

3 (23)

JUULI
2000

MAANTEEAMETI TEHNOKESKUSE

VÄLJAANNE

Selles numbris

- Veidi ajaloost: Balti maanteelaste konverentsidest; teedemuuseum
- Maanteehoiu erastamisest Soomes lk. 3
- Meie materjalide jälgedes lk. 6
- Via Nordica 2000 lk.6
- Tee puhtaks! lk. 9
- Struktuurifondid: konverents Bledis lk. 10
- Ubi omnes viae conveniunt. Essee lk. 13
- Ilmast sõltuvad teolud ei tunne riigipiire lk. 19
- In memoriam lk. 19
- Meie juubilare lk. 20
- Õiendus lk. 20
- XXXIII suvespordimängud; tenniseturniir lk 23

Taustafoto: H. Vahter

Vt. artiklit maanteemuuseumist

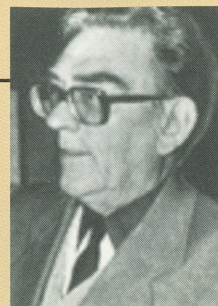


Foto: E. Vahter

Vt. artiklit Via Nordica 2000



Foto: T. Roisk



JÄRJEKORDSE BALTI MAANTEELASTE KONVERENTSI EEL

Augustikuu 21. – 23. päeval aastal 2000 toimub Riias järjekordne, XXIV Balti maanteelaste konverents.

Selle eel tuletaksin meelde viimast sõjaeelset, VIII konverentsi. Tsiteerin "Teelehte" nr. 3 (11) aastast 1997.

VIII konverents toimus Eestis (Pärnu ja Tallinn, 21. – 23. augustini 1939), osavõtjaid oli ligikaudu 30. Enne II maailmasõda jäi see ka viimaseks, sest planeeritud 1940. aasta IX konverentsi Leedus Balti riikide annekteerimise tõttu ei peetud...

Konverentsi otsustest väärivad tähelepanu järgmised:

- teedeseksioon: seoses autoliikluse kasvuga on vajalik ümber korraldada maanteevõrk; suurt tähelepanu pöörati kruusateede tolmutõrjele ja nende korrashoiule pindamistöödega, tõsiselt arutati teetööde mehhaniseerimist ja ühtset liiklusloenduse metoodikat;
- sildade seksioon: arutusel olid pinnaseuringud, sildade perioodilise järelevalve metoodika ning sõiduteede gabariidid;
- transpordiseksioon: tähelepanu pöörati liiklusohutuse ja liikluspropaganda probleemidele, aga ka jalgrattaliikluse korraldamisele.

Eraldi võeti vastu otsus "teede kordaseadmise ja liikluse korrastamise kohta seoses 1940. aastal Helsingis korraldatavate olümpiamängudega."



Foto: Balti riikide teedekonverentsist osavõtjaid. Pildil keskel (hallis ülikonnas) Eesti Maanteede Talituse direktor ins. **R. Ambros**, vasakul Läti teede direktor ins. **J. Melnalksnis**, paremal Leedu teede peadirektor ins. **L. Tuskenis**.

Konverentsi puhul ilmus ka artikkel ajakirjas "Tehnika ajakiri" nr. 7/8, 1939:

Jürg lk. 3

TULEVANE MAANTEE- MUUSEUM VARBUSEL

Miks kavandab Maanteeamet oma muuseumi Varbusele? Mida see Varbuse postijaam endast kujutab?

Nendele küsimustele tahaksin anda vastuse koos Varbuse postijaama lühikese ajalooaga.

Postijaamadel on olnud suur tähtsus riikide side- ja reisiliikluse arengus, kusjuures neil on olnud otsene seotus maanteedega.

See oli ka üks põhjusi, miks otsustati maanteemuuseum rajada postijaama.

Et Varbuse postijaam on olnud teedevalitsuse halduses juba üle poole sajandi, siis valitigi just see maanteemuuseumi asukohaks.

Varbuse postijaam asub Põlva maakonnas endise Võru (suure) maakonna Põlva kihelkonna Varbuse vallas vana Tartu – Võru maantee ääres. Jaam on arhitektuurimälestisena kaitse all alates 1973. aastast.

Postijaama peahoone koos kõrvalhoonetega kuulub suhteliselt hilisesse perioodi – 19. sajandi keskpaika.

Postijaama hoonete kompleks on ehitatud enam-vähem üheaegselt, mistõttu meil on tegemist tervikliku ja korrapäraselt rajatud ansambliga. Ansamblile lisab olulise panuse ümbritsev loodus. Nagu teada, on see piirkond looduslikult mitmekesine, siin esineb tasandikke, ürgorge ja kõrgendikke. Varbuse postijaam asub looduslikult kauni Tilleoru (Ahja ürgoru osa) maastikukaitseala vahetus läheduses. Kunagi kuulus see ala Muinas-Eesti suurema maakonna Ugandi koosseisu. Pärast Eesti vallutamist sakslaste poolt loodi Kagu-Eesti alal Tartu piiskopkond, kuhu kuulus ka suur osa praegusest Põlva maakonnast.

17. sajandi esimeseks pooleks oli Põlva alal välja kujunenud tihe mõisatevõrk koos harimiskõlbuliku mõisa- ja talumaadega. Aastast 1627 mainitakse Varbuse küla, kuhu hiljem rajati Väimela karjamõisana tuntuks saanud Varbuse mõis.

- Tulevase teedemuuseumi hooned Varbusel. Foto: Fr. Sats
- 1863. aastal valminud Varbuse postijaama hoonestuse plaan (taustal)



Tähtsamateks liiklusteedeks siinkandis olid Rootsi aja lõpul Tartu – Vastseliina – Pihkva ning Tartu – Nõo – Tõlliste – Valga maantee.

1784. a. loodi Tartu kreisi lõunapoolsetest kihelkondadest Võru kreis. Uut kreislinna ei läbinud esialgu ükski postmaantee. 1820. aastal sai Võru linn endale postijaama ning tekkis vajadus kahe kreislinna – Tartu ja Võru vahelise ühenduse loomiseks. Idee aktiivseks pooldajaks oli kindral-kuberner Paulucci, kellel oli ka Aleksander I nõusolek selle rajamiseks. Sellele vaatamata jäi Tartu – Võru postmaantee rüütelkonna vastuseisu tõttu aastakümneteks avamata. Uue tõuke Tartu – Võru – Pihkva maantee arendamisele andis 1853. aastal alanud Krimmi sõda: nimelt pidi Tallinna – Paide – Põltsamaa – Tartu – Võru – Pihkva maantee tagama Tallinnas viibivatele sõjavägedele kiire ühenduse Venemaa sisepiirkondadega. 1854. aastal avatigi Tartu – Võru postmaantee. Esialgu kasutati siingi postijaamadena teeäärseid kõrtsi. 1862. aastal asuti aga Tartu – Võru trassil Maidla ja Varbuse spetsiaalsete postijaamade ehitamisele, sest nende majanduslik kasu oli ilmne. 1861. aasta oktoobrikuus müüs Varbuse mõisa omanik Paul Arthur von Sivers 75 vakamaa suuruse maatüki postijaama tarbeks. 1862. a. jaanuaris toimunud maanõunike kolleegiumi otsusega tehti Varbuse postijaama ehitustööde jälgimine ülesandeks kreisisaadik von Mollerile Sõmerpalust, sama aasta jaanuarikuust pärinevad ka ehitusmeister Franz August Köningsmanni kalkulatsioonid ehitustööde maksumuse kohta.

Postijaama kompleksi planeeriti rajada peahoone, sepikoda koos sauna ja pesuköögiga, hobusetall koos aidaga, tollakuur koos heinalakaga ning postipoiste maja.

Ülalnimetatud ehitised tuli plaanikohaselt ümbritseda müüri, milles oli kaks sõiduvärvat. Seega moodustas kogu hoonestus koos müüri neljakandilise suletud siseõue.

Samuti planeeriti rajada jääkelder ning kaev.

Ehitamist alustati 1862. a. kevadel. Hoonetekompleksi projekti autoriks oli juba mainitud Tartu ehitusmeister F. A. Köningsmann. Ehitusmaterjalina kasutati Lõuna-Eesti arhitektuurile iseloomulikku maakivi ja põletatud punase tellise kombinatsiooni. Peahoone arhitektuurilises lahenduses võime leida sarnasust 19. saj. teise poole Lõuna-Eesti suurtalu häärberiga. Ehitiste omapära arvestades on alust arvata, et ehitustöödel kasutati ümberkaudsete talupoegade tööjõudu. Kahtlemata oli siin tööl ka linnast pärinevaid oskustöölisi, nii on mainitud tislmeister Petersoni. Võib arvata, et maalri-, lukksepa- ja pottsepatöid tegid õppinud mehed. Ehitustöö kulges ilmselt kiiresti ja ladusalt, sest juba järgmise, s.o 1863. aasta septembrikuust pärineb teade postijaama ehitustööde lõpetamisest. Peahoone ehitati tellistest ning kaeti punaste katusekividega, mille all oli laudkate. Eeskojast suundusid ukse vasakule ja paremale, kus olid postikomissari eluruumid ning postikorralduse ja reisijate toad. Räägitakse ekspeditsioonitoast, mis oli laudvaheseinaga kaheks jagatud. Siin asus punastest kahlitest ahi, mis soojendas ka postikomissari tuba. Köögis oli valgetest kahlitest pliit praeahjuga ning leivaahi. Köögi all oli võlvitud kelder.

Eeskojast viis pöörduksega trepp pööningule, kus oli kaks ärklituba.

Peahoonest paremale jäi lõhutud maakividest tallihoone, mis oli kaetud punaste katusekividega. Tallihoone maantee-poolses otsas paiknes ait. Aidale järgnenud võrdlemisi ruumikasse talliossa oli ehitatud 33 latrit hobuste jaoks, talli keskossa jäi puupõrandaga vahekäik.

Peahoone taha üle õue, hooneid ümbritseva telliskivimüüri ühele joonele jäi tollakuur. Kuuri tagumine sein ja otsaseinad olid alumise korruse ulatuses lõhutud maakivist, kuuri esikülje moodustasid telliskivipostid ja nende vahele jäävad



1. juuni 2000. Aadu Lass tutvustab huvilistele Varbuse hoonetekompleksi saamisluгу. Foto: E. Vahter

kahe poolega töllakuurivärvavad. Töllakuuri peale oli ehitatud seitsme avaga heinalakk. Laka välisseinad olid kaetud põikilaudvooderdusega. Hoonet kattis punastest tellistest viilkatus.

Peahoonest vasakul, maanteepoolsel küljel asus punastest tellistest postipoisteelamu. Esialgsete kirjelduste põhjal oli selles majas viis tuba ja eesruum. Neist ühes töötas töllassepp, teises sadulsepp, ülejäänud ruumid olid postipoiste käsutuses. Maja interjööri mainitakse punast kahhelahju, kaminat ja raudahju. Postipoiste majaga ühel joonel selle taga asus maa- ja telliskividest viie ruumiga sepikoda-pesuköök-saun (sepikoja osa oli maakivist, saun-pesuköök ja sepa elutuba telliskivist). Pesuköögi taga oli sepa elutuba.

Õue keskel asus vändaga ja viilkatusega 56 jala sügavune kaev.

Hooneid ümbritsenud müüri lõpetasid peahoonest vasakul ja paremal kaks paari telliskiviposte, millel olid graniit-plaadid.

Väljapoole müüri, sauna-pesuköögi-sepikoja taha projekteeriti 1864. a. jääkelder.

Postijaamade uurija, arhitekt K. Aluve postijaamade tüpiseeringut aluseks võttes võime öelda, et Varbuse peahoone esindab hilisemat, nn varbuse tüüpi. Selle esindajad on juba mainitud Maidla postijaam (ehitatud 1862. – 1863) ning sama sajandi 70. aastatel Tallinna – Virtsu maantee äärde rajatud Liiva, Risti ja Turpla postijaam.

Maanteeamet on hoidnud kaitsealust kompleksi suhteliselt

heas korras. On uuendatud peahoone, talli ja postipoiste maja katust. Ka uuesti riigi omandisse saadud töllakuur on suures osas renoveeritud. Taastamist vajavad sepikoda, kaev ja jääkelder.

1999. a. tellis Maanteeamet AS-lt *Restauraatorprojekt* projekti muuseumi rajamiseks järgmiste **etappide viisi**:

I. Muuseumi generaalplaan, mis näeb ette postijaama ja üle tee asuva platsi väljaehitamise teedemuuseumiks koos kõigi vajalike tehnovõrkude projekteerimisega.

Generaalplaan peab käsitlema muuseumi väljaehitamiset **järkude viisi**:

1. järk: peahoone, talli ja töllakuuri väljaehitamine muuseumiks koos üle tee projekteeritava parklaga. Selle osa, muuseumi esimese järgu käikuandmise tähtaeg on 2001. aasta;

2. järk: muuseumi teine järjekord – postipoiste maja (personali- ja külalistemajaks) ja sepikoja (sepikoda ja väljapanekud) väljaehitamine, tähtajaks 2003. aasta;

3. järk: külastajate teenindamise ala ehitamine üle tee asuvale platsile ja metsaparki, arvatavalt eraettevõtjalt, soovitatavalt paralleelselt muuseumi väljaehitamisega.

II. Muuseumi esimese järgu tööprojekt koos tehnovõrkude projektiga, mis arvestaks ka vajadust muuseumikülastajaid teenindada.



1. juuni 2000. Tamme istutamine teedemuuseumi parki Varbusel. Istutamise au oli antud Maanteeameti peadirektorile Riho Sõrmusele. Foto: E. Vahter

Muuseumi esimese järgu ruume hakatakse kasutama järgmiselt: peahoone põhikorrusel asuvad väljapanekud ja vitriinid, mansardkorrusel hoitakse eksponaate ja abivahendeid ning valmistatakse neid ette, samas asub kantselei; tallis asuvad suured eksponaadid (masinad jms.) ning osaliselt toimuks ka nende hooldamine ja korrastamine; osa suuri eksponaate oleks välja pandud töllakuuris.

Mõnes peahoone ruumis on ilmselt vaja püüda taastada ruumide algne väljanägemine (ahjud). Ette tuleb näha platsi kivisillutise taastamine ja õuel asunud kaevu taastamine eksponaadina. Hoonete välisilme on vaja säilitada (taastada) algsena.

Ehitustööga tehakse algust 2000. a. teisel poolel. Üle maantee asuv endine teedevalitsuse puukool kujundatakse parkiks, endisele laoplatstile on kavandatud parkla ning võimalik ka külastajate teeninduskompleks (motell, baar jm).

Loodame peatselt kohtuda muuseumi avamisel!

MAANTEEHOIU ERASTAMISEST SOOMES

SOOME MAANTEEAMETI TOOTMISPOOL ÄRIETTEVÖTTEKS!

Ajakirjast "Tie ja Liikenne" nr. 4/2000

Soome Maanteeamet jagatakse tuleval aastal (2001 – Toim.) ametkondlikuks teede haldusasutuseks ja riikliku äriettevõttena tegutsevaks tootmispooleks. Riiginõukogu kiitis põhimõttelise otsuse heaks 10. märtsil 2000.

Pärast reformi läbiviimist korraldab teede haldusasutus konkursid teede ehitamise ja korrashoiu töövõttudeks. Loodav äriettevõtte osaleb töövõttudel ühena pakkujatest. Konkursis avatakse etappide kaupa.

Teede tootmispool muudetakse äriettevõtteks, et muuta konkurentsi maanteehoiust tõhusamaks. Muutuste käigus ei tehta mingit allahindlust maanteehoiu kvaliteedi ja liiklusohutuse osas. Reformiga on seotud ka ümberkorraldused finantseerimises. Põhimõtteks on see, et maanteehoiu reorganiseerimisega kaasnevad säästud jäävad maanteehoiule.

Üleminekuperiood kestab 2004. aastani ja selle etapi lõpuks peaks tootmiskallakuga äriettevõttes olema 3500 ja teede haldusasutuses umbes 900 töötajat. Praegu on Maanteeameti teenistuses alaliselt kokku 6100 inimest. Reformi mõjude reguleerimisest üleminekuperioodi ajal on töötajatega kokku lepitud. Personali tööhoiveprobleemide lahendamisele aidatakse igati kaasa ka oma ettevõttest väljaspool, muu

hulgas nt. ametikohtade üleviimise teel, ümberõppe abil ja uusi töökohti otsides.

Põhimõttelist otsust tehes Riiginõukogu rõhutas, et tootmise riiklikuks äriettevõtteks muutmine on püsiv lahendus ning tootmist ei kavatseta muuta akstsiaseltsiks. Äriettevõttele antakse üle tootmisega seonduv omand. Mineraaltoorme karjäärid jagatakse teede haldusasutuse ja teede äriettevõtte vahel.

Maanteeameti praegune sisemine jagunemine tellijaorganisatsiooniks ja tootmispooleks ei ole kindlustanud kõige efektiivsemat maanteehoiu. Konkurentsi efektiivsuse seisukohalt ei ole peetud heaks, et samasse organisatsiooni kuuluv tootmine on osalenud tellija poolt korraldatud töövõtupakkumistes. Selline sisemine jaotus oli ette nähtud vaid lühikeseks vaheetapiks.

Raha juurde maanteehoiuks

Seoses reformiga otsustati, et 2000. aasta lisaeelarvesse tuleb 200 miljonit marka assigneeringuid põhimaanteede hoiuks. Assigneeringuid kasutatakse teedevõrgu korrashoiuks ja Maanteeameti personali kohandamiseks uute tingimustega. Peale selle on kokku lepitud 500 miljoni marga suuruse lisafinantseerimise suhtes tee-ehituseks Soome eri piirkondades. Sel ja tuleval aastal on kavas alustada kogufinantseerimisega nelja maanteeprojekti: ringtee nr.3 lennuväljalt itta, põhimaantee nr. 6 Koskenkylä – Kouvola lõik, põhimaantee nr. 4 Liminka – Oulu lõik ja põhimaantee nr. 2 Pori – Ulvila vahel. Kokkuleppeline 500 miljoni marga suurune lisaraha on seotud äriettevõtteks muutmisega kaasneva üleminekuperioodi finantseerimise korraldamisega. →

Järjekordse Balti maanteelaste konverentsi eel (Algus esikaane siseküljel)

Ärevatest poliitilistest aegadest hoolimata soovivad Balti riikide rahvad jätkata oma rahuliku ülesehitavat tööd. Praegu on väljaehitamisel "olümpiatee", milline ülesanne nõuab suurt jõupingutust ja oskust selle töö teostajailt. Peale selle seisab meil ees üldine teedevõrgu olude parandamine tolmutorje mõttes. Nende suurte ülesannete lahendamisel seisavad kõik kolm Balti riiki – Eesti, Läti ja Leedu – ühtlastes oludes. Selle tõttu evib nende riikide teedetegelaste koostöö eriti suurt tähtsust. Seda tähtsust on ilmekalt väljendanud meie teedeminister härra ins. N. Viitak Balti riikide konverentsi avakõnes, milles ta tõi ette järgmist:

"Täna on kogundunud 8-ndale järjekordsele konverentsile Eesti, Läti ja Leedu teesajanduse juhtijad, et koos läbi arutada neid huvitavad tee- ja liikluseala küsimused. Kui omal ajal tekkis mõte korraldada selliseid perioodilisi nõupidamisi, siis nende eesmärkidena oli ette nähtud töö kokkukõlastamine, ühiste ülesannete lahendamine ja meie maade vahel tiheda vastastikuse sideme loomine. Võin omalt poolt nentida, et aja

jooksul on jõutud neile eesmärkidele, ja et on loodud meie kolme riigi vaheline koostöö teetehnika- ja liiklusküsimuste lahendamiseks.

Liilemisteed lähendavad rahvaid üksteisele ja soodustavad vastastikust arusaamist ja sõbralike suhete edenemist, mis on eriti tähtis just meie maadele, kel on ühine saatus ja võib olla ka ühtlane tulevik.

Tänavusel konverentsil on veel see tähtsus, et siin on võimalus läbi arutada küsimused, mis on seoses teede paremastamisega ja liikluse korrastamisega eeloleva tuleva-aastase olümpiaadi puhuks, kus tuhandad turistid suunduvad läbi Balti riikide Soome. Eeldatav olümpia peatee läheb läbi kõigi kolme meie riigi, ja seepärast on meie kõikide kohus jõudu ja võimalust mööda kaasa aidata eesoleva ülesande lahendamiseks.

Praegusel ajal, kus poliitiline taevast on pilves ja rahvusvahelised suhted on väga pinevil, peame meie enam kui kunagi oma riikide huvide kaitseks oma suhteid tihestama; ja hea teedeühendus meie vahel on teguriks, mis kahtlemata kergendab sellist ühinemist ja enesekaitmist. (Lõpp lk. 5)

(Algas lk. 3) Vajalikud eelarvelahendused valmistatakse ette 2000. aasta kevade lisaeelarve ja 2001. aasta eelarvega. Lisafinantseerimine eeldab, et Soome parlament (Eduskund) kinnitab maanteeameti reformimise.

Maanteeameti peab olema valmis hoolitsema kogu riigi üldkasutatavate teede ja praamiliikluse eest. Transpordiministeerium jälgib omanikuna äriettevõtte tegevust ning konkurside erapooletust. Maanteeameti reformimisega loodetakse elustada kodu- ja välismaist konkurentsivõimet mullatööde vallas.

Teetööde töövõtukonkurss avatakse järk-järgult aastatel 2001 – 2004. Äriettevõtteks muutuv maantee tööde tootmisüksus saab algetapil osa töövõtudest läbirääkimiste teel ilma konkursita. Sel viisil saadavate töövõtude arv väheneb üleminekuperioodi iga aastaga. Äriettevõtte võib osa võtta maanteehoiuhangetest väljaspool riigiteid nagu tänavate ja erateede ehitamine ja korrashoid. Ala pole plaanis üle paisutada: äriettevõtte võib üleminekuperioodil osaleda väljastpoolt tulevates töövõttes vaid samas määras, nagu eraettevõtte saavad üldise teehoolde alaseid töid enda käsutusse.

Transpordiministeerium valmistab märtsi keskpaigaks ette Maanteeameti organisatsioonilise reformimisega seonduvad valitsuse seaduseelnõud.

Lisainfot viimaste sündmuste kohta pärast artikli avaldamist ajakirjas "Tie ja Liikenne"

Pärast pikki arutelusid ja ekspertide ning Maanteeameti spetsialistidega toimunud vestlusi Eduskunna komisjonis esitati seaduse eelnõu vastuvõtmiseks saadikutele.

13. juunil 2000 kiitis Eduskund suure häälteenamusega Soome Maanteeameti tellija ja töövõtja rollide lahutamise heaks.

Põhjamaade Teedetehnilise Liidu kongressil Malmös 13. – 16. 06. 2000 esines maanteehoiu erastamise teemal Markku Teppo (Soome Maanteeamet). Alljärgnevalt esitame tema ettekande kokkuvõtte.

ÄRIETTEVÕTTE JA AVATUSE POOLE

Markku Teppo

- Maanteeameti tootmispool muutub 1. jaanuarist 2001 äriettevõtteks
- Soome parlament (Eduskund) kiitis teede haldusametuse ja teetööde tootmise äriettevõtte seadused heaks 13. juunil 2000

Mis on kõige tähtsam?

- Kui teede haldusamet ja maantee tööde tootmisüksus töötavad kumbki omaette, saab selgemini piiritleda kummagi ülesanded
- Teehoiu kvaliteedi üle ei tingita ka tulevikus
- Töötajate seisundi kindlustavad konkurentsivõimeline tegevus ja nelja-aastaseks üleminekuajaks mõeldud tugipakett
- Uuendustest saadav sääst läheb teekasutajate hüvanguks
- Nii tellija kui tootja tegevusele turul on kehtestatud kindlad mängureeglid

Miks muutus on paratamatu?

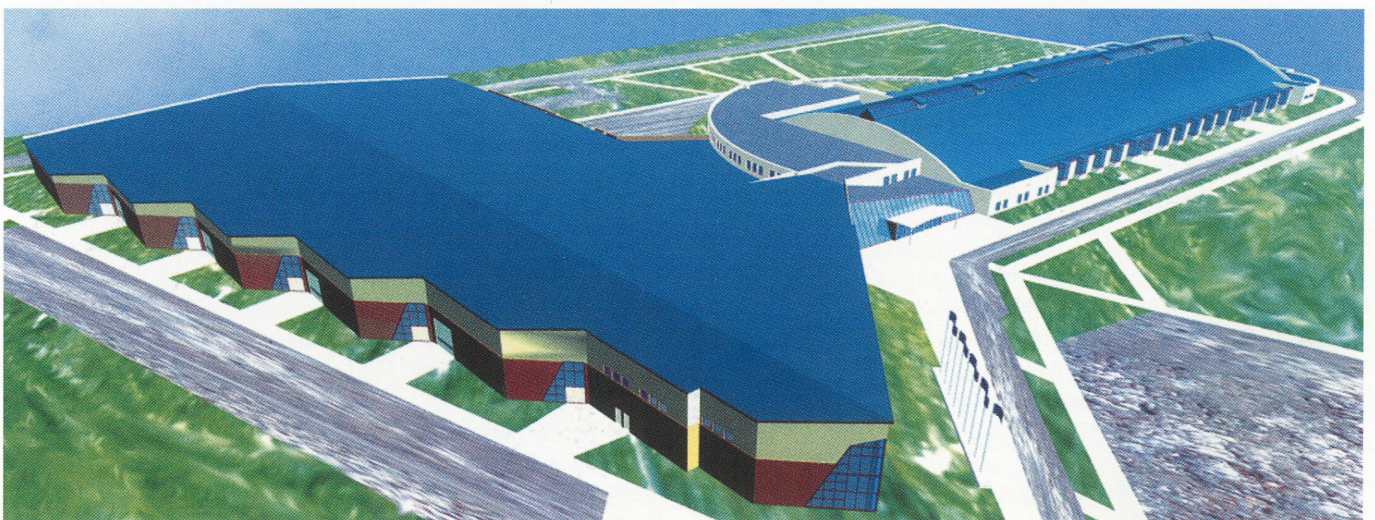
- Avalikelt teenustelt oodatakse samasugust hinna- ja kvaliteedisuhet kui eraettevõtja teenusteltki
- Maanteeameti osana ei suuda tootmispool tegutseda konkurentsivõimeliselt

Ülesanded ja tööjaotus muutuvad selgemaks

- Teede haldusamet tegutseb ametiasutusena
- Teetööde tootmispooldest saab teehoiuteenuseid pakkuv riiklik äriettevõtte

Ühiskonna kontroll jääb alles

- Kumbki organisatsioon tegutseb Transpordiministeeriumi suunamise all



Rahvusvaheline näitusekeskus Riias Kipsalas (makett). 21. – 23. augustini 2000 peetakse seal XXIV Balti maanteelaste konverents.

- Eduskund otsustab ka edaspidi teehoiuassigneeringute üle

Teede haldusametisik

- vastutab ühiskonna ees selle eest, et Soome üldkasutatavad teed, sillad, praamid ja parved oleksid korras ning liiklus sujuv ja turvaline
- avab teehoiu avalikule konkurentsile järk-järgult nelja aasta jooksul
- tellib teede projekteerimis-, ehitamis- ja korrashoiu- ning praamiteenust

Teetööde tootmise ettevõtte kui äriettevõtte

- osaleb pakkumistes võrdselt teiste pakkujatega ja samadel algtingimustel
- osutab teenuseid tellijatele ja teede kasutajatele vastavalt nende soovidele ja tõhusalt
- arendab teenuseid ja tegevust, kindlustamaks oma positsiooni üha tugevnevas konkurents

Mõju teede kasutajatele

- Teehoiu kvaliteet ja liiklusohutus ei halvene
- Uuendustest saadav sääst läheb teede kasutajate hüvanguks
- Teede haldusametuse teedevalitsused jäävad endiselt vastutama teede korrasoleku eest oma piirkonnas
- Maksimaksjate raha kasutatakse tõhusamalt kui enne
- Terve konkurents turul tagab teehoiu arengu

Mõju töötajatele

- Riik jääb tööandjaks ka teetööde tootmise äriettevõttes
- Teenistusvahetused on kindlustatud 2004. aasta lõpuni
- Töötajate seisund tagatakse riikliku tugipaketiga
- Uuendus toimub personali, juhtkonna, osakonnajuhatajate, personalinõustajate ja Tööministeeriumi koostöös, kaasvastutaja on teede haldusamet
- Maanteeamet aitab ja toetab töökoha muretsemisel neid töötajaid, kellele tal ei ole tööd anda

- Täiend- ja ümberõppe ajal on töötaja kas osalisel või täispalgal
- Riiginõukogu põhimõttelise otsuse järgi kasutatakse ajavahemikul 2001 – 2004 uute töökohtade leidmiseks 90 miljonit Soome marka

Mida teeb personalinõustaja?

- Tutvustab tegutsemisviise tööpaikadel
- Vestleb isiklikult iga töötajaga ja aitab olukordadele uusi lahendusi leida
- Abistab tööotsingutel või õppima pääsemisel
- Tegutseb ühendusepidajana (nii asutuse sees kui ka väljaspool)

Konkurentsi avamine

- Teede haldusamet nõustab teetööde tootmise äriettevõtet
- 2001. aastal 2100 miljoni marga eest
- 2002. aastal 1500 miljoni marga eest
- 2003. aastal 700 miljoni marga eest
- 2004. aastal 200 miljoni marga eest
- Tegutsemisviisi osas lepatakse täpsemalt kokku 2000. aasta jooksul

Konkurents avatakse järk-järgult

Konkurentsi avamine toimub järgmise skeemi kohaselt:

– teede ehitus ja teehoid	2001 – 2002
– teede projekteerimine	2001 – 2004
– teede hoole	2001 – 2004

Teetööde tootmise äriettevõtte kui ettevõtja

- keskendub algul põhioskustele ehk teede ehitamisele, teehoiule ja -hooldele ning liiklusele ja liiklusesse puutuvale teabe- ja oskusteenustele
- laiendab vastastikkuse põhimõtte kohaselt oma tegevust üldkasutatavatelt teedelt tänavatele, era- ja muude teede →

Ma loodan, et käesolevgi konverents kaasa aitab koostöö tihendamiseks ja meie maade vaheliste sõbralike sidemete kõvendamiseks.

Sõbralike riige Läti ja Leedu delegatsiooniliikmeid tervitades, soovin edu konverentsi tööle meie maade tulevaseks heaoluks.”

Neid N. Viitaku mõtteid on Balti riikide poolt edasi arendatud: 1957. a. taastati Läti initsiatiivil konverentside pidamise praktika, 1989. a. loodud Balti Maanteelaste Nõukogu on ühistegevust edukalt juhtinud, mille tulemusena ongi nüüd tulemas XXIV konverents Riias. ■

XXIV KONVERENTSIL RIIAS ON KAVAS PIDADA SEMINARE JÄRGMISTEL TEEMADEL:

- Maanteede mõju keskkonnale
- Moodne liikluskorraldus ja liiklusohutus
- Sildade projekteerimine, ehitus ja remont

- Rahvusvaheliste transpordikoridoride ja -teenuste arenguväljavaated Balti piirkonnas
- Maanteede projekteerimine, ehitus ja rekonstrueerimine
- Maanteevõrgu haldamine ja rahastamine
- Maanteede igapäevahoole, sh. talihoole

Kroonika

Tallinna Tehnikaülikooli Nõukogu on valinud teedeinsener ja tehnikakandidaat Maano Koppeli viieks aastaks ülikooli Teedeinstituudi teedemajanduse professoriks. Ühtaegu valis Teedeinstituudi Nõukogu Maano Koppeli samaks tähtajaks Teedeinstituudi direktoriks. Maano Koppel alustab tööd uues ametis alates 1. septembrist 2000, lahkudes praegusest peaspetsialisti ametist Maanteeameti Tehnokeskuses.

korrashoiule ja spetsiaalsetele infrastruktuuriteenustele

- võib tegelda ekspordi ja äriiga, muu hulgas juhtimis- ja teabeteenuse alal

Kuidas selleni on jõutud?

- 1.1.1998 jagunes Maanteeamet teede haldusosaks ja teede tootmispooleks
- Praeguse valitsuse juhtimispõhimõte 1999. aastal oli: "Maanteeametit arendatakse olemasolevate pilootprojektide alusel, järgides head personalipoliitikat"
- Transpordiministeeriumis olid 1999. aasta sügisel järgmised töörühmad:
 - personalitöörühm
 - infrastruktuuri- ja konkurentsirühm
 - mineraalmaterjalide karjääride jaotusrühm
 - omandi jaotusrühm
- Riiginõuniku põhimõtteotsus 10. märtsist 2000

Riiklikest ametitest muutuvad äriettevõteteks:

- Post
- Raskone
- Autoregistrikeskus
- Metsadevalitsus
- Lennuamet
- Riigiraudtee
- Maanteeameti teetööde tootmisüksus

MEIE MATERJALE JÄLGIDES



Teedeinsener Olev Raidi sulest ilmus Teelehes nr. 4(20), 1(21) ja 2(22) mahukas probleemartikkel "Must- ja asfaltbetoonekatete külmtaastusremont mõned tehnoloogilised probleemid", milles autor on analüüsiva silma ja kiiduväärse teravusega osutanud probleemidele tee-ehituse normatiivides, projekteerimises, ehituses ja mõnes muus valdkonnas. Teelehe toimetuse ootab

nüüd vastukaja teadlastelt, inseneridelt, Maanteeametilt ja Tehnokeskuselt ning ka tee-ehitusfirmadelt, seda juba Teelehe k.a oktoobrinumbriks.

Toimetuse

VIA

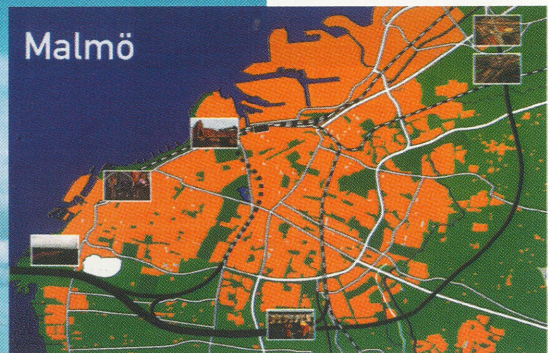
14. – 16. juunini 2000 viibis Malmös (Rootsi) Eesti maantee-
laste delegatsioon, et võtta osa Põhjamaade Teedetechnilise
Liidu (PTTL) 18. kongressist. Oleme neis kongressides
osalenud alates 1992. aastal Tampere toimunud kongressist,
kuhu oli kutsutud Eesti Maanteeameti väikesearvuline
esindus. Seal allkirjastasid kõik osavõtnud riikide esindajad
Balti Maanteeelaste Nõukogu koostöömémorandumi PTTL-ga.
Suuremaarvuliselt olime esindatud 1996. aastal Norras
Bergen toimunud kongressil.

Kuigi PTTL-i ametlik suhtlemiskeel on rootsi keel, on
viimasel ajal koostöö arenenud ühisprojekti *NORDBALT*
kaudu.

Øresund. Silla püloonid ja vandid. Foto: T. Rokk



NORDICA 2000



Malmö. Musta joonega on tähistatud ümbersõidutee, mis rajati seoses püsiühenduse ehitamisega Malmö ja Kopenhaageni vahel.

*Kongressist osavõtjad Øresundi silla alguses (vasakpoolne foto).
Foto: T. Rokk*

Korraldatud on mitmeid ühisseminare aktuaalsetel teemadel: liiklusohutus, maanteede andmebaasid (registrid), keskkonnakaitse. Ees ootab veel sildadealane seminar. Malmös toimunud kongressist oli osavõtt väga arvukas –

osavõtjaid registreerus kokku 1172, sh Eestist 28. Rohkearvulise osavõtu tagas kindlasti toimumise soodne asukoht ning kahtlemata sündmus, mis punase niidina läbis kongressi – püsiühenduse valmimine üle Øresundi väina →



*Vaade busiaknast Malmö ümbersõiduteele.
Foto: T. Rokk*

Rootsi ja Taani vahel ning autoliikluse pidulik avamine 1. juulil k.a kõige kõrgemal tasemel eesotsas Taani kuninganna ja Rootsi kuningaga.

Kuigi kongressi ametlik keel oli rootsi keel, tõlgiti kõigi kolme päeva plenaaristungid nii inglise kui soome keelde. Esimene plenaaristung puudutas valminud püsiühendust Rootsi ja Taani vahel. Mida annab see tulevikus kahele riigile, nende ühisele regioonile, ühiskonna arengule või saab sellest hoopis ähvardus keskkonnale? Küsimusi oli õhus palju. Sild seob kahe riigi eri regioonid poliitiliselt üheks, Malmö võib muutuda Kopenhaageni eeslinnaks, Rootsi Skåne maakond saab tegelikult Kopenhaageni näol teise pealinna. Suuremad muutused keskkonnas avalduvad alles 10 ... 20 aasta pärast. Väga huvitav oli ehituse tehnika- direktori ettekanne ehituse käigust, eriti paljude allettevõtjate töö koordineerimisel ja tehnilise järelevalve organiseerimisel. Ettekanne oli meie jaoks väga kasulik ja õpetlik.

Teine istung puudutas nn *nullvisiooni* liikluses, s.o liiklust ilma surmajuhtumite ja raskelt vigastatuteta. On see unistus ja kuhumaani on see reaalne? Kõik inimesed teevad vigu, on ekslikud. Millal üha suuremad ohutuse tagamiseks tehtavad investeeringud ei anna enam oodatud tulemusi, kus on see piir? Teed muutuvad aina paremaks, autod ehitatakse üha täiuslikumad, kiirused kasvavad. Kas ohutuse tagamiseks peab hakkama tootma autosid mille kiirus ei ületa 50 km/h? Elus ei saa ju välistada riske!

Kolmandaks puudutati järelkasvu probleemi – koostöö uusi vorme noorte kaasahaaramiseks teedemajandusse kui edasise arengu eeldust. Maanteeorganisatsioonidest tuleb luua positiivne imago, mis on noortele tähtis. Kasvavale põlvkonnale on keskkond väga oluline. Igasuguste mobiiltelefonide reklaamikära taustal on teedealane PR (ingl. *public relations*) tagaplaanil ja mannetu.

Tehnilistel väljasõitudel tutvustati Øresundi püsiühendust, ühel korral põgusalt, teisel korral oli au sõita samal päeval avatud uuel Malmö ümbersõidukiirteel ning ületada bussil

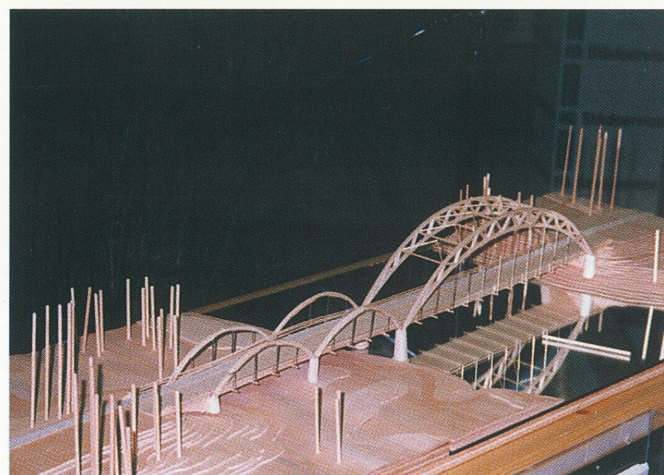
Øresundi väin Rootsist Kopenhaagenisse Kastrupi lennujaama väravatesse. Võiks öelda, et kongressist osavõtjad olid tegelikult esimesed reisijad vastvalminud kompleksil. Malmö ümbersõidu ehituselt üks põrutav fakt: et üks ehitatud liiklussõlm eraldas kiriku külast, siis ehitati elanikele kirikus käimiseks uus, keskkonnasõbralik, erilise kattekonstruktsiooniga ca 300 meetri pikkune tee, mis läks maksma 25 mln Rootsi krooni.

Et paljud on varem külastanud Øresundi ehitust (vaata ka *Teelehte* nr. 4 (20), 1999), siis toogem meeldetuletuseks ära selle kompleksi põhiandmed (alates Rootsi poolt):

- silla pikkus kunstliku saareni on 7844 m, sh vantsillal 1092 meetrit, vantsilla peasilde pikkus on 490 m; püloonide kõrgus merepinnast 203,5 m
- Pepperholmi tehissaar pikkusega 4055 m
- 3510 meetri pikkune tunnel auto- ja raudteeliikluseks
- 430 meetri pikkune tehispoolsaar Taani rannikul

Øresundi ületamine on tasuline ? 540 EEK-i sõiduauto eest koos reisijatega.

Oli uhke tunne küll ületada sellist suurejoonelist ehitist! Säilitagem midagi sellest tundeist tulevikuks ka **Suure väina** ületamise puhuks! ■



Pildil ülal: Puitsilla makett. Rootsis kasutatakse maantee-sildade ehitamiseks märkimisväärset hulga ka puitu.

Pildil vasemal: Grupp kongressist osavõtjaid Eestist Fotod: T. Rokk





TEE PUHTAKS!

29. APRILL 2000

Nimetatud kuupäev oli 2000. aasta jaoks iseäralik selle poolest, et toimus teine ülevabariigiline maanteepervede heakorra- ja koristuskampaania **TEE PUHTAKS!**

Kampaania korraldaja oli mittetulundusühing **“Timur”** ja see oli jätk esimesele kampaaniale 1999. aasta maikuus. Mõlemad kampaaniad on suunatud olnud eelkõige kõigile maantee kasutajatele ning toimunud koostöös Maanteeameti ning mitme teise organisatsiooniga. Nende eesmärgiks on olnud elanikkonna keskkonnateadlikkuse edendamine, teepervedele loobitud prahi koristamine ning vastava vabatahtlike liikumise propageerimine. Koristuspäevast osavõtuks organiseeritakse vabatahtlike kooliõpilaste ja eri organisatsioonide täiskasvanute seast. (Osutame siinkohal analoogilisele programmile **“Adopt-a-Highway”** Minnesota osariigis USA-s, mida tutvustasime eelmises *Teelehes*.) Taoliste programmide lõppeesmärk on muuta inimeste elukeskkond elamisväärseks ka tulevastele põlvetele.

*

Mittetulundusühing **“Timur”** alustas oma tegevust 2000. aasta jaanuaris ning koondab isikuid, kes tahavad tegutseda kodanikuühiskonnas ja püüavad ühiskonda oma tegevuse kaudu arendada. See on osa kodanikualgatuslikust võrgustikust, mille eesmärk on arendada inimestevahelisi koostöö-, usaldus- ja toetussuhteid.

*

29. aprilli koristuspäevast võttis korraldajate andmeil osa ligikaudu 1400 inimest, kellest enamik oli õpilased. Korraldajate andmed tehtud tööst maakondade viisi:

Maakond	Koristatud kilomeetrid	Täidetud prügikotte
Järva	138	1 300
Viljandi	50	340
Harju	79	2 450
Ida-Viru	71	1 100
Põlva	60	600

Rapla	53	1500
Lääne-Viru	27	800
Tartu	25	500
Valga	119	600
Võru	65	300
Jõgeva	55	650
Pärnu	26	910
Kokku	768	11 050

Teatatakse järgmistest huvitavamate leidudest: diivan, elektrimootor, šokolaadist üllatusmuna, 10 krooni, ravimeid, WC-pott, kalkulaator, gaasiballoon, kanister 5 liitri õliga, vahtkustuti, mahlapudel (täis), tühje salaviinapudeleid, CD-ROM jpm.

Teede- ja sideminister Toivo Jürgenson pöördus pärast koristuspäeva koolinoorte poole järgmise kirjaga.

Austatud koolinoored!

Avaldan tänu ja tunnustust inimestele, kes nägid vaeva ürituse **“Tee puhtaks”** korraldamisel. Eriti tuleb loomulikult kiita neid koolilapsi, kes oma vaba aja arvelt andsid hindamatut panust meie kõigi elukeskkonna puhtamaks muutmisel.

Sellise ettevõtmise tähtsus seisneb eelkõige sõnumis, mis peaks jõudma kõigi inimesteni. Sõnumis, mis paneb inimesi ehk enne mõtlema, kui järjekordne paber, purk või pudel autoaknast teeäärele **“kaunistuseks”** lendab.

Loodan, et mõne aja pärast pole enam vajadust **“Tee puhtaks”**-taoliste aktsioonide järele? Eesti teeärad on selletagi puhtad ning kultuursed. Seni aga ei saa koolilaste panust alahinnata. On väga meeldiv, et noor põlvkond on elamisväärsema keskkonna loomise oma südameasjaks võtnud.

Lugupidamisega

Toivo Jürgenson, teede- ja sideminister



Sloveenia on Euroopa Liidu kandidaatriik nagu Eestigi. Teehoiualased kontaktid Sloveeniaga on meil seni peaaegu puudunud. Mainitud lünka aitas täita Maanteeameti arengu- ja programmiosakonna peaspetsialisti Ülle Karjase visiit Bledi, millest ta allpool vestab.

STRUKTUURIFONDIDE RAKENDAMINE

Rahvusvaheline konverents

Bled, Sloveenia 15.06 – 18.06.2000

(Implementing Structural Funds International Conference
in Bled, Slovenia 15.06 – 18.06.2000)

Ülle Karjane

Maanteeameti peaspetsialist

Mul oli meeldiv võimalus Maanteeameti esindajana osaleda rahvusvahelisel konverentsil "Struktuurifondide rakendamise". Konverents toimus Sloveenia väikelinnas Bledis 15.06.2000 – 18.06.2000.

Konverentsil käsitletavat teemat on aktuaalsed nii Euroopa Liidu (EL) kandidaatriikidele, kuhu kuulub ka Eesti, kui ka EL-i liikmesriikidele, kelle esindajad jagasid oma kogemusi struktuurifondide kasutamisest ja rakendamisega seotud probleemidest. Konverentsi materjalid sisaldavad väärtuslikku infot Maanteeametile strateegiliste arengukavade, programmide ja projektide koostamiseks ning koostöö arendamiseks.

Sloveeniast

Üldandmed

Pindala: 20 253 km²

Rahvaarv: 1 982 000 elanikku

Pealinn: Ljubljana

Iseseisvus: alates 25.06.1991

SKP kasvuprotsent aastas: 4,0

Töötuid: 7,4 %

Majanduse ja tehnoloogia areng on toimunud kiiresti, saavutused nendes valdkondades on laiem teema. Lühidalt võib öelda järgmist: toimub reform makromajanduspoliitika moderniseerimiseks; väliskaubandusbilanss on negatiivne, kuid Sloveenia on Kesk-Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni (CEFTA) liige ja eksport on kasvanud iga aastaga oluliselt. Tehnoloogiasaavutusi: rohkem kui 300 ettevõtetel on ISO-9000 sertifikaat; internetiühendusi 100 000 elaniku kohta on 929 (edestab Prantsusmaa, Ungarit jt.

riike) Paljude näitajate poolest on Sloveenia kandidaatriikide seas üks arenenumaid (viimastel andmetel 29. kohal).

Teedevõrk. Sloveenias on 250 km kiirteid ja 131 km magistraalteid. Kiirteede võrgu laiendamisel toimuvad ulatuslikud ehitustööd, mis plaanitakse lõpetada 2005. aastaks, siis on Sloveenias 518 km moderniseeritud kiirteid koos vastava infrastruktuuriga (sh. tunnelid, sillad, liiklussõlmed jm). Vestluses Sloveenia Transpordiministeeriumi esindajatega selgus, et teede ehituseks ja korrashoiuks saadakse raha nii riigieelarvest kui ka spetsiaalsest fondist (Slovenian Fund). Fondi vahendeid, mis saadakse nii teemaksudest kui ka kütuseaktsiisist, kasutatakse põhiliselt investeringuteks, sh. kiirteede ehitamiseks. Riigieelarvevahendid lähevad eelkõige korrashoiu- ja hooldetöödele. Teemaksud on kehtestatud kiirteedel, ka kiirteel Bled - Ljubljana (mõlemal suunal) kehtib teemaks, mis varieerub vahemikus 230 kuni 980 SIT-i (ligikaudu 20 kuni 90 EEK-i) sõltuvalt transpordiliigist ja tõenäoliselt ka sellest, kas tegu on kohaliku elanikuga või välismaalasega.

Loodus on kaunis, eriti Alpide nõlvad ja orud. Mägijõgede ja -järvede vesi on selge (ka Bledi järves). Liiklus on tihe, kuid ühtlane, palju rahulikum kui Eestis. Mägiteedel pole liiklejaid eriti palju, teed on ka väga kitsad. Inimesed paistavad silma rahulikkuse ja sõbralikkuse poolest.

Piltidel: • Vaade Bledi linnale üle samaimelise järve (foto ülal). • Sloveenia Regionaalse Sihtasutuse direktor Ivo Piry (lk. 11 vas.). • Vasakult: Sirje Pöder (majandusministeerium), Kadri Kuusk (rahandusministeerium), Ülle Karjane, Anne Taklaja (Paldiski linnapea), Jussi Jauhiainen (Soome), Ahti Oja (Stockholm Environment Institute), Urmas Majajääs (Ida-Viru maavalitsuse nõunik).

Konverentsist

Esimesel konverentsipäeval toimus nn. vaba arutelu – osavõtjate tutvustus, töö sektioonides ja vabad vestlusringid eraldi EL-i kandidaatriikide ja liikmesriikide esindajatele. Mõlemas sektioonis oli kolm töörühma. Osalesin Kesk- ja Ida-Euroopa riikide töörühmas. Põhiliste päevaküsimustena arutati regionaalarengu protsesse erinevates riikides, arengustrateegiatega seotud probleeme, rahvusliku arengu plaane (*National Development Plan*) programmide kasutamise võimalusi makromajanduslikust aspektist vaadates, tegelikkus olukorda, eelstruktuurifondide kasutamise seotud probleeme jm.

Tervituskõnega esines Sloveenia majandussuhete ja -arengu minister Marjan Senjur.

Teisel konverentsipäeval toimusid ettekanded struktuurifondide rakendamisest. Avakõnega esines Sloveenia peaminister Andrej Bajuk. Struktuurifondide kasutamise kogemustest rääkisid Hollandi, Portugali, Ungari, Poola, Iirimaa, Itaalia, Saksamaa, Tšehhi jt. riikide esindajad. Regionaalsest arengust ning fondide kasutamisest esinesid sõnavõttudega Eesti Regionaalse Sihtasutuse juhataja Ülari Alamets ja Sloveenia Regionaalse Sihtasutuse direktor Ivo Piry. Sektioonide töörühmades toimunud aruteludest esitasid kokkuvõtavad sõnavõttud korraldajad: Jussi Jauhiainen Soomest, Mojmir Mrak Sloveeniast, W. T. M. Molle Hollandi majandusinstituudist NEI, Robert Shotton Euroopa Komisjonist, kokkuvõtte tegi ka korralduskomisjoni esindaja. Kolmandal päeval saime ülevaate Sloveenia majandusest, toimusid väljasõidud Triglavi Rahvusparki Julia Alpide nõlvadel ja Sloveenia pealinna Ljubljanasse.

Konverents oli hästi korraldatud, päevakava väga tihe, prantsuskeelsed sõnavõttud tõlgiti inglise keelde.

Oli suurepärase võimalus tutvustada Maanteeametit, luua koostöökontakte ja jagada infobuklette "Estonian Roads 2000".

Taustainformatsioon

Struktuurifondid – mis need on?

Euroopa Liidu Regionaalpoliitika kujunemisest

Teatavasti koosneb Euroopa Liit (EL) paljudest regioonidest, mis erinevad ajaloo, traditsioonide, kultuuri, keele, majandusliku arengutaseme ja mitmete teiste näitajate poolest. Majanduslikud erinevused on suured: 10 rikkamat regiooni on kolm korda jõukamad ja investeerivad oma majandusse mitu korda enam kui 10 vaesemat regiooni. Regioonide majanduslike ja sotsiaalsete erinevuste tasandamine on EL-i üks peamisi prioriteete. Erinevuste vähendamine toimub EL-i regionaalpoliitika abil. Euroopa Liidu kulutused regionaalpoliitikale on mitmekordistunud – nii 1988 kui ka 1992 need kahekordistusid. Selle tulemusena läheb nüüd enam kui 1/3 Euroopa Liidu eelarvest struktuurivahenditele.

Struktuurifondidest

Euroopa Liidu struktuuripoliitikat teostatakse struktuurifondide kaudu. Struktuurifonde on neli:

- Euroopa Regionaalarengu Fond (*European Regional Development Fund – ERDF*), asutati 1975. Fondi eesmärk on abistada mahajäänud regioonide investeeringutega tootmisse, infrastruktuuri ning väikese ja keskmise suurusega ettevõtete arengusse, toetada uurimis- ja arendustegevust ning keskkonnaalaseid investeeringuid.
- Euroopa Sotsiaalfond (*European Social Fund - ESF*), asutatud 1960. Fondi eesmärgiks on töötajate ümberõpe ja uute töökohtade loomine, tööpuuduse vähendamine noorte seas, tööhõive stabiilsuse ja kasvu tagamine, haridus- ja koolitussüsteemide tugevdamine jm.
- Euroopa Põllumajanduse Arendus- ja Tagatisfond (*European Agricultural Guidance and Guarantee Fund – EAGGF*). Fondi eesmärk on anda turutoetust ja soodustada struktuuriseid muutusi põllumajanduses, põllumajandustoodangu kvaliteedi parandamine, maapiirkondade infrastruktuuride arendamine jm.
- Kalanduse Arendusühistu (*Financial Instrument for Fisheries Guidance - FIFG*), mille eesmärgiks on parandada kalandusettevõtjate konkurentsivõimet ja arendada elujõulist ettevõtlust.



Struktuurifondide tööpõhimõtetest

Euroopa Liidu struktuurifonde haldab Euroopa Komisjon. Struktuurifondide eesmärgiks on ühenduse struktuuriabi rahastamine. Struktuurifondid finantseerivad projekte tagastamatu abina erinevalt Euroopa Investeerimispankast (EIB), mis annab tagastamisele kuuluvaid laene. Rahalist toetust eraldatakse arenguprogrammide kaudu.

Selleks et teatud projekti finantseerimiseks saaks kasutada EL-i raha, on vajalik komisjoni ja vastava liikmesriigi ametkondade vaheline kokkulepe.

Struktuurifondide rahastamisel lähtutakse järgmistest põhimõtetest:

- Kontsentratsioon – toetus on kontsentreeritud sihtaladele, mis vajavad EL-i toetust kõige enam. Kontsentreeritus tagatakse temaatiliselt ja geograafiliselt;
- Programmilisus – EL-i regionaalpoliitika tähtsaim põhimõte; olulised on strateegilised arengukavad, mis hõlmavad konkreetse regiooni kõikide poliitika teostatavaid tegevusi. Iseloomulikud on mitmeaastased programmiperioodid, praegune on aastate 2000 – 2006 kohta.
- Partnerlus – programmide väljatöötamisel, elluviimisel, järelevalves ja kontrollis osalevad riigi, regiooni ja kohaliku omavalitsuse ametiasutused ning sotsiaalsed partnerid ja huvigrupid.
- Rahastamine – programme rahastatakse Euroopa Liidu ja liikmesriigi poolt ühiselt. Oluline on kõigi osapoolte teavitamine ja omavaheline koostöö, läbipaistvus ja organisatoorne koordinatsioon.
- Täiendavus – EL finantseerib regionaalpoliitilisi programme täiendava allikana lisaks liikmesriigi eelarvele ja

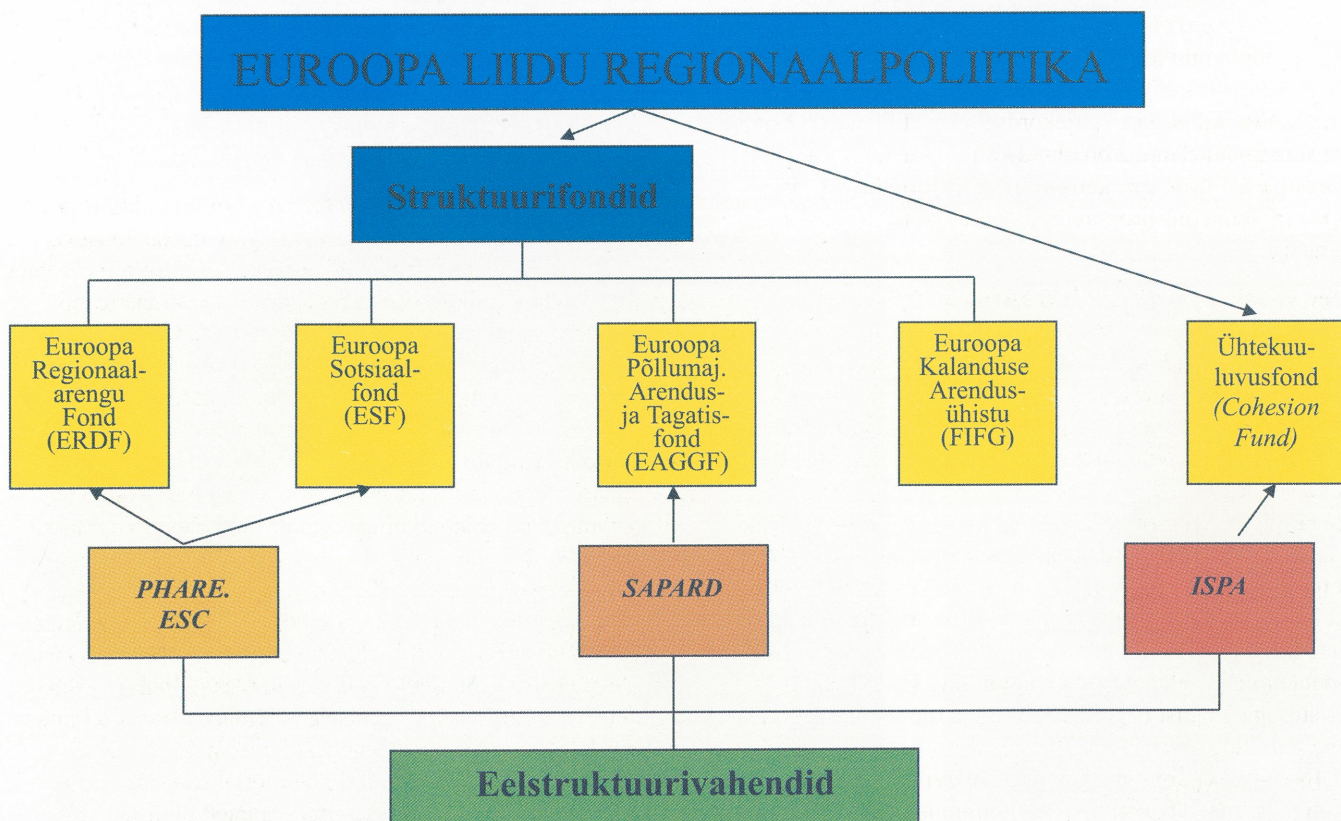
erasektori panusele. Struktuurifondidest kaasfinantseerimine ei asenda riigieelarvet.

Allpool esitatud joonis annab veidi parema ettekujutuse struktuurifondidest ja eelstruktuurivahenditest (lihtsustatud kujul).

Mõned selgitavad mõisted joonise juurde:

- Eelstruktuurivahendid – spetsiaalselt EL-i kandidaatriikidele mõeldud finantsinstrumendid, mis sarnanevad Euroopa Liidu struktuurifondidega ja ühtlasi valmistavad kandidaatriike ette liitumisel struktuurivahendeid kasutama.
- PHARE – Ida-Euroopa majanduse ümberkorraldamist toetav abiprogramm, mille koordinaatoriks on Euroopa Komisjon. EL-i ja liikmesriikide panus rahastamisse on ligikaudu 50 %.
- ESC – *Economic and Social Cohesion* ehk sotsiaalmajanduslik areng. PHARE rahvusliku programmi üks alapakett, mille toetus on suunatud regioonide majandusliku konkurentsivõime tõstmisele.
- SAPARD – *Structural Adjustment Programme for Agriculture and Rural Development* – põllumajanduse ja maaelu arengut toetav eelstruktuurivahend.
- ISPA – *Instrument for Structural Pre-accession Aid* – transpordi ja keskkonna suurinfrastruktuuri arengut toetav eelstruktuurivahend.

Juhul kui lugejaid huvitab põhjalikum info antud valdkonna kohta, võib struktuurifondide teemat edaspidi *Teelehes* süvendatult käsitleda. ■



Allpool avaldame PIARC-i essevõistluse kümne autasustatud töö hulgast valitud Norra autorite essee. Teelehes nr. 1(21) ja 2(22) oli avaldatud essee Prantsuse autoritelt.



UBI OMNES VIAE CONVENIUNT

– kus kõik teed kokku jooksevad

Anders ARILD
Corinne CHIODINI
Kjersti DANIELSEN
Hellen E. JANSEN
Jorn Roar MOE
Solveig WETTERGREN
Norra

Väljavõte telenädalast
TV esitab Knicksens roomab pubisse (kordusena)

Knicksensi Tänav on taas Teel

Kõik mäletavad kindlasti möödunud aasta populaarseimat teleprogrammi *Knicksens roomab pubisse*.

Selle seeriade jooksul võisime jälgida, kuidas Knicksensi Tänav, ringiuitav TV-reporter, käis oma varjatud kaameraga linna tuntuimates pubides. Knicksensit ega tema meeskonda ei suutnud eemal hoida ei valvsad baarimehed ega karmid väljaviskajad. TV hakkas programmi kordusena esitama käesoleval sügisel ja täna õhtul näidatakse aastal 2030 toimunud Teedekongressi.

“Selle programmi tegemise ajal olin ma tõeliselt õnnelik!” sõnas Knicksens telefoniintervjuu ajal rõõmsalt (ta töötab praegu Nicaraguas oma järjekordse projekti kallal). “Minu elu üks suuremaid elamusi on olnud kohtumine targa vana daami Via Appiaga, daamiga, keda on raske unustada,” väitis reporter. Tema uus programm jõuab eetrisse järgmise aasta 1. jaanuaril.

Selle nädala peateema: “Infrastruktuur ja transport 21. sajandil”

Baari-väitlusringis osalevad:

Via Appia – ehitatud 3000 aasta eest Vanas Roomas. Tema juhhib kongressi kui arutlev ja filosofoerima kalduv daam. Ta ise väidab end oleva mittepoliitiku, aga on pisut radikaalselt meelestatud.

Parlamendi Avenüü – rahva seas tuntakse seda Avenüüna. Üks valgustusajastust pärit armastatumaid linnatänavaid Euroopas. Avenüü on tõeline bürokraat, kes tegeleb põhiliselt seaduste, määruste ja majanduslike ergutusvahenditega.

Keskonnahoidlik Tänavaal – 1970. aastate laps. Tahab muuta ümbruse elanike jaoks mõnusaks. Ta on k-k-kõnetakistusega idealist ja paljud leiavad ta mõtlemise aeg-ajalt liiga piiratud olevat.

ELINT – elektrooniline supertee. Tulevikulaps, kes esindab kogu maailma katva optilise telekommunikatsioonivõrgu

väljaarendanud mõistust. Ta on kõigi kõrgtehnoloogiasaavutuste nagu Internet, arukas transpordisüsteem, telekommunikatsioon jms. innukas kaitsja. See on esimene teedekongress, kuhu ta on kutsutud.

Tee66 – üks maailma pikimaid teid, ehitatud 20. sajandi algul. Teda vaevavad valikuvabaduse probleemid ja ta peab iga katset muuta avalikku arvamust või valikut kallalekippumiseks indiviidi põhiõigustele (kodanikuvabadustele).

Resümee

“Tere hommikust ja tere tulemast Tänav-TV-sse!” Saadet juhtiv tänav kõlas õnnelikult ja rõõmsalt, vaatamata sellele et kõige mõistlikumad tänavad oleksid sel kellaajal pidanud juba magama.

“Tänaõhtune viimane saade on möödunudaastase *Knicksensi tänav* Teedekongressi saate kordus. Sellest väikesest väitlussaatest võttis teiste seas osa ka Via Appia, vahest vanim tänav kogu maailmas.

Arutelu koondus kongressi peateemale “Infrastruktuur ja transport 21. sajandil”, peaaegselt aga viimase 30 aasta peaesmärgi - tõhusa transpordisüsteemi loomise nimel tehtud pingutustele. Vaidlused keskendusid sellele, mida enamik riike oli viimaste aastakümnete jooksul teinud, parandamaks suurlinnade elukeskkonda ja elukvaliteeti neis. Sõnum oli selge: kõiki aspekte hõlmava lahenduse leidmise katsed olid parandanud linna elukeskkonda. Need pingutused hõlmasid nii investeringuid tark- ja riistvarasse ning tegevusplaanidesse, mis määratlesid näiteks käitumuslikud ja majanduslikud abinõud ning regulatiivsed algatused, kui ka territooriumi ja transpordi koostööd, investeringuid, institutsionaalseid muudatusi ning avaliku transpordi erastamist, jalgratturite ja jalakäijate liiklust. Autode kasutamine linnades on vähenenud, vaatamata majanduslikule ja sotsiaaldemograafilisele arengule, mis varem oleks kindlasti viinud autode kasutamise suurenemisele. Väitlejad alustasid linna ja linnaala kasutamise probleemidest ning osutasid kahele võimalikule ja juba juurutatud põhimõttelisele lahendusele transpordikeskkonna parandamisel: jaotatud liiklustsoonidega

linn ja liikluse rahustamistsoonidega linn. Nagu teada, nõuavad mõlemad lahendused piiratud, hierarhilist ja kaitstud teedesüsteemi. Nad läksid aga veelgi kaugemale, pakkudes lahendusi ka inimeste ja kaupade veoks. Tubli tükk aega kulus avaliku transpordi tasakaalustatud meetmete ja linnade tunnelahenduste arutamiseks. Kaubavedusid käsitlevate arutluste raskuspunktis olid tõhusalt kaupu edasi toimetavad kompaniid ja linna jaotusvõrgud. Lõpupoole kaldus arutelu innovaatilistele finantspakettidele ja põhilistele arengutele haldamises ja hooldes.

Järgnenud kommentaaris väljendas Via Appia oma mõtteid globaalse süsteemi ja selle talutavuse kohta. Ta näitas väga õieti, et vaatamata kõigile reformidele ei ole meil põhjendatumat ega talutavamalt globaalset ühiskonda. Muutumaks talutavamaks planeediks, peaksime tarbimise ümber jaotama ja viima selle reaalsetele alustele. Seega peaksid arenenud riigid drastiliselt vähendama tarbimist, eriti transpordi osas. Tõeline arutamist vajav küsimus on nüüd: kas globaalset keskkonda ja sealhulgas ka meid endid on tõepoolest võimalik säilitada, muutmata ühiskonna põhialuseid? Saadet juhtiv tänav tegi mõjukuse mõttes pausi ja laskis kogu tänava pikkuses paigaldatud julgeolekut tagavatel jälgimiskaameratel ja liikumisdetektoritel mõnda aega suriseda, enne kui ta uuesti kaamerasse vaadates lõpetas: "Nende sissejuhatavate sõnadega, mida tasub vahest mees pidada, alustame läinudaastase programmi demonstreerimist."

Sissejuhatus: studios

Enne saadet on studios vaikne. 4 – 3 – 2 – ..., valgus muutub punasest roheliseks. Ollakse eetris.

"Tere õhtust, daam- ja härrastänavad. Siin Knicksensi Tänav otsesaates Teedekongressilt Roomas. Selle aasta teema on "Infrastruktuur ja transport 21. sajandil". Kõigepealt lühike tagasivaade. Meie hästi paigutatud kaamera on baaris, kus kongressist osavõtjad olid esimesel õhtul. Nüüd näitame oma vaatajatele väga huvitavat väitlust. Aga enne seda oleme siia studiosse kutsunud ühe väitlusest osavõtja."

Knicksensi Tänav pöördub studiokülalise, eakama daamtänav poole, kellel on üll sile asfalt üksikute kaunite muna-kivilaikudega ja kelle kena äärejoone moodustavad roheka varjundiga looduslikud kivid. Knicksensi Tänav naeratab julgustavalt:

"Via Appia, oma 3000 aastaga olete vahest maailma kõige tuntum ja vanim säilinud tänav?"

"Kulla sõber," naerab Via Appia vaikselt, "daamtänav vanusest avalikult rääkida pole viisakas, aga tõepoolest, mul on kahju märkida, et suurem osa mu kaasaegsetest on kas hukkunud või muutnud välimust."

Knicksensi Tänav naeratab talle soojalt: "Teil on olnud õnne, et olete saanud nii paljut kogeda. Just Teie kogemuste ja tarkuse pärast ongi Teid kutsunud selleaastasest Teedekongressist osa võtma. Millest Te vestlesite baaris peale selle, et Teil oli võimalus portveiniga oma vanu konte soojendada?"

"Ka see tuli jutuks," vastab Via Appia naerdes, "aga põhiliseks kõneaineks olid viimasel aastatuhandel toimunud muutused. Just sel ajal taipasid paljud riigid seada endale sihte, millega kaasnes positiivne poliitiline toetus paljude aastakümnete jooksul. Eesmärgiks oli liikuda talutava arengu poole, tegelikkuses tähendas see aga paremat



Joon. 1. Alates 20. sajandi keskpaigast on transpordi alati peetud iseenesestmõistetavaks asjaks. Trend hakkas muutuma pärast aastat 2000.

linnakeskkonda. Riigid võtsid endale vastutuse liikluse kasvu piiramise eest, pakkudes autole alternatiivi."

"Talutav areng," jätkab Via Appia, "on areng, mis hoolitseb tänapäeva ühiskonna vajaduste eest, kahjustamata tulevaste põlvkondade võimalusi omakorda nende vajaduste rahuldamisel. Transpordi kontekstis tähendab see vajadust leida tasakaal isikliku liikuvuse ja inimeste ning kaupade töhuse ja samal ajal talutava transpordi vahel. Vaatamata transpordi põhiloomuse muutumisele, pole me veel saavutanud oma sihti luua talutav transpordisüsteem."

Via Appia kohendab veidi oma kurve. On kuulda, kuidas ta selgitab kurku, mis kajab vastu sõidutee alla paigaldatud uues veeäravoolusüsteemis, ja jätkab siis: "Ma saan aru, et te kibelete midagi vahele sõnana, Knicksens, aga laske mul palun lõpetada. On tähtis märkida, et valitsused pole katsunud muuta kõige olulisemaid arengusuundi, aga on üritanud

juhtida tagajärgede arengut või mõju. Transpordiprobleemi ulatust on vähendatud, vaatamata selle aluseks olevatele ühiskonna arengutele. Lubage ma selgitan veidi põhilisi arengusuundi, eriti majanduslikke, sotsiaaldemograafilisi ja tehnoloogilisi.

Minu arvamust mööda on just majanduslik areng see, mis sunnib süsteemi edasi liikuma üha suureneva globaliseerumise, spetsialiseerumise ja tõhusustaseme suunas. Üksikriigid on muutunud vastuvõtlikuks maailmamajanduse kõikumistele. Samal ajal on nad kaotanud palju võimest iseennast juhtida ja on üha suuremas ulatuses suurte rahvusvaheliste kontsernide ja organisatsioonide kontrolli all. On peaaegu võimatu ajada iseseisvat rahvuslikku poliitikat, võim on üle kandunud suurte rahvusvaheliste kompaniide peakorteritesse ja suurematesse poliitilistesse keskustesse nagu Ameerika Ühendriigid, Euroopa Liit ja Ida-Aasia Majanduskoostöö Areaal, mida juhivad Jaapan ja Hiina. Fakt, et maailm on muutunud globaalseks turuplatsiks, kus algtootmine toimub paljudes eri riikides ja piirkondades, kokku pannakse toode mõnes teises piirkonnas, müüakse ja tarbitakse aga hoopis kolmandas, on suurendanud globaalse transpordi osakaalu.”

Ta tõmbab enne jätkamist hinge.

“Samal ajal on tehnoloogia areng üha suuremat tähtsust omandamas. Üks näide on paremad, kiiremad, odavamad ja paindlikumad transpordivahendid, teine on arvutiside. Praegu on meil ühiskond, kus teadmused põhinevad tootmissüsteemid mängivad suuremat rolli kui kunagi varem. See koos uue telekommunikatsioonitehnoloogiaga on andnud meile nii aja kui koha mõttes palju suurema paindlikkuse. Internet on muutunud kohalikuks ja globaalseks kohtumis- ning äripaigaks ja mõne inimese jaoks koguni tavaliste sotsiaalsete kontaktide asendajaks. Interneti kaudu võite tellida kõike, mida soovite, ja see toimetatakse teile koju kätte. Teil pole enam mingit põhjust kodunt välja minna,” sõnab Via Appia ja jälgib, kuidas kaks last rõõmsalt ja ohutult mängivad ühel selleks tema peal ettenähtud alal.

“Linnade areng on jätkunud kiiremas tempos kui ümbritsevatel aladel, linnades on suhteliselt rohkem vanemaid autosõitjaid, inimestel on rohkem vaba aega ja väiksemad majapidamised, ja kõik see on kaasa toonud autostumise kasvu. Trend aga näitab, et see pole kõige olulisem. Valitsused on üritanud propageerida elustiili ja elufilosoofiat, mis sobiks paremini kokku talutava arenguga. Need kooskõlastatud jõupingutused on hajutanud sõidud ühtlaselt üle kogu päeva, vähendanud töösõitute ja suurendanud lustisõitute hulka. Transpordiviis on muutunud, ühistranspordi, jalgrataste ja jalakäijate osa üha kasvanud. Ummikute probleeme on lahenenud.”

“Hiljem tulete programmis mitme küsimuse juurde tagasi, kui te kõigepealt arutate linnaala ja piirkonna kasutamist, seejärel inimeste ja kaupade veo korraldamise võimalusi ning siis finantseerimist ja hoolet. Aga mis osas haakub arutelu üksikisiku ja keskkonnaga?” küsib Knicksensi Tänav uudishimulikult.

“Noh,” kitkub Via Appia munakivide vahelt ära paar rohuliblet, “inimene on sotsiaalne olend, ja seepärast pole uue tehnoloogia poolt avatavad võimalused kaasa toonud tema täielikku eraldumist teistest. Enamik inimesi käib ikka veel tööl või sooritab sisseoste väljaspool kodu. Muuseumid on

oluline märkida,” jätkab Via Appia tõsiselt, “et Teedekongress ja ka eelmise õhtu väitlus keskendusid peaaesjalikult arengutele tööstusmaades, vaatamata sellele, et enamik kolmanda maailma suurlinnu ja linnu on läbi teinud analoogilise arengu. Kongress keskendub üldisele situatsioonile ega lasku eriti detailidesse. Transpordisüsteemi ja infrastruktuuri näeme muidugi oma, tänava, mitte inimese silmade läbi, lõpuks on nemad ju vaid kasutajad! Lahendused, mida me pakume, üritavad rahuldada teede kasutajate vajadusi ümbritsevast keskkonnast lähtudes.”

Siinkohal segab Knicksensi Tänav jutu vahele. “Kardan, et pean Teid katkestama, sest meil on aeg hakata näitama eilset väitlust.” Ta pöördub ja vaatab otse kaamerasse.

“Lugupeetud daam- ja härrastänavad, esitame teile nüüd linnastuse eilse õhtu ilmselgelt kõige huvitavamast väitlusest.”

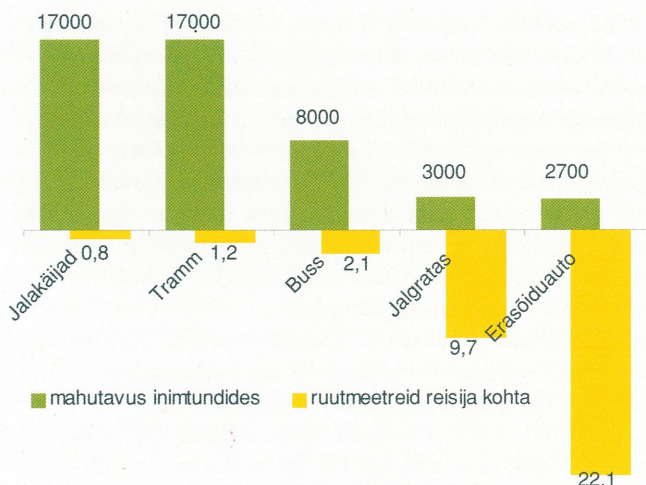
Kooskõlastatud piirkonnakasutus

“Linn,” alustas Via Appia tõsiselt, “on inimese loodud organism, mida ilmestavad ehitised, oma struktuur, tööpaigad ja vaba aja veetmise kohad, mida kõiki ühendab tänavate võrk. Teisi sõnu on linn eksisteerimise organiseerimise viis.” “Kuulge, m-m-mingi inimolendi jaoks on linn väga vaenulik paik!” kogeles Keskkonnahoidlik Tänavala ja tundis, kuidas paljud teised kokkutulnud sõna otseses mõttes hüppasid oma alustel. “Las ma selgitan, enne kui hakkate vastu vaidlema. Kõndida mööda tänavat võib müra, saaste ja allajäämisohu tõttu mõnel pool ikka veel ebamugav olla. Halvasti planeeritud linnades ei ole muruplatsi ega i-i-inimlikku mõõdet,” selgitas Keskkonnahoidlik Tänavala, “seepärast on õige linnaplaneering koos autokasutuse piiramise ja üldkasutatavate territooriumide kvaliteedi parandamisega kõige t-t-tähtsamad asjad hea linnakeskkonna loomisel. Mina väidan, et infrastruktuuri peavad toetama või asendama ökoloogilisemad lahendused. Inimlike ja ümbruskonna faktoreid tuleb arvestada kõigis tegevustes, selleks et saavutada tasakaalustatud sotsiaalset arengut. Ökoloogiline mõtlemine ja vastav tegutsemine tähendavad ressurside hoidmist ja korduvkasutusse suunamist koos kõige “puhtalt” tagasi loodusesse viimisega. Seepärast on linnaökoloogias oluline määrata transpordilahendused nii era- kui korrusmajade ümbruses, linnapiirkondades, linna ümbritsevatel aladel kui ka maakonnas tervikuna.”

“Linnaökoloogia on inimeste ja linnaümbruse looduse vastastikune mõju või täpsemalt, vastastikune mõju loodusliku ja inimkäte valmistatud energia- ning ainevoogude vahel,” lisas ELINT punastades.

Tee66 tunnelseud läksid öudusest pärani. “Vau, võta kiirust maha!” sõnas ta käriseval häälel, enne kui sülitas teetolmu-kämbu rentslisse.

“Autode kasutamist ei saa vähendada. Ühiskonna aluseks on kapitali, kaupade ja inimeste liikumine pikemate ning lühemate vahemaade taha. Suuremal osal inimestest on vaja transporti tööle ja töölt koju jõudmiseks, kaupluses käimiseks ja puhkusele sõiduks. Nende inimeste jaoks on auto hädavajalik tarbeese. Teisalt võib tänavaid muuta inimsõbralikumaks, suurendades parkide ja haljasalade hulka. Me oleme



Joon. 2. Transpordimaht Euroopa tüüpilise keskmise suurusega linna tänaval ja eri tüüpi transpordivahendi kasutaja ruumivajadus. Jalakäijate arvu määramise aluseks on kõnnitee mahutavus, ainult jalakäijate jaoks määratud tänav on palju suurema mahutavusega.

valmis territooriumi paindlikumalt kasutama. Erinevus areaalide erinevate kasutamiskiiside vahel on muutunud väiksemaks. Lisaks on samme astunud ka väiksemate piirkondlike keskuste tugevdamiseks. Näide sellest on valitsusasutuste viimine suurematesse linnadesse, mis on aruka paigutuse ja majandusliku motivatsiooni läbi ka teistele tegevusaladele kõitvamaks muudetud.”

“Meie ...” Via Appia jäi hetkeks vait, saavutamaks suuremat mõju, ja jätkas siis: “Meil on erasõidukite piiramatut kasutamise küsimuses arvamuste lahknemisi. Vaatamata nende saastava mõju vähendamisele, on neil ikka veel mitmeid puudusi nad võtavad palju ruumi, takistavad liikumist ja tarbivad energiat. Muus osas olen ma Tee66-ga nõus, et oluline on üldine ja ühtne planeerimine koos ala ladusa ja paindliku kasutamisega. Olen kokku puutunud paljude heade näidetega tihendamispriinti kasutamisest. Sellel printsiibil on praeguseni head eduväljavaated. Funktsioonide ühendamine, nende koondamine kesklinna on eriti oluline, kui üritatakse arendada talutavaid linnu. Elamud ja tööstus peaksid paiknema kesklinnas või siis ribadena ühissõidukite liikumisteede ääres, eelistatavalt iseseisvate satelliitlinnadena, millel on hea ühendus ja hästivalitud lõppsihid. Kodu ja lõppsihi lähedus ühissõidukite liikumisteedele on oluline, kui peetakse silmas sõidukite kasutamise piiramist.”

Via Appia vakatas ja noogutas naeratades Keskonnahoidlikule Tänavaalale, kes innukalt üles-alla hüppas.

“Mis lahti, poja, kas sul on vaja end kergendada?” päris Tee66 õrritavalt, enne kui teda tabas järgmine kõhahoog.

“S-s-sa tead väga hästi, et mul on pinnaveest kõrgemal paiknev kastmisvee suletud säästusüsteem,” vastas Keskonnahoidlik Tänavaal enne jutu jätkamist.

“Tihe linnastruktuur viib loogiliselt transpordivoogude vähenemisele. Lühemad vahemaad parandavad olukorda nii ühissõidukite kui ka jalgratturite ja jalakäijate jaoks. Samal

ajal ei tohi tihedus m-m-mõjutada rohelisi alasid, vastupidi, need peaksid suurenema ja liituma. Parkla minu ligikal hävitati ja asendati rohelise alaga, mis paikneb piki peateed. Parkla- ja peatee viidi süvendisse.”

“Kas ma tohiksin nüüd kokkuvõtte teha, lugupeetud daam- ja härrastänavad,” vaatas Parlamendi Avenüü teisi laua ümber kogunenuid. “Kõige tähtsam, mis on vajalik talutava linna loomiseks, on tihedus koos linna funktsioonide ja teiste linna tegevusalade paigutamise linna piiridesse, et sel viisil luua luua eeldused sõidukite arvu vähendamiseks. Eesmärgiks on optimaalne ja tõhus transpordisüsteem, mille kvaliteet ja kättesaadavus nii inimeste kui kaupade veoks on kohandatud linnaga ning selle ümbrusega.”

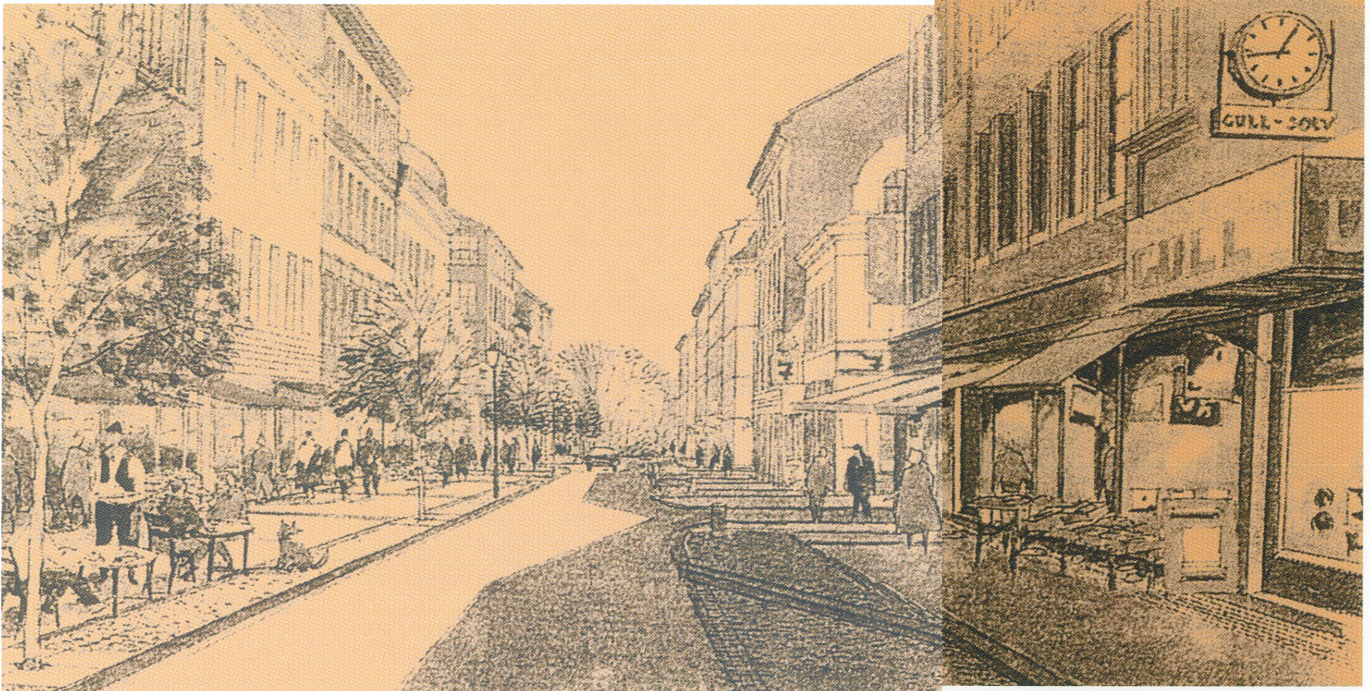
Transpordisüsteem Inimeste vedu

“Transpordisüsteem.” Parlamendi Avenüü paneb sellele sõnale erilise rõhu ja libistab järjekordse lonksu korduvkasutuskonjakit alla oma kõetavate tänavate süsteemi pidi (tänavaid kõetakse naabruses asuvate tehaste heitsoojuse ja soojusega geotermilisest laost).

“Ilmselt oleme kõik ühel meelel selles, et piirkonna kasutus mõjutab kasutatava transpordi hulka ja tüüpi, aga nähtavasti ei lange meie arvamused kokku küsimuses, kas meil on vaja või kas meil on õigust mõjutada inimeste valikut. Ilma et me sellist poliitikat või taolisi üksikasju arutama hakkaksime, peaksime meeles pidama, et teatavate regulatsioonivormide, nii seadusandlike kui ka majanduslike taustaks on tõik, et majanduslikud kaalutlused – olgu siis üksikisikust või tööstusest lähtudes – ei hinda kõiki kulusid, mis on seotud indiviidi otsustega. Ala kasutuse, parkimise või transpordi reguleerimise, subsideerimise või maksustamise taga on eelkõige poliitiline kaalutus: kindlustada, et kõik ühiskonna liikmed aitaksid kanda ühiskonna kulusid.” Parlamendi Avenüü nõjatus oma alusel tagasi ja vaatas Via Appia poole, kes noogutas ja naeratas.

“Hästi öeldud, Avenüü,” sõnas Via Appia soojalt, “kuid me ei tohiks laskuda poliitilistesse aruteludesse. Nentigem vaid, et liikluse hulga juhtimiseks saab kasutada majanduslikke hoobasid või regulatsiooni ja selleks on olemas poliitilisi ning sotsiaalmajanduslikke põhjendusi.” Ta vaatas teiste poole ja jätkas siis:

“Ma vabandan, kui tekib mulje, et kavatsen moraali lugeda, aga lubatagu mul taas rääkida taustast: liikluse all mõtleme me kõiki reisijaid, sõidukeid ja infrastruktuuri. Transport on inimeste või kaupade liikumine. Transport on läbi kõigi aastate olnud osa inimeste igapäevaelust, see on olnud liikluse maht, transpordiviisi valik ja suhtumine transporti, mis ajaga on muutunud. 20. sajandi keskpaiku suhtuti transporti kui hüvesse, millele igal ajal pidanuks olema võrdne õigus, kuid üha kasvav arusaamine transpordi piiramatut kasvamise tagajärjedest põhjustas suhtumise muutuse. Varasemad katsed leida muredest väljapääsu ei viinud kuhugi: parem transport uue või paremaks muudetud infrastruktuuri näol tõi kaasa transpordi kasvu. Võeti kasutusele terved tegevuspaketid, milles lahendus baseerus transpordi põhjuste ja mõjude mõistmisel. Keegi ei peatunud mõtlema: kas meil tõesti on



Joon. 4. Näide keskkonda arvestavast tänavaplaneeringust koos piiratud autoliiklusega.

vaja siia teed? Planeeriti vaid üksiksamme ega võetud arvesse rakendatud abinõude vastastikust seotust. See oli midagi, mis halvimal juhul võis lõppeda kas vähese või koguni nullkasuga, sest paranemised kustutasid vastastikku üksteist.” Via Appia vaikis ja naeratas vabandavalt. “Olen jälle kord muutunud nostalgiliseks. Aga enne kui lõpetan, lubatagu mul paar sõna öelda transpordi määra kohta. Lihtsustades võib väita, et transpordi määr ja transpordiviisi valik sõltuvad majandusest või kasutada olevast rahahulgast, demograafilisest olukorrast, suhtumistest, linnaplaneeringust ja selle otstarbekusest, teesüsteemi standardist ning kvaliteedist ja ühistranspordist.”

Parlamendi Avenüü naeratas galantselt Via Appiale. “Sa ei tüüta meid kunagi oma ajalooliste mõtisklustega, mu kallis, aga minu arust on majanduslikud tegurid kõige tähtsamad. Paljudes maades tehtud võrdlevad uuringud näitavad selgelt, et majanduslik kasv, sõidu hind ja transpordimäär on korrelatsioon. Kuni aastatuhande lõpuni oli sõiduki ostmise ja ülalpidamine suhteliselt odav, võrreldes sissetulekutega, sel ajal kui ühistranspordi puhul polnud niisugust trendi võimalik täheldada. Olukord muutus umbes 2000. aasta paiku koos üldise maksustamispoliitika muutumisega: teed maksustati nii, et maks kattis kõik ühiskonna tehtud kulutused, ja sõiduki ostmisel tuli tasuda ka keskkonnamaksu.

Uue sõiduki ostmisel arvestati maksustamisel sõiduki kaalu, kütusekulu, saastamist ja ohutust, mis muutis elektrisõidukid odavamaks ja bensiinil töötavad sõidukid kallimaks,” sõnas Parlamendi Avenüü.

“Need on tähtsad elemendid, väga tähtsad, kuid ma meenutan teile, et teised tegurid nagu demograafilised, tehnilised ja sotsiaalsed faktorid on samuti olulised.” Via Appia kohendas oma kohaliku liikluse mõõtjaid, mis andsid kõik andmed

liiklussituatsiooni kohta otse sõidukite pardaarvutitele ja need esitasid andmed tuulekiirde kiirustel (varem saadi andmeid liikluse märkide vahendusel).

“Näiteks lapsed harjusid sõidukit kasutama just seetõttu, et neid sõidutati sageli kooli ja koolist koju või siis huvikoolidesse autoga. See võis mõjutada nende käitumist kogu ülejäänud elu jooksul. Täiskasvanu puhul võib transpordivahendi valikut mõjutada infrastruktuuri arengu määr ja kord. Kuid rääkigem liiklusest ja linnast. Mis laadi üldise infrastruktuuri lahendused annavad teie meelest parema ja talutavama linna?”

Keskkonnahoidlik Tänavavaala haaras jutuotsa kähku enda kätte. “Mõned t-t-teist võivad hästi tunda minu linnakontseptsiooni. O-o-oodake, kuni ma joonistan selle oma piirkonna liivakastidesse. Linna siseosad on j-j-jaotatud tänavaaladeks, millest igapähe pindala võib küündida kuni ruutkilomeetrini. Parkimine on ette nähtud kogumisteedel a-ala ümbruses, kuhu on rajatud parkimisplatsid. Tänavavõrk on jagatud kogumis- ja peatänavate vahel, mis kõik on hästi varjestatud. Ü-ü-ühistransport liigub nii peatänavatel kui alade sees. Sisse on seatud ka hästifunktsioneeriv j-j-jalg-rattateede võrk.”

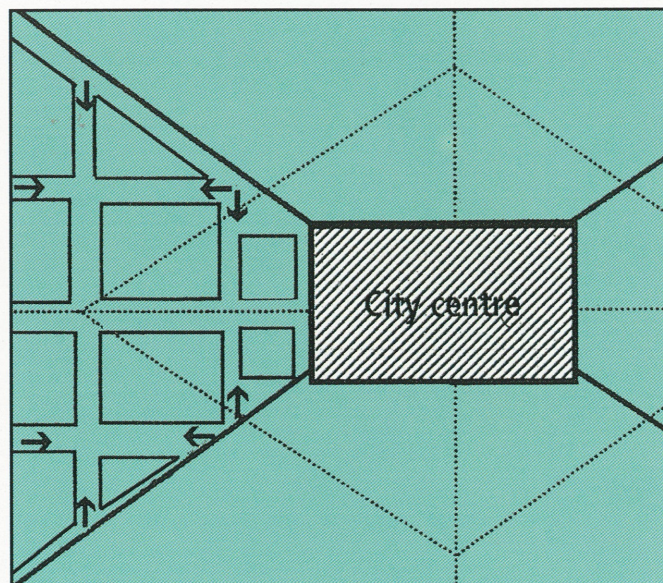
“Olen sellest kuulnud,” kõmistas Tee66. “Kõik on rangelt reguleeritud, inimesed on sunnitud oma sõidukini jõudmiseks kõndima pikki maid ja üldine teekonnaks kuluv aeg on tublisti pikenenud.”

“S-s-seda küll, aga j-j-jalakäijate, ratturite ja ühistranspordi kasutajate osa on kõvasti kasvanud ja keskkond on muutunud p-p-palju paremaks. Probleem on nüüd selles, et paljud poliitikud tahavad süsteemi muuta, sest sõidukid ei saasta enam nii palju kui varem. Nad on unustanud kõik teised muu nagu ala kasutamine, näägemissaaste, energiatarve,

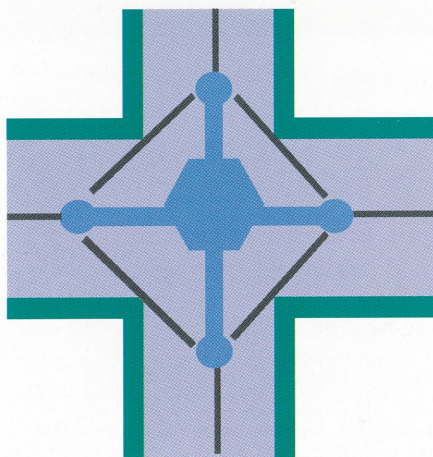
ü-ü-ühistranspordi suurenenud konkurentsivõime ...”
Keskonnahoidlik Tänavaala muutus ärritusest punaseks, nii et Parlamendi Avenüü pidi sekkuma, et ta end liiga üles ei kütaks.

“Minu linnas on nad valinud sellise tee: nad on jaganud linna suuremateks liiklusaladeks ja väiksemateks sõidukivabadeks piirkondadeks. Kogu liiklus tuleb suunata maksimaalselt kiiresti peamisse tänavavõrku, mis paikneb suuremalt jaolt tunnelites. Et minna ühest alast teise, on vaja kasutada ringteed või teed, mis läheb läbi kesklinna alt. Ühistransport ja jalgratturid on ainsad, kes võivad sõita otse ühest alast teise. Vaadake, ma olen siin puiesteele skitseerinud põhimõtte. Selle tulemusena on sõidukite kasutamine vähenenud, kuid liikluse määra kahanemine pole nii suur olnud.”

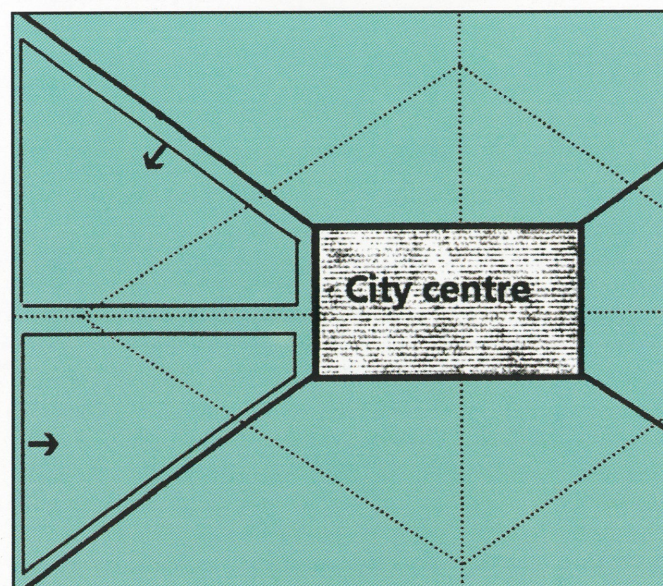
“Me hakkame juba lähenema konkreetsematele abinõudele,” tähendas Via Appia. “Ma arvan, et meil tuleks vahet teha inimeste ja kaupade veo vahel ja edaspidi käsitleda inimeste vedu ühelt poolt teelahenduste kaudu, teiselt poolt ühistranspordi lahenduste abil (teed ja rööbasteed) ning lõpuks rääkida väljakutest ja tänavatest jalakäijate ning jalgratturite tarvis.”



- põhiosa teedesüsteemist paikneb tunnelites
- peamised ühistransporditeed
- ▭ liikluse raugemisala
- sisenemine alasse



- ühissõidukite põhimarsruut
- 50 % elamutest/tööstusest
- roheline ala (roheline vöönd)
- peamiselt elamisala



- peamine tunnelites paiknev teedesüsteem
- peamine ühistranspordi liiklus
- ▭ liikluse raugemisala
- sisenemine alasse

Enne aastatuhandevahetust tekitas areng halva tsükli, mis alati tõi kaasa sõidukite suurema kasutamise. Omavahel kooskõlas olevate abinõude kompleksid, milles abinõud toetasid üksteist, tõi arengu tagasi heasse tsükli. Halba tsükli iseloomustab: vähenenud ühistransport, suurenenud autokasutus, suuremad vahemaad, raskem on käia jalasõita jalgrattaga.

Järgneb

Maanteeameti peaspetsialist Märt Puust on mitmes Teelehe numbris informeerinud lugejaid teilmajaamadevõrgu rajamisest Eestis. Allpool käsitleb Märt Puust seda teemat Soome ja Baltimaade ühise tegevuse vaatenurgast.

ILMAST SÕLTUVAD TEEOLUD EI TUNNE RIIGIPIIRE

Teeilmajaamade infosüsteemid on talihooldes korraldamisel leidnud efektiivse abilise laialdast kasutamist paljudes riikides. Skandinaaviamaade eeskujul alustasid kolm Balti riiki – Eesti, Läti ja Leedu – teilmajaamade süsteemi juurutamist talihooldesse 1990. aastate teisel poolel. Vaatamata mõningasele erinevusele riikide üldises arengus ja riiklikes prioriteetides, langesid esmased hanked teilmajaamade süsteemide üldist arengut taustaks valides suhteliselt lühikesele ajaperioodile ja kuigi hangitud seadmed pärinevad kahelt eri tootjalt, võib neid arengult lugeda sama põlvkonna seadmeteks.

1999. aastal sõlmisid Eesti, Läti, Leedu ja Soome maanteeamet Balti riike ja Soomet ühendava ühtse,

teekasutajale suunatud teilmajaamade võrgu loomise kokkuleppe. Projekti käivitamisel valiti sobivaimaks väljundiks ühtse internetikodulehekülje loomine, kus liikleja saaks teele asumisel vaadelda viimaseid andmeid teeoludest ja ilmastikutingimustest.

Iga osalejariigi ülesandeks on:

- 1) andmete kogumine oma riigi territooriumil olevatest mõõtejaamadest
- 2) kogutud andmetest kaks korda tunnis kokkulepitud formaadis andmepaketi koostamine
- 3) andmepaketi saatmine kokkulepitud interneti-aadressile, kus kõigi andmepakettide põhjal koostatakse ühine kodulehekülje.

Vaatamata väikestele erinevustele eri riikides kasutatavate jaamade vahel, möödavad kõik jaamad teatud kindlate parameetrite väärtusi, millest 8 kõige tähtsamat – õhu- ja teepinnatemperatuur, kastepunkt ja niiskus, sademed, tuule kiirus ja suund ning teeolud – otsustati muuta kättesaadavaks kodulehekülje kaudu.

Projekti õnnestumisel on kavas kutsuda koostööle ka teiste Läänemere-äärsete riikide maanteeorganisatsioonid, et laiendada veelgi tee kasutajale ohutu liiklemise jaoks vajaliku informatsiooni kättesaadavust. Veebiplatvormil töötavate infokioskite paigaldamisel piiripunktides, hooldejaamades ja puhkekohtades pole liiklejale riikide piirid enam olulised, sest talle avaneb võimalus saada liiklemiseks olulist informatsiooni kodukeeles, olenemata oma asukohast reisil.

In memoriam

AADU TARMAK

2. detsember 1914 – 16. veebruar 2000

Aadu Tarmak asus Viljandi Teedeosakonda tööle maantee ökonomika alal juba 1951. aastal. Hiljem töötas ta Autotranspordi ja Maantee Ministeeriumis ning Maantee Valitsuses plaaniosakonna juhatajana ja viimati kuni pensionile minekuni Teede Remondi ja Ehituse Trusti juhataja asetäitjana. Aadu Tarmak oli nooruses väljapaistev sportlane, muuhulgas võitnud kettaheites NSV Liidu meistri tiitli.

VLADIMIR KÄSPER

1913 – 2000

Veebruarikuu 23. päeval a. 2000 lahkus elavate hulgast Vladimir Käsper, eluaegne maanteelane, kes tuli tööle Eesti Maantee Valitsusse 1940. aastal. Hiljem töötas ta Harjumaa Teedeosakonnas ja liidulise tähtsusega maantee valitsuses. Alates 1956. aastast kuni pensionile minekuni oli V. Käsper autotranspordi ja maantee ministri asetäitja, lühikest aega (1959 – 1961) ka Maantee Valitsuse juhataja.

HUGO AAS

22. aprill 1922 – 3. mai 2000

Hugo Aas, tuntud raamatugraafik, ajakirjade “Noorus” ja “Nõukogude Naine” kauaaegne kunstiline kujundaja, tegi aastail 1992 – 2000 hindamatut tööd kümnete Maanteeameti ja Tehnokeskuse trükiste ning mitme teedealase ekspositsiooni kujundamisel. Hugo Aasa kujundatud olid ka kõik esimesed 21 numbrit *TEELEHTE*.

JARKKO SAISTO

17. VII 1932 Uusikaupunki – 15. III 2000 Helsingi

Pika raske haiguse järel suri Soome Maanteeameti kauaaegne peadirektori asetäitja Jarkko Saisto, suurepärase asjatundja veeteede, sadamate jms alal. Tema tähelepanuväärseim saavutus oli Saima kanali kavandamine ja ehitamine. Jarkko Saisto oli ka Soome esindaja Maailma Teedeassotsiatsioonis (PIARC) ja Majandusliku Koostöö ning Arengu Organisatsioonis, osales aktiivselt Eesti ja Soome maanteelaste suhete sisseseadmises ning arendamises pärast meie taas-iseseisvumist.

Meie juubilare



30. ja 31. mail k.a. olid juubilaridena tähelepanu keskpunktis Maanteeameti spetsialist **Helju Pällu** (foto par.) ja peaspetsialist **Viiwi Perri** (fotol vasakul kolleegide keskel).

TOOMAS PETERSOO, Maanteeameti Tehnokeskuse raadioinsener, pidas oma 60. sünnipäeva k.a. 29. aprillil. Juubilar on töötanud tänase Tehnokeskuse eelkäija-asutustes juba 1965. aastast. Sellegipoolest tunneb ta end, nagu ta isegi mõnab, endiselt noorena.

MATI ARUSTE on sündinud 10. juulil 1940. Töötab Pärnu Teedevalitsuses treial-freesijana alates 1958. aastast. Tunneb oma eriala peensusteni. Aktiivne isetegevuslane, kes parimaks energiaammutamise viisiks peab meeskooris laulmist.



RAIVO TIKAS on sündinud 3. septembril 1950. Põline maanteelane. Alates 1971. aastast töötas Teede Remondi ja Ehituse Valitsuses nr. 1 meistri ja töödejuhatajana. 1990. aastast peale töötab Pärnu Teedevalitsuses teemeistrina, algul Audru ja praegu Tori teepiirkonnas. Väga lugupeetud tootmisjuht, aktiivne harrastussportlane.

ÕIENDUS !

Teelehe nr. 2 (22) juhtartiklis "Teeseadusest ja selle alusel kehtestatud õigusaktidest" ei olnud toimetus märganud ega ka parandanud teise lehekülje esimese veeru alajaotusse "Maantee klass" juhtunud vigu keskmise liiklussageduse osas. Eksituse õiendamiseks toome siin tervenisti ära kõigi maanteeklasside määratlused vastavalt teeseadusele.

Paragrahv 9. Maantee klass

(1) Maantee klass määratakse, arvestades liiklussagedust, piirkonna arengu vajadusi ja rahvusvahelist liiklust. Riigimaantee klassi määrab teede- ja sideminister ning kohaliku maantee klassi valla- või linnavolikogu.

(2) Maantee klassid on kiirtee, I klassi maantee, II klassi maantee, III klassi maantee, IV klassi maantee ja V klassi maantee. Maanteed jaotatakse klassideks järgmiste tunnuste alusel:

1) kiirtee on sellel lubatud kiirusele vastava kattega maantee mootorsõidukite liiklemiseks, mis ei teeninda vahetult teega piirnevaid alasid. Kiirteel on kaks eri sõidusuundades kulgevat vähemalt kahe sõidurajaga teed, mis on üksteisest eraldatud eraldusribaga või muu rajatisega. Kiirtee ei tohi samal tasandil ristuda teise teega ega raudteega. Kiirteele sõidetakse kiirendusraja kaudu ja kiirteelt muud liiki teele aeglustusraja kaudu. Tee peab vastama kiirtee

kohta kehtestatud nõuetele, kui eeldatav keskmine liiklussagedus on vähemalt 8000 autot ööpäevas;

2) I klassi maantee on kattega ning mõlemas liiklusuunas vähemalt kahe sõidurajaga tee, mis ristub raudteega või teise teega enamasti kahel tasandil. Teele sõidetakse kiirendusraja kaudu ja teelt ära aeglustusraja kaudu. Tee peab vastama I klassi maantee kohta kehtestatud nõuetele, kui eeldatav keskmine liiklussagedus on vähemalt 6000 autot ööpäevas;

3) II klassi maantee on kattega tee, mis võib teise teega ristuda ühel tasandil. Tee peab vastama II klassi maantee kohta kehtestatud nõuetele, kui eeldatav keskmine liiklussagedus on vähemalt 3000 autot ööpäevas;

4) III klassi maantee on kattega tee, mis võib teise teega ristuda ühel tasandil. Tee peab vastama III klassi maantee kohta kehtestatud nõuetele, kui eeldatav keskmine liiklussagedus on vähemalt 1000 autot ööpäevas;

5) IV klassi maantee on kattega või kruusatee, mis võib teise teega ristuda ühel tasandil. Tee peab vastama IV klassi maantee kohta kehtestatud nõuetele, kui eeldatav keskmine liiklussagedus on vähemalt 200 autot ööpäevas;

6) V klassi maantee on kattega või kruusatee. Tee peab vastama V klassi maantee kohta kehtestatud nõuetele, kui eeldatav keskmine liiklussagedus on kuni 200 autot ööpäevas.

ARNOLD KASK on sündinud 3. juulil 1915. Tuli maanteede tööle 1945. aastal. 1964. aastast alates töötas Ida-Viru Teedevalitsuse Lohusuu piirkonnas kuni pensionile minekuni 1983. aastal.

VITALI PLISTKIN on sündinud 1. augustil 1930. aastal Ida-Virumaal Uuskülas. Kauaaegne maanteelane, töötanud Ida-Viru Teedevalitsuses traktoristi ja hõõvlijuhina. Nüüd pensionil.

ENDEL AMBOS on sündinud 3. juulil 1935. Soovinud juba varakult saada maanteelaseks, õppis traktoristik. Töötas 1955. a. alates lukussepa, traktoristi ja teehõõvlijuhi ametis algul Jõgeva Teedevalitsuses ja hiljem (1966) Ida-Viru Teedevalitsuses kuni tänaseni, olles jäänud truuks hõõvlijuhiametile.

LEMBIT SOODLA on sündinud 29. juulil 1935. Aastal 1953 sai temast autojuht. Ida-Viru Teedevalitsuses töötab alates 1957. aastast, algul bussijuhi, pärastpoole kuni tänaseni autojuhina.

JÜRI KARP on sündinud 11. septembril 1935. Töötas aastakümneid Ida-Viru Teedevalitsuse Iisaku teepiirkonnas autojuhina. Pensionile siirdus k.a. juulikuus.

Endel Ambos

Lembit Soodla

Jüri Karp

SUMMARY

* The 24th conference of Baltic road specialists' will be held in Riga in August this year and Aadu Lass reminds some interesting facts of the conference in 1939.

* Aadu Lass explains why Varbuse (Põlva county) is the best place for the Estonian Road Museum.

* A survey of reforms in roadkeeping of Finland is presented.

* Tiit Rökk participated in the congress of the Nordic Road Association in Malmö and gives a survey of it.

* The results of the "Clean-the-road-day" are discussed.

* Ülle Karjane participated in the international conference "Implementing structural funds" in Bled, Slovenia (15.06 - 18.06. 2000) and specifies the main issues discussed.

* An essay "Ubi omnes viae conveniunt" by A. Arild, C. Chiodini & the others (Norway) is presented.

* Märt Puust gives a survey of development of road weather stations in Finland and Baltic states.

* Teeleht presents the list of employees of road offices and the Road Administration who have recently celebrated their jubilee or will do so in the near future.

* The list of winners of the road workers' summer sports meeting of 2000 is presented. The games were held in Kääriku (Valga county) on July 14-16.

Pildil: XXXIII suvespordimängud Käärikul. Juhatajate võistlus. Teerullivigursõidul näitasid "kõrgemat pilotaaži" kõik osalenud. Pildil Aadu Ploomipuu Võrust. Parim oli Tõnis Pleksepp Valgast. (Vaata ka tagakaanelt.) Foto. E. Vahter



**MAANTEELASTE TENNISeturniir
HAAPSALUS**

Mai lõpus toimus Haapsalus maanteelaste tenniseturniir. Tänu Lääne-Viru Teedevalitsuse mees- ja naiskonnale oli osavõtjaid korraliku turniiri jagu. Mängijate tase oli ühtlaselt hea, mis tegi võistluse huvitavaks.

Kõva tuult trotsides kaitses meesüksikmängus 11 osavõtja hulgas meistritiitlit Hillar Varik Tehnokeskusest, järgnesid Heldur Tuus ja Peep Priisalu Lääne-Virust.

Lääne-Viru naismängijad jagasid meistritiitli omavahel järgmiselt: võitja – Rita Tuus, järgnesid Urve Õis ja Eha Albert.

Tennisemeistrid on maanteelaste suvemängude raames selgitatud varem kahel korral: esimene kord Haapsalus 1993. a., kus võitis Andres Ploom, ja teine kord Vainupeal 1994. a., võitja Hillar Varik.

URMAS KONSAP

Pildil: Tennisemeister Hillar Varik (keskel), Heldur Tuus (vasakul) ja Peep Priisalu

XXXIII SUVEspordimängud

XXXIII suvemängud korraldas Valga Teedevalitsus. Need peeti kuulsas Kääriku spordibaasis 14. – 16. juuli 2000. Osa võttis 24 võistkonda kokku 350 võistlejaga, sealhulgas kõigist 15 teedevalitsusest, Maanteeametist ja Tehnokeskusest ning firmadest Üle, TREF, Põlva Teed, Teede REV-2, Rajar TL, Via Pont ning Laarmann & Co. Korraldajate poolt aegsasti valitud asukoht ning hästi läbimõeldud organiseerimine tagasid mängude kõrge korraldustaseme. Osavõtjad kiitsid eeskätt suurepärasest toitlustamisest. Toimuvat kommenteeris mõnusalts *showman*. Töötasid saunad. Kohati sadanud vihm oleks tahtnud küll üritust nurjata, ent see ei läinud tal korda. Ometi leiti ka, et mõnelt kohtunikult oleks soovinud otsustavamalt tegutsemist. *Teeleht* arvab, et 24. suvespordimängud jäävad meelde suurepäraselt korda läinud, meeldejäáva ja osalejarohe maanteelaste kokkutulekuna. **Au korraldajatele!**

I koht	Viljandi Teedevalitsus	174 punkti
II koht	Valga Teedevalitsus	167 punkti
III koht	Lääne-Viru Teedevalitsus	152,5 punkti

Firmadest oli parim OÜ ÜLE, kes kogus 140,5 punkti ja saavutas üldjärjestuses viienda koha.

Alade viisi võitsid:

Pendelteatejooks

Jõuala (raskusvedu)

Kombineeritud kergejõustik

Luuahoki

Teatevõistlus

Võrkpallisöödud

Kutsealavõistlus

Juhatajate võistlus

Krossijooks, naised

Krossijooks, naisseeniiorid

Krossijooks, mehed

Krossijooks, meesseeniiorid

Vesijalggrattasõit

Harju TV

Hugo Müüdla (Ida-Viru TV)

Viljandi TV

Via Pont

Valga TV

Viljandi TV

Kalev Sassian, Aadi Velks (Rapla TV)

Tõnis Pleksepp (Valga TV)

Malle Salupalu (Viljandi TV)

Terje Lees-Leesmaa (Hiiu TV)

Marko Metsmaa (Jõgeva TV)

Tiit Korn (Jõgeva TV)

Rajar TL



Luuahoki

Teeleht

Ilmub neli korda aastas

Väljaandja MAANTEEAMETI TEHNOKESKUS

Toimetaja LUULE KAAL

Tallinn 10612, Ristiku põik 8, tel. 677 1526

faks (2)677 1523

E-post: luule.kaal@tehnokeskus.ee

Samas tellimuste vastuvõtt *Teelehele* ja reklaamile