peaks organisatsioon päris hästi toimima. Oled sa teedevalitsuse juht või teemeister või meister, minu arvates pole vahet, kas juhtida kümnet või sadat inimest – suvalise astme juhtide tegevuses on teatud sarnasus kogu aeg olemas. Küll olen aru saanud, et vastutan 130 Pärnu Teedevalitsuse teenistuses oleva inimese ja nende pereliikmete, kokku umbes 450 inimese käekäigu eest. Sageli olen endalt küsinud, kas olen teinud kõik endast oleneva, et nendel inimestel tekiks turvatunne. Juhina olen aru saanud, et ei ole enam see aeg, kus juht hoidis tagataskus mingisugust väärt infot ja võttis selle temale parajal hetkel välja. Aga info peab majas liikuma, siis ei teki asjatuid pingeid. Kõiki huvipakkuvaid töid ei tohi endale teha jätta, vaid igale oma meeskonnaliikmele andma kõigepealt õiguse, kohustuse ja vastutuse, igapäevale tuleb pakkuda huvitavat tööd, siis tekib tal ka tahtmine tööd teha. Positiivse õhkkonna loomine on töö edukuseks väga tähtis. Arvan, et

Pärnu Teedevalitsus on selles osas heal tasemel. Kõige targem ja kallim õpetaja on **kogemus**. Ära astu ühele ja samale rehale kaks korda! Kunagine USA president Harry Truman on öelnud, et juht on inimene, kes oskab panna teisi rõõmuga tegema seda, mida nad teha ei taha. Mida alati peaks silmas pidama, on see, et kuula – oska inimest kuulata – ja ära talle iialgi esimese hoobiga *ei* ütle. Kõigepealt püüa leida kõiki võimalikke variante, kuidas öelda *jaa*, ja kui siis tõesti muud üle ei jää, tuleb leida kompromiss. Seda *kompromissikooki* saab jagada nii, et lahkudes arvab küsija end saanud olevat suurema tüki.

Meie süsteem on olnud tänuväärne selle poolest, et Maanteeameti juhtkond on soosinud oma töötajate täienduskoolitust nii kodu- kui välismaal. Oleme saanud osa võtta paljudest teedeala maailmakongressidest. See küll raha sisse ei too, ent seal kogetud fiilingut ja saadud mõtteid tahad töös kohe kasutada.

Küllap on Sul nõ. seltskondlikke ameteid?

Äsja lõpetasin tegevuse presidendina – olin 2001/2002 Pärnu Lions-klubi president (rotatsiooni korras), olen selles liikumises aktiivselt osalenud 1995. aastast peale. See on hoopiski demokraatlikuma juhtimistöö kogemus kui asutuse juhtimine. Seal ei saa ühtegi otsust teha käsu korras. Olin ka Pärnu linna volikogu eelmise vahetuse liige (1996 – 1999, majanduskomisjon). Tegemist on olnud üpris palju. Olen seda meelt, et kiirelt tehtud töö on topelttöö – alati tasub enne aeg maha võtta, järele mõelda ja siis teha. Spordiväljakul olen siiani kaasa löönud, kord nädalas jõuab ikka käia võrk- või korvpalli mängimas, Pärnu linna veteranide meeskonnas mängin võrkpalli. Suvel kulub hulk aega suvekodule. Talvel suusatan. Need kõik lisavad toonust. Kui tööl on hea ja mõnus õhkkond, siis pole töö orjus.

Olete jätkanud võrk- ja korvpallikohtumisi Viljandi Teedevalitsuse spordiharrastajatega?

Need kontaktid on jäänud harvemaks, kuid ei ole just päriselt katkenud, oktoobriski läheme nendega kokku. See võib olla viimane, sest Viljandi Teedevalitsus erastatakse. Viimasel ajal on meil olnud tõsiseid raskusi vastuseismisega Viljandi väga sportlikele mängijatele. Sel aastal peetud kahel kohtumisel osalesid ka Hiiu ja Järva võrkpalliharrastajad. Kuid ega pärast teedevalitsuste erastamist maanteelastest spordimehed ja -naised kuhugi kao – nad tulevad võistlusradadele siis juba teedefirmade esindajatena, ka maanteelaste spordimängudele.

Teadupoolest on üks maailmakuulus väliseestlasest poksija samuti Raadik, Anton Raadik. Kas sugulane?

Ei oska küll öelda, kas on või mitte, seda on küsinud mitmed väliseestlased. Kuid Raadikuid on Pärnus päris palju.

Et *Teelehe* pöördumine minu poole oli inspireeritud minu juubelist, siis kasutan siinkohal võimalust tänada mind mu tähtpäeval meeles pidanud kolleege, sõpru ning neid endisi kolleege, kes teevad tööd eraettevõtluses, kuid kes pidasid tähtsaks tulla ja õnnitleda. Ma ei tea, et oleksin just midagi suurt korda saatnud, aga olen oma tööd teinud pikka aega ning südamega, siis sellest tunne, et olen midagi ka saavutanud.

Järgmine juubel 10 aasta pärast!

Siis küsiks sin taas.

Küsis ja märkis üles
AHTO VENNER



XXXV SUVE-SPORDIMÄNGUD HAANJAS KURGJÄRVEL

XXXV maanteelaste suvespordimängud korraldas AS TREF (Tartu) 5.–7. juulini Võrumaal maalilises Haanja maastikus paiknevas Kurgjärve spordibaasis. Osavõtnud maanteeala asutusi/ettevõtteid oli 28, kolme võrra enam kui eelmisel suvel Vana-Otepääl. Kaheteistkümne teedevalitsuse ja Maanteeameti võistkonna kõrval oli teedealaettevõtete võistkondi 15. Seega on arvuline ülekaal ka maanteelaste amatöörspordis kaldunud ettevõtjate poolele. (Maanteehoiutöödes oli nende osa möödunud aastal 65 %.) Niisiis on proportsioonid spordi vallas samuti paigas. Esmakordselt oli maanteelaste suvemängudele tulnud OÜ STRATUM.

Sellisest jõudude vahekorra hoolimata näitas oma võimsust taas **Viljandi Teedevalitsus, kes saavutas võistkondlikus arvestuses üsna veenvalt esikoha (279 punkti), kaitstes sel moel mullust esikohta.** Palju maha ei jäänud AS TREF (II koht, 264 p, möödunud aastal IV koht) ja AS Talter (III koht, 260 p). Järgnesid Lääne-Viru (252 p) ja Hiiu Teedevalitsus (üllatavalt tugev, 251 punkti kogunud võistkond, kes möödunud aastal võitis III koha). Siiski murti seekord senine teedevalitsuste hegemoonia, kus näiteks eelmisel suvel võitsid esimesed kolm kohta Viljandi, Valga ja Hiiu Teedevalitsus.



Maanteeameti võistkond kombineeritud teetevõistluses

Alade

viisi võitsid:

Krossijooks

naised **Lilian Erm** Reaalprojekt
seniorid **Terje Lees-Leesmaa** Hiiu TV

Krossijooks

mehed **Marko Metsmaa** Vooremaa

Teed

seniorid **Tiit Korn** Tartu TV

Komb. teatevõistlus

Lääne-Viru TV

Kaikaslaalom

Ida-Viru TV

Juhatajate võistlus

Sven Pertens Talter

Hoota raskuse tõukamine

naised **Silja Pürisalu** Järva TV

seniorid **Riina Erlich** TREF

Hoota raskuse tõukamine

mehed **Hugo Müüdlä** Ida-Viru TV

seniorid **Lembit Makstin** Teede REV-2

Kutsealavõistlus

Reaalprojekt

Võrkpall

Lääne-Viru TV

Taidlus

Kiirwarren



„Pime kana leiab tera.“ Terasuuruse määramine kombeldes.
Fotod: E. Vahter

SUMMARY

- * The international seminar “Restructuring Road Management – Trend or Necessity? – Experiences of Institutional and Managerial Reforms in Baltic and Nordic Road Administrations” was held in Pärnu on September 26-27, 2002. The seminar was organized by the Baltic Road Association and the Nordic Road Association.
- * A survey of the development plan of Estonian road network up to the year 2010 is presented. The plan was approved by the Estonian government.
- * A new section of Tallinn – Tartu road, Vaida-Aruvalla was opened for traffic in August, 2002.
- * Raivo Kibuspuu, the road master of Kärkla (Hiiu, Estonia) presents some impressions from his business trip to Iceland and compares the organisation of road management of Island to that of Estonia.
- * The assistant manager of the joint-stock company Viru Õlitööstus Mati Pallasma informs readers of *Teeleht* that the company has begun to produce the oil shale bitumen and its emulsion for the roads.
- * Hendrik Puhkim (Estonian Road Administration) attended an international seminar “Road Side Maintaining” held on Gotland (Sweden) in August, 2002.
- * Jüri Kirotam (Estonian Road Administration) writes about his visit to Ireland.
- * The leading specialist Jaan Treufeldt (Technical Centre of Estonian Roads, Ltd.) gives a survey of the research on the landslip in Audru (near Pärnu) which resulted in smashing off a big sector of the road.

- * Restructuring of road management in Estonia is going on and *Teeleht* describes the progress in this field.
- * Pekka Pakkala (Finnish Road Administration) analyses the management of road network in England.
- * The new employees of the Road Administration and road offices are presented.
- * The meeting of the Club of Road Directors of Central and Eastern Europe, CIS Countries and France was held in Riga in July. The experience of institutional and managerial reforms in the road sectors of road administrations was discussed.
- * The seminar of the Nordic Road Association was held in Tallinn in June, 2002.
- * Estonian and Finnish Road Administrations organized a seminar on environmental problems of road management (Helsinki, September, 2002).
- * A survey of the article on new approach in road maintenance in Finland (Tie ja Liikenne 7-8/2002) is presented.
- * The road master of Koosa (Tartu Road Office) Arvo Must writes about road masters’ training days held in August, 2002.
- * The list of employees who have recently celebrated their jubilee or will do so in the near future is presented. Ahto Venner has questioned one of the jubilees Enn Raadik, manager of the Pärnu Road Office.
- * The list of winners of the road workers’ summer sports meeting of 2002 is presented.

Teeleht

OKTOOBER 2002

*Konnaveski truup
Tallinna – Pärnu
maanteel, ehitatud
ISPA-programmi
raames a. 2002
Foto: Mauno Napari*



ISPA-programmi raames renoveeritud Pärnu – Ikla maanteelõik, okt. 2002

Foto: Jaakko Kontsas

Tallinn 10141 Pärnu mnt. 24
tel. (0) 6119355
faks (0) 6119 360
e-post: Enno.Vahter@mnt.ee

Teeleht

Ilmub neli korda aastas
Väljaandja MAANTEEAMET
Toimetaja Enno Vahter



Peipsi-äärne maantee, okt. 2002

Foto: H. Vahter