

Õppides naabrite vigadest

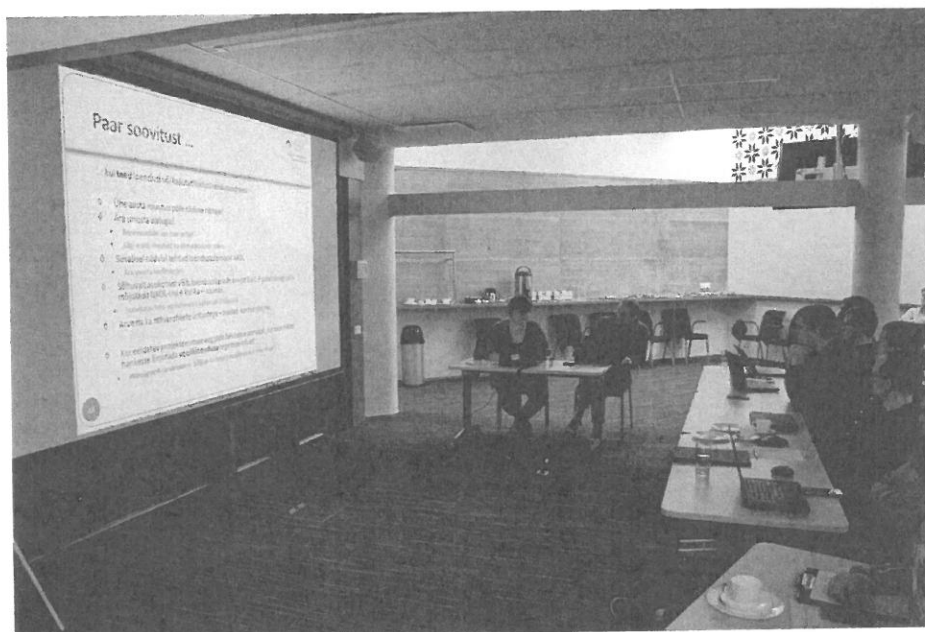
Koolituse lektorid olid ERC Konsultatsiooni OÜ konsultant, TTÜ Teedeinstituudi lektor MSc Luule Kaal ja T-Konsult OÜ konsultant, TTÜ Teedeinstituudi lektor MSc Ain Kendra.

Koolituse esimeses osas vaadati üle katendiarvutuse põhitõed, lahates küsimusi ja probleeme, mis on seotud liiklusloenduse andmete ja liiklusprognosiga, uute siirdetegurite ja koormussagedusega, geoloogia ja pinnastega ning katendi „konstrueerimise“ põhimõtete. Veel käsitleti küsimusi, mis kerkivad katendite projekteerimisel nn uute projektide ja remondiprojektide puhul, vaadati üle projekteerimisel esinevad tüüpvead ning käsitleti kavandatavaid arendusi, sealhulgas teetööde ühikhindade ja katendite optimeerimisega seotud küsimusi.

Koolituse käigus tutvustati ka meie naaberriikide katendiarvutuse põhimõtteid. Lätis viimastel aastatel toimunud ja lähivõlvikku planeeritud arenguid katendiarvutuse suhtes („Recent developments in the pavement design approach in Latvia“) tutvustasid Läti Maanteeameti kompetentsikeskuse ekspert MSc Janis Barbars ning Riia Tehnikaülikooli lektor ja SIA „Projekts 3“ ekspert MSc Ilmars Gorda. Lätis on koostatud serveripõhine katendiarvutuse rakendus, mis tugineb SRÜ kehital arvutusmetoodikal. Olulisemateks erisusteks on uus lähenemine drenasihiga seotud arvutustele ja ühikhindade praktiline kasutamine, kuid muudatused sellega ei piirdu. Siiski on põhialused ühised ka Eestis kasutatava süsteemiga.

Leedu kogemusi ja hetkeolukorda mehhanistliku empiirilise katendiarvutuse põhimõtete rakendamisel („Lithuanian experience of mechanistic empirical pavement design“) tutvustas Vilniuse Gediminas Tehnilise Ülikooli teadur PhD Rita Kleiziene. Leedu on adapteerinud Saksa tüüpkatendite süsteemi ja püüab arendada uut rakendust USA uuema põlvkonna süsteemi baasil.

Soomes viimastel aastatel toimunud



arengut katendiarvutuse ja katendite remonditööde planeeringute vallas („Pavement programming and design methods in Finland“) tutvustas üldisemalt Destia Ltd. teedevõrgu uurimisüksuse juhataja MSc Arto Kuskelin. Detailsemalt käsitleti ettekandes remondiobjektide projekteerimisega seonduvaid küsimusi ja hilisemal eksploatatsiooniperioodil toimuvaid protsesse (näiteks teekatete seisukorra muutmise jälgimine ja selle põhjal remonditööstuste tegemine).

TAAVI TÕNTS,

Maanteeameti teedearengu osakonna juhtivinsener:

Katenditega seonduv temaatika pakub eri riikide maantee- ja transpordiametitele alati palju kõneainet. Koik riigid teavad oma kogemusest, et kuigi katendite ehitusele ja korrashoiule kulutatakse väga suur osa ametite eelarvest (Eestis umbes pool), ei olda teekatendite kestvusega kusagil päris lõplikult rahul. Soomes, kes on meile olnud tihti eeskujuks, on näiteks pikaajalise teekatendite remondi alarahastuse tõttu tekkinud tõsine probleem, millega

Teadus- ja arendustöö „Ristmikel nihkekindlate katendite väljatöötamine“ raames korraldas ERC Konsultatsiooni OÜ Maanteeameti spetsialistidele katendiarvutusega seotud kahepäevase koolituse.

Tiit Kaal, ERC Konsultatsiooni OÜ konsultant

nad näevad ilmselt vaeva veel järgmised aastakümnedid. Nimelt on tulenevalt teekatendite remondi ebapiisavast finantseerimisest kaotatud ära järg ja tekkinud on mahajäämus (*backlog*), mis küll teedevõrgul liiklejatele kohe silma ei paista, kuid mis 2013. aastal tehtud prognoosimudelite järgi kasvab kümne aastaga +145% (remonti vajavate teede pikkus kasvab järsult ehk 4900 km-lt 12 100 km-ni).

Sellise alarahastuse korral on inseneridel ja ametnikel tõsine proovikivi teehoidu korraldada. Odavamate lahenduste näol võetakse ülearu riske, mis halvimal juhul võivad tekitada ahelreaktsiooni – odav asi laguneb tihtipeale kiiremini ning rahastuse vajadus kasvab pikemas perspektiivis veelgi.

Et õppida naaberriikide vigadest ja kogemustest, mida tasub katendite vallas teha ja mida mitte, ning vahetada ka erialast oskusteavet Maanteeameti sees, oli katendiarvutuse koolitus kindlasti väga hea ning neid peaks korraldama ka edaspidi. Tänu korraldajatele ja osavõtjatele teedearengu osakonna poolt! ●