

Foto: Merko



Tiit Joosti:

õnnestumise võtmesõna on kambavaim

Tiit Joostit on tunnustatud nii aasta ehitaja (2010) kui ka aasta ehitusinseneri (2013) tiitliga.

ASi Merko Ehitus Eesti projektijuht, ehitusinsener Tiit Joosti on mitu korda auhinnatud mees: 2010. aastal pälvis ta Ämari lennubaasi esimese etapi ehitamise eest aasta ehitaja tiitli ja 2013. aastal tõi Ülemiste liiklussõlme ehitustööde edukas juhtimine aasta ehitusinseneri tunnustuse. Teelehele antud intervjuus rõhutab Joosti korduvalt, et üks pole ühtegi – edu toob vaid meeskonnatöö.

Ylle TAMPERE,
Teelehe kaasautor

2020. aasta läheb ajalukku peamiselt koroona-aastana, aga Eesti jaoks tähistab see ka suurte teebjektide valmimise aastat: nii Tartu kui ka Narva suunal ootavad liiklejat nüüdisaegsed 2 + 2 teelõigud. Tallinna–Narva maantee Rõmeda–Haljala teelõik, mis oli seni üks ebamugavamaid kohti, on nüüd siidsiledalt ja turvaliselt läbitav. Tööde kogumaksumus oli 16,5 miljonit eurot, projekti viis ellu AS Merko Ehitus Eesti.

Millised tunded valdavad inseneri, kui üks järjekordne, üsna keerulisi lahendusi nõudnud teelõik on avatud?

Eks uut teed ole kena vaadata. Mingit muud erilist tunnet alguses ei ole. See tuleb alles pärast, kui meenutad mõne arutelu käigus üht või teist seika. Finišijoonel küsitakse sportlaselt ka alati, mis tunne on, ja ega sealtki kohe tarka vastust ei saa. Kui veel spordiga paralleele tuua, siis tee-ehituse projekti juhtimine on nagu orienteerumine: sa pead jõudma õigeks ajaks finišisse ja võtma teel kindlaid punkte. Jooksed mööda projektide ja nõuete metsa ringi, pead igal pool jõudma end õigel ajal ära registreerima ja kella pealt lõpuni jõudma. Inseneritöö ei erine orienteerumisvõistlusest seega eriti millegi poolest.

Kuhu paigutaksite Rõmeda–Haljala teelõigu ehitamise oma seniste tegemiste skaalal?

Mida aeg edasi, seda rohkem tekib analoogiat. Varasematel aastatel on olnud projektides uut rohkem ja kogemusi vähem, ajapikku – sedamööda, kuidas lisandub teadmisi – on kõik need mingit nurka pidi sarnased, aga mingis osas muidugi ka erinevad. Erinevused tulenevad näiteks geograafilisest asukohast, projekti tingimustest, tellijast, meeskonnast.

Inimesed loovad vaimusilmas analoogiat, otsivad möödunust paralleele, nii ka mina. Rõmeda–Haljala puhul olid teatud tahud ka täitsa uued: näiteks puudus mõne konstruktsioonikihi rajamisel väga vahetu kogemus. Uued üksikasjad vajasidki rohkem tähelepanu. Aga jällegi on juba tänu kogemusele teada, et detailid mängivad ja just neis on peidus üllatused.



Fotod: Tiit Veermäe



Rõmeda-Haljala teelõigu ehitus. 22. november 2019

12. november 2020

Kui palju mõjutas ehitamist pandeemia?

Ma ei ütleks, et koroonaga oleks seganud. Pigem oli vastupidi: meil tekkis konkreetsete inimestega tore tööpere, kellega läbi käia. Mõistuse piires pidasime reeglitest kinni. Pigem hoidis töö koroonaga ajal vaimu tervena – hulluks läinuks siis, kui oleks pidanud luku taga istuma ja uudiseid kuulama-lugema.

Kuidas sujus koostöö tellimuse esitanud Maanteeametiga?

Mingeid meeleuid ja kontrolli alt väljuma kippuvaid vaidlusi meil ei olnud, tavapärane mängu ilu. Poolte jaoks ehk oli keerulisem koht see, kuidas tõlgendada kohandatud dokumentide sisu ja kas on võimalik uuenduslikum, kuid eesmärgipärane lähenemine. Nimelt olid juhendis materjali valikul sätestatud parameetrid, mida Eesti loodusvara ja karjäärid ei pruugi alati tagada, kuigi materjal on konstruktsiooni kui terviku toimimise vaatenurgast sobilik.

Meie kõigi eesmärk on toimetada võimalikult loodussäästlikult, seepärast oli ka tähtis, kui kaugelt ehitusmaterjale kohale vedada. Kaalusime lähemal olevate karjääride kasutamist ja küsisime tellija konsultantidelt nõu, et analüüsida, kas ligemal asuvad kohalikud materjalid oma eesmärki täidavad.

Millise tulemuseni jõuti?

Võib küsida, mis teeb õunast hea õuna? Kas selle täpne kuju, värv ja mөөt või maitse? Kas täiteliiv, mida tuuakse lähemalt ja täidab oma ülesande, aga ei vasta täpsele kirjeldusele, on sobiv või mitte? Lõpuks jääme Maanteeameti klassifikatsioonikohaste parameetrite juurde, peale selle

tekkis võimalus uue objektilähedase karjääri kasutamiseks.

Maanteeametil on juhised ja mängureglid, millest nad peavad kinni hoidma, aga nad on ka avatud, kui näha, et mõni teine lahendus töötaks paremini. Reeglid on vajalikud, et vältida anarhiat, kuid samas tuleb neil tunnetada, mis hetkest hakkavad ranged reeglid insenerivaimu ja uuendusmeelsust pärssima.

Milliseid uuenduslikke ideid projekti elluviimisel kasutati?

Tellijal oli rajatiste ehitamisse uuenduslikkuse sisse kirjutatud: selle objekti hüdrosolatsioon on betoonile pihustatud polüüureast pinnakate. Siin on Maanteeamet tõesti olnud väga innovatiivne – sellele lahendusele ei ole veel juhiseid ega üldtunnustatud nõudeidki kehtestatud, aga projektis oli seda püütud võimalikult detailselt kirjeldada. Nüüd ongi teelõigu rajatistel kolmemillimeetrine hüdrosolatsioon, mis on mehaaniliselt tugev, kuid samal ajal veniv ja ilmastikukindel. See on tõesti uus asi.

Rajatiste tugimüürid on ehitatud betoonplokkidest, mis näevad kaugelt välja nagu looduslik murtud kivi. Enne meid on neid kasutatud ka Tartu maantee uuel lõigul – visuaalselt annab see väga palju juurde! Neid plokkide valmistatakse Eestis, nii et selle üle võib uhkust tunda.

Tee-ehituslikult ehk midagi väga uuenduslikku ette ei tulnud: tööd toimusid tellija projekti kohaselt, kasutasime nõuetekohaseid ja tellija soovest arvestavaid lahendusi. See, mida tellija eelistab, sõltub ka piirkonnast, sest igas regioonis on erinevad kogemused ja oma käekiri.

Kuidas ilm ehitajate tööd segas?

Rõmeda-Haljala objekti ehitusaeg oli määratud kuudes. Kui tehnoloogiliselt on ebasobivad olud, siis ongi tehnoloogiline paus. Sel ajal on tähtsaja kulgemine peatatud. Veebruaris ja märtsis olid külmad ilmad, nii et talvine temperatuur ei võimaldanud teekonstruktsioone rajada ega neid üle anda.

Milline oli koostöö omanikujärelevalvega?

Omanikujärelevalvet juhtis üks Eesti tuntumaid järelevalveinseneri Toivo Jürgenson. Meie koostöö sujus mõistlikult: nii inseneril kui ka tema meeskonnal on ju omajagu kogemust, teisalt hoiavad mängu raamides kokkulepitud juhised ja reeglid.

Eks nii töövõtja kui ka omanikujärelevalve insenerivaim tahab olla lennukas selle sõna kõige paremas mõttes. Kindlasti ei unustata sealjuures kunagi eesmärki. Me ütleme endale, et ehitame üks kord, mitte selleks, et tööd ümber teha. Kui kõik ideed on sellest kantud, siis tulevad ka paremad ja operatiivsemad lahendused. Reeglid on kohati liialt kammitsevad, ajendatud ühest või teisest, alati mitte kõige paremast kogemusest. Näeme, et need on arenemas ja muutumas. Ehitaja vaim peabki asjadest natuke ees käima!

Tellijal läviv omanikujärelevalvega pea iga päev. Inseneriüksus on objektis ja jooksvaid küsimusi lahendataksegi valdavalt kohe, kui need tekivad. Iga kahe nädala tagant toimusid vahekoosolekud ja kuigi enamik asju läheb nii, nagu ette nähtud, on head ettepanekud alati oodatud. Meid kuulati, seejärel kaaluti ja otsustati.



Mida arvasid suurehitusest kohalikud elanikud ja liiklejad?

Telliija oli kohalike inimestega teatud teemad juba eelnevalt lahendanud, sest tema pädevuses oligi projekt, sealhulgas maaküsimused, nendega kooskõlastada. Seepärast oli kohalik kogukond teemaga kursis ja keegi töid ei takistanud. Nagu ikka, on osa uuendustega rahul, osa mitte, kuid üldiselt teadvustatakse, et uus tee on vanast ohutum. Turvalisuse nimel tuleb mõnikord ohverdada oma isiklik mugavus, aga enamjaolt sellega lepitakse.

Mis liiklusse puutub, siis koroonapiirangute tõttu oli liikluskooormus kõvasti väiksem ja inimesi palju ei liikunud. Suvel autovoog muidugi taastus.

Merko suurprojektidel on rohkesti alltöövõtjaid. Kuidas te need leiata ning kuidas tagate sujuva koostöö ja kvaliteedi?

Alltöövõtjaid oli Rõmeda–Haljala objektil kümneid. Objekt on suuremate kasklusteta valmis saanud ja iga alltöövõtja oma ülesande enda võimete piires täitnud.

Projektimeeskonna eesmärk on näha kogu aeg sihti, kuhu peab välja jõudma. Alltöövõtjad on samuti meie tööpere liikmed, kellega on vaja koos tegutseda. Tuleb ära tunda, kui kellelgi king kusagilt pigistama hakkab. Siis peab aja maha võtma, kokku istuma ja leidma lahenduse.

King hakkab pigistama ikka siis, kui liist on kitsas või õmblused liiga tugevad. Kas Teil on anda soovitusi, kuidas saaks asju algusest peale paremini korraldada?

Projekteerijad peaksid ehitist projektteerides läbi mõtlema, kuidas mõjutab

ehitustehnoloogia ja -korraldus nii objekti läbivat liiklust kui ka rajatavate konstruktsioonide ühtlust ja kestust. Mida keerulisem on läbiva liikluse kõrval ehitada, seda rohkem töid liigendatakse ja ehitustöö muutub hüplikuks: täna saame teha siin, homme seal, siis tuleb jälle midagi ümber tõsta ... Jah, kõik need teede kokku- ja üleviimised tehakse kvaliteetselt ja reeglite järgi, aga iga selline ümberkorraldus tähendab kaotust ajas, lisab teatava riskikoha ja peegeldub lõpuks ehituse hinnas. Muidugi võib seda ühelt poolt pidada ka laisa ehitaja mugavuseks: tahaks teha kõike järjest, ühtemoodi, segamatult. Teisalt on võimalikult harva muutuv liikluskorraldus ka sõidukijuhtidele meelepärasem ja turvalisem, lisaks on võimalikult väheste jätkukohtadega konstruktsioonid stabiilsemad.

Mis on suurprojektide õnnestumisel võtmesõnad?

Kõige olulisem on meeskonnavaim: suuna seadmine ja selle hoidmine, entusiasmi ja positiivse meeleolu säilitamine. Kui sa ei märka meeskonnaliikmeid, jääb mõni nõutult istuma ja teised koormavad ennast üle. Hingamisruumi ja otsustamisvabadust peab kõigil parasjagu olema. Selleks, et asi õnnestuks, peab tekkima kambavaim.

Meie objektimeeskond koosnes lähematest ja kaugematest tööpereliikmetest. Objekt oli iga päev koos meistrite, objektiinseneride ja -juhtide ning projektijuhtidega üheksa inimest. Aga alahinnata ei tohi ka

” *Kõige olulisem on meeskonna kooshoidmine: suuna seadmine ja selle hoidmine, entusiasmi ja positiivse meeleolu säilitamine.*

taustajõudu, Merko tugiteenuseid: kvaliteediosakonda, õigusosakonda, raamatupidamist jne. Kõik need lülid on väga olulised. Tagala peab olema korralik!

Mõnikord võib tunda väsimust, kuid oma kogemust ei tohi maha visata. Toon jälle spordist näite – suusatajast võib saada ühel päeval treener või oskaja määrdemeister, kes viib meeskonda edasi. Oluline on mõista, et kui teha mõne emotsiooni pealt kannapööre, mida arengu jätkamiseks isegi soovitatakse, siis see ei pruugi olla ratsionaalne otsus ning meeskond jääb ilma sinu kogemusest ja teadmistest.

Üks oluline mõte veel: on hea, kui meeskonnaliikmed tunnevad lisaks oma töökohustustele pisut ka kolleegide igapäevatöö sisu. See aitab näha tööperet kui tervikut, mõista teisi, planeerida töökorraldust ja vajaduse korral üksteist asendada. Uutest tulijatest tuleb rõõmu tunda ja neile tuult purjedesse puhuda! Ja ka töövälisel ajal peab meeskonnavaimu turgutama.



22. mai 2020