

Talvine aastavahetus -mõtisklus

Taas on Eestimaale saanud talv. See tähendab aastanumbrite vahetumist, kokkuvõtete tegemist ja eelolevaks aastaks eesmärkide seadmist, kuid Maanteeameti jaoks praegu otseselt ka lumelükkamist ja libedusetõrjet.

Tänavune talv on tõesti lumerohke, aga et teedevalitsustesse on ilmunud kiirsahkadega varustatud SISU-autod, CORBEXi hõõvliid ja uused soolapuisturid, pole Maanteeamet siiani häta jäänud, kui vaid seda RAHA jätkuks! Tegelikult ongi nii, et vaadates tagasi möödunud aastale tervikuna, on tehnoloogia osas justkui astunud samm edasi, kuid rahandamise osas oleme sunnitud endiselt paigal tammuma.

Näiteks 1995 eraldati riigieelarvest maanteehoiuks 252,3 mln. krooni, 1996 kõigest 1,5 mln. krooni rohkem ehk 253,8 mln. krooni. 1,5 mln. kroonine tõus ei kata samal ajavahemikul toimunud hindade tõusu. Tunda annab see aga paratamatult maanteehooldetasemes.

See tähendab, et tuleb leida veelgi sisemisi võimalusi oma töid-tegemisi säästlikumalt korraldada. Nii on põhimõtteliselt kirjas ka 1995. a. lõpul Vabariigi Valitsuse heakskiidetud "Maanteehoiu arengukavas kuni aastani 2005", mis üsna pea peaks jõudma igasse teedevalitsusse ja muutuma kättesaadavaks kõigile. See ei tähenda sugugi seda, et Maanteeameti edasine areng on täpselt kindlaks määratud. Vastupidi, heaks on kiidetud ja kokku on lepitud teatavad põhimõttelised arengusuunad, mille järgi tuleks hakata üldjoontes elama ja millele tuginedes on võimalik alustada juba täpsemate ja konkreetsemate arengukavade koostamist.

Arengukava on jagatud kahte etappi. Esimesel, kolme aasta pikkusel ajavahemikul on pearõhk pandud olemasoleva säilitamisele ja stabiilsuse saavutamisele, teine, kaugem etapp näeb ette juba mõningast arengut. Seosed on siin olemas ka

käesoleva aasta 1. jaanuarist jõustunud avaliku teenistuse seadusega.

Kokkuvõtteks võib arengukava kohta öelda, et selle põhjal muutub Maanteeamet üha rohkem tellijaks ja avaliku riigivõimu teostajaks oma haldusalas.

Tundub, et eelseisva aasta valguses kujuneb võtmeküsimuseks maanteehoiutööde rahandamise süsteemi ja selle põhimõtete edasiarendamine arengukava baasil.

Mootorikütuse aktsiisimaks kasvas ju möödunud aasta lõpul mitmekordselt, kuid maanteehoiuks jõuab sellest riigieelarve kaudu endiselt vähe. Aktsiisimaksu suunamisel teede tarbeks ei tohi unustada ka vallateid ja tänavaid, sest neil sõitvate autode valdajad maksavad samuti aktsiisimaksu ning tahavad näha, mida nende käest saadud rahaga tehakse. Samuti ei tohiks vaateväljast kaduda transiitliikluse ja raskevedude maksustamispoliitika täiustamine.

Maanteevõrgu kui terviku osas, arengukava silmas pidades, vajaks esmajärjekorras lahendamist vallateede ebamäärane staatus ja sealt edasi mõtiskledes ka kõik need probleemid, mis on seotud riigimaaga, s.t. nii teede kui karjäärde alla jääva maaga.

Alanud aastaga peaks lõpule jõudma Maaailmapanga (MP) laenuprojekt. Kõik märgid näitavad, et sellesuviseid töid õnnestub alustada ja järelikult ka lõpetada varem.

Investeeringute osas on riigieelarves, võrreldes eelmise aastaga, toimunud väike juurdekasv 60,1 mln. kroonilt 132,2 mln. kroonile, kuid põhiosa sellest moodustab MP laenuprojekti Eesti-poolne osalus ehk 97,2 mln. krooni. Ülejääv 35 miljonit ongi tegelik juurdekasv, võrreldes eelmise aastaga. Eestimaa kaardil jaotub see järgmiselt: Purtse sild 10,0 mln., Väikese Väina tamm 10,0 mln., Audru übersõit 7,9 mln., Sangla soos asuv Tartu-Viljandi maantee lõik 2,1 mln. ja Järva-Jaani - Koeru teelõik Piibe maanteel 5 miljonit. (lk. 11)

Toimetaja veerg

LUULE KAAL



Aasta jooksul on ilmunud 4 numbrit Maanteeameti ajalehte, esimesed kaks INFOLEHE, viimased kaks TEELEHE nime all.

Ilmumissageduseks on kujunenud üks kord kvartalis, mis on olnud tingitud mitmest asjaolust, eeskätt rahalistest võimalustest ja kaastöö ning ainetiku piiratusest.

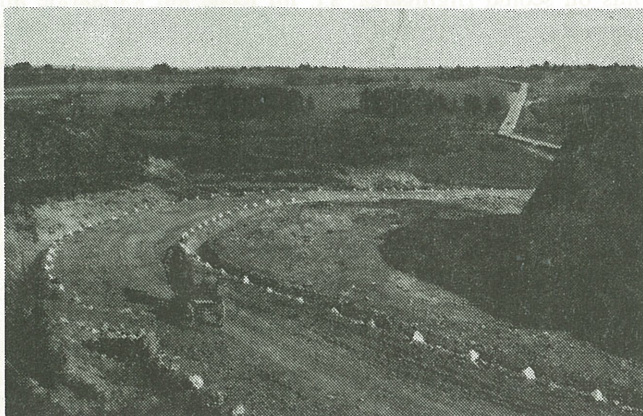
Kui omavahel võrrelda ilmunud nelja numbrit, on kerge märgata suuri erinevusi mahus, ainetikus, trükikvaliteedis (paber, mustvalged või värvifotod jne.), kujunduses. Toimetust ja väljaandja on omavahel arutanud kogu probleemistiku, mis on seotud meie lehe väljaandmisega, ning olnud senise suhtes küllaltki kriitilised. Saadud kogemused lubavad järeldada, et võimalik oleks oluliselt parandada nii lehe vormi kui ka sisu. See nõuab ühtaegu ka kulutuste suurendamist lehe kirjastamisel, millele uuel ilmumisaastal loodame ka katet saada.

Siiski ei soovi me oma kavatsusi ellu viia ilma teie – lugejate ja kaastöötajate arvamusi ja soove teadmata-arvestamata.

Soovime teie arvamusi saada igal lehe väljaandmist puudutaval teemal. Nendest võib meile teatada oma kirjaga, faxiga, telefonitsi, postituviga..., kuidas keegi soovib.

Arvame, et saame teid veidi aidata, kui saadame ajalehe sees veel ühe võimaluse märku anda oma arvamusest. See oleks midagi tabeli kujul esitatud küsitluslehe taolist. Selle täitmine peaks nõudma üpris vähe vaeva ja aega. Tabeliosa meile tagastamine faxi abil peaks olema samuti lihtne. Meid huvitab ka, kas maanteeleht on ikka jõudnud iga maanteelaseni igas teemeistripiirkonnas ja allüksuses. Jääme huviga ootama, lootes, et meie järgmise, 6. lehenumbri ilmumisel on juba võimalik teie arvamusi arvesse võtta.

Tartu-Viljandi maantee u. 1930. Kavilda mäed



Valga Teedevalitsuse hooldada on 1116,9 km riigimaanteid, nendest põhiteid 86 ja tugiteid 164,4 km. Sildu on kokku 56, nendest 1 on puitsild. Selle puitsilla ja 237,7 km kohalikke teid võtsime aastavahetusel valdade käest üle. Vastutasuks võtsid vallad hooldada kõik autobusside ootekojad. Veel on meie teedevõrgus 9,1 km ulatuses tänavate sõiduosa Otepää ja Tõrva linnas. Talvel hoiame lahti kõik teed, pidevat libedustõrjet teeme 230 km-l.

Valgamaa teede tehnilise seisundi kohta on avaldatud õige mitmesuguseid arvamusi. Kaks viimast ja huvitavamat on, esiteks, sisekontrolli sektori juhataja Herbert Hundi revideerimise käigus tehtud tähelepanek, et meie liikluskorraldusvahendite, eeskätt suunaviitade seisund, on halvim Eestis, ja teiseks, Valga Raadio reporteri pillatud märkus vestluses meie maavanemaga, et ainult Hiiumaal pidavat olema niisama halvad teed kui Valgamaal.

Maavanem Rein Randver on viimase kahe aasta jooksul esitanud meile ainult ühe pretensiooni: miks me ei luba oma teedel sõita 100 või 110 km tunnis, nagu seda lubatakse teistes maakondades. Katseliselt me kaks sellist lõiku suvel ka avasime.

Muus osas on mured maanteehoiul (eeskätt teede säilitamise pärast) samad mis teistelgi teedevalitsustel.

Meie eelarvesummadesse ei taha kuidagi mahtuda tolmuvaade katete ehitamine, olemasolevate katete taastamine ja avariiohtlike sildade remont. Ainuke tööliik, millega me järje peal oleme, on pindamine. 1995. aastal võisime pinnata isegi vähem (80 km) kui neljal eelmisel aastal (90, 121, 124 ja 98 km). Et lähiaastatel pole ülekatete ehitamine võimalik (vajadus oleks teha seda 26 km aastas), tuleb päästa pindamisega mis päästa annab ja nii töötab pindamisemaht aasta-aastalt suurenema hakata. Mitmel vanema mustkatttega teelõigul on alanud katte servade lauslagunemine ning mõnel kruuskatttega teel tuleb kevadeti liiklemine sulgeda.

Kedagi ei üllataks, kui kolm silda olemasolevast 56-st kokku variseksid. Ühe silla avaehituse oleme juba puutugegeda toestanud, kahe silla lisatoetus tõi kaasa probleeme tulvavee läbilaskmisega. Nende sildade halb tehniline seisund ei tule mitte puudulikust hooldamisest, vaid ehitamise ajal tehtud vigadest, mis silla teatud vanuses välja löövad. Tegelikult on taolisi sildu rohkem kui kolm.

Meil on neli teemeistripiirkonda (Valga, Tõrva, Puka, Otepää) ja tootmisbaas Tsirguliinas, kus saame valmistada asfaltbetooni (2 vene segistit) ja põlevkivibituumenit ning kuhu üle-eelmisel aastal ehitasime killustiku mahalaadimisestakaadi, eelmisel aastal soolalao ja platvormid, sel aastal toome siia üle ühe purusti ja killustiku pesemise seadme.

Tõrva teemeistripiirkonna teehooldetöid teeb lepingute alusel AS NAKE. Sama AS on remontinud ka sildu: taastanud Taheva silla, kapitaalselt remontinud Pikasilla silla, ehitanud mitme puitsilla asemele püsisilla ja teinud paljudel teistel väiksemaid remonditöid. Möödunud aastal alustasid nad ka liiklusmärkide valmistamist moodsa tehnoloogia baasil.

Ettevõtluse areng on olnud aeglane. Maanteehoiomasinate ostu- ja rendihinnad on kõrged, tööd tellitakse aga minimaalselt. Ettevõtjaid hoiab tagasi hirm, et tulud ei kata kulusid, aga nende monopoolne seisund annab võimaluse hindu

Vaateid VALGA TEEDEVALITSUSE TEGEMISTESSE

üles kruvida. Seepärast peab teedevalitsus olema praegu võimaline kõiki töid ise tegema, et pakkuda konkurentsi. Eriti ohtlik oleks asfaltbetoonitehaste ja bituumenibaaside erastamine, sest enamikus maakondades on neid tööle jäänud ainult üks, ja kohe oleks toodangu hinda võimalik tõsta, sest vedu naabertehasest maksab.

Reeglina on omatehtud tööd odavamad tellitustest ja ka võistupakkumistel on omad halvad küljed. Seepärast tekitavad Maanteeameti struktuuri muutmise katsed ärevust. Teed on riigile selleks liiga vajalikud, et muuta nad äriobjektiks või lubada nende saatuse üle otsustada asjast mittehuvitatud isikutel. Kiiresti vahetuvad valitsused pole suutnud teede küsimustesse süveneda ja ükski erakond pole samuti julgenud teid oma programmides mainida. Ükskõiksus on ilmselt tingitud sellest, et maanteed ei too midagi sisse. Sadamad, lennuväljad, raudteejaamad ja telefonivõrgud võtavad oma kasutajatelt maksu. Bussiliinid müüvad pileteid, aga teedevalitsusse ei laeku sealt midagi. Vastupidi, ministeerium maksab neile veel dotatsiooni, et bussid üldse sõidaksid. Kaubavedu käib päris ilma rahata. Mootorikütuse aktsiisimaks, millest võiks kujuneda teedefond, kaob riigieelarve aukudesse.

Vaatamata sellele on küllalt neid, kes arvavad, et teedevalitsustel on raha küll ja nad võiksid mõne töö nende jaoks ära teha. Näiteks Otepää Linnavalitsus on arvanud, et teeninduskohamärgid - soovitavalt valgustatud - nende peatänavatel, mis on ühtlasi riigiteed, peaks omal kulul paigaldama teedevalitsus. Või teine näide. Eesti-Läti piir kulgeb 13,5 km ulatuses mööda meie teede külakraave. Piirihituse peatöövõtja peab enesestmõistetavaks, et me need kraavid omal kulul ümber ehitame piirikraaviks, muutudes seega vahendajaks riigiraha ümberkantimisel aktsiaseltsi taskusse.

Riigimaanteede kasutamise ja kaitse eeskiri lubab teevaldajal võtta tasu maantee kasutamise eest muuks otstarbekski peale liikluse. Et puudub kehtestatud kord ja kinnitatud hinnakiri, võidakse teedevalitsuse soovi võtta tasu spordivõistluse, reklaami, kaevamiste ja teeninduskohtade lubamise eest pidada väljapressimiseks. Iga teedevalitsus on proovinud kehtestada oma hindu. Tihtipeale on tariifid nii erinevad, et iga inimene saab aru – tegemist on teedevalitsuste omaloominguga, milleks neil pole seaduslikku õigust. Viga on muidugi teedevalitsuste halvast koostööst, aga ka direktoraadi mõni sektor võiks lõpule viia selle töö, mis algas suure- ja/või raskekaaluliste veoste vedamise eeskirja ning hinnakirja kehtestamisega.

Lisaraha on võimalik teenida ka äriajamise või hanketööde tegemisega, kasutades oma tootmishooneid, mehhanisme ja inimesi. Paljud teedevalitsused ei taha selle kui kõrvalise tööga tegelda, kuid meie siin Valgas leiame, et inimeste ületalve pidamiseks, tootmisbaaside ja tugikohtade säilitami-

seks, nende remontimiseks ja isegi arendamiseks annab võimalusi just lisategevuse otsimine.

1995. aasta hanketööde käive oli meil üle kahe miljoni krooni. Lisaks saime võistupakkumistel esinemise ja lepingute sõlmimise kogemusi. Kasvanud on ka tellijate teadlikkus ja nõudlikkus tööde kvaliteedi suhtes. See sunnib kõiki teedevalitsuse töötajaid suhtuma nõudlikumalt materjalide kvaliteeti, töökultuuri ja masinate ning tööaja kasutamisse. Oluliseks on muutunud firma au mõiste. Ei taha väita, et meil sellega kõik korras oleks, aga paranemise märke on.

Teedevalitsuse tegevus on osa riigi regionaalpoliitikast, mille eesmärk peaks olema tasakaalustada metropoli ja provintside ebavõrdsetest võimalustest tulenevaid hälbeid nii majanduslikus ja kultuurilises arengus kui ka inimeste heaolu tasemes. See ei tähenda, et maainimene tahaks oma kodukülla teatrit või kaubamaja. Ta tahab käia samas teatris ja samas kaubamajas, kus käib linnainimene. Regiooni väärtuse oluline mõõt on ühendustee küla ja linna vahel, selle korrasolek igal aastaajal.

1994. aasta kevadel esitasid kolme maakonna – Põlva, Valga ja Võru – maavanemad Kagu-Eesti teedevõrgu kvaliteedi tõstmise programmi, mis sisuliselt tähendab täiendavate investeringute hankimist Kagu-Eesti võrdväärseks arendamiseks, võrreldes teiste Eesti regioonidega. Programmi ettepanekute poolne osa on välja töötatud ja läbirääkimisi on peetud Maanteeameti, regionaalministri ning Maailmapangaga.

Valga maakonnale annaks selle programmi realiseerimine võimaluse teha 39 km ülekatteid, 94 km kruusateede remonti ja kapitaalselt remontida 6 silda. Kaugemas perspektiivis on plaanis rajada uusi katteid, et Valgamaa riigiteedest vähemalt pooled oleksid tolmu- ja vabast.

Maanteeamet oma niigi nappe eelarvevahendeid ühe või teise regiooni pärast ümber jagada ei saa, ministrite vahetumine pole ka programmi edenemisele kaasa aidanud. Maailmapank aga peab kohalike riigiteede ja vallateede arendamist võimalikuks ainult mingi põllumajandusliku arenguprogrammi raames, mille arengusuundade uurimine ja käivitamine on küllaltki tömahukas ja aegavõttev protsess. Maavanemad leiavad, et seda rauda tuleb taguda edasi iga valitsuse puhul. Ainult nii on võimalik loota, et teede olukorra parandamiseks mingi erisihitusega raha leitakse.

Hästi on laabunud koostöö Kesk-Soomes Teedevalitsusega. Kuigi koostöölepingu koos Jõgeva Teedevalitsusega kirjutasime alla alles möödunud suvel, on tegelik koostöö kestnud juba kolm aastat.

Soomlaste suured kogemused soolade kasutamisel tolmu- ja libedustõrjel on suureks abiks olnud meie talihooldetehnoloogia ümberkujundamisel. Suurem osa vajalikust tehnikast – autod, puisturid, sahad – on samuti tulnud Soomest.



ESMAMULJEID SILDADE ÜLEVAATUSEST

OLUKORD HALVENEB KIIRESTI

Maantee-sildade 1995. a. üldülevaatusel välitööd on tehtud. Allpool toodud arve palutakse esialgu lugeda mitteametlikeks. Ees seisab sildade nimekirjade korrigeerimine ülevaatusel tulemuste alusel ja nende tehnilise seisundi põhjalikum analüüs. Selle töötuse käigus võivad täpsustada nii sildade arvulised kui ka tehnilise seisundi näitajad.

Praegu on Maanteeameti haldusalas u. 893 silda ja viadukti (1995. a. 1. jaanuari seisuga oli neid 826). Sildade arvu suur kasv on tingitud ülevaatusel käigus seni truupe nimekirjas olnud 3,0-m ja suurema avaga rajatiste arvelevõtmisest sildadena.

SILDADE TEHNILISE SEISUNDI ÜLDHINNANG JA SELLE VÕRDLOUS 1992. A. ÜLEVAATUSE ÜLDHINNANGUGA

		Silla tehnilise seisundi hinnang				Kokku
		0	1	2	3	
1995	sildu, % sildade üldarvust	271 30,3	318 35,6	222 24,9	82 9,2	893 100
1992	sildu, % sildade üldarvust	405 49,2	204 24,8	175 21,1	40 4,9	824 100

Hinnangu numbrite tähendus:

- 0 - sild on korras
- 1 - vajalik on pisiremont (krohvimine, värvimine)
- 2 - vajalik on suuremahuline remont (isolatsiooniuuendus, sammaste või avaehituse remont)
- 3 - silla sammastel või avaehitusel on kandevõimet vähendavad kahjustused, vajalik on konstruktsioon välja vahetada või ümber ehitada

Nagu näha, on sildade tehniline seisund kolme viimase aasta jooksul oluliselt halvenenud, vaatamata sildade remondi

aktiveerumisele. 1992. a. sildade üldülevaatusel avariihohtlikuks tunnistatud 40st sillast on kolme aasta jooksul remonditud või ümber ehitatud 21 silda. 1995. aastal lõpetati Inglise silla ehitus ja Sipa silla remont, ehitati uus Auto ja Kalmistu sild, remonditi Jälgimäe, Lügänuuse, Kuijõe-Piiri, Koorvere ja Sette sild. Peale loetletu lõpetati Loobu viadukti ehitus, remonditi Kavilda, Möniste, Aniküla, Sämi, Ereda, Kuijõe-Mõisa, Kuijõe-Kõrtsi sild jne. Eduks tuleb lugeda seda, et seni sildade remondiga mittetegelenud teedevalitsustest tegi Ida-Viru 1995. a. korda kolm ja Harju kaks silda. Tagasimimine: kolm-neli aastat tagasi väga edukalt sildu ehitatud-remontitud Valga Teedevalitsus on tempot tugevasti alandanud.

Miks ikkagi sildade tehniline seisund nii järsult halveneb?

1988. a. detsembris toimus Novgorodis Üleliiduline sildade hooldusalane sümposium. Ühes oma ettekandes valgustasid MADI teadlased sildade vananemise ja sellest tingitud tehnilise seisundi probleeme järgmise graafiku najal (vt. joonis lk. 5).

Majanduslikult mõtlev teemeister remondib temperatuurivoo kohe, kui see lekkima hakkab. Meie keskmisel sillal on aga vuukide lagunemisest möödunud aastakümneid. Nüüd arenevad kahjustused kiiresti, samas oleme sunnitud kulutama kümneid kordi suuremaid summasid ränkade kahjustuste remondiks talaotstel, tugiosadel ja sammastel.

1995. a. sildade ülevaatusel andmete eelseisva läbitöötamise peaesmärgiks peab olema sildade arenguprogrammi väljatöötamine, mille rakendamisel sildade edasine lagunemine vähemasti pidurduks. Esmalt on vaja leida vahendid suurte

Jätkuvalt on kavas koolitus ja töökogemuste vahetamine, samuti kultuurialane koostöö. Eeloleval suvel on kavas rajada tolmutõrje katselõigud, milleks Kesk-Soome Teedevalitsus on oma abi lubanud.

Edukaks võib lugeda eelmist aastat ka õppeaastana, kus meie teedevalitsusest käis mitmesugustel õppustel ja kursustel 103 inimest. Helme kutsekoolist on viimase kahe aasta jooksul saanud kutsetunnistuse meie troppijad, saemotoristid, teetöölised. Kõik autojuhid ja mehhanisaatorid on seal läbi teinud esmaabi andmise kursuse. Loodame jätkuvalle koostööle ka edaspidi ja soovime selle kooli abi kasutada teistelgi teedemajanditel.

Ehkki meie kätte usaldatud riigivara hooldamine muutub

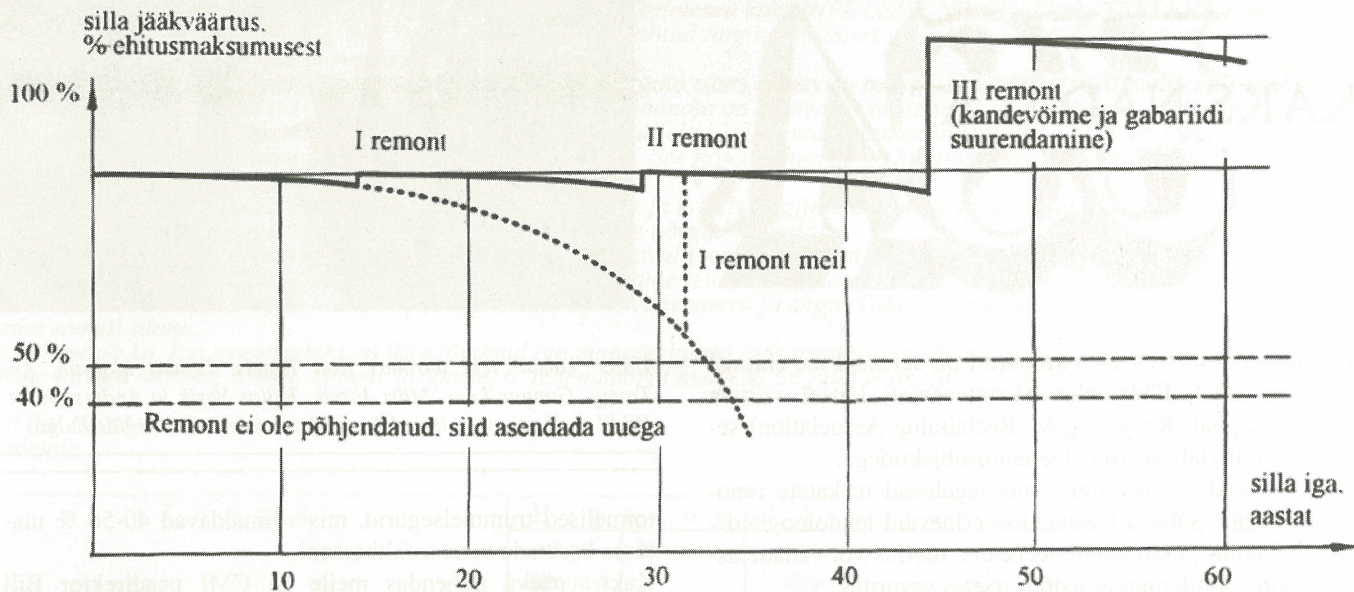
järjest komplitseeritumaks ja selle säilitamine küsitavaks, pole minu arvates vaja veel luuda põõsasse visata. Ega tee kuhugi kao, kaob tee sõidetavus. Pealegi võtab Rahandusministeerium praegu arvele riigiteede varasid nende bilansilise maksumuse järgi, mis on kümneid kordi väiksem nende tegelikust väärtusest.

Ehk elame veel!

REIN EENDRA

Foto paremal all:

Lunesahk UNO, mis on valminud AS MOODUL ja Valga Teedevalitsuse ühistööna 1995. Tehnilised andmed: • saha tera pikkus 480 cm • sahkamise nurk 45 ° • sahkamise laius 290 cm • hõlma kõrgused 40 - 128 cm • kaal 1100 kg • tööasendis toetub sahk kahele jalasele • saha tõstmine ja langetamine on hüdrauliline • sobib SISU tüüpi autodele



pidevjoon - silla tehniline seisund normaalse majandamise korral
punktjoon - meie sildade keskmine tehniline seisund

Pildil vasakul: Rapla Teedevalitsus on andnud uuele Ingliste sillale mõisaansamblistse sobiva kujunduse Foto: Kalju Kutsar

(kallite) objektide remondiks (Luunja, Kärevere, Purtse, Kasari vana sild jne.). Kuna kolmeka hinnatud sildu on palju (82), on kavatsus teha nende sildade täiendav ülevaatus, vajadusel ka eriülevaatus, et määrata nendest remondiks prioriteetsemad. Igapäevaelus oleme harjunud nägema peaaegu varemeteks lagunenud sildu. See harjumus ja raskete sillaavariide seni-ne puudumine on viinud meie ohuläve liialt kõrgele. Püüdkem hoiduda traagilistest õppetundidest !

JAAN LINNO
 Maanteeametite sildade peaspetsialist

KROONIKA·KROONIKA·KROONIKA

PERMANENT INTERNATIONAL ASSOCIATION OF ROAD CONGRESSES (Alaline Rahvusvaheline Maantee-kongresside Ühing) muutis oma Alalise Rahvusvahelise Komisjoni läinud aasta 2. septembri otsusega senise täis-pika nime. Uueks nimeks on

WORLD ROAD ASSOCIATION

(Maailma Teedeassotsiatsioon), ent sine lühend **PIARC** otsustati jätta lo-gona kasutamiseks muutmata.



KAKS NÄDALAT USAs

Möödunud aasta 1. - 14. oktoobrini oli seitsmel tee-ehitajal võimalus USA Föderaalse Maanteeameti kutsel viibida ARRA (Asphalt Recycling & Reclaiming Association) seminaril ja tutvuda sealsete tee-ehitusobjektidega.

ARRA ühendab ettevõtteid, mis tegelevad teekatete renoveerimisega. Selleks kasutatakse erinevaid tehnoloogiaid - näiteks kuum- ja külmkatte teepealne töötlus või vanade asfaldisegude töötlemine statsionaarsetes seadmetes.

Seminar ise toimus Oklahomas ja kestis kolm päeva. Räägiti peamiselt majandusnäitajatest ja analüüsiti katete renoveerimisel kasutatavaid tehnoloogiaid. Tähtsa päevakorrapunktina oli arutusel eelpoolnimetatud töödega seotud terminoloogia.

Seminarile eelnes väga tihe programm, mille oli meile korraldanud USA Föderaalne Maanteeamet. Küllastasime objekte Kansase, Texase, Pennsylvania ja Oklahoma osariigis. Nägime nii kül- kui kuumtöötluste tehnoloogiat. Kasutatav tehnika oli vanusega 1 - 30 aastat. Võrreldes Euroopas toodetavate seadmetega, jäi mulje, et see on oma automatiseerituse tasemelt madalam ja maksumuselt 10-20 % odavam. Tee-ehitusbrigaadides töötavad inimesed viibivad aasta jooksul 30-40 nädalat kodust eemal.

Asfaldiseguritest on USA-s valdavad (80-90 %) pidev-



USAs käisid teid uurimas Koit Tsefels, Lembit Makstin, Ain Tromp, Gunnar Laev, Märt Järvik, Hillar Varik ja Andres Gailit. Pildil on Eesti tee-ehitajad Ameerikas sealsete kolleegide hulgas

toimelised trummelsegurid, mis võimaldavad 40-50 % ulatuses kasutada vana asfaltbetooni.

Kaks päeva pühendas meile ka CMI peadirektor Bill Swisher, kes tutvustas põhjalikult oma tehast ja toodangut. Nägime maailma suurimat trummelsegurit, mille võimsus on 750 tonni tunnis. Tegime ka proovisõitu aluste stabiliseerimise masinaga.

Tellijatega kohtumistel saime ülevaate võistupakkumiste korraldamisest ja tööst, mis eelneb teede korrastamiseks kuluva raha taotlemisele.

USAs veedetud aja jooksul saime küllalt põhjaliku ülevaate sealsete kolleegide tööst. Kahjuks jäi väga vähe aega meie jaoks nii harva küllastatava maaga tutvumiseks. Tagasi sõitsime teadmise, et tööde teostamise kohapealt ei olegi vahe meie ja ameeriklaste vahel nii suur kui kartsime. Vajaka jääb meil siiski veel teadmistest ja tehnikast.

ANDRES GAILIT

MEIE AUTORID



RIHO SÕRMUS, Maanteeameti peadirektor
"Talvine aastavahetuse-mõtisklus", lk. 1

REIN EENDRA, Valga Teedevalitsuse tootmisjuhatataja
"Vaateid Valga Teedevalitsuse tegemistesse", lk. 2

JAAN LINNO, Maanteeameti sildade peaspetsialist
"Esmamuljeid sildade ülevaatuselt. Olukord halveneb kiiresti", lk. 4



ANDRES GAILIT, AS TREF direktor
"Kaks nädalat USAs", lk. 6

JÜRI VALTNA, Tehnokeskuse koolitusosakonna juhataja, Eesti Asfaldiliidu sekretär
"Toimus 9. asfaldipäev", lk. 7

JÜRI KIROTAM, Tehnokeskuse arendusdirektor,
"Maanteede projekteerimismuutuste koostamisest", lk. 9

AUSTATUD LUGEJAD!

Aasta jooksul on ilmunud 4 numbrit Maanteeameti ajalehte, esimesed kaks INFOLEHE, viimased kaks TEELEHE nime all. Ilmumisseaduseks on kujunenud üks kord kvartalis, mis on olnud tingitud mitmest asjaolust, eeskätt rahalistest võimalustest ja kaastöö ning ainestiku piiratusest.

Kui omavahel võrrelda ilmunud nelja numbrit, on kerge märgata suuri erinevusi mahus, ainestikus, trükikvaliteedis (paber, mustvalged või värvifotod jne.), kujunduses. Toimetuse ja väljaandja on omavahel arutanud kogu probleemistikku, mis on seotud meie lehe väljaandmisega, ning olnud senise suhtes küllaltki kriitilised. Saadud kogemused lubavad järeldada, et võimalik oleks oluliselt parandada nii lehe vormi kui ka sisu. See nõuab ühtaegu ka kulutuste suurendamist lehe kirjastamisel, millele uuel ilmumisaastal loodame ka katet saada.

Siiski ei soovi me oma kavatsusi ellu viia ilma teie – lugejate ja kaastöötajate arvamusi ja soove teadmata ja arvestamata. Mida on olnud huvitav lugeda TEELEHEST, millised on lehe nõrgad küljed?

Soovime teie arvamusi saada igal lehe väljaandmist puudutaval teemal. Nendest võib meile teatada oma kirjaga, faxiga, telefonitsi, postituviga..., kuidas keegi soovib. Arvame, et saame teid veidi aidata, kui võtate allpooltoodud küsitluslehe, mis on esitatud tabeli kujul. Selle täitmise peaks nõudma üpris vähe vaeva ja aega. Tabeliosa meie tagastamine faxi abil peaks olema samuti lihtne.

Meid huvitab ka, kas maanteeleht on ikka jõudnud iga maanteelaseni igas teemeistripiirkonnas ja allüksuses.

Jääme huviga ootama, lootes, et meie järgmise, 6. lehenumbri ilmumisel on juba võimalik teie arvamusi arvesse võtta..

LUULE KAAL,
toimetaja

T e e m a	H i n n a n g k ä s i t l u s e l e T e e l e h e s					
	väga huvitav	huvitav	jätab üks- kõikseks	igav	ei meel- di	teie poolt valitud mõni muu hinnang
1. Teedevalitsus						
2. Eestis toimuv (sillapäev, asfaldipäev, kutsevõistlus jms.)						
3. Kongressid, konverentsid jms.						
4. Videoteek						
5. Reklaam						
6. Kuulutused						
7. Meie juubilarid						
8. Muud teemad						

Märkus: hinnang sobivas lahtris tähistata ristiga (X)

LISAKS PALUME AVALDADA OMA HINNANG VABAS VORMIS JÄRGMISTE AJALEHE KUJUNDUSELEMENTIDE KOHTA

1. Karikatuurid
2. Kujundus (sh. lehe päis)
3. Fotode valik ja kvaliteet
4. Esilehe kujundus
5. Formaadi sobivus
- 6.

MISSUGUSEID TEEMASID JA RUBRIIKE PEATE VAJALIKUKS KÄSITLEDA MEIE LEHES?

- 1.
- 2.
3. jne.

Otsime kaastöök inimesi, kes Maanteeameti ainetel kirjutaksid tekste **KOOMIKSITE** ja **KARIKATUURIDE** joonistamiseks (või joonistaksid ka ise). Alustuseks võib jääda ka anonüümseks, saates oma kaastöö varjunime all, ühtaegu jättes toimetusele võimaluse autoriga kontakteerumiseks (samuti anonüümsetl)

Teretulnud on ka **TEIE SAADETUD KIRJUTISED, sh. SATIIRILISED** ja **PILAKIRJUTISED**, ning **FOTOD**

TEELEHT, Ristiku põik 8, EE0006 Tallinn, tel. (22) 478567, 442969, faks (2) 6 395351

KASUTA PÖÖRDEL OLEVAT VABA PABERIPINDA OMA ARVAMUSE AVALDAMISEKS TEELEHE ASJUS!

TOIMUS

9.ASFALDI- PÄEV



Möödunud aasta 5. detsembril kogunes üle 70 tee-ehitaja Eesti Tarbijate Keskühistu saali Tallinnas Narva mnt. 7.

Põhjus - toimus järjekordne, arvult üheksas Eesti Asfaldiliidu ASFALDIPÄEV, deviisiks intrigeeriv lauseke "Uute nippidega Euroopasse".

Tegelikult käsitleti põhiliselt tühte "nippi" - vana katte materjalide kasutamist uue kattekihi ehitamisel. Katete taastamine on remondimeetod, mis pole eesti tee-ehitajatele põhimõtteline uudsus, kuid mille kasutamine ei olnud varasemal ajal võimalik vajalike masinate puudumise tõttu. Nüüd "gastrollivad" meil mitmed välisfirmad oma masinatega ja ka Eesti ettevõtted on hankinud sobivaid seadmeid katete taastusremondiks. Esimene intensiivse praktika hooaeg on

seljataga ning seetõttu kogemuste vahetamine igati ajakohane.

Asfaldipäeval andis ülevaate teekatete taastamismeetodite valikuvõimalustest Eestis Maanteeameti Tehnokeskuse peaspetsialist Maano Koppel. Meie mustkatted on ehitatud põhiliselt kohalikest materjalidest, mille omadusi ja käitumist on pidevalt uuritud ja jälgitud. M. Koppel refereeris uurimistulemusi ja tegi seejärel asjalikke praktilisi järeldusi.

AS TREF-2 kogemusi katete taastamisel möödunud teetööde hooajal jagas juhatuses Peeter Vilipuu. Praktilise suunitlusega põhjalikus ettekandes andis ta palju olulisi tööalaseid näpunäiteid.

AS TASFIL kvaliteedidirektor Sven Pihel kirjeldas temale omases konkreetsetes ja objektiivses stiilis vana asfaldi kasutamise võimalusi uutes asfaldisegudes ning peatus lähemalt ka AS TASFILi sellealastel kogemustel.

Huvitava ning asjaliku ettekandega teede järelevalve seisukohalt esines Maanteeameti Direktoraadi järelevalvesektori insener Endel Nurm. Muuhulgas refereeris ta katete ehitamise kogemusi ART-meetodil (ART - Asphalt Recycling Travel Plant - asfaldi taaskasutamise liikurtehas) Narva maanteel Ida-Viru maakonnas.

1. - 14. okt. möödunud aastal tutvusid 7 eesti tee-ehitajat katete taastamistöödega Ameerika Ühendriikides. Reisist valmis ulatuslik videofilm. Audio-visuaalse programmi USA-s nähtud teetöödest esitas AS TREF juhatuses esimees, Asfaldiliidu aseesimees Andres Gailit.

Euroopa Asfaltkatete Assotsiatsiooni president Arvo Kaksonen andis asjaliku ülevaate asfaltsegude tootmise ja asfaltkatete ehitamise probleemidest maailmas ning Taani Maanteeameti konsultant Eestis Arne Rosenkvist esitas värvikalt oma nägemuse sellest, kuidas peaks Eesti lülituma Euroopa Kvaliteedijuhtimise Süsteemi (European QMS).

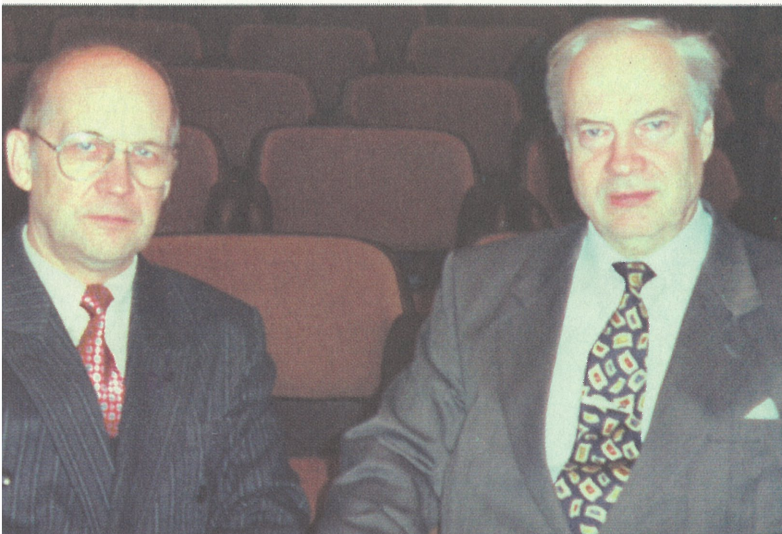
Asfaldipäeva avas ja lõpetas vaimuka mõistujutuga ühise keele leidmise vajalikkusest meie ja meie partnerite vahel Asfaldiliidu esimees, Maanteeameti peadirektori asetäitja Aleksander Kaldas.

JÜRI VALTNA

Vasakul kaks pilti asfaldipäevalt 5.12.1995. Ülemisel on kolm presidenti: Euroopa Asfaltkatete Assotsiatsiooni president ja Soome Asfaldiliidu president (ühes isikus, paremal) Arvo Kaksonen ja Eesti Asfaldiliidu president Aleksander Kaldas

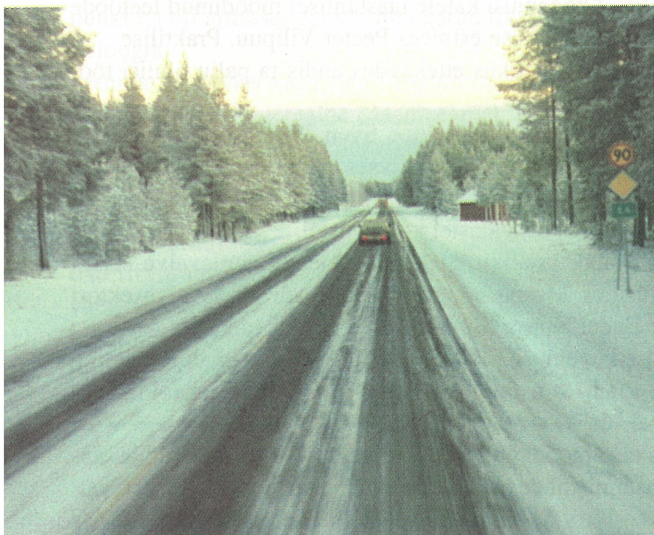
All: Arvo Kaksonen ja Taani Maanteeameti konsultant Eestis Arne Rosenkvist.

Fotod: Enno Vahter





26.-29.11.1995 LULEÅS JA UMEÅS



Fotod: Allan Allik



Piltidel paremal all: Eesti maanteelaste grupp jätkuseminaril Luleås ja Umeås (Rootsi) 26. - 29. 11. 1995. koos Marianne Palovaara ja Sven Hansoniga (ees vas. teine ja kolmas) Rootsi Maanteeametist. Seminaril Rootsist käsitleti maanteehoiu korraldust ja juhtimist Rootsi Maanteeameti Põhja-Rootsi Regioonis (suuruselt ühesugune Eesti Maanteeametiga). Seminar Pärnus ja Luleås toimus pikaajalise lepingu raames, mis on sõlmitud SWE-ROADiga ning mida finantseerib SIDA (Swedish International Development Cooperation Agency).
Ülal: vaade talvisele maanteele Põhja-Rootsis
Paremal ülal: "seminaristid" vas. Harri Kuusk, Andrus Kross ja Enn Raadik

JÄRVAMAAL ANTI KASUTUSSE REGIONAALSE TÄHTSUSEGA MAANTEELÕIK JÄRVA-JAANI JA ARAVETE VAHEL

1. novembril 1995 avati pidulikult Tartu-Jõgeva-Aravete maantee Järva-Jaani - Aravete teelõik. Kruusatee on ümber ehitatud Orgmetsast Selikülani (3,95 km) asfaltbetoonkattega teeks ning Selikülalt Järva-Jaanini (5,6 km) bituumeni ja killustikuga pinnatud tolmuvaaba kattega teeks.

Kõnealune teelõik oli oodanud kümmekond aastat, millal

Piltidel vasakul: Lindi läbilõikamine Järva-Jaani - Aravete teelõigu avamisel 1.11.95.

Vaade vastehitatud maanteelõigule



jõuab järg temani. Olid ju ettevalmistustööd trassil juba amugi tehtud. Kuna teel on suur regionaalmajanduslik tähtsus, siis sealt valitud riigikoguliikmete ja kohaliku omavalitsuse taotlused osutusid veenvaiks ning Riigikogu eraldas sihtotstarbelise investeeringuna 1995. a. 8,7 miljonit krooni. 9,6 km pikkune teelõik valmis väga kiiresti – poole aastaga. Ehitajat otsiti konkursi korras, ent pakutuist osutus sobivaimaks siiski tee haldaja Järva Teedevalitsus.

Tee-ehitusobjektile tööd jälginud asjatundjate ning valminud objekti käikuandmisel osalenute arvamust mööda tegid eeskätt Järva Teedevalitsuse, aga ka alltöövõtufirmade töötajad oma töö ebatavaliselt hästi.

Oma järke jääb ootama käikuantud teelõigu naaberlõik Järva-Jaanist Koeru, mis on ka viimane kruusateelõik Piibe maanteel Järvamaal ollakse optimistlikud, et see vajalik investeering tehakse mitte just kauges tulevikus.

Mitmetel teadjalt kuuldu põhjal kirja pannud
ENNO VAHTER

MAANTEEDE ROJEKTEERIMISNORMIDE KOOSTAMISEST

Vaata J. Perkeri artiklit TEELEHES NR. 4, 1995

Maanteede projekteerimisnormide koostamisel on varsti juba 10-aastane ajalugu. Rahulolematuse SNiPiga (Ehitusnormid ja -eeskirjad. Maanteed SNiP 2.05.02-85) oli kujunenud pikema aja jooksul. Väga erinevate geograafiliste regioonide teede projekteerimiseks ettenähtud normid ei vastanud alati Eesti (Baltimaade) vajadustele ning sisaldasid palju meie jaoks hoopiski mittevajalikku. SNiPi püüti täiendada-muuta mitmete juhendite, ministriumide käskkirjade ja teiste nõksudega. Ja kui juba ilmusid mõned kindlatele regioonidele (näiteks mitterestruktuurilisele) ettenähtud maanteede projekteerimise normid, siis tekkis mõte koostada ka Baltimaade jaoks oma normid. Vastloodud Balti Maanteelaste Nõukogu (BMN) võttiski istungil (20.06.1989) vastu sellelaadse otsuse. Leedus, Lätis ja Eestis moodustati töögrupid: Eestis kuulusid sinna T. Grünbaum, J. Kirotam, J. Liivaleht, J. Tomson. Normid otsustati koostada senikehtinud SNiPist lähtudes, viies sisse kohalikest oludest tingitud täiendused ja muudatused. Kuigi igal riigil olid normidest omad arusaamad ja soovid, saavutati kompromiss ning töö valmis 1991. aasta augustis. BMN istungil 3. septembril 1991 kiideti see heaks. Maanteede regionaalsete projekteerimisnormide valimine langeb kokku Balti riikide iseseisvumisega. Tekkis võimalus luua Eestile sobivad normid. Baltimaade norme

praktiliselt kasutada ei saanud, kuid nende koostamise kogemus lihtsustas Eesti normide loomist.

1992. a. veebruaris alustati "Eesti Normid. Maanteede projekteerimine" koostamist. Selleks moodustati töögrupp: J. Kirotam, J. Liivaleht, J. Kaarnaväli PI "Eesti Maanteeprojekti" ja T. Metsvahi Tallinna Tehnikaülikoolist. Rajatiste peatüki koostas J. Audova PI "EMP"-st ja katendite peatüki V. Mespak TTÜst. Eesti normide koostamisel on kasutatud Soome, Rootsi, USA, Tšehhoslovakkia, Kanada (Ontario) vastavaid normatiivdokumente, samuti SNiP 2.05.02-85 ja uue SNiPi redaktsioone. Projekteerimisnormide eelnõu "Maanteede projekteerimine" anti Maanteeametile üle 1. juulil 1994 ning otsustati võtta katseliselt kasutusele. Kahjuks on tee-ehitus soikunud ja norme on vähesel määral kasutatud vaid sildade projekteerimisel.

"Maanteede projekteerimine" koosneb 7 peatükist:

1. Üldalused
2. Põhilised tehnilised normid
3. Ristumised teede ja tehnovõrkudega
4. Muldkeha
5. Katendid
6. Rajatised
7. Maanteepäraldised

→ lk. 10



Esialguses variandis nägime ette veel ühe peatüki - Maanteeäärne teenindus. Praegu arvame, et need probleemid võiks viia norme täiendavasse juhendisse. Oli ka poleemikat, kas vormistada töö tulemus normi või juhendina. Lähtudes konstruktsioonidele esitatavatest tugevus- ja ohutusnõuetest, peaksid need olema esitatud normina.

Maanteede projekteerimisnormide koostamise ajal puudusid Eesti normid raudbetoon- ja teraskonstruktsioonide, geotehnilise projekteerimise kohta. Nüüd, kui nende normide eelnou on valmimas või valminud, tuleks pärast nende kehtestamist uuesti üle vaadata ka meie normid.

Normide koostamisel pörkasime kõigepealt kokku tee-ehitus-alase terminoloogiaga (õigemini selle puudumisega eesti keeles). Teedealast eestikeelset kirjandust on ilmunud väga vähe ja ilmunugi on põhiliselt olnud venekeelsete juhendite tõlked. Nüüd, kui on loomisel oma normide-standardite-juhendite süsteem, on viimane aeg selgeks vaielda termininte

sisu (näit. täidend - mulle - muldkeha, süvend - kaevik, rist- või põikprofiil jne.). Terminite puudumisel asendas neid osaliselt släng (kopp, kallaja jne.). Maanteede projekteerimisnormides on termineid käsitletud ainult hädavajalikus mahus. Aeg on 1996. aastal panna teadlaste, ehitajate, ametnike, projekteerijate pead kokku ja alustada TEE-EHITUSE TERMINOLOOGIA seletava sõnaraamatu koostamist. Selle alusel võiks üritada juba tõlkesõnaraamatute koostamist (kuigi ka siin ei ole koht päris tühi - ilmunud on Teedealane sõnastik, Liiklussõnastik, RIL199 Ehituse sõnaraamat, Autosõnastik jt.).

JÜRI KIROTAM

Toimetuselt

Ootame lugejatelt J. Kirodami sõnvaltule elavat vastukaja, avades meie lehes arutelu eestikeelse teedealase terminoloogia kui ka Eesti maanteenormide üle. Nii teeksime teretulnud eeltööd tee-ehituse terminoloogia seletava sõnaraamatu koostamisele, millele J. Kirotam oma artiklis üles kutsub.

70



ARNO TUVIKE, Tartu Teedevalitsuse minöör, on sündinud 12. detsembril 1925. Suurte töökogemuste ja oskustega maanteelane. Ta on Tartu Teedevalitsuses töötanud juba 51 aastat, algul teetöölisena, 1969. aastast aga praeguses ametis. Ta on väga hinnatud kui kohusetundlik ja distsiplineeritud töötaja.

tõttu sai võimalikuks Rakvere Teedevalitsuse kiire areng nii tehnoloogiliselt kui sotsiaalselt. 1990. aastal jõudis Lääne-Viru Teedevalitsus Eesti kohta ainulaadse tulemuseni — kõigil maakonna riigimaanteedel on kate.

65



VALENTIN TRANSTOK, Lääne-Viru Teedevalitsuse juhataja, on sündinud 6. veebruaril 1931 Kuressaares. kus mõõdus ka tema kooliiga. 1952. a. lõpetas ta Kuressaare Ehitustehnikumi. Kõrghariduse omandas Leningradi Ehitusinseneride Instituudis, mille lõpetas teedeehitusinsenerina 1954. aastal. Järgmise aasta veebruaris asus ta tööle insenerina Teedeehitusrajoonis nr. 1 (asukohaga Pärnus ja Paides). Peatselt, 1956. septembris, läks Valentin Transtok Rakvere Teedevalitsusse, kus töötas algul inseneri ja vaneminsenerina, 1964. aastast tootmis- ja tehnikaosakonna juhatajana. Sellel ametikohal ilmnis tema erakordne võime osaleda teedemajandi elu juhtimisel, mis täiendas efektiivselt tolleaegse teedevalitsuse juhtkonna tegevust. Kui teedevalitsus 1971. aasta novembris vajas uut peainseneri, siis sai selleks Valentin Transtok. 4. mail 1981 sai temast Rakvere Teede Remondi ja Ehituse Valitsuse juhataja. Ta on juhtinud Lääne-Virumaa teedemajandust tänaseni, nüüd juba teedevalitsuse juhatajana. Valentin Transtok on mees, kelle laia haarde, tegutsemisjanu ja erakordse läbilöögivõime

60

KARLA RIIS, Saare Teedevalitsuse tootmis- ja tehnikaosakonna insener, on sündinud 7. novembril 1935. Teedevalitsuses töötab 1962. aastast. Hariduselt tehnik-maakorraldajana ongi tema tegevusalaks teedemajanduses olnud maaküsimused, sealhulgas karjääridega seotu. Ta on oma töökollektiivis tuntud kohusetruu ja energilise töötajana ning abivalmi, sportliku ja seltskondliku inimesena.

LEMBIT KOTKAS, Ida-Viru Teedevalitsuse teetööliline, on sündinud 13. novembril 1935 Puka külas Lääne-Virumaal. Pika staažiga maanteelane, töötanud teedevalitsuses juba 1978. aastast.

ENN STAHL, Harju Teedevalitsuse haljastusmeister, on sündinud 18. novembril 1935. Juba 20 aastat oma töisest elust on ta pühendanud maanteedele, pidades oma ametit järjepanu alates 1975. aastast.



KALJU KOLLA, Pärnu Teedevalitsuse autokraanajuht, on sündinud 21. detsembril 1935. Põline maanteelane, tulnud Pärnu Teedevalitsusse tööle juba noorpõlves - 1958. a. mais.

TALVINE AASTAVAHETUSE-MÖTISKLUS (algus lk.1)

See viimane investeering on parlamendis "leitud" MP laenuprojekti Eesti-poolse finantseerimise arvelt. Eraldatud 5 miljoniga pole võimalik Piibe maantee lõiku täies ulatuses tolmuvabaks muuta, pealegi on liiklussagedus seal väike ja liiklusõnnetuste arv ei nõua samuti investeeringut.

Eesti riigiteede kitsaskohad asuvad Järva-Jaanist-Koerust hoopis kaugel — Tallinn-Narva ja Tallinn-Tartu maanteel, kus liiklusõnnetuste arv on mõtlemapanevalt suur ja hukuvad inimesed.

Nüüd olengi jõudnud Maanteeameti uue töövaldkonnani läinud aastast — liiklusohutuseeni. 1994. aastast jäi kõigile silme ette must arv 364 — see tähendab iga päev ühte liikluses hukkunut. Möödunud aasta poolest suvest tuli Eestimaa teede-tänavatele kohustuslik lähituledega sõitmine nii valgel ajal kui pimedas. See on arvatavasti üks peapõhjusi, et 1995 hukkus liikluses 35 inimest vähem kui 1994.

Eesmärgiks on viia Eesti liiklusohutuse poolest Euroopa tasemele ja käesoleval aastal ongi oodata nii riikliku liiklusohutusprogrammi koostamist kui ka paljude teiste konkreetsete meetmete kasutuselevõttu. On ju üle mitme aasta riigieelarvest taas konkreetset eraldatud 2,5 miljonit liiklusohutuse alaseks tööks. Tõsi, sedagi on vähe. Palju tuleb ära teha liikleja kasvatamisel ja arusaamade ümberkujundamisel, näiteks et suverehvidega sõidetagu ainult suvel ja talverehvidega talvel. Peamiseks ohuallikaks on muutunud aga jalakäija, kes enamasti armastab kanda tumedaid rõivaid ega saa kuidagi aru, et maanteel kõndides on ellujäämise võtmeks helkuri kandmine.

Peale jalakäijate viibivad teedel paljud Maanteeameti töötajad-teedemehed, kellele tee on pea igapäevane tööpaik. 1996. aastal peab iga maanteel töötav inimene kandma nõuetele vastavat ohutusvesti.

Sooovin kõikidele Maanteeameti töötajatele ja selle lehe lugejatele turvalist liiklemist nii töö kui puhkehetkel.

RIHO SÕRMUS



VIRVE REMMIK, teedeinsener, on sündinud 17. jaanuaril 1936 Harjumaal talutütrena, õppinud Kose koolis ja Tallinna 7. Keskkoolis. Teedeinseneri diplomi omandas Tallinna Polütehnilises Instituudis 1960. Esimene töökoht oli Eesti Projektis, kus töötas tehniku ja insenerina kuni aprillini 1961. Siis

järgnes mitu aastakümnet kestnud ja meie maanteede arengulukku jälgi jätnud töö maanteede süsteemis. Kuni jaanuarini 1969 töötas ta Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi Projekteerimise ja Uurimise Kontoris vaneminsenerina. Kaks aastat, kuni veebruarini 1973, pidas ta vaneminseneri ametit Teedeehituse Kesklaboratooriumis ning peaaegu 6 aastat, kuni septembrini 1978, oli ta samas ametis Eesti Maanteeprojektis. Siis asus ta vaneminsenerina tööle Teede Remondi ja Ehituse Trusti, mis 1988 nimetati ümber Tootmiskoondiseks "Eesti Maanteed", kus ta töötas oktoobrini 1990.



HEINO RISTMÄE, Tartu Teedevalitsuse juhataja, on sündinud 27. jaanuaril 1936. Õppis aastail 1955 - 1960 Tallinna Polütehnilises Instituudis teedeinseneriks. Esimene töökoht õpitud alal oli Võru Teedevalitsus, kus alates 1.9.1960 töötas algul insenerina, hiljem töödejuhatajana. 1963. aasta detsembrikuust kuni juunikuuni 1965 oli ametis Tartu Teedevalitsuses vaneminsenerina. Seejärel sai temast lühemaks ajaks

Teedeehituse Valitsuse nr. 3 (Tartus Eerikal) vanemtöödejuhataja. Alates 1. oktoobrist 1966 määrati Heino Ristmäe Tartu Teedevalitsuse juhatajaks, kellena ta on töötanud vahetpidamata tänaseni. Ühtaegu on tema kauakestnud aktiivne tegevus aegade jooksul paljuski soodsalt mõjutanud teedemajanduse arengut kogu Eestis.

Jätkugu juubilaril edaspidigi armastust teedemajanduse vastu ja janu selle heaks tööd teha nagu seni!

Meie juubilarid

55

KADI SAAR, Harju Teedevalitsuse pearaamatupidaja ase-täitja, on sündinud 3. novembril 1940. Ta omandas kõrghariduse Tallinna Polütehnilises Instituudis, mille lõpetas 1965. aastal raamatupidaja - ökonomisti kvalifikatsiooniga. Alates detsembrist 1966 on olnud ametis maanteede süsteemis, alustades Teede Remondi ja Ehituse Valitsuses nr. 2 ökonomika alal ning jätkates veebruarist 1976 kuni tänaseni Harju Teedevalitsuses.

AAVO TAAVEL, Valga Teedevalitsuse teehöövlijuht, on sündinud 24. novembril 1940. Pika staažiga maanteelane, kes tuli Valga Teedevalitsusse tööle juba mais 1974 ja keda kui oma tööd tundvat inimest väga hinnatakse.

LUULE ORUSALU, Harju Teedevalitsuse Keila teemeistripiirkonna tehnik, on sündinud 20. detsembril 1940. Õppis Tallinna Ehitustehnikumis, mille lõpetas 1959. a. ehitustehnikuna. Tema oskusi vajati siis sealsamas Keila teemeistripiirkonnas. Oma esimesele ametikohale on Luule Orusalu jäänud truuks tänaseni.

50

SILJA VALDNER, Valga Teedevalitsuse Puka teemeistripiirkonna meister, on sündinud 22. novembril 1945. Praeguses ametis ja Valga Teedevalitsuses töötab alates veebruarist 1991.

KÜSIME NÕU

**UUS
TEE-EHITUSLIK ERIALA
PAIDE KUTSEKESKKOOLIS**

On tõsiasia, et tee-ehitajaid tuleb Eestis aina vähem juurde, kuid teed ei kao kuhugi. Ka mujal maailmas ei ole maantee-tele alternatiivi leitud. Liiklustihedus linnades ja kaubavedu maanteedel kasvavad pidevalt. Samas täiustuvad teede ehitus- ja hooldusmeetodid. Lihttööjõu vajadus asendub kiiresti vajadusega kvalifitseeritud tööjõu järele.

1994. aastast on likvideeritud tee-ehituseriala Tallinna Kõrgemas Tehnikakoolis. Seega on Tallinna Tehnikaülikooli maanteede eriala praegu ainus õpetatav tee-eriala Eestis, kui mitte arvestada Paide Kutsekeskkoolist saadavat laia profiiliga masinisti-traktoristi kutset, milles antakse muude tarkuste kõrval ka õpetust teehöövliil töötamiseks.

Lähituleviku vajadustele mõeldes otsustas Maanteeamet koostöös Paide Kutsekeskkooliga avada koolis alates 1996/97. õppeaastast uue, tee-ehitusliku kallakuga eriala, mis valmistaks ette mitmekülgsete praktiliste oskustega tee-ehituse ja -korrashoiu töid tunävat kaadrit.

Eriala annab oskused töötada nii maanteede ehitusel kui ka nende korrashoiul.

Õpilasi õpetatakse töötama autodol, teehöövliitel, teerullidel, väiksematel ratastraktoritel ja laaduritel. Õpitakse tundma väikemehhaniseerimisvahendeid ja tööd nendega.

Põhjalikud teadmised antakse tee-ehituse ja -korrashoiu tehnoloogiast ning sildade remondist koos majanduslike ja juriidiliste algteadmistega.

Võimalik on omandada ka lukksepa- ja keevitustöölise oskused.

Et kooli lõpetaja saab kõigi tee-ehituses kasutatavate masinate juhiloa ja teadmised tee-ehituse tehnoloogiast, võib lõpetaja töötada masinajuhina, teedeala meistri või mehaanikuna. Praktiliste kogemuste omandamise järel lubab eriala lõpetanu ettevalmistus töötada tal teemeistri või teedeala ettevõtjana.

Eriala õppimiseks on võimalik saada suunamine elukohajärgsest teedevalitsusest.

Õppeaeg on 4 aastat.

Küsimine nõu: kuidas nimetada uut eriala?

Eriala nimetus peaks olema piisavalt prestiižikas nii põhikooli lõpetanute kui ka vanemate õppidasoovijate jaoks. Samuti peaks selles kajastuma nende tulevane töö.

Teie nõuannet ootab tänulikult Maanteeameti Tehnokeskuse Koolitusosakond.

Ristiku põik 8, EE0006 Tallinn, faks 6 395 351,

tel. 475 569 Jüri Valtna, Eva Äkke

IN MEMORIAM

Möödunud aasta novembrikuus lahkus maanteelaste perest kaks meest – teedeinseneri, kelle kauaaegne töö mitme aastakümne vältel on jätnud jäljed meie teede arenguloosse.

See pea üheaegne ja varajane kaotus, kui kaugelki ei olnud veel ammandatud nende oskused, rikkalikud kogemused ja elutahe, vapustas kõiki.

ELDOR MESIPUU (09.12.1933 - 18.11.1995) oli sündinud Tartus. Tema lapsepõlv ja kooliiga möödusid Tartumaal Alatskivi mail.

Eldor Mesipuu õppis aastail 1949 - 1953 teede- ja sillaehitust Tallinna Arhitektuuri- ja Ehitustehnikumis, mille järel töötas teemeistrina Loksa rajoonis, tehnikuna Tallinna Teedevalitsuses ja tehniku ning insenerina Tallinna Teedemasinate Jaamas. 1955 - 1959 õppis Tallinna Polütehnilises Instituudis, mille lõpetas teedeinseneri diplomiga.

Ta suunati tööle Autotranspordi ja Maanteede Ministeriumi Projekteerimise ja Uurimise Kontoris inseneriks, kellena töötas kuni 1966. a. jaanuarini. Järgmised 10 aastat töötas ta Maanteede Peavalitsuses vaneminseneri, tootmis- ja dispetšeriosakonna juhataja asetäitja ning tehnilise osakonna juhatajana. Lühikest aega, 1976. a. aprillist kuni sama aasta novembrini, oli ta Eesti Maanteeprojekti peaspetsialisti ametikohal. Seejärel möödus 15 tööaastat projekteerimisinstituudis "Eesti Maaehitusprojekt" peaspetsialistina teadusliku uurimise ja perspektiivplaneerimise osakonnas, tehnikaosakonna juhatajana ning konsultatsioonibüroo peaspetsialistina. Alates aprillist 1992 kuni elu lõpuni töötas Eldor Mesipuu Maanteeameti Tehnokeskuses tehniliste normatiivide peaspetsialisti ametikohal.

JAAK PERKER (23.01.1939 - 21.11.1995) oli sündinud Tallinnas. Aastail 1957 kuni 1962 õppis Tallinna Polütehnilises Instituudis teede ja sildade ehitamist ning omandas sel alal insenerikutse. 1962 suunati Jaak Perker Teedeehituse Valitsusse nr. 1 Pärnumaal, kus töötas kuni 1965. aasta novembrini töödejuhatajana. Lühikest aega – kuni 1966. aasta maikuuni – oli ta Silikaltsiidi Teadusliku Uurimise ja Projekteerimise Instituudi vanem teaduslik töötaja. Seejärel tuli ta tööle Maanteede Peavalitsusse (pärastpoole Teede Remondi ja Ehituse Trust), kus töötas vaneminseneri ametikohal kuni veebruarini 1975. Siis formeeriti Eesti Maanteeprojekti koosseisus Teede Tehniline Inspeksioon, kus Jaak Perker töötas peaspetsialistina kuni märtsini 1981. 1980. aastal moodustati Lääne-Siberis Tjumeni oblastis eesti teedemajanduse baasil Surguti Teedeehitustrust teede ehitamiseks Tjumeni gaasi- ja naftamaardlas. Jaak Perkeri nooruslik teotaha ja energia tõmbasid teda sinna ning seal möödus töödejuhatajana peaaegu kümme aastat tema tõisest elust.

Viimased viis eluaastat töötas Jaak Perker Riigi Maanteeametis peaspetsialisti ja nõunikuna rahvusvahelise Via Baltica projekti elluviimisel, kus tema eruditsiooni ja tähelepanuväärset keelteoskust väga vajati.

*



Teeleht NR 1(5)

Ilmub neli korda aastas

Väljaandja
RIIGI MAANTEEAMETI
TEHNOKESKUS

Ristiku põik 8, EE0006 Tallinn
Telefon (22) 478 567
faks (2) 6 395 351

Toimetaja LUULE KAAL

Samas võetakse vastu tellimusi **TEELEHELE** ja reklaamile