

Õnnitlusi võtab vastu Teede Tehnokeskuse juhatuse esimees Ilmar Jõgi ja juhatuse liige Valev Kuusemäe.



Pool sajandit Teede Tehnokeskust

Ümmargust tähtpäeva tähistati täpselt samal kuupäeval, mil asutati tänase Teede Tehnokeskuse eelkäija – 1. aprillil – KUMUs toimunud seminari ja sellele järgnenud piduliku vastuvõtuga.

EVA KIISLER
eva.kiisler@aripaev.ee

Teedeklastri seminaril “Teed tulevikku” esinesid transpordi- ja teedeküsimustega tegelevad spetsialistid mitmest vallast, igaüks oma vaatenurgast. Maanteeamuseumi juhataja **Kadri Valner** tutvustas lühidalt Eesti teede ajalugu ja nentis, et Maanteeamuseumi vaatenurgast pole olukord Eesti teedeehituses üldse nii vilets, kui sageli kurdetakse.

Põhjaliku ettekande pidas omaaegne teede- ja sideminister ning praegune Eesti Arengufondi nõukogu esimees **Raivo Vare**, kes sedastas, et koos inimeste liikuvuse suurenemisega taristuinvesteeringute

gute mastaap lähitulevikus kasvab, Eestis aga võrreldes üldinvesteeringutega kahaneb. Kuna Eesti kui ääremaa jaoks on transiit äärmiselt oluline, nähakse tee-ehitajate jaoks halva uudisena tulevikus riiklike prioriteetidena pigem raudtee- ja meretranspordi. “Majandusmahu väiksus ei luba kontsentreerida piisavalt riiklikke vahendeid taristuinvesteeringuteks. Raha on vähe ja tuleb teha valikuid,” sõnas Vare. “Nagu 80 aastat tagasi nägi tee-ehitus teistmoodi välja kui praegu, näeb ka 30 aasta pärast taristute rajamise loogika teistmoodi välja kui praegu. Vaja on leitud uusi lahendusi.”

Tulevik on nutiteede päralt

Maanteeameti peadirektor **Aivo Adamson** püüdis oma ettekandes ennustada, millega tegeleb Maanteeamet aastal 2025. “Teede eluiga on selleks ajaks tõusnud kolme-nelja aasta võrra, kasutatakse maksimaalselt Eesti toorainet ja insenerid on omalt poolt panustanud

Teede Tehnokeskuse lühiajalugu

- Teede Tehnokeskuse tegevus iseseisva teede spetsialiseerunud uurimisasutusena algas 1. aprillil 1964, mil toleaeegse Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi Projekteerimise-Uurimise Kontorist eraldusid laboratoorium, tehnilise informatsiooni grupp ja teaduslik sektor ning moodustasid iseseisva üksuse – Teedeehituse Kesk-laboratooriumi.
- Ajaloolise arengu käigus ühinesid projekteerijad Eesti Maanteeprojekti nime alla ning teedelaborist sai Maanteeameti Tehnokeskus.
- 1994 liideti Eesti Maanteeprojekt taas Maanteeameti Tehnokeskusega.
- Maanteeameti Tehnokeskuse reorganiseerimise käigus moodustati 2000. aastal riigile kuuluv äriühing AS Teede Tehnokeskus.
- 2003. aastal liideti Teede Tehnokeskusega keskus EhitusTEST, millega laienes oluliselt laboratooriumi katsetus-valdkond.

ALLIKAS: TEEDE TEHNOKESKUS

uute lahenduste leidmisele,” loetles ta. “Aastas uuendatakse 2800 kilomeetri jagu teid, Tallinna-Tartu maantee on kuni Mäoni neljarealine ja Põltsamaa-Tartu lõigul on rajatud kaks pluss üks sõidurada. Kehtima on hakanud uued projekteerimisnõuded ja suur osa kasutuse ta teid võetakse lihtsalt üles.”

Soovitud olukorra saavutamise vahenditena nägi Adamson kvaliteedi tõstmist rangemate lepingutingimuste kaudu, tellijate esindajate kompetentsi ja motivatsiooni tõstmist, parema planeerimise abil tööde kiiremat läbiviimist ja liiklejatele paremate tingimuste loomist ehitustööde ajal. “Loomulikult on eelduseks piisav rahastus,” rõhutas ta.

Tuleviku transpordisüsteemide võimalusi ja ohte vaagis liiklasasjatundja, Tallinna Tehnikaüli-

kooli professor **Dago Antov**. Tema sõnul on meil tulevikus oodata nn nuti- või IT-teid, mis võtavad autojuhi funktsioone üha enam enda kanda. “Uued sõidukid ja uus juhtimine tähendavad uusi teid: Teede Tehnokeskusel on siin mõtteainet,” rõhutas ta.

“Sellest tulenevalt muutuvad ka infrastruktuurilahendused, aga kuna autopargi väljavahetamine toimub aeglaselt, peame päris kaua veel olemasoleva taristuga läbi ajama,” nentis Antov.

Kataris samamoodi kui Eestis

Skype'i vahendusel edastas tervitused endine Ramboll Eesti ASI juhataja **Hillar Varik**, kes töötab praegu Katari kerkiva ulatusliku golfiväljakute projekti juures. “Konsultatsiooniteenuse osutaja

valik toimub Kataris põhimõtteliselt samamoodi kui Eestis,” kinnitas ta.

Teede Tehnokeskuse intelligentsete transpordisüsteemide osakonna juhataja **Stanislav Metlitski** kõneles “tehnofriigi unenägudest” ehk võimalustest arendada asimovlikult ulmelisi transpordilahendusi, mis järgmise 50 aasta pärast ei pruugi enam nii ulmelised olla.

Peale pidupäevaõnnitluste tänati ja tunnustati vastuvõtul Teede Tehnokeskuse endisi töötajaid, kellest mõned on ettevõttes olnud juba selle algusaegadest saati: 45–50 aastat.

Juubelisünnipäeva puhul toetas Teede Tehnokeskus tulevaste teedeinseneride muuseumikülaskust ehk Maanteeamuseumi projekti “Eesti koolilapsed Maanteeamuseumisse”. **E**