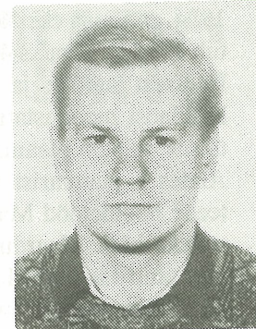


Teemeistripäevad VANA-VÕIDUS

TOOMAS TOOTSI
Viljandi Teedevalitsuse peainsener



II teemeistripäevad – loodetavasti pikaajalise traditsiooni algus – olid käesoleval aastal Viljandi Teedevalitsuse korraldada. 29. - 30. augustil Vana-Võidu kaunis mõisahoones toimunud üritusele oli kogunenud üle saja inimese.

Et eelmise aasta teemeistripäevadel oli Võhma teemeister Heino Tikker teinud ettepaneku kaasata edaspidi ka õrnema soo esindajad ja seda ettepanekut tuletasid Pärnu mehed agaralt meelde, pidid korraldajad seda arvestama. Nii oligi lisaks suurele meesteväele seekord kohal ka nende naiskolleegid – piirkondade arvestajad-tehnikud.

II teemeistripäevad kuulutas avatuks Maanteeameti peadirektor Riho Sõrmus. Seejärel esines lühikese tervituskõnega Viljandi Teedevalitsuse juhataja Allan Allik, järgnesid direktoraaadi esindajate sõnavõttud. R. Sõrmus tutvustas Maanteeameti arengukontseptsiooni. Programmidirektor Aleksander Kaldas rääkis Maailmapanga laenu abil tehtavatest töödest ja seejuures kerkinud probleemidest. Kolmas esineja direktoraa-dist oli teede korrashoiudirektor Koit Tsefels.

Huvitavad ettekanded panid teemeistreid agaralt küsima, nii et tekkis tunne: selle päevakorrapunkti jaoks oleks võinud mitu tundi enam aega varuda, sest probleeme oli tõesti mitmeid. Paljudes küsimustes kajastasid piirkondade igapäevamured ja kindlasti oli see hea, sest ka ülemused said teavet asjaosaliste endi käest. Teistest innukamate küsijatena paistsid silma Kilingi-Nõmme teemeister Andres Agukas ja Haljala teemeister Eugen Õis.

Pärast lõunat jätkati ilma arvestajateta, kes läksid ekskursioonile Viljandi vanalinna ja lossimägedesse.

Teemeistritele peeti aga loenguid juba teedeala tehnilisema külje poolt. TPI päevilt paljudele tuttav hr. Maano Koppel rääkis erinevatest katete taastamismeetoditest. Et Maailmapanga laenu abil tehtavad tööd hõlmavad just katete taastamist, oli teema igati päevakohane.

Suurt huvi pakkus oma aktuaalsuse poolest ka Maanteeameti tehnikanõuniku Raimo Undi ja Viljandi Teedevalitsuse peamehaaniku Ants Lille ettekanne teedetehnikast.

Sellest, et ka teedesüsteemis on toimunud uuendusi, andis tunnistust AS Üle-Q tegevdiriectori Kaupo Sirgu ettekanne. Harju Teedevalitsus on Kuusalu piirkonnas maanteehoolde tegemiseks sõlminud lepingu AS Üle-Q-ga. Praegusel hetkel on see veel üsna uus nähtus, kuid ilmselt tulevikus peaks eraettevõtluse osakaal teedemajanduses olema tunduvalt suurem.

Nagu juba tavaks saanud, olid kohal ka meie põhjanaabrite esindajad, kes rääkisid mõndagi huvitavat Soome teedetehnikast, koolitusest jne.

Pingelise esimese päeva lõpetas puhkeõhtu, mis tänu naisterahvaste kohalolekule ilmselt õnnestus ja küllap ka distsipliineris nii mõndagi meest.

Järgmisel päeval tutvuti mõnede teedemasinatega, külastati Võhma teemeistripiirkonda, Õisu mõisaparki ja Halliste kirikut.

Arvestajad tutvusid aga Peetri puhkebaasiga, kus kuulati loenguid etiketist, lauakatmisest jms.

Arvan, et teemeistripäevade näol on tegemist tänuväärse üritusega. Kuigi selleks kulutatud raha ei läinud otse teede peale, tasub see ennast kindlasti kaudselt ära. Uusi teadmisi, kogemusi ja mõttevärskust ei saa kunagi piisavalt, kui ainult kodus istuda.

Seekordsete teemeistripäevade nii-öelda kondikava oli üsnagi sarnane eelmise aasta omaga, kuid kindlasti ei peaks see järgmistele korraldajatele olema mingi kindel reegel.

Pärast ürituse lõppu valiti ka järgmise aasta päevade korraldaja. Selleks osutus kõigi suureks rõõmuks Hiiu Teedevalitsus.

HARJU TEEDEVALITSUS

1995. aastal

ENN PERTENS
juhataja asetäitja

Struktuurist

Käesolev aasta on Harju Teedevalitsusele märkimisväärsete struktuursete ümberkorralduste aasta.

1994. a. lõpus eksisteerinud 7 teemeistripiirkonnast moodustub 1995. a. lõpuks 4 suurendatud teemeistripiirkonda.

Endisest autode ja mehhanismide kolonnist, töökojast ja kesklaost moodustati käesoleval aastal ühtne struktuurne allüksus, mis on plaanis anda rendile eraettevõtjale.

Alates 1. jaanuarist 1995 anti katseliselt AS-le Üle-Q maanteedehaldustööd Maardu teemeistripiirkonnas, rentides talle selleks kõik Maardu teemeistripiirkonna põhivahendid. Samuti anti käesoleval aastal eraettevõtjate kätte kruuskillustiku valmistamine.

Juba eelnevatel aastatel on Harju Teedevalitsus andnud eraettevõtjate kätte nii Maardu bituumenibaasi kui ka Maardu raudbetoondetailide polügooni.

Alates 1991. aastast tellib Harju Teedevalitsus eraettevõtjalt asfalteerimistöid, pindamist ja teekatte märgistust.

Töödest 1995. aasta suvel

Et raha on vähe, on viimastel aastatel Harju Teedevalitsuse põhitööks kujunenud maanteedehalduse hoole. Ainsaks teede ja teerajatisete taastusremonditööks on alates 1992. a. olnud koriduspindamine. Sellele lisaks tehti 1994. a. Saku silla suuremahuline remont, käesoleval aastal remonditi Jälgimäe sild (avaehituse laiendamisega 7 meetrilt 10 meetrile) ja Auto sild ehitatakse ümber vana avariohtliku silla asemele.

Pindamistöid teeb AS Üle-Q, sildade remonti ja ehitust AS Via Pont.

Aastatel 1993 ja 1994 said kõik teemeistripiirkonnad uued 2- või 3-tonnised bituumenikatlad, aastavahetusel oli Harju Teedevalitsuses paarisajatonnine bituumenivaru, seetõttu ei tekkinud käesoleval aastal viivitusi löökaukude remondil.

Kruusateede olukord on kohati halb, sest teel puudub hõõveldatav materjal. Viimane materjali lisamisega kruusatee remont Harju Teedevalitsuse teedel tehti 1989. aastal.

Paranenud on teeäärte väljanägemine, eriti teemärgi- ja piir-

depostide ümbrus, sest eelmisel ja käesoleval aastal on iga teemeistripiirkond saanud vähemalt ühe õlalkantava võsa-(umbrohu-)lõikuri.

1993. aastal pinnati Harju Teedevalitsuses katseliselt bituumenemulsiooniga mõned vähese liiklusintensiivsusega kohalikud teed. Tulemused olid head, seetõttu kasutati 1995. a. pindamiseks vaid Njbiti bituumenemulsiooni, seda ka põhitöödel. Et seni puuduvad kogemused emulsiooniga pinnatud tee püsivuse kohta suure liikluskogemuse all ja talvise soolamise tingimustes, selgub katte lõplik kvaliteet alles järgneval aastal. Seni on pilt parem kui eelmistel aastatel, mil pinnati Venemaa toorainest valmistatud või Venemaal toodetud naftabituumeniga.

Töödest 1995/96. a. talvel

Võrreldes möödunud talvega ei muutu märkimisväärselt liivatavate teede võrk. Harju Teedevalitsuse 1443,8 km maanteest kuulub talihoolde I, II ja IIB klassi, seega liivatamisele, 31 % teedest (447,2 km), seejuures kõik põhiteed, 75 % tugiteedest ja 5 % kohalikest teedest.

Eelmisel talveperioodil kasutati esmakordselt taliteenistuses puhast soola. Harju Teedevalitsusel oli 5 puisturit, puhta soolaga hoiti lumevabana 150 km teid, s.o. 1/3 liivatamisele kuuluvatest teedest.

Käesoleval aastal on saadud juurde 3 soola puistamist võimaldavat puisturit ja puhta soolaga on kavas töödelda 350 km ehk 78 % liivatamisele kuuluvatest teedest.

Eelmisel talvel kasutati puistamiseks kuiva soola, eeloleval talvel on kavas katsetada soola niisutamist.

Lõpetuseks

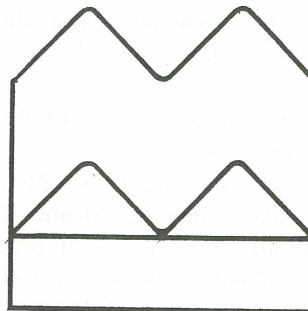
Finantseerimisega on lood nii, nagu nad on. Loodame järgnevatelt aastatelt paremat. Seni püüab Harju Teedevalitsus olemasolevat teehoiuraha kasutada võimalikult otstarbekalt, et säilitada teedevõrku ja tagada liiklusohutus.

Ühtlasi soovime jõudu ja jaksu ka kõigile teistele teedemajanditele. ■

AS MOST

loodab koostööle kõikide potentsiaalsete tellijatega, omalt poolt kohustume tegema kõik tööd lühima ajaga nõutava kvaliteedi ja mõistlike hindadega.

Vaata leheküljelt nr. 15



AS MOST asub
aadressil Vene 12
Tallinn EE0014
tel. 214 440
faks 214 501

ALALISE RAHVUSVAHELISE MAANTEEKONGRESSIDE ÜHINGU (PIARC) KONGRESSIL MONTREALIS



KUNO MÄNNIK

Jõgeva Teedevalitsuse juhataja

3. - 9. septembrini toimus Montrealis (Kanada) Alalise Rahvusvahelise Maanteekongresside Ühingu (Permanent International Association of Road Congresses), ametliku lühendina PIARC, XX kongress.

Rohkem kui 80 riiki ühendava organisatsiooni juubelikongressist võtsid Eesti esindajatena osa teede- ja sideminister Kalev Kallo, Riigi Maanteeameti peadirektor Riho Sõrmus, direktoraadi nõunik Jüri Riimaa, Pärnu Teedevalitsuse juhataja Enn Raadik ja Jõgeva Teedevalitsuse juhataja Kuno Männik. Kongressist osavõtuks oli registreerunud ligi 3000 delegaati 101 riigist ja 13 rahvusvahelisest organisatsioonist. Vahetult enne kongressi algust toimunud täiskogu istungil otsustati Eesti Vabariik vastu võtta PIARCI liikmeks valitsustasandil, mis võimaldab Eesti teedemeestel saada täielikku informatsiooni PIARCI komisjonide ja töögruppide tööst, esitada oma spetsialiste neisse töökomisjonidesse, osaleda maanteehoiualase tehnoloogia *know-how* vahetuses "Interchange".

Põhiline töö kongressi ettevalmistamisel tehtigi 13 töökomisjonis:

- katete pinnakarakteristikud
- tehnoloogia vahetus ja areng
- linnasisesed teed
- autoteed tunnelites
- maanteehoiu juhtimine
- tsementbetoonkatted
- elastsed teed
- ökonoomika ja rahandamine
- linnaterritooriumid
- maanteesillad
- mullatööd, drenaaž ja alused
- liiklusohutus
- keskkond

Aktuaalsete teemade rohkust arvestades oli kongressi töö organiseeritud sellisel, et üheaegselt toimusid eri ruumides eri-

nevad istungid, diskussioonid, ümarlauavestlused. Iga osavõtja võis valida endale huvipakkuva sektsiooni.

Kongressi töökeelteks olid prantsuse, inglise ja hispaania keel simultaantõlkega. Kuivõrd Quebec on prantsuskeelne Kanada provint, andsid prantsuse kultuur ja kombed tooni lisaks tänavamelule ka kongressi korralduses.

Eesti delegatsiooni poolt oli ette valmistatud ettekanne meie praegustest meenteehoiu probleemidest, see trükiti ära kongressi eel ilmunud PIARCI ajakirjas "Roads".

Kongressi rohkearvuline esindatus pakkus suurepäraseid võimalusi kohtuda ja vestelda kolleegidega paljudest riikidest. Ametlikud kohtumised olid meil Kanada, Rootsi, Norra, Taani, Soome, Läti ja Leedu maanteeametite juhtkondadega, nende käigus täpsustati edasise koostöö võimalusi.

Kongressi tähtsaimaks teemaks kujunes liikusohutus, avais- tungi juhtmõtteks oli "kas veenda või sundida". Järjest rohkem tähelepanu pööratakse teetöölise ja teemasinate ohu- tuse tagamisele, viisidele, kuidas vältida ohtlikke otsasõite. Spetsiaalsel katsepolügoonil demonstreeriti loogienergiat neelavaid veega täidetavaid plastikust moodulbarjääre, mille- ga eraldatakse tööliste töötsoon liiklusest. Esitleti ka aeglase või seisvate teemasinate taha paigaldatavat kokkupõrkeener- giat neelavat plastikust moodulit.

Paljudes ettekannetes rõhutati, et enne uusehituste alustamist või süsteemi laiendamist tuleks ratsionaliseerida ja tugevdada juba eksisteerivat infrastruktuuri. Investeeringud teedesse peaksid olema sotsiaalmajanduslikult mõõdetava efektiga. Teedest sõltub eri piirkondade tasakaalustatud majanduslik ja sotsiaalne areng.

Kongressihallis oli samaaegselt avatud rahvusvaheline teede- alane näitus, kus oma tooteid ja teenuseid reklaamisid 258 firmat ja organisatsiooni 17 riigist. Meile pakkus enam huvi Prantsuse firma *Secmair*, mis toodab pindamismasinaid. Kokkuleppe kohaselt tulevad firma esindajad sel sügisel Ees- tisse oma masinaid lähemalt näitama.

PIARCI järgmisteks suurüritusteks on 1998. aastal talve- kongress Luleas (Rootsi Kuningriik) ning 1999. aastal XXI kongress Malaisia pealinnas Kuala Lumpuris. ■

SILLAPÄEVAD MÕNISTES

5. -6. SEPTEMBRIL

AADU PLOOMIPUU.

Võru Teedevalitsuse tootmisjuhataja

Maanteeameti II sillapäevad peeti Võru Teedevalitsuses. Õppeobjektiks sai täiesti juhuslikult Mõniste sild, sest see oli käesoleval aastal viimane, mida remontisime. Aeg jäi sügise peale aga seepärast, et Rootsi Maanteeameti tööjuhataja Per Olav Dahlberg ja sillaspetsialist Donald Forsehni ei saanud muul ajal tulla sillapäevadest osa võtma. Vilgas ja kõikjale jõudev SweRoad'i Eesti-spetsialist Sven Hanson suutis organiseerida kohale terve koorma silla remondiks vajalikke seadmeid ja materjale. 1938. aastal Rootsi firma poolt ehitatud kaheavaline monoliitne raudbetoonsild hävis sõjas. 1946. aastal ehitasid Saksa sõjavangid naelkandjatel puitsilla vanadele vundamentidele.

Neljaavaline monteeritud raudbetoonsild ehitati 1966. a. Nüüd lasksid sillal hüdroisolatsioon ja deformatsioonivuugid vett läbi, mistõttu olid kahjustatud talade otsad. Sillaplaadil oli armatuur paljudes kohtades väljas, sest ei olnud kinni peetud armatuuri paigaldusnormidest.

Per Olav Dahlbergi arvates Rootsi normide kohaselt sellist silda enam keegi remontima ei hakka, tuleb ehitada uus sild. Ka meie nägime Rootsi Kuningriigis samas seisundis silda (vt. foto lk...), mille ümberehitamiseks oodatakse paarikümnet miljonit rootsi krooni. Meie loodame 150 000 krooniga pikendada silla eluiga paarikümne aasta võrra.

Sillapäevadel oli meeldiv tõdeda, et huvi silla remondi vastu tundis 64 selle ala spetsialisti.

Rootsi sillameestega sildade remondi ja inspeksiooni alal koos tegutsedes olen selgeks saanud ja omaks võtnud mitmed põhitõed, mis ma siinkohal ka üles loen. Isolatsioonita sild on sama mis katuseeta maja. Millega tegid pea haigeks, sellega ka ravi (betooni paranda betooniga, mitte polümeeride ja vaikudega, sest betoon tahab hingata!). Armatuur tuleb fikseerida betooni pinnast täpselt normidega lubatud kaugusele. Kui üldse midagi teed, tee korralikult! Insener ei tohi häbeneda ja pidada alandavaks silla alla ronimist ja selle seisukorra uurimist. Üks insener peab julgema endale tunnustada, et tema süüd on palju selles, missuguses olukorras on meie sillad praegu. Ainult raha nõudmisega ei saa seda heastada, sest raha pole nii palju. Materjalid aga, mida remondil kasutatakse, peavad olema kvaliteetsed, nende kasutamise tehnoloogia tuleb endale selgeks teha.

Ei ole eesti mehed ka papist poisid, korralike tööriistade ja materjalidega ei jää nad põhjanaabritele kunagi alla. Kallilt oskab igauks teha, uut on alati parem ehitada kui vana remontida. Pikemat aega peame aga remondiga tegelema, sest me ei saa veel niipea rikkaks.

Rootslaste demonstratsioonist nägime, et hüdroisolatsiooni ja deformatsioonivuugi materjalid ning paigaldamise tehnoloogia olid tasemel, mis annab silla säilimisele garantii.

Kui sillapäevad äratasid huvi kasvõi üheski juhul, täitsid nad oma ülesande. Ma olen tänulik kõigile, kes aitasid neid päevi korraldada ja nendest osa võtsid. ■

Lugupeetud teedeinsenerid, magistrid, kandidaadid!

Hiljuti tuli mul Euroopa magistraalteede kokkuleppe tõlkimisel puudu eestikeelsest teedealasest terminoloogiast. Olin kuulnud, et ammu on valmimisel maantee projekterimise normid. Mul õnnestus saada oma kätte üks (olemasolevast viiest) eksemplar, mille kallale siis õhinaga asusin lootuses sealt abi saada. Õhin asendus aga peagi musta masendusega. Normide kogumikult ootad ikkagi konkreetset, süsteemset, loogikat. Praeguses normide projektis jääb aga neist (eriti kahest viimasest) kõvasti vajaka.

Näiteks jõuab üks kirjutaja üldaluste peatükis liiklusohutust käsitlevas lõigus juba välja valgustuspostide paigutuskauguste detailiseerimiseni. Sisukorra järgi peaks valgustust käsitletama alles 6. peatüki 6. paragrahvis. Viimast aga (veel?) polegi. Puudub ka esimene ja üks vajalikumaid paragrahve A.1 "Terminid ja tähised". Neid vist peavad asendama joonised A.1 ja A.2. Vahemärkusena süsteemituse pärl — on olemas paragrahvid A.1, A.2 jne, tabelid A.1, A.2 ja ka joonised A.1, A.2 jne. Näiteks paragrahv A.2 on "Maantee klassid ja ennustuslikud liiklussagedused", joonis A.2 — "Maantee ristprofiili konstruktsioon" ja tabel A.2 — "Sõidukite taandustegurid".

Alustades uut lõiku taandrest, on kohane nentida, et natuke naljakas on ka termini *taandustegur* kasutamine tegurite puhul, mis kõik suurendavad arväärtust (on üle 1,0). Taandamine nii matemaatikas kui ka eesti keeles tähendab tavaliselt vähest lihtsustamist, vähendamist või ka (näit. kohtus) täielikku nullimist ehk eemaldamist.

Omaette käsitlemist ja arupidamist võib-olla ka laiemas seltskonnas vääriks *põikprofili* ärakaotamine. Olid ja on *pikiprofil*, *pikilõige*, *pikikalle*. Olid *põikprofil*, *põiklõige* (teedeehituses; tehnilises ja arhitektuurilises joonestuses — *ristlõige*), *põikkalle*. *Profil* ja *lõige* läksid siis nüüd põikiasendist risti, aga *kalle* jäi ikka põigiti. Või kuidas?

Kui vanasti sai *põikpeadele* anda *piki* päid ja jalgu, siis nüüd tuleb vist *ristpäid* hakata nuhtlema.

Nagu ikka eestlaste puhul, torkab ka siin silma autorite tung tingimata ennast jäädvustada eesti keele ajalukku. Paarikümmend aastat tagasi püüdis üks keelenovaator-teedeinsener tuua automootorist pärit tõukureid-nookureid ja muid heitureid buldoosereite, ekskavaatorite asemel teid ehitama. Õnneks ei lõõnud eriti läbi. Praegused "teelingvistid" kipuvad jälle kangesti oinasarve sirgeks väänama. Eesti teedeasjanduses oli seni kasutusel sõna, millele tema täpsuse ja lühiduse tõttu (kuigi oli liitsõna) võib uhke olla — eelköver. Inglise on näiteks jupp maad pikem väljend — *progressive curve*. Meil on aga nüüd maateekõvera kõige sirgema osa nimetusena võetud kasutusele seni eestlaste teadvuses kõige kõverama asja nimi — spiraal. Mu sõber günekoloog, kes oma töös ka sellist asjapuud nagu spiraal kasutab, oli sügavalt imestunud "ristiisade" "andekuse" üle. Matemaatilise kõvera — spiraali — valemi järgi toimuvat mõnekraadilist suunamuutust nimetada tavaliselt ikka üsna mitu täistiiru tegeva asja nimega?!

Pärast revolutsiooni pandi Venemaal mõnele tütarlapsele nimeks Industrializatsija. Neist võinuks ka tõepoolest saada





HÖÖVLIJUHTIDE kutsevõistlus

28. septembril Raplas

Teehöövlijuhtide 1995. a. kutsevõistluste auhinnaliste kohtade võitjad 28. septembril Raplas:

*** Täpsussõit:**

I Hannes Sarapuu, Tartu Teedevalitsus

II Kalev Rohtmets, Rapla Teedevalitsus

III Andrus Plamus, Rapla Teedevalitsus

*** Praktiline töö**

I Raive Adler, Põlva Teedevalitsus

II Heinar Velkman, Võru Teedevalitsus

III Kalev Rohtmets, Rapla Teedevalitsus

*** Mälumäng**

I Võru meeskond: Einar Velkman, Aivar Pikhoff, Indrek Veski

II Lääne meeskond: Aivar Saaliste,

Rein Aasoja, Tarvo Kuldkepp

III Pärnu meeskond: Ain Paal,

Jüri Jürvetson, Andres Agukas

Piltidel ülalt alla:

peakorraldaja Ain Randma ja peakohtunik

Raimo Unt

Kalev Rohtmets, Andrus Plamus ja Jaan

Kivik Raplast

Einar Velkman, Aivar Pikhoff ja Indrek

Veski Võrust



Raive Adler Hannes Sarapuu



AIPCR
 VIA
 VITA
 PIARC



PIARC kongress MONTREALIS

Eesti delegaadid (vasakult): Kuno Männik, Riho Sõrmus, Jüri Riimaa, Enn Raadik

All kaks pilti sillapäevalt Mõnistes: ülemisel on osavõtjate hulgas Per Olav Dahlberg (par. esimene), Donald Forseh (oranzis tööülikonnas) ja Sven Hanson (keskel ees)

Sillapäev **MÕNISTES**

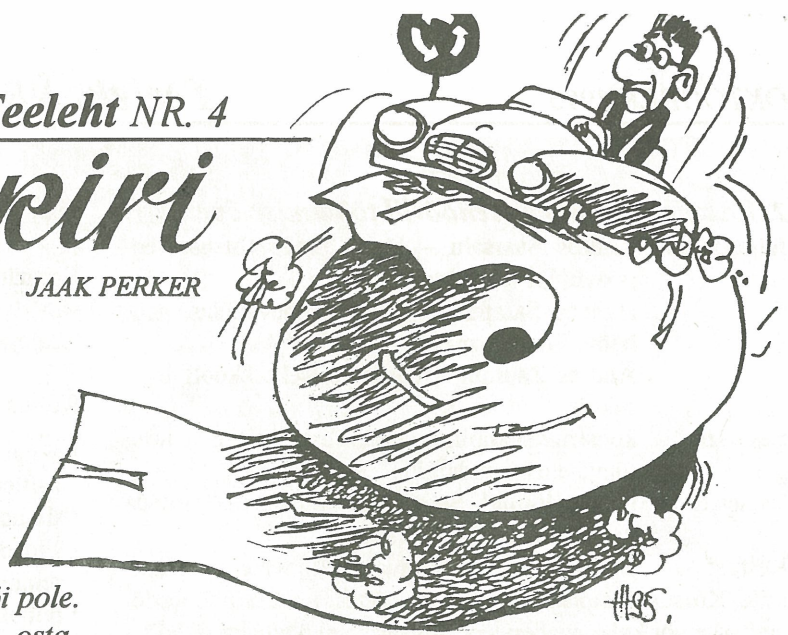
Pildil all: sild Rootsis, mille olukorda uurimas tuuker (loe artikkel lk. 4 sillapäevast Mõnistes)



Avalik kiri

JAAK PERKER

EESTI NORMIDE "MAANTEEDE PROJEKTEERIMINE" KOOSTAJAILE



*Huumorimeelt kas on või pole.
Seda ei saa õppida, kinkida, osta.*

head tööstuslised, kuid sellepärast siiski selline nimi panna? No lubage...!

Ja et see korgitser (spiraali erikuju) normide kasutajale kõvemini ajudesse keerata, on teda ka ohtrasti pruugitud. Joonist C.48 juhtus üle minu öla kiibitsemata ka mu 5-aastane tütar. Ta tõmbas näo vingu ja ütles, et tema spiraalipudru küll ei taha, parem mannapudru. Joonisel (C.48. Rambile peale- ja mahasõidu tüüplahendused) oli lisaks pealkirjale graafilise osa selgituseks trükitud 14 sõna, nendest kuus korda *spiraal* Kõige tähtsama asjana on joonisel korduvat detailiseerimist leidnud teede servade lõikenurkade ümardamisraadiused. Sirgete-kõverate pikkused ja põhiraadiused on täiesti tähistamatagi jäetud, rääkimata siis nende suurustest.

Samal viisil võiks ilikumist jätkata lõpmatuseni ja vist iga lehekülje kallal (ma ei ole kõike läbi lugenudki veel, vaid sirvinud), sest ei ole midagi lihtsamat kui teiste tööd kritiseerida. Ja öeldakse, et kes ise teha ei oska, see hakkab teisi

õpetama. Aga üks "saavutus" väärrib siiski veel mainimist. Normidega on ära tõestatud (tänu terminoloogilistele uperpallidele) Joosep Tootsi "teoreem", et meie maakera sees on üks teine maakera, mis on veel suurem kui meie oma. Nimelt selgub jooniselt A.2 lisaks paljudele muudele "imedele" ka asjaolu, et maantee ühe osa — muldkeha — laius on suurem kui maantee enda laius. Sic!

Ega see tarindite tarimine ole kerge lõbu.

Milleks kõigile teile, põikiusulistele ristpeadele, jõudu soovides ja piisavalt lugupidamist avaldades

PS. Teie lahkel loal võtan oma töös kasutusele termini "kiirusmuuterajad", mis väga sobib üheaegselt tähistama aeglustus- ja kiirendusradasid.

Igas kõrbes on ka oma oaas või rohkemgi, ainult iga kaamel ei leia neid kohe üles. Tänan. J.P.

OMADEGA OMADELE

Teedelasest täienduskoolitusest Maanteeameti lektoritega

Tehnokeskuse koolitusosakond on seni vahendanud erialast täienduskoolitust põhiliselt "mujalt" – meil on käinud kogemusi jagamas teedehitajad Soomest, Rootsist, Norrast, Saksamaalt...

Nendelt on nii mõndagi õppida olnud, näiteks milliseid kaitsekihte teekatetele ehitada, milliseid materjale ja mehhanisme kasutada sildade remondil, kuidas ja milliseid masinaid kasutada eri teetöödel...

Oleme palju targemaks saanud ja püüame nüüd omandatud teadmisi ka kolleegidele – teistele teedehitajatele edastada. 1995/96. a. õppeperioodil on Tehnokeskusel võimalik pakku- da 4 tellitavat koolitusüritust Maanteeameti lektoritega. Nende kirjelduse leiate alljärgnevalt.

1. Juhtimisalane seminar

Lektor: Enn Raadik - Pärnu Teedevalitsuse juhataja

Eesmärk: teadmiste omandamine kaasaegsest juhtimisest, tutvumine juhtimistehnikatega

Osalejad: ettevõtete allüksuste juhatajad (teemeistrid, meistrid) jt. alluvatega tegelevad töötajad

Kestus: 1 päev

Seminar on mõeldud läbi viia ettevõttes. Õppegrupp komplekteeritakse ettevõtte oma töötajatest.

Käsitletavad teemad:

- kuidas juhtida ja motiveerida
- kuidas värvata ja valida
- kuidas organiseerida
- kuidas delegeerida
- kuidas säilitada kontroll

2. Raamjuhtimisega teehöövli töötamise õpetus

Juhendajad: Andrus Saarsalu – Järva Teedevalitsuse teehöövlijuht-instruktor
 Hannes Sarapuu – Tartu Teedevalitsuse teehöövlijuht-instruktor
 Andres Zäuram – Paide Kutsekeskkooli instruktor

Eesmärk: konstruktsiooniliste ja tehniliste teadmiste ning töövõtete omandamine

Osalejad: teehöövlijuhid. Soovitav kuulajatena osaleda ka teemeistritel ja meistritel

Kestus: 2 või 3 päeva vastavalt tellitavale programmile. Kursus komplekteeritakse ettevõttes, näiteks ühe teedevalitsuse või kahe naaberteedevalitsuse teehöövlistest ja höövlijuhtidest maksimaalselt 4 juhti ühe höövli kohta. Grupis on maksimaalselt 3 teehöövli.

Käsitletavad teemad:

- tööohutus ja hooldus
- teehöövli tera kinnitus
- hõlma erinevad asendid ja töövõtted
- lisaseadmete kasutamine (vastavalt olemasolevale komplektsusele)
- praktiline töö

Variants:

Höövlijuhid võivad tulla ka Järva Teedevalitsusse individuaalsele või grüpiinstrueerimisele. Eelnevalt on vaja kokku leppida Paide teemeistri Kalvi Krassiga, tel. Paide, 41 881. Juhendaja – Andrus Saarsalu.

3. Infopäev uutest tehnoloogiatest ja masinatest

Lektorid: Maano Koppel – Maanteeameti Tehnokeskuse peaspetsialist

Raimo Unt – Maanteeameti tehnikanõunik

Eesmärk: tutvustada Eestis vähetuntud, kuid maailmas kasutusel olevaid teedeehituse ja korrashoiu tehnoloogiaid ning teedemasinaid. Teemakohased videofilmid

Osalejad: insener-tehnilised töötajad

Kestus: 1 päev

Infopäev on mõeldud läbi viia ettevõttes.

Kuulajad komplekteeritakse ettevõtte oma töötajatest.

Osavõtjate arv ei ole piiratud.

Käsitletavad teemad:

- katete ja aluste taastamine
Lagunemise põhjused. Taastamise võimalused: kohapeal ja tehases segamine, külm- ja kuumtöötlus. Taastamistöödeks vajalikud eeluuringud. Sideaine valik
- kulumis- ja kaitsekihtide ehitamine.
Pindamiskillustiku ja -sideaine valik. Pindamise erivormid. Kaitsekihid

4. Teavet sildade hooldamisest ja remondist

Juhendajad: Aadu Ploomipuu – Võru Teedevalitsuse tootmisjuhataja

Jaan Linno – Maanteeameti sildade peaspetsialist

Eesmärk: täiendada teadmisi sildade remondist. (Konsultatsioonid).

Osalejad: sildade remondi ja hooldamisega tegelevad töötajad

Kestus: 1 päev

Loengud (ja konsultatsioonid) toimuvad tellijaettevõttes.

Käsitletavad teemad:

- sildade remondi- ja ehitusmaterjalid
- sildade konstruktsioonivead
- remonditehnoloogiad
- remondil kasutatavad väikemehhanismid ja seadmed
- betoneerimistööd

TELLIMINE JA INFORMATSIOON

Maanteeameti Tehnokeskuse koolitusosakond

Ristiku põik 8, EE0006 Tallinn

tel. (22) 471 569, Jüri Valtna, Eva Äkke

faks (26) 6 395 351

TULEVASTELE FIRMAJUHTIDELE

Koos Soome teedeettevõtjatega korraldame 28. - 29. novembril s.a. ärijuhtimise seminari nendele, kes kavatsevad hakata looma oma teedefirmat (ehitusfirmat) või juba tegelevad sellega.

Seminari kava:

28. nov. Firma asutamine ja registreerimine. Raamatupidamise korraldamine, maksud. (Eesti lektor)

Eesti äriseadus. (Eesti lektor)

Pangalaenu võtmine, tagatised. Eesti ettevõtja kogemusi

Turu-uuringud. Ettevõtluspoliitika ja riskid.

Soome ettevõtja kogemusi

29. nov. Rentaablus ja eelarve koostamine. Kulude omahinna arvestus. Personali koolitus. (Soome lektor)

Praktiline harjutus: firmamäng. (Soome lektor)

Soome lektorite ettekanded vahendab eesti keelde tõlk.

Seminarist osavõtuks tuleb eelnevalt registreeruda.

Tel. Tallinn, 471 569 Jüri Valtna, Eva Äkke või faks Tallinn, 6 395 351.

Seminari toimumise koha teatame registreerunutele üks nädal enne seminari toimumist.

Osavõtumaks maanteeameti süsteemi mittekuluvatele osalejatele on 850. - kr. Hind sisaldab koolituse, õppematerjalid, lõunasöögid ja kohvi. Ööbimine (vajaduse korral) tuleb tasuda eraldi. Arve väljastame pärast ürituse lõppu.



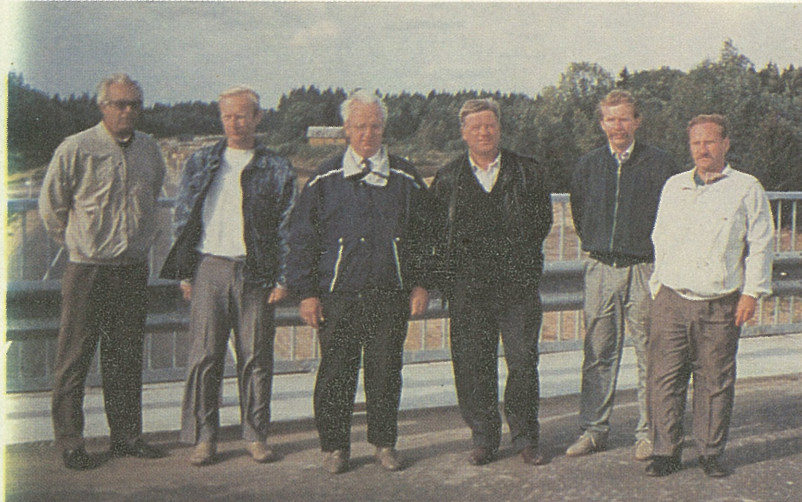
TEHNO- JÄRELVALVE

Tehnojärevalve läheb tõhusamaks. Järevalvesektori juhataja Ülo Kääramees näitab (pilt ülal) portatiivset deflektomeetrit LOADMAN (valmistaja AL-ENGINEERING Oy, Soome, hind 34000 FIM) tee tarindkihtide kandevõime mõõtmiseks ning digitaalset kaidemõõtjat (valmistaja Komikanta Oy, Soome, hind 6290 FIM). Järevalveteenistuse varustusse on tulnud veel infrapunakiirgusel toimiv termomeeter Raynger ST2L (valmistaja firma Raytek) asfaltbetooni pinnatemperatuuri mõõtmiseks paigaldamise ajal

Tehnojärevalvesektori (paremalt) juhataja Ülo Kääramees, insenerid Endel Nurm ja Mart Läänesaar oma uhiuut teenistusautot Mitsubishi L200 austamas (paremal ülal)

Teemeistri- päevad VANA-VÕIDUS

Teemeistripäevadest osavõtjad Maanteeameti lipu all Vana-Võidus. All: näidistöö teemeistripäevadel – kahe niidukiga UNIMOG nõlva ja piirdealust niitmas



LOOBU VIADUKT

Loobu viadukt: pikkus 88,9 m, avad 18+24+24+18 m, gabariit 10+2x0,75 m, ehitaja AS MOST. Eksploatatsiooni andis komisjon (vasakult): Endel Nurm (esimees), Toomas Aru, Jaan Linno, Anatoli Gruzkovski, Rain Hallimäe ja Georgi Berlin

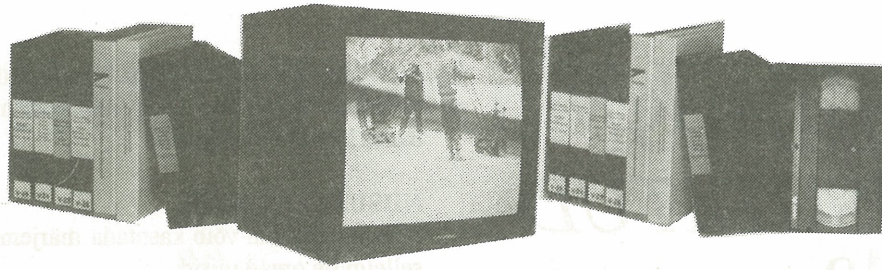


PÄRNU- MAA TEEDEL



Kaks vaadet Pärnumaa teedelt.
* Sindi-Lodja sild
* nõukogude ajal rajatud Teede REV nr. 1 suurejoonelise kompleksi peahoone Jänesseljal on nüüd vallavalitsuse ja ühe aktsiaseltsi käes





VIDEOTEEGIS

Reg. nr.	Filmi pikkus min.	Pealkiri ja eestikeelne sisukokkuvõte
V-17	10	30 YEARS DEVELOPMENT OF STEEL GUARD RAILS Metallist teepiirete areng 30 aasta jooksul. Erinevad piirete tüübid, katsetamine sõidu- ja veoautodega
V-18	11	NEW TECHNOLOGY AND DESIGN PRINCIPLES FOR ROAD TRANSPORT Infosüsteemide kasutamine transpordi korraldamisel. Optimaalsete marsruutide otsimise infosüsteemid. Infosüsteemide rakendamine talihooldel
V-19	8	ARBETE PA VÄG Teetööde ohutumaks muutmine (liiklusmärgid, postid, piirded, ohutuslindid). Liikluse korraldamine
V-20	4	SALT BRINE CATTLE TANK (1993). Soolalahuse tsisternid.
V-21	7	ICE BUSTER
	11	VIRGINIA SNOW PLOW VISIBILITY PACKAGE Nähtavusprobleemid talvel. Teepuhastusmasinad, ohutusvilkurid
	61	WINTER of '93. USA ja Kanada eri piirkondade libeduse-tõrjemasinad
	17	FINDING BETTER WAYS Pragunemine, pragude puhastamine. Eri meetodid ja materjalid teede parandamiseks
	4	MIX PAVER Katendi segud
V-23	7	FERF / TECHNICAL Külmaefektide uurimislabori tehniline kirjeldus. Külma mõju katetele, pinnastele, masinatele
V-24	11	FROST ACTION IN SOILS (1992). Külmakahjustused, külmakerked. Külma-
		tundlikud pinnased ja külmumistemperatuurid. Pinnaste ja katendi katsetamine
V-25	14	INTRODUCTION TO FERF Külmaefektide uurimislabori tutvustus; miks vajalik, millal kasutatakse, kuidas toimub katsetamine
V-26	3	FERF. WCAX-TV BROADCAST Televisioonireportaaz külmaefektide uurimislaborist
V-27	8	SCRAP RUBBER IN PAVEMENTS Probleemid kulunud rehvidega, kuidas rehve töödelda; kasutamine asfaldisegudes
V-29	9	UNSURFACED ROAD MANAGEMENT Pinnasetee. Katselõikude valimine, mõõtmine, inspekteerimine
V-30	8	INSPECTING UNSURFACED ROADS Pinnasetee inspekteerimine. Kahjustuste tüübid



SOOLALAHUST VÕI NIISUTATUD SOOLA ?

Tõlgitud lühendatult ajakirjast
"Tierakennusmestari"

TAPIO RAUKOLA

Liiklusohutus eeldab teekattelt teatud karedust. Jäitest tulevane libeduse korral kasutatakse odavaima vahendina soola, kuid sõitjatele on selle kasutamine tihti ebameeldiv. Põhjusi on mitu: auto määrub, märg soola-lumesegu pritsib laiali, halvendades nähtavust, peamine kahjustav tegur on aga korrosioon. Et soola on ikkagi vaja kasutada, tuleb püüda halbu külgi leevendada. Uued soolamismetodid, soolalahus ja niisutatud sool on nii teekasutaja kui ka teedehooldaja seisukohast paremad lahendused. Eriti soolalahusest on tulnud lühikesel ajaga väga soositud meetod tänu mitmetele headele omadustele, kuid kas seda ka igas olukorras kasutada saab, on juba eri teema.

TEEMEISTRIPIIRKONNA TÖÖVAHENDID

Teemeistripiirkonnas tuleks libedustõrjet sooritada soolalahuse ja niisutatud soola abil ning ennetussoolamisega sulatussoolamise täiendajana. Tähtis on osata igaihte kasutada õigesti ja õigel ajal.

SOOLALAHUS

Soolalahus on mitmel pool kujunenud põhiliseks töövahendiks. Vette segatakse 25 % naatriumkloriidi või 32 % kaltsiumkloriidi. Soolasisaldust tuleks kontrollida enne autosse laadimist, sest liiga lahja segu jääb kergesti uuesti.

Soolalahust võib laotada umbes kiirusega 50 - 70 km/h. Meetod on kiire ja ühest tsisternist jätkub kauaks. Suure laotamiskiiruse tõttu on muu liiklus vähem häiritud.

Soolalahuse kasutamine nõuab teatud osavust, sest mida väiksema kogusega hakkama saadakse, seda parem. Väikeses koguses on vett vähem. Tavalisim viga soolalahuse kasutamisel on üledoseerimine. Teed tuleks püüda niisutada soolalahusega nii, et lahus ei pritsiks, vaid kuivaks liikluse mõjul kiiresti. Kui liikuse intensiivsus on väga väike, ei pruugi soolalahuse kasutamine olla õigustatud.

Kui tee on märg või sellele tuleb niiskust juurde (sajab), kaotab soolalahus lahjenemise tõttu oma mõju. Kui auto järel lendab veepilv, on tee soolalahuse kasutamiseks liiga märg.

Kui soolalahusega sulatatud tee jääb varsti uuesti, peab uus soolamine toimuma tingimata niisutatud soolaga. Kui seda tehakse jälle soolalahusega, tuleb teele vett juurde ja "soolamistsükkel" on valmis.

Märja tee puhul on niisutatud soola kasutamine tõhusam. Kui seda kasutatakse õigel ajal ja miinimumkoguses, säästetakse raha ja vaeva ning välditakse vahest ka uut soolamist.

Soolalahus sobib väga hästi libeduse tõrjeks ehk ennetussoolamiseks. Soolalahus koos liiklusega mõjub paljudes olukordades ka külma libedusele.

NIISUTATUD SOOL

Niisutatud soola võib kasutada märjemates tingimustes, kuid sellelgi on omad piirid.

Tabelist 2 on näha niisutatud teralise soola lahjenemine märjal teel. Paljudel on ettekujutus, et niisutatud soola kasutamine tähendab soola raiskamist. Kui aga õigesti toimida, pole asi sugugi nii. Laotades niisutatud soola õige tehnikaga, ei lähe seda kaotsi. Tähtis on, et laotamiskiirus oleks 30-40 km/h ja et laotataks võimalikult kitsale alale tee keskel. Siis laotub sool tavalisel 7-m sõidurajal äärejoonte vahele. Väike soolakogus annab niisama hea tulemuse kui soolalahus, liiks segu ei pritsi laiali.

SOOLAKULU VÄHENDAMINE

Kõige suurem aastane soolakulu on maanteeametil olnud üle 150 000 t. Eelmisel talvel kulutati 70 000 t. Osa teedevalitsusi on muutnud I korrashoiuklassi teid IB klassi omadeks ja seetõttu on soolatatav teedevõrk vähenenud ligi 4000 km võrra.

LIBEDUSTÕRJE JÄLGIMINE

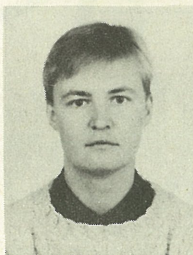
Ennetavat libedustõrjet on kasutatud ja jälgitud Uusimaa ja Turu teedevalitsuses ning ka Mäntsälä, Numme, Salo, Paimi ja Raisio teemeistripiirkonnas. Kui tulemused on analüüsitud, võib loodetavasti anda täpsemaid juhendeid ennetavaks soolamiseks, rääkida meetodi headest ja halvatest külgedest. Kui soolalahuse meetodit (ennetussoolamise põhimeetod) täiendatakse niisutatud soola kasutamisega, siis vähendatakse asjatut tööd ja ühtlasi ka kulutusi.

Tabel 1. Tee niiskusolukord. Kui vett on alla 50 g/m², on tee pind tume, vett ei pritsi laiali ning on meeldiv sõita

Pinna niiskus	Vett, g/m ²	Teepinna kirjeldus
Veidi niiske	5 - 20	Väga tume kate
Niiske	20 - 50	Selgelt tume kate
Märg	50 - 200	Hakkab tekkima sudu
Väga märg	200 - 400	Õhus on veepritsmed
Vesi voolab	üle 400	Vesi voolab kalde suunas

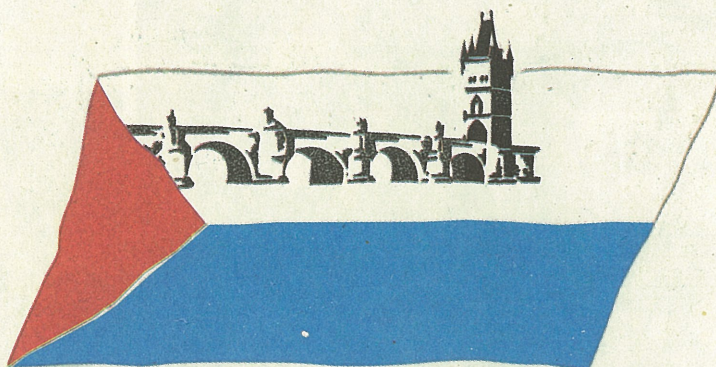
Tabel 2. Arvutuslikud külmumispunktid sõltuvalt teepinna niiskusest ja NaCl-sisaldusest (niisutatud teraline sool)

Pinna niiskus	Vett, g/m ²	Soola, g/m ²				
		2	5	10	20	30
		Külmumistemperatuur, C°				
Veidi niiske	10	-16	-21	-21	-21	-21
Niiske	30	-3	-10	-21	-21	-21
Märg	100	-1,5	-2,5	-7	-11	-21
Väga märg	300	-0,4	-1	-2	-3,5	-5
Vesi voolab	500	-0,1	-1,5	-1,5	-2	-3



KOLM PÄEVA PRAHAS

PRAGUE,
THE CZECH REPUBLIC
20 - 22 SEPTEMBER
1995



20. - 22. septembrini k.a. toimus iga-aastane rahvusvaheline teede- ja liiklusohutusalaane konverents, sedakorda Prahast. (vt. k.a. aprillis *INFOLEHES* nr. 2 ilmunud Jaak Liivalehe artiklit "Märkmeid ja tähelepanekuid konverentsilt Lille'is" – toim.). Eestit esindasid Jaak Liivaleht – Riigi Maanteeameti Tehnokeskuse projektijuht ja Raul Rom – Riigi Maanteeameti Direktoraadi liiklusarendussektori juhataja. Nimetatud konverents pakkus eelkõige huvi liiklusohutust käsitlevate teemade laia ulatuse poolest ja võimalusest saada ülevaadet liiklusohutuse arengutasemest ning sel alal tehtavast tööst 26 riigis üle maailma.

Alates käesolevast aastast on Riigi Maanteeameti üheks

põhiülesandeks lisaks ohutu liikluskeskkonna kujundamisele ka tee kasutajale suunatud liiklusohutuse poliitika väljatöötamine ja teostamine. Ei ole ju saladus, et ligikaudu 2/3 liiklusõnnetustest juhtub liikleja süül. Kahjuks on Eestis veel üsna piiratud võimalused liikleja hoiakute kujundamist ja käitumist käsitleva eriala omandamiseks.

Suurem osa sellealastest teadmistest tuleb hankida teiste riikide kogemust analüüsides ning nende riikide spetsialistidega kontakte luues. Töövaldkond seevastu on perspektiivne ja huvitav ning ootab tee- ja liiklusalade asjatundjate rohkearvulist osavõttu ning tõsist suhtumist.

Raul Rom.

Riigi Maanteeameti liiklusarendussektori juhataja



 Swedish Road and
Transport Research Institute

FERSI
Forum of European
Road Safety Research Institutes

TRB

U.S. Transportation
Research Board

FEHRL

Forum of European
National Highway Research Laboratories

Suvespordimängud VALKLAS

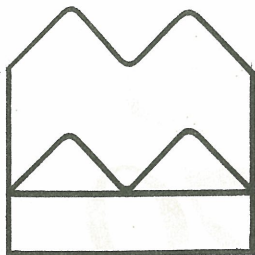


Hetki Valklast. Alt esimene: langetatud lipu ees vasakult Viljandi (II), Pärnu (I) ja Harju (III koht) mehed üldvõitjate karikatega;

Ülal paremal esimene - teatevõistluse etapp meres, teine - rühm juhatajaid pärast võistlust, kolmas - kahekordne võitja Silja Piirisalu, neljas - külalisi Uusimaalt (Soome)



LOOBU VIADUKTI EHITAS AS MOST



GEORGI BERLIN
AS MOST tehnikadirektor

1995. aasta 15. septembril võttis Maanteeameti komisjon esimehe Endel Nurme eesistumisel eksploatatsiooni Tallinn-Narva maantee Loobu viadukti, mille oli projekteerinud PI Eesti Maanteeprojekt ja ehitanud AS MOST (end. RE Sillarong nr. 423).

Kõnealus rajatise ehitamine algas 1991. a. Valminud rajatise parameetrid on järgmised: pikkus 88,9 m, avad pikkustega 18 + 24 + 24 + 18 m, sõidutee laius 10 m ning kaks kõnniteed laiusega 0,75 m.

Kõik raudbetoon- ja metallkonstruktsioonid on valmistatud AS MOST tootmisbaasis.

Nii pika ehituskestuse tingisid finantseerimisraskused, sest normaalses tingimustes oleks ehitamiseks kulunud vaid 9-10 kuud nagu varem rajatud analoogilistel objektidel (näit. Viitna viadukt). Kahjuks jääb aga viadukt praegu kasutuseta, sest meie ehituspartnerile, Lääne-Viru Teedevalitsusele, ei ole eraldatud piisavalt raha viadukti pealesõiduteede ehitamiseks.

Lähemal ajal lõpetame Maanteeameti tellimustööna Lüganuse silla rekonstrueerimise. Kahjuks rohkem tellimusi ei ole, kuigi meil on Maanteeametiga olnud viljakas ja tõhus koostöö ning hea üksteisemõistmine, mida loodame jätkuvalt ka edaspidi. Praegu tegeleme RE Eesti Raudtee sildade rekonstrueerimisega. Käesoleval aastal lõpetasime Narva jõe raudteesilla tugede ümberehitamise ja 23,6 m pikkuste metallsildeehitiste vahetuse; aasta lõpuks ehitame truupeideks ümber viis defektset silda ja remondime kapitaalselt Rohu tänava viadukti Tallinnas. Samuti on k.a. taastatud Tallinna Linna tellimusel botaanikaiaa ripsisild. Peale selle teeme vundamentide suuremahulisi ehitustöid, sealhulgas rammime raudbetoon- ja metallvau.

AS MOST on Eesti Ehitajate Liidu liige, tal on litsents transpordirajatiste projekteerimiseks ja ehitamiseks. Tootmisbaasis on võimalik valmistada igat liiki raudbetoonkonstruktsioonid vastavalt projekti nõuetele, on olemas sildeehitiste talade metallist inventarraketised, sealhulgas 56-m sildega jalakäijate sildade (nagu Mäekalda jalakäijate sild üle Laagna tee) ja 42-m sildega maanteesildade (nagu Lasnamäe 4. ja 5. mikrorajooni maanteesild üle Laagna tee) ehitamiseks. Kõikidele konstruktsioonidele antakse kvaliteedigarantii; betooni valmistatakse graniitkillustikul, mis tagab vajaliku külmakindluse ja mida kontrollitakse Maanteeameti laboris; betooni tugevuse ja püdeluse tõstmiseks kasutatakse moodsaid lisandeid.

AS MOST loodab koostööle kõikide potentsiaalsete tellijatega, omalt poolt kohustume tegema kõik tööd lühima aja jooksul nõutava kvaliteedi ja mõistlike hindadega.

**AS MOST asub aadressil Veske 12, Tallinn
EE0014 tel. 214 440, faks 214 501**

Tagasivaade suvespordimängudele VALKLAS

Maanteealaste XXVIII suvespordimängude korraldamine usaldati möödunud aastal Vainupeal toimunud mängude lõpetamisel Harju Teedevalitsusele.

Edasine oli Harju Teedevalitsuse mure: aeg, koht, korraldus.

Aeg valiti traditsiooniline – juuliku viimane nädalavahetus. Kohavalikul oli algul mitu varianti: Aegviidu, Valkla, ka Paldiski-lähedane Madise. Lõpuks valiti sobivaim – ilusa liivarannaga Valkla. Sellega püüti täita ka sisemaal asuvate teedevalitsuste varem väljaöeldud soovi – kui võimalik, siis ikka mere ääres. Kohavalikut soodustas ka Kuusalu valla pooldav suhtumine, sest laager ja võistluspaigad sobisid kõige paremini äsja munitsipaliseeritud endise pioneerilaagri territooriumile.

Võistlusalade valikul seadsid korraldajad põhieesmärkideks nende vaatamängulisuse ja vastavuse osavõtjate oletatavate võimetega, vähese kulu võistluspaikade ettevalmistamiseks, kompetentse kohtunikekogu ja sekretariaadi leidmise, kiire ja kvaliteetse toitlustamise, ülevaatliku info mängude käigust ja sidepidamise võimaluse võistluspaikade vahel. Lisaks veel turvalisuse.

Tundub, et need eesmärgid põhijoontes ka täideti.

Osa võttis 18 võistkonda, sealhulgas ka kollegid Soomest.

Võistluspaigad olid valitud vahetult laagri läheduses ja alad sellised, mida sai teha looduses, seda muutmata.

Kohustuslikud e. põhialad – rannavõrkpall, kuulitõuge, hoota kaugus, krossijooks, saapavise, juhatajate servimise võistlus ja teatevõistlus – olid jõukohased kõigile ning arvatavalt ka pingelised ja vaatamist väärt.

Mõningase üllatuse valmistas korraldajatele osavõtt valikaladest – jalgpallist ja orienteerumisest. Osavõtt orienteerumisest oli vähene, kuigi see on maanteealaste seas suurte traditsioonidega ala. Aga traditsioonide elustamiseks ta ju kavva võetigi, olgugi et valikalana.

Enamik võistkondi otsustas jalgpalli kasuks, mõtle mata, et jalgpallimäng eeldab siiski teatavat füüsilist ja tehnilist ettevalmistust ning oskust oma võimeid hinnata. Ujumisvõistlustele ei lähe ju see, kes ujuda ei oska. Sellest lähtuvalt ka rida vigastusi alagrupimängudes. Turniiri edenedes sõeluti välja paremad ja nende vahelised kohtumised kulgesid viperusteta. Oskusid lugesid.

Ka kõik põhialad läksid lodusalt. Vaatamist väärt oli teatevõistlus, kus läbiviimist raskendas ootamatult tugev tuul ja lainetus merel. Tuli ju osa etapist läbida vees. Kuigi pärast teatevõistluse lõppu tegi peakohtunik otsuse, et päris objektiivsetena ei saa tulemusi hinnata, aitas kohtunike ja peasekretäri võistluseelne ettenägelikkus võistkondade paigutamisel kiiresti leida hilisemal ühisarutelul kõiki rahuldava tulemuse.

Kohtunikekogu tuli oma ülesannetega toime kiiduväärselt. Kohtunike komplekteerimisel ja ka mängude-eelsel üksikasjade täpsustamisel aitas suuresti peakohtunik – Kuusalus elav ajalehe "Harjumaal" ajakirjanik ja spordiaktivist Matti Krönström. Ka kõik ülejäänud kohtunikud olid Kuusalust, suurem osa neist keskkooliõpetajad.

Suurima mahvi said jalgpallikohtunikud, kes vilistasid kahekesi kõik mängud, saamata kahe päeva jooksul aega hinge tõmmata.

Operatiivselt ja oskuslikult tegutses sekretariaat peasekretäri – Kuusalu Keskkooli sportlasekogemustega direktori – Aleksander Ardeli käe all.

Arvutustehnika kasutamine tagas andmete kiire töötuse ja tulemuste väljastamise.

Toitlustamise korraldamisel vedas kahepoolset – nii mängude korraldajail kui ka äsja endise laagri söökla rentinud aktiivselt, kellele korraldatavad mängud olid söökla kiire remondi ja sisustuse uuendamise stiimuliks ning toeks.

Võistluste tulemustel ei ole mõtet üksikasjalikult peatuda, neid peegeldavad võistlusprotokollid.

Üldvõitjaks tulid pärnakad, teised olid mulgid, kolmandad – korraldajad, harjukad.

Korraldajad loodavad, et kõik osavõtjad ja pealtvaatajad said piisava elamuse ja lõdvestuse nii võistlustest osavõtust kui ka päevastest, õhtustest ja öistest puhkehetkedest.

Esmakordselt suvemängude küllaltki pika ajaloo vältel ei kuulutatud aga lõpetamisel välja järgmiste mängude korraldajat. Kas tõesti jäävad ära nii järgmised kui ka käeulatuses olevad XXX juubelimängud?

Usun, et Maanteeameti juhtkond mõtleb tõsiselt, enne kui otsustab kõigi poolt igal aastal oodatud ja hinnatud kohtumiste saatuse.

PEETER PROOSES
üks korraldajaist, Harju Teedevalitsuse
peaspetsialist

XXVIII suvespordimängude võitjad Valklas Harjumaal

Üldvõitja - Pärnu Teedevalitsus

II koht - Viljandi Teedevalitsus

III koht - Harju Teedevalitsus

Orienteerumine: Tõnis Mägi, (Tehnokeskus, seen.), Jyrki Piirainen (Usimaa, Soome), Urve Smill (Hiiu, seen.), Marika Koppel (Hiiu)

Rannavõrkpall: Hiiu Teedevalitsus

Jalgpall: Harju Teedevalitsus

Kaugushüpe (hoota): Lea Aunison (Tartu, seen.), Silja Piirisalu (Järva), Jukka Hietaniemi (Uusimaa, seen.), Heiki Moltsar (Võru)

Kuulitõuge: Marika Koppel (Hiiu), Peeter Tiidu (Viljandi)

Juhatajate võistlus: Enn Raadik (Pärnu) ja Arno Huik (Võru), kes jagasid esikohta

Krossijooks: Ere Kiilaspea (Viljandi, seen.), Silja Piirisalu (Järva), Enn Sarapik (Pärnu, seen.), Silver Soans (Direktoraat)

Saapavise: Silvi Orav (Võru), Veiko Nõlvak (Rapla)

70



HANS GROSS, AS Teede REV-2 insener, on sündinud 26. septembril 1925 Valgamaal. Omandanud teedeinseneri elukutse Tallinna Polütehnilises Instituudis, mille lõpetas 1953, on ühtejärke 42 aastat töötanud teedel. Oli kuni 1959. aastani Tallinna Teede ja Sildade Trustis töödejuhataja ja tootmisosakonna insener. Sama aasta

septembrist jätkas ta maanteelasena mitmel juhtival ametikohal toleleagues Teedeehitusrajoonis nr. 2, hilisema nimega Teede Remondi ja Ehituse Valitsuses nr. 2 (TREV-2) ning nende järglases, praeguses AS-s Teede REV-2. Tema panus Tallinna lähikonna suurte maanteede väljaehitamisse on tavatult suur. Meenutame siinkohal mõnda suurejoonelisemat ehitust nagu Tallinn-Narva maantee Maardu-Valgejõe lõik, Tallinn-Pärnu maantee Pääsküla-Harutee lõik, Tallinna ringtee, Tallinn-Tartu maantee Mõigu-Jüri lõik, Jägala-Jõgeva-Tartu maantee Jägala-Aegviidu lõik ja paljud muud.

Hans Gross on oma mõtteselguse, konkreetsuse ja tarmuka tegutsemise ning alati hea rühiga pälvitud suure lugupidamise nende hulgas, kes on temaga kokku puutunud teedeehituse sees ja selle ümber.

VENDLUS-KARL RANDMÄE, Viljandi Teedevalitsuse geodeet, on sündinud 19. septembril 1925. Teedevalitsuses on V.-K. Randmäe töötanud 1986. aastast. Enne seda oli ta pikka aega Eesti Põllumajandusprojekti vaneminsener.

65

VILMA DANILOV, Rapla Teedevalitsuse ökonomikasektori juhataja, on sündinud 10. septembril 1930. Alustanud töötamist Rapla Teedevalitsuse vanemökonomistina 1965. aastal, seega 30 aastat tagasi, on suurem osa tema tööaastatest möödunud teedemajanduses. Seega võis Vilma Danilov tähistada nüüd topeltjuubelit.

SELMA TRUG, on sündinud 5. oktoobril 1930. Teenekas maanteelane töötas Järva Teedevalitsuses alates 1956. aastast kuni 1992. aastani, enamiku ajast raamatupidajana, viimastel tööaastatel aga Paide teemeistripiirkonnas meistri ja arvestajana.

Meie Juubilare

60



JAAN LINNO, Riigi Maanteeameti sildade peaspetsialist, on sündinud 27. juunil 1935 Viru-Roelas taluperes. Rakvere I Keskkooli lõpetamise järel (1954) õppis Tallinna Polütehnilises Instituudis teedeinseneriks ja alates 1959. aastast on katkematult töötanud maanteealal. Tööaastad algasid Jaan Linnol Viljandi Teedevalitsuses insenerina. Alates

1964. a. töötas ta Projekteerimise ja Uurimise Kontoris (hiljem Eesti Maanteeprojekt) sildade projektijuhina, aastast 1976 Teede Tehnilises Inspektsioonis peaspetsialistina, 1986 oli ta Teede Remondi ja Ehituse Trustis ja 1988 Tootmiskoondises "Eesti Maanteed" peatehnoloog. Teenekas ja põline sillamees on praeguses ametis tööl 1990. aastast.



TÕNU DUUBAS, Maanteeameti Tehnokeskuse arendusosakonna juhataja, on sündinud 28. juunil 1935 Tallinnas. Tallinna Polütehnilise Instituudi lõpetas ta 1959. a. mäeinseneri diplomiga. Tema erialalisi oskusi vajas siis Projekteerimise ja Uurimise Kontor (hiljem Eesti Maanteeprojekt), kuhu ta samal aastal suunati tööle geoloogiainsenerina. 1964 määrati

Tõnu Duubas Teedeehituse Kesklaboratoriumi, kaks aastat hiljem aga Projekteerimise ja Uurimise Kontori juhatajaks. Tõnu Duubase juhtimisel kasvas projekteerimise kontor projektinstituudiks "Eesti Maanteeprojekt" (1977), mille etteotsa Tõnu Duubas jäi kuni selle likvideerimiseni 1993. Samast aastast on teenekas maanteelane praeguses ametis.



VALDO TÄKER, Pärnu Teedevalitsuse haldusjuhataja, on sündinud 12. augustil 1935 Tallinnas. Õppis Tallinna Arhitektuuri- ja Ehitustehnikumis teedeehitust, töötas seejärel ühe aasta Teedeosakonna tehnikuna Raplas ning astus 1954 Tallinna Polütehnilisse Instituuti, sai seal 1959 teedeinseneri diplomi.

Kogu tema tõine elu on seotud maanteedega, täpsemalt, Pärnu Teedevalitsusega, kuhu ta pärast kõrgkooli lõpetamist tööle suunati. Algul töötas ta Kilingi-Nõmme teemeistrina, siis aasta töödejuhatajana, seejärel 6 aastat tootmisosakonna juhatajana ning alates septembrist 1968 teedevalitsuse juhatajana. Praeguses ametis on teenekas juubilar alates novembrist 1990.

VALDEKO PEEPSON, Tartu Teedevalitsuse hõvlijuht, on sündinud 15. juulil 1935. Teedevalitsuses töötab alates 1969. aastast. Varem töötanud teetöölise ja traktoristina, praegu järelveetava hõvli juhina traktoril DZ-42. Suurte kogemustega töömees.

VOLDEMAR EHRBACH, Harju Teedevalitsuse Keila teemeistripiirkonna meister, on sündinud 24. augustil 1935. Noorpõlvest peale maanteelane: alustas 1958 Haapsalu Teedevalitsuses autojuhina, seejärel 1964 autojuht Tallinna (nüüd Harju) Teedevalitsuses, 1976 samas Padise jaoskonna töödejuhataja, aprillikuust 1995 praeguses ametis.



JÜRI KARP, Ida-Viru Teedevalitsuse Iisaku teemeistripiirkonna autojuht, on sündinud 11. septembril 1935 Ida - Virumaal Vaikla külas. Põline maanteelane tuli teedevalitsusse juba 42 aastat tagasi, alustades oma töömehekarjääri teetöölisena.

HELDUR OJASSAAR, Harju Teedevalitsuse autokraanamasinist, on sündinud 9. septembril 1935. Maanteemees, kes on elupõliselt, alates 1957. aastast, töötanud Harju Teedevalitsuses.

EDA LEPP, Riigi Maanteeameti Tehnokeskuse inseneritehnoloog, on sündinud 28. septembril 1935 Tallinnas. Lõpetanud Tallinna Polütehnilise Instituudi 1959 teedeinsenerina, on ta töötanud järjepidevalt maanteealal, alguses inseneri ja grupijuhina Projekteerimise ja Uurimise Kontoris ning teadusliku uurimise sektoris, alates 1964. aastast Teedeehituse Kesklaboratoriumis vaneminsenerina, Kesklaboratoriumi juhataja asetäitjana, uurimisosakonna juhatajana, uurimisgrupi juhtivinsenerina ning teimide sektori juhatajana. Praegust ametit peab juubilar möödunud aastast saadik.

TOIVO HÜRENEN, Järva Teedevalitsuse kruusapurusti masinist, on sündinud 9. oktoobril 1935. Teenekas maanteelane on põline Järva Teedevalitsuse töötaja, olles seal oma ametit pidanud 1965. aastast alates.

Meie juubilare

JAKOB TOROPOV, Võru Teedevalitsuse traktorist, on sündinud 18. oktoobril 1935. Tubli, teenekas elupõline maanteelane on Võru Teedevalitsuses töötanud 1958. aasta märtsikuust saadik.

55

MARET KURG, Valga teemeister, on sündinud 24. septembril 1940. Käesoleval aastal tähistas ta 30 aasta möödumist päevast, mil temast teemeister sai. Teda tuntakse kui korralikku tööd nõudvat, kohusetruud, oma töötajate huve kaitsvat, abivalmis ning sõbralikku inimest, kes on otsekui loodud oma ameti tarvis.

LEA ZETKOV, Harju Teedevalitsuse Raasiku teemeistripiirkonna autojuht, on sündinud 24. juulil 1940. Töötanud selles ametis 28 aastat.

50

MAIE MÄGI, Harju Teedevalitsuse haljastustööline, on sündinud 4. oktoobril 1945. Töötanud teedevalitsuses 24 aastat.

TÕNIS LOKK, Tartu Teedevalitsuse projektgrupi insener, on sündinud 13. oktoobril 1945. Teedeinseneri diplomi sai Tallinna Polütehnilisest Instituudist 1969. aastal. Kogu tema tööne elu on olnud seotud maanteedega. Tartu Teedevalitsuses töötab 1975. aastast alates, kus tema tegevusvaldkonda on kuulunud maanteeobjektide projekteerimine, tehniline järelevaatus ja mitmed muud insenerialad. Viimastel aastatel lööb aktiivselt kaasa uue maantee registri juurutamisel nii Tartu Teedevalitsuses kui ka Maanteeameti vastava töörühma koosseisus.

ÜLO-ARNO VINNI, Ida-Viru Teedevalitsuse peaenergeetik, on sündinud 21. oktoobril 1945 Ida-Virumaal Aidu külas. Töötab Ida-Viru Teedevalitsuses 5. aastat.

Teeleht NR. 4

Avaldame PIARC presidendi kirja 26. septembrist 1995, mille ta saatis Riigi Maanteeameti peadirektorile hr. Riho Sõrmusele.

Kallis hr. R. Sõrmus!



Mul on tõsiselt hea meel meeldiva võimaluse üle vahetada Teiega mõtteid Alalise Rahvusvahelise Maanteeakongresside Ühingu (PIARC) XX kongressi ajal Montreal'is. Tahaksin Teid tänada selle toetuse, heatahtlikkuse ning aktiivsuse eest, mida näitasite üles Alalises Rahvusvahelises Komisjonis, sest sellel tehti Ühingu tuleviku jaoks väga olulisi otsuseid. Tahaksin Teid tänada ka toetuse ja aktiivsuse eest kongressil, mis minu veendumust mööda oli väga edukas just tänu sellele, et kõik osavõtjad suhtusid asjasse väga tõsiselt ja et kõigil oli võimalus saada niisugust infot ning neid tehnikaalaseid teadmisi, mis töötasid tulu iga osalejamaa teede infrastruktuuri seisukohalt. Loodan, et juba kõige lähemas tulevikus avaneb meil taas meeldiv võimalus vestelda ja et Teie osavõtt PIARC ja Rahvusvahelise Maantee Liidu (IRF) tegevusest jätkub niisama aktiivselt ning tulemusrikkalt Ühingu kõigi liikmesmaade hüvanguks. Täna Teid veel kord toetuse eest ning kasutan ühtlasi võimalust edasi anda oma parimad tervitused.

President Victor M. Mahbub

I am sure, it will be an opportunity to exchange information and technology in the road sector in the benefit of the road infrastructure of respective countries. I look forward to have in a very near future the pleasure of exchanging point of view with you again, and I also hope that your participation in all activities of PIARC, World Road Association, continues as active as it has been up to date in the benefit of the Association and in the benefit of its member countries.

I thank you again for your support, and take the opportunity to send you very best regards.

The President

Victor M. Mahbub

Mr. Riho Sõrmus
PIARC First Delegate
Director-General
Estonian Road Administration
24, Pärnu Road
EE 0001 Tallinn
Estonia



Väljaandja
RIIGI MAANTEEAMETI
TEHNOKESKUS

TEELEHT NR. 4

Ilmub neli korda aastas

Ristikü põik 8, EE0006 Tallinn
Telefon (22) 478 567
Faks (2) 6 395 351

Toimetaja LUULE KAAL

Samas tellimuste vastuvõtt TEELEHELE ja reklaamile