

“UUS MUSTA- MÄE TEE” 1933 – 1934

Pildil: Nn.” uue Mustamäe tee” ehitamine 1933/34. Foto: A. Zipp (Polarfilmi arhiiv)

1931. aastal rajas Kaitseliit oma Mustamäe lasketiirule (praegu Tallinna Tehnikaülikooli spordikompleks) pääsemiseks kivisillutisega teelõigu, mis algas Nõmme turu juurest.

Aastaül 1932/33 remonditi olemasolevat teeosa ja ehitati puuduvas osas uut Nõmme – Habersti maanteed (praegune Ehitajate tee). See oli paekivi jämekillustikust alusel

kruusatee. Siin kasutati ka nn. avalikke töid, so. anti töötutele võimalus kaasa lüüa ja endale tee-ehituses elatist teenida. Kaitseliidu poolt ehitatud tee vajab aga peatselt laiendamist, peenarde ehitamist ja nõlvade kindlustamist. Püstitati ka puitpõrkepiire raudbetoonist postidel, klompkividest teekate sillutati ümber. Kõik see toimuski 1933./34. aastal, mida illustreerib juuresolev foto tollest ajast.

AADU LASS

IN MEMORIAM

AADU LASS

18. jaanuar 1928 – 31. detsember 2001

2001. aasta viimane päev viis ära Aadu Lassi.

18. jaanuaril oleks ta saanud 74-aastaseks. Veebruari alguses kavatses ta tähistada viiekümne tööaasta täitumist ning seejärel loobuda tööst. Ent saatusel oli kiire. Meenutame siin taas tema töö- ja elukäiku, mis oli terveniisti seotud Eesti maanteedega.

Aadu Lass sündis 18. jaanuaril 1928 Tallinnas. Koolihariduse sai ta Tallinna Reaalkoolis, aastaül 1946 – 1951 õppis Tallinna Polütehnilises Instituudis, kus omandas teedeinseneri kutse. Noor insener suunati tööle Haapsalu Teedevalitsusse. Kahe aasta pärast kutsuti ta Autotranspordi ja Maanteed Ministeeriumi Maanteed Valitsusse Tallinnas, kus ta kuni 1956. aastani töötas inseneri ja vaneminsenerina.

Siitpeale sai Aadu Lassist Maanteed Valitsuse peainsener. Selles ametis oli ta ka siis, kui Maanteed Valitsus reorganiseeriti 1966 Maanteed 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. Selles ametis kulusid Maanteeametile ära tema ülimalt suur kogemustepagas ja teadmised Eesti teedemajanduse vallas.

Aadu Lass oli ühtekokku 33 aasta jooksul *Eesti teede peainsener*; mis tähendas olla Eesti maanteevõrgu arengu juht Eesti maanteed arengu kõige tempokamatel aegadel. Neil aastakümneil – 1950. aastate teisest poolest kuni 1980. aastate lõpuni – suurenes kattega riigimaanteed osakaal 14 %-lt 54 %-ni. Samadel aastakümnetel ehitati **Järg lk. 10**

Austatud Teelehe lugeja!

Aasta 2002 esimesed päevad olid erinevalt varasematest aastavahetustest pakaselised ja töotasid riigiteedevõrgu ajutist pikenemist paariks kuuks saartele rajatavate jääteede võrra. Siiski paistab, et katetele kasulikku ühtlast külma talve ei tule. Nelja-viiepäevased sulad vahelduvad niisama pikkade külmade perioodidega. Hämmastavad on tänavused järsud ja kiired temperatuurimuutused. Näiteks Valgas jaanuari lõpus valitsenud temperatuur $-17\text{ }^{\circ}\text{C}$ oli järgmiseks päevaks asendunud temperatuuriga $+4\text{ }^{\circ}\text{C}$. Selline kõikumine lõhub katteid, tekitab probleeme liiklejatele ja hooldetööde tegijatele. Viimaste jaoks on sellistes tingimustes seisunditaseme hoidmine üsna kulukas. Samas teame, et alanud aasta tõsiseks probleemiks on hooldetööde rahastamine, mis sisuliselt on jäänud senisele tasemele. Ehk kui arvudega manipuleerida, siis koos pindamiseks ja kruusateede remondiks riigieelarvest sihtotstarbeliselt eraldatud vahenditega on meil teede hooldeks ja igapäevaseks hoiuks 6,5 miljonit krooni vähem kui aastal 2001, kui aga arvestada juurde Põhjamaade Investeerimispanngalt pindamiseks ja kruusateede remondiks saadav laen 25 miljonit, siis jälle 18,5 miljonit rohkem. Siinjuures tuleb märkida, et märgatavalt peaks tänava suurenema pindamise ja kruusateede remondi kilomeetraaž. Sihitusega raha on selleks $64 + 25 = 89$ miljonit krooni. Kuid, nagu nimetasin, jääb hooldetööde rahastamine eelmise aasta tasemele ja mis kõige hullem – teerajatiste ja eelkõige sildade remondiprogramm väheneb tunduvalt.

Miks selline olukord on tekkinud? Asi väga lihtne! Kokku saime riigieelarvest maanteehoiuks ja investeringuteks 2002. aastaks 703 mln. ja 2001. aastal 673 mln. krooni, kuid investeringuteks eraldati 2002. aastal 250 mln., aga 2001. a. 197 mln. krooni. See 53 miljoni suurune hüpe põhjustabki maanteehoiust 30 mln. eest probleeme.

Ent eelarve tervikuna, s.t. koos laenude ja abiprogrammidega – on rekordiline – 1378 mln. krooni ehk esmakordselt peaksime ületama ühe miljardi piiri. Laenu on: Maailmapangast (*World Bank*) 108, Põhjamaade Investeerimispanngast (*Nordic Investment Bank*) 187 ja Euroopa Investeerimispanngast (*European Investment Bank*) 110 mln.

krooni. Viimastele lisandub 270 mln. krooni ISPA abiprogrammist. See kõik kokku teeb 405 miljonit. 2001. aastal oli vastav summa kõigest 93 mln. krooni. Nii et suurenemine on 768 miljonilt 1378 miljonile ja seda just laenude ja abi arvel.

Mõistagi on laenu ja abi koondunud Via Baltica ja Tallinna – Narva suunale ning Tallinna – Tartu maanteele. Neil kolmel maanteel tuleb suvel hulgaliselt kiiruspiiranguid ja sellest tulenevalt liiklejate pahameelt. Põhjamaade Investeerimispannga laenu arvelt on võimalik teha töid ka teistel põhi- ja tugimaanteedel (Risti – Virtsu, Rapla – Türi, Rapla ümbersõit, Otepää ümbrus, Kilingi-Nõmme ümbersõit, mõned teelõigud Jõgeva maakonnas). Endiselt jääb suhteliselt tagasihoidlikuks kruusateede katete ehitamise maht.

Uuringute valdkonnast tuleb märkida Saaremaa püsiühendusega seonduva temaatika jätkumist ja katete kvaliteedi parandamiseks vajalikke uuringuid. Just katete ea ehk vastupidavuse suurendamine on siin esmatähtis küsimus. Täna on selge, et väga suur arenguruum on meil projekteerimise alal ja sellele eelneva tee parameetrite uuringute vallas.

Maanteehoiuorganisatsiooni reorganiseerimisega oleks tarvis jõuda kuue regionaalse teedevalitsuse moodustamiseni, mille keskustes jääks hooldetöö riigi teha. See tähendaks veel kuues maakonnas hooldetööde üleandmist erasektorile, mille hädavajalikuks eelduseks on 2003. aasta hoiuraha suurenemine. Sellisele jaotusele – kuues maakonnas riik ja üheksas ettevõtte – tuleks mõneks ajaks peatuma jääda.

Liiklusohutuse olukord on hukkunute osas 2001. aastal jõudnud alla 200 piiri, olgugi et avariide arv kasvas. Hukkunute arvu oleks vaja veelgi alandada. Probleemiks on endiselt jalakäijad, liigne kiirus või uljus ja arusaam, et bussidele pole tarvis talvekumme alla panna. Kahjuks ei saa igal bussil liivapuistur ees sõita ei riigi ega erasektori poolt teostatavate hooldetööde korralduse puhul.

Soovin kõigile lehelugejatele edukat tööaastat, vähem vaidlemist, harjumist eurobürookraatiaga ja turvalist liiklemist.

RIHO SÕRMUS
peadirektor

*Märt Puust*

TAASTUSREMONDITÖÖD TALLINNA – TARTU – VÕRU – LUHAMAA MAANTEEL

Möödunud aasta suurimaks ja meedia poolt enim kõneainet pakkunud teeremondiks oli Maailmapanga kaasfinantseerimisel teostatud Tallinna – Tartu – Võru – Luhamaa maantee taastusremonditööd Järva ja Võru maakonnas. Mai lõpupäevadel alustatud ja oktoobri viimaste päevadeni kestnud tööd toimusid korraga neljal maanteelõigul kogupikkusega 18,8 km Järva maakonnas Ardu ja Mäo vahel ning kahel maanteelõigul kogupikkusega 26,2 km Võru maakonnas Võru ja Vastseliina vahel.

Objektide remondiks väljakuulutatud hankekonkursile esitas parimad pakkumised Eesti ehitusfirmade konsortsium koosseisus AS ASPI, AS Talter, AS Teede REV-2 ja AS TREF. Peatöövõtjaks oli Järva objektil AS ASPI ja Võru objektile AS TREF.

Projekt nägi ette olemasoleva asfaltbetoonkatte tasafreesimise ja sellele stabiliseerimiskihile rajamise olemasoleva freesipuru põlevkivibituumeni ja paekivikillustikuga rikastamise teel. Stabiliseerimiskihile rajati keskmiselt 5 cm paksused poorse ja tiheda asfaltbetooni kihid. Võru objektile rajati mitmes lõigus stabiliseerimiskihile alla liivast põikidreenid, mida tugevdati geotekstiiliga. Võru ringteel tuli enne stabiliseerimiskihile rajamist purustada olemasolev tuhkbetoonkiht kuni 50 cm suurusteks tükkideks. Lisaks katte taastamisele puhastati ja rajati uusi kraave ning peenraid, tehti väikse-

Fotodel lk. 3, 4 ja 5 on Märt Puust jäädvustanud hetki taastusremondiprotsessist ja valmistee vaadetest Tallinna – Tartu – Võru – Luhamaa maanteel.

maid mullatöid, rajati bussipeatusi, paigaldati liiklusmärke ja pörkepiiret ning tehti markeerimistöid.

Taastusremondi käigus täpsustati projekti mahtusid, millega kaasnesid täiendavad tööd ja lepingute kallinemine Järva objektile 12 % ja Võru objektile 6 %. Suuremat lisakulu põhjustas Järva objektile Kükita Grilli juures taastusremondi asemel vajadus tee mitmesaja meetri ulatuses täielikult rekonstrueerida, sealhulgas ehitada uus alus ja drenkihid. Võru objektile olid suurimad lisakulud seotud täiendava pörkepiirde ja kraavide rajamisega. Aasta jooksul suurenesid ka nõuded põhimaanteede markeerimisele, mistõttu ristmike joonimisel kasutati värvi asemel termoplastikut. Kuigi remondi ajal lisandunud täiendavaid töid ja kulusid võinuks põhjalikumalt eeltöö ja kvaliteetsema projekteerimisega vältida, tuleb tunnistada, et kõik tehtud tööd olid vajalikud ja lisakulutused mahtusid ka kenasti Maailmapanga poolt etteantud lubatud suurima, 15-protsendilise kallinemise piiridesse. Loodetavasti on saadud kogemustest õppida kõigil osapooltel ja see lubab edaspidi vältida niisugustel põhjustel töömahtude suurenemist.

Palju räägiti ja kirjutati suvel meedias liiklejatele teetöödega kaasnenud ebamugavustest, alates pikkadest kiirusepiiranguga lõikudest kuni raske läbitavuseni teele laotatud lahise killustiku tõttu. Arvestades saadud vastukaja ja oluliselt suuremaid remondimahtusid käesoleval aastal, pöörab Maanteeamet sellel aastal muuhulgas suuremat tähelepanu just tööde ja liikluse sujuvuse tagamisele. Ehituskavade koostamisel püütakse piirata suurima kiirusepiiranguga (30 km/h) lõikude pikkusi, samuti vältida mitmel järjestikusel lõigul samaaegseid teetöid ja kiirusepiiranguid. Püütakse ka liiklejaid eelnevalt ette valmistada meedia ja tasuta infomaterjalide jaotamise abil, et teetööd ei tuleks ootamatusena ja et enne pikema sõidu alustamist oleks võimalik piisavalt aega varuda ning alternatiivseid sõidumarsruute kaaluda. Saamaks usaldusväärseid nõuandeid liikluse tõrgeteta korraldamiseks 2002. aasta teetööde ajal, tellis Maanteeamet suurte kogemustega konsultatsioonifirmalt Finnroad OY vastavate ettepanekute paketi. Nimetatud töö valmib jaanuari lõpupäevadel ja seejärel liidetakse osa ettepanekutest uute tööde pakkumisprotsessi ning samuti kasutatakse seda pärast võistluspakkumise lõppu valitud ehitajaga ehituskavade ja plaanide täpsustamisel.

Kokkuvõttes võib taastusremonditöid 2001. aastal Tallinna – Tartu – Võru – Luhamaa maanteel lugeda kordaläinuks. Igati kaasaja nõuetele vastavaks ehitati 45 kilomeetrit kaherajalise maantee katet, korrastati kraavid ja nõlvad, mitme tuhande meetri ulatuses paigaldati uut pörkepiiret, tee sai uued tähispostid, liiklusmärgid, viidad ja bussipeatused. Markeerimisele lisaks paigaldati tee telgjoonele ööpimeduses suurt efekti ja sõidumugavust lisavad nn. kassilmad (*cat's eyes*).

Loodan, et lisaks parandatud sõidutingimustele oleme astunud olulise sammu ohutu ja turvalisema liikluskeskonna loomisel ja 2003. aastal jätkuvad tööd lubavad sama loota.

MÄRTPUUST

välisosalusega projektide büroo juhataja



Rain Hallimäe

RIIGIEELARVEST RAHASTATUD EHITUS- JA REMONDITÖÖDEST 2001. AASTAL

Möödunud aastal vähenes oluliselt riigieelarvest tulnud rahaga tehtud ehitus- ja remonditööde maht.

Tehtud tööd võib olulisemaks pidada kindlasti Pärnu – Rakvere – Sõmeru maantee Rae – Parasi teelõigu ümberehitust. Enne ümberehitust oli selle teelõigu puhul tegemist viimaste aastate ilmselt kõige kehvemas seisukorras põhitee lõiguga. Peatöövõtutööde tegija oli AS ASPI, muldkeha ehituse alltöövõtutööd tegi AS Turgel Grupp. Ümberehituse maksumuseks kujunes 30,2 miljonit krooni.

Uute asfaltbetoonsegude kasutamise poolest oli kindlasti märkimisväärseks Tallinna – Rannamõisa – Kloogaranna maantee km 2,6 – 6,0 taastusremondi lõigul killustikmastiks-asfaldi kasutamine. Tööde tegijaks oli AS Talter, remondi maksumuseks 6,9 miljonit krooni.

Maanteeameti ja Lääne-Viru Teedevalitsuse ühistellimisel remontis AS K-Most Rakvere viadukti ja selle pealesõidud. Alltöövõtutööd pealesõitude osas tegi AS Talter. Objekti maksumus oli 6,7 miljonit krooni.

AS Teede REV-2 lõpetas Sultsi – Abja-Paluoja maantee ja Kariste silla ümberehituse kilomeetritel 16,3 – 19,0, mille tulemusena sai nimetatud maantee tolmuva katte kogu ulatuses. Objekti maksumuseks oli 13,6 miljonit krooni. Alltöövõtutööd silla ehitusel tegi AS K-Most.

Jõhvi – Tartu – Valga maanteel möödunud aastal valminud Kärkna sillale tegi pealesõitude ehitustööd ning ristmike väljaehitamise AS RATEX. Tööd läksid maksma 6,1 miljonit krooni.

Kui Rae – Parasi teelõik oli mõni aasta tagasi kõige hullemas olukorras põhiteelõik, siis analoogiliselt võis nimetada Iisaku – Tudulinna – Avinurme maantee Avinurme vahet halvimaks asulavaheliseks tugitee lõiguks. Taastusremont läks maksma 11,2 miljonit krooni ja tööd tegi AS TALTER.

Edasi lk. 4



Käiku andmata, kuid alustatud objektidest peab veel nimetama Vaida – Aruvalla parempoolse suuna ehitamist Tallinna – Tartu – Võru – Luhamaa maanteel, kus suur osa tööd on tehtud ning mis peab liikluseks avatama käesoleva aasta sügisel (tööde tegijaks on AS Teede REV-2), samuti

Jõhvi – Tartu – Valga maantee taastusremonti Elva ümbersõidutee lõpuosa ja Rõngu vahel, mis peaks valmima käesoleva aasta keskel.

RAIN HALLIMÄE
Teehoiu osakonna juhataja





26. novembril 2001 tegid Maanteeamet, tee-ehitusfirmade ja maakondade esindajad Tartus kokkuvõtteid Tallinna – Tartu – Võru – Luhamaa maantee taastusremonditöödest. Maanteeamet ja töövõtjad kinkisid maavanematele ehitatud teest fotomeened, mille signeerisid ehitusfirmade juhid ja Maanteeameti juhtkond.

Fotod E. Vahter

Mikrofoni ees on Tartu maavanem Jaan Õunapuu.



TEE-EHITUSMATERJALIDE JA -TOODETE NÕUETELE VASTAVUSE TÕENDAMISEST

Allar Kauge

AS Teede Tehnokeskus sertifitseerimise ja järelevalve osakonna juhataja

Järjest enam pööratakse tähelepanu teede vastupidavuse tõstmisele ja sellele, et kõik kasutatavad materjalid vastaksid kehtestatud nõuetele. Teeseaduse ja ministri poolt kinnitatud määruse alusel peab avalikult kasutatavate teede (riigimaantee, kohalik maantee, linnatänav) hoiutöödel kasutatavate toodete (tee-ehitusmaterjalide ja -toodete) kvaliteedi nõuetele vastavus olema tõendatud. Kvaliteedinõuded peavad olema toodud tööde kirjeldustes või projektides. Juhul kui viimastes nõuded puuduvad, peab kasutama tooteid, mille kvaliteedinõuded on kinnitanud teede- ja sideminister.

Toodete kvaliteedi vastavust nõuetele tõendab vastavusdeklaratsioon ning selle annab välja tootja või tema volitatud esindaja. Deklaratsiooni koopia peaks olema kaasas iga toote partiiga. Et ära hoida teineteist sisuliselt dubleerivate dokumentide väljastamist, on koos Maanteeameti esindajatega kaalutud võimalust asendada toote pass vastavusdeklaratsiooniga juhul, kui sellel on kirjas ka toote passis vajalikud spetsiifilised andmed (asfaltsegudel näiteks väljastatud segu kaal, temperatuur ja aeg). Põhimõtteliselt on asjaosalised seda võimalikuks pidanud. Tootja peab silmas pidama, et toodete kvaliteeti tõendava vastavusdeklaratsiooni väljaandmisel on vastavussertifikaati nõudvate toodete korral eelduseks vastavussertifikaat, samuti asjaolu, et tootja kannab täit vastutust kõigi vastavusdeklaratsioonil näidatud andmete õigsuse eest. Kõiki tootega seotud dokumente peab tootja säilitama vähemalt 10 aastat (hetkest, mil toote valmistamine lõpetati). Kui toodete vastavust tõendatakse volitatud asutuse osavõtul, leiab vastavussertifikaati nõudvate toodete kasutusala ja kohustuslikult kontrollitavad omadused teede- ja sideministri määrusest nr. 67 (20. 06. 2001). Vastavussertifikaate tee-ehitusmaterjalidele ja -toodetele (kivimaterjalid, sideained, asfaltbetoonsegud, liikluskorraldusvahendid) annab välja AS Teede Tehnokeskus, kellele on antud volitatud asutusena tegutsemise õigus. Tsementbetoonist ja puidust toodetele vastavussertifikaate väljastamise õigus on OÜ Teede Laboratooriumil.

Vastavalt Maanteeameti peadirektori käskkirjale nr. 6-4-5/1250 (1. 11. 2001) on alates 1. jaanuarist 2002 tee-ehitusmaterjalidele ja -toodetele vastavussertifikaatide ja -deklaratsioonide olemasolu nõutav kõikides pakkumistes ning seda loetakse pakkuja kvalifitseerumise tingimuseks. Kui mingile tee-ehitusmaterjalile või -tootele vastavussertifikaati pole jõutud hankida, siis arvestab Maanteeamet erandina kuni 1. juulini 2002 tehtud hinnapakumistes volitatud asutuse tõendit selle kohta, et vastava tee-ehitusmaterjali või -toote sertifitseerimisprotsess on käivitunud. Tõendi sertifitseerimisprotsessi käivitumise kohta väljastab AS Teede Tehnokeskus pärast sertifitseerimislepingule allakirjastamist. Toot-



AB Mažeikiu Nafta sitke naftabituumeni mark B 70/100 vastavus-sertifikaadi kätteandmine AS Teede Tehnokeskuses 11. veebruaril 2002. Vasakult: Marek Truu, Riina Uustalu, Roman Kotšergin (AS Saurix Petroleum projekti-juht), Hillar Varik ja Allar Kauge
Foto: E. Vahter

jale tähendab see taotluse esitamist koos vajalike lisadega ning vastavate ettemaksete õigeaegset sooritamist. Majandusministeeriumi haldusalas tegutsevate volitatud hindamis- ja tõendamisasutuste (Ehitustest ja TTÜ Katsekoda) vastavustunnistused kehtivad ainult siis, kui need on välja antud enne 1. juulit 2001 ning tootel on kontrollitud teede- ja sideministri määruse nr. 67 toodud kohustuslikult kontrollitavad omadused.

Vastavussertifikaadi saamiseks AS Teede Tehnokeskusest peab tootja kõigepealt täitma ja esitama taotluse (selle vorm ja juhend selle täitmiseks on toodud AS Teede Tehnokeskuse koduleheküljel www.teed.ee). Peale nõuetekohaselt täidetud taotluse tuleb lisada kvaliteedi- ja sisekontrollisüsteemi kirjeldus koos ladude (tehase, tootmiskoha) paiknemise skeemiga ja väljavõtte tootele sertifitseerimiseks kehtestatud nõuetest koos taotleja kinnitusega, et toode vastab kehtestatud nõuetele, ja B-kaardi koopia.

Enamlevinud puudused taotlustes:

- Lahtrisse "Toode" kirjutatakse küllalt tihti toote üldnimetus, näiteks killustik. Vajalik oleks teada, mis liiki, fraktsiooni ja päritolu killustikuga on tegemist ehk õige oleks näiteks: Paeaugu tardsivikillustik, fraktsioonid 4-8 mm, 8-12 mm ja 12-16 mm. Siinkohal tahaks juhtida tähelepanu sellele, et ühel taotlusel saab esitada sertifitseerimiseks samas karjääris toodetavad killustikufraktsioonid või ühe

seguri tihedad asfaltbetoonsegud. Kui aga muutub toode (TAB segu asemel PAB segu, killustiku asemel sõelmed), karjäär (Paeaugu karjääri asemel Kruusaaugu karjäär), segur (mobiilse asemel statsionaarne TELTOMAT), sertifitseerimise aluseks olev projekt või normdokument (AL ST 1-02 asemel "Teede projekteerimise normid ja nõuded") vms., on vajalik esitada uus taotlus.

- Unustatakse lisada ladude või tootmise asukoht.
- Taotlusest peab üheselt loetav olema, millised on sertifikaadiga tõendatavad omadused.
- Taotluse esitamisel peab tootja ilmingimata kinnitama, millisele nõudele (normile) toode vastab. Näiteks: "Meie poolt sertifitseerimiseks esitatud Paeaugu karjääri tardsivikillustik fraktsiooniga 8-12 mm vastab AL ST 1-02 II klassi kivimaterjali nõuetele."

Kui tootja on järginud eespool kirjeldatud märkusi ning taotlusele on lisatud kõik nõutavad lisad, siis esitatakse tootjale sertifitseerimisleping, mis fikseerib poolte õigused, kohustused ja tähtajad. Pärast allkirjastamist tehakse tootja poolt esitatud dokumentide audit (hinnatakse esitatud dokumentide piisavust ja täitmise nõuetekohasust ning kirjeldatud kvaliteedi- ja sisekontrollisüsteemi adekvaatsust toote nõuetele vastavuse tagamisel). Dokumentide auditi käigus leitud puuduste kõrvaldamisel tehakse tootja juures sertifitseerimisaudit ning võimaluse korral võetakse kohe ka algkatsete proovid. Auditi käigus kontrollitakse, kas realselt toimiv kvaliteedisüsteem vastab kirjeldusele ning võimaldab tagada toodete nõuetele vastavuse. Kui puudusi ei täheldata

ning algkatseteks võetud proovide tulemused vastavad nõuetele, siis väljastatakse tootjale vastavussertifikaat kuni kolmeks aastaks (eelduseks on kõikide ettemaksete tasumine ja järelevalvelepingu sõlmimine vastavussertifikaadi kehtivuse perioodiks).

Juhul kui algkatsete tulemused nõuetele ei vasta, ei ole tootja kvaliteedisüsteem piisavalt tõhus, tagamaks toodete vajalikku kvaliteeti, ja see toob kaasa sertifitseerimislepingu lõppemise. Seetõttu tahaks kõigile soovitada, et kontrollige enne taotluse esitamist tooteid laboris.

Järelevalvelepingus fikseeritakse poolte õigused, kohustused, tähtajad, pisteliste kvaliteedisüsteemi kontrollide ja järelevalvekatsete arv. Kui sertifikaadi kehtivuse ajal toode lakkab vastamast sertifikaadi nõuetele või esitatakse ebatõest informatsiooni, võidakse sertifikaat peatada või koguni tühistada.

Lõpetuseks nn. kuumast teemast ehk tasudest. Millised need on ning mida nad sisaldavad? Taotluse esitamisel tasub tootja vastavalt esitatud taotluste arvule ettemaksu, mis on mõeldud dokumentide läbivaatamiseks, nende piisavuse ja pädevuse hindamiseks ning kirjavahetuseks tootjaga. Järgmisena tuleb tasuda sertifitseerimisauditi (hindamisprotsess tootja juures, auditi koostamine, vastused tootjale, dokumentide saatmine ja vormistamine) ja algkatsete eest (proovide võtmine, katsetamine, tulemuste võrdlus nõuetega). Sertifikaadi vormistamise tasu sisaldab kõiki selle protsessiga seotud kulusid. Sertifikaadi aastamaksud peavad katma kõik dokumentide haldamise ja hoidmisega (dokumente peab säilitama vähemalt 10 aastat vastavalt arhiveerimise nõuetele) ning muude volitatud asustusele seadusega pandud kohustuste täitmisega seotud kulud. Järelevalvelepingu ajal tasub tootja pisteliste kvaliteedisüsteemi kontrollide ja toote omaduste katsetamise eest. ■

EESTI AKREDITEERIMISKESKUS
ESTONIAN ACCREDITATION CENTRE



AKREDITEERIMISTUNNISTUS ACCREDITATION CERTIFICATE

Eesti Akrediteerimiskeskus kinnitab käesolevaga, et
The Estonian Accreditation Centre hereby certifies that

AS TEEDE TEHNOKESKUSE LABOR

Ristiku põik 8 TALLINN

Laboratory of Road Technical Centre

vastab EVS-EN ISO/IEC 17025 nõuetele, kui katselabor
has competence according to EVS-EN ISO/IEC 17025 to conduct
tests

teedeehitusmaterjalide katsete valdkonnas
in the field of road building material tests

Akrediteerimise ulatus ja tingimused on antud tunnistuse lisas, mis koosneb 2
lehest
The scope and conditions of accreditation are specified in the annex which
consists of 2 pages

Registreerimistunnistus: L036

Registration number: 26.10.2005

Akrediteeritus kehtib kuni:
The present accreditation shall remain in effect until:

Tallinnas 30.03.2001

Viktor Krutob
Juhataja



Käesolev tunnistus on välja antud seoses labori nime muutusega, esmane tunnistus kehtib alate
27.10.2000 ja oli välja antud Maanteemati Tehnokeskuse labori nimele
This certificate replaces issued on 27.10.2000 to Laboratory of Technical Centre of Estonian Road Adminis
tration due to change of laboratory structure

AS TEEDE
TEHNOKESKUS
Ristiku põik 8, 10612 Tallinn
SERTIFITSEERIMINE JA JÄRELEVALVE

VASTAVUSSERTIFIKAAT CERTIFICATE

Nr 1-2002

Käesolev vastavussertifikaat tõendab, et
AS SAURIX PETROLEUM
(reg. nr 1002 6681, Tõnismägi 7, 10119 Tallinn)
poolt tamitav AB Mazeikiu Nafta sitke naftabituumen mark B 70/100
vastab teede- ja sideministri 20. juuni 2001. a määruses nr 67 toodud
kohustuslikult kontrollitavate omaduste poolest Eesti Asfaldiliidu standard
AL ST 1-02 sitke naftabituumeni B 70/100 nõuetele (lisa 1).

Vastavussertifikaat on kantud AS Teede Tehnokeskuse registrisse.

Vastavussertifikaat eeldab, et AS SAURIX PETROLEUM jälgib pidevalt
nimetatud standardi nõudeid ning on AS Teede Tehnokeskuse süstemaatilise
järelevalve all vastavalt kehtivale järelevalve lepingule. Vastavussertifikaadi
väljastamise aluseks on AS Teede Tehnokeskuse sertifitseerimise ja
järelevalve osakonna otsus nr 4/02, 07.02.2002.

Välja antud 11.02.2002

Hillar Varik
Juhataja esimees

Kehtib kuni 11.02.2005

Allar Kauge
Sertifitseerimise ja järelevalve
osakonna juhataja

AS Teede Tehnokeskus on vastavussertifikaadi

AEG**LENDAB!**

9. jaanuaril 2002 oli Järva Teedevalitsuse saali tulnud arvukalt teedevalitsuse töötajaid, maanteelastest külalisi üle Eesti ning võimukandjaid maakonnast ja linnast. Kogunemise põhjuseks oli teedeinsner Aado Kiini otsus kuulutada oma töö Eesti/Järva teedel lõpenuks. Selleks on Aado Kiinil argumente küllalt: inseneritööd on tehtud palju ja kaua, tööaastaid on kogunenud 41 ning õigus puhkamiseks käes. Kõik need 41 on kulunud



Järva Teedevalitsuses, Paides, Järvamaal, kus Aado Kiin on sündinud (1936), lõpetanud Paide Keskkooli (1955) ning pärast Tallinna Polütehnilise Instituudi (praegu Tallinna Tehnikaülikool) lõpetamist 1960. aastal tulnud teedeinseneri diplomiga tagasi Paidesse, et rakendada insenerioskusi kodumail. Aado Kiin on teinud edukat karjääri, alustanud inseneri ja vaneminseneri ametist, jätkanud kaheksa aasta jooksul tootmis- ja tehnikaosakonna juhatajana, kuni 1. detsembril 1971 määrati ta peainseneriks, reformi käigus sai temast hiljem teedevalitsuse haldusjuhataja. Kolm aastat tagasi võttis Aado Kiin tempot maha ja naasis osakonna-juhataja ametikohale.

Nüüd teatas ta, et tööaeg on möödas.

Kahju, et möödas.

Sellegipoolest oli Aado Kiin 9. jaanuaril rahul sellega, mis tehtud, ja rahul sellega, et möödas.

Kahju, et möödas, kogesid paljud tema kauaaegsed kaastöötajad.

Kahju, et möödas, tunnevad isend silmas pidades tema põlvkonnakaaslased-teedeinsenerid.

Rahul, et möödas.

Mis tehtud, mis tegemata, sellest on kirjutanud Aado Kiin Järvamaa teede loo II osas, mille trükivärskeid raamatuid ta 9. jaanuaril koos autogrammiga jagas.

Ta on lubanud kirjutada teedelugu edasi.

AHTO VENNER

Piltidel: Aado Kiin 9. jaanuaril 2002 ja külalised

Fotod: Enno Vahter

MIKS PEAKS TEEKATTE RENOVEERIMISE PROJEKTIS OLEMA PIKIPROFIIL?

Järg

Olev Raid

Momendil kasutatavates projektides on põhiliselt lahendatud teemärgistus, -märgid, mahasõidud ja bussipeatused. Projektide ülejäänud osad — segureseptid, pikiprofiilid, kõverad (algus, lõpp, viraazid, üleminekukõverad, raadiused) ja kraavid on lahendamata või lahendatud ebapiisavalt. Lõplikult pannakse asjad paika ava- ja töökoosolekutel.

Silma järgi ehitamise tulemus sõltub ehitaja kutsemeisterlikkusest ja pakkumisel selleks reserveeritud rahast. On selge, et vähempakkumisel on hind viidud miinimumini ja kõik lisatööd, mis kvaliteeti tõstavad, tehakse kasumi arvelt ja seda enam, kui pikiprofiilile ei esitata otseseid nõudeid. Ehitajal olev tehnika võimaldab teha täpset tööd, mida on veel võimalik täiendada tööorganile (freesi lõiketrumlile või hõõvli terale) paigaldatavate automaatseadmetega kõrguse mõõtmiseks ja selle võrdlemiseks projektkõrgusega. Mõõtmiseks võib kasutada automaattahhümeetri või GPS-seadmeid, milleks on vajalik digitaalselt mõõdetud ja kolmemõõtmeliselt projekteeritud pikiprofiil. Disketil olev projekt paigaldatakse tahhümeetri arvutisse või GPS-i kasutamisel masina kompuutrisse.

Senine praktika pärsib investeringute tegemist kvaliteeti parandavasse tehnoloogiasse ja tarkvarasse, sest esialgsed kulutused töökogemuste omandamisel ja investeerimiseks on märkimisväärsed. Kvaliteedi paranemine ja töö efektiivsus aga korvavad hiljem need täiendavad kulutused. Ehitajad ei riski, sest ei ole teada, millal hakatakse pikiprofiili järgi renoveerima. Ei ole motivatsiooni teha tipptehnoloogiaga tasast teed, kui seda ei väärtustata ja konkursitingimustes ei pöörata sellele tähelepanu ning osa töövõtjaid jätkab ehitamist seniste tavade järgi.

Tehnoloogilisi erinevusi võib võrrelda kahe kõrgushüppestiiliga – karjapoisihüppega ja flopiga, kus paremus on ette teada.

Meie (tellijal, projekteerijal, ehitajal, teekasutajal) ka maksumaksjal) ühine huvi on määrata tehniliste tingimustega lati kõrgus, mis oleks ületatav, algul vähestel, kuid aja möödudes konkursitingimustes latiületajate arv kasvab. Analoogiliselt oli mikro-tasasusega, mida väljendab IRI-arv. Algul täitsid nõudeid vähesed, kuid praegusel hetkel pole suurematel tegijatel probleeme ehitada teed IRI-arvunõudele vastavaks.

Ei ole põhjendatud tee pikiprofiili parandamise edasilükkamine järgmisele remondiringile, sest siis on kulutused suuremad.

Naaberriikides (Soome, Rootsi, Saksamaa) on teede pikiprofiilid tasased ja probleeme ei ole. Leedus, Poolas ja Tšehhis käib hoogne teede renoveerimine, mille käigus parandatakse tee pikiprofiili. Eriti silmapaistev on see Leedus, kus tasandusfreesimisel kasutatakse automaattahhümeetri järgi juhtimist, sest nende olemasolevate teede pikiprofiilid võimaldavad piirduda profiili parandamisega tasandusfreesimisega ja lohkuude täitmisega.

Eestis ja Lätis ei pöörata kätte renoveerimisel pikiprofiilile tähelepanu.

OLEV RAID
teedeinsener

P.S. Käesolevas artiklis esitatud arvamused on minu isiklikud seisukohad ega pruugi ühtida firmade seisukohtadega, kellega teen koostööd.



Fotod meenutavad Aadu Lassi

- Viieliõpilasena
- Peainsenerina 60-ndatel aastatel Viru 9, Tallinnas
- Itaalias 2001
- Noore insenerina 1951
- Juubilarina 1998
- Maanteemuuseumi volinike seminaril 28. veebruaril 2001 Paides

(Algus esikaane siseküljel)

enamik puitsildu ümber püsisildadeks. Uute katete ehitamisega kaasnes kogu maantee kui insenerirajatise väljahitamine tehnonõuetele vastavaks, mis tõi omakorda kaasa projekteerimistööde tormilise kasvu. Ka sillaehitus nõudis mahukat projekteerimistööd. Keskse maanteede haldusorgani peainsenerina tuli Aadu Lassil selles vallas — teedevõrgu arengukavad, tehnikapoliitika, projekteerimiskavad, lähteülesanded, projektide läbivaatamine/kinnitamine jpm. — sooritada titaanilik töö. Ühtaegu tuli täita maanteede valitsemise keskorgani juhi asetäitja kohustusi. See kõik nõudis erakordset vaimujõudu ja vastupidavust — nii nägi seda kõrvaltvaataja. 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. Aadu Lass jäi ka Maanteeameti hilisemate peadirektorite Jüri Riimaa ja Riho Sõrmuse abina endiselt Eesti maanteedel ja selle ümber toimuva keskmesse, olles ühtaegu tugevaks lüliks maanteelaste vanema ja noorema põlvkonna vahel. Aadu Lass oli Balti Maanteelaste Nõukogu, praeguse Balti Maanteeliidu (1989), üks asutajatest ning selle töös aktiivne osaleja. Ta andis kaaluka panuse Eesti ja Soome maanteeametite vahelisse koostöösse.

Taasiseseisvunud Eestis oli Aadu Lassil kande osa teeseaduse ning teedemajandust korrastavate põhimõtete väljatöötamisel. Teede ajaloo suurepärase tundjana oli tema töö selle talletamisel ning maanteemuuseumi asutamise ettevalmistamisel ülimalt kaalukas. Viie viimase aasta jooksul toimetas ta *Teelehe* teede ajaloo rubriiki ja tegi sellele pidevat ning asjatundlikku kaastööd. Ka käesolevale lehenumbri-le jättis kadunu oma viimase ajaloolase kirjutise.

Aadu Lassi panust Eesti teedemajandusse ei ole selle suuruse tõttu võimalik mõõta. Teda autasustati 1998. aastal Valgetähe medaliga eriliste teenete eest Eesti Vabariigi ees.

Teame Aadu Lassi ka muusikainimesena: ta oli TPI Akadeemilise Meeskoori kauaaegne laulja, Teaduste Akadeemia Meeskoori asutajaliige ning aktiivne laulja kuni oma elu lõpuni. Aadu Lass hindas kõrgelt huumorit ja peent nalja.

Aadu Lass sai maanteelaste hulgas legendiks juba ammu, oma eluajal.

8. jaanuaril 2002 olid Aadu Lassi Tallinnas Pärnamäel ära saatmas ning viimset austust avaldamas lugematu arv tema sõpru, häid tuttavaid, kooli- ja lauluvendi ning maanteelastest kolleege Maanteeametist ja kõikjalt mujalt Eestist.



IN MEMORIAM ○ AADU LASS ○ IN MEMORIAM

26. – 31. jaanuarini osalesid Maanteeameti esindajad PIARC-i rahvusvahelisel talveteede kongressil ja SIRWEC-i (*Standing International Road Weather Commission*) teede meteoroloogia konverentsil Jaapanis, Sapporos. Kongressist võttis osa 2288 delegaati, esindatud oli 63 riiki ja ülemaailmset organisatsiooni. Eesti esindajad osalesid lisaks loengute kuulamisele, näituse külastamisele ja tehnilistest ekskursioonidest osavõtule ka kahes töörühmas, kus esitasid kolm ettekannet. **Järgmine Teelehe number annab toimunud kongressist ulatuslikuma ülevaate.**

Fotodel paremal:

Foto 1

Jaapani võõrustajad tutvustavad kongressi delegaatidele lumekoristuse võimalusi. Tänav alla rajatud spetsiaalsest kollektorist juhitakse läbi jõgi ning elanike ülesanne on pärast lumesaju lõppu sahkade poolt tee servadesse ja kõnniteele lükatud lumi kühveldada kollektorisse.

Foto 2

Jaapanis on taliteenistuses põhitähelepanu suunatud lumekoristusele. Libedate tänavatega on juhid harjunud ja et naelkummidega sõitmine pole lubatud, kasutatakse auto sõiduomaduste parandamiseks sageli ka kette.



Pressikonverents Maanteeametis 2002. aasta maanteehoiuplaanist





Foto 3

Kongressi ilmestas 576 boksist koosnev sise- ja välisruumidesse rajatud näitusekompleks. Lisaks tuntud suurfirmadele oli väljas võimalik tutvuda ka mitmete Jaapani väiketootjate lume- ja libedusetõrje tehnikaga.

Fotod 4 ja 5

Linnaelanikud teevad usinasti ettevalmistustöid veebruari keskpaigas toimuvateks lumeskulptuuride võistlusteks ja suvel algavateks jalgpalli maailmameistrivõistlusteks.

Fotod ja tekst: Märt Puust



Möödunud aasta 21. novembril toimus Maanteeameti pressikonverents, kus Maanteeameti juhtkond ja mitme osakonna juhatajad ning Teede- ja Sideministeeriumi esindaja tutvustasid ajakirjanikele 2002. aasta maanteehoiuplaani. Kuulama ning küsimusi esitama oli tulnud uudistereportereid kõigist Eesti telekanalitest ja uudisteagentuuridest. Esindatud oli Postimees, Maaleht, Pärnu Postimees, Autoleht, Transport ja Teed. Kohal olid reporterid Eesti Raadiost ja Raadio 4-st. Tartu Raadio salvestas intervjuu. Pressikonverentsil käsitleti eeskätt kolme põhimaantee — Tallinna – Tartu – Luhamaa, Tallinna –

Pärnu – Ikla ja Tallinna – Narva maantee — renoveerimistöid ning sellega tekkivaid liikluskorraldusprobleeme ehitushooajal, samuti riigimaanteedalihooleet.

Piltidel:

- Intervjueeritav on Aleksander Kaldas, Maanteeameti peadirektori asetäitja.
- Vastajate hulgas olid (vasakult) Harri Kuusk (peadirektori asetäitja), Rain Hallimäe (teehoiu osakonna juhataja) ning Aare Pain (liikluskorralduse osakonna juhataja)





Sild üle Hvítá jõe Islandil, ehitatud 1928. Fotod on pärit Islandi Maanteeameti (Vegagerdin – Public Roads Administration) firmapostkaardilt. Neli ülemist pilti näitavad silla ehitamise eri järke.





LIIKLUS- OHUTUS- KAMPAANIAD EESTIS AASTATEL 2000 – 2001

Toomas Ernits

*Maanteeameti liiklusohutuse
osakonna peaspetsialist*

Sissejuhatus

Käesoleva aasta septembris toimus Pärnus rahvusvaheline liiklusohutusele keskendunud konverents *Baltic Sea Road Safety Days 2001*. Allakirjutanu esines seal ettekandega, mis keskendus liiklusohutuse teavitamise ja infolevi vallas tehtud töödele aastatel 2000 kuni 2001.

Kõneledes liiklusohutusest, on rahvusvaheliselt jõutud konsensusele, et liiklusohutus on vaieldamatult transpordipoliitika peamisi prioriteete, sest liikluses hukub ja saab vigastada igal aastal Euroopas talumatult suur hulk inimesi.

Euroopa Komisjon on märkinud oma väljaandes¹, et eelkõige puudutab see muudatusi seadustikus, nagu turvavööde kohustuslikku kasutamist, kiirusepiirajaid autodele täismassiga üle 3,5 tonni, tüübikinnitust sõidukeile, mille esiosa on konstrueeritud vähem vigastusi tekitavana, kohustuslikku kiivrikasutust kahe rattalistel sõidukeil liiklejatele, juhilubade nõuete harmoniseerimist ja juhtidele lubatud vere maksimaalse alkoholisisalduse ühtlustamist eri maade seadustikus. Euroopa Nõukogu juhhib samuti tähelepanu vajadusele suurendada elanikkonna informeerimist alkoholijoobes ja

suure kiirusega sõitmise ohtlikkusest. Samuti soovitatakse parandada Euroopa riikide vahelist informatsioonivahetust liiklusohutuse vallas.

Kokkuvõttes kutsub Euroopa Nõukogu üles Euroopa riike, kohalikke ja regionaalseid võime suurendama investeeringuid liiklusohutuse parandamisse ja esitab liikmesmaadele üleskutse lõpetada Schengeni lepinguga alustatud koostöö liikluseeskirjade rikkumistega seotud menetluste ning karistuspoliitika osas rahatrahvide suurendamisega seotud tegevuste vallas.

Olukorrast Eestis

Liiklusohutusega seotud tegevuste kompleks lähtub 1996. a. PHARE projekti raames alustatud programmilise dokumendi koostamisest, millest 1998 kasvas välja riikliku liiklusohutuse programmi projekt. Seda dokumenti on pidevalt täpsustatud ja arendatud. 2000. aastal esitas Teede- ja Sideministeerium selle programmi arutamiseks ja kinnitamiseks vabariigi valitsusele. Detsembris 2001 sai programm lõpuks valitsuskabineti kooskõlastuse ning kiideti heaks. Programmi lõplikuks nimetuseks on «Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm aastateks 2002 – 2010». «...See programm on välja töötatud eesmärgiga parandada oluliselt liiklusohutust ja vähendada liiklusõnnetustes hukkunute arvu. Programmi elluviimiseks on välja töötatud liiklusohutuslike meetmete kava ja nimetatud meetmetele on määratud hinnanguline maksumus ning efektiivsus. Programm on jaotatud kolmeks etapiks: I etapis (aastatel 2002 – 2004) alustatakse esmatähtsate, kiirelt toimivate ja odavamate meetmete rakendamist; II etapis (aastatel 2005

¹ Bulletin EU 6-2000
Transport (6/12)

1.4.49. Council resolution on the improvement of road safety. Reference: Commission communication 'Priorities in EU road safety: Progress report and ranking of actions': COM(2000) 125; Bull. 3-2000, point 1.4.48

– 2007) jätkatakse I etapi ajal efektiivseks osutunud meetmete elluviimist ja rakendatakse keerukamaid ja suurema maksumusega meetmeid; III etapis (aastatel 2008 – 2010) analüüsitakse kahe esimese etapi tulemusi ja rakendatakse keerukaid, suure maksumusega ja edasilükatud meetmeid.

Programmi põhiohk on suunatud inimese käitumise mõjutamisele ja seda eeskätt tema informeerimise ja kasvatamise teel. Liiklusohutusprogrammi rahastatakse sihtotstarbeliselt riigieelarvest (sealhulgas: teehoiu rahastamisest ja liiklusohutusprogrammi sihtrahastamisest) ja kohalikest eelarvest. Oluliselt peab suurenema iga mootorsõiduki kasutaja osa liikluskindlustuse eraldiste suurenemisega ennetustööse ning liikluse maksustussüsteemi (mootorikütuseaktsiis, mootorsõidukimaks, eraldised sõiduki- ja juhilubade toimingutega seotud riigilõivudest, eraldised hasartmängumaksud jms.) täiustamise teel. Lisaks on ette nähtud võimalus taotleda rahalist abi välisallikatest (Euroopa Liidu sihtprogrammide, Maailmapanga, Euroopa Rekonstruktsiooni ja Arengupanga (EBRD) ja kahepoolsete abiprogrammide kaudu) ning ka muude rahastamisallikate kasutamiseks (rahastamine erasektori poolt) ...»²

Programm on väga tihedasti seotud uue liiklusseaduse³ arutelu ja vastuvõtmisega. Nimelt on seaduse alusel kogu liiklusohutuse alane töö riigi ja kohalikul tasandil seotud liiklusohutuse programmidega. Rapla maakonna liiklusohutuse projekt (detsember 2001) ongi üks esimesi seaduse alusel koostatud dokumente.

Laste liikluskasvatuse osa on kindlasti üks olulisemaid meie järelkasvule suunatud tegevusi. Selle eesmärgiks on ...« kujundada üksteisega arvestavaid liiklejaid:

- 1) kellel on ohutu liiklemise harjumused ja kes tajuvad liikluskeskkonda;
- 2) kellel on teadmised ja oskused, mis toetavad nende endi ja teiste liiklejate toimetulekut ja ohutust erinevates liiklusolukordades nii jalakäija, sõitja kui ka juhina;
- 3) kes hoiduvad käitumast inimesi ohustavalt ning liiklust takistavalt.»...⁴ ning määratleti, kuidas laste liikluskasvatust teostatakse: ... «§ 3. Liikluskasvatuse läbiviimine (1) Liikluskasvatust viivad läbi lapsevanemad (eestkostja) (edaspidi *lapsevanem*), lasteasutused ja koolid. (2) Õpetajad juhendavad ning informeerivad lapsevanemaid, kuidas lastele ohutu liiklemise põhitõdesid selgitada. (3) Kohalik omavalitsusüksus tagab liiklusohutuse, sh liikluskasvatusest teavitamise oma haldusterritooriumil.»...⁵ Liiklusalase seadusandluse osas on viimase kahe aasta (2000–2001) jooksul muudetud liikluseeskirja, juhilubade väljaandmise korda, korrastati jalgratturi ja mopeedijuhtide loa saajatele esitatud nõudeid, kusjuures praktilise sõiduoskuse osas peab juhiloa taotleja läbima ka eksamisõidu tänaval.

² EPL online 18.12.01. kl 10:32, pressiteade

³ RKs RT I 2001, 3, 6

⁴ VVm RT I 2001, 24, 139

⁵ samas

Tänased liiklusohutuse probleemid

- o Jalakäijate ohutus ülekäiguradadel
- o Ohtlikult suur sõidukiirus ja liiklus- ning ilmastikuolude arvestamata jätmine
- o Joobeseisundis sõiduki juhtimine
- o Turvavööde kasutamise madal tase, eriti tagaistmel sõitjail, ja autodes laste turvavarustuse madal kasutustase
- o Kasvava jalgrattaliikluse kehv ohutus.

Liiklusohutus ja informatsioon

Viimasel ajal on rahvusvaheliste organisatsioonide foorumitel olnud arutusel turvalisuse tunnistamine inimese põhiõiguseks ja soovitatud viia sisse vastavad parandused ka rahvuslikesse seadustesse. Kindlasti on oluline turvalisuse ja turvatundega seotud informatsiooni kättesaadavus ning käepärasus. Sellest lähtuvalt peab liiklusohutust käsitlev teave vastama kolmele põhinõudele:

- o kättesaadavus
- o võrdsus
- o arusaadavus

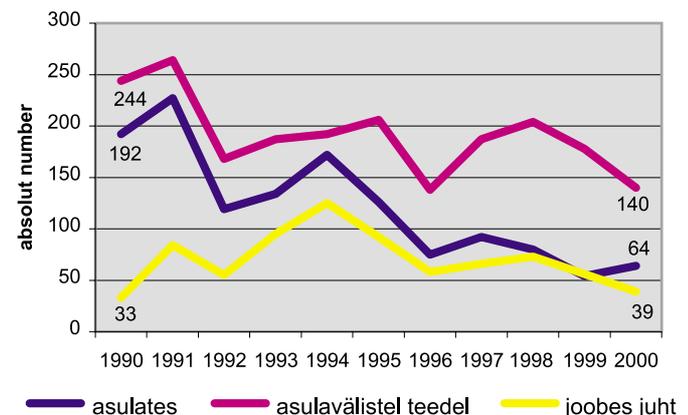
Kõik läbiviidud ja kavandatavad liikluskäitumist käsitlevad materjalid peaksid vastama neile kriteeriumidele.

Ajaloo

Esimene liiklusohutuse nädal Eestis viidi läbi 16. – 22. maini 1938. Siis liikles meie teedel 7385 jõuvankrit ja eelnenud 1937. aasta jooksul oli nende läbi saanud hukka 68 (1000 sõiduki kohta oli hukkunud 9,23), raskelt vigastada 105 ja kergelt vigastada 175 inimest.

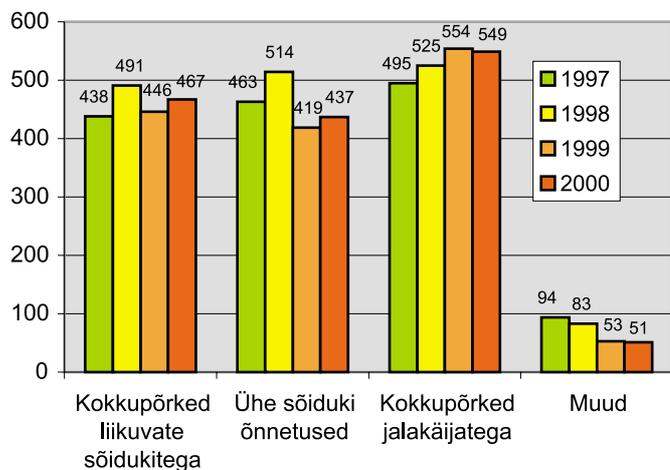
2001. aasta jaanuari seisuga oli Eestis registreeritud 82 119 veoautot, 6 059 bussi ja 463 883 sõiduaudet, hukkus 204 (0,37/1000 sõiduki kohta), vigastada sai 1844 inimest.

Hukunud liiklusvariides 1990–2000



Vaadeldes kümne viimase aasta statistikat, näeme mõningastest kõikumistest hoolimata tendentsi hukkunute vähenemisele viimase kümne aasta jooksul, mis viitab olukorra mõningasele paranemisele liiklusohutuse vallas. Kindlasti on siin oma osa ka vabariigi valitsusel, kes on alates 1998. aastast suunanud ressursse liiklusohutuse parandamisele.

Liiklusõnnetuste struktuur 1997. – 2000. a. liiklusõnnetuste põhjuse viisi



Erinevalt eelmisest graafikust, ei räägi esitatud diagramm nii heast olukorrast, et paranemisruumi nagu polekski, sest avariilisuus meie teedel ja tänavatel kasvab aasta-aastalt. Põhjusi on siin kindlasti mitmeid. Üheks põhjuseks on liiklusõnnetuste registreerimise täpsustatud alused ning kogu registreerimissüsteemi ülemineku uuele, elektroonilisele alusele. Kõik see viib ka palju täpsema ja operatiivsema ülevaate saamiseni olukorrast liikluses. Kindlasti täpsustub ka vigastatute arvestamise kord, sest alates aastast 2000 tasub liiklusvigastuste korral kannatanute ravikulud Liikluskindlustuse Fond (LKF), kuhu laekuvad arved raviasutustes osutatud teenuste eest. Praegu on täheldatavad teatud erinevused politsei ja LKF-lt saadud andmetes.

Kampaaniad

Rääkides kampaaniatest liiklusohutuse vallas, tekib paljudel lugejatel ilmselt küsimus, mis liiki kampaaniad need on: kas on meil tegemist propagandärituse või teavitamisega? Iseisvusajal on Eestis kampaaniaid kavandades selgelt asutud teavitamise ja meeldetuletamise teed, pakkudes inimestele uut informatsiooni ja teadmisi varitsevatest ohtlikest olukordadest ning viisidest neisse sattumise vältimiseks. Praktiliselt on loobutud propagandast, nn. suure isa, ema või vanema venna ideel põhineva teabe edastamisest, sest taolise informatsiooni vastuvõtmise ning mõjususe kasutegur on osutunud madalaks, kuna lisaks eesmärgiseadmisele on iga kampaania osaks ka läbiviidud tegevuse mõjususe hindamine. Liiklusohutus on iseenesest apoliitiline sotsiaalne õigus ja kohustus, seotud tihedalt inimeste teadmiste, hoiakute ja käitumiseelustega. Niisiis orienteerub liiklusohutuse kampaania teadlikule, vastutustundlikule ja seaduskuulekale inimesele, kellele on olulised üldnimelikud väärtused.

Kampaaniate planeerimisel on väga suur tähtsus õigel ajastusel, sihtgrupi valikul, samuti teema esitamise viisil, kavandatud tegevuste sidumisel ja koostööpartnerite koordineeritud tegevusel. Aastatel 1997 – 1999 kujunes liiklusohutuse vallas välja liikluskasvatuse ja liiklusohutuse teavitamiskampaaniate struktuur. Kevaditi (märtsis) käsitletakse turvavöö probleeme, aprillis – mais jalgratturite probleeme, juunis – joores juhtimist, augustis – jalakäijaid ja lapsi teel, novembris – jaanuaris helkuri kasutamist. Suure töö sellise struktuuri loomisel on ära teinud Maanteeameti peadirektori

asetäitja Harri Kuusk, osakonnajuhataja Raul Rom ja peaspetsialist Urve Sellenberg. Aastatel 2000 ja 2001 on tegevust planeeritud juba seda struktuuri silmas pidades. Kindlasti on niisuguse struktuuri kujunemisele kaasa aidanud 1996. a. koostatud liiklusohutuse programmi kava.

2000. aastal korraldati Maanteeameti liiklusohutuse osakonna eestvedamisel viis liiklusohutuskampaaniat. Need olid: «Traksid peale!» – märtsis, «Kolmas rahvusvaheline liiklusohutuse nädal» – mai esimene nädal, «Sõida kaine peaga!» – juuni, «Sõber sebra aitab» – august, september, «Ole nähtav!» – november – jaanuar.

Artikli lõpus on toodud ka logod.

Kõigist neist võiks pikemalt kirjutada.

Traksid peale!

Turvavöö kasutamata jätmine on tinginud paljude noorte inimeste elu ja tervise kaotuse. Iseenesest lihtne seade säästab kriitilisel hetkel paljudele sõidukis olijatele võime jätkata pärast selle hetke möödumist oma igapäevaseid toimetusi. Kampaania eesmärgiks seati avaliku arvamuse ja sõiduki-juhtide tähelepanu juhtimine turvavööde kasutamisele autodes, mõjutamaks juhte ja reisijaid end turvavööga kinnitama nii ees- kui tagaistmetel. Eeldati, et pärast kampaania lõppu on turvavööde kasutamine suurenenud 3 kuni 6 %.

Kampaania võimendamiseks kavandati koostööd politseiga enne kampaaniat, selle ajal ja ka hiljem.

Enne kampaania algust tehtud statistilisest kokkuvõttest selgus, et 1995. kuni 1999. aastani oli liiklusavarii ohvreid 5635, neist hukkus 699 ja said tõsiselt vigastatud 4936, kusjuures 87,4 % hukkunute ja 78,6 % vigastatute puhul olid autodes turvavööde kinnitamata. 1999. aastal tehti ka vaatlusuuring, milles selgus, et asulates olid autodes kinnitatud keskmiselt 52 %, väljaspool asulaid 70 % eesistmel sõitjast, tagaistmel sõitjast aga vastavalt 15 % ja 10 %.

Alustasime tutvumist läbiviidud edukate kampaaniate materjalidega ning otsima reklaamiagentuuri, kes suudaks kampaania ellu viia. Valik langes reklaamiagentuurile «Zoom», kes pakkus välja mitme aasta peale jaotatud strateegia.

Kampaania üks loosung oli «Traksid peale!», teine – «Kinnita turvavöö ka tagaistmel!», kolmas oli teade: «Politsei jälgib teie tegevust turvavööde kasutamisel, ta teeb teile märkuse ja rahatrahvi, politsei võib teile anda võimaluse kirjutada essee turvavööde vajalikkuse kohta. Kokkuvõtlikult kõlas kampaania idee nii: «Turvavöö on lihtne, muudab teie sõidud turvaliseks ja seda teemat käsitletakse ka edaspidi.» Lisaks korraldati pressikonverents ja näitus-väljapanek avariilistest autodest, kus oli ka näha, kas sõitjad olid või ei olnud kasutanud turvavööde. Väljapanek oli 2000. aastal ainult Tallinnas Viru tn alguses, 2001. aastal olid väljapanekud Tallinnas, Narvas ja Tartus.

Kampaania käigus kasutati postreid välimeedias suuremates linnades ja ka maanteedel ühe kuu jooksul. Kõik telekanalid (ETV, Kanal 2, TV 1 ja TV 3) esitasid klippe vähemalt 2 korda päevas kuu aja jooksul. Jaotusmaterjalidena valmistati 20 000 voldikut selgitustega turvavöö vajalikkusest nii eesti kui vene keeles. Valmistati 20 000 klepsu, 2000 pasta-pliatsit kampaania logoga. Ravi- ja lasteasutustesse ning koolidesse jaotati temaatilised postriid. Politsei kontrollis turvavööde kasutamist ja Maanteeametile laekus üle 750 essee kõikidest maakondadest. 2001. aastal kirjutas Tartu Ülikooli ajakirjandusosakonna üliõpilane analüütilise kursusetöö Tallinnas kirjutatud esseede alusel. Teemat käsitleti korduvalt ajakirjanduses, raadios ja televisioonis.

Kampaania lõpul tehti kokkuvõtted ja korraldati nii avaliku arvamuse kui ka plaaniline vaatlusuuring. Nende alusel võib väita, et kampaania oli märgatav, turvavõõde kasutamine paranes nii asulates kui asulaväliselt keskmiselt 3,5 %, mis vastas seatud eesmärgile.

2001. aastal korraldati analoogiline kampaania laste turvavarustuse kasutamise propageerimiseks. Lisaks olid kavandatud laste turvavarustuse esitlused suurtes kaubamajades. Politsei anketeeris turvavõõde mittekasutajaid ning koostöövalmis eeskirjarikkujail vähendati trahvimäärasid. Esialgsete kokkuvõtete alusel paranes laste turvavarustuse kasutamine 2001. aastal ca 8,5 %.

Taustategevus

Paralleelselt liiklusohutuse kampaaniatega jätkub ka lastele suunatud liikluskasvatustlik tegevus. Otseselt on liikluskasvatus Haridusministeeriumi asutuste tööpõld. Maanteeamet aitab omalt poolt kaasa temaatiliste materjalide ja kirjandusega. Möödunud aastate jooksul on valminud *Liiklusaabits* esimestele klassidele, värvi-ise-raamat koolieelikele, lauamängud ja liiklusdoomino, on koostatud eksamiküsimused jalgrattajuhtidele ja tehtud need kättesaadavaks Interneti kaudu, koostatud jalgrattajahi käsiraamat, liiklusteemalised õpilaspäevikud ja vihikuümbrised. Maanteeamet on finantseerinud helkurite jaotamist koolides ja eelkooliealiste laste asutustes, samuti pensionäridele. Õpilaste enda initsiatiivi toel on teist aastat teoksil pehmete helkurite valmistamine. Nimetatud toodet on noored ettevõtjad tutvustanud ka väljaspool Eestit.

Uurimistöö

on muutunud süstemaatiliseks ja laienuks. Lisaks korrapärasele avaliku arvamuste uuringutele, mis toimuvad reeglina kampaaniate eel ja järel, on käivitatud liiklusmonitooringualased tööd, mis hõlmavad liikluskäitumist käsitlevaid vaatlusi ja küsitlusi üle kogu Eesti. Tartu Ülikooli teadlased on alustanud riskikäitumise ja isiksuseomaduste uuringut liiklusreeglitega pahuksis olnud inimeste osas, mille kaugemaks eesmärgiks on inimese informeerimine tema kalduvusest riskialtalt käituda juba siis, kui ta alles hakkab taotlema juhiluba, samuti raskemate eeskirjarikkujate psühholoogilise nõustamise aluste väljatöötamine.

Koostöö

Liiklusohutuse osakond teeb koostööd väga laia ringi organisatsioonideringiga, tihe koostöö on riiklike struktuuridega (ARK, LKF, Politseiamet, Haridusministeerium, Siseministeerium, Justiitsministeerium, kriminaalpreventsiooniga tegelevad ametkonnad, Sotsiaalministeerium jt.). Tiheneb ja laieneb töö kohalike omavalitsustega, finantseeritakse piirkondlikke projekte ja tegevusi, abistatakse kohalike liiklusohutuse programmide väljatöötamisel. Samuti toimub aktiivne koostöö mittetulundusorganisatsioonidega ja ühendustega, nt. nagu rahvusvaheline noorte jalgratturite konkurss «Vänta aga!».

Kogemuste vahetamine

Esitame ja vahetame kogemusi seminaridel, töötubades, konverentsidel nii kodus kui välismaal. Tihedad sidemed on Soome, Rootsi, Taani, Norra, Baltimaade, samuti teiste Euroopa Liidu liikmesriikidega.

Kokkuvõtteks

Seadusandlus

Kahe viimase aastaga on Eestis võetud vastu mitmed olulised seadused ja seadusemuudatused. Muutunud korda tuleb edaspidi enam ja sügavamalt tutvustada kõigile liiklejatele, rõhutades erinevusi senikehtinud ja uute reeglite vahel.

Karistuspoliitika tuleks vastavusse viia käesoleva ebarahuldava olukorraga ja seda ei tohiks leevendada. Koostöö liikluspolitseiga või politsei selle osaga, kes jälgib liikluseeskirjadest kinnipidamist, vajab täiendavat tähelepanu.

Informatsioon ja kampaaniad

Seniste kampaaniate struktuur ja süsteem töötavad hästi ja neid tuleb edasi arendada. Kindlasti tuleb lisaks leida ja kaasata aktiivseid inimesi kohtadelt kampaaniaürituste läbiviimisse.

Kampaaniate sihtgruppide valik ja suunamine vajavad jätkuvalt täpsustamist ja järjepidevat hindamist ning jälgimist.

Uurimistegevus

Liikluskäitumise ja liikluse monitooring on baasteadmisi andev ala, mille arendamine võimaldab meil üha täpsemalt olla kursis toimuvate muutuste ja tendentsidega inimeste käitumismudelites.

Kindlasti vajab edasiarendamist töö riskikäitumisega ja elamustejanuste liiklejatega, seda nii kriminaalpreventsiooni tegevuse kui teadusuuringute abil.

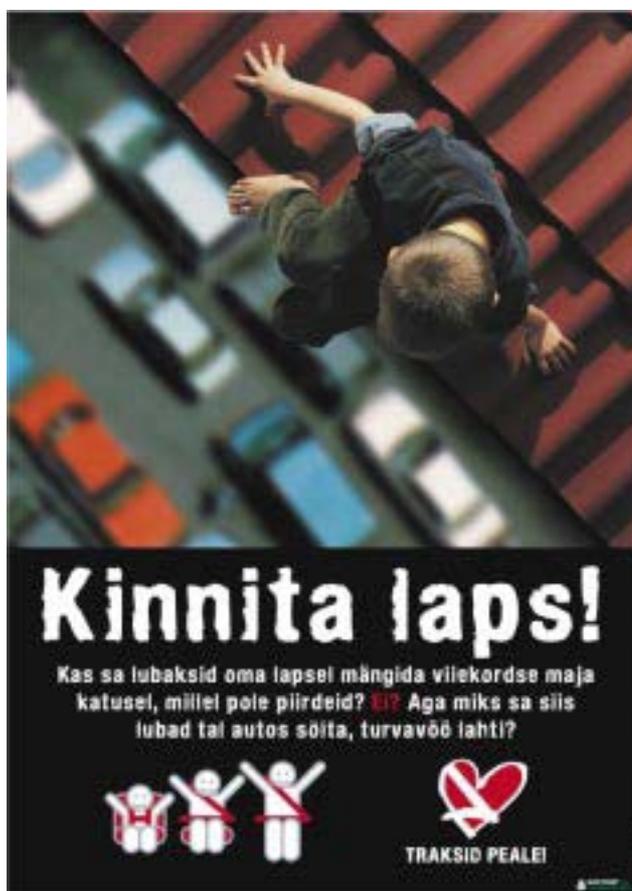




Kokkupõrkel 50 km/h muutub rool käes pehmeks, esiklaasi tekivad peasuurused muhud, taga keskel istuv laps paiskub 1000-kilose jõuga vastu armatuurlauda ja sureb.



Kinnita turvavöö ka tagaistmel



Allpool avaldame kärpe USA Transpordiministeeriumi Föderaalse Maanteeameti väljaandest (raportist) "Geometric Design Practices for European Roads", juuni 2001. Arvame, et esitatu pakub meie lugejale huvi, tutvumaks õige mitme Euroopa riigi teedemajanduse haldusstruktuuriga.

TEEDE HALDAMISE STRUKTUUR

Selles raporti osas kirjeldatakse lühidalt teede haldamise organisatsiooni struktuuri kõigis külastatud riikides, lähemalt vaadeldi iga riigi praktikat tee projekteerimise ja CSD alal. Riikidest räägitakse selles järjestuses, nagu neid külastati.

ROOTSI

Rootsi Riiklik Maanteeamet (SNRA) on vastutav Rootsi transpordivõrgu planeerimise, kavandamise, ehitamise ja korrashoiu eest. Riik on jagatud seitsmeks regiooniks, teedevõrgu kogupikkus on ligikaudu 421 000 km. Väike osa teedest (88 000 km) on otseselt SNRA vastutada, ülejäänud teed on kas munitsipaalteed (39 000 km) või erateed (284 000 km). Kuid enamik sõidukeist (70 % autokilomeetritest) kasutab riigi poolt korrashoiutavaid teid. SNRA eesmärgiks on "kindlustada pikka aega vastupidav sotsiaalmajanduslikult efektiivne transpordisüsteem nii erasõidukite kui tööstuse tarbeks kogu riigis". Selle saavutamiseks on sõnastatud viis alaeesmärki, mis hõlmavad süsteemi head kättesaadavust, transpordi kõrget kvaliteeti, surmaga või tõsiste vigastustega lõppevate õnnetuste vältimist, kooskõla keskkonnaga ja piirkondliku arengu soodustamist. Kõige tähtsam neist alaeesmärkidest on püüd viia aastaks 2007 surmaga või tõsiste vigastustega lõppevate õnnetuste arv nullini (nullvariant), mis on ka Rootsi parlamendi poolt määratud eesmärk teeohutuse alal.

Strateegiline infrastruktuuri plaan määrab transpordisüsteemi vajadused kümneks aastaks 4-aastaste plaanimistsüklite kaupa. Need SNRA poolt koos kohalike võimuorganitega väljatöötatud plaanid käsitlevad riigimaanteed ja raudtee vajadusi. Piirkondlikud plaanid arendavad välja piirkondlikud võimuorganid iga lääni jaoks eraldi. Need plaanid hõlmavad investeringute skeeme, nõudeid teede ohutusele, korrashoiule, läbilaskevõimele ja keskkonnanõudeid. Kümneks aastaks on selle plaani jaoks arvestatud 87 miljardit Rootsi krooni (10 miljardit USD), millest 56 miljardit krooni läheb teede korrashoiule – see hõlmab opereerimis- ja rehabiliteerimiskulusid. Nullvariandi realiseerimiseks on ümber orienteeritud teede üldist ohutust suurendavate projektidele ja nende paremale rahastamisele. Lisaks rahastab Euroopa Liit Trans-Euroopa teedevõrku, mis sarnaneb osariikidevahelise teedesüsteemiga USA-s.

TAANI

Taanis vastutab teede eest Transpordiministeeriumi alluvuses olev Riiklik Teede Direktooraat. Direktooraadil on kaks peamist ülesannet: 1) tegevus teede vallas, kaasa arvatud teede arengu põhisuunad ja vastavad uuringud, inimeste õpetamise kohustus, andmebaaside korrashoid, riigi teepoliitika toe-

tamine ja arendamine ning rahvusvaheline tegevus; 2) teede haldamine, kaasa arvatud riigiteede võrgu planeerimine, ehitamine ja ekspluatatsioon. Taani teedevõrgu pikkus on ligikaudu 72 000 km, millest kõigest 1650 km on Direktooraadi otsese järelevalve all. Ligikaudu 10 000 km on regionaalteid, mis on maakondlike vastavate ametkondade järelevalve all, ja ülejäänud, kohalikud teed on munitsipaaljärelevalve all. Taani puhul on huvitav fakt, et iga majapidamise kohta tuleb 0,7 sõiduautot ja 2 jalgratast. Need arvud määravad ka Teede Direktooraadi tähelepanu peasuuna, sest autojuhtide vajaduste esikohale seadmise asemel tuleb arvestada palju suurema hulga jalgratturite vajadusi.

1993. aastal arendati Taanis välja transpordi arengu põhisuundade plaan, mille eesmärgiks oli luua uus tasakaal, toetades transpordi järjepidevat arengut, vähendades liikluse kasvu, soodustades autodele alternatiivi pakkuvate liiklusvahendite osatähtsust, muutes liiklust ohutumaks, parandades linnakeskkonda ja laiendades uuringuid ning arendamist. Iga eesmärgi tarvis seati algsihid, nagu näiteks liiklusõnnetuste vähendamine 45 % võrra ajavahemikus 1988 – 2000, CO₂ taseme stabiliseerimine 2005. aastaks 1988. aasta tasemele ja selle vähendamine 25 % võrra aastaks 2030, jalgrattasõidu ja jala käimise edendamine linnades ning linnaliikluse parandamine, saavutamaks üldist elukvaliteedi paranemist. Lisarõhk selles plaanis on riiklikul teeohutuspoliitikal, mis väidab, et "iga liiklusõnnetus on liiast". Sellest nägemusest juhindub valdav osa Taani teedekavandajatest, kes taotlevad mitte ainult ülalmainitud sihtide saavutamist, vaid neist ka võimaluse korral kaugemale liikumist. Et avariide arvu vähendada, keskenduvad kõik ohutusstrateegiad jalgratturite ohutusele, kiiruse kontrolli all hoidmisele, purjuspäi rooli istujate arvu vähendamisele ja teede ristumiskohtadele. Et tähelepanu koondus just neile valdkondadele, on tingitud sellest, et liiklusõnnetuste analüüs näitas: ligikaudu 85 % kõigist liiklusõnnetustest toimus just ühel mainitud põhjustest.

Teede Direktooraat on välja töötanud riikliku jalgrattapoliitika, rahuldumaks arvukate jalgratturite vajadusi. Selle poliitika peamine eesmärk pole mitte kõrvale tõrjuda autoga sõitjaid, vaid hoogustada jalgratta kasutamist ja suurendada jalgratta kui transpordivahendi tähtsust. Poliitika peaeesmärk on parandada linnakeskkonda, arendades samal ajal jalgrattateede võrgu planeerimist ja kavandamist, muutes rattasõidurajatiste hoolde ja kasutamise mugavamaks ning sõidu ohutumaks, laiendades uurimistööd, parandades riigi ja kohalike võimuorganite koostööd. Linnade puhul seab Teede Direktooraadi plaanimis- ja kavandamistöde filosoofia autosõidu hõlbustamisest ettepoole liiklusohutuse, vähekaitsitud teekasutajate reisisemise lihtsustamise ja ühistranspordi.

HOLLAND

Hollandi transpordivõrgu poliitika, opereerimise ja uuringute eest vastutab Transpordi ja Ühiskondlike Tööde Ministeerium. Igaüks viiest direktoraadist tegeleb selle süsteemi ühe spetsiifilise komponendiga, kaasa arvatud ühiskondlikud tööd ja veemajanduse juhtimine, kaubavedu laevadel, reisijatevedu, tsiviillennundus ja telekommunikatsioon ning post. Uurimiskeskused kuuluvad nende direktoraatide juurde ja Transpordi Uurimiskeskus on üks kolmest transpordi infrastruktuuri-, statistika- ja poliitikaalase arengu eest vastutavaid keskusi. Ministeeriumi vastutusel on 2500 km teid, millest enamik on kiirteed (mittemaksulised), sellal kui ülejäänud 125 000 km on kohalike võimude vastutada.

Ohutuse eesmärkide ja sihtide Hollandi versioon on samasugune nagu Rootsil ja Taanil. Nn. alaline ohutuse plaan näeb ette aastaks 2010 surmaga lõppevate õnnetuste 50-% ja tõsiste vigastustega toimuvate õnnetuste 40-% vähenemise. Neid eesmärgi loodetakse saavutada erinevate meetmetega: püütakse vähendada joores juhtide arvu, laiendada turvavõõde kasutamist, tõhustada kiiruse kontrolli, viia lahku jalgratturite ja autode teed, muuta riskikohad turvalisemaks, tegelda raskeveokite probleemidega, ja võtta kasutusele informatiivne teedevõrgu infrastruktuur. Kolm püsiva ohutuse põhireeglit on: teede kavandamisel arvestatakse inimlike võimete piire, püütakse luua inimest võimalikult vähe kahjustavaid sõidukeid ja õpetatakse inimest teel õieti käituma. Teede kavandamises peegelduvad need eesmärgid kui "funktsionaalsus" (sõidutee kasutamine vastavalt plaanitu- le), "homogeneousus" (puuduvad suured kiiruse variatsioonid) ja "ennustatavus" (teel peab sõita saama nii, nagu tee peaks lubama). Ülim eesmärk on arendada välja ühtlane teedevõrk, kus sarnased teed näevad ühtemoodi välja ja neil on ühtemoodi hea sõita. Hollandi ametiisikud vaatavad praegu läbi põhisuundade geomeetrist kavandamist ja annavad uue teede klassifikatsiooni, et viia see vastavusse uue klassifitseerimiskontseptsiooniga.

Hollandi ministeerium on tegemas mitmeid samme, et saavutada oma eesmärgi püsiva ohutuse alal, kaasa arvatud ühesuguse kiirusepiirangu juurutamine elupiirkondades (30 km/h linnades ja 60 km/h maapiirkondades), sõidueesõiguse reeglite muutmine ringliiklusega ristmikel, inimeste teadlikkuse tõstmine ja ohutusauditi liitmine tee kavandi üldise kontrolli süsteemi. Esimene püsiva ohutuse programmi faas maksab umbes 400 miljonit kuldnat (200 miljonit USD), millest pool tuleb keskvalitsuselt ja pool provintsidelt ning kohalike võimuorganitelt. Järgmise faasi juurutamine nõuab 12 miljardit kuldnat (6 miljardit USD), kogu programm läheb maksma umbes 30 miljardit kuldnat (15 miljardit USD). Praeguseks hetkeks on 60 % linnaala teedest ja 40 % teedest maapiirkonnas nõustunud sisse viima väiksemat kiirust. Ka mitme teise tee puhul on vastav protsess käimas. Kõigi nende plaanide aluseks lõppkokkuvõttes seisukoht "kasutada paremini olemasolevat süsteemi", mis näitab otsust kasutada olemasolevaid ressursse maksimaalselt ära.

INGLISMAA

Maanteeamet vastutab 6500 miili Inglismaa põhimaanteed ja kiirteede korrashoiu, eksploatatsiooni ning paremaks muutmise eest. Valitsus on Maanteeametile ülesandeks teinud hooldada, opereerida ja parendada kiirteede ning põhimaanteed võrku kooskõlas valitsuse transpordi- ja maakasutuspoliitika- ga. Selle eesmärgi saavutamiseks on seadud mitmeid konkreetseid sihte, nt. vähendada ummikuid, minimeerida tee mõju nii looduslikule kui ka tehiskeskonnale, suurendada kõigi teekasutajate ohutust, teavitada reisijaid valikuvõimalustest ja anda neile muud infot, nihutada raskuspunkt uute teede ehitamiselt olemasolevate korrashoiule. See raskus-

punkti nihe teeb vajalikuks olemasolevate teede efektiivsema kasutamise ja parendamise prioriteetide loetelu väljatöötamise. Teede projekte liigitatakse vastavalt sellele, millist mõju nad avaldavad ohutusele, keskkonnale ja majandusele, kui hästi nad on ligipääsetavad ja integreeritavad olemasolevasse süsteemi.

Nagu teisteski riikides, on tee ohutuse strateegia eesmärk surmaga või tõsiste vigastustega lõppevate õnnetuste 40-% ja kergemate õnnetuste 10-% vähendamine aastaks 2010 kõigil Suurbritannia mittekiirteedel ja põhimaanteedel. Need näitajad kavatakse saavutada potentsiaalsete sihtgruppide – autosõitjate, jalgratturite, noorte ja eakate riskigruppide, raskeveokijuhude ja teetööliste arvel. Iga sihtgrupi jaoks on kavandatud mitmeid algatusi. Näiteks on autosõitjate tarvis vastavates väljaannetes toodud teede plaanid, mis võiksid innustada juhti ohutumalt käituma; rohkem samme on astutud joores sõitmise vähendamiseks, suuremat rõhku on pandud riikliku jalgrattavõrgu arendamisele ja ohutumate jalgrattateede väljaarendamisele, uuritakse ka teismeliste ning eakate juhtide probleeme.

Maanteeamet on võtnud uue rolli ka teede opereerimises, et muuta moodsa tehnoloogia ja innovaatiliste ideede abil olemasolevate teede kasutamine paremaks. Ühistranspordi kasutamise laiendamine ja jalgrattateede ligitõmbavamaks muutmine on kaks skeemi, mida Amet kasutab teenuse parandamiseks ilma uusi teid ehitamata. Et neid skeeme edasi arendada, töötas Amet välja töövahendite komplekti, mis toodab tehnilisi ja innovaatilisi ideid teede haldamiseks, korrashoiuks ja arendamiseks. Veel enam, Amet on hiljaaegu välja töötanud strateegilise plaani, mis tagab teede kontrollitud ja vähendatud mõju keskkonnale.

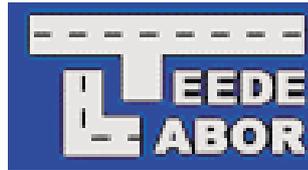
SAKSAMAA

Teede planeerimise, kavandamise ja ehitamise eest vastutab Transpordi, Ehituse ja Elamuehituse Föderaalministeeriumi Tee- de ja Teetranspordi Divisjon. Sel Divisjonil on mitmeid alldivisjone erinevate vastutusalaadega, nagu keskkonnakaitse, uurin- gud, liikluse tehnilise tagamise vahendid, teedõiguse oman- damine ja föderaalsete transpordivõrgu arendamine eri liidumaades. Kolm kategooriat teid, kaasa arvatud liidumaade föderaal- ja munitsipaalteed, liigitatakse föderaalteede hulka ja on Divisjoni järelevalve all. Iga liidumaa vastutab föderaalteede ehi- tamise, korrashoiu ja opereerimise eest föderaalministri ees ja on kutsutud kasutama vastavaid põhimõtteid liidumaade teede planeerimisel, kavandamisel, ehitamisel ja korrashoiul.

Minevikus kasutatud kavandamisepõhimõtteid on hilja- aegu taasväärtustatud ning modifitseeritud, et viia neid kooskõlla kavandamisega. Uued põhimõtted on lihtsalt soovitatav praktika kõigil teedel, välja arvatud föderaalteed, mis nõuavad rangemat lähenemist. Osalt finantspiirangute tõttu võeti nende uute põhimõtete aluseks seisukoht, et ehi- tada tuleb ainult vajalikke teid, mitte aga ideaalseid või laie- maid teid. Selline lähenemisviis baseerus ideel, et teid tuleb ehitada inimlikumas mõõtkavas ja viia nende mõju keskkon- nale miinimumini.

KOKKUVÕTE

Kõigi külastatud riikide maanteeametites on mõningaid ühis- jooni. Üks riiklik amet vastutab riikliku kiirteedesüsteemi arendamise ja korrashoiu eest, see süsteem on tüüpiliselt aga vaid väike osa tervest teedevõrgust. Iga riigi valitsus on andnud neile ametitele "ohutuskäsu", mille eesmärgitase kõi- gub nullhukunust kuni surmaga lõppenud ja raskelt vigas- tatute osakaalu vähendamiseni 40 % võrra. See liiklusohutu- se keskpunkti tõstmine loob lava enamiku tegevuste jaoks, mis on seotud tee geomeetrisel kavandamise ja projekteeri- misega teekasutajate eri sihtgrupe arvestades. ■



10 aastat OÜ Teede Laboratooriumi

OÜ Teede Laboratoorium on tegutsenud üle 10 aasta ja on tänaseks ainus eraõiguslik laboratoorium, keda on tunnustanud Eesti Standardiamet. Tänapäevaseks on järelevalve laboratooriumi üle võtnud enda hoolde Eesti Akrediteerimiskeskus OÜ Teede Laboratooriumil on kolm katsekoda: Tabasalus, Tallinnas Haaberstis ja Sillamäel.

Lähtudes tellimistest ja koostööpartneritest, on akrediteeritud ainult neid katseid, mida igapäevaelus rohkem kasutatakse. Eeltoodu põhjal on meie tegevus jaotatud järgmisteks valdkondadeks.

Projekteerimine. Meil on teede projekteerimise, teeprojektide ekspertiisi ja ehitusgeoloogiliste ning geotehniliste uurimistööde litsents. Tähtsamateks projektideks peame EV Kaitseministeeriumi tellitud Eesti suuremate lennuväljade remonditööde projekte: Tapa, Raadi, Rutja ja Ämari lennuväli. Projektide koostamisele eelnesid põhjalikud katendi uuringud ja kandevõime määramine, lähtudes ICAO (*International Civil Aviation Organization*) ja NATO standarditest. Lisaks katte remondiprojektidele koostati kõigil juhtudel ka kuivendusprojektid.

Maanteeameti haldusalas oli 2001. aastal valminud tööprojekt Rakvere – Väike-Maarja – Vägeva tee lõigul Väike-Maarja – Rakke (12,5 km) ja Nõva silla remondiprojekt Rakvere – Rannapungerja teel.

Uurimine. Uurimistööde peamised tellijad on ehitusmaterjalide tootjad, kuid meil on koostöökontakte ka Helsingi Tehnikaülikooliga.

Ehitusmaterjalide tootjad on huvitatud eeskätt oma tootangu kvaliteedinäitajate kontrollist ja uute, ökonoomsemate segureseptide koostamisest peamiselt betooni ja kõnniteekivide tootmisel. Möödunud aasta suurimaks uurimistööks oli mitmete betoonilisandite mõju eri tsementide puhul.

Uuritud on sidusate pinnaste kuivendamise- ja stabiliseerimisvõimalusi mineraalsete sideainetega. Suurimaks ja pikaajaliseks uuringuks oli teekatendite arvutusliku kandevõime hindamismetoodika väljatöötamine, millest on seni eriti olnud huvitatud Rootsi VTI ja Helsingi Tehnikaülikool. Eespool nimetatud uuringute tulemusi kasutades on käesoleval ajal koostamisel teekatendite projekteerimise juhised ja meiepoolsed meetodilised soovituselised kandevõime hindamiseks nii elastsetel, pooljäikadel kui ka jäikadel katetel. Eri teemaatika on kompleksstabiliseerimise võimaluste uurimine, eeskätt klinkritolmu ja põlevkivi-jääkõlde baasil.

Sertifitseerimine. Teede- ja Sideministri määrusega nr. 46 (20.06.2000) anti OÜ Teede Laboratooriumile kvaliteedijärelevalve hindamis- ja tõendamisasutusena õigus ehitusmaterjalide ja -toodete tõendamiseks, katsetamiseks ja kvaliteedijärelevalveks alljärgnevatel valdkondades:

- a) teerajatiste detailid (piirded, truibitorud, kaevuluugid, kaevutorud, kõnniteeplaadid, äärekivid, silla raudbetoon-detailid, valubeton)
- b) puitdetailid.

Kvaliteedikontrollisüsteem on välja töötatud järgmistele betoonitootjatega: AS Tarim, AS ALTT Näpi Betoonitehas, AS Lasbet, AS Viljandi Betoon, AS Järva Tarim, AS ALTT Sillamäe Betoonitehas, AS Keila Betoon, OÜ Kaubeton. Enamikuga on sõlmitud ka pikaajalised järelevalvelepingud.

2001. aastal hakkasime ette valmistama mitmeid ettevõtteid üleminekuks kvaliteedikontrollisüsteemile ISO 9000 seria standardite põhimõtteid järgides.

Järelevalve. Meil on nii ehitus- kui ka teehoiutööde järelevalve litsentsi. Tähtsamateks töödeks on olnud Ämari lennuväe baasi ja õhuseirekeskuse kuivendusüsteemide rekonstrueerimine ja Muuga konteinerterminaali betoonaluse ehitustööd.

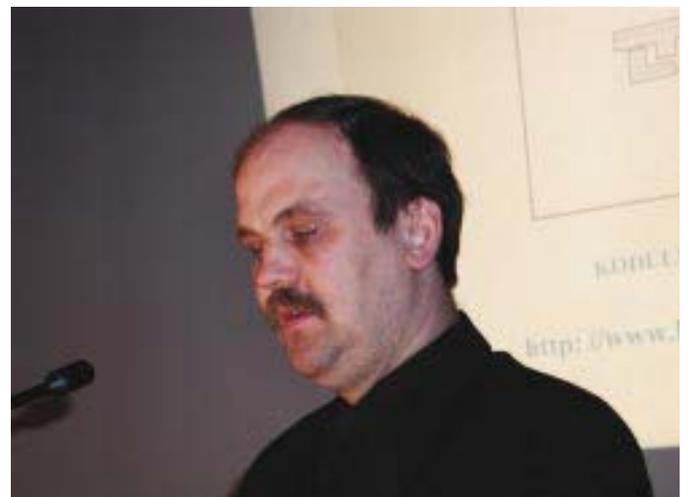
Et teehoiutööde kvaliteet ja tellija- (omaniku-) poolne järelevalve muutub üha aktuaalsemaks, oleme asfaltbetoonide ja bituumenite katsetamiseks komplekteerinud iseseisva katsekoja Tallinna Haabersti linnaossa. See võimaldab meil osutada kvaliteetset järelevalveteenust teehoiutööde tellijatele.

Lisainformatsiooni meie tegevuse ja avaldatud uurimistööde kohta võib leida koduleheküljelt

<http://www.hot.ee/teedelabor>

KUUNO MESCHIN

OÜ Teede Laboratooriumi juhataja, Ph.D./





Seminaril esinenud spetsialistid ülalt alla: Marge Rennit (Maanteemuuseumi juhataja), Kurmo Konsa, Aivar Reidla, Ülle Vahar, Rein Olli ja Peeter Koskel
Fotod: E. Vahter

MAANTEEMUUSEUMI VOLINIKE KOOLITUSSEMINAR PÕLLUMAJANDUS- MUUSEUMIS ÜLENURMEL

22. novembril 2001 toimus Tartu lähedal Ülenurmel, Eesti Põllumajandusmuuseumi ruumides Maanteemati ja Maanteemuuseumi korraldusel muuseumi volinike koolitusseminar. Seminari teemaks oli loodava Maanteemuuseumi teedemasinate kogu konserveerimine ja restaureerimine. Lisaks muuseumivolinikele osalesid seminaril kohalike teedevalitsuste mehaanikud, kelle tööülesandeks saab maanteemuuseumile üleantavate masinate praktiline konserveerimine ja restaureerimine.

Seminari töös osalesid lahked võõrustajad Põllumajandusmuuseumist – direktor Aivar Reidla ning muuseumi koguhoidjad ja metallirestauroorid. Seminari toimumise kohaks valiti Põllumajandusmuuseum, sest mõlemal muuseumil tuleb lahendada sarnaseid ülesandeid, mis puudutavad suurte masinate konserveerimist ja säilitamist muuseumis.

Ennelõunase ettekanneteploki avas allakirjutanu, tehes üksikasjaliku ülevaate 2001. aastal teedevalitsustes läbiviidud kogumistööst (vt. ka Teeleht 4 (28), 2001). Edasi sai sõna Eesti Postimuuseumi kogude kuraator Kurmo Konsa, kes mõtestas tehniliste objektide seisundi muutumise nende vastuvõtmisel muuseumi kogusse. Tema sõnavõtust jäi kõlama mõte, kuivõrd oluline on õigeaegselt kirja panna kogu teadaolev informatsioon muuseumile üleantava masina vm. eseme

kohta (selle valmistamise aeg, koht; kasutamise aeg, koht ja kasutajad; masina juures tehtud ümberehitused jmt.), sest hiljem on seda enamasti võimatu taastada. Museaalsest seisukohast ei oma ese, mille kohta puudub niisugune informatsioon, erilist väärtust.

Eesti Rahva Muuseumi konserveerimisosakonna juhataja Ülle Vahar rõhutas oma ettekandes eseme konserveerimise ja restaureerimise käigu dokumenteerimise tähtsust. Et maanteemuuseumile üleantavaid teedemasinaid konserveeritakse ja restaureeritakse teedevalitsuste töökodades, peavad tehtud tööde käigu dokumenteerima piirkondlikud muuseumivolinikud. Tööde käigu määrab kindlaks metallikonservaatoritest ning Maanteemati ja Maanteemuuseumi esindajatest koosnev ekspertide nõukogu.

Pärastlõunal tutvustas Aivar Reidla seminarist osavõtjatele Põllumajandusmuuseumi masinate kollektiooni ja selle säilitamisega seotud probleeme. Metallesemete konserveerimise ja säilitamise põhitõdedest tegi ülevaate konservator Peeter Koskel, kelle ülesandeks saab olema Maanteemuuseumi masinate konserveerimise nõustamine ja järelevalve.

Seminaripäeva lõpetas arutelu masinate konserveerimise ja restaureerimise praktilise korralduse üle.

MARGE RENNIT





TALTERI KÜMMME AASTAT

Elu möödub kiiresti, sündmused kuhjuvad ja tänased muutused ei ole homme kellegi jaoks uued, vaid nendesse suhtutakse täie iseenesestmõistetavusega – “nii on ju alati olnud”. Teedeehitus ja sellega seotud ettevõtted ei ole erandiks. Eelmisel aastal täitus AS-il TALTER kümme aastat asutamist. Ehk ongi viimane aeg lahti kirjutada lõik tüükide teedeehituse ajalugu ühe tänaseks Eestis juhtgruppi kuuluva firma saamisloost ja tänapäevast. Käesolev kirjateos sündis tänu Maanteeameti spetsialisti Enno Vahteri initsiatiivile, seega palun põhimõttelised pretensioonid ja vajadusel edasise avaldamiskeelu taotlus adresseerida temale.

Talteri sünd ja tegevus algusaastatel

AS TALTER asutati ametlikult 25. jaanuaril 1991 tolleaegse Tallinna Teede Eksploatatsiooni Valitsuse (TTEV) baasil. Et TTEV tegeles samaaegselt pea kõigi Tallinna tänavatega seonduvate kommunaalfunktsioonidega, alates järelevalvest ja korrashoiust ning lõpetades kapitaalhitusega, tekkis ärksama mõtlemisega inimestel idee parema toimivuse huvides moodustada Tallinna teede ja tänavate kapitaalremondi ning ehitustööde läbiviimiseks eraldi firma. Tasub meenutada, et Eesti oli juba taasiseseisvunud ja erakapital kui mõiste oli taas au sisse tõstetud. Ei ole juhus, et suur osa kohalikke firmasid moodustati just sel ajal. Ja ka TTEV-s ei piirdutud ühega, vaid kõigepealt sündis AS DOMUS (tänapäevase AS DOMUS TEED), seniajani edukalt tegutsev tee-ehituse ettevõtte.

AS-i TALTER esialgne aktsionäride ring oli lai ja selle moodustasid TTEV töötajad. Erilised teened firma loomisel on kahel tänaselgi teedeehituse korüfeel – Tiit Padar'il ja Heiki Vili'l. Tiit Padar juhib praegu kindlakäeliselt Tallinna Teede AS nimelist ettevõtet (endine TTEV), mis on kuni hiljutise erastamiseni linnale kuuluva ettevõttega igati edukas olnud, ja Heiki Vili annab peaprojektijuhina oma panust

TALTER-i tegemistesse ning edastab kauaaegset kogemust noorematele kolleegidele. TALTER-i esimeseks tegevdirectoriks sai Vello Helm, kes kuulus eelnevalt samuti TTEV töötajate hulka. Esialgu alustas Talter tegevust 11 töötajaga.

1990-ndate aastate algul moodustus Tallinnas omapärane tee-ehituse ettevõtete koostis: neli “suurt T-d” ehk TALTER, TITANIA, Treilor ja TASFIL. Neist vanima ajalooga ettevõtteks oli asfaltbetooni tootmisega tegelenud AS TASFIL, endise nimega Tallinna Asfaltbetoonitehas, mis kõnesoleval ajal kuulus veel Tallinna linnale ning mille juured ulatuvad tagasi 1969. aastasse. AS Treilor moodustati Tallinna TERV-i likvideerimisel ja TITANIA kasvas välja maantee süsteemist seoses TREV-2 eraldumisega Maanteeametist. TALTER, TASFIL ja TITANIA, kes oli põhiliselt spetsialiseerunud küll maantee asfalteerimisele, tegid mitmeplaanilist koostööd Tallinna linna objektidel ja mõnda aega räägiti TALTER-i ning Titania ühinemisestki, mis praktikas siiski mitmetel põhjustel ei realiseerunud. Nagu hiljem ei realiseerunud ka erastatud Tallinna Haljasalade Trusti vara eelnevalt kavatsatud jagamine, sest nagu elus juhtub – “olukord oli muutunud”.

Väliskapitali tulek Eesti tee-ehitusse

1993. aastal võitis Soome ehituskontsern Lemminkäinen Oy, tihedas konkurentsias AS-ga TITANIA ning Rootsi Kuningriigi ehituskontsernidega Skanska AB ning NCC AB, Tallinna lennujaama stardi- ja maandumisraja avariiremondi projekti saamiseks korraldatud konkursi. Käesoleva kirjatüki koostaja, kes töötas sel ajal põhitöökohaga Maanteeametis, osales hindamiskomisjoni töös ning hiljem projektijuhina ja tellija esindajana rajaremonditööde järelevalves. Kui projekti järgsed tööd olid lõpetatud, tegi Lemminkäinen Oy, olles jõudnud veendumusele kohaliku spetsialisti töölevõtmise vajaduses, endisele vastasmängijale ettepaneku nende firmasse tööle asuda, mille viimane ka vastu võttis. Rajaremondile

järgnes 1994. a. kevadel rahvusvaheline konkurss Tallinna lennujaama stardi- ja maandumisraja ning ruleerimisradade rekonstrueerimiseks, mille võitis taas Lemminkäinen Oy, kes töö ka edukalt lõpule viis.

Lennuväljaprojekti (1994./95, kogumaht ca 160 miljonit EEK-i) teisel aastal alustas, enamjaolt siinkirjutaja initsiatiivil, tee-ehitusala tegevust Lemminkäineni tütaretevõtte Eestis – Lemminkäinen Eesti AS. Kuigi firma oli loodud juba varem, alustati tee-ehituse mõistes tühjalt kohalt, toetudes suures osas Lemminkäinen Oy-lt renditud tehnikale ning välistööjõule. Selles kontekstis tulebki läheneda tolleaegsele tegevusele ning mitmetele otsustele. Siiski võideti juba 1995. ehk algusaastal kaks maanteeobjekti (nn. Ussisoo lõik Tallinna – Tartu maanteel ja Tallinna – Rapla mnt. lõik Tallinna lähistel, kusjuures mõlemal objektil rakendati ühena esimestest Eestis bituumeniga stabiliseerimist) ning Laagna tee osaline rekonstrueerimine Tallinnas. Viimane objekt on omanäoline seetõttu, et kõrvuti asetsevatel lõikudel võtsid mõõtu ühelt poolt Lemminkäinen Eesti AS koos AS-ga Tref Tartust ning teiselt poolt TALTER, Titania ja Tasfil. Kokkuvõttes jäi võistlus enam-vähem viiki, kuid sai selgeks, et TALTER, Titania ja teisedki kohalikud ettevõtted pidid ka kohalikel konkurssidel hakkama arvestama esimese väliskapitalil põhineva konkurendiga. Korrektsuse huvides tuleb märkida, et maanteedel olid samaaegselt rekonstrueerimistööd läbi viinud ka Andament Oy ja Interbetoni Oy nimelised Soome ettevõtted, kuid nende tegevuse iseloom Eestis jäi siiski episoodiliseks.

Järgnev, 1996. aasta oli Eesti tee-ehitajatele suhteliselt edukas. Tööd tehti nii maanteedel kui ka linnades. Lemminkäinen Eesti viis läbi Ääsmäe – Haapsalu mnt. rekonstrueerimise Harutee ja Risti vahelisel 40 km pikkusel lõigul ja alustas omajagu skandaalset Tammsaare tee läbimurde projekti Tallinnas. Siinkohal tuleb jällegi nimetada, et projekti initsiaatoriks ja juhiks olid Rakennus Oy Lemminkäinen ja Lemminkäinen Eesti üldehitusüksus. TALTER ehitas samal ajal suure osa Tallinna linna tee-ehitusobjektidest, sh. ligi 30 miljonit maksnud Mustakivi tee ehituse, ja lõpetas aasta ca 60 miljoni kroonise netokäibega. Hästi elasid ka asfalditootjad, keda Tallinnas ja lähikonnas oli kolm: lisaks Lemminkäinen Eesti mobiilsele segistile, mis tootis peamiselt oma firma tarbeks, tegutsesid TASFIL-i tehased ja Lagedil paiknenud AS Harbet nimeline ettevõtte, mis varem kandis Harju Asfaltbetoonitehase nime. Kuid suuremad muutused olid alles.

Firmaostud ja uus kooslus

1997. a. toimus Tallinna tee-ehitusturul tuntav langus. Paremini suutsid olukorraga kohaneda need tee-ehitusettevõtted, mis olid spetsialiseerunud tervenisti või vähemalt osaliselt maanteeetöödele (näiteks Teede REV-2, Lemminkäinen Eesti), eratellimuste täitmisele (näiteks ASPI), või kelle põhiline tegevusala asus väljaspool Tallinna (näiteks TREF). Tallinna linna põhiobjektiks oli eelneval aastal alustatud Tammsaare tee läbimurre, millest AS TALTER kõrvale jäi ja kus erinevad tee-ehituslikud tööd jagunesid Lemminkäinen Eesti, ASPI, Teede REV-2, TREF-i ja ME Tallinna Teed vahel. Põhiosas Tallinna linna tellimustele tuginev Talter sattus teatavatesse majandusraskustesse ning lõpetas ca 26 mEEK käibe juures aasta kahjumiga. Olukord oli kosilastele soodne ja neid leiduski korraga kaks: Lemminkäinen Oy Soomest ning NCC AB Rootsist, kes vahepeal oli seoses Wibau 200 marki segisti hankimisega TASFIL-i suutnud omandada arvestatava osaluse TASFIL-is.

Pärast pikki läbirääkimisi kohalikul ning rahvusvahelisel tasandil omandasid Lemminkäinen Oy ja NCC AB 1997. aasta lõpupoole põhiosa, veidi hiljem ka ülejäänud osa TALTER-i aktsiatest. Samaaegselt osteti ka TASFIL-i aktsiate kontrollpakk, mille hulka kuulus avalikul enampakkumisel müüdnud Tallinna linna osalus TASFIL-is. Lisaks omandati Tasfili kaudu põhiline osa AS HARBET varadest ja liideti TALTER-iga Lemminkäinen Eesti AS tee-ehitusüksus. Lemminkäinen Eesti AS poolt renditav mobiilne VIARECTA segisti viidi üle TASFIL-i. Lemminkäinen ja NCC toimisid omavahelise võrdõiguslikkuse põhimõttel, mis jättis Lemminkäisele TALTER-is ja NCC-le TASFIL-is sümboolse osaluse nime.

Kaks uut väliskapitalil põhinevat struktuuri olid sündinud. Ühtlasi oli TALTER-il ja Tasfilil tee-ehituses ning asfalditootmises lühiajaliselt tekkinud ülitugev positsioon ja potentsiaal Tallinna linnas ning selle ja ümbruskonnas. 1997. a. tegevust asfaldi tootmisega alustanud, põhiosas taanlastele kuuluv AS Baltifalt ei olnud veel kohalikkude keskkonda korralikult sisse elada jõudnud.

Ülemineku-aasta 1998

1998. aastat võib Talteri poolelt vaadelda kui ülemineku- perioodi. Uue Talteri juhtimine ei olnud kerge. Tegevdirektor Vello Helm ja juhatuse esimees Heiki Vili, kes seni olid olnud ühtlasi suuromanikud, pidid harjuma palgatöötaja rolliga, nagu ka mitmed teised endised aktsionärid. Lemminkäinen Eesti AS tee-ehitusüksuse baasil laienes tegevus maanteedele, mis senini oli kujutanud TALTER-ile kui firmale tundmatut ala. Teatavaid konflikte tekitas erinevate firmakultuuride – TALTER vs. Lemminkäinen Eesti – erinevus, samuti iidsetest aegadest teatud-tuntud “vanade olijate” ja “sissetungijate” vaheline vastuolu ning sisemine, kohati alateadvuslik umbusk, mis andis mitmelgi tasandil tunda veel pika perioodi vältel. Lisagem siia sagenenud ja kohati tarbetunagi tunduv aruandlus, ingliskeelne asjaajamine, seosed ja vastuolud TASFIL-iga kui sidusettevõttega, IT-süsteemide ühildamise vajadus... ning saab ehk osaliseltki selgeks ülemineku- perioodil lahendamist vajanud ülesannete keerukus.

Omad probleemid tekkisid ka TASFIL-is. Mõnda aega tegutses firma ilma tegevdirektorita, sest koos omanike vahetusega lahkus – omal vabal valikul – kauaaegne TASFIL-i juhataja Tõnu Raag. Allakirjutanu, olles üheaegselt nii TALTER-i kui ka TASFIL-i juhatuse esimees, vältis kahest ettevõttest koosneva grupi parema summaarse tulemuse huvides ükskõik kumma firma tegevjuhi kohale asumist. Pärast mõnekuulist juhtimisvaakumit asus direktoriks kunagine Tallinna kommunaal ameti juhataja asetäitja ja vahepeal AS-is EMET töötanud Heiki Alango. Nn. vana TASFIL-i päranduseks olid ka korrastamata territoorium, remontimata ruumid, segadused kinnisvaraga, ülemäära arvukas personal ja endis- aegne suhtumine klientidesse. Lisagem siia tootmise organiseerimine Harbeti territooriumil Lagedil, tootmine mobiilse segistiga, tihenev konkurents asfalditootmise turul (tegevust alustas AS REVADOR), Harbeti spetsialistide kiirustav lahkumine mõnegi arvates “uppuvalt laeval”... ja selgub ka ülemineku- perioodiks TASFIL-i ette püstitatud ülesannete keerukus.

Kuigi ametlikult oli Maanteeameti lepingupartneriks veel Lemminkäinen Eesti, tegi TALTER sel aastal juba sisuliselt kõiki töid Tallinna – Tartu, Tallinna – Rapla ja Tallinna – Kloogaranna maanteedel. Jätkusid tööd ka Tallinna linnas, suuremate objektidest võiks nimetada Peterburi tee/Tartu mnt. ristmiku rekonstrueerimist. Vaatamata sellele, et esines ka ta-

gasilööke – näiteks Kärkla lennuvälja rekonstrueerimisel kanti pakkumis- ja projektijuhtimisvigade tõttu kahjumisse ligi 2,5 miljonit krooni ja mitukümmend tuhat kantmeetrit materjali –, lõpetati aasta kasumiga. Kasumiga lõpetas ka TASFIL. Tagantjärele on küsitav otsus mitte jätkata tootmist Harku karjääris, kuhu hooajaks oli paigaldatud TASFIL-i mobiilne segisti. Kuid samas: kui oskaks tulevikku ette näha ja ainult õigeid otsuseid vastu võtta, ei peaks juba ammu tööga elatist teenima. Kokkuvõttes toimus lühikese aja vältel tuntav edasimineki: TALTER lõpetas aasta 125 miljoni ja TASFIL 61 miljoni kroonise aastakäibega, mis konsolideerituna andis tulemuseks ligi 160 miljonit. Sealjuures TASFIL tootis 164 000 tonni asfaltbetooni.

1999. aasta – laienemine Tartusse ja direktorivahetus

1999. aastasse mindi laienemisplaanidega. Kevadsuvel, pärast pikki läbirääkimisi Tartu ettevõttega Ratex, ostis TALTER Ratexi pankrotiohus tüdarettevõtte AS Üleaedne varad, võttis üle töötajad ja rentis tootmisterritooriumi Rebase tänaval. Kuigi hange oli skeptikute arvates väga kaheldava väärtusega, alustas TALTER asfaldi tootmise ja tee-ehituse alast püsivategevust Tartus ning mujal “lõunaregioonis”. Mitte väike osa ettevõtmise käimatõmbamises on kahel 1999. aastal TALTER-isse tööle asunud isikul: Tarmo Trei’l, kes alustas Tartu projekti juhina ning Lembit Paas’il, kes lühikese sisseelamisperioodi järel asus tööle Tartu osakonna juhatajana. Mõlemad mehed on tugeva maanteede süsteemi taustaga – Tarmo kui omaaegne Lääne Teedevalitsuse ja Lembit kui Jõgeva Teedevalitsuse teemeister.

Vaatamata raskustele kujunes 1999. aasta TALTER-ile edukaks. Suur osa selles oli endisel TALTER -i tegevjuhil Vello Helmil, kes pärast pingelist aastat otsustas kahjuks tee-ehitusest tagasi tõmbuda ning siirdus jäätmekäitlusesse. Siinkohal kõigi endiste kaastöötajate ühine tänu Vellole tehtud töö eest ja panuse eest TALTER-i arengusse. Kahju, et niisugune spetsialist ala vahetas.

2000. aastasse siirdus TALTER juba uue tegevjuhi, Tarmo Trei, juhtimisel. Arvesse võttes mehe eelnevaid töökogemusi – lisaks teemeistri ametile on ta teinud tellijapoolset järelevalvet Tallinna lennujaamas lennuvälja rekonstrueerimisel, olnud Lemminkäinen Eesti projektijuht Tammsaare tee ja Rocca-al-Mare Maksimarketi suurehitustel, Merko Insenerivõrkude AS-i tegevdirektor – oli sobivamat kandidaati vabanenud kohale raske tahta.

TALTER tegi 1999. a. mitmeid töid maanteedel (sh. Tallinna – Narva, Risti – Virtsu ja Kärkla – Heltermaa mnt.) ja Tallinna linnas (sh. Liivalaia ja Juhkentali tänava asfalteerimine). TALTER paigaldas asfaltbetooni üle 157 000 tonni ja lõpetas aasta 165 miljoni kroonise käibega. TASFIL-i käibeks kujunes 67 miljonit krooni. Konsolideerituna toodeti rekordilised 214 000 tonni asfaltbetooni.

2000. aasta – laienemine Lääne-Virumaale ja “presidenditee”

Aastal 2000 ostis TALTER avalikul enampakkumisel Lääne-Viru Teedevalitsuse tootmisbaasi Rakvere lähedal Pahnimäel. Ostuga koos omandati endise Saksa DV päritolu segisti Teltoomat, mis pärast teatavaid remondikulutusi ka tööle saadi. Jätkus asfaltbetooni tootmine Tartus. Aasta lõpuks oli TALTER tootnud ca 50 000 tonni asfaltbetooni. Üle hulga aja investeeris TALTER mullatöömehhanismidesse, mille tulemusena suurenes oma jõududega tehtavate pinnase- ja alusetööde osakaal.

Eesti teedeehitajad elasid välisrahade ootuses, mis piirduis siiski vaid kahe projektiga Tartu maanteel kogusummas ca 35 miljonit krooni. TALTER suuremateks projektideks olid Tartu – Jõhvi mnt. remont Mustvee lähedal ja Tallinna – Pärnu mnt. kapitaalremont lõigul Harutee – Kernu. Eriliste objektide hulka kuulub kindlasti Viimsi – Rohuneeme tee ehk tollaegse “presidenditee” ehitus. Tallinna objektidest tasub nimetada Tammsaare tee laiendamist Sõpruse pst. ja Mustamäe tee vahelises osas, Pärnu mnt., Estonia pst. ja Endla tn. asfalteerimist ja SAS Radissoni hotelli ning Tallinna Kaubamaja vahel asuva Rävälä pst. – Laikmaa tn. ristmiku rekonstrueerimist.

TASFIL jätkas Betooni tn. tootmisbaasi renoveerimist. Aasta lõpuks said lõplikult likvideeritud moraalselt ja füüsiliselt vananenud Vene ja Ukraina päritolu segistid. Tootmisbaas hakkas omandama üha enam kaasaegset ilmet.

TALTER lõpetas aasta 186 mEEK käibega. Arvesse võttes TASFILi toodangut 122 000 tonni, grupi konsolideeritud käivet üle 200 miljoni krooni ja kasumit ca 10 miljonit krooni, võis aasta lugeda kordaläinuks.

Aasta 2001 – WB, ISPA, ISO, personali uuemine ja ühinemisotsus

2001. aasta suhtes olid tee-ehitajatel taas suured lootused. Oli ju realiseerumas kaks Maailmapanga ja kaks ISPA rahastatavat teeprojekti. Tulenevalt karmidest konkursitingimustest sündis Eesti ajaloos ennenägematu kokkulepe: neli suuremat tee-ehitusfirmat – Teede REV-2, ASPI, TREF ja TALTER – moodustasid võrdsetel alustel konsortsiumid konkursil osalemiseks. Täispanga peale minnes võidetigi kevadel sisuliselt kõigi nelja projekti konkursid. Paraku läksid enam-vähem plaanipäraselt töösse vaid kaks väiksemat projekti. Segastel asjaoludel, kusjuures protsessis osalesid nii eurobürokraadid, kohalikud ametnikud ja poliitikud, ajakirjandus ning konkurendid, sõlmiti ISPA projektidele leping alles 15. oktoobril, st. alles pärast tee-ehitushooaja lõppu. Et ka Eesti Vabariigi tee-ehituse eelarvelised vahendid olid suures osas projektide alla “külmutatud”, jättis toimunu oma jälje ka tee-ehitajate aastatulemisse. Asfaltbetooni tootmise maht vähenes võrreldes eelnevate aastatega mitmekümne protsendi võrra. Mõnevõrra parandasid drastilist olukorda üksikud Tallinna linna suurprojektid, millistest võiks nimetada Põhjaväila ja Vabaduse pst. laienduse ehitust.

2001. aasta algas Talterile tõsiste ebameeldivustega. Et vastaval teemal on esitatud mitmeid küsimusi ja versioone, pidasin vajalikuks lühidalt toimunud peatuda. Tee-ehitusturule pürgiv Skanska-EMV võttis palgale viis TALTER -i maanteosakonna töötajat eesotsas osakonna tollaegse juhatajaga. Toimunud võiks klassifitseerida normaalseks tööjõu rotatsiooniks, kui nimetatud töötajad oleksid üleminekust konkurendi juurde korrektsel või vähemalt mingilgi viisil teatanud. Selle asemel kuulis TALTER-i juhtkond konkreetsetele küsimustele vastuseks jutte terviseprobleemidest, kõrgkooli lõpetamise vajadusest, siirdumisest tööle sugulase väikefirmasse jne. Just nende töötajate ülesandeks oli TALTER-is Maailmapanga ja ISPA pakkumiste ettevalmistamine. Reedel, neli päeva enne pakkumiste sisseandmist lõppesid töölepingud TALTER-is, ja järgmisel nädalavahetusel töötas neli lahkunut juba AS-is Skanska-EMV uuel töökohal, samade projektide pakkumiste ettevalmistamisel.

TALTER suutis siiski lühikese ajaga lahkunud personali asendada ning tegevust normaalsel viisil jätkata. Lisaks osalemisele juba ülalnimetatud konsortsiumides teostati oma nimel mitu väiksemamahulist maanteeprojekti, sh. Tallinn –

Kloogaranna tee linnalähedase lõigu rekonstrueerimine. Eriliseks teeb nimetatud objekti see, et esmakordselt Eesti maanteeehituse ajaloos sai lõik killustikmastiksasfaldist katte. Jätksid ka tööd Tallinna linnas, mille hulgast võib eriliselt välja tuua Põhjapäila ehituse lõigul Ahtri tn. – Merevärava tee. Kolme kuu jooksul tehti töid ligi 70 miljoni krooni eest, sh. kuni 8 m sügavusel maapinnast. Projekti tähtaegne ja kvaliteetne lõpetamine andis alust uskuda, et firma areng on toimunud õiges suunas. Tehti mitmeid teisigi tavapärasest teehitusest erinevaid töid: valuasfaltkatteid trammitööde vahelisele ja nendega külgnevatele aladele Tallinnas, Confalt-tüüpi katte (kombinatsioon asfaltbetoonist ja tsementbetoonist) paigaldamine Tallinna lennujaama perroonile. Oluliste saavutuste hulka tuleb lugeda ISO 9001 sertifikaadi saamine, mille nimel tehti tööd üle aasta. Kuigi esialgu tundus, et ISO lahendab firmas ära vaid ühe probleemi – mida teha töötajate vaba ajaga? –, tekitades juurde hulgaliselt muid probleeme ja kohustusi, muutus kogu firma tegevus lõpuks oluliselt süstematiseeritumaks ja kindlasuunalisemaks.

Juba 1998. aastal kerkis esmakordselt TALTER-i ja TASFIL-i juhatuste initsiatiivil päevakorda ettevõtete ühendamise. Vaatamata põhjalikule analüüsile, peamiselt poolt- ja vaid väheste vastuargumentide esitamisele nii turukonjunktuurist kui majanduslikest kaalutlustest lähtuvalt, idee omanikfirmade kohest poolehoidu ei saavutanud. Teatavas mõttes oli aga seeme idanema pandud ja protsess käivitunud. 2001. aasta kevadel võttis TALTER-i ja TASFIL-i osaliselt muutunud nõukogu vastu firmade ühendamise otsuse. Protsess jõudis juriidilisest küljest lõpule 2002. aasta jaanuari alguspäeval kande tegemisega Äriregistrisse. Alanud aastast on ettevõtte ärinimeks AS TALTER. Praktikas seisab veel ees suur töö alates ühisele territooriumile kolimisest, mis, tõsi, on olulises ulatuses juba tehtud, kui ka firma struktuurilises ümberkorraldamises, millega oleme alustanud.

Mida kujutab endast tänane TALTER?

Talteri põhitegevusaladeks on tee-ehitus- ja remondiprojektide teostamine peatöövõtu korras, asfaltbetooni tootmine, asfalteerimistööd, stabiliseerimistööd, pinnase- ja alusetööd, keskkonnaehitus, sildade isolatsioonitööd, mäetööd, geodeetilised tööd, projektijuhtimise korras inseneritehniliste (tehnovõrkude ja mitmesuguste rajatiste ehitus) ning liikluskorralduslike tööde teostamine, vähemal määral talvine lumetõrje.

Ühinemisjärgselt on TALTER-is moodustatud kaks suurt üksust: ehitus- ja tootmisüksus, mida juhivad vastavalt Tarmo Trei ja Heiki Alango. Ehitisüksus on piirkonniti jaotatud

kaheks: Tallinna osakond, mille alla kuulub ka maantee ehitus, osakonnajuhatajaks Mikk Mutso, ja Tartu osakond, mida juhib Lembit Paas.

Asfaltbetooni tootmine toimub statsionaarselt Tallinnas, Tartus ja Pahnimäel (Lääne-Virumaal). Tallinna ja mobiilse tootmise eest vastutab Richard Viies. Tartus juhib tootmist Raivo Pajur ja Rakveres Raivo Normak. Toodetud segu kvaliteedi ja laboratoorse teooriatega eest kannab hoolt Sven Pihel.

Eraldi projekte on läbi viidud praktiliselt üle kogu Eesti, nii maanteedel kui ka linnades. Lisaks kolmele statsionaarsele asfaltbetoonisegistile on TALTER-il kaks mobiilset segistit. Hooajal oleme valmis tööle rakendama viis täisvarustuses asfaldibrigaadi. Igal aastal oleme teinud bituumeniga ja vajadusel ka tsemendiga stabiliseerimist, viimastel aastatel ka pinnase- ja alusetööd oma jõududega. Teeme mitmesuguseid eritöid: toodame ja paigaldame valuasfaltbetooni, isolatsiooni ja kattemastikseid, tihedaid asfaltbetooniseguseid, kivimastiksasfalti ja Confalt-tüüpi seguseid. Alates aastast 2000 tegeleme mäetöödega, esialgselt on hangitud kaevandamisluuba Ülgase savi- ja Selli kruusakarjäärile Harju maakonnas.

Vastavalt vajadusele koolitame oma personali, kasutades võimalusel omanikfirmade *know-how*'d. Tänu omanikfirmadele taustale oleme ka paindlikud leidmaks projektidele finantseerimisvõimalusi.

TALTER-is töötab põhikohaga ca 150 inimest, hooajal muidugi rohkem. 2001. aasta grupi – nüüd juba pigem Talteri – käibeks kujuneb ca 235 miljonit krooni. Tootsime ligi 170 000 tonni asfaltbetooni, mida ise loome enda jaoks keskpäraseks, kuid üldist turulangust arvestades rahuldavaks tulemuseks.

Kokkuvõtteks

Võib-olla, aga pigem kindlasti, on siin midagi olulist jäänud nimetamata või ehk loetav ridade vahelt – kui sedagi. Voib ka juhtuda, et mõnda sündmust on ühel või teisel põhjusel kajastatud pisut teisiti kui keegi mäletab või arvab ennast mäletavat. Ega ei vaidlegi – igasugune ajalugu paistab suures osas läbi kroonikakirjutaja silmade. Aga üks on kindel: TALTER-il on kavas tegutseda Eesti muutuval tee-ehitusmaastikul ka pikas perspektiivis, olla usaldusväärne lepingupartner nii oma klientidele kui ka teistele turul tegutsevatele firmadele.

Edu teile kõigile!

SVEN PERTENS
AS TALTER juhatuse esimees



• KROONIKA •

Alates 1. oktoobrist 2001 töötab Maanteeameti välis-osalusega projektide büroo peaspetsialisti ametis **Hendrik Puhkim**, kelle tööks on keskkonnaalaste probleemide lahendamine teehoiul. Õppinud Gustav Adolphi Gümnaasiumi prantsuse keele süvaõppeklassis. Praegu õpib Tartu Ülikoolis geograafiat.

Alates 4. detsembrist 2001 töötab Maanteeameti välisabiprogrammide osakonna peaspetsialistina **Veiko Juudas**. Varem töötanud AS ASPI asfaldi-brigaadis. Praegu õpib Tallinna Tehnikaülikoolis transpordiehitust.

Alates 3. septembrist 2001 töötab Maanteeameti välisabiprogrammide osakonna spetsialistina **Kairi Järvik**. Varem töötanud OÜ-s Üle. Praegu õpib Tallinna Tehnikaülikooli Avatud Ülikoolis transpordiehitust.



Alates 12. novembrist 2001 töötab Maanteeameti peadirektori abi kohusetäitja ja pressiesindajana **Tiina Kimmel**. Lõpetanud Pedagoogikaülikooli eesti filoloogina (1993), olnud TPÜ magistrant. Praegu õpib Tiina Kimmel Tartu Ülikoolis avalikkussuhteid ja teabekorraldust. Tiina Kimmel on töötanud Eesti Televisioonis ja TV 1-s toimetajana, teinud kaastööd mitmetele väljaannetele, osalenud raadiosaadete ettevalmistamises ja eetrisse andmises, töötanud saatejuhina televisioonis ja raadios. Ette valmistanud ja korraldanud mitmeid teleprojekte ning olnud sarisaadete autor.

Alates 1. novembrist 2001 töötab majandus-, teede- ja sideministeeriumi teeliikluse osakonna juhataja kohusetäitjana **Märt Järvik**. Varem töötas ta OÜ Üle juhatuses.

• KROONIKA •



Novembri alguses 2001 avati Tallinna – Pärnu – Ikla maantee alguses Vana-Pääskülas Tallinnas Euroopa Liidu ISPA abiprogrammi ning Euroopa Investeeringuspanga laenu arvel rahastatav Via Baltica taastusremondilõik km 13,0 – 27,2. Tahvlilt on lugeda, et töö nimetatud teelõigul maksab 141,3 mln. krooni, tellija on Teede- ja Sideministeerium ja Maanteeamet, tee haldaja Harju Teedevalitsus, projekti on koostanud Teedeekspert, tehnajärelevalvajaks FINNROAD OY, ehitab konsortsium AS TALTER, AS TREF, AS ASPI. Töö lõpetamise tähtaeg on 30. september 2002. Projektijuht on AS TALTER. Alumisel fotol avamisest osa võtnud teehaldaja-, tellija- ja töövõtjate esindajad.



Meie juubilare



ÜLO MENS on sündinud 7. jaanuaril 1937 Viljandi maakonnas Kärstnas. Teedemehe hariduse omandas ta Tallinna Ehitustehnikumis, mille lõpetas 1955. a. tehnik-ehitajana. Alates 1960. aastast töötab Ülo Viljandi Teedevalitsuses. Ta on töötanud Mustla ja Võhma piirkonnas nii teemeistrina kui ka vanemteemeistrina. Aastaid on ta olnud ehitusjaoskonna vanemtöödejuhataja ning talle on omistatud Eesti NSV teenelise ehitaja aunimetus. Aastatel 1982 – 1985 töötas ta Lääne-Siberis vanemtöödejuhatajana. Pärast Siberi-aastaid on Ülo Mens töötanud Viljandi Teedevalitsuses juhataja asetäitjana ja teedehituse jaoskonna juhatajana. Käesoleval ajal töötab sillaspetsialistina.

PEETER PAJU on sündinud 21. jaanuaril 1952. Aastal 1970 alustas ta õpinguid TPI ehitusteaduskonnas, olles enne seda töötanud kuu aega Rapla Teedevalitsuses teetöölisena. TPI lõpetas Peeter Paju teedeinseneri diplomiga 1975. a. Seejärel asus ta tööle Eesti Maanteeprojekti vaneminseneri ametikohale, kahe aasta möödudes sai temast samas projektgrupi juht. 1978. a. siirdus ta Harju Teedevalitsusse, kus töötas algul Kuusalu jaoskonna töödejuhatajana ning alates 1990. aastast Kuusalu teemeistrina. 1993. aastast alates on Peeter Paju Harju Teedevalitsuse juhtkonnas, töötades kuni 1998. aastani tootmisjuhatajana, seejärel kuni tänaseni juhataja asetäitjana.

Õnnitleme 50. sünnipäeva puhul! *Harju Teedevalitsus*

ARNO RASS on sündinud 27. veebruaril 1947 Suure-Jaanis. Viljandi Teedevalitsus sai Arno Rassile esimeseks töökohaks juba 16-aastaselt, mil ta asus tööle Võhma piirkonda tee-



Peeter Paju

tööliseks. Enne armeeteenistusse minekut töötas ta juba Võhma piirkonnas teehöövljuhi ja traktoristina. Alates 1969. aastast kuni praeguseni töötab ta remonditöökojas gaasi- ja elekterkeevitajana.

TOIVO VIITAK on sündinud 28. veebruaril 1952 Pärnu maakonnas Talil. Viljandi Teedevalitsuses peab ta autojuhiametit alates 1988. aastast.

Summary

Aadu Lass (18.01.1928 – 31.12.2001) was a man whose whole life was dedicated to the roads of Estonia. In the necrology, Teeleht gives survey on his activities in 50 years.

The Roads Administration director general Riho Sõrmus analyses the results of the year 2001 and presents his vision on Estonian road management for the year 2002.

Rain Hallimäe and Märt Puust, department heads of the Road Administration, give survey on achievements in road management in Estonia in 2001.

Highway engineer Olev Raid continues discussing the problems connected with pavement design.

The leading specialist of the Road Administration Toomas Ernits analyses the campaigns on road safety organised in years 2000–2001.

A brief review of road management in different European countries compiled by the US Federal Road Administration is presented.

Marge Rennit describes the problems discussed on the seminar of the Estonian Road Museum trustees.

Ten years have passed since the founding of the road construction firm AS Talter. Sven Pertens, director of the firm, provides a brief summary of the company's history.

The director of the AS Teede Laboratoorium Kuno Meschin writes about activities of the lab in ten years.

The new employees of the Road Administration are presented.

Correspondent of Teeleht Ahto Venner writes about Aado Kiin, the highway engineer of Järva Road Office who has resigned.