TEEMAD

2 Betoonteed on vajalikud — meie kõigi huvides

4 Betoonteede võimalikkusest Eestis

8 Uudised

10 Betoonist teekate on asfaldist kestvam, kuid kallim

14 Holger Karema soovitab RoadCemi tehnoloogiat

16 Betoontee oktoobrirevolutsiooni aastapäevaks

18 Tallinnas valatakse trammitee betooni

20 Tsementbetoonkattega teede ehitamise algusest Eestis 1920.–1930. aastatel

23 Kas hakkame jälle teeaukudega võistlema?

eesti betooniühing

10 aastat

eetl
Eesti Ehitusmaterjalide Tootjate Liit

Väljaandja: AS Postimees
Trükk: AS Kroonpress
Teemalehe toimetaja: Toomas Kään, tel 660 9006
e-post: toomas@innomine.ee
Küljendus: Anna Budanova

Foto: Erik Riikoja

BETOONTEED on vajalikud — meie kõigi huvides

Intervjuu Eesti Ehitusmaterjalide Tootjate Liidu esimehe Meelis Einsteiniga

TOOMAS KÄÄN

Miks peaks Eesti betoonteedele mõtlema?

Betoonteed on Eesti teedeehituses uuenduslikud. Teatud mõttes on see küll unustatud vana, aga betoonteede ehitustehnoloogia on sellest ajast, kui meil viimased betoonteed tehti, kõvasti edasi arenenud. Näiteks pole iga plaadi vahel enam põrutuskohti, mis tuuakse siiani suureks miinuseks. On vaid silikooniga täidetud mõnemillimeetrine vuuk, mida peaaegu ei taju.

On selge, et meie teede vastupidavus ei kannata kriitikat ja samamoodi edasi toimetades asi paremaks ei lähe. Vaatan, et täiesti uuel asfaltteel on juba kolme aasta pärast sissevajunud roopad, mis vihmaga selgelt näha. Betoontee kestab kindlasti kauem kui asfalttee.

Betoonteede ehitustehnoloogia on sellest ajast, kui meil viimased betoonteed tehti, kõvasti edasi arenenud.

Betoonteel on lisaks paremale vastupidavusele veel muidki eeliseid, näiteks heledam värvus, mis teeb sõitmise pimedal ajal turvalisemaks. Samuti ei lähe heledam tee päikese käes nii kuu-

Ämari lennuväljа lennuraja ehitus

Foto: Merko Ehitus Eesti

Esialgu on vaja teha katselõigud erinevatesse kohtadesse, et näha, kuidas uuenenud betoonteede tehnoloogia meie tingimustes end õigustab.

maks. Kuna betoon on autokummi all jäigem, siis mõõdetakse kütuse kokkuhoiuks 1–3,5 protsenti.

Mida tähendab betoonteede suur kodumaisuse aste?

Betoonteede ehitusel kasutatakse rohkem kodumaiseid materjale. Sissetoodud bituumeni asemel on kohapeal toodetud tsement. Samuti saab rohkem kohalikku lubjakivikillustikku kasutada. Kahjuks ei oska me veel kodumaal toodetud materjali ja kauba eelistamise summaarset kasu näha. Meie naabrid soomlased näiteks loevad omamaise eelistamist üheks võtmeteguriks majanduse elavdamisel.

Kuidas on meil lood maanteede kogu elukaare pikkuse kulude arvestamisega?

Betoontee eelised tulevad õigesti esile, kui arvestatakse tee kogu elukaare kulusid. Projekteeritakse neid ju 30–50 aastaks. Nii kauge perspektiiv läheb selgelt välja meie planeerimise ja eelarvestamise ajaraamist. Me ei oska nii kaugele ette vaadata, aga kui maailma lõppu veel ei tule, siis on sõita ikka vaja.

Arvan, et teatud asju tuleb kaugemas perspektiivis vaadata, peaksime ka rohkem järgmistele põlvkondadele mõtlema. Üldiselt optimeerime kulusid 2–5 aasta peale, alati pole see aga õige.

Kui vaatame, mis saab teest pärast seda, kui ta töö on tehtud, siis betoonteest saab head täiteainet, killustikku, aga asfaldijäägid on ohtlikud.

Aga teekasutaja kulud?

Teekasutaja kulusid praegu keegi kuskil õieti arvesse ei võta, kuid need on reaalselt olemas. Näiteks teeremondiga seoses pikem ümbersõit, valgusfoori taga istumine, kui pool teed on kinni jne. Samuti tee halva kvaliteedi tõttu tekkinud kahjud sõidukile, inimestele ja koormale. Betoontee väiksem remondivajadus kindlasti vähendab teekasutaja kulusid. Siia läheb plussiks kütuse kokkuhoid. Selle võiks välja tuua, sest räägime ju avalikust huvist.

Kuhu tasuks Eestis betoonteid ehitada?

Mina arvan, et hea koht on suuremate linnade ümber- ja sissesõidud näiteks. Seal on liikluskoormus väga suur ja seega tee lagunemine intensiivne. See on natuke linna maine küsimus ka – kui juba sissesõidutee on korrast ära, mis siis muust rääkida.

Samuti kiirteed, eriti esimene rida, mille koormus on mitu korda suurem kui teisel real. Rootsis näiteks on kaalutud teha esimene rida betoonist ja teine asfaldist.

Linnas on maa sees palju kommunikatsioone ja kui neile eraldi tunnelit pole ehitatud, siis on betoontee torude ja kaablite remondiks üles kaevamine keerulisem. Kui maa-alustele kommunikatsioonidele juurdepääs lahendada, siis linna suurte ristmike koormus on küll sedavõrd intensiivne, et betoontee eelised tuleksid kindlasti esile. Bussitaskutes ja trammiteedel on juba praegu betooni kasutatud.

Ega keegi arvagi, et betoontee on ainuõige lahendus igal pool ja unustame asfaltteede ehituse ära. Loogiline on, et betoon sobib teatud suurema liiklusega kohtadesse, kus selle eelised paremini esile tulevad. Kui räägime uutest teedest, siis ehk 5–10 protsenti võiks olla betoonist. Arvame, et esialgu on vaja teha katselõigud erinevatesse kohtadesse, et näha, kuidas uuenenud betoonteede tehnoloogia meie tingimustes end õigustab.