

TEEMAD:

2

Tee, mis tõi meid siia ...

3

Tallinn arendab betoonteid

4-5

Poola on betoonteede usku

6-7

Intervjuu: Riigikogu majanduskomisjoni esimees Aivar Kokk

8

Ameeriklased katsetavad betoonelementidest linnatänavatega

9

Kahekihiline betoontee – Saksa täpsusega

10

Läti katsetab teerullibetooni

11-12

Piik ajalukku: Eesti suur sillaehitusprogramm 1934–1938

12

Tallinna betoontee katselõik

BÜ

eesti betooniühing

eetl

Eesti Ehitusmaterjalide Tootjate Liit

Väljaandja: AS Eesti Meedia
Trükk: AS Kroonpress

Teemalehe toimetajad:

Toomas Kään, tel 660 9006,
e-post: toomas@innomine.ee

Kristi Ehrlich, tel 322 9117,
e-post: kristi.ehrlich@ajaleht.ee

Küljendus: Toomas Erapart

Tee, mis tõi meid siia ...

MEELIS EINSTEIN

Eesti Ehitusmaterjalide Tootjate Liidu esimees

Eesti ehituses ootavad ees huvitavad ajad. Kohe-kohe algab Rail Balticu programm. Tasapisi on avanema hakanud Euroopa Liidu selle rahastamisperioodi ehituse rahad. Rootsised käivad Eesti ehitusfirmade ukse taga ja paluvad, ega meie mehed tahaks neile peatöövõtjana kortermaju ehitama tulla ...

Kõige uuem ja tähtsam idee on aga kolme põhilise riigimaantee – Tallinna-Pärnu, Tallinna-Tartu ja Tallinna-Narva – neljarealiseks ehitamine. Nimetame seda tinglikult 3T ehk "Kolme tee programmiks".

Nüüdseks tundub, et neli suuremat erakonda on kõik jõudnud arusaamisele, et:

- 1) 3T on teostatav,
- 2) 3T teostamiseks võib võtta laenu.

"Teedeehitus on üks riigi tähtsamaid ülesandeid, seda mõistsid juba vanad roomlased," on kirjutanud kirjanik Indrek Hargla.

See on väga suur mõtlemise muutus meie juhterakondades, mida iga tervemõistuslik inimene ainult tervitada saab. Oleme kaotanud väärtuslikke aastaid, mille jooksul Eesti oleks kiiremini arenenud, meie inimesed oleksid saanud tööd.

Teedeehituse kasu on mitmekülgne. See soodustab regionaalarengut, transiiti, tööstus- ja majandusarengut tervikuna. Neljarealsed teed muudavad teel oleku ohutumaks ja kiiremaks. Nüüdisaegsed teed toovad regioonid Tallinnale lähemale.

Teedeehitus on ka suur majanduse arengumootor – tööd saavad tuhanded ja mitte ainult teedel, vaid ka materjalide tootjad ja tarnijad, kellest suur osa on kodumaised.

Milligipärast ei taheta meil rääkida, milline on liiklusõnnetuste sageduse statistika neljarealistel teedel ja tavamaanteedel.

On neid, kes räägivad, et hakkame laenama siis, kui me enam Euroopa Liidust niipalju ei saa (Eesti Pank), kuid see aeg läheneb hirmuäratava kiirusega. On ju selge, et järgmisel rahastamisperioodil me Euroopa Liidust enam nii palju tuge ei saa.

Ometi, kui praegu hakata tõsiselt ettevalmistusi tegema, saamegi laiemamahuliste teedeprojektidega 2020. aastatel peale hakata. Varem ei olegi see tehniliselt mõeldav.

Selleks ajaks peaks olema selgeks vaieldud, kas rahastada 3T-d laenude, riigi võlakirjade või milligi muu abil.

Üks tont käb ringi mööda maailma – betoonteede tont

Möödunud aastal riigikogus peetud betoonteede konverentsil selgitas Poola maanteeameti tehnoloogiadirektor Waclaw Michalski, et Poolas arvestatakse riigimaanteedel elukaart 30 aasta peale, Austraalia teedeinsener Arvo Tinni õpetab, et seal loetakse betoonteede elukaart 40 aasta peale.

Eestis on riigimaanteedel arvestuslik eluiga 20 aastat.

Kurb on kuulata maanteeametnike esinemisi, et midagi ei saa ja raha ei ole. Samal ajal pärinevad meie teedealased normid endiselt paljuski õndsast nõukogude ajast, mida on rehepallikult viimase 25 aasta jooksul veel õhemaks viilitud.

Paavo Kangur kirjeldas ilmekalt ajakirjas Inseneeria (augustinumber: "Betoontee tõehetk on käes"), kuidas maanteeameti juhtivspetsialisti esinemine betoonteede konverentsil "mõjus nagu Interrinde esindaja saabumine Rahvarinde



Kui praegu hakata tõsiselt ettevalmistusi tegema, saamegi laiemamahuliste teedeprojektidega 2020. aastatel peale hakata.

töökoosolekule": "Me võime unistada teemantidest, kullast või betoonist teede ehitamisest, kuid meil ei ole selleks raha," kinnitas maanteeameti ehitusosakonna juhtivspetsialist Tõnis Tagger.

Need, kes oskavad meist paremini unistada ja raha lugeda, ehitavad põhimaanteed järjest enam betoonist. Poolas ehitatakse ligi pool (800 kilomeetrit) uutest riigimaanteedest ajavahemikus 2015–2023 betoonist. Tšehhis on uutest riigimaanteedest betoonteede osakaal juba 65%. Saksamaal on betoonteede osakaal põhimaanteedel ehitusest iga kümnendiga kasvanud, nüüdseks juba 62%-le.

Need, kes oskavad eestlastest paremini raha lugeda, on välja arvutanud, et betoontee muutub asfaltteest odavamaks tee 8.–9. eluaastal (poolakad), 13. eluaastal (tšehhid), 8.–9. eluaastal (Euroopa Betoonteede Assotsiatsioon). Sellepärast, et kui asfaltkatendit tuleb hiljemalt kümne aasta pärast põhjalikumalt remontida hakata, siis betoontee pole häda midagi – poolakad arvavad, et veel 20 aastat, ameeriklased, et isegi 30–40 aastat!

Siit tulebki unistajate ja rahalugejate võit. USA, Kanada, Austria, Belgia, Saksa maksumaksja oskab palju paremini oma raha lugeda. Kui Eesti maksumaksja peab 20 aasta pärast hakka-ma sisuliselt jälle täiesti uue tee ehitust kinni maksma, siis unistajad peavad ehk ainult maantee katendi pealmist kihti uuendama.

Seepärast oleks mõistlik Eestiski hakata kasutama tänapäevast betoonteede ehitamise tehnoloogiat. Kõigi hirmude ja kahtluste mahavõtmiseks oleks vaja kõigepealt ehitada katselõik, viis kuni kümme kilomeetrit.

Sellise katselõigu ehitamine sobituks hästi ka 3T-programmi.

See, mida Eesti maksumaksja alles mõtleb, tegi Tallinna maksumaksja ära – Öismäel sai eelmisel suvel valmis 500meetri betoontee katse-

lõik, kus üks osa on haljas betoon ja teisel on peal viiesentimeetrine asfaltbetoonist kulumiskiht.

Aeg näitab, kuidas betoontee ennast linnatingimustes õigustab. Neid kohti, mida oleks mõistlik betoonist teha, on aga linnades küll – bussitaskud (Tallinn juba ehitab), ristmikud, magistraalteed, sildade peale- ja mahaõidud, trammiteed (Tallinn juba ehitab).

Kärevere sild ja Rail Baltic

1930. aastate teisel poolel ehitati 13 raudbetoonsilda üle Emajõe, Pärnu jõe jne. Suur riiklik sildade ehitamise programm oli esimese iseseisvusaja üks suuremaid ettevõtmisi infrastruktuuri alal, millest teine maailmasõda vaid rusud järele jättis.

Sillad ehitasid aga Soome ja Taani firmad, sest eesti mehed olid 1928. aastal Kärevere silla kokkuvarisemisega (kaks päeva pärast komisjoni poolt vastu võtmist) kuulsaks saanud.

Õnneks on nüüd teised ajad. Eestil on väga võimekad ja kogunud ettevõtteid nii üledehituse, taristuehituse, sillaehituse kui ka tee-ehituse alal.

Rail Balticut ette valmistades peaks iga riigiametnik ja poliitik meele pidama, kelle heaks ta töötab: et võimalikult palju raha jääks Eestisse, et Eesti inimesed saaksid tööd.

Küllap ehitusettevõtted juba mõtlevad, kellelega koos hangetel osaleda, et ei juhtuks nii nagu 1930. aastate suure sillaehitusprogrammiga.

Oleme juba kaua ohkinud, et Eestil ei ole pärast Euroopa Liitu ja NATOSse saamist uut suurt eesmärki. Ehk võiks Eesti lähiaastakümnete suur eesmärk olla riigi infrastruktuuri ajakohastamine: Rail Baltic, 3T, ülikiire internet.

Artikkel ilmus lühendatult 6. detsembri 2016 Postimehes.