

Teeleht

THE ROAD PAPER

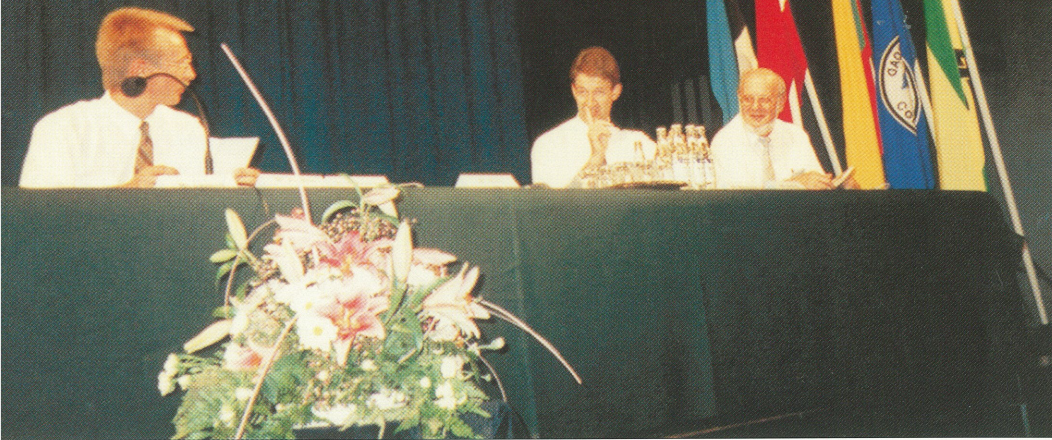
OKTOOBER NR. 4 (12) '97

Tagasivaade Balti
maanteelaste
XXIII konverentsile



Konverentsi avaistungilt
Nägemiseni Riias 2000. a.
Corbex-teehöövel (Estonia)





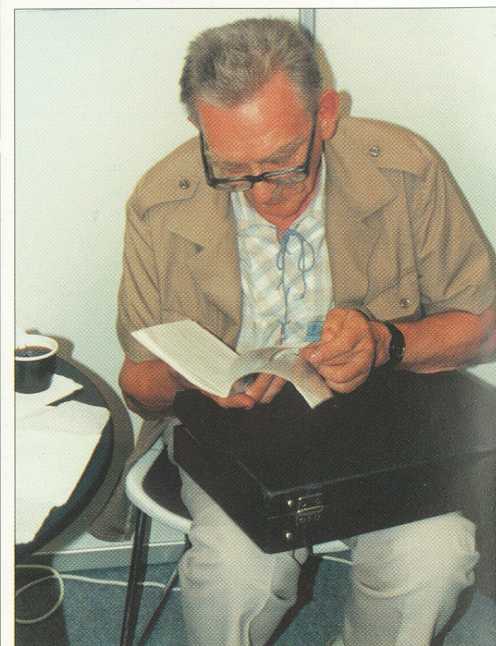
HETKI KONVERENTSILT PÄRNUS 25. – 27. 8.1997

Piltidel ülalt:

- *Andris Lapšins, Peter Hennig, Volker Seyfert*
- *Hillar Varik, James B. Sorenson, Maurits W. Westerhuis, Ernst Renstrup*
- *Olev Raid, Aadu Ploomipuu, Aldur Aasa*



Joe P. Mahoney



Aadu Lass

Tagasivaade

BALTI MAANTEELASTE XXIII KONVERENTSILE PÄRNUS 25. - 27. AUGUSTIL 1997

Teelehe küsimusele, kuidas konverents õnnestus, vastas konverentsi korraldamist juhtinud Balti Maanteelaste Nõukogu liige, Maanteeameti nõunik Jüri Riimaa järgmist.

Osavõtjaid oli 478, senipeetud Balti maanteelaste konverentsidest tõenäoliselt kõige arvukama osavõtuga.

Osutaksin iseäranis sellele, et konverentsi rahvusvaheline kandepind oli sel korral enneolematult lai. Esindatud oli kokku 20 maad Euroopast ja Ameerikast, sh. Eesti, Läti ja Leedu, Soome, Rootsi, Norra, Taani, Holland, Island, Inglismaa, Prantsusmaa, Saksamaa, Šveits, Itaalia, Ungari, Tšehhi Vabariik, Poola, Vene Föderatsioon, USA ja Kanada.

Teedealastel teaduslik-tehnilistel teemadel esitati 68 ettekannet (autoreid 14 maalt). Kõige arvukamalt oli ettekandeid mõistagi Eestist (12), Lätist (12) ja Leedust (12), eriti aga Soomest (13); ülejäänud jagunesid USA (4, sh. üks ühissetekanne USA ja Lõuna-Aafrika Vabariigi autorite kollektiivilt), Rootsi (4), Saksa (3), Prantsuse (2), Kanada (2), Vene (1), Hollandi (1), Taani (1) ja Ungari (1) esindajate vahel. Nimetaksin mõnda organisatsiooni, kes peale osavõtjate Baltimaadest ja Balti Maanteelaste Nõukogu liikmete olid konverentsil esindatud: IRF (Rahvusvahelise Maanteede Föderatsiooni peadirektor Maurits Willem Westerhuis Genfist), Soome Maanteeamet (direktori asetäitja Raimo Tapio ning endine kauaaegne peadirektor Jouko Loikkanen aukülastajana), Rootsi Maanteeamet (peadirektor Jan Branborn), Põhjamaade Teedetehniline Ühing, Norra Maanteeamet (peadirektor Eskild Jensen), Minnesota Osariigi Maanteeamet ning Washingtoni Osariigi Maanteeamet (mõlemad USA), Helsingi Tehnikaülikool (professor Olli-Pekka Hartikainen), Ungari Maanteede Juhtimise ja Koordineerimise Direktooraat (peadirektor Lajos Horvolgyi), firma *WIRTGEN, TELTOMAT* ja *WALTER HOFMANN* Saksamaalt, *NIDO* Hollandist, *SECMAIR* Prantsusmaalt, *CATERPILLAR* ja paljud teised.

Konverentsi austasid avapäeval oma kohalolekuga Pärnu linnapea Vello Järvesalu, Pärnu maavanem Toomas Kivimägi, Eesti teede- ja sideminister Raivo Vare ja Läti transpordiminister Vilis Kristopans, kes pidasid plenaaristungil kõne.

Tuletan siinkohal meelde, et konverentsi nimeks oli "Maanteede ja kiirteede rehabiliteerimine". Töö toimus viies sektsioonis. Esimeses (*asfaltkatted ja nende täiustamise tehnoloogia*) esitati 21 ettekannet, teises (*transpordipoliitika*) – 23, kolmandas (*maanteede andmebaas; maanteehoiu juhtimise süsteem – PMS*) – 6, neljandas (*tehnoloogia edastamine*) – 6 ja viiendas (*maanteehoole*) – 8. Üllatuseks oli eriti suur kuulajate hulk teise sektsiooni istungitel. Plenaaristungil esitati kolm ettekannet.

Saamaks muljet Eesti maanteede tänapäevaseisundist, korraldati kolm ekskursiooni. Osavõtjate poolest arvukaimaks osutus matk mööda Pärnu ja Lääne maakonna maanteed ning üle Suure väina Muhu saarele, Väikese väina tammile ja Saaremaale, millest võttis osa ligi 200 inimest, kes mahtusid nelja bussi, kuid huvilisi näis olevat rohkemgi. Peamiseks huviobjektiks sellel reisel oli unikaalne insenerirajatis — Saaremaad ja Muhu saart ühendav maanteetamm, mille rajamisest on möödas 101 aastat.

Veel korraldati üks ekskursioon Pärnus ja selle ümbruskonnas ehitatud sildadele, teine Pärnu ja Viljandi maakonda, tutvumaks

Eesti maanteede seisundi ning ümbruskonna vaatamisväärsustega. Kummastki matkast osavõtjad mahtusid ära ühte bussi.

Usun, et konverents täitis edukalt oma eesmärgi — levitada moodsat maanteehoiutehnoloogiat ja sellealast kogemust, mida on võtta nii oma Balti naabritel kui ka mujalt maailmast.

Konverentsipaigana kasutatud Endla teatrihoone ei suutnud küll leevendada palavast ilmast tulenevat ebamugavust, kuid oli osalejate vastu ometi külalislahke nagu kogu Pärnu linn ja maakond.

Konverentsi korraldustoimingud oli enda peale võtnud firma *Reisiekspert* (Tallinn), kes kõigega kenasti toime tuli, kuigi see oli talle esmakogemus taolise suure ürituse korraldamisel.

Mitmed konverentsikülalised, sealhulgas **Jouko Loikkanen, Jarkko Saisto** (Soome), **Ernst Renstrup, Per Milner** (Taani) jt. tunnustuse ja tänuga meenutanud möödunud konverentsi. **Eskild Jensen**, Norra Maanteeameti peadirektor, on oma konverentsijärgses kirjas Maanteeameti peadirektorile Riho Sõrmusele tänanud korraldajaid (kaasa arvatud kolleegid Lätist ja Leedust) konverentsi väga hea korralduse eest, ühtaegu märkides, et kõige tugevamat muljet avaldasid talle muutused inimeste mõtteviisis. Ta märgib, et kui üleelmise kohtumise ajal 1991 Riias oli ametialases kogemuses ja suhtumises teedepoliitikasse, nõuetesse ning teedeasjanduse põhi-elementidesse veel küllaltki palju ebakindlust, siis Pärnus oli olukord juba täiesti teine. Delegaatide ja ametnike seas on nüüd ohtrasti neid, kes mõistavad teede planeerimise ja haldamise põhialuseid. Igas (Balti) riigis on loodud riikliku teedevõrgu planeerimiseks, ehitamiseks ja korrashoiuks, samuti rahvusvahelisi perspektiive silmas pidades vastavad protseduurid ning administratiiv- ja juhtimisaparaat.

Konverentsi raames oli korraldatud esinduslik teedemasinate ja -tehnoloogia näitus, mida oli nõus lühidalt kommenteerima Eesti Maanteeameti nõunik **Raimo Unt**.

Kuus aastat tagasi toimunud XXI konverentsi ajal (Riia) ei olnud taolist näitust korraldatud, XXII konverentsi ajal (Birštonas) oli teatud samm edasi — näitus korraldati, ent osalened firmasid oli veel väga vähe. Eelmistega võrreldes oli seekord osavõtnud firmade arv — 72 — üpris muljetavaldav. Ka 1996. a. Bergenis toimunud Põhjamaade Teedetehnilise Liidu konverentsi raames peetud teedemasinate näitus oli märksa tagasihoidlikum.

Näitusest rääkides alustaksin Eesti firmadest.

Hiljaegu oli firma *CORBEX ENGINEERING* pankrotimenetluse tõttu teehöövliite tootmise peatanud, ent nüüd on see tasapisi jällegi käivitunud. Selle toodangust oli väljas Eesti masinaehituse suurim teehöövli CG-18 koos lisaseadmetega. Kiita tuleb ka *GRADER SERVICE*it, kelle tegevus on otseselt seotud teehöövliitega. Näitusel esitles see firma mitmes modifikatsioonis ja mitme otstarbega teehöövliiteri ning abiseadmeid nende paigaldamiseks ja hooldamiseks. Kolmandaks sooviksin esile tõsta *ENGLO*t, mis toodab automaatikaseadmeid teedemasinatele (laoturid, höövliid), samuti mitmesuguseid mõõteriistu (teekalde ja -pikkuse mõõtmiseks), mis on meie tee-ehitajate hulgas populaarsed.

Meie Teede REV-2 oli väljas teemärkide ja liikluskorraldusseadmetega.

Leedut esindas Kaunase Teedemasinate Tehas (*UAB MEDMETA*), keda tuleb kiita kiire arengu eest kolme aasta jooksul (võrreldes

Birštonases nähtuga), eeskätt kvaliteedi tõusu ning uute lumesahkade, soolapuisturite ja soolalahuse valmistamise sõlme eest. Firma näituseboks oli suurepäraselt vormistatud.

Meie põhjanaabrit Soomet esindasid eeskätt SISU autotehas, viimase autodele lumesahku tootev ARCTIC MASCHINE, puisturite valmistaja SALON TERÄSTYÖ ja mõistagi VAMMAS koos oma hõõvliga, mille oli juba varem ostnud Ventspilsi Teedevalitsus (Läti). (Lätis korraldatud konkursi oli võitnud VAMMAS.)

Naabermaalt Rootsis olid väljas VOLVO oma laaduritega ja DYNAPAC asfalteerimismasinatega (laoturid, rullid). Firma tegi kruusasel näituseväljakul ka näidistöö — paigaldas paarkümmend meetrit asfalti, mis peaks ärgitama Pärnut leidma võimalusi ülejäänud platsiosa asfalteerimiseks.

Saksa firmad on meile juba pikemat aega olnud head partnerid. Seal oli meile ammuigi tuntud WIRTGEN oma teekattefreesidega.

Väljas olid SCHMIDTi gruppi kuuluv MERCEDES-BENZ UNIMOG oma Riia esinduse BALTIC 4X4 kaudu (baasmasin ja mitut liiki puistuseadmed) ja NIDO (Holland), mille puistureid Eestis juba arvukalt kasutatakse. Tal oli välja pandud puistur, sahk ja soolalahuse valmistamise seade.

Prantsusmaal esindasid firmad RINCHEVALL ja SECMAIR, Saksamaad veel LOTHAR SCHÄFER ja ROB. BREINING, HOFMANN jt.

On huvitav märkida, et meie turule hakkavad Saksa, Rootsi ja Soome firmade kõrval jõudma ka Inglise omad. Näiteks esitles Eestis tegutsev vahendusfirma WARREN BALTI PARKERi võimast mobiilset lõugpurustit, mis hiljaeagu peenestas Paldiskis õhkulastud majade rususid. Meie teedemajandusele sobiv purusti, kui sellele rakendada järele veel koonuspurusti, saamaks peenemat killustikku. Väljas oli ka Inglise päritolu seade asfaltkatte parandamiseks (selle oli ostnud üks Eesti linnadest). Meie maanteelastes äratas see suurt huvi.

LOTHAR SCHÄFERi firma esitles tervet komplekti teekatteparandusmasinaid.

Kõige tuntumatest oli väljas CATERPILLAR.

Näitus oli väga mitmekülgne ja huvipakkuv; Eesti teedevalitsuste töötajad külastasid seda arvukalt, suurte gruppidega.

Eesti maanteelasi huvitasid eeskätt asfaltkatete pragusid, löökauke ning muid katterikkeid kõrvaldavad ja remontivad seadmed.

Enn Raadik, Pärnu Teedevalitsuse juhataja, konverentsi orgkomitee liige, tõdedes, et XXIII konverents on saanud ajalooks, peab seda õnnestunuks, kuivõrd kõik kavandatu viidi ellu, ja teedemasinate näitus oli loodetust võimsam. Firmad REISIEKSPERT ja EXPOPROJEKT andsid konverentsi ja näituse korralduslikku kordaminekusse eriti suure panuse. Pärnu kui konverentsipaiga eelisteks sellise suhteliselt suure ürituse puhul (lisaks delegaatidele ca 150 näitusel firmasid esindanud spetsialisti kohalolek) võiks pidada intiimset puhkelinna miljööd, kus konverentsi külalistel oli võimalik konverentsitöö ühendada meeldiva lõõgastusega rahulikus ja turvalises Eesti suvepealinnas, kus lühikesi vahemaid eri toimumiskohtade vahel oli võimalik läbida jalgsi, aga ka asjalolu, et pärnulased on alati olnud külaliste vastu äärmiselt sõbralikud ja vastutulelikud, olles harjunud kõikvõimalikes üritustes innukalt kaasa lööma, mida sel korral näitas linnakodanike väga suur huvi näituse ja liiklusohutuse atraktsioonide vastu.

Suur tänu kõigile meiega koostööd teinud ettevõtetele ja ametkondadele, sealhulgas Pärnu maavalitsusele ja linnavalitsusele, Endla teatri kollektiivile, Elisabethi kirikule, Pärnus asuvatele hotellidele ja restoranidele.

Pärnu linn püüab end väljaspool Eestitki tutvustada konverentside, sümposiumide jms. korraldamise linnana. Kahjuks tuleb märkida, et sellise mastaabiga ja osavõtjate arvuga ürituseks, nagu oli kõnealune konverents, Pärnu täna veel valmis ei ole, sest puudub vastav konverentsikeskus oma personali, plenaaristungite saali, grupitöö auditoriumide, näitusesaalide ja samas asuva toitlustuskompleksi. Samas võib väita, et üksikuid suuri konverentse on Pärnus siiski hea ettevalmistuse juures võimalik läbi viia üsnagi heal tasemel.

Konverentsi tagasivaates ei saa märkimata jätta kultuuriprogrammi raames Elisabethi kirikus maestro Aivar Mäe juhatusel toimunud muusikaansambli ARSISE kellade kontserti. Ansambel on saanud maailmas laialdaselt tuntuks. Kuulajatega vesteldes selgus, et just see pakkus delegaatidele suurima elamuse.

2006. aastal lõpetab Eesti kindlaksmääratud järjekorras Balti Maanteelaste Nõukogu eesistujamaana oma volitused ja annab need rotatsiooni korras üle Läti maanteelastele. Kas ei võiks siis XXVI konverents toimuda taas Pärnus?

Agas miks ka mitte!

Muljeid vahendas E. Vahter

TÄHELEPANU, TEE-EHITAJAD!

Nivell Ehituse AS, Maanteeameti Tehnokeskus ja Eesti Asfaldiliit korraldavad tee-ehitajatele "Greider 2000" projekti raames LASERITE JA AUTOMAATIKASÜSTEEMIDE DEMONSTRATSIOONI

Üritus toimub 13., 14. ja 15. novembril
Tallinna - Tartu maanteel rekonstrueeritaval
Jüri - Patika lõigul (km 14,8 - 18,3)

Tutvustatakse moodsat ja täpset tehnikat — laserseadmeid tee-ehitus- ja ehitusmasinatele. Kaasaegsete laseritega on võimalik töötavale masinale anda korraga kahte kallet — piki- ja põikkallet. Näiteks BLADE-PRO laser juhhib teehöövli tera, EASY GRADE süsteemiga saab juhtida asfaldilaoturiga paigaldatava segukihi kallet. Demonstreeritakse ka lasereid ehitusmasinatele ning kõrgusmõõteriistu. Infopäeval saab lisateavet koolituse kohta, mida korraldatakse laserseadmete kasutajatele.

Esitletav lasertehnika on laialdaselt kasutusel Soomes, Rootsis, USAs ja mujal. Kogemustele tuginedes võivad tee-ehitajad öelda, et lasertehnika:

- kergendab mehhanismijuhi tööd
- hoiab kokku materjali
- säästab tööaega

DEMONSTRATSIOONI TÄPUSSTATUD PROGRAMMI JA AJAKAVA TEATAME NOVEMBRI ALGUL.

NARVA JA RAKVERE VAHEL

on palju toredaid kohti, kus teiegi olete kindlasti käinud. Ka maantesüsteemis koolitusega tegelevad isikud võivad Teile nüüd rääkida palju huvitavat Ida-Virumaast. Näiteks mida on võimalik sealsetes kutsekoolides õppida, kus on kõige mugavam koolituspäevi korraldada, milline on Toila kunagiste mõisnike Jelissejevite perekonna ajalugu, kuidas "Estonia" kaevanduses põlevkivi kaevandatakse ja palju, palju muud, nagu praegu öeldakse.

Saime oma äsjased tarkused koolituse kontaktisikute nõupäevadelt Ida-Viru maakonnas k.a. augustis, korraldajaks Tehnokeskus koos Ida-Viru Teedevalitsusega. Eesmärgiks oli teadmiste omandamine meelelehtuslikul teel. Külastasime Mäe Hariduskeskust, Kohtla-Järve Kutsekooli, Purtse linnust. Tutvusime koolitusega kaevandusettevõtetes ja käisime "Estonia" kaevanduses 65 m sügavusel maa all, et näha, kuidas põlevkivi kaevandamine tegelikult toimub. Kahepäevase koolituse raamidesse mahtus ka väike ekskursioon looduses.

Rohkem kui tuhande õpilasega tohutul territooriumil paiknev Mäe Hariduskeskus Kohtla-Järve külje all oli meile tõeliseks üllatuseks. Vene õppekeelega rühmades võib õppida nii põhihariduse kui ka gümnaasiumihariduse baasil nii päevases kui ka õhtuses osakonnas. Erialad on autolukksepp-autojuht-tractorist, gaaskeevitaja, mäeelektrik-mehaanik, äriasjaajaja, arvutiprogrammeerija, juuksur. Koolil on ruumikad õppeklassid, mis on sisustatud kõige kaasaegsemate arvutite ja 1960. aastate treipinkidega. Puhke- ja spordiruumid on õpilaste poolt sisustatud ning näevad kenad välja. Seega, kes soovib õppima minna, palun kirjutagu avaldus ja esitagu Mäe Hariduskeskusele. Teid võetakse kindlasti õpilaseks.

Omamoodi elamus oli "Estonia" kaevanduse külastamine. AS "Eesti Põlevkivi" on 6 kaevandust ja 3 karjääri. "Estonia" kaevandus Mäetagusel on neist kõige noorem (avati 1972. aastal) ning kõige suurem. Praegu kaevandatakse 3 milj. tonni põlevkivi aastas, mis moodustab 25 % Eestimaa põlevkivitoodangust. Kaevanduse pindala on 70 km² ning tööd jätkub veel viiekümneks aastaks.

Riietusime kaevuriülikondadesse (vt. pildil) ning sõitsime tõstukiga 65 m sügavusse maa alla. Omapead oleksime kindlasti eksinud lõpututes tunnelites, kuid meiega oli kaasas kaevanduse direktor hr. Aivo Loko, kes tunneb kaevanduskäike nagu oma püksitaskut. Seega polnud eksimisohu ning me võisime oma tähelepanu pöörata maa-aluse maailma imedele.

Kaevanduskäigud on ruumikad tunnelid umbes 3,5 m kõrgused ja niisama laiad. Laed "naelutatuse" ülemiste paekihtide külge teraspoltide abil. Kusagil pole näha põrandast laeni ulatuvaid puit- ja metalltugesid. Kliima on jahe ja niiske. Tunnis koguneb umbes 5000 m³ vett, mida tuleb kaevanduskäikudest välja pumbata. Põlevkivikihi paksus on 2,8 m. Selles on kaks paest vahekihti - üks 40 cm, teine 12 cm.

Põlevkivi tootmiseks puuritakse ee piirkonda 27 auku, mis täidetakse lõhkeainega. Ühe lõhanguga saadakse keskmiselt 50 tonni materjali - põlevkivi ja paasi. Materjal viiakse kopplaaduritega transportöörini, mis toimetab selle maapinnale. Maapinnal materjal rikastatakse - põlevkivi eraldatakse paest.

Toodetakse kahte sorti põlevkivi: II sort - jämedam, kasutatakse keemiatööstuses põlevkiviõli ja bituumeni valmistamiseks (põhiliseks kasutajaks on AS "Kiviter") III sort - peenem, kasutatakse Balti Soojuselektrijaamas ja Eesti Elektrijaamas kütteks.

Paest valmistatakse kahte fraktsiooni lubjakivikillustikku. Siin on lubjakivikillustiku tehnilised andmed.

	Fraktsioon 5-25 mm	Fraktsioon 20-40 mm
Tehniline standard	EE 4800866 TS 030:92	EE 4800866 TS 026:92
Mark survetugevuse järgi	600	400
Miinumipiirist väiksemate tükide sisaldus, %	7,9	8,5
Maksimumpiirist suuremate tükide sisaldus, %	8,5	10,0
Kahjulike põlevkiviliisandite sisaldus, %	4,8	6,7
Mark külmakindluse järgi	25	25
Hind (koos käibemaksuga), krooni/m ³	16,0	11,8

Täiendava informatsiooni saamiseks ja ostusoovi vormistamiseks palutakse pöörduda:

**tel. (233)22 476 - kaevanduse dispetšer
faks (233)22 657**

Kes aga soovib kaevuriks hakata, peab pettuma - kaevanduse personal on praegu 1900 inimest ning uusi töötajaid juurde ei võeta.

Lõpuks soovite kindlasti teada, kes on need koolitusega tegelevad kenad inimesed Teedevalitsustes, kelle poole võib koolitusküsimustega pöörduda ning kes Teile juuresoleval pildid kaevuriülikondi demonstreerivad. Need on (teedevalitsuste tähestikulises järjekorras):

Harju TV - Eha Poldre, Hiiu TV - Urve Smill, Ida-Viru TV - Hilja Makara, Jõgeva TV - Laine Timusk, Järva TV - Erika Siitas, Lääne TV - Malle Jets, Lääne-Viru TV - Ene Toome, Põlva TV - Garmen Ostra, Pärnu TV - Enn Raadik (puudub pildilt), Rapla TV - Katrin Kase, Saare TV - Helga Nurmekann (puudub pildilt), Tartu TV - Tiina Mark, Valga TV - Ester Urbanik, Viljandi TV - Deby Lend, Võru TV - Kadri Pähn, Maanteeameti Tehnokeskus - Eva Äkke ja Jüri Valtna.

Reisimuljeid vahendas *JÜRI VALTNA*
Maanteeameti Tehnokeskuse koolitusosakonna juhataja

KIHNU SAAREL **1. - 3. augustil 1997**



Ajalooline hetk: esimene liiklusmärk Kihnu saarel on paigaldatud. On 1. august 1997 (vaata ka tagakaanelt)

MAANTEEHOIU ÜMBERKORRALDAMISEST

Hiljuti esitas Maanteeameti peadirektori käskkirjaga nr. 55, 3.6.97 moodustatud töörühm (Allan Allik esimehena, Kuno Männik, Enn Raadik, Heino Ristmäe, Hillar Varik, Jüri Riimaa) oma ettepanekud Eesti maanteehoiuorganisatsiooni ümberkorraldamiseks.

Toome neist siin mõned olulisemad.

Riigi ja majanduse arenguga peab kaasnema ka maanteehoiuorganisatsiooni areng. Eesti maanteevõrk on põhilises osas välja arendatud, samas on viimaste aastate väga napi rahastamise juures praegune maanteehoiuorganisatsioon suutnud tagada teede seisundi stabiilsuse. Ometi vajavad katttega teed kaks korda enam ressursse taastusremondiks; kruusateede olukord on veelgi raskem, kuna napp raha on eelistatult kulutatud katttega teede remondile.

Teede sõidetavuse tase on tõusnud, seda eriti talvel (kogu riigimaanteevõrk on taliteenistusega kaetud). Hooldetöid teevad teedevalitsused põhiliselt oma tehnika ja asjatundliku kaadriga, mõnel juhul ka eraettevõtjad. Organisatsioon on olnud küllalt paindlik. Teede- ja silleehituslikke töid teevad enamikus eraettevõtted; viimaste areng on usehituse puuduliku rahastamise tõttu kulgenud aeglaselt. Maanteeameti organisatsiooni areng on toimunud üpris tasakaalukalt ja olnud riigi üldarenguga kooskõlas. Edasine areng peab kulgema läbimõeldult, vältides uuenduste tormakat elluviimist.

Uueks institutsiooniks organisatsioonis peaks töörühma arvates saama **maanteenõukogu**, mille liikmed nimetab valitsus. Maanteenõukogu peab omama väljundit nii parlamenti, valitsusse kui ka Maanteeametisse. Nõukogu ülesandeks on maanteehoiu põhimõtete kujundamine.

Teede- ja Sideministeerium määrab maanteenõukogu otsuste alusel teedepoliitika strateegilised arengusuunad ja tagab rahastamise kogu maanteehoiule **teedefondi** (võiks seda nimetada **teekapitaliks**) kaudu ning investeeringutest (riigieelarvest, välis- ja siselaenudest, kontsessioonidest, olles viimaste garantiks), esindades Maanteeameti valitsuses.

Maanteeameti (direktori) ülesanded jääksid üldjoontes muutmata. Peetakse vajalikuks, et direktor moodustaks senises Maanteeameti struktuuris projekti juhtimise osakonna esialgu 3..4 juhtineneriga, kes on võimelised juhtima suuri teede- ja sillaehituse projekte. Kuna tellijaks on valdavalt teedevalitsus, siis peab viimasel olema võimalik keskusest tellida oma ehitusobjektile projektijuht, kes moodustab vajaliku toimkonna (sh. projekteerimise korraldamine, maaomandi probleemide lahendamine, pakkumiste väljatöötamine, ehitaja leidmine, lepingu ettevalmistamine, järelevalve, tööde vastuvõtmine, sanktsioonid). Tellijarolli ja projektijuhtimise paremaks täitmiseks võiks luua vastavad struktuurid 4..5 maakondliku teedevalitsuse juurde. Direktor tagab töötajakonnale konkurentsivõimelise palga ja sotsiaalsed garantiid.

Teedevalitsuse senised ülesanded ja funktsioonid peaksid töörühma arvates põhiliselt säilima. Ta on riigiasutus, kes haldab oma regiooni riigimaanteid ja kelle eelarve on kinnitanud Maanteeamet, põhiliselt teeks ta korrashoiutöid (suuremad remondi- ja ehitustööd tellib ta ettevõtjalt, korrashoiu- ja väiksemad remonditööd teeb ise, kuni see on majanduslikult otstarbekas). Teedevalitsus asub reeglina igas maakonnas, ent olulisi probleeme ei tekiks, kui nende arv väheneks kümneni, mis võiks olla seotud riigi haldusstruktuuri arenguga. Nende arvu lähiaastatel ei tohiks aga vähendada teede seisundi suhtelist kehvust arvestades. Teedevalitsus haldab ning peab maakonna kõigi maanteede registrit. Teedevalitsuse järelevalve kontrollib nii teedevalitsuse enda kui ka ettevõtjatelt tellitud töid.

On otstarbekas oluline osa teedevalitsustele kuuluvast tootmisfondist (nt. asfaldisegistid ja -paigaldusmasinad) erastada, kas siis müümisega või rendileandmise kaudu. Riigiaktsiaseltside loomine võiks viia riigivara ärastamiseni.

Teetööde tegemist teiste asutuste tellimisel ei peaks keelustama, sest mõnes regioonin puudub üldse teetöid kui spetsiifilise iseloomuga töid tegev muu ettevõtte. Eelistada tuleks teetöid kohalike omavalitsuste tellimisel lepingute alusel

Teedevalitsuse tegevust tuleks (ja see on võimalik) sisemiselt piiritleda kaheks osaks: haldus- (tellija-) ja tootjapooleks, mille korral tootmispoole kogu töötasu (ka juhtide oma) arvestatakse tootmiskuludesse ning palga suurus ei seoks palgaastmestik.

Halduspoolele jääks senisest rahajaotusest suhteliselt suurem osa ja võimalus maksta konkurentsivõimelist palka, mida võimaldab ka praegune palgaastmestik.

Teedevalitsuste riigipoolsele jäädes puudub vajadus tellija ja töövõtja funktsioone lahutada, vaid asjad korraldatakse ametkonnasestest normdokumentide alusel.

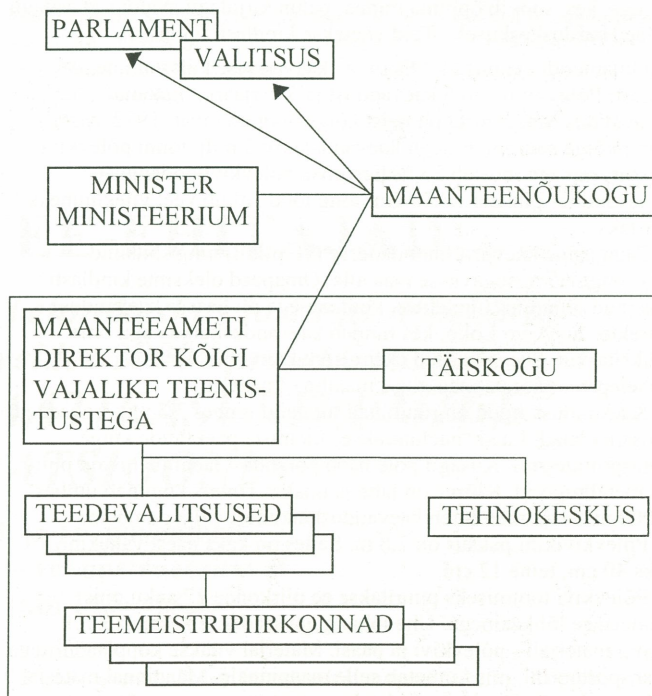
Teemeistripiirkondade erastamine lähiaastatel ei ole otstarbekas. Seni Eestis kahe teemeistripiirkonna üleminek töövõtumeetodile ei ole andnud loodetud efekti, ei tehnoloogilist ega majanduslikku. Kindlasti peavad teemeistripiirkonnad lähiaastatel jääma riigiasutuse osaks. Teemeister hoiab korras ja remondib oma piirkonna teid, olles teede ja piirkonna keskuse peremees. Tema haldusse kuuluva maanteevõrgu suuruseks on üldjuhul 350 - 500 km. Piirkonnad peavad olema otstarbekalt välja ehitatud, omama normatiivsel arvul tehnikat ning koosseisu. Piirkonda rahastatakse teedevalitsuse eelarvest aastaks kokkulepitud iseseisva eelarve järgi, kusjuures aluseks on teede seisundi ja masinapargi normatiivid. Piirkond läheb järk-järgult üle lepingulisele vahekorrale teedevalitsusega, millele lepatakse kokku tehtavad tööd, rahastamine ja soetused.

Teedevalitsuste töökojad on otstarbekas erastada seaduses ettenähtud korras, andes need esimesel etapil rendile eelistatult senistele töötajatele (nt. viieks aastaks).

Teedevalitsustele peaksid jääma **kesklaod**, sest need on väikesed ja ette nähtud spetsiifiliste materjalide ning varuosade ladustamiseks.

Lisaks sellele võib teedevalitsustel olla **kitsama suunitlusega tootmisüksusi**, mille profiil aja jooksul muutub. Näiteks on sillaremondibrigaadide olemasolu igas teedevalitsuses vägagi vajalik.

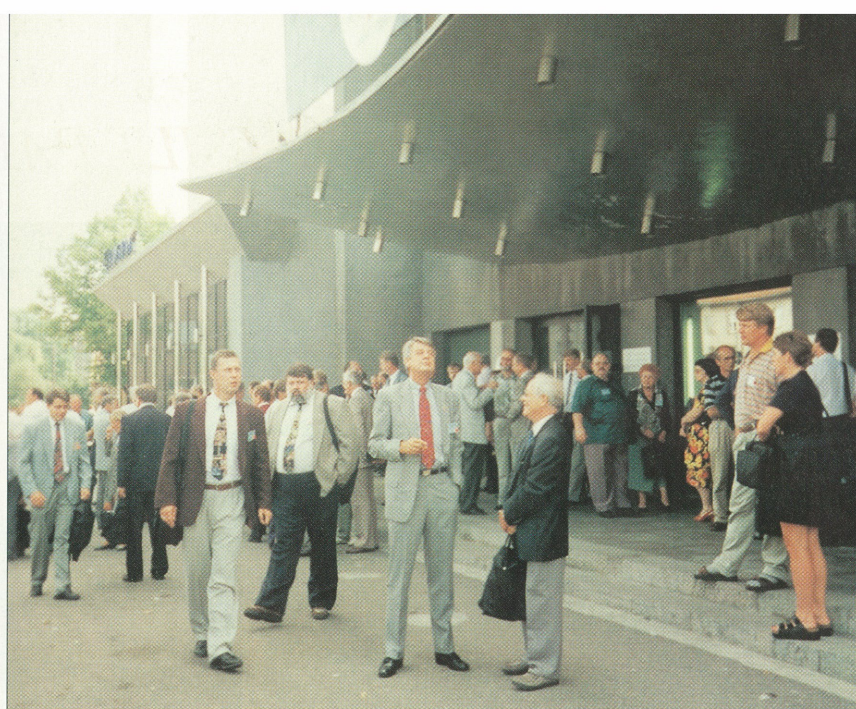
ÜMBERKORRALDATUD MAANTEEHOIUORGANISATSIOON



Käesolevaid ettepanekuid maanteehoiu täiustamiseks tuleb käsitada kui ühte võimalikku varianti. Ühtaegu on Maanteeameti tellimisel kõnealusel teemal AS TP INVEST teadlased koostanud oma ettepanekud. Ettepanekud vaatab läbi teede- ja sideministeerium, ja seejärel tuleb oodata, missugused ettepanekud valitsus heaks kiidab.

Töörühma nimel vahendanud E. Vahter

Toimetusest: Juhtimis- ja organisatsiooniteemal ka järgmistes numbrites.



Piltidel ülalt:

- *Volkmar Krinks ja tõlk*
- *Riku Kauranen (vas.) ja Enn Raadik*

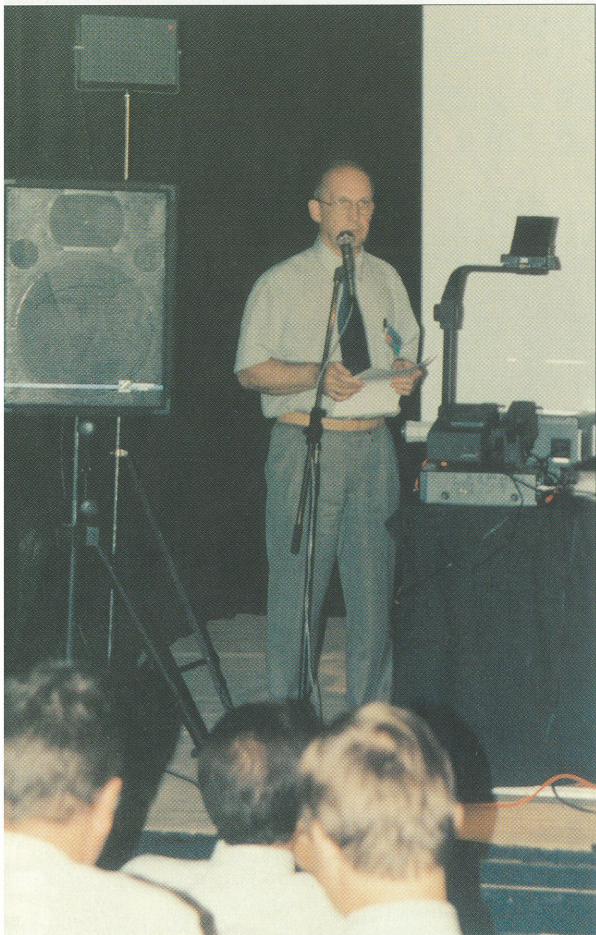
All: Dennis Jackson ja tõlk



Eesti teedevalitsuste juhatajaid lõunavaheajal

HETKI KONVERENTSILT PÄRNUS

HETKI KONVERENTSILT PÄRNUS 25.- 27. 8. 1997

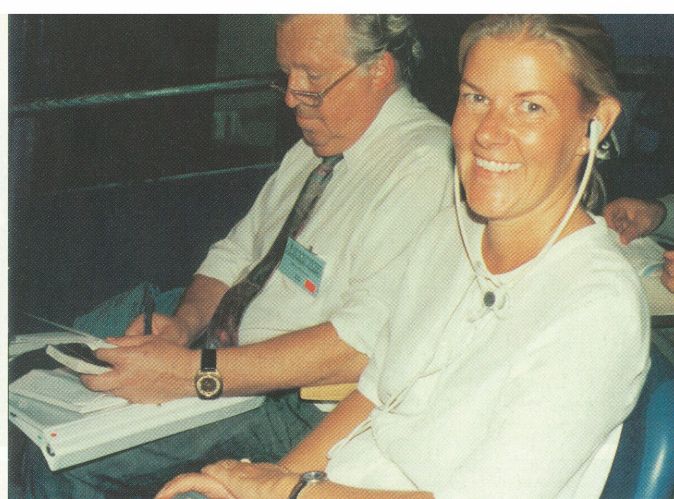


Jouko Loikkanen



Peter Hennig





Piltidel vasakul ülalt:

- Riho Sõrmus (vas.) ja Jüri Riimaa
- Jaan Linno (vas.), Viivi Perri, Peeter Prooses, Ülo Raudla, Tiina Andreson

Paremalt ülalt:

- Sven Hanson (vas.), Marianne Palovaara
- James P. Sorenson

HETKI KONVERENTSILT PÄRNUS 25.- 27. 8. 1997

Piltidel lk. 8 ülalt:

- Aleksander Kaldas
- Esinemisjärjekord esimeses sektioonis
- Boris von Drachenfels (vas.) ja Lothar Schäfer (par.) koos pojaga
- Tiit Rökk ja Eric Olsson



Pildil kõrval paremalt:
Jouko Loikkanen, Olafs Kronlaks, Uldis Petersons, Per Milner

TOOTMISJUHID LÄTIS ja LEEDUS



Suvepäev Vainupeal. Mereäärusel nõupidamisel on istet võtnud (vas.) Ants Saluste, Aivo Salum, Alar Niinep, Olev Eelma, Juta Vahter ja Urmas Simson Järva Teedevalitsusest

VAINUPEA kogub populaarsust

Maanteelaste suvemängud korraldati 1994. aastal Vainupeal, kuhu Lääne-Viru Teedevalitsus oli rajanud endale puhke- ja spordikeskuse. Koht on mere ääres, seal on väike sadam paadi- ja jahikaiga, sadamahoone, kaks tuletorni, liivarand, autoparklad, telkimisala, läheduses 20 kohaga pansionaat heal tasemel teeninduse ja kohvikuga, tenniseväljak, tilluke kirik ja Põhja-Eesti rannakülale iseloomulik väike kalmistu. Puhkekoht on hästi korrastatud ja mugav. Need 1994. aastal peetud mängud jätsid kauaks ilusa mälestuse.

Võib olla, et Vainupea kui mõnusa puhkekoha kasvavast kuulsusest idaneski Järva Teedevalitsuses mõte pidada oma asutuse suvepidu (suve- ehk spordimängud, piknik või kuidas tahes sooviksite nimetada kollektiivi kesksuvisit koosviibimist) Vainupeal, kodumaa-konnast kaugemal. Paidest Vainupeale on üle 110 km. Tublisti üle poole Järva Teedevalitsuse töötajatest, paljud koos pereliikmetega, oli tulnud 19. ja 20. juulil s.a. veetma kahte ilusat suvepäeva mere ääres, pettumata oma ootustes. Nagu Järva TV-s sellisel puhul traditsiooniks, selgitati, kes on spordis tugevam, kas teedevalitsuse kontor, Roosna-Alliku, Türi või Paide teemeistripiirkond, töökoda, asfaltbetoonitehas või autode ja mehhanismide kolonn.

Jõukatsumine käis võrkpallis, kuulimitmevõistluses, korvpalli vaba- visetes, krossijooksus, kombineeritud teatejooksus (osa distantsist meres), lastele aga hoota kaugushüppes ning pendeljooksus; ka laste tulemused aitasid üldarvestuse punkte kasvatada. Võidu tasuks olid väärtuslikud esemed. See oli nagu suur siesta, kus päevakava viidi ellu sunduse ja taganttõukamiseta, ent kus ei puudunud hasart ja võidujanu ning tusatunne allajäämisest. Rohkearvuline osavõtt (üle kolmesaja külalise) viitas ka sellele, et Järva TV töötajad peavad lugu oma asutusest ja kollektiivist.

Oma pillimehed mängisid ka tantsuks, mis sisustas õhtut ja suurt osa ööst.

Pärast Kihnu suvemänge hakati rääkima, et meri on maanteelaste suvemängude kordaminekuks vältimatu element, ja on väga tõenäoline, et need teedevalitsused, kelle piirid ei puutu kokku merega, hakkavad oma järjekorra saabudes korraldama neid Vainupeal. Seejuures ollakse kindlad Lääne-Viru Teedevalitsuse kui selle koha peremehe lahkuses.

AHTO VENNER



Tootmisjuhatajad Lätis ja Leedus: SECMAIRi pindamismasin



- Maanteehoiuorganisatsiooni ümberkorralduse töörühm: Walter Otto Lüders (Saksamaa), tõlk, Heino Ristmäe, Kuno Männik, Enn Raadik, Jüri Riimaa, Hillar Varik. Pildistanud töörühma esimees Allan Allik. (vt. lk. 6)
- Koolitustöötajad Ida-Viru kaevanduses (vt. lk. 5)

Maikuu lõpus tegid teedevalitsuste tootmisjuhatajad teede ülevaastust Lätis ja Leedus. Viie reispäeva jooksul külastati erinevaid teepiirkondi, tootmisbaase, ehitus- ja remondiobjekte ja kohtuti mitme ettevõtjaga. Läti ja Leedu teedemuuseumis tehti põgus pilguheit teedemajanduse minevikku.

Lätis on ligikaudu 60 000 km teid, neist riigimaanteed on 20 446 km. Ümberkorraldusi Maanteeametis alustati 1995. a. Praegu allub direktoraadile 26 regionaalset riiklikku teehooldeettevõtet, üks igas 26 administratiivpiirkonnas. Iga ettevõtte juures on piirkondlikud riigimaanteed osakonnad 3-4 töötajaga, kes esindavad direktoraati ning kelle ülesandeks on põhiliselt teostada kontrolli ja järelevalvet. Ettevõtted sõlmivad suuremate tööde tegemiseks lepingud ameti peadirektoriga. Igas ettevõttes on 2-3 korrashoiuüksust, kes teevad igapäevast maanteed hoolt.

Olenevalt piirkonnast on ettevõtete hallata 584-1063 km teid, töötajaid 43 -130.

Igas korrashoiuüksustes on teid keskel läbi 280 km.

Reorganiseerimise tulemusena vähenes teepiirkondade ehk korrashoiuüksuste arv 150-lt 77-ni. Näiteks Valka rajoonis asuvas keskmise suurusega Smiltene Regiooni Riiklikus Teedehooldeettevõttes on 789 km teid, neist 60 % kruuskattega, töötajaid on 70, sh. 15 inseneritehnilist töötajat, 2 korrashoiuüksust, eelarve 300 000 latti.

Keskastmejuhi palk administratsioonis on ~150-200 latti.

Oskustööline teenib regionaalses teedeettevõttes kuus 80 latti, aga heade saavutuste korral võib see tõusta 100 - 120 latini. Et palgaküsimus on delikaatne asi, siis kindlasti ei ole need arvad absoluutsed.

Maanteehoidu rahastatakse teedefondist. Raha napib. Jätkub ainult kõige hädapärasemateks hooldetöödeks. See paistis välja ka nende maanteed seisukorrast ja hooldetasemest. Katete taastusremondiks ning korrashoiutehnika hankimiseks on võetud Maailmapangast laenu. Lisa teenitakse hanketöödega, mittevajalikud kontori- ja tootmis-pinnad püütakse erinevatele firmadele välja üürida. Näiteks küttekulude säästmiseks kolib Ogre korrashoiuettevõtte administratsioon igaks talveks oma kontori kõrval asuvasse väiksemasse hoonesse, nn. talvekorterisse.

Hanketöödelt ja teenustelt saadud kasumist parandatakse töötingimusi ja makstakse töötajatele ka preemiat.

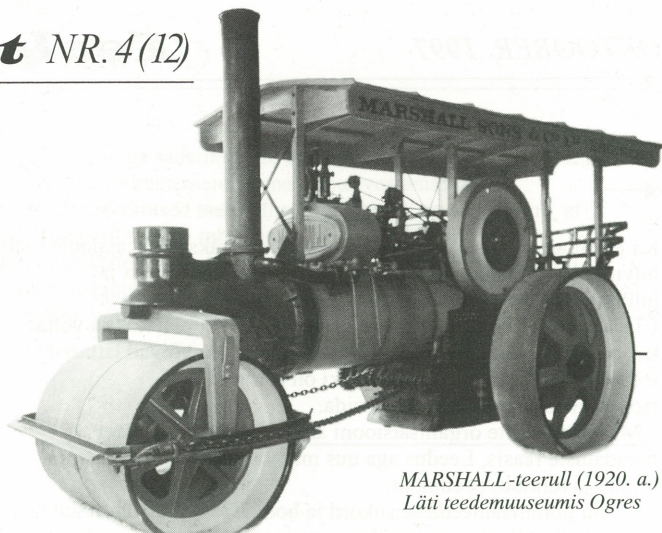
Maanteehoolt tehakse peamiselt vene tehnikaga. Lääne tehnikat kohtasime suhteliselt vähe, kuigi viimasel ajal on hangitud Maailmapanga laenuprojekti raames ka uusi masinaid nii Rootsist kui Soomest, ehitatud on soolahooldlaid.

Alates 1. juulist on Läti Maanteeametil kavas üle minna regionaalsele juhtimisele. Moodustatakse 4 regiooni, igas neis 4-5 korrashoiuga tegelevat ettevõtet aktsiaseltsi vormis, iga ettevõtte hooldada jääks ca 800 km teid. Mismoodi uus struktuur täpselt toimima hakkab, jää meile natuke arusaamatuks. Tundus, et ka lätlastel endil on veel palju ebaselget ja lahtisi otsi.

Tutvudes teedeala ettevõtjatega, jäi meile küll selline mulje, et nendel, kes tänaseks on ellu jäänud, läheb järjest paremini. Üha rohkem saadakse tellimusi, võetakse kasutusele uusi materjale ja tehnoloogiaid, hangitakse uut tehnikat.

Näiteks 1993. a. endisest regionaalsest tee-ehitusettevõttest moodustatud 310 töötajaga (suvel 400) ÜAS "8 CBR" (Smiltene) on käive tõusnud 0,8 miljonilt latilt 1994. a. kuni 2,6 miljonil latini 1996. a. ÜAS tegeleb teede, sildade, elamute ja tööstushoonete ehitamisega. Ettevõttel on kaks *TELTOMAT*-tüüpi asfalditehast (bituumen hangitakse *NYBIT*ist), korralik betoonitseh, kus valmistatakse laias sortimendis betoontooteid. Samuti on neil oma puidutseh ja suur mehaanikaremondibaas. Keskmise palk on 187 latti. Üldiselt tegetakse kõigega, mis tulu toob.

Niisama hästi või veel paremini läheb Jelgavas asuval liiklusmärgede valmistaval firmal "*SIGNUMIL*", kus 1971. a. võeti kasutusele — esmakordselt NLiidus — valgustpeegeldavad kuulid ja alustati valgustpeegeldava kile tootmist. Praegu kasutatakse seal põhiliselt lääne kõrgtehnoloogiat ja materjale. Seal valmistatud signaalpostid võiksid nii hinna kui ka kvaliteedi poolest konkureerida ka meie turul. Meie jaoks oli uudne ja huvitav toode magnetalusel teisaldatav LM-kile.



MARSHALL-teerull (1920. a.)
Läti teedemuuseumis Ogres

Läti teede ajalugu on kokku kogutud Ogres asuvasse teedemuuseumis. Rariteetideks on kindlasti 8-tonnise teehövel *CATERPILLAR*, mis on tootnud aastatel 1937-1967, ja 16-tonnise ning 20-hj *MARSHALLI* teerull aastast 1920.

Ajalooliste väljapanekutega tutvudes tundis Tartu TV tootmisjuhataja Jüri Tomson ühel fotol ära Tartu Kuradisilla, mis oli aga ekslikult nimetatud sillaks Saksamaal. Viga parandati kohe.

Leedus on riigimaanteed 21 121 km, neist 49,4 % kruuskattega. 1995. a. viidi Leedu Maanteeametis sisse regionaalne juhtimine. Praegu tegelevad riigimaanteed hoolde ja korrashoiuga 10 regionaalset riiklikku ettevõtet, igas 4-5 korrashoiuüksust (endised teedevalitsused) ja üks 330 km magistraalteid haldav riiklik ettevõte oma tugikohtadega.

Keskmise suurusega riiklikus ettevõttes "Panevežisi regiooni teed" on ca 2200 km teid, neist 53 % kruuskateed. Töötajaid on 117, sh. inseneritehnilisi töötajaid 27, korrashoiuüksusi 5, eelarve 16 milj. liiti. Maanteed rahastamine toimub teedefondist. Katete taastusremonti tehakse ka välislaenu abil. Lisa teenitakse hanketöödega. Kasum jaotub: 50 % preemiateks, 25 % sotsiaalarengu ja 25 % kapitalremondiks. Eelarve osas sellist eraldi halduskulude eelarvet nagu meil pole (kõik kulutused arvestatakse maanteehoiukulude hulka). Poliitikud teedemajandusse üldiselt ei sekku.

Külastades Panevežisi regiooni teede korrashoiuüksust Pasvalis, sattusime justkui vene teedeehitus- ja korrashoiutehnika näitusele. Kogu piirkonna mittevajalik teedehnika oli kokku korjatud, läikima löödud ja ülima korralikkusega ära paigutatud. Analooilist pilti võis kohata ka teistes regiooni ettevõtetes.

Viimasel ajal on Leedu Maanteeamet hankinud moodsat tehnikat Saksamaalt, Rootsist, Soomest ning juurutanud uusi teedeehituse ja korrashoiu tehnoloogiaid ning materjale. Prantsusmaa firmalt *SECMAIR* hangiti 4 pindamismasinat, millega tehakse kogu hooaja vältel defektpindamist. Rohkesti kasutatakse ka kodumaise firma *MEDMETA* poolt valmistatud soola-liiva puistureid, sahkasid, soolalahuse valmistamise seadmeid. *MEDMETA* toodetega ja nende valmistamisega saime põhjalikumalt tutvuda otse tehases. Meile pakkusid suuremat huvi soolapuisturid, mis sarnanesid kangesti *NIDO*-ga, ning soolalahuse valmistamise seadmed. Arvestades nende soodsat hinnaklassi ja esmapilgul vaadatuna suhteliselt head kvaliteeti, tuleks asja lähemalt uurida.

Traditsiooniliselt pööratakse Leedus suurt tähelepanu magistraal-teedele. Ehitati ju esimene kiirtee NLiidus 1965-1970 Vilniuse - Kaunase vahel, millega pälviti au ja kiitust ning riiklikke preemiaid. Tundub, et ka Leedus läheb ettevõtjatel hästi. Näiteks 300 töötajaga (suvel 400) teedeehituse AS-l "Panevežisi teed" on kaks asfalditehast, kus toodetakse nt. ka külmasfaldisegusid kotikaubana, Taanist pärit bituumenemulsiooni tehase (bituumen veetakse muuseumi *NYBIT*ist), kaasaegne asfalditehnika Rootsist ja Saksast. Et asfaldi veokaugused on suured (mobiilseid segisteid Leedus pole), siis on Saksamaalt hangitud hulgaliselt kasutatud spetsiaalseid asfaldiveokeid (haagised), millel on ka katted. Tundus, et kodumaiste ettevõtjate vahel on teedeehitusturg regiooniti ära jaotatud. Välisfirmasid ligi ei lasta.

TOOTMISJUHID ...



Ka leedulastel on oma teedemuuseum, kus lisaks teede ajaloole saab tutvuda õpetliku ekspositsiooniga erinevatest kivimitest ja tulihingelise muuseumi varahoidja jahitrofeede erakoguga. Ülevaatuse tulemused Lätis ja Leedus võiks lühidalt kokku võtta järgmiselt: vaatamata erinevatele probleemidele võivad lätlased ja leedulased olla uhked, et nad siiski on suutnud luua teedemuuseumid ja neid alal hoida.

Maanteeametite organisatsiooni arengus on lätlased veel muudatuste faasis, Leedus aga uus maanteeameti organisatsioon toimib ja tundub, et edukalt.

Leedu põhimaantee seiskord ja hoolde tase jättis ühtlaselt hea mulje. Lätlastel seevastu tundus maantee korrashoiuga olevat probleeme nii liikluskorraldusvahendite kui ka katete osas. Kohati esines Via Baltica auklikke, lappimata teelõike.

Võõrustajatepoolne vastuvõtt oli suurepärase ja see andis innustust ka edaspidisteks kontaktideks.

URMAS KONSAP

Lääne TV tootmisjuhataja

PIIBE MAANTEE TERVENISTI KATTEGA!

16. oktoobril s.a. avati liiklusele viimane seni kruusateena kasutusena olnud Kapu - Järva-Jaani lõik Tartu - Jõgeva - Aravete maanteest (nr. 39) — valmis oli saanud 11 km kahekordselt pinnatud katet koos muldkeha ja aluse ehitusega. Ehitas Järva Teedevalitsus. Eelmine kruusateelõik Järva-Jaani - Aravete vahel ehitati ümber kattega teeks 1995. a. (9,6 km); ehitaja sama. Laias laastus käsitatakse seda maanteed Piibe maanteena (ajalooliselt Tallinna - Tartu, tänapäevasel Jägala - Tartu maantee).

Elluviidud projekt on olnud intrigeeriv kahel vastandlikul põhjusel:

- kruusatee ümberehitamine kattega maanteeks on kooskõlas Eesti kogu maanteevõrgu ühtlase arengu ja teedevõrgu optimeerimise kontseptsiooniga, mille pearõhk on ääremaade arengul; samuti peaks see hajutama liiklusvoogusid;
- raha kulutamine kruusatee ümberehitamisele ääremaal, kus tänase seisuga sõidab autosid vähe (nii et liiklust seal ei loendatagi), on ebaefektiivne.

Nüüd, kus kogu Piibe maanteel on kate, jääb üle põnevusega oodata, kuivõrd uued liiklusolud ärgitavad seda teed kasutama, iseäranis transiitliiklejaid. Kaugusi summeerides selgub, et mööda Piibe maanteed Jõgevalt Tallinna sõites on sõidumaa ca 10 km lühem kui Põltsamaa kaudu. Sõita peaks olema lähedam ka väiksema liikluse tõttu (võrreldes nt. Tallinna - Tartu maanteega).

Lindi põletasid läbi MA peadirektor Riho Sõrmus, Järva TV juhataja Aldur Aasa ja Allan Piik Järva Maavalitsusest. Orkestrilt kõlas avavalss ja maantee muutus mõneks hetkeks tantsuplatsiks, kus tantsu löid ka sündmuskohale saabunud sõitjad. Rituaali lõpuks oli avamiskoha taha tekkinud arvestatav autode järjekord!!

AHTO VENNER

KOHTUTI LENINGRADI OBLASTI MAANTEE- LASTEGA

17. - 18. septembril s.a. käis Peterburis ja Leningradi oblastis Eesti maanteelaste esindus: Riho Sõrmus, Koit Tsefels ja Raimo Unt Maanteeametist, Väino Soonike Teede- ja Sideministeeriumist, Peeter Vilipuu Teede REV-2st, Väino Allikmägi VIA PONTist ning Indrek Tepp NYBITist. Minu ainukesele küsimusele — mis ärgitas seda küllaltki tavatut reisi ette võtma — vastas Koit Tsefels järgmist.

See oli minister Raivo Vare, kes pärast mõni kuu tagasi toimunud kohtumist Leningradi oblasti esimese viitsekubeneri Sokoloviga leidis, et on vaja eri maade teedemeeste vahelisi suhteid hakata taastama, ning on hea, kui meie maanteelased seal käivad ja näevad, kuidas ametivennad Leningradi oblastis elavad. Teiseks tuleb arendada koostööd Narva ja Ivangorodi ümbersõidutee ning uue Narva maanteesilla ehitamise idee elluviimiseks. Varematal egaadel on teedealased kontaktid Peterburi ja Leningradi oblastiga olnud küllaltki tihedad, nagu nt. suhted Kohtla-Järve ja Kingisepa Teedevalitsuse vahel, kontaktid teadusliku uurimise alal, Peterburis koostati omal ajal Eesti jaoks mitu maantee- ja sillaprojekti.

Külaskäigu ajal täpsustati Narva ja Ivangorodi ümbersõidutee ja silla ehituse ühise töögrupi tegevuskava ning otsustati, et selle tegevus algab jooksva aasta 42. nädalal Ivangorodis.

Viitsekuberner Sokolov võttis ka meie grupi Peterburis vastu, vestlus temaga kestis tunni jagu.

Tegelikult olime Leningradi oblasti Teedekomitee külalisteks. Komitee halduses on 11 000 km üldkasutatavaid teid, nendest 1100 km on nn. föderaalmaanteed, mida rahastatakse Moskvast, föderaalfondist, ülejäänut rahastatakse kohalikust teedefondist, mis moodustub auto- ja aktsiisimaksust, millele lisandub 2,5 % kõigi ettevõtete kasumist. Saadav summa võimaldab teha kulutusi teekilomeetrile 3...4 korda rohkem kui meil. Teedefond on moodustatud 1992. aastal.

Teedekomitees töötab 170 inimest, oblastis on 17 rajooni, teedehoiuga tegelevaid riigiettevõtteid on 20 pluss üks eraettevõtte ühes rajoonis. Ehitus- ja remondiettevõtted on peamiselt väikese riigiosalusega eraettevõtted.

Käisime oblasti maantee õppe- ja tehnokeskuses, mis on väga hästi üles ehitatud oma koolitusprogrammi, neil on moodsad laboriseadmed, tehakse süstemaatilist tööd nii insener-tehniliste töötajate kui ka tööliste koolitamiseks. Näib olevat mõttekas tulevikus nendega sel tasandil koostööd teha. VIA PONT hakkaski huvi tundma sillaehitustööliste väljaõpetamise vastu sealses tehnokeskuses. Hinnatase ei ole kõrge ja keskusel on head majutamis- ning olmetingimused.

Külastasime riigiosalusega ettevõtete ehitus- ja remondiobjekte ning asfaltbetoonitehast. Jäi mulje, et teedele ettenähtud suurt raha kasutatakse hästi, tööd on tehtud palju ja hea kvaliteediga. Kohati on nende föderaalteed parema väljanägemisega kui meie peateed. Kuid teetööd on kallimad kui meil, asfalditonna hind isegi kuni kaks korda suurem (bituumen tuleb otse NESTELt, ent kivimaterjal on kohapeal võtta).

Asfalteerimistehnika on suhteliselt moodne (laoturid, rullid jne.).

Teedekomiteel on tõsised tulevikukavad ja nende tegevus tugineb küllalt stabiilsele rahastamisele.

Lepiti kokku, et k.a. novembris tuleb Leningradi oblasti teedemeeste esindus Eestisse.

Mis puutub Leningradi oblasti huvisse Narva (Ivangorodi) ümbersõidu ja silla ehitamise ning sellealase koostöö vastu, siis on nende tulevikukavas ehitada ümbersõit suunal, mis peab silmas

rajatavat Luuga sadamat. See oleks erinev Narva lähistel kulgevast variandist, millega meie oleme seni arvestanud. Kui majandusarvestused tee-ehitust õigustavad, on tõenäoline, et kumbki pool taotleb rahastamist EBRDlt (Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupank) või Euroopa Liidu kaudu.

Eesti maanteelasi võeti vastu igati hästi ning venelaste soov arendada kontakte eestlastega oli avameelne ja siiras.

Küsis E. VAHTER

Summary

* The 23th Baltic Road Conference took place in Pärnu on August 25 - 27, 1997 and *Teeleht* relays opinions of some participants on the results of the conference.

Jüri Riimaa, the member of the Baltic Road Council and the councillor of the Estonian National Road Administration (ENRA), finds that the conference was a success. The participants represented 20 countries of Europe and America and 68 scientific-technical papers were read (by speakers from 14 countries). International organizations such as the International Road Federation and Nordic Road Technical Association, and national road institutions like the Finnish National Road Administration, Norwegian Public Road Administration, Danish Road Directorate, Swedish National Road Administration, Federal Highway Administration of USA, the Minnesota and Washington Departments of Transportation, Directorate for Road Management and Co-ordination, and the wellknown companies *WIRTGEN*, *TELTOMAT*, *WALTER HOFMANN*, *NIDO*, *SECMAIR*, *CATERPILLAR* and others participated in the conference. The mayor of Pärnu city Vello Järvesalu, the governor of the Pärnu County Toomas Kivimägi, the minister of transport and communications of Estonia Raivo Vare and the minister of transport of Latvia Vilis Krištopans made speeches. The main work was done in 5 sections. Three technical tours were organized to demonstrate the present situation on Estonian roads. J. Riimaa is convinced that the main purpose of the conference - to promote the know-how about modern technologies - was achieved. The firm *REISIEKSPERT* (Tallinn) handled the technical organization of the conference and they coped with the task well.

Eskild Jensen, the director general of the Norwegian Public Roads Administration, thanks the Estonian colleagues for their hospitality and the well-organized conference. He writes that he was greatly surprised by the changes which have taken place in the management and the way of thinking of Baltic road specialists.

Raimo Unt, the councillor of the Estonian National Road Administration, gives survey of the road machinery and technologies exhibition organized within the conference. One could see the production of 72 firms, for example *CORBEX ENGINEERING*, *GRADER SERVICE* and *ENGLO* from Estonia, *UAB MEDMETA* from Lithuania, *SISU*, *ARCTIC MACHINE*, *SALON TERASTYÖ* and *VAMMAS* from Finland, *VOLVO* and *DYNAPAC* from Sweden, *WIRTGEN*, *MERCEDES-BENZ UNIMOG*, *LOTHAR SCHÄFER* and *ROB. BREINING* from Germany, *NIDO* from the Netherlands, *RINCHEVALL* and

SECMAIR from France, *PARKER* from England (the mediator firm *WARREN BALTI*). The firm *EXPOPROJEKT* (Tallinn) who answered for the arrangement of the exhibition did a perfect job. Enn Raadik, member of the organizing committee, the head of the Pärnu Road Office, is convinced that the conference succeeded, because town Pärnu is very convenient for such an undertaking. He expresses his gratitude to all, including the Pärnu County, the Elizabeth church and the ensemble *ARSIS* (conductor Aivar Mäe), hotels and restaurants of Pärnu, but first of all to inhabitants of Pärnu for their hospitality. He hopes that there will be a modern conference centre in Pärnu and he would be happy to greet the participants of the road conference of 2006 in Pärnu again.

* Short information about the paving of the last unpaved stretch the Tartu - Jõgeva - Jägala road (the stretch Kapu - Järva-Jaani) is provided by the correspondent of *Teeleht* Ahto Venner.

* The firm *NIVELL EHITUS AS*, the Technical Centre of the Estonian National Road Administration and the *EESTI ASFALDILIIT* inform readers that a presentation of lasers and automatic systems will be held on the 13 - 15th November, 1997.

* The head of the Viljandi Road Office Allan Allik and the councillor of the Estonian National Road Administration Jüri Riimaa write about the recommendations for rearranging the Estonian roadkeeping organization made by a six-member special commission (Allan Allik, Kuno Männik, Enn Raadik, Heino Ristmäe, Hillar Varik and Jüri Riimaa).

* Jüri Valtna, the training manager of the Technical Centre gives survey of the study tour of the Estonian National Road Administration training staff to the Ida-Viru county.

* Koit Tsefels, the vice director of the Estonian Road Administration, describes his visit to the Leningrad oblast (Russia) and Sankt Petersburg in September this year. The purpose was to learn how our neighbours solve problems of roadkeeping.

* The councillor of the Estonian National Road Administration Raimo Unt comments the results of the contest of grader operators professional skills on the 11th of September.

* The winners of the summer sport days of the ENRA's staff are presented.

* Our correspondent Ahto Venner writes about the recreation centre of the Lääne-Viru Road Office in Vainupea and describes the summer meeting of the Järva Road Office there.

* The list of employees of district Road Offices, who have celebrated in the near past or who will celebrate in the near future their jubilee anniversary is presented.



XXI TEEHÖÖVLI- JUHTIDE KUTSEVÕISTLUSED

HARRY NORMAK, Lääne-Viru Teedevalitsuse Viru-Jaagupi teemeistripiirkonna abiteemeister, tähistas k.a. septembrikuus oma 50 tööaasta juubelit. 71-aastane Harry Normak on teenekas maanteelane, kes alustas tööd teetöölisena, seejärel töötas remontörina. 1954. a. kuni käesoleva ajani on tema tööpaigaks olnud Viru-Jaagupi teemeistripiirkond, mida ta juhtis kuni 1995. aastani, sealt edasi on ta olnud praeguses ametis. Tunne me teda kui suurte kogemustega, väga täpset ja korrektset teedemeest.

Kaastöötajad Lääne-Viru Teedevalitsusest õnnitlevad teda tööjuubeli puhul, soovides tugevat tervist ning töötatet veel paljudeks aastateks!

50 aastat

AARE PAIN, Maanteeameti liikluse allosakonna juhataja, on sündinud 4. augustil 1947 Tartus. 1970. aastal lõpetas ta Tallinna Polütehnilise Instituudi autoinsenerina. Seejärel tuli kaks aastat teenida armees. 1972 - 1991 töötas ta Autoinspeksioonis ja Liiklusohutusametis insenerina, teejärevalveosakonna ülema asetäitjana, peaspetsialistina ja järelevalveosakonna juhatajana, kus ta sai tuntuks energilise, asjatundliku ja lugupeetud liiklusohutusala töötajana. 1995. aastast on praeguses ametis.

VELLO GREEN, Järva Teedevalitsuse autojuht, on sündinud 9. novembril 1947. Töötanud teedevalitsuses ja oma ametis 1970. aastast.

55 aastat

MARE LILLEVÄLI, Harju Teedevalitsuse dispetšer, on sündinud 2. detsembril 1942. Töötab teedevalitsuses 1981. aastast.

60 aastat

AIN RANDMA, Rapla Teedevalitsuse juhataja, on sündinud 13. novembril 1937. Pärast Tallinna Polütehnilise Instituudi lõpetamist teedeinseneri diplomiga sai temast teemeister Saaremaa Teedevalitsuses, kus ta tõsis peatselt peainseneri ametisse. 1964 - 1975 töötas ta peainsenerina Rapla Teedevalitsuses. Aastaisse 1975 - 1984 mahuvad tema tööaastad kalurikolhoosis "Virtsu Kalur", seejärel oli ta samal aastal lühikest aega Teede Remondi ja Ehituse Trusti juhataja asetäitja ning siis naasis Rapla Teedevalitsusse juhataja ametisse.

EERI SIITSMAN, Lääne Teedevalitsuse töstukijuht, on sündinud 27. novembril 1937. Lääne Teedevalitsuses töötab 1958. aasta märtsikuust saadik, algul teetöölisena, hiljem pikemat aega hoovljuhina. Head praktilise töö kogemused aitavad Eeri Siitsmanil edukalt toime tulla oma igapäevatööga.

ANNES RANNAMÄE on sündinud 6. detsembril 1937. Töötab Pärnu Teedevalitsuses 1958. aastast, peab autojuhametit.

VIIVE RAUD, Rapla Teedevalitsuse raamatupidaja, on sündinud 15. detsembril 1937, teedevalitsuses töötab 1966. a. aprillikuust saadik.

KALJU SOPPE, Ida-Viru Teedevalitsuse Purtse piirkonna autojuht, on sündinud 19. detsembril 1937. Oma ametit on ta pidanud juba 38 aastat, töötades algul mitut marki autodel, praegu bussijuhina. Kaastöötajad hindavad teda kui abivalmis ja kohusetundlikku kolleegi.

65 aastat

JAAN PÄRN, Jõgeva Teedevalitsuse Mustvee teemeistripiirkonna elupõline teehöövlijuht, on sündinud 22. novembril 1932. Oma ametis on ta juba 1955. aastast.

AHTO VELTRI, Ida-Viru Teedevalitsuse programmijuhtaja, on sündinud 4. detsembril 1932 Kuivastus. 1957. aastal lõpetas ta Moskva Autoteede Instituudi silla- ja tunneliinseneri diplomiga. Tööle läks Viljandi Teedevalitsusse Suure-Jaani piirkonda meistriks, alates 1958. aastast Jõhvi Teedevalitsuse insener, hiljem Kohtla-Järve Teedevalitsuses peainsener, tootmisosakonna juhataja ja teedevalitsuse juhataja asetäitja. Ta on maanteelaste hulgas hästi tuntud, töötanud teedemajanduses juba 40 aastat. Kolleegid hindavad kõrgelt tema kohusetundlikkust, töökust ja heatahtlikkust.

ALVEI KIINVALD, Rapla Teedevalitsuse teeremonditöökäsitajad auto juht, on sündinud 23. detsembril 1932, teedevalitsuses töötab 1978. aasta maikuust saadik.

75 aastat

VILLEM RANNASTE on sündinud 6. detsembril 1922. Töötas Pärnu Teedevalitsuses teetöölisena aastail 1947 - 1983. Praegu pensionil.

Palusin Maanteeameti nõunikult Raimo Undilt, et ta jagaks "Teelehele" oma muljeid 11. septembril k.a. Jõgeva maakonnas peetud XXI teehöövlijuhtide kutsevõistlusest.

Need võistlused olid tähelepanuväärsed mitmel põhjusel. Esiteks selle poolest, et neid korraldas taas Jõgeva Teedevalitsus, kus 24 aasta eest peeti üldse esimesed taolised võistlused. Teiseks, kohal olid kõigi teedevalitsuste võistlejad; viimastel aastatel ei ole olnud võistlust, kus kõik teedevalitsused oleksid esindatud (eelmisel aastal Tartus oli esindamata üks). Kolmandaks, rivistusel torakas silma, et võistlejate koosseis oli tublisti noorenenud, mis on tõsiselt hea märk. Edasi, juba neljandat korda (eelmistel kordadel Paides, Raplas, Tartus) peeti need oma, Eestis valmistatud teehöövliga (*Corbex CG-18*).

Võistlusjuhendit ei olnud kuigi palju muudetud, seda oli tehtud täpsussõidu osas — võistlusrada tuli läbida kaks korda nii edaspidi kui tagurpidisõiduga, kusjuures võistlejate järjestus määrati kindlaks enne seda tehtud liiklustesti tulemuste alusel, kus testi parimal oli õigus sõita viimasena ja järgmised pidid startima temast eespool. Siiski valmistati muudatus korraldajatele ja pealtvaatajatele oodatust vähem elevust, iseäranis sellel asuva eri rattapaaridele ettenähtud prusste tagurpidi läbimine — enamik meestest tuli sellega toime. Samas on tore nentida, et seega kinnitasid nad jällegi oma meisterlikkuse tõusu.

Võistlusala *praktiline töö* toimus Jõgeva Teedevalitsuse poolt hiljaaegu vallateedeõrgust riigimaantee hulk võetud kruusateel, mis lõi hoovljuhtidele uue tööolukorra — tee oli märksa kitsam kui harjumuspärane. Võistluste käigus kordatehtud viisteistkümmne teelõigu summa andis tulemuseks tubli tüki väga head kruusateed.

Võitsid jälle uued mehed, nagu see on viimastel aastatel olnud.

See kinnitab, et hoovljuhtide oskuste tase on ühtlane ja puudub kindel favoriit, nagu aastaid tagasi oli kuulus Elmar Nurken Järvamaalt, kes võitis need võistlused kümnekonnal korral, olles sel moel kinnitanud oma mäekõrgust üleolekut ametivendadest.

Eraldi tuleb au anda hiidlastele, kes olid kohal päev varem, et harjutada *Corbex*-hoovluga, korvamaks seda liiki hoovljuhtide puudumist Hiiumaal.

Korraldajate, kohtunike ja võistlejate räägitu põhjal peaks võistlusalad edaspidi samaks jätma, ent sisu tuleks kardinaalselt muuta, eriti praktilise töö puhul, jättes saavutatud hindamisel subjektiivsusele võimalikult vähe ruumi ja tehes määravaks mõttisandmed.

Kokkuvõtteks ütlesin, et võistluste korraldus oli ladus, osavõtjad võistlushimulised, hasartsed, samal ajal asjalikud, üksikelt malli võtavad, mälestusesemed kenad ja rahaline auhind toredas pakendis — varasematest aegadest tuntud onu Sami pungis dollarikotis. Taas kord leidis kinnitust taoliste kutsevõistluste korraldamise otstarbekust.

Järgmised teehöövlijuhtide kutsevõistlused peetakse 1999. a. Valgamaal. Ent 1998 ei jää tühjaks — peetakse kutsevõistluste autojuhtidele, mis saab iseseisvaks regulaarseks ürituseks, hõlmates ühte suurema töötajate arvuga kutseala teedemajanduses.

AHTO VENNER

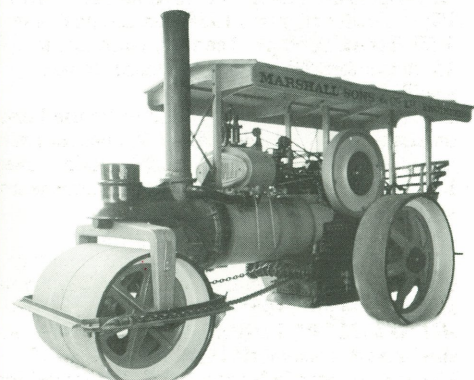
(Vaata ka tagakaanelt)

TEEDEMASINATE NÄITUSELT PÄRNUS 25. - 27. 8. 1997



Parker
PLANT LIMITED

- Parkeri purusti tööl Paldiskis...
... ja näitusel konverentsimaja ees
Pärnus 26.8.97



- Marshall - teerull (1920)Läti
teedemuuseumist Ogres



- Vammasteehövel, Ventspils
Teedevalitsuse omand, näitusel
platsil Pärnus 26.8.97
- Ameerika teedemehed, 23. konve-
rentsist osavõtjad, koos Eesti tee-
ehitajatega Lemme - Ikla teelõigul
1.9.97

**XXI TEEHÖÖVLIJUHTIDE
KUTSEVÕISTLUSED**

VÕISTLUSTE PROTOKOLLIST

Esimene, teine ja kolmas koht:

Liiklustest:	HEINAR VEIKO TÖNU	VELKMANN REINO LIGI	Võru Ida-Viru Saare
Täpsussõit:	MATI MEELIS RAIN	NÕMMIK ONGA KIMMEL	Järva Lääne-Viru Valga
Praktiline töö:	AIN ANDRUS KUNO	PAAL SAARSALU NÕMMIK	Pärnu Järva Tartu
Teadmiste kontroll:	RAPLA PÄRNU JÄRVA	TEEDEVALITSUS TEEDEVALITSUS TEEDEVALITSUS	

**XXX maanteelaste
suvemängud
KIHNU SAAREL
1. - 3. augustil 1997**

Mängude koht oli valitud küllaltki eksootiline – Kihnu saar, nende korraldamise olid sedapuhku enda peale võtnud aktsiaseltsid *Teede REV-2* ja *Via Pont*.

Mängudest võttis osa 23 esindust, sealhulgas kõik 15 teedevalitsust, Tehnokeskus, Maanteeamet ja viis teedealaettevõtet. Viimaseid tuleks nimetada nimepidi: *Via Pont*, *Ü leaedne*, *Harbet*, *Ratex* ja *Laarmann & Co*.

Üldarvestuses võitsid kolm esimest kohta järgmised võistkonnad:

- I VILJANDI TEEDEVALITSUS**
II HARJU TEEDEVALITSUS
III - IV JÕGEVA JA JÄRVA TEEDEVALITSUS

Võitjad individuaalaladel:

LEA AUNISON, Tartu TV, krossijooks, seniorid
MALLE SALUPALU, Viljandi TV, krossijooks
TÕNIS MÄGI, Tehnokeskus, krossijooks, seniorid
LAURI BEILMANN, Tehnokeskus, krossijooks
RITA TUUS, Lääne-Viru TV, kuulimitmevõistlus
PEETER TIIDU, Viljandi TV, kuulimitmevõistlus
VÄINO HALLIKMÄGI, *Via Pont*, juhatajate võistlus
ALLAN ALLIK, Viljandi TV, sangpommi rebimine

Võitjad kollektiivaladel:

HIIU TV, võrkpall
VILJANDI TV, köievedu
PÕLVA TV, teatevõistlus
VIA PONT, kutsealavõistlus

Mängude ajal kohtusid Maanteeameti ja mängude korraldavate ettevõtete esindajad Kihnu vallavalitsusega. Lisaks käsitletud probleemidele ja arvamustevahetusele said mängude korraldajad hakkama ka ühe praktilise tööga: nimelt paigaldati Kihnu ühele kõige liigeldavamale teeristile ning tähtsamale teele liiklusmärgid.



- *Viljandimaa teedemehed vedamas oma võistkonda võidule*
- *Viljandi Teedevalitsuse suvemängijad pärast üldvõitu Kihnu mängudel*