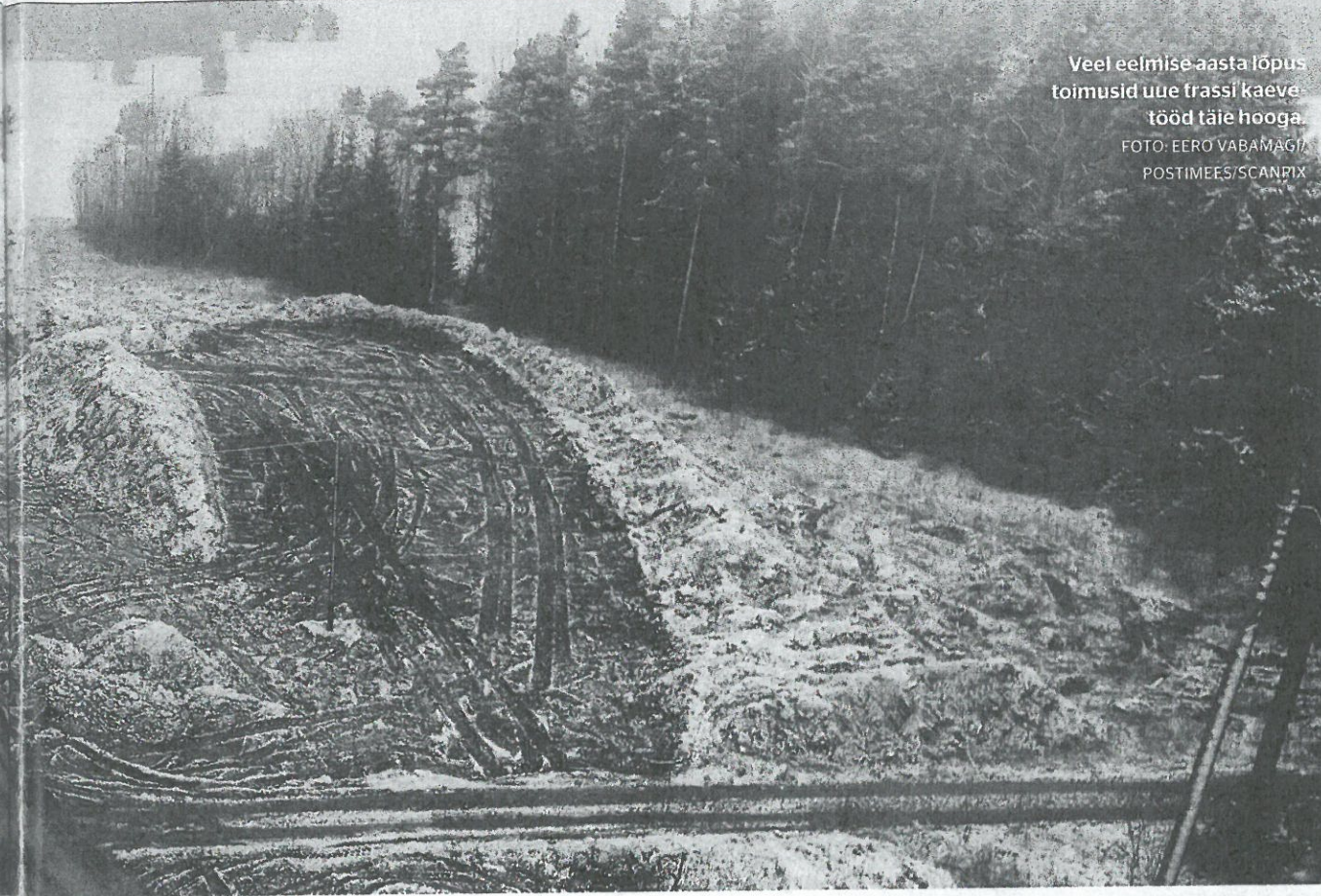


Veel eelmise aasta lõpus
toimusid uue trassi kaevetööd täie hooga.
FOTO: EERO VABAMÄGI/
POSTIMEES/SCANPIX



“Sajandi trass” on õhust nähtav

2020. aastaks ulatub neljarealine Tallinna-Tartu maantee Tallinnast Mäoni. Viimane teelõik valmib selleks eraldi trassile ning vaatamata märgadele ilmadele on ehitaja seniste töödega graafikus.

LAURI LEET
Ehituse toimetaja

Eelmise aasta 3. augustil allkirjastas maanteeamet ehituslepingu Kose-Ardu neljarealise lõigu ehitushanke edukaks pakkujaks tunnistanud TREV-2 Grupiga, lepingu kogumaksumuseks kopsakas summa – 50,65 miljonit eurot.

Paljuski eelarvest tulenevalt on Kose-Ardu teelõigu rajamine viimase 25 aasta üks suurimaid tee-ehitusprojekte Eestis, mille käigus rajatakse kogu neljarealine teelõik uuele trassile. Uue 40kilomeetrise teelõiguga seoses valmib uus teelõik, mis lühendab Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa maanteed 5,3 kilomeetri võrra.

Ehitus on ka selles mõttes küllaltki ainulaadne, et ehitusperioodil puudub sisulise mõju olemasolevale liiklusele, kuna tegemist on täiesti uue trassiga.

Varsti maasturiga läbitav

TREV-2 Grupp on avalikkuses isegi austusväärse “sajan-

di tee-ehituse” nimetuse pälvinud objektil töid teostanud alates eelmise aasta augusti lõpust. TREV-2 projektijuht Alan Muruväli toob välja, et tänaseks päevaks on kogu lõigul teostatud raadamistööd. “Uue trassi kaevetööd on samuti jõudmas lõpusirgele ja peaksid lõppema aprilli jooksul,” annab Muruväli märtsi keskel ülevaate tööde senisest kulgemisest.

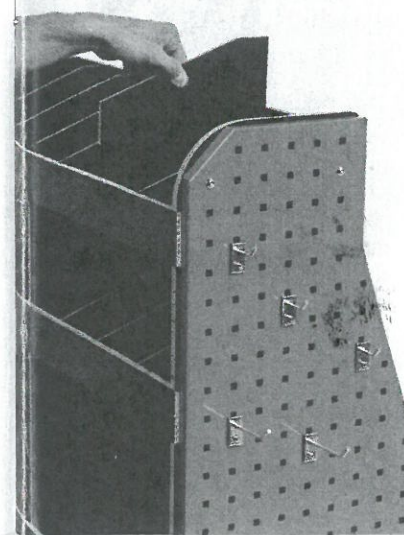
Teistest suurematest tööd on tema kinnitusel kohe lõppemas turbalõikude kaevamine ja tagasitäide. “Samuti on teostatud enamikult trassist muldkeha aluskihtide ehitus ning paigaldatud truubid. Kui praegu on trass juba õhust kenasti täies ulatuses nähtav, siis aprilli lõpuks on kogu uus teelõik korraliku maasturiga juba ka läbitav,” lisab Muruväli veel juurde, ent rõhutab, et mõistagi kehtib see objekti ja sellega seotud inimestele, mitte laiemale publikule.

“Oleme suures osas teostanud ka teelõigu algus- ja lõpp-

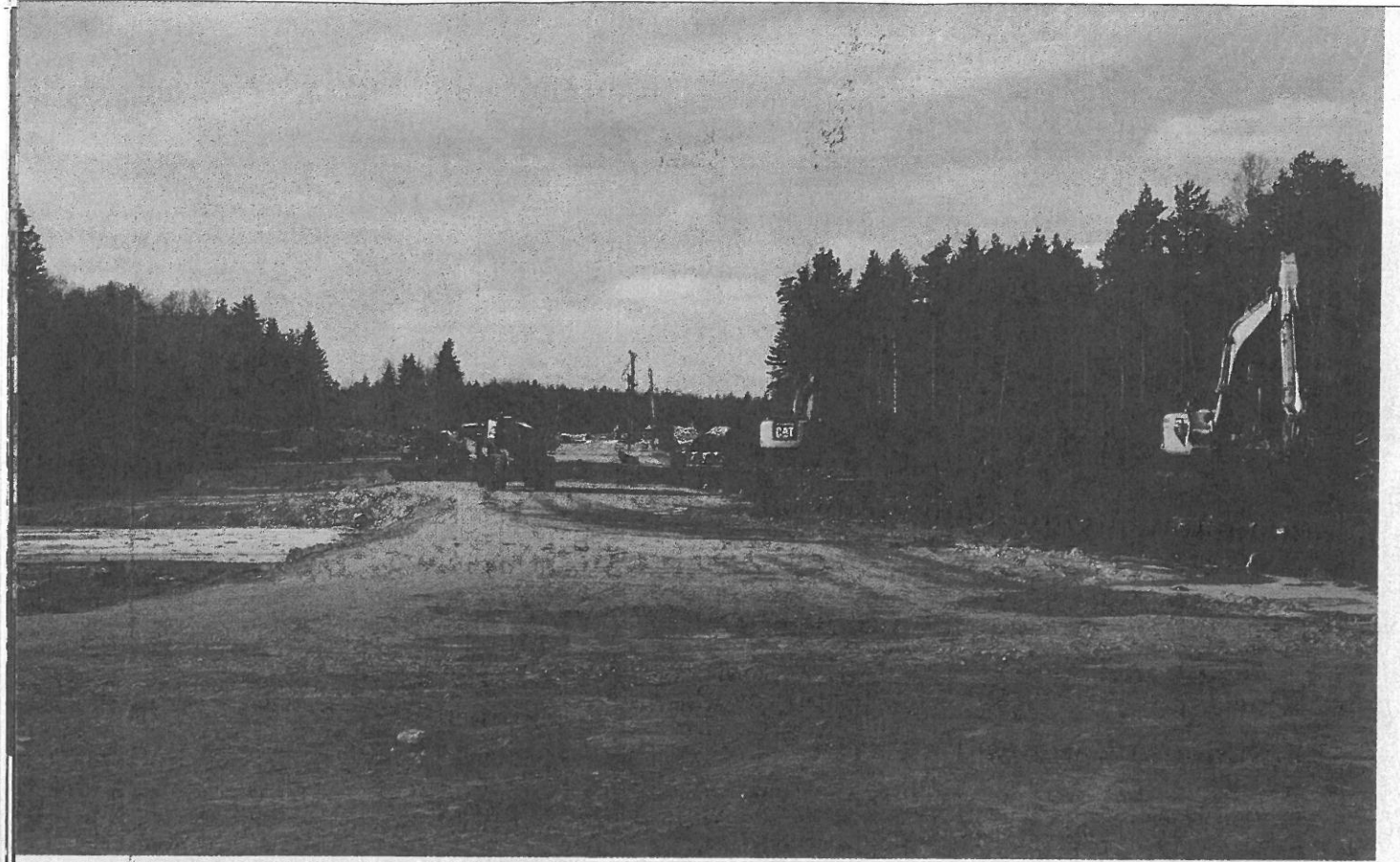


Vineerist riulisüsteemid ja sisekatted kaubikutele

www.vanerex.eu



Vanerex OÜ
Veemeistri tee 7, Haage, Tartumaa
tel 5650 9995
vanerex@vanerex.ee
FB: www.facebook.com/vanerex



Kevadeks oli ehitaja võidelnud nii liigvee kui ülemäära sügavalt külmunud pinnasega. FOTO: TREV-2 GRUPP

punktide ehk Kose-Risti ja Ardu liiklussõlmede rampide ehituse. Alustatud on kõigi sildade ja viaduktide viatöödega, rajatised on planeeritud suures osas valmis saada 2018. aasta lõpuks.

Vesi lalutas töömaal

Kuid mis on seni olnud suurimad probleemid sajandi teehituses? "Pole ilmselt meile kellelegi uudiseks, et möödunud talv ja ka sügis on olnud erakordselt vihmane, mis on püstitanud tõrkeid ka meie töös. Oli hetki, mil me ei saanud ligi mitmetele vee all olevatele lõikudele, mistõttu omakorda ka teostatavad tööd võtsid planeeritust rohkem aega."

Mõningaseks takistuseks on projektijuhi sõnul olnud ka maaparandustööde projekti kooskõlastuse venimine, mistõttu ei saanud sügisel kraavide rajamisega alustada koheselt, et liigsed veed trassist eemale juhtida. "Esialguses ajakavas prognoosisime, et maaparandustööd lõ-

MIS ON MIS Kose-Ardu teelõik

Asub Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa maanteel kilomeetritel 40-52,7

Sõlduradu 2+2, eraldusriba 2,8 m

Projektkiirus 120 km/h

Ehitamisaeg III kvartal 2017-2020

Projekti maksumus 50,65 mln eurot

Projekteerijad Kelprojektas UAB, Skepast & Puhkim AS, Reaalprojekt OÜ

Ehitaja TREV-2 Grupp

Väljaehitatavad olulisel rajatised:

Torupilli tunnel Kuivajõe-Liiva maantee jätkuks

Kose-Risti liiklussõlm Kose-Purila maantee ristumiskohas

Ardu liiklussõlm

Rõosa ökodukt Kavandatud on müratõkkevallid ja -seinad ning üks ulukite läbipääs.

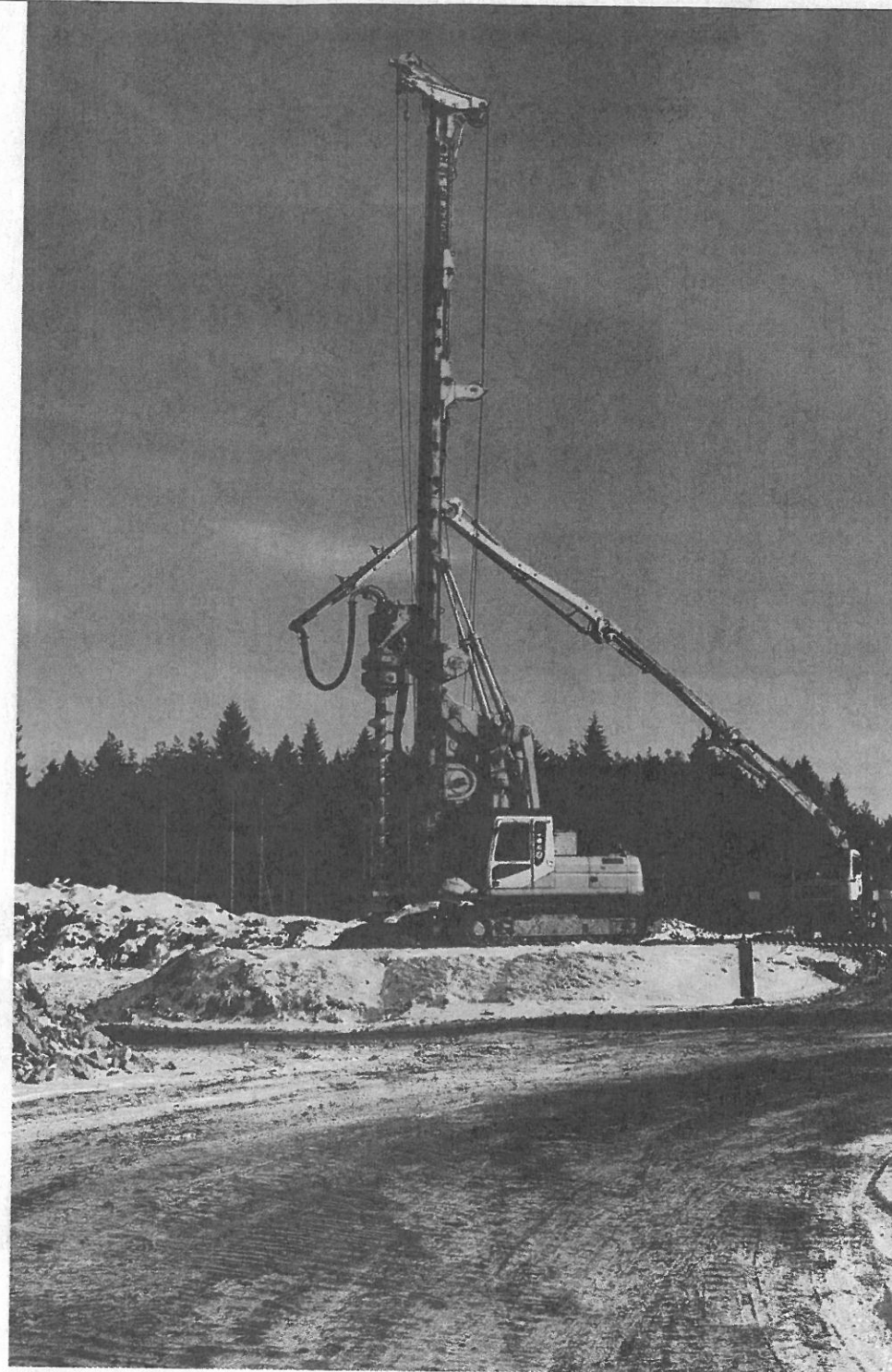


petatakse 2017. aasta jooksul, kuid tulenevalt eelnevatest põhjustest lõpevad need nüüd alles lähikuudel."

Korralike külmade tulekuga tõsteti aga oluliselt ehitustempot. "Kaeve- ja tagasitäitejõudlused suurenesid külmade saabudes koheselt ja tänu sellele ollakse töödega juba sealmaal, et kaeved hakka-

vad lõppema," saab projekti juht Muruväli rahul olla. "Teisalt ei ole ka liigne külm teehitaja suurim sõber – krõbedad ilmad külmutasid märtsi alguses maapinna sedavõrd sügavalt, et kahel lõigul pidime kaevetööd ajutiselt sulailma ootuses peatama," tõde ta lisaks.

Kevadest ootavad ja looda-



Objektile on alustatud ka sildade ja viaduktide rajamiseks vajalike vaiatöödega. FOTO: TREV-2 GRUPP

vad ehitajad erinevalt tavainimestest pigem kuivemat ja jahedamat ilma, kuna väga kiire sulamine toob veeprobleemid kohe tagasi.

Järg rajatistel ja objektidel

Vaadates ette 2018. aastaks planeeritud töödele, siis on plaanis välja ehitada kogu ob-

jekti muldkeha kuni killustikaluseni ning panna see ootele, kuna lepingus on sätestatud, et turbalõikude muldkeha peab seisma 12 ja muu muldkeha 8 kuud. "Alles selle aja möödudes saame hakata rajama killustikaluseid ja paigaldama asfalti."

Samuti plaanitakse sel aas-

tal suures osas valmis ehitada rajatised ja viaduktid, kaevata kraavid ning alustada müratõkkeseinte ja loomatarade paigaldusega. "Planeerime ka paigaldada loomade tuvastamise foorüsteemi, mis tuvastab teele läheneva looma ja langetab siis teel automaatselt lubatud piirkiirust ning

» Kui praegu on trass juba õhust kenasti täies ulatuses nähtav, siis aprilli lõpuks on kogu uus teelõik korraliku maasturiga juba ka läbitav.

AS TREV-2 Grupp projektijuht Alan Muruväl

ühtlasi hoiatab juhti. Sellise süsteemi rajamine on Eestis esmakordne."

Materjalimure lahendatud

Kui paluda üldiselt iseloomustada kogu senitehtut, toob Muruväl välja, et põhiliseks probleemiks on olnud soistele aladele ligipääsemise ja seal teostatavate kaevetöödega.

"Samuti on mõningaseks probleemiks olnud projektis ette nähtud sobivate materjalide vajalikes suurtes kogustes objekti lähistelt kättesaamine, kuid siimaani oleme selle mure mõistlikult lahendanud. Kokkuvõtvalt võib öelda, et hoolimata tee-ehituses üsna tavapärastest väiksematest viivitustest nagu ilm, pinnas või materjal, oleme töödega suuresti graafikus ja avame tee õigeaegselt 2020. aastal."

Kokku ehitatakse kogu teelõigule 2+2 sõidurajaga eraldusribaga maantee, Kose-Risti ja Ardu liiklussõlmed, üks tunnel ja üks ulukite läbipääsuks mõeldud ökodukt. Samuti on teelõigule kavandatud truubid kahepaiksetele ja väikeulukitele. Ristumised kõrvalmaanteede ja kohalike teedega saavad olema eritasandilised. Uus teelõik on projekteeritud kiirusele 120 kilomeetrit tunnis.

Praegusel Tallinna-Tartu maantee trassil olev Kose-Ardu teelõik jääb tervikuna teenindama kohalikku liiklust ja toimib vajadusel kiirtee alternatiivina mitmesuguste eriolukordade puhuks.