

# REISIKIRI VALGEVENEST



**JÜRI LÄLL**

AS Tallinna Teed juhataja  
ja Asfaldiliidu juhatuse liige

*Presidenivalimiste eelne lippudeehetes Minsk*

**S**eptembrikuu viimasel täisnädalal sai teoks üks põnev ja ettearvamatute emotsioonidega ekspeditsioon endisesse „vennasvabariiki“, Valgevenes. Seekordse õnnestunud ekspeditsiooni toimumise „põhisüüdlasteks“ oli teedeehitajate ringis kõigile tuntud ennastsalgava ellusuhtumisega „paadunud optimist“ pr Eva Äkke ja nn teedeehitajate klanni jätkusuutliku järelkasvu eest pidevat hoolt kandev Andrus Aavik. Kavandatud õppereis oli Eval selles sarjas Gruusia, Peterburi, Läti ja Leedu järgselt juba viies teedevaldkonna inimeste silmaringi veidi teistmoodi avardav ekspeditsiooniline üritus.

Ettevõtmine põnev juba enne, kui sai Tallinnas astunud kõigi muuavustega bussi, sest reiseltskond sai kokku kirevam kui paabulinna sabasuled. Esindatud oli Maanteeamet, järelevalve, ehitajad, hooldajad, projekteerijad, lisaks veel oma eriala vaieldamatud eksperdid laborist ning õppejõud ja üliõpilased Tallinna Tehnikaülikoolist. Ühesõnaga, kõik teedega seotud alalõike esindavad inimesed olid kokku tulnud, et üheskoos omandada teadmisi teistmoodi kui tavapäraselt seminaride külastamise käigus ollakse harjunud. Kuigi igaühel eraldi vaadatuna olid antud ettevõtmisega seonduvalt omad huvid, jagunesid seltskonna eesmärgid tehnilise klassifikatsiooni järgi ametlikult kaheks: noorsandid TTÜ-st sõitsid rahvusvahelisele teedeala tudengite olümpiaadile ning vähe suurema elukogemusega ilmakodanikud olid otsustanud osaleda teede ehitus-, kasutus- ja hooldustehnoloogiad käsitleval seminaril.

Antud kirjatükis proovin olla poliitiliselt korrektne, mistõttu üritan hoiduda riigikorra ja rahva heaolu kommenteerimisest ning kritiseerimisest. Samuti ei ürita ma anda nendel teemadel mingit hinnangut ega ka täpseid tehnilisi kirjeldusi ja kihtide ning konstruktsioonide iseloomustavaid numbrilisi näitajaid. Asjahuvilistele võime aga saata seminaril omandatud ja kogutud detailsema tehnilise informatsiooni. Küll aga panustan edasises tekstis veidi enam sellele, et anda üldist ülevaadet Valgevenes meist edukamalt õnnestunud või meile enim huvi pakkunud teedeehituse valdkonna tegemistest. Samuti räägin teid ja tänavaid ilmestavast seisundist ning vabariigis, sh pealinnas, toimuvast. Ühesõnaga, eesmärk on

edastada kõike, mis meil õnnestus oma silmaga näha ning mille kohta jagati meile ka piisavas koguses poliitiliselt korrektset ning vajalikku informatsiooni.

Nii Eva poolt kokku pandud väljasõidu programm kui ka võõrustajate seminari kava olid sisukad, mõnusa tempoga ning mõjusid erinevaid teemasid tasakaalustava „kompotina“. Esimese täispäeva hommik möödus meil väga asjalikult ning sisutihedalt – kohtusime Eesti saatkonnas suursaadik Mait Martinsoniga, kes andis kokkuvõtva ja selge ülevaate, milline on tänane seis Valgevenes ning kuhu poole on seatud perspektiivsed arengusuunad. Samuti puudutas suursaadik riigi suhteid nii lähinaabritega kui ka kaugemate partneritega. Saime ülevaate ka sellest, kuidas Valgevene pingutab oma sisemise ja välise imidži loomise pärast ning mis on talle selle juures abiks ja takistuseks osutunud. Suursaatkonnas kuuldu võib kokku võtta: „... kõigile see küll ei meeldi ega peagi meeldima, aga siht on teada ja kord on majas.“

Ka ei jäänud meil kasutamata pärastlõunane meeldiv võimalus tutvuda pealinna vaatamisväärsustega. Tuleb tõdeda, et Minsk on ilus, puhas ja erinevate suurejooneliste ajastumärkidega dateeritud arhitektuuriga linn. Seitsmekümne aasta eest jäi Minsk oma õnnetuseks fašistlike vägede taandumise järgselt punakotkaste armutu, kuid väga eduka, põrmustava turmtule alla. Sisuliselt võib öelda, et militaarset elemendist vaba linn pommitati lihtsalt maatas. Erinevatel andmetel jäi linnast järgi kas kolm neli või viis maja. Siiski ot-



keskendumine ühistranspordi lahendustele ja tooksin välja nutika piletite müügikontrolli videosüsteemi, mis on Leedus edukalt rakendatud. Konverentsil käsitleti põhjalikult andmetöötlust ja dünaamiliste GIS süsteemide võimalusi. Palju küsimusi ja vastukaja tekitas advokaadibüroo Tailors partneri Daiva Lileikiene ettekanne „Isikuandmete kaitse aspektid ITS lahendustes“. Lileikiene tõi välja, et andmekogumisega kaasneb rohkelt seni tundmatuid õiguslikke probleeme, mis tuleb senise vähese kohtupraktika olemasolu tõttu alles lahendada. Väga oluline on enne ITS lahenduste rakendamist analüüsida nende mõju privaatsuse riivete suhtes. Rikkumiste puhul ootavad juriidilisi isikuid märkimisväärsed trahvid ja ebameeldiv mainekahju. Soovitan kindlasti tutvuda kõikide ettekannete täistekstidega ITS Leedu kodulehel. Üks pilt pidavat ütleva rohkem kui tuhat sõna ning ehk aitab ka Google translate leedu keelest läbi närida.

Tahaksin välja tuua Leedu ITS lahenduste paljusust ja mastaapsust ning väga selget soovi lahendada transpordiprobleeme tehnoloogia abil. Seda soodustab muidugi ka riigi suurus, kõrge

liiklustihedus Ida-Läänesuuna koridoris ning ühine soov investeerida ITS lahendustesse. Riigi eesmärk on teha kõik vajalikud tehnoloogia investeeringud juba tee-ehituse käigus, mitte tegutseda retrospektiivselt. Kinnitust sai ka autori arusaam, et ITS alal on oluline ühine riiklik tegevuskava ning tegevusi tuleb planeerida ettevaatavalt pikemas vaates.

Maanteeametist osales konverentsil artikli autor ja liikluskorralduse osakonna peaspetsialist Siim Vaikmaa. Kohal olid ka AS Teede Tehnokeskuse ITS valdkonnaga tegelevad eksperdid. Lisaks osalesid konverentsil ka meie Läti kolleegid. Et otstarbekalt ära kasutada kolme riigi maanteeametite spetsialistide viibimist Vilniuses, korraldasime konverentsile eelneval päeval ka Balti Teedeliidu (Baltic Road Association) ITS töögrupi koosoleku. Tutvusime detailselt üksteise ITS tegevustega ning kaalusime erinevaid võimalusi ametitevaheliseks koostööks ITS projektide ja välisrahutuse valdkonnas. ITS alane ühistegevus Balti riikidega on tihe ja sisukas. Selle tõestuseks on ka Via Baltica Eesti ja Läti lõikudel teostuv projekt SMART E67.

## EUROPROJEKT SMART E67 TOOB VIA BALTICALE DÜNAAMILISE LIIKLUSKORRALDUSE



### KRISTJAN DUUBAS

Maanteeameti ITS projektijuht

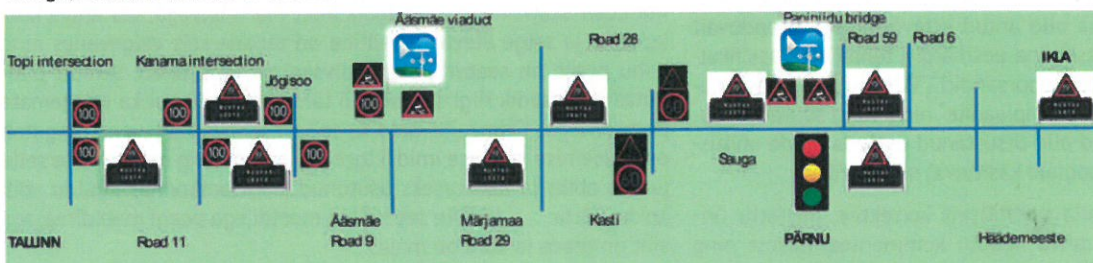
17. novembril toimus Riias Maanteeameti piiriülese ITS (Intelligentsed transpordisüsteemid) projekti SMART E67 avalik koosolek. Projekti juhtivpartner on Läti Maanteeamet, kelle partneriks on Eesti Maanteeamet ning Soome Transpordiamet.

SMART E67 projekti eesmärk on luua Via Baltica trassile Eesti ja Läti osas dünaamilise liikluskorralduse rakendused ja teenused, mis aitavad kaasa regiooni ühendamisele. Teeäärsete tarkade lahenduste abil, mis hõlmavad liiklejat teavitamist, teeolude seiret ja liikluse juhtimist, muutub inimeste ja kaupade liikumine sujuvamaks ja ohutumaks.

Projekti SMART E67 ettevalmistus algas 2014. a hilisügisel, kui asuti koostama rahastuse taotlust EL Kesk-Läänemere programmi (Central Baltic) tehnilisele abile. Projektiidee algatajad olid Läti ja Eesti Maanteeamet. Tänu juhtkondade aktiivsele toetusele said tegevused kiiresti formeeritud ning projekti dokumentatsioon koostatud. Taotlus hinnati rahastaja poolt 2015.a augustis edukaks ning sellega tagati projektile Euroopa Liidu rahastus 85% ulatuses. Antud programmist saime rahastust taotleda vaid meie Lätiga, Leedule meede ei laiene.

SMART E67 projekti tegevused realiseeritakse kahe riigi koostöös sellisel, et kasutatav tehnoloogia (ITS) on piiriülene, ühendatav ja liikluskeskkond ühte moodi arusaadav. Pilooprojekti tulemused on laiendatavad ka mujal teedevõrgul. Soome Transpordiameti roll on olla abiks konsultatsioonidega, kuna seal on analoogseid lahendusi rakendatud juba varem üsna suures mahus.

Projekti elluviimisega on seotud Eestis ja Lätis kokku üle kümne erineva maanteeameti spetsialisti. SMART E67 Läti poolne projektijuht on Läti Maanteeameti Liiklusinfokeskuse juhataja Boris Jelisejevs, Eesti poolt veab ettevõtmist siinkirjutaja. Projekt algab ühise analüüsi ja eelprojekti koostamisega, millele järgneb tehniline projekteerimine. Vastavalt projektidele kuulutame 2017. aastal välja tehnoloogia tarne ja paigalduse hanked.



Smart E67 lahendused Eestis Tallinn-Pärnu-Ikla maanteel (E67)

**Projekti nimi:** SMART E67

**Sisu:** ITS lahendused Via Baltica EE ja LV lõigul (E67)

**Eelarve:** 2,4 MEUR (1,4 MEUR Läti Maanteeamet/1,0 MEUR Eesti Maanteeamet)

**Läbiviimise aeg:** 36 kuud

**Projekti väljundid:**

- liiklejat teavitamise ja liikluse juhtimise lahendused. Pail

- galdatakse muutuvtekstiga infotabloidid ja muutuvate kiiruspiirangute märke, täiustatakse foorristmike adaptiivsus;
- liiklusseire tehnika arendamine ja paigaldus (teeilmajamad, teekaamerad, avariituvastuse süsteem)
- viiakse läbi liiklusinfokeskuste kaasajastamine ning omavahelise koostöövõime loomine.



sustas tol hetkel Nõukogude armee võitmatu väepealik sm. Stalin, et linn tuleb vanadele varemetele üles ehitada. Kõigepealt rajati eelnevalt põhiliselt autotehasena kuulsust omandanud hoone asemele traktoritehas Bellarus ning seejärel kasvas tänaseks päevaks ligi 2 miljoni elanikuga suurlinn taas ümber ülesehitatud tehase. Minski kesklinn on rajatud stalinistlikus stiilis suurejoonilise käekirjaga suurlinnaks, kasutades tüüpilisi Vana-Rooma linnades kasutatud arhitektuurilisi traditsioone, ornamente ja kujundeid. See-ega ehivad kesklinna suured kõrgete korrustega viie-kuuekordsed täissümmeetrilise arhitektuuriga väga stiilipuhtad ja omamoodi pompöössed majamassiivid. Kõik kesklinna hoonete ehitusjoonised said eelneva heakskiidu otse Moskvast. Platsid ja tänavad on meie mõistes rajatud perspektiivselt kogu linna ja riigi edasist arengut silmas pidades kaasnevate väga laiade kergliiklustee aladega.

Teed ja tänavad olid meie külaskäigu ajal väga puhtad ja väga heas korras. Rööpaid, löökauke ega suuremaid kulumisi näha ei ole. Lisaks muudab sealse liikluse sujumaks ja ohutumaks ka asjaolu, et peamagistraalidel puuduvad kommunikatsioonivõrkude kaevuluugid ning muudel teedel ja tänavatel esineb neid minimaalses vajalikus koguses. Professionaalses mõttes teeb veidi nukralt kadedaks teadmine, et projekteerijatel ja ehitajatel oli alustades võimalik kõik uuesti rajada situatsioonis, kus ei kehtinud ei maa-ala-, kommunikatsioonide- ega ka krundivaldajate poolt püstitatud piirangud. Finantsprobleemid ega tellija-ettevõtja vahelised eriarvamused ei kimbutanud ning vajalik aeg ja ressursid leiti justkui muinasjutus – ajal, mil seda on vaja. Linnasiseste ja ka linnalähiste trasside koridorid on rajatud vähemalt sama laialt kui meil Tallinnas Liivalaia tänaval või Tartu maanteel. Vaatepilt kasutatud ja kasutatavatest võimalustest paneb vaid nukralt ohkama: „Oleks ka meil vaid selliseid võimalusi...“ Muuseas tasub märkida, et tänavatel ringivurava autopargi koosseis ei ole sugugi kehvem kui meie

teedel. „Vana ja õitsva“ Nõukogude Liidu autotehaste poolt üllitatud toodangut praktiliselt silma ei hakanud, küll aga pani tänavapildis kulmu kergitama suhteliselt suur kallite ja hirmkallite sõidukite rohkus.

Kui esimese päeva jooksul saime kiire ülevaate riigi poliit- ja üldmainest, siis järgnevad päevad ammutasime sügavalt teedealaseid teadmisi ja tarkuseid. Seminaride, ülevaadete, labori- ning objekti-külastuste käigus sai selgeks nii mõndagi uut ning samas sai meenutatud ka üht-teist varasemalt kuulnud, õpitut, kogetut, kirutut ja kiidetut. Kuigi Valgevene on oma 9,5-miljonilise rahvaarvuga pindalalt ca 4,5 korda Maarjamaast suurem, on tema teedevõrgustikus kokku vaid 86,6 tuh km, millest Teedevalitsuste bilanssi kuulub ca 75 tuh km teid (Meie samadel alustel andmeid kokku lugedes saadud võrreldav näitaja on ca 56 tuh km). Kui 2010. aastal oli ametlikel andmetel tasulis teid kogu teedevõrgust 1968 km, siis tänaseks on see number kasvanud pea poole võrra.

Valgevenel on plaan suunata teede valdkonda käesoleval aastal umbes 220 milj eurot, millest 33 miljonit eurot kasutatakse jooksva remondi tarbeks ja ca 60 miljonit teede hoolduse jaoks. Eks nendelgi on ridamisi akte ja määruseid, mis on osaliselt pärit veel Nõukogude Liidu perioodist, kuid tuleb tunnistada, et nende linnateed ja -tänavad ning ka maanteed on Eestiga võrreldes väga heas korras. Kindlasti leidub nurgataguseid, mida kõiksugu ajakirjanikud ja muudu ilkujad pikisilmi otsima lähevad, kuid nii peamagistraalid kui ka peamagistraalide lähedased väiksemad kõrvalteed on suhteliselt hea tasasega ja piisavalt laiad, et ettevõtetud kilomeetreid ohutult ja turvaliselt läbida. Lisaks on need märgistatud, piiritletud, kõrgendatud ohuga kohtades valgustatud ja varustatud fooride ning kaugjuhitavate valgustabloodega. Muuseas, kütus on seal täpselt poole odavam kui Eestis.

Seminari teine päev kokkupakitult, ehitusobjektide külustus, sh betooniteede ehitus





Seminarikavva oli oskuslikult mahutatud väga õpetlik peatükk, milles tutvustati pehmetele alustele ja liigniisketes oludesse püsiva teeühenduse rajamise kogemusi. Kui Eestis on vastav kogemus enamikel teedeehitajatel piirdumas enamasti kooliingist kaasa haaratud teooriaga, mis on võrreldav vaid õpikust vaadeldavate skeemide, jooniste ning teoreetiliste arvutustega, siis sealsetes oludes on kõikidel suurtel teedeettevõtetel vastavaid positiivseid kogemusi omandatud sadades kilomeetrites.

Nii nagu meil Eestiski, ei olda ka seal rahul veel osaliselt kehtivate üleliiduliselt koostatud normidega. Seetõttu on nad juba pikemat aega laveerinud endiste Nõukogude Liidu ja Euroopa normide vahepeal, kasutades enese jaoks sobivaimat lahendust. Siiski oli tunda, et teatud valdkondades ei sobi neile ei ühed ega teised normid, mistõttu on nad pidanud vajalikuks omale sobilikemate individuaalsete lahenduste väljatöötamist. Ka muudes igapäevastes küsimustes on kaugematel lõunanaabritel meiega sarnased mured. Näiteks on neil samamoodi ületamatud probleemid filtratsiooni määramisel saadud arvude „tõlkimistega“ tegelikku looduses asuvasse konstruktsiooni, mistõttu tegeletakse juba aastaid aktiivselt sobilikuma katsete meetodika leidmisega. Samamoodi murravad nad pead bituumeni viskoossusest põhjustatud probleemidega külmal aastaajal ning sarnaselt meile valmistab ka Valgevenes enim peavalu külmumistsükli rohkus. Kiruda on ju lihtne, kuid erinevalt Eestist on neil taga riiklik tellimus koos hädavajalike riiklike ressurssidega. Kuigi kunagi pole kellelgi raha liiga palju, tehakse siiski tööd mitmel rindel korraga. Päriss avatud arvetega ei töötata ja pole nii, et: „raha kulub palju kulub“, aga pole ka sarnast loogikat nagu viimasel ajal oleme ikka sagedamini Eestis kohanud, et „kui raha on otsas, siis järelikult on töö ka valmis.“

Valgevene teedeehitus on Eesti teedeehituse poolest sedavõrd palju õnnelikumas seisus, et neil on Eestiga võrreldes erakordselt suured võimalused teadustöödeks nii teedelaborite kui ka bituumenuuringute võimaluste näol. Küsimus pole mitte selles, et meil Eestis oleks viletsamad laborid, vaid süsteemi ülesehituses. Valgevene ise ei tooda naftat, küll aga on riigis Euroopa mõistes märkimisväärselt suured nafta ümbertöötlemiskeskused. Sellest tulenevalt on riiklik koostöö teedeehitusega oluliselt paremini lõimunud kui meil siin Maarjamaal. Eestis vehklevad samaaegselt nii riigiga seotud ettevõtted kui ka eraettevõtjad selle nimel, et teineteisel osavamalt „nina veriseks lüües“ saada tasumatut tööd kätte küll riiklikelt struktuuridelt, kohalikest omavalitsustelt kui ka eraomanike käest. Sellise igikestva ja pikaleveninud vennatapusõja varjus saavad peksa nii „professionaalsed taplejad“, kui ka „hobikorras turule uitama tulnud turistid“, rääkimata ka tellijast ja järelevalvest, kelle erialane professionaalsus ja insenerlik mõttelend on viimaste aastate seaduste tõlgendamiste tagajärjel hullupööra mutta tambitud. Valgevenes sellise ilmingu olemasoluga me teedeehituse valdkonnas kokku ei puutunud.

Valgevenes on omamoodi kummaliselt toimiv süsteem, kus riik tellib riigiasutuse käest riiklike institutsioonide poolt välja töötatud ja kehtestatud normide alusel teenust ning ka tellimuse tulemuse, kvaliteedi ja garantii eest vastutab riik ise. Veel kumas kõikjal kõikjal läbi, et inimesed on kõik väga koostööaldis ja valmis igal pool kaasa lööma, kuid otsustusõigust pole neist kellelgi. Kõik otsused tehakse kuskil „minust ülevalpool oleval järgmisel astmel“. Seega juhtub tihti peale, et head ideed väsisivad ära enne, kui nad ükskord õige otsustajani jõuavad peaks. Selline skeem ei tööta mitte ainult teedevaldkonnas, vaid kogu riigis.

*Teefokeskuse ja teedelabori külaskäik, tuledes Minsk*





Siiski tuleb tõdeda, et otsused mis tehakse, tuleb täide viia olenemata sellest, mida teised mõtlevad või ütlevad. Nii näiteks oli meil suurepärase võimalus külastada ümber Minski linna parasjagu ehitatavat betoonkattega ringteed. Tee ise tuleb pea sama pikk kui Moskva ringtee ning on mõeldud suuremate takistuste tekkimisel võimalikuks liiklusvoogude ummikute leevendusmeetmeks. Nii siinkirjutajale kui ka enamikule teistest meie reisiseltskonnast jäi selle ringtee rajamise mõte siiski veidi ähmaseks. Esiteks jääb ringtee linnast kohati kuni 40 km kaugusele. Arusaamatu oleks sellise liikleja mõtteviisi, kes Järvevana teel oleva ummiku vältimiseks valib Viimsist Õismäele sõiduks tee läbi Kehra ja Saku. Teiseks prognoosivad nad, et esialgu hakkab ringteel sõitma ca 1500 autot ööpäevas, paarikümne aastaga võiks liiklussagedus tõusta 8000-ni. Seega on nende arvates 160 miljoni euro suuruse eelarvega projekti rajamine igati õigustatud isegi olukorras, kus käesolevale aastale prognoositakse inflatsiooni 18% või enam. Ega seal rahade liigutamise statistika teab mis kopeerimist väärt mõte pole. Tavapäraseks normiks on saanud maksetähtaegade ületamine 3-4 kuu võrra. Samas on üllatav, et tänu üldisele riiklikule süsteemile ei lasta kellelgi pankrotti minna ning kui vaja, siis ikka leitakse alati võimalus, kuidas „riik riiki“ aitab ning hädasse sattunud ettevõtteid tõmmatakse taas uuesti kuivale teele tagasi.

Kui nüüd uskuda ja tõsisemalt analüüsida neid numbreid, mida betoontee rajamise juures meile räägiti, siis paneb meie „konnatiigis tekkinud mullivahu“ üle veidi mõtisklema küll. Väidetavalt on sel- lel ühel objektil mullatõde mahu raames jõutud pooleteise aasta jooksul pinnast ära ja paika liigutada ca 4,5 miljonit m<sup>3</sup>. Kusjuures mulded olid aetud väga kõrgeteks. See tähendab, et pinnast pole mitte edasi-tagasi riisunud, vaid vajalik maht on kohale taritud kaugemalt. Katendi konstruktsiooniks mulde peale oli rajatud 60 cm drenkihti, mille peale oli veel omakorda kuhjatud 15 cm paksune tehniline vahekiht. Sellele vahekihile oli eraldi lisatud veel 7 cm paksune kruusakiht (mida nad ise millegipärast nimetasid killustikuks). Kruusale oli laotatud 7 cm paksune liivasfaldist alus, mida kroonib 30 cm paksune betoonist kate. Sellist 8 + 8 meetri laiust betoonkatte konstruktsiooni koos kõikide varem ülesloetletud ala- kihtidega rajatakse korraga kahes paralleelses lõigus. Ühel lõigul ca 600 jm teed päevas (ühes suunas) ja teisel ca 800 jm teed päevas (ühes suunas). Meile esitatud info kohaselt on teehitusega seotult platsil igapäevaselt askeldamas ca 900 inimest ja lisaks ka vähe- malt 450 üksust tehnikat. Arvestades, et tegemist on teedeehitus- objektiga, siis taas tuleb tunnistada, et seda on ikka veidi rohkem, kui meil keskmiselt teedeehituse objektidel on harjutud nägema. Vastava konstruktsiooniga ja eelnimetatud tempoga liikudes on rajatud koos eritasandiliste sildade ja tunnelitega käesoleva aasta jooksul juba 46 km teed.

Nii nagu ka mul endal oli platsil töötades deviisiks „ei päevagi ül- latusteta“, oli ka valgevenelaste teedeehitajad tellijat päris oma- pärasel moel „rõõmustanud“. Ühelt poolt on Valgevenes talvisel perioodil naastrehvide kasutajaid ametlike andmete järgi 8-10% ja tellijal ei peaks olema tõsist peavalu betoontee kulumise osas, siis teisalt on teedeehitaja välja tulnud ühe seni suhteliselt oota- matu avaldusega. Nimelt on ehitaja kinnitanud, et kui tellija peaks esimesel talvel (ja vahest ka edaspidi) teede hoolduses kasutama soola või soolalahuseid, siis betoonosal garantiiaega pole. Seega on tellijal ehitustempo säilitamise asemel hoopis suuremaks proble- miks tõusnud talvine tee kasutamise võimalus. Ühe lahendusena on olnud ka arutluse all kentsakas võimalus, mille alusel kõik need prognoositavad 1500 autot, kes muidu seal võiksid vurama hakata, peavad talvisel perioodil kasutama juba eelnevalt rajatud asfaltee- ritud kattega teedevõrku. Seega oleks tegemist päris laheda rajati- sega – tee vaid suviseks kasutamiseks. Vaatamata sellest viimasest repliigist tulnud marginaalsele tagasilöögile, tuli ehituse organi- seerimise poole pealt jälle positiivselt tõdeda, et kord on majas.

Seminarikava hõlmas ka päris põhjalikku ülevaadet teetöödel kasu-

tatavast tööde- ja liiklusohutuse meetmetest ja teemadest. Omaette peatükk, nagu kirss tordil, oli Minskis asuv üleriikliku liiklusohutus- keskuse dispetšerjaama tööga tutvumine. Vaatamata eelnevalt sü- gavalt kujunenud ekslikule eelarvamusele, et tegemist on justkui mingi mahajäänud agraarmaaga kuskil Venemaa äärealadel, on Valgevenes suurtel magistraalidel välja ehitatud suhteliselt suu- res koguses video jälgimissüsteeme, mille kaudu koordineeritakse operatiivselt teehooldust ning teostatakse läbi kaugjuhitavate info- tabloode ka liiklejade operatiivset teavitust. Tuli tõdeda, et süsteem toimib ja taas tekkis meil vaid sidepidamise skeemi osas küsimusi, et miks nad oma infokeskustega suhtlemiseks on rajanud tuhan- deid kilomeetreid valguskaableid selle asemel, et rajada infovahe- tus üle wifi. Vastus ei tulnud lihtsalt, kuid lõpuks saime teada, et rajatav infosüsteem vajab sellepärast sedavõrd palju kaableid, et ka muud jõustruktuurid saaksid väljaehitatud sidevõrku omaks tarbeks kasutada. Päris huvitav sümbioos, ehk taaskord tõdemus, et kord on majas.

Kuigi kodutee oli väsitavalt pikk, võib julgelt tunnistada, et kogemus oli igati positiivne. Näha oli palju. Midagi on meil paremini, kuid on ka midagi, mille järele me sinna läksime. Õppisime palju enamat kui meile prooviti õpetada. Inimesed on ka seal kaugel, teisel pool suurt poliitilist piiri, tavaelus sõbralikud ning tegelevad samasugus- te igapäevaste väljakutsete ja probleemide lahendamistega nagu meie siin.

Suured tänud asjalikele ja meeldivatele reisikaaslastele. Erilised tänud Eva Äkkele ja Andrus Aavikule, tänu kellele õnnestus meie põnev ja igapäevane jaoks kasulik „ekspeditsioon lõunasse“.

## 3 KÜSIMUST

Vastab Eva Äkke,  
Teede Tehnokeskuse projektijuht

### Miks oled õppereise korraldanud just idablokki?

Naabrite, nii põhjast kui lõunast, teedealastest tegemistest on Eesti teedeinsenerid teadlikud tänu aastatepikkusele koostööle. Viimaste aastate õppereiside sihtriigid on olnud nn endised idablokki kuulunud maad, kelle teedealastest arengutest ja valikutest meil väga palju ei teata. Lisaks on sealsete kolleegidega suhtluskeeleks nii inglise kui vene keel.

### Kas Sul on tuua mõni näide, kus õppereisil kogetu on meil siin hiljem ka praktikasse võetud?

Kindlasti oleme Eestisse transportinud teedealast teavet eelkõige Soomes ja Rootsis nähtust. 1990ndate algusest võib näiteks tuua teemeistripiirkondade väljaarendamise väliskolleegide eeskujul, mille aluseks olid sealsete koo- litajate poolt läbiviidud teehöövli- ja hooldemasinajuhtide koolitused. Lisaks veel teemeistrite ja sillainseneride koo- litused ja palju muud. Inseneriks olemise üks omadusi on tahe kuulda oma silmaga ka vahetult näha. Eeltoodu ongi olnud üks teedealaste väliskoolituste-õppereiside eesmär- ke, lisaks võimalus motiveerida tublimaid.

### Mis on Teede Tehnokeskuse ja Tallinna Tehnikaülikooli tule- vikuplaanid seesuguste ettevõtmistega?

Valgevene õppereis oli meie esimene väliskoolituslane koostööprojekt Teedeinstituudiga ja usun, et teeme koos- tööd ka edaspidi. Meil omavahel kõik sujus! Teen eeltööd selle nimel, et tegelikkuseks saaks kevadine õppereis Ru- meeniasse. Nii et kohtumiseni Transfagarasani, Rumeenia riigimaanteel 7C!