

MAANTEEAMET

Teeleht

THE ROAD PAPER

JAANUAR NR. 4(13)'98



Rovaniemi, Soome, 7. aprill 1997. Jõuluvanast vasemal Uno Rüütelmaa, paremal Riho Sõrmus, seljataga seisavad vas. Aleksander Kollo, Koit Tsefels ja Allan Allik. Kas läbirääkimised kingituste asjus Eesti Maanteeametile on olnud edukad?

*Head alannud
mit aastat!*

**AASTAVAHETUSE-
MÖTTEID** lk. 3

KAGU-SOOME

**KOGEMUSI TEEMEISTRIPIIRKONNA
SUURENEMISEST** lk. 12

**MAANTEEJUTTU PÕLVA
TEEDEVALITSUSES** lk. 9

**VEELKORD MAANTEEHOIU-
ORGANISATSIOONI ÜMBER-
KORRALDAMISEST** lk. 4

**SISU-TEHNIKAKURSUSED JA
TEEMEISTRITE KOOLITUS** lk. 13
SOOMES JA EESTIS

Veidi ajalugu

Toimetab AADU LASS

TEEDEAJALOOlisi TÄHTPÄEVI 1998. AASTAL

- 1903 5. november: 95 aastat Maanteede Valitsuse kaua-
aegse juhataja Nikolai Stukolkini sünnist. (Surnud 1976.)
- 1908 90 aastat tagasi hakati USA liikluseeskirjas nõudma
nelja liiklusemärgi tundmist.
Esimene surmaga lõppenud autoõnnetus Tallinnas;
Esimene takso Tallinnas.
- 1918 26. detsembril 80 aastat tagasi asutati Maanteede ja
Sisemiste Veeteede Valitsus.
Seati üles esimene kolme tulega valgusfoor New Yorgis.
- 1923 75 aastat tagasi ehitati Eestis esimene asfaltbetoon-
katttega teelõik (1800 jm) ning tehti esmakordselt
pindamistöid (2006 m²) Tallinnas Narva maanteel
linna piiril.
Eestis algas regulaarne liiklus maa-autobussiliinidel.
- 1928 25. juunil 70 aastat tagasi võeti vastu Eesti esimene
maanteeseadus.
Ehitati esimene kahetasandiline maanteeristmik New
Jerseys (USA) ja rajati esimene liiklussagedusandu-
riga juhitud valgusfoor USA-s.
23. jaanuar - 3. aprill: esimesed Eesti teemeistrite
kursused.
- 1933 17. septembril 65 aastat tagasi toimus Pirita ringrajal
esimene motovõidusõit, nn. suursõit (TT – *tourist
trouphy*). TT oli sel ajal taolise ringrajavõidusõidu
rahvusvaheline nimetus. See nimetus säilis mõnda
aega isegi pärast sõda.
- 1938 60 aastat tagasi alustas Maanteede Talitus hoogsat
liiklusohutuse propagandat, korraldati esimene
üleriigiline liikusnädal.
- 1953 45 aastat tagasi asutati Eestis Autotranspordi ja
Maanteede Ministeerium.
- 1958 Alates 1. jaanuarist likvideeriti Eestis tasuta teetööde
kohustus (naturaalkohustus).
- 1968 Võeti vastu ÜRO liikluskonventsioon, nn. Viini
konventsioon — liiklusemärgide arv tõusis 84-ni.
- 1973 Jõgeval korraldati esimesed teehöövlijuhtide
kutsevõistlused.

SILDADE SÜNNIPÄEVI

- 1848 Russalu ja Pajaka sild – 150 a.
1868 Priguldi sild – 130 a.
1873 Pääsküla sild – 125 a.
1908 Taheva metallisild – 90 a.
1913 Peningi, Parila, Tilleoru ja Vana-Vigala I
raudbetoonsild – 85 a. (Viimane lammutati 1967).
1928 Sindi ühine raudtee- ja maanteesild – 70 a.
(purustatud 1944).
1933 Sindi-Lodja I kaarsild – 65 a. (purustatud 1944).
1938 60 aastat:
Pärnu suursild (purustatud 1944).
Tori I raudbetoonsild (purustatud 1944).
Pikasilla I raudbetoonsild (purustatud 1941).
Kadaja raudbetoonsild (purustatud 1941).
Rae raudbetoonsild, mis oli esimene suurte sildade
programmi objekt, mis on püsinud tänaseni.
- 1953 Praegune Luunja sild – 45 a.
1958 Taastati Siimu ja Rannu-Jõesuu sild – 40 a.
1963 Avati Aluvere viadukt – 35 a.
1993 Uus Konuvere sild – 5 a.

Eesti Maanteede Grand Old Man



AADU LASS on sündinud 18. jaanuaril 1928

Tallinnas. Koolis käis ta Tallinna Realkoolis. Aastail 1946 – 1951 õppis teedeasjandust Tallinna Polütehnilises Instituudis, kus omandas teedeinseneri kutse. Instituudi lõpetamise järel suunati A. Lass inseneriks Haapsalu Teedevalitsusse. 1953 kutsuti ta Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi Teede Peavalitsusse Tallinnas (hiljem Teede Valitsus ja Maanteede Valitsus), kus töötas inseneri ja vaneminsenerina. 1956 sai Aadu Lassist Maanteede Valitsuse peainsener. Peainseneri ametis oli ta ka siis, kui Maanteede Valitsus reorganiseeriti 1966 Maanteede Peavalitsuseks ja 1970 Teede Remondi ja Ehituse Trustiks ning 1988 vabariiklikuks tootmiskoondiseks "Eesti Maanteed". 1989. aastal jättis ta peainseneri pingelise ameti ja töötas edasi sama asutuse juhtivinsenerina kuni 1990. aasta 1. novembrini, mil temast sai Maanteeameti peadirektori abi. Sellel ametikohal on ta olnud tänaseni.

Olla 33 aasta jooksul *Eesti teedemajanduse peainsener* — see tähendab olla Eesti maanteevõrgu arengu juhtfiguur maanteede arengu kõige tempokamatel aegadel. Neil aastakümneil (laid laastus 1950. aastate teisest poolest kuni 1980. aastate lõpuni) suurenes katttega riigimaanteede osakaal 14 %-lt 54 %-ni. Samadel aastakümnetel (iseäranis 1950. - 1960. aastatel) ehitati suurem osa puitsildu ümber püsisildadeks. 1990. aastate alguseks oli püsisildade osatähtsus tõusnud 98,5 %-ni. Katete ehitamisega kaasnes enamasti kogu maantee kui insenerirajatise väljaehitamine vastavaks tehnoloogiale, mis tõi omakorda kaasa projekteerimistööde tormilise kasvu. Ka sillaehitus nõudis mahukat projekteerimistööd. Maanteede keskse haldusorgani peainsenerina tuli Aadu Lassil selles vallas – teedevõrgu arengukavad, tehnikapoliitika, projekteerimiskavad, lähteülesanded, projektide läbivaatamine – kinnitamine jne. – sooritada titaanlik töö. Selle kõrval, õigupoolest võrdselt sellega, tuli täita maanteede valitsemise keskorgani juhi asetäitja kohustusi. Kõik see ühtekokku nõudis erakordset vaimujõudu ja füüsilist vastupidavust, nii vähemalt näib kõrvaltvaatajale. Aadu Lass oli peainsener ja maanteede arengu tegelik tehniline juht aegadel, kui Eesti teedemajanduse juhtivtegelasteks olid Nikolai Stukolkin, Vladimir Käsper, Herbert Hunt ja Aadu Luukas.

On meeldiv nentida, et peadirektori abina ja maanteelaste hulgas ühe polpulaarsema mehena on ta endiselt jäänud Eesti maanteedel ja selle ümber toimuva keskmesse.

Aastavahetuse- mõtteid

Esimene mõte, mis mööduva aastaga seoses pähe tuleb, on ilus suvi ja et aasta möödus enneolematult kiiresti. Peab kohe endalt küsima, et kas nii lühikesena tundunud aasta jooksul on ka midagi korda läinud ja midagi tegemata jäänud?

Lihtsam on vastamist alustada kõigile nähtavatest kordaminekutest: Tallinna - Tartu maantee Jüri - Vaida vaheline lõik, Loobu ristmik, mitmed renoveeritud teelõigud, eriti Pärnu - Riia maanteel viimased 16 km Eestimaal enne Läti piiri, mitmed regionaalse tähtsusega uued tolmuwabakatted, mitmed remonditud sillad, 11 000 helkurposti, uued SISUD, Scaniad, kauaoodatud *Corbex*- hõõvliid.

Sündmuste poolest oli vaieldamatuks liidriks 23. Balti maanteelaste konverents Pärnus, mida võib lugeda hästi õnnestunuks. Paljudele jäävad kindlasti mällu suvamängud Kihnus koos päikese ja sooja merega. Kihnlastele jäävad üritust meenutama esimesed liiklusringid saarel.

Paberimajanduse ja dokumentide vormistamise poolelt on aasta läbivaks ja tähtsaimaks teemaks olnud maanteehoiu-organisatsiooni ümberkorraldamine, mis on kestnud peaaegu 1,5 aastat ja kulmineerus 24. novembril 1997 teede- ja sideministeeriumis toimunud nõupidamisel, kus AS TP Investi poolt koostatud reformikava leidis heakskiitu. Teatavasti on praegu toimival süsteemil mitmeid eeliseid, aga ka puudusi. Reformikava koostamisel lähtuti põhimõttest, et reorganiseerimine peab olema suunatud olemasolevate puuduste likvideerimisele või vähemalt nende mõjujõu vähendamisele ning eeliste säilitamisele. Pärast põhjalikku analüüsi, arutelusid ja vaidlusi jõuti seisukohale, et reformi peaks valitsevast majanduspoliitilisest mõtteviisist ja maanteehoiukulude kokkuhoiu eesmärgist lähtudes teostama teedevalitsuste abitootmise erastamise, maanteehoolde normatiivibaasi ning üld- ja finantsjuhtimise väljarendamise teel. Sõnaga, riigi funktsiooniks jääks füüsiliste tööde näol ainult hooldetööde tegemine. Kõik ülejäänud tuleks tellida ettevõtluselt. Nii töötavad sisuliselt juba täna Tartu, Pärnu, Harju, Saare ja Ida-Viru teedevalitsus. Ühe alternatiivina pakutud täielikult erastatud teedevalitsuste puhul ei suuda ma isiklikult käesoleva aasta ja võib juba öelda, et ka sajandi lõpul, kvaliteetset maanteehoiukorraldust küll kuidagi sujuvalt toimivana ette kujutada. Järgmine sajand on järgmine sajand koos oma praegu raskelt ennustatavate, kuid paratamatute muudatustega. Abitootmises tehtavate tööde "odavuse" küsimus tuleb aga jäädavalt

lahendada sõnadega "mõte, terav pliats, šifreerimine". Reformi läbiviimise raskused jäävad 1998. aastasse.

Teiseks äramärkimist vajavaks dokumentide paketiks on maanteehoiu sihtfinantseerimine teedekapitali kaudu. Oleme ju aastaid tõdenud, et maanteehoidu on alafinantseeritud 2...3-kordselt, samal ajal on viimastel aastatel pidevalt tõstatatud autode mootorikütuse aktsiisi, mis loogiliselt peaks kõik laekuma maanteede, vallateede ja linnatänavate hoiuks, kuid kuhu ja kui palju seda tegelikult ümber jagatakse, on mitme tundmatuga võrrand.

Nii koostatigi tänavu Teedekapitali seaduse eelnõu, millega oleks tagatud lisaks muudele väiksematele maksudele kogu autode mootorikütuse aktsiisi kui peamise rahaallika laekumine teede ja tänavate tarbeks. Kahjuks ebaõnnestus novembri algul juba "esimese vaatuse esimene proov" rahandusministeeriumis.

Tänaseks on kujunenud olukord, kus Eesti autojuhtide enamik arvatavasti arvab, et nende poolt kinni makstud aktsiis läheb teedele, sõidetavuse parandamiseks. Siit edasi järgneb süüdistus Maanteeameti aadressil: "Aktsiisi saab, aga olukord ei parane piisavalt kiiresti." Järelikult hiljemalt 1998. a. alguses tuleb üldsusele selgitada, kuhu ja kui palju aktsiisi ikkagi laekub ja miks. Kuid kes teab tõde?

1997. a. kolmandaks, eraldi vaadeldavaks teemaks võiks lugeda nn. tulevikuprojekte: Tallinna - Tartu maantee, Narva ümbersõidu ja Saaremaa silla ehitus. Tublisti on vaeva nähtud kõigi kolmega. Tartu maantee projekt on takerdunud liigse demokraatia võrku — trassi valikul püütakse arvestada iga emotsiooni, kuid absoluutset konsensust ei saavutata kunagi. Narva ümbersõidu rahastamine jääb ilmselt ootama transiitliikluse kasvu, mis ei sõltu aga maanteelastest. Saaremaa silla projekt liigub samm-sammult konkreetsete lähteuringute teostamise suunas (geoloogia ja sotsiaal-majanduslike arengumudelite valdkonnas).

Lõpetuseks tahaksin eraldi tänada 1997. a. minule ja kogu eespool nimetatud asjaajamisele eriti suureks abiks olnud inimesi: Koit Tsefelsit, Aleksander Kaldast, Harri Kuuske, Lembit Harki, Hillar Varikut, Enn Raadikut, Heino Ristmäed, Allan Allikut, Kuno Männikut, Märt Puusti, Raul Rommi ja Urmas Konsapit.

Soovin kõikidele maanteelastele teguderohket ja head 1998. aastat ja tugevat närvi meie võib-olla et avalikkuse silmis tänamatus ja kõige kergekäelisemalt arvustatavas töös.

RIHO SÕRMUS
peadirektor

Veel kord

MAANTEEHOIUORGANISATSIOONI ÜMBERKORRALDAMISEST

Eelmises lehenumbris resümeerisime Maanteeameti töögrupi aruannet, mis käsitles Eesti maanteehoiuorganisatsiooni ümberkorraldamist.

Käesolevas numbris teeme ülevaate Aktsiaseltsi TP Invest (koostöös TP Konsultatsiooni AS-ga) samateemalise uurimistöö lõpparuandest "Eesti Vabariigi maanteehoiu organisatsiooni ümberkorraldamise ettepanekute koostamine".

Antud uurimistööd juhtisid nimetatud firmade poolt majanduskandidaadid Ants Kikas ja Kostel Gerndorf.

Uuringud maanteehoiu korraldamise valdkonnas teistes riikides näitasid seda, et vaatamata riikide sotsiaalmajanduslikele erinevustele, riikide erinevale majandusajaloolisele arengule, pindala suuruse erinevusele, geograafilisele paiknemisele, erinevustele seadusandluses iseloomustavad eri riikide maanteehoiu organisatsiooni paljud ühised lahendused (maanteehoiu on riigi funktsioon, seda korraldatakse regionaalsel prin-

tsiibil ja juhitakse riikliku süsteemi (maanteeamet) kaudu, mis allub vastavale ministriumile jm.). Ka leidis kinnitust, et iga riigi maanteehoiusüsteemil on oma puudused kui ka tugevad küljed. Kuna iga organisatsioon kui süsteem on tervik, siis on mõeldamatu süsteemi üksikute osade nn. mehhaaniline ülekandmine teise riigi vastavasse maanteehoiusüsteemi. Sama võimatu on ühe riigi maanteehoiuorganisatsiooni ülesehitust puudutavate terviklike lahenduste kasutamine teises riigis.

Praegu Eestis toimival süsteemil on samuti nii eeliseid kui ka puudusi ning kavandatav reform peaks olema suunatud eeskätt puuduste kõrvaldamisele või nende mõjujõu vähendamisele, kusjuures eelised peaksid säilima.

Puuduste ja eeliste hindamiseks kasutati vastavat ankeet-uuringut. Vastasid 101 juhti ja spetsialisti kõigist teedevalitsustest, 11 Maanteeametist ja 9 Tehnokeskusest. Toome siin ära kokkuvõtte teedevalitsustest saadud eksperthinnangutest maanteehoiu olemasoleva süsteemi puuduste kohta.

Jk. nr.	Olemasoleva süsteemi puudused	Ekspert hinnangute keskmised					
		Kõik vastanud	Juhatajad	Tootmisjuhatajad	Pearaamatupidajad	Mehaanikud	Teemeistrid
1.	Tellijaja töövõtja funktsioonide koosseksisteerimine	6,1	5,4	6,6	6,0	6,7	6,0
2.	Abitootmise hooajalisus	6,5	4,7	7,1	6,5	4,6	7,4
3.	Ressursi ebauhtlane koormamine	4,3	3,4	4,0	4,5	4,7	4,5
4.	Teedevalitsuse mahajäämus konkurentsis ettevõtjatega:						
	juhtide ja spetsialistide palgad	8,7	8,7	9,1	8,7	8,9	8,5
	tööliste palgad	6,3	5,4	5,5	6,1	7,1	6,6
5.	Kulude arvestuse segunemine	3,4	2,5	2,4	4,3	3,8	3,6
6.	Kahepaikus	7,2	7,4	6,5	8,3	7,1	7,2
7.	Suur bürokraatia	5,0	4,4	4,7	5,1	5,3	5,1

Teedevalitsuste töötajad hindasid olulisimate puudustena juhtide ja spetsialistide madalat palgataset, seda, et neile ei laiene avaliku teenistuse seadus, ning abitootmisega seonduvaid probleeme. Maanteeameti töötajad pidasid suurimateks puudusteks tellija- ja töövõtjarolli vähest lahusust, samuti juhtide ja spetsialistide palga väiksust ning abitootmisega seonduvat. Tehnokeskuse töötajad leidsid mainitud kaks puudust olevat üldjoontes samad, kolmandana märkisid nad aga abitootmise hooajalisust.

Kõige vähemtähtsaks puuduseks teedevalitsuste juhtide ja spetsialistide (v.a. raamatupidajad) hinnangutes kujunes kulude arvestuse "segunemine", s.t. Riigikassa poolt vahendatava raha ning teenustöödest laekuvate vahendite "segunemine". Teedevalitsuste töötajad hindasid eelistena praegu toimiva süsteemi tõrgeteta tööd, sest kasutada on asjatundlik kaader ning teedevalitsused on kättesaadavad kõigile teekasutajatele.

Maanteeametis leiti, et maanteehoiupoliitika on olnud järjepidev ja süsteem toimunud tõrgeteta, teede sõidetavuse tase on jäänud stabiilseks ning süsteemis töötab asjatundlik kaader. Tehnokeskuses peeti eelisteks samuti kaadri asjatundlikkust, maanteehoiupoliitika järjepidevust, lisaks neile asjajõu, et teemeister tunneb ennast tee tegeliku peremehena.

Reorganiseerimise lähteülesandes oli Maanteeamet välja pakkunud neli varianti.

Esimeses variandis oleks Maanteeamet Teede- ja Sideministeeriumi valitsemisalas tegutsev valitsusasutus, kes juhib maanteela ning teeliiklust, teostab riiklikku järelevalvet ja kohaldab riikliku sundi seaduses ettenähtud alustel ja ulatuses. Teedevalitsused on Maanteeameti hallatavad riigiasutused, kelle ülesandeks on riigimaanteede haldamine, tööde planeerimine, remondi- ja ehitustööde ning materjalide riigihangete teostamine, tööde järelevalve korraldamine teedeehitus- ja remondiobjektidel. Teedevalitsustes erastatakse kõik need tootmisega seotud allüksused,

mis ei ole vajalikud hooldetöödeks.

Teises variandis oleks Maanteeamet Teede- ja Sideministeeriumi valitsemisalas tegutsev valitsusasutus, kes juhib maanteeala ning teeliiklust, teostab riiklikku järelevalvet ja kohaldab riiklikku sundi seaduses ettenähtud alustel ja ulatuses, kes täidab ka tellija funktsiooni ning kellel on selleks igas maakonnas tellija ülesandeid täitev ja järelevalvet tegev üksus. Maakondades moodustatakse teedevalitsuse kasutuses oleva riigivara ja osa koosseisude baasil aktsiaseltsid, nn. riigi äriühingud, mille aktsiate omanik on riik. Teedevalitsuste tegevus lõpetatakse. Aktsiaseltsid teevad ainult maanteede hooldetöid või tegelevad ka tootmise ja ehitusega ning konkureerivad turul vabalt eraettevõtjatega.

Kolmandas variandis oleks Maanteeamet Teede- ja Sideministeeriumi valitsemisalas tegutsev valitsusasutus, kes juhib maanteeala ning teeliiklust, teostab riiklikku järelevalvet ja kohaldab riiklikku sundi seaduses ettenähtud alustel ja ulatuses, kes täidab ka tellija funktsiooni ning kellel on selleks igas maakonnas tellija ülesandeid täitev ja järelevalvet tegev üksus. Teedevalitsuste kasutuses olev riigivara erastatakse, nende tegevus lõpetatakse ja tööd tellitakse eraäriühingutelt.

Neljandas variandis on Maanteeamet Teede- ja Sideministeeriumi valitsemisalas tegutsev valitsusasutus, kes juhib maanteeala ning teeliiklust, teostab riiklikku järelevalvet ja kohaldab riiklikku sundi seaduses ettenähtud alustel ja ulatuses. Tellija funktsiooni täitmiseks korraldatakse teedevalitsused ümber 3 – 5ks Maanteeameti hallatavaks regionaalseks riigiasutuseks — teede regionaalseks keskuseks. Teedevalitsuste kasutuses olnud riigivara erastatakse ja tööd tellitakse eraäriühingutelt, või siis moodustatakse teedevalitsuste koosseisude baasil aktsiaseltsid, mille aktsiate omanik on riik, ning need teevad tööd teises variandis ettenähtud ulatuses ja tingimustel.

Uurimisrühma valik taandus põhimõtteliselt kahele arenguvariandile:

1. Maanteehoolete teostab riigiasutus (esimene variant)
2. Maanteehooldu, sh. maanteehoolete teostab ettevõtlus (teine ja kolmas variant)

Neljandat varianti ei ole võimalik uurimisrühma arvates käsitleda iseseisva variandina, sest selle näol on tegemist pigem ühe organisatsioonilise lahendiga, mida võib rakendada nii siis, kui maanteehooldu teostab riigiasutus, kui kas siis, kui seda teostab ettevõtlus.

Maanteehooldu kui ettevõtluse töömaa lahtimõtestamisele on uurimisrühm pööranud põhjalikumalt tähelepanu, sest sellele arenguvariandile üleminek kujutaks endast väga olulist muutust, võrreldes maanteehoiu praeguse süsteemiga. Juhul kui maanteehoolete käsitatakse ettevõtlusena, siis tähendab see kõigepealt seda, et riik kehtestab vaid nõuded, kuid annab tööd teha eraõiguslikele struktuuridele, sh. ka näiteks riigiäriühingutele. Nõuete all mõistetakse siin sisuliselt standardit, millele tehtav töö ja tulemus peavad vastama. Ettevõtlus on majandustegevus, mille üheks eesmärgiks on kasumi teenimine. Kui riik tahab ise ettevõtlusega tegelda, siis tuleb asutada praeguste teedevalitsuste baasil vastavad äriühingud. Kui riik ei pea otstarbekaks ise ettevõtlusega tegelda, siis tuleb vastav tegevusala, antud juhul maanteehoole, erastada. Riigi seadusandluse raames on võimalik maanteehooldu korraldada kas riigiasutuse või äriühingute poolt, ent sellest sõltumata jääb maanteehooldu riigi funktsiooniks.

Riigi majanduspoliitika üheks põhiseisukohaks kõigi valitsuste ajal on olnud see, et riik ei peaks tegelema ettevõtlusega. Siit tuleneb, et kui maanteehooldu alal otsustatakse asutada riigi äriühingud (aktsiaseltsid või osahingud), siis riigi maanteehoiu äriühingud kuuluvad erastamisele, jäädes niivõisi erastamise vaheetapiks.

Teisalt saab erastada ka ilma äriühinguid moodustamata,

erastades riigivara riigivaraseaduse alusel teede- ja sideministri otsusega ning tema juhtimisel.

Riigi äriühingute asutamise korral Maanteeameti haldusalas on võimalikud kolm põhimõttelist varianti.

1. Asutatakse AS Eesti Maanteed, millel on praeguste teedevalitsuste baasil moodustatud ettevõtlusega tegelevad üksused kõigis maakondades.
 2. Asutatakse kontsern, mille emaettevõtteks on AS Eesti Maanteed, teedevalitsustest saavad selle tütarettevõtted.
- Uurimisrühma analüüsi põhjal oleks antud variant juhtimise seisukohalt kõige kohmakam variant, riigil puuduksid vahendid, et neid vahetult mõjutada, ja avatud on suured võimalused kuritarvitusteks ning korrupsiooniks. Lihtsam oleks maakondades moodustada osahingud, mitte aktsiaseltsid. Edasise erastamise korral kaob emaettevõtte AS Eesti Maanteed mõte hoopiski.
3. Kõigis maakondades asutatakse teedevalitsuste baasil riigi äriühingud.

Maanteehoiu võimalikul korraldamisel riigi äriühingutena tuleb arvestada järgmisi asjaolusid:

* Riik on ainult aktsiate (osade) omanik. See tähendab, et riik annab vara üle äriühingule ja jääb ise täitma ainult neid funktsioone, mis on seotud aktsiate või osade omamisega. Sellega kaotab riik võimaluse määrata otseselt äriühingu arengut.

* Omaette põhimõttelised probleemid on seotud nõukogu moodustamise ja tegevusega. Nõukogude tegevuse ebaefektiivsus on olnud üheks suuremaks probleemiks riigi äriühingute juhtimisel. Paljude ettevõtete allakäik on seletatav nõukogude ebaefektiivse tööga. Võib väita, et ainult vähestel juhtudel on nõukogud suutnud oma rolli efektiivselt täita.

* Riigi äriühingud tegutsevad turul võrdsetena kõigi teiste turul osalejatega. Neil ei ole mingeid juriidilisi eeliseid, võrreldes erafirmadega ning siin tekivad kohe probleemid riigihangetega. Riik ei saa otse anda tööd ja finantseerida oma äriühingut. Kui riigihankekonkurssi ei võida riigi äriühing, siis tuleb ta suure tõenäosusega likvideerida. Konkursi võitmine on sellega tegelikult ellujäämise probleem — selle nimel tehakse tõenäoliselt ebareaalseid pakkumisi, mille tõttu ei suudeta hiljem tagada tööde mahtu või kvaliteeti ning teha vajalikke investeeringuid.

* Riigi äriühingute asutamisel on mõte siis, kui tahetakse kogu maanteehoole erastada. Kui maanteehoolete ei peeta otstarbekaks erastada, siis ei ole ka mõtet riigi äriühingute asutamisel.

* Riigi äriühingute moodustamise ja sellele järgneva erastamise võtmeküsimuseks on maanteede hooldega seonduv, sest nagu näitab Eesti majanduspraktika, suudavad Eesti eraäriühingud maanteede remondi- ja ehitustööde osas töövõtja funktsioone täita. Arvestades Eesti maanteehoiuorganisatsioonis läbi viidud uuringuid ja teiste riikide kogumusi, on käesoleval ajal teedevalitsuste poolt täidetava maanteede talija suvihoolduse kui tegevusvaldkonna erastamine teede sõidetavuse, selle tagamise operatiivuse ja liiklusohutuse seisukohast ennatlik. Uurimistöö autorid on seisukohal, et enne maanteehooldu kui tegevusvaldkonna erastamist on vajalik maanteehoiu organisatsiooni reorganiseerida.

Reorganiseerimiskava aluseks on:

* *uurimistöö vahearuanandes esitatud seisukohad ja nende läbiarutamise tulemused Maanteeameti;*

* *Maanteeameti töörühma aruanandes esitatud seisukohtade analüüs (vt. Teeleht nr. 4 (12), okt. 1997);*

* Riigi senine majanduspoliitika, mille põhisisuks antud kontekstis on erastamine ja riigile majandustegevust reguleeriva rolli jätkmine.

Reorganiseerimine peab kulgema teedevalitsuste abitootmise erastamise, maanteehoolde normatiivibaasi väljaarendamise ning üld- ja finantsjuhtimise väljaarendamise kaudu.

Abitootmine tuleb praktiliselt kõigis teedevalitsustes erastada. Abitootmisseadmed vananevad kiiresti ning riik uute seadmete soetamist ei finantseeri. Materjalide ostmise eratootjatelt on mõnevõrra kallim kui ise toota, ent tuleb arvestada, et riik saab märkimisväärse osa maksudena tagasi, teedevalitsuste üldkulud vähenevad, sest pole tarvis tegelda abitootmise juhtimisega, langeb ära väga tülikas probleem kulude lahustamisest. Teedevalitsuste abitootmise baasil tuleb luua eluvõimelised erastamisobjektid, mis suudaksid iseseisvalt või koos mõne erastruktuuriga funktsioneerida. Maanteede hooldustehnika remondi operatiivsuse tagamiseks tuleb teedevalitsustes osaliselt säilitada keskremondibaasid ning väike keskladu spetsiifiliste materjalide ja varuosade tarvis. Üleliigsest varast loobumiseks on neli võimalust:

1. munitsipaliseerimine
2. erastamine
3. rendileandmine
4. mahakandmine

Erastada saab kas erastamiseseaduse alusel (korraldab Erastamisagentuur) või riigivaraseaduse alusel ("võõrandamine"). Viimasel juhul teeb otsuse minister. Erastamisega tuleks alustada otsekohe, et sellega jõuda lõpule 1998. aasta suveks. Sellega on juba hiljaks jäänud, sest aja jooksul vara väärtus väheneb ja mida hiljem erastama hakata, seda raskem on leida ostjat nõukogudeaegsele tehnikale. Erastamise edasilükkamiseks ei ole ka ühtegi loogilist põhjendust. Parem on, kui erastamine on detsentraliseeritud, s.t. teedevalitsustele antakse seda teha.

Kavandatava reorganiseerimise järel peavad teedevalitsused tegelema maanteehooldega, teede remont ja ehitus tellitakse ettevõtluselt. Hooldetööd tuleb klassifitseerida, selle kohta on uurimisgrupp koostanud oma loetelu.

Reorganiseerimise aluseks on normatiivibaasi väljaarendamine ja rakendamine, et määratleda maanteehoolde kvaliteedinõuded, hooldetööde vajalikud kogused, kujundada otstarbekas ja säästlik eelarve, mõõta töötulemusi ja hinnata maanteehoolde kvaliteeti, kontrollida ja teha järelevalvet, taotleda raha riigieelarvest ning põhjendada rahakulutusi üldsuse ees. *Normatiivibaasina käsitatakse:*

- maantee nõutavat seisundit iseloomustavaid näitajaid eri aastaagadel
- kasutatavatele materjalidele, tehnikale ja tehnoloogiale esitatavaid nõudeid, sh. tehnikahikute arvu ning materjalikulu normatiive
- koosseisunormatiive ja juhtimisstruktuuri, palkasid
- finantseerimisnormatiive
- muid normatiive (nt. lepingute tüüpvormid, protseduuri reeglid, tööriietuse normatiivid jms.)

Normatiivibaas annab aluse ressursside jaotamiseks teedevalitsuste vahel. Organisatsiooni ja finantseerimist käsitlevate normatiivide väljatöötamine on keerukas ning vastutusrikas ülesanne, sest tegu on teedevalitsuste funktsioneerimise majanduslike ja organisatsiooniliste aluste väljatöötamise ning nende tegevuse standardiseerimisega. Ühtaegu on normatiivide kujundamine pidev ja lõppematu protsess, sest olud muutuvad pidevalt.

Üld- ja finantsjuhtimise osas tuleb moodustada **Maantee-nõukogu**, mille liikmeskond peab tulema kõrgematest struktuuridest ja kellel on otsesid nii Maanteeameti, Vabariigi Valitsuse kui ka Riigikoguga; selle ülesanne on kujundada maanteehoiu üldpõhimõtteid.

Nn. **hanketööd ehk teenused eraklientidele** ei tohiks olla teedevalitsuse tegevus. See järeldub ka käesolevast kontseptsioonist, mille kohaselt teedevalitsuse omandusse jääks tehnilisi vahendeid vaid maanteehoolde tegemiseks. Ühtaegu võiks teenuste osutamine riigiasutuse poolt rikkuda normaalseid turusuhteid antud regioonis ja pidurdada ettevõtluse arengut. Erandeid võib olla eriolukordade puhul. Suuremahuliste projektide elluviimisel tuleks rakendada **projektjuhtimist** (ehituse ettevalmistamine, ehitaja leidmine, järelevalve ja ehituse vastuvõtmisega seotud tööd).

Soodustada tuleks töötajate **spetsialiseerumist** teedevalitsuste lõikes, sest ei ole normaalne, kui ühe teedevalitsuse spetsialistid peavad täitma liiga erinevaid funktsioone; spetsialiseerumine peaks looma ka paremad eeldused töötajate kvalifikatsiooni tõusuks.

Teedevalitsustes ja Maanteeameti osasüsteemi juhtimiskulusid võimalik vähendada **regionaalse juhtimise** põhimõtetel lähtudes. Enne aga tuleks ära oodata valitsuse tasandil haldusreformiga tegelevate komisjonide aruanded.

Maanteede seisundi paranemisel ja moodsa hooldustehnika kasutamise laienemisel on **võimalik teepiirkondi suurendada 350 - 500 kilomeetrini**, seejuures piirkondade arv kas väheneb või siis riigimaanteevõrk suureneb vallateede arvel. Viimane variant peaks riigi seisukohalt eelistatum olema.

Põhjalikku ettevalmistamist vajavad finantsjuhtimise protseduurid. Üks olulisi teid selle valdkonna probleemide lahendamisel oleks **Teekapitali kui fondi** põhimõtete rakendamine. **Tingimustes, kus nii Maanteeamet kui ka teedevalitsused on riigiasutused, on väärt nendevahelises suhtes kasutada tellija ja töövõtja mõisteid**, kuivõrd nii sisuliselt kui juriidilises mõttes ei ole võimalik rääkida lepingulisest vahekorra riigiasutuse sees. Maanteeamet ja teedevalitsus ei ole lepingupooled, siin saab olla tegemist vaid korralduste andmise ja täitmisega, mis fikseeritakse kohustuste, õiguste ja vastutusega ning otsealluvus- ja funktsionaalse alluvussuhte kaudu.

Abitootmise erastamise tulemusena saavutatakse teedevalitsustes olukord, kus maanteede remont nagu ka ehitustööd tellitakse riigihankekonkursside korras eraettevõtluselt ning siin kujunevad teedevalitsuste ja äriühingute vahel klassikalised tellija ja töövõtja suhted nagu ka Maanteeameti poolt eraettevõtluselt otse tellitavate tööde puhul.

Reorganiseerimine nõuab **muudatusi ka teedevalitsuste organisatsioonis ja juhtimises**. Erinevused eri teedevalitsuste tegevuses vähenevad oluliselt, millest tulenevalt on vajalik koostada teedevalitsuse organisatsiooni ja **juhtimist peegeldav tüüpimudel**, mida on võimalik kohaldada juba teedevalitsuste jaoks, pidades silmas iga teedevalitsuse iseärasusi. Olulist tähelepanu tuleb pöörata töötajate kohustuste määratlemisele. Ebaefektiivne oleks siin piirduda ainult töötajate kohustuste kindlaksmääramisega — mis üldreeglina leiavad fikseerimise ametijuhendites — kui neist ei selgu töötajate kohustuste seostatus tööprotsessi seisukohalt ehk seostatus protseduuridega. Protseduurialüüsi meetodi põhisisuks on protseduurireeglite koostamine ja juurutamine ning protseduurireeglitega määratakse kindlaks töö sisu (mida tuleb teha), tööde omavaheline seos (nende järjekord), tööjaotus, tähtsajad, info (mis dokumendid tuleb koostada, mitmes

Järg lk. 8



Ettekannetega esinesid asfaldipäeval (pildil vas.) Ants Vaimel, Aare Kelk, Vello Mespak, Enno Rebane, Riina Uustalu, Elmur Karu, Egon Horg ja Andrus Aavik; Aleksander Kaldas (pildil par. esimene) ja Jüri Valtna (alumisel pildil) olid asfaldipäeva juhid. Pildilt puudub Hillar Rootalu.

SAAL JÄI KITSAKS 13. ASFALDIPÄEVAST OSA- VÕTJATELE

Kuuekümne viie kohalises Sakala Keskuse konverentsisaali tuli tuua lisatoole, et mahutada kõiki teedeehitajaid, kes 2. detsembril m.a. tulid osalema Eesti Asfaldiliidu sügisese ASFALDIPÄEVAL "Katend fookuses."

Nii teoreetilisi kui ka praktilisi aspekte katendite uurimisel, projekteerimisel ja tasasuse kontrollil käsitlesid teedeinsenerid Andrus Aavik, Elmur Karu, Ants Vaimel, Egon Horg ja Vello Mespak. Meie teedeehitus areneb jõudsalt, kohaneda tuleb uute oludega ja selleks, et mitte teepervele lebama jääda, peame endale selgeks tegema uued mängureeglid. Selle tõdemuseni jõudsid ASFALDIPÄEVAL osalejad. Eesti Asfaldiliit püüab siin oma võimaluste piires kaasa aidata – olemas planeerinud 1998. aastaks muude erialaürituste sekka ka seminari kätte

tasasuse kontrolli meetoditest.

Kõrvalteemana räägiti ASFALDIPÄEVAL kohalikest ehitusmaterjalidest – paekillustikust ja põlevkivi-bituumenist. Eesti Ehitusmaterjalide Tootjate Liidu tegevdirektor Enno Rebane andis põhjaliku ülevaate paekillustiku tootmisest Eestis ning Riina Uustalu (Tehnokeskus), Ants Kelk (Lääne-Viru Teedevalitsuse Pahnimäe asfalt-betoonitehas) ja Hillar Rootalu (AS Kiviter) käsitlesid põlevkivibituumeni tootmise olevikku ja tulevikku.

ASFALDIPÄEVA lõpetas Liidu esimehe Aleksander Kaldase juhitud temaatiline diskussioon.

Jüri VALTNA
Asfaldiliidu juhatuse sekretär

PHARE-PROGRAMMI ESIKOBJEKT EESTIS VALMIS



Pildil vasakult: Phare-programmi esindaja Teede- ja Sideministeeriumis Berend Holties, Maanteeameti operatiivitalituse insener Viivi Perri, AS Teede REV-2 tootmisdirektor Lembit Makstin ja juhatuse esimees Peeter Vilipuu ning Maanteeameti peadirektori asetäitja Aleksander Kaldas Massiaru – Ikla maanteeõigu käikuandmis-päeval.

Phare- abiprogrammi raha (tagastamatu) tuli Eestisse 1987. aastal. Viiest ettevõtjast, kes osalesid vähempakkumisel, sai õiguse ehitamiseks Teede REV-2. Kõne all on Via Baltica Eesti-osa lõik Massiaru – Ikla, mille pikkus 16,2 km (km 176,0 – 192,2) ja mis lõpeb Eesti-Läti piiril. Ajavahemikus 21.8.97 – 1.11.97 ehitati seal bituumenstabiliseeritud alus ja kuumasfaltbetoonkate laiussega 9,0 m (mulde laius on seal 13 m). Tasasusmõõtmine andis keskmiseks IRI-arvuks 1,13, mis on väga hea tulemus. Töö läks maksma 938 049 eküüid (14 888 665 EEK). Saabunud aastal jätkatakse uue katte ehitamist Pärnu suunas.

eksemplaris, kellega need kooskõlastada, kes kinnitab ning kellele dokument edastatakse), alternatiivne tegevus (kuidas tegutseda eriolukorras). Protseduurireegleid on võimalik koostada ainult nende tegevuste kohta, mis on oma olemuselt standardsed (teedealase info liikumine, eelarve kujundamine, remondi- ja ehitusobjektide valik, teede sulgemine ja liikluse piiramine, teemaal ja tee kaitsetsoonis tehtavate tööde ning rajatiste ehitamise kooskõlastamine jne.). Ametijuhendite väljatöötamisel tuleb teedevalitsustes peatähelepanu pöörata tasakaalu saavutamisele töötaja kohustuste ja õiguste vahel. **Maanteehoolede kui tegevusala erastamine võib toimuda pärast kahe tingimuse täitmist:**

1. välja on arendatud normatiivibaas, et Maanteeametil ja teedevalitsustel oleks alus maanteehoiu ja iseäranis maanteehoolede reguleerimiseks
2. on tekkinud piisavalt tugevad erastruktuurid, kellele võib usaldada maanteehooldetöid

Uurimisgrupi käsituses tähendab erastamine maanteehoolede kui riigi funktsiooni täitmise ühe osa, konkreetse teelõigu hooldetööde üleandmist lepingu alusel erastruktuuridele, riigile jääb reguleerija roll, eraettevõtja on operaatoriroolis. Oluline on märkida, et maanteehoolede erastamine on tähtajaline (tähtaja määrab leping), seega pole erastamine lõplik, vaid lepinguid saab täiendada, lõpetada ja anda teistele või võtta uuesti riigi opereerimisele (taasriigistada, mis oleks küll äärmiselt kulukas). Teisalt on küsimus eelkõige põhimõtteline: kas maanteehoolede võib üldse usaldada erastruktuuridele?

Ka on küsimus majanduslikust otstarbekusest, eriti olukorras, kus maanteehoole on krooniliselt alafinantseeritud. Lisaks peab riik kinni maksma eraettevõtja kasumi. Ent võib arvata, et eraettevõtja üldkulud on väiksemad ja ta suudab tööd organiseerida efektiivsemalt. Summaarsed hooldekulud võivad ka väheneda, sest väheusutav, et kõikjal teedevalitsustes kasutatakse praegu raha kõige otstarbekamal viisil. Korraliku normatiivibaasi ning regulatsiooniga on kulutusi, võrreldes praegusega, võimalik vähendada. Veenduda ühes või teises on siiski võimalik pärast vastavat eksperimenti saadavate võrdlusandmete abil. Riik peab suutma täita reguleerija rolli nii, et ühiskondlikud huvid oleksid kaitstud ja maksumaksja raha efektiivselt kasutatud.

Maanteehoolede erastamine toimub riigihankeseaduse alusel, s.o. vähempakkumisel, kuid kindlasti mõne lisatingimusega, sh. pakkuja isiku suhtes (kvalifikatsioon). Lepinguperiood võiks olla 3...5 aastat.

Teemeister kui keskne ametikoht maanteehoiu korraldamisel peab säilima. Praegu, kus maanteehoolede kui tegevusala on erastamata, on teemeister operaatoriroolis, teedevalitsuse juhtkond aga reguleerija, pärast erastamist saab ettevõtjast

operaator, teemeistri reguleerija, kes esindab antud piirkonnas riiki, kontrollib ja teeb järelevalvet ning kannab samal ajal ka täit vastutust. Koos sellega osutub otstarbekaks vähendada teedevalitsuste arvu.

Maanteehoolede kui tegevusala erastamise kasuks räägivad mitmed asjaolud:

- kaovad mitmed probleemid, mis tulenevad ebaselgustest suhetes: riigi – era, tööandja – töövõtja, tellijapool – tootjapool, reguleerija – operaator, riigiametnik - ettevõtja
- riigiasutuse töötajaid on raskem motiveerida (nt. palgakitsendused)
- riigitöötaja kvalifikatsioonitasemel on tendents halveneda, võrreldes eraettevõtjaga (valikuvõimalusel lahkuvad paremad töötajad eraettevõtlusse, millega suurenevad riigitöötajate koolituskulud, mis aga ei pruugi märgatavaid tulemusi anda, ning koolitamine muutub kaadri ettevalmistamiseks eraettevõtete jaoks)
- riigiasutus ei saa minna pankrotti, selle asemel antakse raha juurde või normikohased tööd jäävad tegemata ning maanteehoiu kvaliteet langeb
- riigiasutus ei tunne muret konkurentsi pärast
- eraettevõtjat ergutab lepingu tähtajalisus, pingutatakse lepingu edasise pikendamise nimel

Erastamise vastu on eeskätt asjaolu, et eraettevõtja püüab maksimeerida kasumit, mitte töö kvaliteeti ja nõutavat mahtu. Nagu teiste riikide praktika näitab, ei ole hooldelepingus võimalik kõike ette näha (eriti talihooldes kohta), mis tingib lepingu pideva täiendamise ja täpsustamise, koos sellega asjaajamise kasvu.

Riigi majanduspoliitilist suundumust silmas pidades tundub, et maanteehoolede kui tegevusala erastamisele ei ole tulevikus alternatiivi. Raske on tõestada, et riik peab jätkuvalt omama teehooldeasinaid ja hooldama maanteid; riigi rolliks peaks ka siin jääma selle avaliku teenuse rahastamine ja tagamine.

Kuna mitmed riigid ei ole aga erastanud maanteehoolede, tundub olevat otstarbekas korraldada ettevaatuse mõttes maanteehoolede erastamise eksperiment ühes teedevalitsuses. Selle objektiks võib olla kas teedevalitsus tervenisti või siis mõni teemeistripiirkond. Kuid ka hoolde erastamiskspertiimenti on võimalik alustada alles pärast vastavaid ettevalmistustöid, millest olulisim on normatiivibaasi väljaarendamine. Tulemuste adekvaatseks hindamiseks on vajalik vähemalt kolmeaastane hooldetsükkel.

Uurimisrühma liikmed loodavad, et väljatöötatud ettepanekute ellurakendamine suurendab maanteehoiukorralduse tõhusust.

Resümeeerinud E. Vahter

Summary

- The Grand Old Man of Estonian roads AADU LASS — 70
- AADU LASS is writing about notable dates in the history of Estonian roads
- RIHO SÖRMUS, the Director General of the ERA, is presenting his vision on Estonian road management in 1998
- A survey of the recommendations on reforming of Estonian road keeping organization is given by the joint-stock companies TP Invest and TP Konsultatsioon
- A short information is given about the Asphalt Surfacing Day arranged by the Eesti Asfaldiliit in 2. XII 1997
- The first site, financed by the PHARE program, is completed

- 33 years of the Põlva Road Office
- Ülo Möttus took part in the conference of the IRF executive conference on contract maintenance
- The changes in road maintenance organization in the South-Eastern Finland are analyzed by Lasse Kultanen
- Heino Tikker, the road master of the Võhma (Viljandi Road Office), is writing about road masters' training in Finland
- Veikko Montola is giving information about advanced training course of SISU-equipment in Finland and Estonia
- Road specialists of the Leningrad district in Estonia
- Presentation of lasers and automatic systems of road construction was held on 13 – 15th Nov. 1997

Maanteejuttu PÕLVA TEEDEVALITSUSES

Jõulukuu kolmanda päeva hommikul sõitis "Teeleht" Tallinnast Põlva kohtumaks Põlva Teedevalitsuse juhataja Elmo Uibo ja teiste tema inimestega. Siinkirjutaja jagas sõiduautot Aadu Lassi ja Enn Jaagusoga, kelle sõidusiht oli sama — Põlva Teedevalitsus, et üle vaadata Varbuse teemeistripiirkonna hoonestu, kuhu on kindel kava asutada Eesti maanteemuuseum. Öö läbi sadanud kerge lumi oli parajalt katnud Tallinna – Tartu maantee ning üpris huvitav oli saada pilt sellest Eesti olulisimaks peetava maantee sõiduoludest Harju, Järva, Jõgeva ja Tartu maakonna piires ning ka sellest, kuidas neil hommikutundidel (kella 7 ja 10 vahel) olid teedemehed siin või seal lumesajule reageerinud. Nii näiteks kella 8 paiku töötas Järva maanteeoligul kaks brigaadi kolmest üksteise kannul sõitvast autosahast. See jättis soliidse mulje.

Põlva maakond ja linn olid väga jõulu nägu. Siinkirjutajale oli taaskohtumine Põlva Teedevalitsusega pärast paljusid aastaid üpris südantsoojendav, sest siit leidis ta eest vanade tuttavate sõbraliku käepigistuse.

Meenutan, et Põlva Teedevalitsus on teiste hulgas üks nooremaid, mis alustas tegevust 1965. aastal. Samal aastal alustasid ka Rapla ja Jõgeva Teedevalitsus. Tookord saavutati selle sammuga olukord, kus igas rajoonis oli oma teedevalitsus. Ühe aasta tegutses Põlva Teedevalitsus vormiliselt Võru Teedevalitsuse Põlva Teedejaoskonnana nr. 1, aasta hiljem — 1966 — kehtestati iseseisvus ja Põlva Teedevalitsuse nimetus. Uus asutus haldas endist Võru Teedevalitsuse haldusse kuulunud teedevõrku Põlva rajoonis. Võru Teedevalitsust juhatas siis Valter Lill. Põlvas aga asusid uut teedevalitsust juhtima Vambola Vaab juhatajana ja noor teedeinsener Elmo Uibo peainsenerina. Praegu on Elmo Uibo Põlva Teedevalitsuse juhataja. Mõni sõna tema elu- ja teenistusloost.

Elmo Uibo on sündinud 18. oktoobril 1938, pärit Haanjamaalt. Tallinna Polütehnilises Instituudis (TPI, praegune TTÜ) omandas ta aastail 1958 – 1963 teedeinseneri kutse, mille järel töötas ühe aasta insenerina Võru Teedevalitsuses, ja nagu äsja mainitud, jätkas Põlva TV peainsenerina kuni veebruarini 1973, mil ta määrati teedevalitsuse juhatajaks. Abielus, kaks last ja 5 lapselast. Viimased kõik tüdrukud, nagu Elmo Uibo ise märgib.

Nagu ikka, küsime, kas Põlva TV asutamisest oli ikka kasu Kagu-Eesti teedevõrgu arengule? Jah, oli. Põlva maakonna alad asusid enne sõda Võru maakonnas ja kuni 1965. aastani oli praeguse Põlvamaa teedevõrk Võru TV halduses ning Võru kui keskuse suhtes nõ. äärealade staatuses. See asjaolu jättis ka Põlva rajooni teed teise järjekorda. 33 aastat tagasi alustati Põlva rajoonis tegevust 221 inimesega. Teid oli 1072 km, neist kattega (mustkate) 130 km (12 %). 1997. a. algul oli riigimaanteid 1111 km, neist kattega 401 km (36 %); aasta jooksul võeti vallateid juurde (osa kohalikke anti ka ära), nii et riigimaanteedevõrk kasvas 60 km võrra. Töötajate arv aastate möödudes suurenes (1967 oli see 259), kuigi mitte just tormiliselt. Täna on töötajaid kokku vaid 152, sadakonna võrra vähem kui aastaid tagasi. Paljudel tuli lahkuda teedemajanduse kriisiaastatel 1990. aastate algul, kui rahanappus teedemajandust halastamatult pigistas.

Tagasi algusse. 1966 iseseisvana jätkates alustati administratiivhoone püstitamist ja põhitööd selle kallal lõpetati juba järgmisel aastal. (Projekti arhitekt ja insener on Agu Sirk.) Teedevalitsuse ajalooalbumis on foto 1969. aastast: esimene suits administratiivhoone korstnast. Hoone on ilus ja asetseb looduskaunis kohas Metsa t. 1 Põlva linnas, majas on head

töötingimused, endine saal on jagatud tootmisosakonna töötajatele lahedateks ja mugavateks tööpaikadeks, personaalarvutid on saanud lahutamatuks töövahenditeks.

Esimest juhatajat Vambola Vaabi ei olnud kauaks, tema surma järel 1969 määrati TV juhatajaks noor teedeinsener Rein Kukkk, kes töötas selles ametis kuni 1973. aastani. Sealt jätkas juhatajana Elmo Uibo.

Eluliselt vajalik oli ehitada kortereid ja tootmishooneid, sest tol ajal tegi kõiki töid — teede jooksvat remonti, taliteenistust, keskmist ja kapitaalremonti ning rekonstrueerimist — teedevalitsus ise oma jõududega. Aja jooksul on ehitatud 70 korterit (praegu kõik erastatud), asfalditehas koos raudteeharu ja laadimisestakaadiga Põlva raudteejaama lähedale, kivipurustussõlm Lutsule, kruusapurustussõlm Kolleri karjääri, töökodade kompleks Põlvas ja ruumid Põlva teemeistripiirkonnale (teemeister Jaan Kuus). Välja on ehitatud Rāpina teemeistripiirkonna keskus Rahumäel (teemeister Ekke Tooding). Saabunud aastal valmib moodne teemeistripiirkonna hoonestu Kanepis. Sinna läheb senine Varbuse piirkond (teemeister Urmas Mets). Varbusel vabaks jäävasse 1865. aastal ehitatud postijaama hoonetesse loodetakse rajada Eesti maanteemuuseum. Orava teemeistripiirkond kaotati mõni aasta tagasi.

See on olnud aastatepikkune tee vahet pidamata ülesmäge. Ja võib sedastada, et teedevalitsuse efektiivseks toimimiseks on valmis saanud vajalik infrastruktuur ning Põlva Teedevalitsus on üles ehitatud.

Täna töötab teedevalitsuses kaheksa inimest, kes on selles kaasa löönud Põlva Teedevalitsuse asutamisest alates, kui tuli alustada tühjalt kohalt. Need on Viive Alaväli (dispetšer), Anton Heiter (teetöoline), Märt-Arvo Kõomägi (ekskavaatorijuht), Vaino Ojasaar (autojuht), Aino Põllu (tehnilise osakonna juhataja), Agu Sirk (insener), Avo Zeiger (töökoja meister) ja Elmo Uibo.

Tunnistades õigeks ja vajalikuks teedemajanduse erastamise otsuse, peaks olema küll kahju aastakümnetega oma vaimu ja väega loodud ära anda. Ent reform on vajalik. 1. aprillil m.a. tehti väga oluline struktuurimuudatus — senised allüksused masinajaoskond, abitootmisjaoskond ja teedeehitusjaoskond liideti tootmisjaoskonnaks. Uus formeering on ühtaegu ka sobivas koosluses, et seda ühtse tervikuna erastada. Abitootmise erastamise kasuks räägib näiteks ka asjaolu, et asfalditehase tootmisvõimsusest on viimastel aastatel kasutatud vaid neljandik.

Põlvamaa maanteedevõrgu arenguloos vääriavad nimetamist mitmed suured tööd, mille käigus on välja ehitatud terved teed või nende ulatuslikud lõigud, sealhulgas Võru – Rāpina, Rosma – Karisilla, Põlva – Reola (ühendustee Tartuga), Põlva – Leevaku, Põlva – Kanepi, aga ka Tallinna – Tartu – Võru – Luhamaa Põlva maakonnas kulgev lõik (ehitanud TREV-3).

Niisama nagu teede, on Põlva teedemeestest asjatundjad palju insenerivaimu kulutanud Põlvamaa sildade ehitamisele. Raudbetoonsildu on kõigi nende aastate vältel ehitatud 27 kogupikkusega 462 m. Suurepärane näide tehtust on teiste hulgas Reo sild üle Võhandu jõe. Täna ei ole Põlvamaa riigimaanteedel enam ühtki puitsilda, asutuse algaastail tuli veel mõnes kohas kõdunenud silla asemele ehitada uus sild puidust.

Tuleb nentida, et vene ajal jõuti teedevõrgu väljaehitamisel suurem osa ära teha. Ent mitmestki tegemata jäänud ja elluviimata projektist on kahju. Väike lõik Põlva – Võru maanteest (6 km) on jäänud välja ehitamata (pooleli). Palju närvi-

(Lk. 11)



Par. ülal: Varbuse teemeistripiirkonna keskusehooned täna. Peatselt kolitakse siit Kanepisse. Seejärel loodetakse nendesse, 1865. aastal postijaamaks ehitatud majadesse rajada Eesti maanteemuuseum ja üle maantee asuvale alale vabaõhumuuseum. Muuseumiobjektiks saab ka hoonete eest kulgev vana Tartu – Võru maantee lõik, millel on säilinud terve hulk omaaegse maantee jooni.

Vas. ülal: Endise postijaama, tulevase maanteemuuseumi trepil on Aadu Lass, Agu Sirk, Urmas Mets, Enn Jaagusoo ja Elmo Uibo.

Par. ülalt teine: Välisküljelt peaaegu valmis, seestpoolt veel suurt tööjõu- ja materjalikulu nõudev teemeistripiirkonna hoone Kanepis (Põlva Teedevalitsus).

Vas. alumine: Põlva Teedevalitsuse minevikust, olevikust ja tulevikust juttu ajanud Elmo Uibo, Ülo Möttus ja Agu Sirk.

Par. ülalt kolmas: Läbirääkimisi peavad võimaliku renoveerimisobjekti üle Põlva maakonnas Teede REV-2 ja Põlva Teedevalitsuse juhid ja spetsialistid.

Par. alumine: Põlva Teedevalitsuse asutamisest kuni tänaseni asutuses töötavad inimesed. Istuvad vas.: Aino Põllu, Elmo Uibo, Viive Alaväli; seisavad: Anton Heiter; Märta-Arvo Kõomägi, Avo Zeiger; Vaino Ojasaar ja Agu Sirk.

Põlva teedevalitsus



(Algus lk. 9)

ja vaimuenergiat nõudnud Põlva viadukti (raudtee ja maantee riste) projekt on jäänud ellu viimata, kuigi selle rajamise aktuaalsus ei ole kadunud ega kaogi.

Hädasti on tarvis renoveerida 110 km vanu asfaltkatteid, sh. lõigud Tallinna - Luhamaa, Põlva - Võru ja Tartu - Petseri maanteed, Põlva - Ihamaru mnt jt. Selleks on Eestis kasutusel mitu tõhusat tehnoloogiat. Põlva maakonna teedel on sellega tarvis algust teha kiiremini. Selsamal päeval oligi Põlva TV-s võimaliku töövõtu üle läbirääkimisi pidamas Eesti ühe silmapaistvama tee-ehitusfirma AS Teede REV-2 juhatuses esimees Peeter Vilipuu, tootmisdirektor Lembit Makstin, tootmisosakonna juhataja Ivo Tarn ja töödejuhataja Indrek Pain.

Põhjus, miks palju olulist on jäänud tegemata või täna veel liiga vähe tehakse, on üldteada — rahanappus. Ei saa aga väita, et Põlva oleks selles suhtes teiste maakondadega võrreldes ahistatud, puudust talutakse enam-vähem solidaarselt. Ressursside jaotamisel on Maanteeameti Täiskogu täitnud küllalt efektiivselt oma rolli ning tema näo ja seisukohti on Maanteeamet aktsepteerinud.

Tänapäeval, kus teedemajaduse langus näib olevat peatunud, tehakse eeskätt maanteehooldetöid. Teede sõidetavusega ollakse maakonnas rahul, ka kruusateede osas. *Ent kruusateede kohta tuleb hoiatavalt lisada, et nende aastatepikkune remontimatus on kõige hullem probleem. Kruusa lisamiseks ei ole real aastail jätkunud raha. Samas tuleb meenutada, et vähem kui kümme aastat tagasi lisati teede keskmise remondi korras igal aastal kruusateedele sada tuhat kantmeetrit kruusa (praeguses vääringus 10 000 000 kr). Kolm aastat tagasi Teede- ja Sideministeeriumi poolt Põlva maavalitsuses antud lubadus anda Põlva maakonnale, kus kruusateede osakaal suhteliselt suur, eriotstarbeliselt 10 milj. krooni kolme aasta peale kruusakähi taastamiseks, on osutunud tühjaks. Mida aasta edasi, seda enam kruusateede kriis süveneb ja vajaminev rahasumma suureneb. Sundkäiguna võib kõne alla tulla, et paaril aastal püüda pindamist 20 km-ni ja raha kulutada kruusateede parandamiseks.*

Ouline tööliik on katete korduspindamine, et säilitada vanu katteid, kuni jõutakse nende renoveerimiseni. Pindamist tehti 1996. a. 78 km, möödunud aastal 74 km., pindamistsükli pikkus keskmiselt 5 aastat. Siiski peetakse seda kvaliteedi paranemisest hoolimata väheks (vähemalt hiljutise 100-110km-se aastakogusega võrreldes). Ometi on teede sõidetavuse tase praegu märksa parem. Peaosa selles etendab asjaolu, et teedevalitsuse tegevuses on rõhuasetused muutunud õigemaks — esikohal on korrashoid, liiklusohutus jmt. Hooldetööde kvaliteet on kõrgem, sh. auguparandusel (töö tehakse kiiresti), pindamisel jne. Talihoole hõlmab kõiki riigimaanteid, kasutatakse Läänest saadud masinaid. Efektiivselt ja juhisõbralikult veo- ja teehooldemasinad on Soomest kingitusena saadud või ostetud SISU-autod. Neid on praegu kuus, juurde osta kavatakse veel kaks. Lisaks teedevalitsusele teevad talihooldetöid ka muud selleks sobivaid masinaid omavad asutused (osaühingud, eraomanikud jne.). Head ja moodsad on meie teedemajandusse tulnud Corbex-höövlid.

Kaadrist. Siin huvitab meid eeskätt töötajate kõrge kvalifikatsioon, spetsialistide oskuste kõrge tase. Nõukogude-aegse tehnilise hariduse baasil ei ole enam midagi suuremat võimalik ära teha. Spetsialistide kvalifikatsiooni tõusu peaks tagama koostöö, kusjuures kvalifikatsiooni tõusuga peaks kaasne- ma kõrgem palk. Masinajuhtide kui ka spetsialistide ja ametnike koolituse alal on tehtud igal aastal palju (koolitusabi Soomest kui ka mujalt maailmast), ent saabunud aastal jääb ametnike palgafond eelnenud aasta tasemele. Kriisi võimalikusele lähematel aastatel osutab see, et asendust ja täiendust teedeinseneridele lähematel aastatel oodata ei ole. Võib karta, et see juhtub juba 4 – 5 aasta pärast.

Kõige lähemas tulevikus tulevad muutused maanteehoiu-organisatsioonis, mis muudavad ka Põlva Teedevalitsust. Ta on nendeks valmistunud. Usun, et Põlva Teedevalitsuse inimesed läbivad muutustega oma lõuna-eestiliku tarmukuse ja ettevõtlikkusega edukalt.

Ahto Venner

MAANTEEHOOLE LEPINGU ALUSEL

7. – 12. septembril korraldas IRF kolmanda konverentsi *IRF EXECUTIVE CONFERENCE ON CONTRACT MAINTENANCE*. Tänu MA Tehnokeskuse ja USA Riikliku Maanteeameti (FHWA) Välissuhete Osakonna headele suhte-tele õnnestus minul nimetatud konverentsist osa võtta. FHWA organiseeris konverentsi osamaksu tasumise, ainukeseks tingimuseks oli Eesti delegaadi kolmepäevane tutvumine FHWA-ga. Nimetatud tingimuse täitmiseks sõitsingi Washingtoni neli päeva enne konverentsi algust. Kohapeal selgus, et kõigil on kiire ja seetõttu kujunes tutvumine FHWA tegevusega kahetunniliseks.

FHWA on USA Transpordiministeeriumi allasutus, kes koostöös osariikidega on vastutav kogu maanteedega seotud tegevuse finantseerimise eest. Tegeleb teede projekteerimise, ehituse ja hooldusega, samuti ohtuse, keskkonnakaitse, maa- de võõrandamise ja haldamisega, seega kõigea, mis puutub teedesse. Teetööde finantseerimiseks on USA-s 1956. aastal loodud Riiklik Teede Hoolduse Fond. Fond moodustub põhiliselt kütuse, rehvide ning sõidukite aasta- ning müügituludest. Aastatega on fond järjest kasvanud ja käesolevaks ajaks on fondi arvel rohkem raha kui kulutatakse. Näiteks 1995. aastal oli fondi kogu sissetulek 22,2, kulutati 22,7 ja aasta lõpuks jäi arvele 19 miljardit dollarit. Seega teenib fond juba intressidest igal aastal märkimisväärse summa.

Hiljem selgus, et FHWAga oli selline lühike tutvus otstarbekas, sest nii jäi kolm päeva tutvumiseks Washington DCga, USA poliitilise ja administratiivse keskusega. Mulje Washingtonist jäi mitteameerikalik: madala hoonestusega, rahulik, puhas ja kodune. Tore, et kõik vaatamisväärsused on tasuta.

Konverents kujunes sisutihedaks. Läbivaks teemaks oli maanteehoole lepingulisel alusel. Konverentsist osavõtt oli tõeliselt rahvusvaheline, esindatud oli 26 riiki kokku 55 osavõtjaga. Enamus delegaate oli arengumaadest, Aafrikast, Lõuna - Ameerikast ning Aasiast, ainult neli Euroopast. Huvitav oli kogemuste vahetamine nii erinevate riikide spetsialistidega. Üldiselt võib maanteehooldelased lepingud liigitada kaheks: lepingud teatud tööde tegemiseks (nt. pindamine, võsa lõikamine, umbrohu niitmine jne.) ja regionaalsed maanteehooldelased lepingud, s.t. kõik teatud piirkonna hooldetööd antakse lepingu alusel välja. Enamlevinud on spetstööde alased lepingud, sest nimetatud lepingute sõlmimine ja täitmise kontrollimine on tunduvalt lihtsam. Regionaalsete hooldelapingu- gute sõlmimise teebki raskeks tööde mahu eelnev prognoos ja sellest tulenevalt ka lepingu täitmise kontrollimine. Sellise lepingu sõlmimisele peab eelnema tohutu töö, alates normatiivide väljatöötamisest ja lõpetades lepingu juriidilise sõlmimisega. Väga tähtis on ettevalmistav periood, milleks tavaliselt kulub kuni kaks aastat, lepingu sõlmimise optimaalseks ajaks loetakse kaks kuni viis aastat. Päris puhast regionaalse hooldelapingu näidet ei õnnestunudki näha. Konverentsist osavõt- jaid viidi vaatama täielikult erakapitalil ehitatud maksulist kiirteed, kus esialgu öeldi, et kogu maantee hooldus on lepingu alusel välja antud. Selgus, et lepingu alusel tehti 60 % hooldest ja 40 % tegi firma oma jõududega. Oma jõududega tehti kogu taliteenistus, milleks oli ostetud vajaminev tehni- ka, ehitatud laod ja hoiuplatsid. Põhjuseks öeldi, et firma ei julgenud riskida nii tähtsa hooldetöö lepingu alusel väljaand- misega. Kokkuvõttes jäi kõlama mõte, et maanteehoole lepingu- gute alusel on efektiivne, kuid lepingute sõlmimisega ei tohi kiirustada ja tuleb arvestada iga riigi ning konkreetse regiooni olusid ja tingimusi.

Ülo Mõttus

Põlva Teedevalitsuse asejuhataja

Lasse Kultanen
Kotka tööpiirkonna
juhataja

KAGU-SOOME

KOGEMUSI TEEMEISTRIPiIRKONNA SUURENEMISEST

Kuidas kõik algas

Sügisel 1995 jaotati Kagu-Soome maanteed teemeistripiirkondade vahel ümber: endise 18 piirkonna asemel moodustati 9. Hooldatavate maanteed pikkus on teemeistripiirkonnti erinev, kõikides 900 ja 1300 km vahel. Kotka tööpiirkonnas oli 1997. a. sügisel maanteed 993 km.

Muutuste aeg

Minu töökogemused Maanteeametis (Tielaitos) aastail 1973 – 1995 piirdusid peaausjalikult ehitusvaldkonnaga. Olen teinud kõikvõimalikke töid, alates geodeetilisest mõõdistamisest kuni tööde järelevalveni ja töödejuhataja ametini.

Tööpiirkond hõlmas kogu Kyme maakonda. Kui alustasin Kotka teemeistripiirkonna juhatajana, leppisime kokku, et meie kohustuste hulka kuulub ka tee-ehitus ja ehitustööde tellimine.

Nüüd, kaheaastase töökogemuse järel olen endisest kindlamiini veendunud, et valitud tegevussuund oli õige. Teemeistripiirkonna töötajate (umbers 50 inimest) tööga kindlustamiseks ei piisa üksnes teehooldetöödest, vaid olemasolevaid ametioskusi on vaja ära kasutada ja täiendada ka ehitustegevusega. Ehk teisisõnu: endisest rohkem on vaja lasta ehitada ning koguda oskusi ettevõtluses.

Meie kogukäive 1996. a. oli umbes 27 miljonit marka. Ligi poole sellest hõlmas teede korrashoid ja ülejäänud tee-ehitus. Minu arust sobivad teemeistripiirkonna tegevusega kokku need tööobjektid, mille puhul on palju vedusid.

Tulevikus kavatseme tegelda ka konsultatsiooniteenuste osutamisega.

Eesmärgid

Endise teemeistripiirkondadeks jaotuse puhul leidsid konsultandid, et piirkonna parim ja sobivaim suurus on alla 400 km, nüüd on 1300-km piirkond nende meelest niisama sobiv.

Mõlemal jaotusel on oma head ja halvad küljed ja piirkonna suuruse määramisel tulekski lähtuda rohkem konkreetsetest tööülesannetest. Talihooldele esitatavad nõuded on ju täiesti erinevad, võrreldes näiteks võsa raiumisega.

Sobivad tööpiirkonnad / meeskonnatöö

Meeskonnad tuleks luua tööde iseloomu silmas pidades, ehk eri tööde puhul võivad tööpiirkonnad olla erineva suurusega. Meeskonnatööl ei ole tulevikku, kui eeldatakse, et kord moodustatud meeskond teeb kindla piirkonna kõik tööd. Praegu praktiseeritav jaotus tellija / tootmine on juba näidanud, et tootmisressursside kasutamine peab tulevikus olema tõhusam. Ressursse kasutatakse efektiivsemalt, kui meeskondade tööpiirkonnad plaanitakse tööobjektide järgi. Ja järgmisel aastal peaks meeskond koosnema samadest meestest ehk omandatud töökogemust ja piirkonnatundmist ei saa lasta kaotsi minna. Sama kehtib era-alltöövõtjate puhul suve- ja talihooldete tegemisel. Tööobjekti piirid ei tohi olla takistuseks meeskondade ja tööpiirkondade kavandamisel.

Praegushetke probleemid

Juhatajate suurimaks probleemiks on praeguste hoogsa muutuste ajal see, kuidas viia teedehaldamise ja tootmisjuhtimise nõuded töötajateni nii, et nad mõistaksid tervikut. Juhatajate ülesandeks on koondada kõik personali jõuvarud töötegemisele ja see

on meie laieneva bürokraatia ajal õige raske ülesanne. On täheldatav kummaline olukord: minu arust tuleks selgeks rääkida vajalikud tööd, selle asemel aga lisatakse üha kasvava hooga pabeleid. Loodame, et niisugune asjade seis muutub võimalikult kiiresti. Vastasel juhul võib kannatada teeninduse tase.

Rahvusvaheliseks muutuv Kagu-Soome

Kotka teemeistripiirkonnas on kolm põhimaanteed: nr. 15, 26 ja 7 ehk E 18. Kõigile neile on iseloomulik raskeveoste suhteliselt suur osakaal, kiiresti kasvav rahvusvaheline liiklus ja sellega kaasnev õnnetusrisiki suurenemine. See püstitab omad nõuded maanteed korrashoiule, kuid loob teemeistripiirkonnale ka võimalusi arvukateks ehitushangeteks. Eriti palju tööd annab just tee nr. 7, näiteks äsja valminud kiirtee Karhula – Hamina, kus teelmajaamad juhivad automaatselt 25-kilomeetrist lõiku koostöös libeduskeskuse ja teemeistripiirkonnaga, ning möödadasõiduradade ehitamine Pyhtäs. Iga lumetuisu järel saame demonstreerida oma tehnikat Vaalimaa uues piiripunktis.

Maanteeameti tulevikku uskudes

Siit on tulevasel Kotka tööpiirkonnal hea edasi pingutada. Mõelgem üheskoos, kuidas oleks võimalik vähenevate ressurside varal toime tulla suureneva töömahuga. Tehnika tuleb korras hoida ja vajaduse korral seda ka uuendada. Otsekohe tuleb hakata värbama uusi töötajaid, vähemasti autojuhte. Veelgi rohkem on vaja tihendada koostööd alltöövõtjatega.

Lühendatult ajakirjast
"Tierakennusmestari" nr. 3/97

EESTI TEEMEISTRID KOOLITUSEL SOOME MAANTEE- AMETIS



SISU-

TEHNIKAKURSUSED SOOMES JA EESTIS

Lühendatult Veikko Montola artiklist "Teelehele"

Pildil: Tõstuki kasutamise õpetamine Huittiste koolituskeskuses 1993. a. sügisel

Soome Maanteeamet on koostöös masinad ja seadmeid tootvate ettevõtetega aastakümnete jooksul töötanud välja teede korrashoiuks sobivad masinad. Ühtaegu on välja töötatud ka eri töödeks kõige paremini sobivad töövõtted. Pidev arendustöö eeldab seadmete kasutajate ja juhtide pidevat koolitamist. Paremini koolitatud kaader on turumajanduse tingimustes suureks eeliseks. Maanteeameti spetsialistide osakaal koolitajate hulgas on umbes 90%. Omakorda koolitatakse ka koolitajaid ja instruktoreid.

Uute autojuhtide koolituse käigus antakse kõigepealt teadmisi veoautode lisaseadmete kasutamisest eri tööolukorras. Teatud vilumuse omandamisel võib autojuhi saata põhikursustele, kus antakse teadmisi mehaanika, töö- ja liiklusohutuse jms. kohta. Kursuste jätkuks on veoautojuhikursus (tali- ja suvihooldetööde harjutamine). *Sisu*-kursustel käsitletakse järgmisi teemasid: talihoolded põhimõtted ja tegutsemisviisid, hüdraulika, töö- ja liiklusohutus, ennetav ja ökonoomne sõidustiil, autojuht avariisituatsioonis, esisaha, alustera ja külgsaha samaaegne kasutamine, puisturiautomaadi ja lahusepihustusseadme kasutamine, automaadi kalibreerimine, kassettkasti kasutamine, killustiku laadimine, kesktõstuki, liiklusemärgipesuri ja liiklusemärgide sildtõstuki *renki* (*renki*- sulane soome k.) kasutamine.

Sisu-kursuste õnnestumise eelduseks on ladus koostöö kursuste kõigi õpetajate — neid on aga umbes 20 — vahel. See tõttu korraldatakse igal aastal enne kursuste algust kahe päeva pikkune korraldusseminar, mille käigus vaadatakse üle kõik kursustel käsitletavat teemat, koostatakse õppeprog-

ramm, testitakse iga loengu ja harjutuse jaoks ettenähtud aja sobivus ning valmistatakse ette kursustel vajaminevad masinad ja seadmed.

Sügisel 1997 peeti Eestis esimesed *Sisu*-juhtide kursused — Pärnu Teedevalitsuses (Häädemeestel) 4. – 5. 11. ja Järva Teedevalitsuses 6. – 7. 11. Õpetati lisaseadmete hüdraulika aluseid nii teoorias kui praktikas ning veoauto igapäevast hooldust, lisaseadmete kinnitamist ja nende reguleerimist. Koolitajad olid Turu Teedevalitsusest Aarni Heikkilä, Martti Kajo, Veikko Montola (kursuste juhataja), Arto Nurmikko ja Tarmo Päiviö. Juhataja arvates õnnestus hüdraulika-osa väga hästi, lisaseadmete koolituseks ei olnud piisavalt seadmeid, praktiline harjutamine jäi liiga ühekülgseks. Ka oli koolitus liiga lühike, 2 – 3 lisapäeva oleks vaid kasuks tulnud. Järva kursuste ajal nõudsid ilmaolud osa masinate töölesaatmist.

Järgmiste kursuste planeerimisel peaks masinate osas täpsemalt kokku leppima.

Soomes osutatakse suuremat tähelepanu personaalsele koolitusele, kuna sellega saavutatakse püsivad oskused kiiremini kui rühmakoolituse või liiga pinnapealse koolituse kaudu.

Veikko Montola arvates tuleks Eestis käivitada veoautojuhtide instruktoreid koolitus, mis koosneks veoauto lisaseadmete kursusest (5 päeva Soomes), tööinstruktoriga põhikursusest (2 p. Soomes + 3 p. Eestis). Mõlemale kursusele saaks lektorid Soomest.

Veikko Montola soovib kõigile *Teelehe* lugejaile edukat alanud aastat!

Võhma teemeister Heino Tikker (pildil vasakul, Viljandi Teedevalitsus) võttis osa Eesti teemeistritele korraldatud nädalapäevad kestnud koolituspäevadest Soome teemeistrite koolituskeskuses 9. – 14. novembril m.a. Oma muljetest "*Teelehele*" rääkides märkis ta, et tema osales kolmandas teemeistrite grupis, mis Soomes koolitusel käis. Kokku on sellealast koolitust saanud 65 teemeistrit Eestist. Käsitleti üpris paljusid teemasid: teelimaajamade võrk, teelude infokeskuse töö, GPS-süsteem, häireteadete vastuvõtt, soolalahuse kasutamine, seadmed ja tehnoloogia, talihoolded praktiline korraldamine, talihoolded finantseerimine Soomes, keskkonnakaitse aspektid talihooldel. Tutvuti *RASKONE*ga, mis on endiste teedevalitsuste töökodadest tekkinud firma. Käidi Salo *Terästyö* tehases, kus valmistatakse soolapuistureid ja muid seadmeid. Teedel nägime automaatselt muutuvaid kiiruspiirangumärke, mis reageerivad teelimaajamast saadavale infole.

Oli väga huvitav kursus, hästi korraldatud, klassitunnid

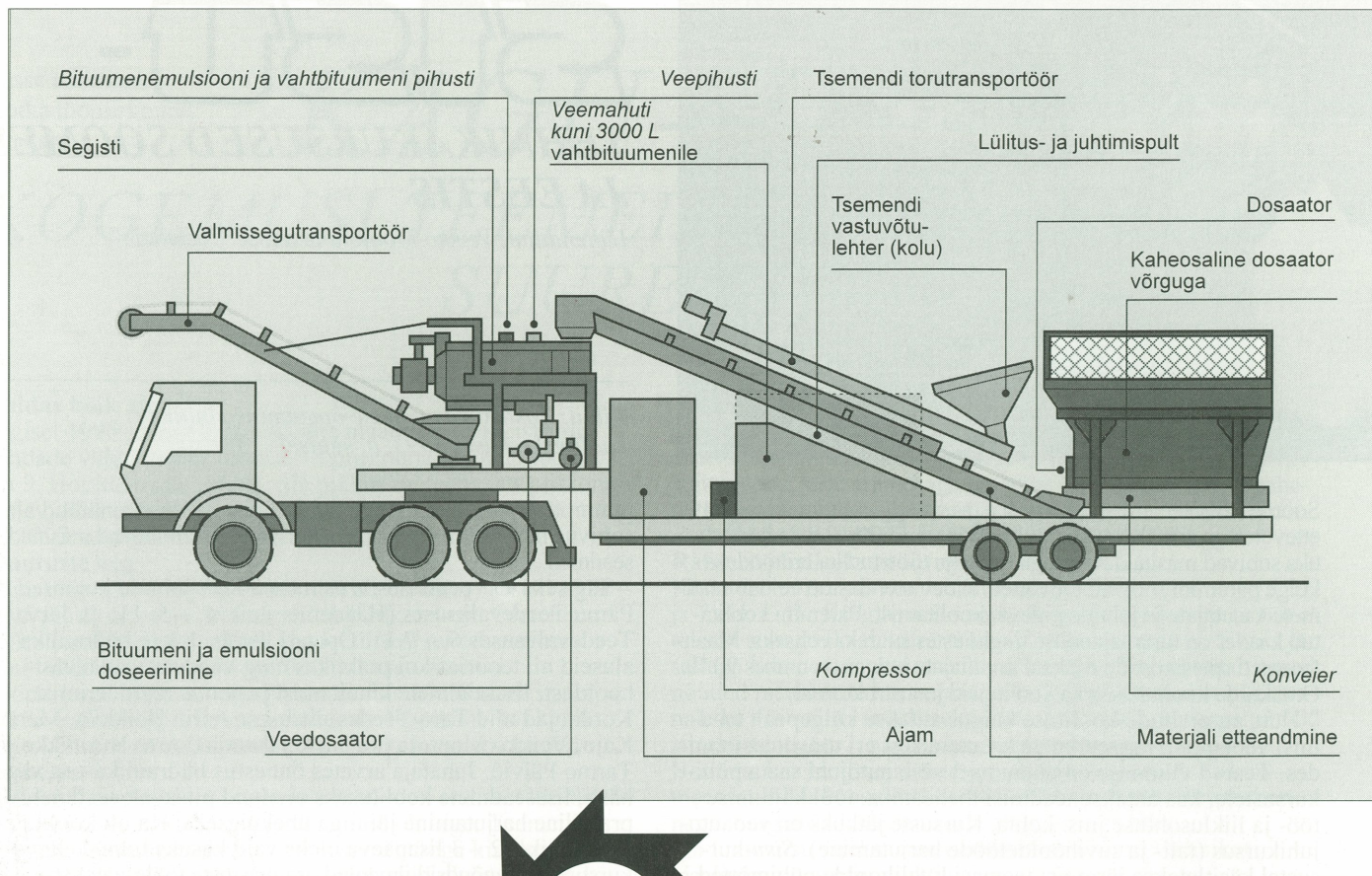
vaheldusid väljasõitudega. Kahju küll, aga me ei näinud talihooldet praktikas, sest polnud lund.

Talihooldetehnoloogia Soomes on mõistagi palju kordi moodsam kui meil Eestis ja saadud teadmised ei ole päeva-pealt Eestis rakendatavad. Siiski osutab see eesmärgile, mille poole meil tuleb püüelda. Võtab see siis aega palju võtab. Õpetus toimus soome keeles, ent kõik räägitud tõlkis meile oma tõlk Ann Metusala lausa maanteedealasel professionaalsel tasemel.

Muljetavaldav oli Turu Teedevalitsuses tegutsev teelude infokeskus, mille töö baseerub GPS-l (*global positioning system* — see on navigatsioonisüsteem, mis tagab pideva ja täpse ülemaailmse asukohamäärangu satelliitkonstellatsiooni abil). Talihooldautodele paigutatud andurite satelliidi kaudu tulev info annab talihooldautode kulgemisest kujutise tabloole, seega ka ülevaate sõidutingimuste hetkeseisust maanteedel.

Ahto Venner

LIIKURKÜLMSEGUMASIN KMA 120



Wirtgen

WIBAU
Asphalttechnik

Uus mobiilne segisti kvaliteetse külmsegu valmistamiseks
LIIKURKÜLMSEGUMASIN KMA 120
(Mobile Kalt-Mischanlage KMA 120,
Wirtgen, WIBAU Asphalttechnik)
Esmaesitlus messil BAUMA '98 Münchenis
30.03. - 05.04.98.

ESILETÕSTETAVAD OMADUSED:

1. MITMEOTSTARBELINE:

külmade kvaliteetsete ja nende kombinatsioonide tootmine bituumenemulsiooni kasutamisega (vastukaaluks laialt levinud statsionaarsetele, kitsalt spetsialiseeritud segistitele);

2. SÄÄSTLIK:

väga mobiilne ja kiiresti teisaldatav. Eriti otstarbekas väiksema töömahu korral (vastukaaluks pikale veole statsionaarsetest asfalditehastest, mis jäävad objektidest kaugemale);

3. PAINDLIK:

valmis tootma vahtbituumenist külmsegu väikestes kogustes vastavalt nõudlusele. Vabadus ja võimalus segistit kasutada just sobival ajal, raikamata lisaenergiat tema töörežiimis hoidmiseks. Kuumsegisti seda kõike ei võimalda. Samas on vajadusel tagatud tootlikkus 120 tonni tunnis, mis on piisav töötamiseks laoturiga;

4. KESKKONNASÕBRALIK:

freesimisel tekkinud asfaldipuru leiab segistis kohest kasutamist. Seega on külmfreesimistehnoloogiaga (*cold recycling*) objektile kvalitatiivselt uus võimalus olemasolevat materjali kasutada. Freesipuru tavapärase kasutus kattes väheneb;

5. KIIRE JA PÕHJALIK

ÜMBERSEADISTAMINE. Eri kombinatsioonide kasutamine eeldoseerimisel loob võimaluse väga spetsiifiliste, kindla otstarbega kvaliteetsete segude valmistamiseks. Ka see omadus on eeliseks tavasegurite ees.

LASERITE JA AUTOMAATIKA- SÜSTEEMIDE DEMONSTRATSIOON

13. - 15. novembril m.a. oli kõigil huvilistel võimalus näha Tallinna - Tartu maantee rekonstrueeritaval Jüri - Patika tee-
lõigul laserseadme abil töötamas teehöövli ja ekskavaatorit.

Teede REV-2 teehöövlile oli paigaldatud höövlitera auto-
maatjuhtimissüsteem, mis töötab tee äärde üles seatud kahe
kaldega tee-ehituslaserist väljuva kiire abil. Laserikiir oli
häälestatud 0,08 % pikikaldele ja 2,5 % põikkaldele. Höövel
lükkas materjali nii paremale kui ka vasakule. Höövel töötas
vaheldumisi laserilt saadava kiire ning ultraheli baasil
töötava kõrgusmõõtja TRACER abil. See süsteem aitab
hoida höövli tera ühtlases kaldes ja ühtlase kõrgusel. Seda
kallet on höövljuhil võimalus kiiresti ja lihtsalt muuta
kabiinist. Höövli kabiinis paikneb tabloo, millelt juht saab
pidevat infot toimuva kohta.

Natuke maad eemal oli ekskavaatorijuht Madis Jätma
hoos teemulde tasandamisega. Laserseade oli kallutatud vas-
tavaltselt märgistusele ja vastuvõtuandur Grade-Pro kinnitatud
kopa külge. Pärast kahte päeva nentis kopajuht, et seda tööd
ei olegi võimalik ilma laserita teha! Järele sai proovitud ka
pimedas töötamine ja tulemus ei olnud sugugi halvem kui
päevasel tööl.

Kolme päeva jooksul külastasid üritust peaaegu kõik tee-
devalitsused, suuremad eraettevõttjad ja külalised Läti
Maanteeametist, Eesti Maanteeametist ja selle Tehno-
keskusest ning Eesti Asfaldiliidust.

Esimene päev ei olnud küll kõige parem ilma poolest,
kuid tee-ehitajad on harjunud igasuguse ilmaga töötama.
Kui masinad olid töös nähtud, siis oli võimalus saada telgis
lisa informatsiooni tahhümeetri ja GPS-süsteemide kohta.
Nende kõrvale veel ka kuuma jooki koos saiakestega.

Korraldajad

Meie juubilar



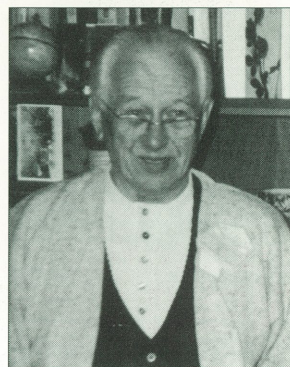
HELMUT RAUDAM 80

HELMUT RAUDAM, kauaaeg-
ne Järva Teedevalitsuse tee-
meister, on sündinud 10. no-
vembril 1917 Paide vallas.
Tuli tööle Järvamaa Teedeosa-
konda 1936./37. aastavahetuse
paiku. Töötanud Järvamaal
maanteede alal 54 aastat.
Praegu pensionil.



RAIMUND TAMM 75

RAIMUND TAMM, kauaaegne
Järva Teedevalitsuse tehnilise
osakonna insener, on sündinud
23. detsembril 1922. Tuli teede-
valitsusse tööle 1944 ja töötas
seal ühtejärge 43 aastat. Kollee-
gid teavad teda kui kohusetund-
likku, visa, töökat ja abivalmis
töökaaslast. Praegu pensionil.



Õnnitleme!

Keelerveerg

Kilde sõidukindlustuse seletuskirjadest

- Koju tulles sõitsin oma autoga vale maja juurde ja pörkasin kokku puuga, mida minu aias pole.
- Teine auto pörkus minu omaga, andmata enne oma kavatsusest märku.
- Ma arvasin, et külgaken on lahti, kuid leidsin selle kinni olevat, kui oma pea aknast välja pistsin.
- Ma olin juba nelikümmend aastat sõitnud, enne kui roolis magama jäin ja kraavi sõitsin.
- Ma olin enda tagumise otsa probleemidega teel arsti juurde, kui mu üldventiil äkki järele andis ja põhjustas minu sattumise liiklusõnnetusse.
- Ristmikule jõudes ilmus äkitselt stoppmärk sellisesse kohta, kus seda oodatagi ei võinud. Ma ei olnud enam võimeline autot peatama ja pörkasin teise autoga kokku.
- Kärbsse tapmise eesmärgil rammisin telefoniposti.
- Vältimaks kokkupõrget eespool liikuva auto kaitse-
rauaga pörkasin ma jalakäijaga.
- Nähtamatu auto ilmus eikusagilt, pörkas vastu minu autot ja haihtus.
- Ütlesin politseile, et mul polnud midagi häda, kuid hiljem, eemaldades peast kaabu, avastasid purustatud kolju.
- Otsene õnnetuse põhjus oli suure suuga pisike mees väikeses autos.
- Ma lendasin oma autost välja siis, kui see lahkus teelt. Hiljem leiti mind ühe vägagi tõsise lehma jälje seest.

Eesti maanteelaste välissuhetest idasuunalt



Leningradi oblasti Teedekomitee spetsialiste vastukülaskäigul Eestis, Maanteeameti Tehnokeskuses. Paremtalt: Tatjana Hudjakova, Aleksandr Petrov ja Jevgeni Barinov. Neid saatis Eesti Maanteeameti peadirektori asetäitja Koit Tsefels (vas. esimene).

LENINGRADI

oblasti maanteelased vastukülaskäigul Eestis

Nagu Peterburis oli kokku lepitud (vt. *Teeleht* nr. 4 (12) 1997), tegid Leningradi oblasti Teedekomitee esindajad, kokku kuus inimest, möödunud aasta novembrikuus vastukülaskäigu Eestisse. Külaliste hulgas olid Valentin Abramov (Leningradi oblasti Teedekomitee esimehe asetäitja), Jevgeni Barinov (Vene Transpordiakadeemia akadeemik, maanteeõppe- ja tehnokeskuse direktor), Tatjana Hudjakova (teaduskandidaat, Teedekomitee maanteeõppe- ja tehnokeskuse labori juhataja), Andrei Jezerski (AS *Avtodor* peadirektor), Aleksandr Rjannikov (Kingissepa Teedevalitsuse juhataja) ja Aleksandr Petrov (Teedekomitee teede eksploatatsiooni-osakonna juhataja). Külalised käisid Ida-Viru Teedevalitsuses, aktsiaseltsides *Üle* (Kuusalu jaoskonnas), *Via Pont*, *Teede REV-2*, *Grader Service*, *Nybit*, *Corbex*, *Pruss*, Maanteeameti Tehnokeskuses, Pärnu Teedevalitsuses ja Tartu Teedevalitsuse Tartu teemeistripiirkonnas. Vene külalisi huvitasid eeskätt need tehnoloogilised ja tehnilised saavutused, mida Eestis on viimastel aastatel maanteehoiul rakendatud. Külalised leidsid, et selles vallas on Eesti maanteelased jõudnud neist paljuski ette. Ühtaegu väljendasid nad pettumust Moskva föderaalse keskjuhitumise suhtes maanteehoiu alal, kurtes initsiatiivi puudumist tehnoloogia arendamisel ja pidades vajalikuks tegutseda selles valdkonnas edaspidi oma äranägemisel. Lahkudes väljendasid nad suurt rahulolu, et see külaskäik teoks sai ning neile osutati nõnda palju heasoovlikku tähelepanu.

AHTO VENNER

**9. - 12. AUG. 1997 TOIMUS JÄRJEKORDNE
"MAANTEEMETITE DIREKTORITE KLUBI"
KOKKUSAAMINE ALMA-ATÕS (Kasahhi Vabariik).** Selle institutsiooni asutajateks on Prantsusmaa Teedeamet, mis koondab klubisse Ida-Euroopa maade maanteeametite direktoreid. Üks istungjärgudest peeti 1994. a. detsembris Tallinnas (vt. *"Teeleht"* nr. 1, 1995).

Pildil: Direktorid külastamas Alma-Atõ raudbetoonitehast. See ettevõtte on saanud auhindu Euroopa konkurssidel. Alumistel fotodel on näha tehase valmistoodangunäitust ning Jüri Riimaad vastuvõtul kõnelemas. Fotod: Allan Allik