

# Müüdid või tegelikkus

Tulles reisilt piiri tagant, kiidavad inimesed nagu ühest suust siledaid ja eriti hea kvaliteediga maanteid igas maailma paigas ja neavad Eesti teede viletsat kvaliteeti. Kas ja miks on kõik välismaine kodusest parem? Sõna saavad staažikas teedeinsener Lembit Makstin ja Maanteeameti ehitusosakonna juhataja Aivo Salum.

TEKST: RIINA VALMSEN

**Lembit Makstin:** See on müüt. Euroopas ja ka Põhjamaades tuleks peamagistraalidel maha sõita ja võrrelda teid, kus liiklus on sarnane meie teedel toimuvaga. Meil pole tegelikult midagi häbeneda, seda kinnitavad ka Soome eksperdid, kes on siin ringi sõitnud. Tõsi, aluspinnad on meil kehvemad, konstruktsioonid projekteeritakse õhemad ja ka raha kilomeetri kohta on palju vähem kasutada, sellest ka vähem võimalusi teha väga põhjalikult ja kapitaalselt.

**Aivo Salum:** Nõustun hr Makstini kui kogunud teedeinseneri arvamusega. Ega meil kusagilt arvulist võrdlusmaterjali Euroopa teedevõrgu seisundi kohta saada ei ole, saamegi kasutada ainult tunnetust. Kindlasti ei kannata me võrdlust välja Hollandi või Norraga, kus esimeses on maksumaksjaid ruut-

kilomeetrile üle kümne korra rohkem kui Eestis ja teises naftaraha üleküllus. Muudes Euroopa riikides puuduvad kliima tingimuste tõttu naelkummid ja ka soolata ei ole vaja teid sellises koguses nagu Põhjamaades. Võib aga kindlalt väita, et remondiotsuste tegemisel kasutame me Põhjamaadega samu otsustamise parameetreid.

Soome ja Rootsi väga hea teede seisund on ka tänapäeval natuke müüt. Näiteks Soomes on ülekatete raha vähenenud kolm korda ja see on väga hästi näha kate seisundis, sealhulgas ka 2+2 teedel. Ka Rootsis pole seis väga kiita, kuigi rahastamine ei ole seal nii drastiliselt vähenenud kui Soomes. Rootsis eelmisel suvel kiirteed mööda Stockholmist Malmö suunas sõites oli umbes 600 kilomeetrisest lõigust 400 asfaltbetoonist



Aivo Salum. Foto: Scanpix

võrkpragunenud. Kõik, kes on viimasel ajal Euroopas, Ameerikas ja Kanadas ringi liikunud, kinnitavad nagu ühest suust – nn kiirteedel on olukord enam-vähem, sealt maha keerates on aga pilt palju hullem. Läti teed üldiselt ning Leedu kõrvalmaanteed meiega võrdlust välja ei kannata ning põhipõhjus selles on meie kõrvalmaanteedepikaajaline kogemus pindamisega katteid säilitada, samuti on lätlased hädas oma teede vähese rahastatusega ning suurema osaga laekuvast kütuseaktsiisist (u 80%) lahendatakse ühiskonnas teisi küsimusi. Soome kolleegide käest küsides, miks ikkagi rahastamine nii palju on vähenenud, on nad vastanud et „poliitikud on otsustanud selle raha eest midagi muud teha“.

Meie eelis on vähemalt viimased 20 aastat olnud ühiskondlik

kokkulepe, et 75% aktsiisist kasutatakse maanteedepindamiseks ja hoiuks ning see on meie üheks edu põhjuseks. Rääkides teede arendamisest – Eesti elanike arv ning riigi pindala annavad sellise liiklusintensiivsuse suhte, et ei ole võimalik võrdsel tasemel arendada teedevõrku võrreldes tihe da asustusega Euroopa riikidega! Loodame, et me ei anna edu käest, sest kulutused, mida tekitavad autod teedele, on vaja läbi tee kasutaja teele tagasi anda. Füüsikaseadusi ei tohi ignoreerida!

Mis puutub materjali kvaliteeti, siis siin ei ole meil Põhjamaadele aluskihtide puhul midagi vastu panna – suudame sisse vedada küll pealmistes kihtides kasutamiseks kvaliteetset materjali, kuid kattekihtidest allpool olev tuleb teha kõik kohalikest materja-

list. Samas ehitavad Põhjamaad ka aluskihid puhtast tardkivist. Ka ei ole me kindlad, kas sissetoodav bituumen on ikka selline, mis aastakümneid vastu peab pidama – testid vastavad küll kõikidele nõuetele, kuid viie aasta pärast hakkab kivi piltlikult öeldes ükshaaval katetest välja kukkuma. Loodame väga, et Maanteeameti tellitud bituumeniuring, kuhu on kaasatud meie, Hollandi ning Kanada parimad selle ala spetsialistid-teadlased, annab tulevikus sellise lahenduse, et bituumeni pärast ei pea me enam muretsema.

**LM:** Kohalikke materjale annaks kindlasti rohkem kasutada. Kuna ehitatakse reeglina tellija projekti järgi, siis tellija peaks rohkem vahendeid panustama teadus- ja arendustegevusse, et leida ja välja pakkuda kohalikele oludele op-

Lembit Makstin.  
Foto: Andras Kralla/Aripäev



## TEE-EHITUS

timaalsed lahendused ning rakendades võimalikult palju kohalikke ja lähedalt saadavaid materjale ja tööjõudu. Kindlasti annaks teedeehituses rohkem kasutada kohalikke lammutusjäätmeid, eriti väiksemate teede ehituses. Läbi sellise teadus- ja arendustegevuse panustaksime ka järelkasvu ning tagaksime hariduse kvaliteedi ja jätkusuutlikkuse.

**Miks ikka juhtub, et ehitatakse ilus ja kallis tee, aga poole aasta pärast kaevatakse lahti, sest mingi kaabel või toru vmt on vaja välja vahetada, mida töö tegemise käigus ei olnud ette nähtud?**

**LM:** Arvan, et probleem pole niivõrd kvaliteedis kui planeerimises, eriti kui linnatingimustes on palju maaomanikke, kommunikatsioonide valdajaid ja raske on ette näha kõiki vajalikke töid ja neid koor-

**4 mln**  
eurot on uue  
2+2 tee 1 km  
ehituse hind.  
(Aruvalla-Kose)

dineerida, samuti avariilukordi. Probleem võib olla ka rahas, et ei suudeta kõike vajalikke töid korraga ette võtta ja rahastada.

Eelarve on poliitiline küsimus ja selle eest annavad poliitikud aru valijatele. Poliitökonoomia õpetajad soovitas mitte unustada,

et teedeehituses on otsustes alati kaks poolt, tehniline ja poliitiline. Antud tähelepanek on väga aktuaalne ka tänapäeval.

**AS:** See on ikka üldjuhul suur erand. Üldjuhul projekteeritakse trassid ja tee linnades ja asulates koos ning ehitatakse ka koos välja ning kõik kommunikatsioonide valdajad on riskidest teadlikud, samuti kaalutakse kommunikatsioonide kvaliteeti projekteerimise käigus.

Riigimaanteedel, kus on muldkehad üldjuhul kõrgemad, on iga-suguste trasside teemaasse ehitamisel tingimus, et muldkehast läbimine tehakse kinnisel meetodil. Juhul, kui on vaja kas avariilisel vm tingimusel tee (sealhulgas ka nn uus tee) lahti kaevata, on taastamise tingimused üsna karmid ning sellised, et liikleja kvaliteedi vahest ei tohiks aru saada.

Lõpuni tee lahtikaevamist vältida ei ole võimalik.

**Kas alapakkumised hangetel võivad olla madala kvaliteedi põhipõhjuseks?**

**LM:** Et teedeehitus oleks madala kvaliteediga, sellega ei saa üldiselt nõus olla.

Samas tihe konkurents ja madalad hinnad sunnivad ka ehitusettevõtjaid otsima võimalusi ots-otsaga välja tulemiseks. Ja kui ka järelvalve teenus on ostetud vaid hinnakriteeriumi alusel, siis on sellel kahtlemata negatiivne mõju üldisele tööde kvaliteedile.

Alapakkumised olid põhiliselt seotud bituumeni hinna ennustamisega ja pärast indekseerimist läks asi paremaks.

**AS:** Kindlasti on see probleem, sest töövõtjad asuvad karmil turul ja selleks, et vähegi kasumisse jää-

da, tuleb ära kasutada kõik võimalused. Samas tellijatena oleme me nõ kahvliis – meie saame hinnata üksnes tehtud tööde kvaliteeti. Tulevikus loodame alustada pilootprojektina ehitushankega, kus töövõtja peab tagama pärast ehituse lõppu pikemate aastate jooksul teatud seisundi. Siis kaob ära ehk ka vajadus kõike kontrollida sügavuti ning töövõtja vastutab ise kvaliteedi eest 100%, sest muidu tema ehitatud tee pikka aega sõitjaid ei teeni.

**Kui põhjalikud on projektid? Kas hoopis sealt ei alga vead?**

**LM:** Projektides on vigu tõesti palju, aga siin on probleem pigem riigihangete seaduses, mis ei võimalda ebakvaliteetse töö tegijaid järgmistelt hangetelt kõrvale heita. Samuti on probleemiks valdavalt madalama hinna kriteerium.

Teatavasti odav ei ole reeglina kvaliteetne. Samas hankel muude kriteeriumide kasutamisel tuleb selle subjektiivsuse aspekt, mida tänane riigihanke vaidluste praktika kahjuks ei toeta. Vaidlustuse korral jääb reeglina hankija kaotajaks, pigem ta sellega ei riski ja määravaks jääb pakkumuse hind.

**AS:** Paraku on projekteerijate tase ebahütlane ning Maanteeamet tellijana peab pidevat võitlust nn rämpspunkteerijatega, kes ahmivad endale projekte külge ning ei suuda pärast neid õigeaegselt vormistada. Projekti kvaliteet võib sellega kannatada, et ei suudeta kiirustades ette näha, mida vaja mahuliselt, kuid kõik tehnilised küsimused käiakse läbi täiendavalt ehituse käigus ning ehitaja üldjuhul ei lase läbi viga, mis tulevikus võib temale probleemi tekitada.

Selleks, et projekteerija suudaks

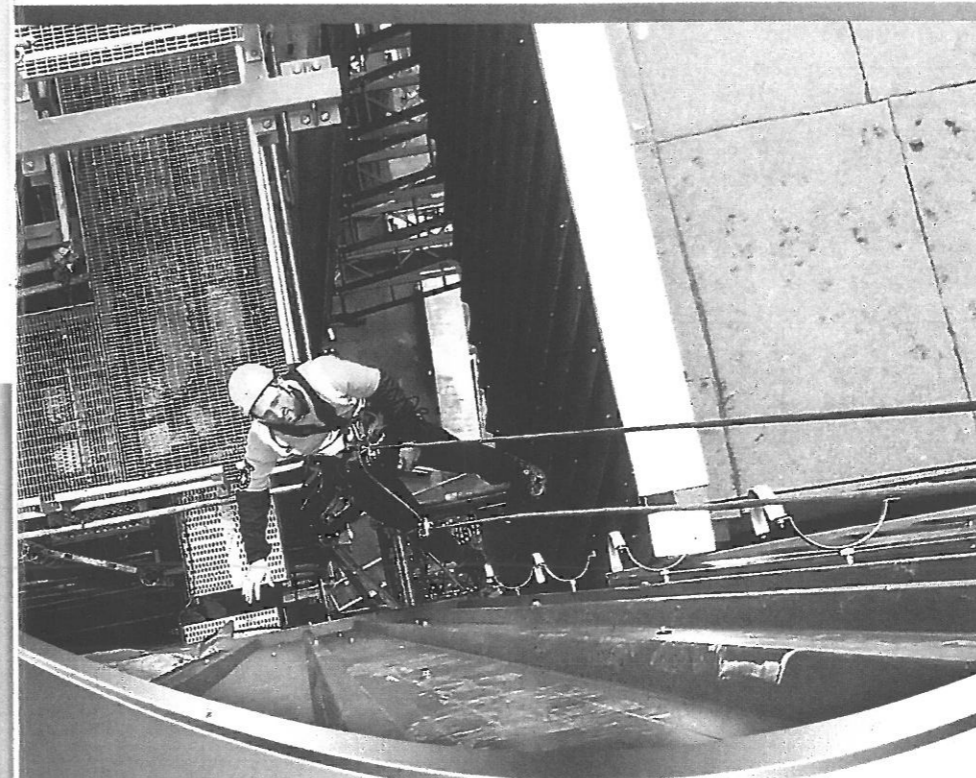
Aitasime renoveerida  
Rahvusooper Estonia teatrisaali.  
Aitame ehitada Sinu kodu!

*Sinu Bauhof*

Bauhof müüb aastas vähemalt 190 00 värvipurki,  
33 000 elektri- ja 200 000 käsitööriista.

**BAUHOFF**  
Hästi tehtud!

**ALBON GROUP**



- Toostuslik alpinism. Kõrgtööd
- Mastitööd ja antennitööd
- Sildade remont. Monteerimistööd
- Tuuleturbiinide remont, paigaldus ja hooldus
- Metallkonstruktsioonide korrosioonitõrje ja värvimine
- Reklaamkonstruktsioonide ja valgustuse monteerimine
- Kõik korrosioonitõrje teenused
- Fassaadide värvimine ja remont

Albon Group OÜ/ ATC rope access services

KONTAKT:  
Kanali tee 6 Tallinn,  
tel +372 52 95 619  
info@albon.ee  
[www.albon.ee](http://www.albon.ee)

paremini ette näha projekti mah- tu, oleme hakanud tellima enne projekteerimise algust geoloogia- uuringuid. See võimaldab ka väl- tida nn „pimeda geoloogia“ tege- mist, kus projekteerija jätab osa puurauke tegemata, saamaks oma- hinda allapoole. Samuti oleme sis- se viimas projekti maketti, et kõik projekteerijad saaksid lähtuda pa- rimatest projektide praktikatest.

### Kas tööde organiseerimisega on ikka kõik korras?

**LM:** Kindlasti ei ole kõik korras ja asju saab paremini teha.

Objektidel on tihtipeale nii, et ini- mestel tekib „objektipimedus“ ja inimesed ei näe seda keskkonda, kus nad kogu aeg viibivad (töövõt- ja, omaniku esindaja).

Sellises kohas on abi meist kõi- kidest, kui teeme märkusi, sõim ei aita. Administratiivsed meetmed on juba täna küllalt tihedad nii, et edasi on võimalik minna pehmete väärtustega.

### Miks ei kohta meil kuigi sageli seda pilti, et käib freesimine ja kohe selle järel tuleb asfalt, vaid tegelikult sei- sab tee freesituna päris tükk aega...

**LM:** Me tahame kõik sõita siledal teel ja kahe protsessi vahel peab

## Kindlasti ei ole kõik korras ja asju saab paremini teha.

olema jämedate vigade likvideeri- miseks kontroll. Vigu teeb ka ar- vuti (automaatika).

Järjest tegemise näide oli Keila ümbersõidul. See ei ole ilmselt pa- rim näide, kuna ka nii tehes oli mit- tetipptunnil järjekord päris pikk, kuid liiklejad olid rahulikud.

**AS:** Pärast freesimist tuleb tihti teha muid töid, kaevikuid kaevata vmt. Kindlasti on probleem olemas – tihti juhtub, et töövõtjal on frees nõ möödastõidul või ei ole freeside tiheda töögraafiku tõttu võimalik neil vahetult enne asfalteerimist katet üles freesida, kuid püüame nii palju kui võimalik lepingutes selliseid olukordi vahetähtaegade kehtestamisega ette näha.

Keila sildade ehituse puhul on halb variant see, et selles piirkon-

nas puuduvad head ümbersõidu- võimalused, kuigi oli soovitus ka- sutada teisi marsruute. Silla ehitu- sel on ajaliselt kõige piiravam be- tooni kivistumise aeg ning tehnoloogiliselt väga seda kokku suru- da ei anna. Siiski konkreetset sil- la ehitus Keila objekti ummikuid ei mõjutanud, vaid juurdepääsu- teedega seonduvad tööd.

### Millised on viimase aja õnnestunu- mad teed Eestis ja miks?

**AS:** Ma ei annaks seda tiitlit ise, vaid seda võiks teha keegi kõrvalt- vaataja. Viimasel ajal tehtust tooks ehk välja Tartu ringtee Ilmatsalu- Viljandi lõigu, kus kahele aastale planeeritud töö tegi AS GRK Infra ära ühe aastaga.

**LM:** Tooksin välja nt Ülemiste liik- lussõlme, mis oluliselt parandas liiklemistingimusi Tallinna linnas, ja Tartu ümbersõidu koos uue sil- laga üle Emajõe.

### Kes on meie parim teedeehitaja?

**LM:** Varem jagas Maanteeamet sellist tunnustust, kuid viimas- tel aastatel seda kahjuks enam ei tehta.

Selle traditsiooni võiks taas el- lu kutsuda, sest ettevõtjad pidasid seda oluliseks.

## Halb püsib hästi meeles

### Aivo Salum,

Maanteeameti ehitusosakonna juhataja

**M**õni näide kvaliteedi kohta on selline, mille põhjused on juba ligikaudu 10 aastat tagasi likvideeritud, aga inimesed teevad järeldusi ikka selle objekti järgi, kus probleem esines.

Toon näitena Tallinnas Vabaduse puiestee, mis hakkas peaaegu ko- he peale valmis saamist lagunema.

See oli küll Tallinna linna ob- jekt, aga ei tahaks süüdistada otse-

selt ka linna. Nimelt tohib Soomes, Saksamaal ja mujal paigaldada SMA ehk killustikmastiksasfaldi otse poorse asfaldi kihile. Nii tehti ka Vabaduse puiesteel. Paraku sel- gus, et SMA laseb teatud koguse soolavett läbi ning poorsesse kihti sattudes hakkab see alumisi kihte lõhkuma. Soomes, kus allpool kih- tides tehakse poorne asfalt tardki- vist, ja Saksamaal, kus teid ei soo- latata nii intensiivselt, ei ole see probleem ning sellised katted püsi- vad. Sama konstruktsioon meil aga

paraku mitte. Maanteeamet keelas kohe pärast selle probleemi ilmne- mist sellise katendikihi ülesehitu- se ära ja käskis paigaldada poor- se ja SMA kihi vahele vahekihi, mis väldib seda probleemi. Paraku Vabaduse puiestee peab selle „vea- ga“ edasi elama, aga meil pole sel- le teadmise rohkem midagi pih- ta hakata, sest tehniliselt on põh- jus ammu juba likvideeritud, sa- mas kui kritiseerijad endiselt vii- tavad sellele teelõigule kui näitele viletsast kvaliteedist Eesti teedel.