

TLT *EKSPRESS*

Liigu mõnuga

sügis | talv | 2024





TLT EKSPRESS

Foto:
Mark Kitajev,
Sergei Zjuganov.

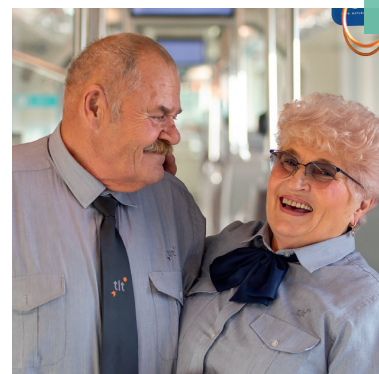
SISUKORD

- 04** **Kaido Padari** tervitussõnad
- 06** **Mida kolleeg oma ametis tegelikult teeb?** Tule töövarjuks ja saa teada!
- 10** **TLT on saanud strateegia, uuendanud väärtused ja loonud hea tava**
- 12** Uus leping TLT-ga: **ambitsiooniks 500 000 reisijat päevas ja null CO2 heide**
- 14** **Tehnikadivisjonis käib töö iga ilmaga**
- 16** Vankumatu **Ulvar Niitsoo** grupijuhtide eesotsas
- 18** **Pool sajandit tööelu ja armastust**
- 20** Psühholoog **Taimi Elenurm**: „Vaimne tervis on elus esmatähtis!“
- 22** **Trollide ajalugu ja tulevikust**
- 24** **Sergei Sireli**: „Mulle meeldib minu töö!“



6

Töövarjuks: kas tead, mida kolleeg oma ametis teeb?



18

Ede ja Udo Reinaru: pool sajandit tööelu ja armastust.



24

Sergei Sireli: trollijuhist bussijuhiks.

Kaido Padar
juhatuse liige



Foto: Sergei Zjuganov

HEAD INIMESED!

2024. aasta hakkab läbi saama. On olnud 365 päeva täis töid ja tegemisi, pingutusi ja kordaminekuid. Vahel ka takistusi ja uuesti katsetamisi. Sest oleme organisatsioonid järjekindlad, tulemustele orienteeritud ja muutustele avatud. Aitäh, et olete olnud osa sellest väljakutseterohkest, kuid kordaläinud aastast.

Rõõm on tõdeda, kuidas näen, et TLT-s töötavad tööpoolest oma ala fännid – olgu siis eesliinil ühissõiduki roolis või tagalas: töökojas, pesulas või kontoripoolel. Augustis käisime juhtkonna

liikmetega igaüks omaette eesliinil töövarjuks – sealt oli kaasa võtta palju ning kindlasti ei jää see viimaseks korraks. Samuti jätkan ekskursioonidega Kadaka tee bussipargis – huvilisi on jätkuvalt, avame rõõmuga bussipargi väravad ja näitame, millega siin tegeleme.

Seda enam tahame jagada, mida põnevad meie ettevõttes toimub ja kuhu liigume. Tunnen uhkust selle üle, mida oleme koos teiega viimase aasta jooksul ära teinud. Võin kinnitada: tehtud on palju!

Oleme sel aastal lansseeri-

nud TLT esimese strateegia, sõnastanud meie väärtused ja hea tava. Pealinna tänavatele on jõudnud uued PESA trammid ja elektribussid, oleme välja kuulutanud akutrollide ja järjekordse gaasibusside hanke, valminud on Kadaka tee bussipargis asuv juhtimiskeskus. Loetelu võib jätkata. Igas divisjonis on toimunud muutu-



Meil on palju, mille üle üheskoos uhke olla!

si, kuid kinnitan, et seisame ka keerulisematel aegadel TLT ja igaühe heaolu eest. Seda nii täna kui tulevikus. On hea meel, et ametiühingutega allkirjastatud 2025. aasta koostööleping annab selleks kindluse.

Suure kordaminekuna sai allkirjastatud Tallinna Linnavalitsuse ja Tallinna Transpordiametiga üks suurim leping, mis Eestis kunagi liikuvuse valdkonnas sõlmitud. Kümne aasta pikkune leping tagab meile hinnanguliselt kuni 1,4 miljardit eurot. Meie asi on pakkuda kõrgetasemelist ühistransporditeenust ning ma ei kahtle, et üheskoos seda ka teeme. Lisaks sõlmisime Tallinna linnaga järgmiseks kolmeks aastaks uue sotsiaaltransporditeenuse

lepingu, mis näitab seda, et linn on meie poolt seni pakutava teenusega rahul. Meil on palju, mille üle uhke olla.

Hoiate käes meie ettevõtte ajakirja TLT Ekspress esimest trükisooja numbrit. Kindlasti on vastakaid arvamusi, et kellele ja milleks see, kui liigume üha enam digitaliseerimise suunal. Siinkohal kinnitan, et siseuudiste edastamine jätkub nagu varem. On rõõm, et meie saade „KUUM TOOL“ on traditsiooniks saanud, et nädalameili ja uudiskirja loetakse üha enam. Et juhatusele saabub küsimusi üha rohkem - see näitab, et hoolite! Võtame vastu ka kriitika, sest ainult nii saame olukorda parandada. Kahepoolne kommunikatsioon on edu võti.

Siia esimese ajakirja kaante vahele on saanud hetkel vaid väike osa sellest, mis TLT-s toimub. Kuid see annab aimu, milline on meie kurss. Annab ülevaate parimatest trendidest, kuhu liigume. Millega tegeleme, mis suunas mõtleme ja kes TLT-s oleme. Seega võtke hetk, on see siis lõppjaamas, kontoris kohvi kõrvale või kodus puhkehetkel. Lugege, mõelge kaasa ja avaldage arvamust. Juba kevadel toome teieni järgmised kordaminekud, ühised sündmused ja edasiliikumised. Mis olulisim: oleme ikka edasi uhked oma kolleegide ja ettevõtte üle. See on meie kõigi ühine suur töö.

Põnevat lugemist!

TAGASISIDE

Mida kolleeg oma ametis tegelikult teeb?

Tule töövarjuks ja saa teada!

Juhtkonna liikmetel oli hea võimalus minna töövarjuks ning sõita bussijuhiga liinil kaasa. Näha, mis tegelikult liikluses toimub ja kuidas bussijuht erinevates olukordades käitub.



Kaido Padar ja bussijuht-juhendaja Kent Vahtramägi. Foto: Mark Kitajev.

Kaido Padar
juhatuse liige

Palun kirjelda, kuidas möödus Sinu jaoks töövarjupäev?

Töövarjupäev möödus väga positiivselt ja enesekindlalt. Ühtegi sekundit ei tekkinud hirmutunnet, mis näitab, kui turvaliselt end tundsin. Eriti üllatas mind bussijuhi gabariiditunnetus – ta suutis sõidukit täpselt juhtida, samal ajal kui mina keskendusin äärekivi ja stoppjoone jälgimisele. Mulle jättis

väga hea mulje ka see, et enamik bussijuhte tervitasid üksteist, mis näitab tugevat kollektiivset vaimu. Buss sõitis ülimalt sujuvalt, mis lisas veelgi kindlustunnet.

Mida said selle käigus uut teada: nii rõõme kui muresid?

Sain teada nii rõõmudest kui ka muredest, mis bussijuhi töös esinevad. Üheks murekohaks on Kotermaa peatus, kus bussidel on keeruline manööverdada – see muudab olukorra ebatavaliseks. Rääkisime ka lõõtsa- ja tavalise bussi erinevustest. Positiivse poole pealt jäi mulje, et bussijuht on tõeline TLT fänn. Ta tunnistas, et talle meeldib sõita erinevaid marsruute ja ta näeb end pikka aega TLT ettevõttes töötamas. Lisaks tõi ta välja, et äsja loodud grupijuhi ametipositsioon ning palk ja preemiad on suur pluss bussijuhtidele.

Kas töövarjupäeval osalemine muutis Sinu arvamust kolleegi tööst? Kui jah, siis mille osas?

Minu arvamus bussijuhtide tööst on alati olnud positiivne ja austust väärt. Töövarjupäev kinnitas seda veelgi. Olen alati rõhutanud,

et austan kõigi sõidukijuhtide tööd. Meie kui ettevõtte esindajad anname neile vahendid, kuid nemad on need, kes meid igapäevaselt esindavad ja kes tegelikult juhivad ka ettevõtte mainet ja toimimist. Töövarjupäev tugevdas minu veendumust, et bussijuhtide töö on äärmiselt vastutusrikas ja oluline.

Milliseid tähelepanekuid paned endale tuleviku tarbeks kõrvale?

Tuleviku jaoks panin kõrvale mitu olulist tähelepanekut. Esiteks, buss peab olema korralik ja heas korras – see on põhieelduseks, et töö sujuks hästi. Teiseks, ei piisa ainult korralikust palgast, bussijuhtidele on vajalikud ka regulaarsed koolitused, et nad saaksid oma oskusi pidevalt täiendada ja tunda end tööpostil enesekindlalt.



Andrei Novikov ja bussijuht-juhendaja Aivar Saaler. Foto: Mark Kitajev.

Andrei Novikov

juhatuse liige

Kuidas möödus Sinu jaoks töövarjupäev?

Töövarjupäev möödus väga huvitavalt ja rikkastavalt. Bussijuhi igapäevane töö on mitmekülgne ja täis väljakutseid, mida kõrvaltvaataja ehk ei oskakski aimata. Sõit koos bussijuhiga võimaldas mul kogeda linnaelu täiesti uue nurga alt. Lisaks sain taaskord kinnitust, milline vastutus lasub igapäeva-

selt bussijuhil, kelle ülesanne on turvaliselt ja sujuvalt viia inimesed punktist A punkti B.

Mida said selle käigus uut teada: nii rõõme kui muresid?

Huvitav oli mõtestada enese jaoks lahti bussijuhi tööd kui linnaelu vaatlejat. Näiteks sain teada, et on olemas kohti, kus avatakse baar juba kell 7 pühapäeva hommikul ning sinna liigub kindel kontingent inimesi. Kus peatuses tulevad peale lapsed, puuetega inimesed. Millised on olnud kõhedust tekitavad juhtumid – peamiselt on need seotud väikelastega. See lisab bussijuhi tööle oma-moodi eripära, sest tihti tuleb sõita liinidel, kus kohtab väga erineva taustaga inimesi. Bussijuhid peavad seetõttu olema valmis erinevateks olukordadeks, mis võib olla nii rõõmustav kui ka stressirohke.

Kas töövarjupäeval osalemine muutis Sinu arvamust kolleegi tööst? Kui jah, siis mille osas?

Jah, töövarjupäev muutis minu arvamust bussijuhi töö osas. Töö, mis võib eemalt tunduda lihtne ja isegi rutiinne, on tegelikult täis väljakutseid ja nõuab suurt vastutust. Huvitaval kombel puutub bussijuht hoolimata töö individuaalsest iseloomust igapäevaselt kokku enama inimeste arvuga, kui kes iganes kontoritöötaja. Selles osas on buss, tramm, troll ja selle juht ning tema tegevus roolis alati avalikkuse terava tähelepanu all. Bussijuhil on vastutus olla alati tähelepanelik, vajadusel peab suhtlema reisijatega, näiteks abistama neid bussi tulekul ja bussist lahkumisel, hoidma sõidugraafikust kinni ja samal ajal tegelema erinevate olukordadega, mis võivad teel ette tulla.

Milliseid tähelepanekuid paned endale tuleviku tarbeks kõrvale?

Veeremijuhid pole pelgalt sõidukijuhid, vaid ka olulised lülid linna igapäevaelus. Samuti kavatsen igapäevaliikluses osalejana senisest enam arvestada, kui palju tähelepanu ja pingutust nõuab inimeste turvalisuse tagamine liikluses, eriti suuregabariidilise transpordi korral.



Maigi Raukas

personalidivisjoni direktor

Kuidas möödus Sinu jaoks töövarjupäev?

Mul on olnud võimalus töövarjutada juba varasemalt mitmetele erinevatele olulistele ametipositsioonidele nagu patrullpolitseinikule, lennusalga kaptenile, kinnipidamiskeskuse töötajale. Kahtlemata oli ka bussijuhi töövarjuks olemine huvitav. See on väga vastutusrikas amet, kus teinekord pead otsuseid vastu võtma murdosa sekundite jooksul. Kaasa sõidetud aeg möödus väga kiiresti ning töövarjuks olemise eesmärk sai täidetud - vaadata ja püüda kogeda seda, mida selles rollis inimene igapäevaselt teeb.

Mida said selle käigus uut teada: nii rõõme kui muresid?

Ma ei saa öelda, et oleksin kuulnud suuri muresid, tegemist oli võrdlemisi pika staažiga sõidukijuhiga, kes tegi oma tööd rõõmuga ja professionaalselt. Kuivõrd sõitsin juhendamissussiga ja koos juhendajaga, siis eelkõige sain põhjalikumad teadmised juhendaja tööst, kuid tundsin huvi igasugu pisidetallide osas graafikus püsimisest stopp-nupuni.

Kas töövarjupäeval osalemine muutis Sinu arvamust kolleegi tööst? Kui jah, siis mille osas?

Kindlasti andis põhjalikumaid teadmisi, sest mingisuguseid olukordi sai vahetult kõrval istudes näha ja kogeda. Pigem hindan nüüd seda tööd keerukamaks ja vastutusrikkamaks, kui varem arvasin olevat.

Milliseid tähelepanekuid paned endale tuleviku tarbeks kõrvale?

Juhtidena vaatame asju alati kõrgelt, suure pildi nägemine ongi meie töö, kuid vahel on hea asetada end ühte kindlasse kitsamasse pilti ning näha asju lähemalt. Väiksemaid märkamisi meie vestlusest võtsin kaasa ja tõdesin, kuivõrd oluline on muudatusi tehes rääkida asjassepuutuvate inimestega, saada nende nägemus ja arvamus või asetada end selle töö tegija rolli. Inimestega rääkides, küsimusi küsides saad teada, mis päriselt on oluline.

Usun, et saime olla vastastikku kasulikud, sest ka mina selgitasin nii mõnegi otsuse tagamaid ja laiemat vaadet. Mis tuletas jällegi meelde, kui oluline on hea kommunikatsioon, sest mis iganes muudatuste või otsuste põhjuseid on vaja alati rohkem ja järjepidevalt nii suure organisatsioonis selgitada. Mina kindlasti julgustan kolleegidele töövarjuks olema.



Toomas Hirve

tehnikadivisjoni direktor

Kuidas möödus Sinu jaoks töövarjupäev?

Päris päevaks ei saa seda nimetada, sest sai tehtud kaasa ainult üks ring, kuid vaade juhi kabiinist erineb muidugi tavalisest reisija vaatest. Samas on piisavalt privaatne, et tunda end mugavalt.

Mida said selle käigus uut teada: nii rõõme kui muresid?

Rõõmude poolest on bussijuht rahul, et palk tuleb õigeaegselt, bussid on remonditud ja hooldatud ning puhtad. Muredena toodi välja tänavate olukord ja teetööd ning ülbed kaasreisijad. Ka meie poolt sõidetud ringil olid asfalteerimistööd, kus minul tuli korra bussist välja minna ja tõmmata busi alt välja ohutustorbik, mis oli liiga teele pandud ja buss ei mahtunud mööda pöörama.

Kas töövarjupäeval osalemine muutis Sinu arvamust kolleegi tööst? Kui jah, siis mille osas?

Kujutasin seda just sellisena ette.

Milliseid tähelepanekuid paned endale tuleviku tarbeks kõrvale?

Positiivne meelestatust on see, mis peaks olema igal juhil kaasas, ülejäänud detailid ja mured saavad varem või hiljem lahenduse.

Kas ja kui palju suhtleb bussijuht kliendiga ja mis tasemel peaks/võiks ta keeleoskus olla?

Suhtlust oli vähe, kui selleks saab nimetada laste huvi ja lehvitamist bussipeatuses. Suhtlemine sellega ka piirdus.

Kui mugav on teostada puhumist?

Läksin bussile lõppjaamast ega osalenud selles protsessis, kuid juhi sõnul on see mugav.

Kui palju puutub bussijuht kokku kolleegidega ja kas tal tekib kuuluvustunne või on too pigem üksildane?

Jutust tuli välja, et suhtlevad päris palju, kuid on ka igasuguse iseloomu ja hoiakutega juhte, kõigiga ei tahagi vestelda.

Millisena tundub TLT ettevõtte ja kollektiivina läbi bussijuhi silmade?

Meenutades eelnevat tööd TAK'is ja endiseid aegu, siis bussijuht ütles, et praegu oled nagu kuningas, tuled tööle ja lähed liinile, teed oma ringid ära ja annad busi paigutajate ja koristajate hoolde. Ei pea muretsema, et saaks tangitud, pestud ja vajadusel ka hooldustööd tehtud. Kõik toimib ja on hästi, juht ütles, et ei saa aru nendest, kes hädaldavad ega ole rahul. Juhi sõnul on praegu väga hea tööd teha. Kuigi palk on väike, võimaldab see ära elada ja kui tahta, siis ka midagi endale lubada.



Tarmo Lai

juhtimiskeskuse direktor/teenindusdivisjoni direktori kt

Kuidas möödus Sinu jaoks töövarjupäev?

Minu töövarjupäev möödus väga meeldivalt. Juht oli korrektne, rahulik ja positiivne. Tema töösse suhtumine oli professionaalne ja asjalik. Rääkisime väga mitmetel teemadel, mis tema tööd puudutab ja sain ka mõned mõtted, kuidas ja mida bussijuhi töö tegemise lihtsustamiseks või mugavamaks tegemiseks enda poolt ära teha.

Mida said selle käigus uut teada: nii rõõme kui muresid?

Bussijuhil pole üldjuhul kliendiga vajadust suhtlemiseks ja ka juht ise ei ole huvitatud kliendiga suhtlemisest. Juhi ülesanne peaks olema ikkagi keskendumine sõiduki juhtimisele.

Puhumine ei ole üldse probleem. Pigem on protsess juhi sõnade kohaselt lihtne ja mugav. Juht ise ütles, et arvestades palka, töötingimusi ja töövahendeid, siis oleks ta seda varem teadnud, ta poleks üle kahekümne aasta takso sõitnud, vaid oleks juba varem bussijuhiks hakanud.

Kas töövarjupäeval osalemine muutis Sinu arvamust kolleegi tööst? Kui jah, siis mille osas?

Minu arvamus muutus selles osas positiivsemaks, et tegelikult on juhid palju rohkem rahul nii oma töö, töötingimuste kui ka vahenditega. Meil on enamuses väga head ja toredad juhid, kes naudivad oma tööd.

TLT on saanud strateegia, uuendanud väärtused ja loonud hea tava

2024. aasta on olnud TLT jaoks märgiline, sest oleme esmakordselt loonud ettevõtte strateegia, uuendanud selle raames oma väärtused ning loonud ettevõtte hea tava.

Need ei ole lihtsalt paberile kirjutatud sõnad, vaid ühiselt loodud põhimõtted, mis juhivad meie igapäevast tööd ja käitumist.

Väärtuste kujundamisel kaasasime nii sõidukijuhid, kontoritöötajad kui ka juhtkonna, et kõigil oleks võimalus rääkida, mis nende jaoks on oluline ja kuidas näevad ettevõtte väärtusi oma silme läbi. Selliselt läbi viidud protsess tagas, et väärtused kajastavad ettevõtet tervikuna ja on meie kõigi poolt ühiselt loodud. Saame öelda, et need ei ole kellegi teise poolt ette kirjutatud normid – need on meie omad.

Kokkulepitu annab ettevõtte tööle suuna

Peamine on mõista, et väärtused ei ole lihtsalt sõnad, mis kusagile üles kirjutatakse – need on põhimõtted, mis juhivad meie igapäevast tööd. Kui kõik teavad, mis on ettevõttele tähtis, on kergem ühiselt edasi liikuda ja teha otsuseid ka keerulisemates olukordades. Väärtused on justkui kompass, mis aitab meil

kõigil sama suunda hoida ning ka ettevõttega liitujad teavad, mida oluliseks peame. Juba juurdunud väärtustega ettevõttes tunnevad töötajad, et kuuluvad meeskonda, kus on ühised sihid ja selged ootused.

Iga päev teeme palju valikuid, mõtlema sellele, et otsuste tegemisel juhivad meid väärtused. Need on osa meie otsustest ja tegudest, isegi kui me ei pruugi seda alati teadvustada. Väärtused kujunevad paljuski meie kogemuste, kasvatuse ja ümbritseva keskkonna kaudu – need on õpetused, mida oleme saanud lapsepõlvest alates, ja põhimõtted, mida oleme ajapikku omaks võtnud.

Meie ettevõtte väärtused ei ole lihtsalt sõnad paberil. Need aitavad meil üheskoos paremini töötada ja üksteist mõista, olgu me juhid, tehnikud või sõidukijuhid. Näiteks kui räägime kvaliteedile pühendumisest, siis peame silmas seda, et kõik meist annavad endast parima, et teenus, mida osutame,

Personalidivisjoni direktor
Maigi Raukas. Foto: Mark Kitajev.



oleks turvaline, mugav ja usaldusväärne. Kui me kõik keskendume kvaliteedile, siis väikeste sammude haaval muutub ka keskkond meie ümber hoolivamaks, paremaks.

Samuti oleme loonud TLT hea tava, mis annab vastused küsimustele, millega puutume kokku oma igapäevatoos: kuidas me suhtleme omavahel, peame koosolekuid, tähistame sünnipäevi, vastame telefonikõnedele ja e-kirjadele ning mida teeme siis, kui klient on pahane või meedia soovib kommentaari. Selgete käitumisjuhiste olemasolu vähendab segadust ja aitab meil kõigil mõista, mida erinevates olukordades oodatakse. Nii saame ühtemoodi tegutseda ja pakkuda klientidele järjepidevat, kvaliteetset teenust.

Nii väärtusel kui taval oma roll

Kuigi väärtused ja hea tava käivad käsikäes, on neil mõlemal oma roll. Väärtused on meie põhimõtted ja uskumused – need on alus, millel kogu ettevõtte kultuur tugineb. Väärtused annavad meile suuna ja vastavad küsi-

musele „miks“ – miks me midagi teeme ja mis on meile oluline.

Hea tava seevastu on praktiline – see kirjeldab, kuidas väärtusi igapäevaselt ellu viime. Kui väärtused ütlevad, mis on meile oluline, siis hea tava vastab küsimusele „kuidas“ – kuidas rakendada neid põhimõtteid oma igapäevatoos. Näiteks kui meie väärtuseks on „pühendumine kvaliteedile“, siis hea tava selgitab, kuidas see väljendub meie käitumises: kuidas me suhtleme, lahendame konflikte või vastame klientide küsimustele.

Seega on väärtused meie tegevuse aluspõhimõtted, aga hea tava on praktiline juhend, mis aitab neid põhimõtteid iga päev rakendada. Koos loovad need tugeva vundamenti, mis aitab meil kõikidel samas rütmis töötada ja ühtselt tegutseda.

MAIGI RAUKAS

Personalidivisjoni direktor

Uus leping TLT-ga: ambitsiooniks 500 000 reisijat päevas ja null CO₂ heide

Tallinna Linnavalitsus, Tallinna Transpordiamet ja Aktsiaselts Tallinna Linnatransport (TLT) sõlmisid ühe suurima lepingu, mis Eestis kunagi liikuvuse valdkonnas on sõlmitud. Lepingu kogumaht on hinnanguliselt 1,2-1,4 miljardit eurot. Koostöö eesmärk on tõsta ühistranspordi kasutajate osakaalu pooleni kõigist liikumisviisidest ja arendada veeremit suunas, kus aastaks 2035 on ühistranspordi CO₂ heide nullilähedane.

Eesmärgiks on võetud kasvatada pealinlaste ühistranspordi kasutust praeguselt kolmandikult kuni pooleni. Selle saavutamiseks investeeritakse enam kui sada miljonit eurot veeremi ja taristu uuendusse, liinivõrgu uuendamisse ning ühistranspordi liikumiskiiruste suurendamisse. Lisaks muule aitab leping avada ühistransporditeenuse turu ka erasektorile, eesmärgiga suurendada konkurentsi ja seeläbi parandada teenuse kvaliteeti.

Uusi fossiilkütust tarbivaid sõidukeid ei ostate ning hiljemalt aastaks 2035 on kogu ühist-

ransport kliimaneutraalne.

„Koostöös Tallinna Linnatranspordiga on meie eesmärgiks muuta ühistransport linlaste eelistatud liikumisvahendiks. Täna kasutab ligi kolmandik linlasi peamisesse sihtkohta jõudmiseks ühistransporti. Meie sihiks on kasvatada seda osakaalu 50 protsendini. Selleks investeerime enam kui sada miljonit eurot veeremi ja taristu uuendusse, uuendame liinivõrku ning näeme ette ühistranspordi liikumiskiiruste suurendamist,“ ütles Tallinna linnapea Jevgeni Ossinovski. „Samal ajal jätkame ühistranspordi kliimajalajälje vä-



Tagareas: TTA juhataja asetäitja Liis Spiegelberg, Tallinna abilinnapea Kristjan Järvan, TLT juhatuse liige Andrei Novikov. Esireas: TLT juhatuse liige Kaido Padar ja TTA juhataja Indrek Gailan. Foto: Mark Kitajev.

hendamist. Uusi fossiilkütust tarbivaid sõidukeid me ei osta ning hiljemalt aastaks 2035 on kogu meie ühistransport kliimaneutraalne.“

Transpordivaldkonna abilinnapea Kristjan Järvani sõnul peab ta eriti tähtsaks seda, et leping aitab avada ühistransporditeenuse turu ka erasektorile. „Ma usun turumajandusse ja olen veendunud, et avatud turg ja suurem konkurents muudab teenused paremaks ja tarbijatele meelepärasemaks. Just seetõttu pean ma tänast linnavalitsuse otsust mitte ainult heaks ja kasulikuks, vaid

lausa märgilise tähtsusega sündmuseks Tallinna ühistranspordi arenguteel.“

AS-i Tallinna Linnatransporditeenuste juhatuse liige Kaido Padar rõhutas, et TLT on kiiresti arenev organisatsioon, mis on viimase kümne aasta jooksul märkimisväärselt arenenud. „Liinimaht on suurenenud 32 protsendi võrra ja jõudnud tänavale 36,8 miljoni kilomeetri-aastas. Praegu teenindame ligikaudu 380 000 reisijat päevas, kuid eesmärk on jõuda poole miljoni reisijani. Meie teenust pakub ligi 1500 sõidukijuhti ning selleks on kasutuses 660 bussi, trolli ja trammi.“

TEHNIKA

Tehnikadivisjonis käib töö iga ilmaga

Tehnikadirektor Toomas Hirve võib rõõmu tunda, sest lõppev aasta on olnud tegus ja meeskond töökas. Uuele talvele minnakse vastu eelmise kogemustest õppides.

Kadri Penjam

Krõbeda pakase ning lumega talv tõi tehnikadivisjoni lauale mitmeid lahendamist vajavaid probleeme. Kuid see ei pannud heituma, sest tegutseti vastavalt olukorrale ja leiti lahendused. Uuele talvele vaadatakse otsa lootusrikkalt, sest meeskonna kogemustepagas on varasemaga võrreldes suurem.

Pakane krõpsus, aga ühistransport liikus

2024. aasta algas tehnikadivisjonile teiselt. Et talv oli enda vääriline, tuli igapäevaselt tegeleda vastavalt ilmastikuoludele prioriteetide seadmise ja kohanemisega. Milliste busside-trammide-trollidega saab sõita, millised tehnilised probleemid vajavad koheselt remonti? Suuremate külmadega tuli ühel päeval remonti saata keskmiselt 35, kuid vahel isegi üle poolesaja bussi. Töö remonditöökajas käis täie hooga. Nende otsustega tuli tegeleda, kuid samal ajal tuli hoida ka karmima pakase ajal ühistransport sõitjaid teenindamas.

Mõeldes turvalisusele ja tulles vastu juhtide soovile, hakkasime vahetama kuubikukujulisi rehve senise 3mm asemel juba 5mm juures. Samuti kontrolliti kütusepaake ning selgus, et TLT poolt kasutatav kütus on esmaklassiline. Mitte et me selles enne kahelnud oleks, aga seda kuulda on ikka hea.

Usaldan oma meeskonda

Tehnikadivisjonis on viimase aasta jooksul toimunud mitmed struktuuri- ja personalimuudatused. Meiega on liitunud uusi liikmeid, kelle panust ei saa alahinnata. Elektritransporditaristu valdkonna juhid Villu Ilves ja Heigo Jänes on tei-



**Tehnikadirektor
Toomas Hirve.**
Foto: Mark Kitajev.

nud ära suure töö. Bussiremondi valdkonnajuhhi Marek Onno liitumine on toonud meeskonda kompetentsi juurde. Oleme saanud divisjonis jagada töö valdkonniti ära: busside remondi ees vastutab Marek Onno, trollide ja trammi-de eest Sulev Viks, sotsiaaltransport on jäänud Raivo Schwarzzi hooleks. Tatjana Guguljan on seisnud aga selle eest, et ühistransport oleks puhas. Tänu kõigile meie divisjoni inimestele tehtud töö eest.

Selge on see, et kompetentne meeskond teeb ka paremat tööd. Info levib senisest paremini, sisekliima on paranenud, koostöö VKO-dega üha aktiivsem. Otsime koostöövõimalusi, tahame koos ühise eesmärgi nimel tööd teha. Seda on rõõm tõdeda!

Üheks eesmärgiks on võetud bussiremondi valdkonna töö efektiivsemaks muutmine. Remondi planeerimise analüütika osakond tuli moodustada seni käsitsi tehtava töö mahu tõttu. Nüüdsest jõuame rohkem ära teha ning

vajame hädasti uusi IT-lahendusi. Tulemusi on juba näha: suudame garantiitööde eest esitada arveid ning kontrollida meile saadetavaid hoolduse varuosade arveid senisest kiiremini. Rohkem jääb aega varuosade kasutuse analüüsile ja tarnijatele nõuete esitamisele. Remondi planeerimine ei ole muutunud lihtsamaks, pigem on suurenenud busside intensiivse kasutamise ja pargi vananemise tõttu remondi planeerimisel töö hulk.

On, mida kordaminekutest esile tuua

2024. aastasse jäävad mitmed suuremad kordaminekud. Suve alguses alustasid Tallinna tänava-
tel sõitjate teenindamist elektribussid, samuti on kohale jõudnud uued PESA trammid. Valminud on Vanasadama trammitee, mida oleme pikalt oodanud ja planeerinud. Ajutiselt sai lõpetatud oma aja senisel kujul ära elanud trolliliiklus. Kuniks saavad uued akutrollid ning uuendatakse taristu, teenindavad neil liinidel bussid.

Oleme parandanud ja mõelnud efektiivsusele ka töötingimusi luues. Kolisime sel aastal elektritranspordi taristu (ehk meie keeles infra) töömeeste töökoja ja seadmed trollipargi territooriumile. Samuti oleme seadnud eesmärgiks tsentraliseerida töötajate tegevus: paranenud on ülevaade, kus töötajad on ja kui palju kulub aega tööülesannete täitmiseks. Oleme rahul ka selle aasta hankeplaani täitmisega. Eesmärgiks seatud hanked viidi 100% läbi ning neist ebaõnnestus vaid kaks.

Samuti lõpetasime suve alguses lõppjaamades veeremikoristuse. Ajaga on saanud selgeks, et sellest hoolimata ei ole busside puhtus kannatanud. Meie remondimehed tegelevad elektribusside hoolduse ja remondiga. Samuti läbisime koolituse ning oleme nüüdsest pädevad ise tegema gaasibusside gaasiseadmete ülevaatus. Aeg on raha ning nõnda hoiame kokku iga teostatud ülevaatus osas vähemalt ühe päeva.

Avasime Kopli depoos remondikanali. Nüüd on võimalik seal hooldada ka pikemaid tramme. Lammutasime maha senise alusvankrite remonditsehhi, kuna see jäi ette uute trammi seisuteede ehitusele. Olime sunnitud alustama alusvankrite remonti ajutistel pindadel, kuid tänu heale meeskonnale ja osakondade koostöövalmidu-

sele suudame jätkata tööd ka nendes mitte just kõige mugavamates oludes.

Tondi lõppjaamas on valminud uued trammide seisuteed ning loodame avada sel aastal veel kolm uut trammide seisuteed Vana-Lõuna depoo.

Uute PESA trammide saabudes kanname 2024. aasta lõpuks järk-järgult maha 15 vana KT4 trammi, kokku kantakse maha 22 trammi. Kohvik-tramm Pauliine on saanud aga renoveeritud ning röömustab linnaelanikke.

Tulgu algav aasta kõigile teguderohke

Mida soovin kolleegidele 2025. aastaks – eks ikka jõudu ja jaksu. Ka tehnikadivisjonis lisandub uusi töid ja tegemisi, kuid usun, et saame kõigega hakkama. Kindlasti ootan, et kui teil on küsimusi, siis tulete ja räägime. Üksinda ei tee siin ettevõttes midagi ja kõik meie tulemused on ikka meeskonna teene. Siinkohal minu suur tänu projektijuht Ruth Pärnale, kellelt saab alati abi. Ja kui Ruth ise ei oska aidata, siis teab ta, kes saab.

Tunnen siirast heameelt selle üle, et TLT maine ning ühtlasi suhted koostööpartneritega on paranenud. Scania, Man, Volvo, Solaris – nimekirja võiks jätkata. Töö sujub ning liigume üheskoos edasi.

Suurimaks väljakutseks pean 2025. aastal töökoja tarkvara uuendamist. Peame endale selgeks tegema, mida sellelt hankelt ootame ning suutma selle tehnilises kirjelduses hästi lahti kirjeldada. Siis võime olla kindlad, et tulemus on meie ootustele vastav.

Samuti on plaanis lähiaastatel ette võtta Kadamka bussipargi territooriumi uuendamine. 2025. aastal on plaanis projekteerimine ja kui jõuame, siis 2026. aastal Kadamka remonditöökoja lammutamine ning selle asemele uue funktsionaalse energiasäästliku kompleksi ehitamine. Nii loome kaasaegse bussipargi, kuhu võimalik mahutada nii akutroll kui elektril, bensiinil, gaasil ja diisil sõitvad ning hübriidbussid.

Plaane on palju, samuti veel lahtisi otsi ja küsimusi. Kõigega edasi liikumine on meile oluline ning usun, et proaktiivsete töötajatega suudame ületada ka keerulisemad olukorrad. Ettevõtte on muutunud ning meie koos sellega.

JUHILE KÜLLA

Vankumatu **Ulvar Niitsoo** grupijuhtide eesotsas

Bussitranspordi valdkonnajuht Ulvar Niitsoo päev algab enne kukke ja koitu. Teha on palju, sest just tema lauale jõuavad kõigi grupijuhtide rõõmud ja mured.

Kadri Penjam



Ulvar Niitsoo on oma töö tõeline fänn.
Foto: Mark Kitajev.

Aastatega on saanud Ulvarist Tallinna Linna-transportis asendamatu mees. Ta on oma tööle pühendunud ning kus häda kõige suurem, seal on Ulvar ööpäevaringselt aitas.

Soojad pirukad ja jooksuring koeraga

Ulvari päev algab kell 4:45. Kiirelt paneb ta külmutatud pirukad ahju, seejärel on aeg avada tööarvuti ja vaadata üle, mis öisel ajal toimunud. Kontrollib üle saabunud juhtumiteated, vaatab üle asendused ja korraldab vajadusel asendusjuhtide juurdekutsumise. Sellega on pidanud ta tegelema osakonnapõhiselt üksi juba aastakümneid, nüüd on suurteks abilisteks grupijuhid. Lisaks lahendab ära veel muud ootamatud kõige kiiremad probleemid.

5:15 on töökirjad läbi vaadatud. Siis on aeg haarata kaasa ahjusoojad pirukad, kohvi saab maja tagant automaadist ning Ulvar kohtub seal teiste koeraomanikega. See on mõnus traditsioon, mis juba üle kümne aasta kestnud. Seitsmel nädalapäeval minnakse ühisele tunnisele jalutuskäigule.

Kõrvalepõikena võib öelda, et nii nagu Ulvar on tõeline ühistranspordifänn, on ta ka loomaarmastaja. Tal on kodus olnud igasuguseid karvaseid ja sulelisi. Isegi oma esimese bussipargi pani ta kokku 5-aastaselt Viinamäe tigudest: igaühele liinumber koja peale ja vaikselt, aga järjekindlalt liikudes liini sõitma. Vahva fakt on Ulvari kohta veel see, et ta õppis samaaegselt lugema raamatu "Eesti NSV autobussiliinide sõiduplaanid" järgi.

Ees ootab tegus tööpäev

6:15 kodus tagasi, tegutseb ta kiirelt, et startida peagi Kadaka tee bussipargis asuvasse kontoris. Seal on Ulvar tavaliselt 6:45 ja kolleegid oskavad juba teda oodata. Nüüd on aeg operatiivseks ülevaateks: mis on vahepeal toimunud, mida toob päev ning mis uudist. Ulvari salarelv kõigi päeva võrtsitamiseks on lugeda ette hommikune horoskoop – siis teavad kõik, mida päev nende tähtkujule kaasa toob.

Uudised vahetatud, lahendatakse esmalt kiiremad probleemid ning jagatakse rutiinne töö kolleegide vahel. Tehakse kiired kokkuvõtted tööst VKO-dega: puhkused, haiguslehed, kui palju on vaja reservist asendust kutsuda välja. Esimesel võimalusel avab Ulvar taas oma arvu, et vaadata üle viimaste tundide jooksul saabunud meilid. Neid tuleb ööpäevas sisse umbes paarsada: otsustada tuleb, mis vajab vastamist kohe ja mis jääb hiljemaks.

Juba koputatakse kabineti uksele: aeg on uuteks tööle vormistamiseks ning mõnel päeval ka töölepingu erakorraliseks lõpetamiseks. See viimane ei meeldi Ulvarile kohe üldse: ta on oma töö tõeline fänn ning tegeleb igapäevaselt sellega, et TLT bussijuhid oleksid oma töös korrektsed. Ehkki 95% seda on, teeb meele tõeliselt mõruks, kui peab ülejäänud 5% tõttu pidama ebameeldivaid vestlusi. Aga aastad on teda karastanud ning seepärast saab ka see osa tööst tehtud.

Kui vähegi võimalik, siis püüab Ulvar leida aega kiireks lõunaks. On siis vahel kodust midagi kaasa või külastab ta Kadaka tee bussipargis asuvat sööklad. Tühja kõhtu ei saa kannatada, muidu ei jookse töö nii sujuvalt. Kord nädalas on Ulvar aga hoopis Peterburi teel asuvas bussipargis, need päevad on teistsugused.

Peale lõunat suunab ta oma pilgu taas tööarvutisse, sest saabunud meilid vajavad vastamist. Kui hakkab paistma kuu keskpaik, siis tuleb paika panna juba ka järgmise kuu töögraafikud. Ulvar abistab grupijuhte kuugraafikute tegemisel. Päevagraafikud valmivad igapäevaselt, kuid reedel pannakse need paika terveks nädalavahtuseks. Töö liinidega kestab koguaeg. Pidevalt on vaja korrigeerida busside osas ümberarvestamisi, jagada liinidele ära liigend- ja normaalbussid. Ulvar on tõeline ettevõtte tugisammas,

sest kõik bussivaldkonda puudutav on lõpuks tema laual.

Kontoripäevale tasakaaluks taas jalutusring

Ulvar püüab lahkuda kontorist vähemalt 16:15, sest koer ootab kodus ning on aeg suunduda kahekesi ringkäigule. Peale seda valmib õhtusöök ning üle saavad vaadatud veelkord töömeilid. Terve päeva vältel heliseb Ulvari telefon pidevalt, nüüd on aeg selleks, et helistatakse vaid suuremate probleemide korral.

Õhtuid sisustab Ulvar kuidas kunagi. Vahel tuleb televiisorist midagi head, vahel on vaja käia kusaagil või kohtuda heade sõpradega. Kõik õhtud on erinevad. Aktiivse päeva võib lõppenuks lugeda umbes kella 23:00 paiku. Kui midagi Ulvar hindab, siis on see kvaliteetne uni. Vaid puhanuna saab alata järgmine päev sama tempokalt.

Mees tõdeb, et on tegelikult valves ka nädalavahtustel. Ikka tuleb ette ootamatusi, kui vaja talle helistada ja nõu küsida. Hea on teada, et Ulvar on ka siis olemas vaid telefonikõne kaugusel!

Hindab kõrgelt oma tööd ja kolleege

26 aastat on Ulvar seisnud vankumatult TLT bussivaldkonna eesotsas. Oma sõnul on ta jäänud ettevõttesse, sest see on pidevalt arenev. Nagu meie varasem tunnuslausegi ütles: kui ka maailm seisma jääb, liigume meie ikka edasi. Siin ei peatu töö kunagi!

Ulvarile meeldivad tema töökaaslased, bussid ning ühistranspordivaldkond. Ta on harjunud, et siin tuleb igapäevatoos valmis olla ootamatusteks. Vahel on raske, aga rutiini ei ole mees kunagi tundnud. Kõige enam teeb talle rõõmu, kui bussijuhid saavad aru, et oma käitumisega esindatakse ettevõtet. Seda soovib ta kõige enam: et ebameeldivaid vestlusi peaks kolleegidega pidama üha vähem. Oleme ju kõik ühe eesmärgi eest väljas.

Nõnda soovib Ulvar kolleegidele jõudu ja jaksu vastu pidada ka keerulisematel aegadel. Endale omaselt tagasihoidlikuks jäädes ei hinda ta oma panust teiste omast suuremaks. Mainib, et sooviks lugeda järgmises ajakirjas näiteks Raivo Piirsalu või Kai Erlenheina töö kohta. Pikaajalistest kolleegidest tahaks ju ikka rohkem teada!

JUHILE KÜLLA

Pool sajandit tööelu ja armastust

Elupõline trammijuhtidest abielupaar Ede ja Udo Reinaru jäid teineteisele silma tööpostil.

Kadri Penjam

Udo tuli maalt Tallinna juba teismelisena, sest emale pärandati maja Västriku tänaval. Nõnda sai haridusteed pealinnas jätkatud ja trammiga kooli-koju liigeldud. Trammijuhi kursustele jõudis ta enne täisikka jõudmist ja alustas ses ametis 30. mail 1973. aastal. Vahepeal olnud lühikest aega bussijuht, naases ta trammiparki tagasi. Nõnda täitus Udol tegelikult juba 2023. aastal pool sajandit trammipargis, kuid vahepealne aastane bussijuhtiks olemine katkestas seal pideva tööstaoži.

Ede jõudis seevastu Tallinna, sest asus õppima kutsekoolis maalriks. Kutsekooli valis ta õpinguteks olude sunnil, sest oli vajadus endale ise elatist teenima hakata. Ede peres oli üheksa last, tema neist eelviimane. „Isa suri, kui olin 15, ema jäi üksi ning see tähendas, et pidin hakkama enda eest seisma. Ning kui Tallinna kooli jõudsin ja igapäevaselt trammiga sõita sain, siis loomulikult hakkas meeldima.”

Tramm oli tema sõnul nii ilus, suur ja uhke. Sealt juhikabiinist oli hoopis teistsugune vaade. „Nii mõtlesin, et kui trammijuhtiks õppida, saab juhtivale kohale.” Mõeldud-tehtud. „Meid oli viis naist sel hetkel trammijuhtiks õppimas,” meenutab ta. Kursused said läbitud ja 7. oktoober 1975 asus Ede trammiparki ametlikult tööle.

Konkurentsi jagus

Kui uurin, et kus siis teineteist esmakordselt märgati, hüüatavad mõlemad, et üks ikka juhikabiinis läbi kahe klaasi. Ikka sai trammidega teineteisele vastu sõites lehvitatud ja naeratatud, vabadel hetkedel jätkus aga juttu kauemaks. Ede pani tähele, et Udo näol on tegemist ilusa priske poisiga



Ede ja Udo noorena.
Foto: erakogu.

– vist on heal järjel. Udo jälle toob välja, et talle jäi kohe silma, kui ilus naine Ede oli ja siiani on.

„Eks ma sain esimesel kohtumisel aimu, et mina ka meeldin talle,” tõdeb Ede. Lisaks nägi ta, et Udo on heasüdamlik, sõbralik ja täitsa lahe noormees. Muide, toona oli Udol trammipargis pruut. Ede olevat aga kuraasikalt läinud ja öelnud tallele, et kui ta kaua jokatub, lööb Udo üle. „Udo ei olnud toona eriti suur sõnameister, aga mõne aja möödudes ütles, et olen talle see õige.” Ja siis läks kõik edasi nii nagu minema pidi.

18. juunil 1977 sai abiellutud, seega saab Edel ja Udol järgmisel suvel juba 48 aastat abielu. Kahjuks tuleb tõdeda, et tähtsast päevast pole alles ühtegi pilti, sest amatöör lasi pildid ilmutuses nässu.

Pika abielu saladus on nende sõnul aga teineteise mõistmine ja nurkade maha lihvimine. Ede

tõdeb: „Elu õpetab, et muidu saad teise veel hullemal!” Tema sõnul harjutad alguses ennast teise veidrustega ja pärast juba harjud nendega. Samuti olevat oluline see, et kodus saab omavahel tööst rääkida. Udo ütleb aga elukogenud meheena, et vastu hakata ei tohi. „Ikka tuleb naisega nõus olla. Ja kui riiuks läheb, tuleb alati naise ees vabandada.”

Ede ja Udo röömustavad, et pojad on neil tublid. Ühtlasi on nad teismelistele tüdrukutirtsudele vana vanemateks. Samas tõdevad, et kuigi lapsed on neil sõitnud trammis kaasa, ei ole tahtnud mis-kiipärast trammijuhiks saada.

„Omaval ajal läksin lapsevankriga Tondile tööle, andsin üle ja teine tuli lapsevankriga Tondilt koju,” meenutavad nad toonaseid aegu, kui tuli töö- ja eraelu klapitada. Kui juba lasteaias käidi, siis oli sama - üks viis ja teine tõi. Et pere- ja tööelu vajas omal ajal sättimist, siis peale laste suureks saamist leiab Ede ja Udo ikka koos tegutsemas.

Pool sajandit möödunud lennates

Praegu seavad Ede ja Udo varahommikuti sammud Vana-Lõuna trammiparki. Udo on juba mõnda aega trammide paigutaja. Ta on aktiivne mees, päevas koguneb 13 000 sammu.

Ede istub senini trammi juhiistmel. Kui ta lõpetab oma vahetuse, siis on hea töukerattaga koju sõita. Töukeratta load on tal samuti olemas. Hea kolleeg Martin, kes teeb graafikuid, arvestas ära ka Ede olulised teisid numbrid: ta on läbi sõitnud tööelu jooksul 1,1 miljonit kilomeetrit ning teinud Tallinnale peale 850 000 ringi.

Mõlema sõnul on uued trammid varasematega võrreldes mugavamad ja moodsad. Kabiinid on ilusad, soojad, olemas on konditsioneer ja raadio. Samuti on kõik täiselektronika – trammijuhil kohe mõnus sõita. Lisaks ei pea ka südatalvel lõdisema külmas kabiinis.

Suurt trammi on Ede sõnul ikka ütlemata lahe juhtida. „Lausa uhke tunne kohe! Jälle ja jälle linnale uusi ringe peale tehes on eriti huvitav. Seda huvi meil veel paistab jätkuvat, sest iga ring on täiesti uus ega sarnane eelmisega.”

Küll aga mainivad nad, et liiklus on aastate jooksul muutunud närvilisemaks ja kiiremaks. „Tram-



mi peale jooksjaid on olnud alati, aga kui nüüd maha jäädakse, helistatakse kohe, et miks see tramm mind maha jättis?” Vanasti jäi inimene maha, telefoni ei olnud, nüüd kohe kaevatakse.

Ede selgitab, et kui on aega, siis ikka oodatakse trammile jooksjat. Südame teeb eriti soojaks siis, kui väljudes tullakse tänama. Tihti ei ole aga võimalik sõidugraafikust maha jäämise tõttu kiirus-tajaid oodata. Mis aga meele nukraks teeb: et enam ei ole juhil oma trammi. Siis ongi iga päev uus tramm, mis ei ole oma käe järgi sätitud.

Ühised hobid liidavad

Ka töövälisel ajal leiab Ede ja Udo koos nokitsemas. Neil on ühine aiandushobi, kastipeenrad ja kasvuhoone. Seal saab oma tarbeks kurki, tomatit, sibulat.

Lisaks reisitakse nii palju kui võimalik. Viimane reis oli augustis Türgi. Kui omal ajal sai käidud bussiga, siis nüüd käiakse lennukiga. Lemmikreisina nimetavad nad 2018. aastal toimunud bussireisi Itaaliasse. Lisaks tuuakse reisidelt kaasa huvitavaid kive. „Bussiga liikudes töömehe kaasa palju, lennukiga ei saa, lennuk läheb kaldu,” viskab Udo temale omast huumorit.

Ede ja Udo tõdevad, et üks tervis on nende eas kõige tähtsam. „Ede 50. tööjuubel tuleb järgmise aasta 7. oktoobril ära teha ja siis vaatame edasi. Ei saa salata, et mõnus on saada samaaegselt pensioni ja palka.” Nende sõnul kulub see suure majapidamise juures marjaks ära.

TERVIS

Psühholoog Taimi Elenurm: „Vaimne tervis on elus esmatähtis!“

Juba mitu aastat on TLT töötajatel võimalus pöörduda vajadusel tööandja kulul ehk töötaja jaoks tasuta psühholoog Taimi Elenurme vastuvõtule.

Kadri Penjam

Saabunud pime ja külm aeg võib mõjutada enesetunnet: esimene libedus paneb närvid proovile, süvenevad muremõtted tuleviku ning eluolu osas, samas tõuseb töötempo. Psühholoog soovitab hoida elus tasakaalu ja hoolitseda nii vaimse kui füüsilise tervise eest, sest sellest saab alguse nii tööheaolu kui ka eluga rahulolu.

Murekohti on mitmeid

Varasema ajaga võrreldes on suurenenud isikliku elu probleemidega kimpus olivate arv. Suhted pereliikmete, laste, lähedaste ja töökaaslastega on inimeste jaoks alati olulised. Kuidas elus hakkama saada ja tööga toime tulla, kohusetundlikumate puhul etteheited endale või siis ületöötamisest tingitud eksimused – need on vaid mõned märksõnad.

Taimi Elenurme sõnul ei tohiks ühtegi muremõtet pisendada või häbeneda. „Selle jaoks psühholoogi teenus TLT-s ongi. Tulge vastuvõtule ja räägime asjad üheskoos läbi: jagatud mure on pool muret. Mõnikord räägib inimene end ise selgemaks, kui probleemid välja räägitud saavad, teinekord arutame koos lahendusi ja valime seejärel kõige lihtsamini teostatavad variandid, mida katsetada või harjutada.“

Vastuvõtul tulevad tihti jutuks suhted töökaaslastega.

„Kui tööväliline elu on ärev, on siis tegu kas majandusliku ebakindluse või peresiseste suhetega, siis paratamatult mõjutab see ka tööelu. Sageli tahetakse seda jagada ka töökaaslastega.“ Nõnda ollakse erinevate teemade osas tundlikumad, kuid vahel unustatakse ära see, et ka kolleegidel on omad mured. Ehk siis: töö räägi

pigem sellest, mis on toonud argiellu huvitavaid kogemusi ja positiivseid emotsioone. Tööl käiakse ennekõike tööd tegemas, mitte poliitikast või eraelust vestlemas. „Soovitan tööl rääkida eraelust nii vähe kui võimalik ja nii palju, kui hädasti on vaja. Miks ma nii ütlen: sellepärast, et kolleegid ei pruugi seda otse välja öelda, kuid enda elus peituvate muretsemiste ja probleemide lõputu arutamine teistega võib olla kõrvalisele kuulajale üsna väsitav.“

Viisakas on rääkida probleemidest asjassepuutuvate inimestega, mitte klatšida teisi taga. On täiesti normaalne, et kolleegil on sinust erinev arvamus mõne teema kohta – töö räägi tööst, sõpradega räägi muudel teemadel. „Kui keegi sind oma isikliku elu probleemide arutamisega üle koormab, siis saad vahetada teemat öeldes, et sind huvitavad teised asjad.“

Kohusetundlikel inimestel esineb ületöötamisest tingitud väiksemaid eksimusi ja selle baasil enesesüüdistamist.

Selliste probleemide korral on mure taustal enamasti palju ületunde ja pikema aja jooksul kogunenud tööurnatust. Keha ja meel võivad üles öelda nii puhkuse kui töö ajal. Üsna tihti järgneb eksimus või haigus pingelisele perioodile ehk järelreaktsioonina suure koormuse ajale.

Välja on toodud ka keskastmejuhtide paindumatust.

„Vahel on tarvis mõista, olla paindlik ja püüda vaadata olukorrale ka vastaspoole vaatenurgast. Rohkem võiks olla nii kuulamist kui teise poole positsiooni mõistmist, mis loob eeldused üksteise usaldamiseks ja edaspidiseks väiksemate tõrgetega koostööks. Vastuvõtul on

Psühholoog Taimi Elenurm julgustab pöörduma vajadusel vastuvõtule.
Foto: erakogu.



tulnud mõne inimese jutust välja see, kuidas esimese vahetu juhi sõnad ja tegevus on sügavalt haiget teinud. Selgitamata ja läbi rääkimata jäänud töökäsud, ebaõiglasena tundunud jäigad ja juhi ainutõest ajendanud juhuvastused on toonud kibestumist, endasse sulgumist ja töötahte vähenemist, mis omakorda toonud kaasa lahkumismõtteid ja eksimusi töös. Usalduse loomine ja hoidmine eeldab juhilt töötaja kuulamist ja tema positsiooni mõistmist isegi siis, kui seda ei saa kuulda võtta. Rohkem võiks olla märkamist, vähem oma tõe jäika kordamist, rohkem mõlema poole arvamuste arvestamist sisaldavaid läbirääkimisi ning selgeid ja mõlema poole jaoks aktsepteeritud, mõistlikuks peetavaid kokkuleppeid.“

Talvekaamos võib tuua mure hakkamasaamise ees. Oluline on valmistuda külmaks ja pikalt pimedaks ajaks. Porise ja hämarduva videvikuga toimetulek vajab häälestumist ja eelnevates sügistes omandatud toimetulekuvõtete meelde tuletamist. Näiteks kuidas toimida talve hakul esineva libedusega liikluses, kuidas ja millal muutub reaktsioonikiirus. Kõigele sellele mõtlemine aitab ennast hakkamasaamisele häälestada. „Tasub mõelda ka sellele, mis on sügises seda, mida jä-

tan maha eelnevasse perioodi ja millega alustan nüüd. Kui midagi läheb hästi, siis jaga seda teistega. Kui aga ei õnnestu ootuspäraselt, siis on nagu on – saad proovida uuesti teisiti, harjutada ja treenida.“

Tullakse nii ükski kui grupiga, ka leina- või kriisinoostamisse. „Siinkohal meeldetuletuseks kõigile eesliinitöötajatele, et kui teil on esinenud avariiohtlikke olukordi, siis tasub kindlasti tulla ja see teema läbi rääkida.“ Vaid nõnda saab kindlama käe ja meelega liiklusesse naasta. „Kui on olnud konflikt reisijaga, siis on mõistlik tulla ja arutada lahti, miks see kulmineerus nii või naa.“ Psühholoogi sõnul on tööohutusega seotud teemad jutuks umbes pooltel korradel.

Meeldetuletuseks: kel on soov tulla psühholoog Taimi Elenurme vastuvõtule, siis seda on võimalik teha nii veebi kaudu kui Kadaka tee 62a bussipargi kontoris.

Selleks kirjutage eelnevalt taimi@elenurm.net ja pakkuge omalt poolt välja paar-kolm sobivat aega. Lühidalt, ühe-kahe lausega võib kirjutada ka lahti, mis teemal soovite rääkida. Tere tulemast!

JUHILE KÜLLA

Trollide ajalugu ja tulevikust

31. oktoobril 2024 kogunesid trollitöötajad erilisel koosviibimisel Kaja Kultuurikeskuses, et tähistada ühe etapi lõppu Tallinna trolliliikluses.

Mark Kitajev

Fotod: Aare Olander, Renno Jeerland, Mike Taplin ja Mark Kitajev

Üheskoos vaadati tagasi pikkadele tööaastatele ja olulistele verstapostidele, mis on olnud osa linna ühistranspordi arenguloost. Juba praegu ootavad töötajad põnevusega 2026. aastat, mil Tallinna tänavatele peaksid jõudma kaasaegsed ja keskkonnasõbralikud akutrollid, avades järgmise ja täiesti uue etapi trolliliikluses. Vaatame kronoloogilises järjekorras, millega on Tallinna troll seni hakkama saanud.

1965

Trollipargi territoorium alustas tegevust Ädala tänaval ajutises depoo.

6. juulil alustab Tallinnas klassikaline trolliliiklus ja esimene trolliliin 1 Estonia – Hipodroom. Tööd tehti ZIU-5 trollibussidega, garaažinumbrid 1-9. Nende eluiga jäi ääretult väikeseks.

1966

Saabusid esimesed kahekselised Škoda 9TR trollid, garaažinumbrid 10-19.

31. oktoobril avati trolliliin 2 Estonia – Mustamäe.

1967

31. oktoobril avati trolliliin 2 Estonia – Mustamäe.

1967-1968

Kolitakse trollipark praegusele territooriumile Paldiski mnt 48a.

1979

Saabusid esimesed kolmeükselised Škoda 9TR trollid, garaažinumbrid 132 ning 134-142.

1971

25. augustil avati trolliliin 5 Mustamäe – Balti jaam.

1970

15. detsembril avati trolliliin 4 Estonia – Balti jaam.

1969

11. juulil avati trolliliin 3 Estonia – Mustamäe.

1980

4. juulil avati trolliliin 6 Estonia – Väike-Õismäe.

10. detsembril avati trolliliin 7 Väike-Õismäe – Balti jaam.

1981

Veebruaris jõudsid liinile esimesed kaksiktrollid, mis said rahvasuus hüüdnimedeks "Albert" toonase Tallinna täitevkomitee esimehe Albert Noraku järgi.



1982

30. juunil avati trolliliin 8 Väike-Õismäe – Võidu väljak.

30. detsembril avati täiendav depoo Mustamäe teel, trolle oli niivõrd palju tol hetkel.

1983

Veebruaris jõudsid liinile esimesed Škoda 14TR trollid garaažinumbritega 210-213.

1987

18. detsembril avati trolliliin 9 Keskuse – Kopli.

1994

Jaнварis saabus Tallinna lõõststroll IOM3 T1 garaažnumbriga 425, mis paraku sõitis väga vähe.

1995

Saabusid Saksamaalt kasutatud lõõtsatrollid Ikarus 280.93 garaažinumbritega 426-431.



2002

Detsembris saabusid Tallinna Solaris Trollino II 12 Ganz, garaažinumbritega 315-324.



2003

Septembris saabusid Tallinna Solaris Trollino II 18 Ganz, garaažinumbritega 432-436.



1990

Saabusid Tallinna viimased Škoda trollid.

1999

Juunis saabus Tallinna lillat värvi lühike troll Ikarus 415, mis sai garaažnumbriks 309. Saabusid sinised Ikarus 412 trollid, garaažinumbritega 310-314.

2001

Suleti Mustamäe tee depoo, kokku tegutseti seal ligi 19 aastat.

2007-2010

Saabusid viimased Solarise trollid.

2012

31. oktoobril suleti trolliliin 2 Mustamäe – Estonia, mis asendati bussiliinidega 24 ja 24A.

2024

1. novembrist lõpeb ajutiselt üldse kogu trolliliiklus Tallinnas, et 2026. aastal saaks alata Tallinna trolliliikluses uus ajajärk.

2021

Tallinnas käis testimisel esimest korda linna ajaloos 24-meetrine sõiduk Solaris Trollino IV 24 MetroStyle troll, mis kandis ajutist garaažinumbrit 451.

2017

1. mail suleti trolliliin 9 Keskuse – Kopli ja sellega lakkas trolliliiklus Koplis, asendama hakkas bussiliin 72.

Mais lõppes Tallinnas Škoda trollide ajastu mis kestis kokku 34 aastat 1983 - 2017.

2015

31. detsembril suleti trolliliinid 6 Väike-Õismäe – Kaubamaja ja 7 Väike-Õismäe – Balti jaam ning sellega lõppes trolliliiklus Väike-Õismäel, trolliliine hakkasid asendama bussiliinid 42 ja 43.

Kasutatud materjal:

Olander, A. „Tramm, buss ja troll Tallinnas“. 2008.

Olander, A. „Tallinna troll 45“. 2010.

Sergei Sireli: “Mulle meeldib minu töö!”

31 aastat on tõmmanud Sergei endale tööriided selga ajal, kui teised veel soojas voodis magasat und magavad. Suundunud Paldiski mnt trolliparki ja istunud trollibussi rooli.

Kadri Penjam

Sel sumbusel oktoobrikuu varahommikul kohuteme temaga sealsamas kell 5:20. On viimased nädalad tööd trollibussi roolis. Sergei on aga juba varavalges energiat täis, näitab, mida ja kuidas ta tööle saabudes teeb. Puhub alkomeetrisse – see teeb lubava piiksu ja näitab, et mees on igati valmis rooli istuma. Seejärel vaatab järgi, mis number troll teda ootab ja kust selle trollipargis leiame. Sinna suundumegi.

Sergei sätib vajaliku paika ja istub rooli. Ühineme temaga meiegi. Trollipargi väravad avanevad, suundume sõidukiga territooriumilt välja. Oleme täna troll 3 peal ja esmalt ootab ees sõit Mustamäel asuvasse Akadeemia tee lõppjaama. Seal väike paus ja algab juba plaanipärane ringi Kaubamaja suunas.

Mulle lihtsalt meeldib mu töö

Kui uurin Sergeilt, et mis on talle tema töö juures kõige enam meeldinud, siis sõnab ta, et pigem võiks küsida, et mis ei ole meeldinud. Tüdimust ei ole mees kunagi tööpostil tundnud. Talle meeldib pealinna liikluses sõita, näha linna arengut ning lõppjaamades kolleegidega juttu puhuda. Nagu ta ise ütleb: „Eks see

armastus oma töö vastu ole, mis enne kukke ja koitu voodist välja ajab.“

Mees lisab juurde, et eks ikka on meelde jäänud ka aastatega tuttavaks saanud reisijad. Tema on viimastel aastatel sõitnud ennekõike liin 3 marsruudil ehk Kaubamaja-Mustamäe. „Juba eemalt näed, et see või too on jälle pea-

Sergei Sireli sõnul on armastus oma töö vastu teda TLT-s hoidnud.
Foto: Mark Kitajev.





Novembri algusest istub Sergei Sireli trollibussi asemel ajutiselt bussiroolis. Ta ootab väga akutrollide saabumist.
Foto: Mark Kitäjev.

tuses ootamas. Lehitatakse, tänatakse sõidu eest. Heatahtlikke reisijaid on alati olnud rohkem kui neid, kel meel mõru!

Aeg on muutnud trolle ja meid endid

Trolliparki tööle tulles oli Sergei alles noor mees, 25-aastane. Miks just troll, aga mitte buss või tramm? Sellele ei oskagi ta vastata, sõnab vaid, et need sarvedega bussid tundusid põnevad. Ta elas mugavalt Paldiski mnt trollipargi ligidal, nii et kui info trollijuhiks õppimise võimaluse kohta temani jõudis, siis sai piltlikult öeldes haaratud sarvist. Pere vajab toitmist ning see amet tundus huvitav ja aus.

Kursused läbitud, sai tööle asunud. Aastakümnete jooksul on Sergei läbi proovinud kõik trollimudelid, mis pealinnas ringi sõitnud. Uuemad on olnud muidugi juhile mugavamad, kuid tänaseks on ka need juba oma aja ära elanud. Mis saab Sergeist edasi nüüd, kui

trolliliiklus ajutiselt bussidega asendatakse?

Siinkohal on kindel vastus olemas. „Soovin ikka TLT-s jätkata!“ Sergei otsustas pärast kaalumist minna ettevõtte poolt pakutavale kursusele ning õppida ümber bussijuhiks. Suur soov on olnud abiks: nüüdseks on vajalikud eksamid sooritatud ning Sergei 1. novembrist uhkelt bussirooli keermas.

Millise arvab ta olema emotsiooni bussiroolist? „Eks ikka on veidi teistsugune. Iga asi vajab harjumist. Samas kui saan sõita edasi harjumuspäraseid liine, siis ei muutu igapäevases sõidus minu jaoks suuresti midagi. Muidugi ootan väga lubatud akutrolle, iga uuendus viib edasi ja oleks tore taas mõne aja pärast trollibussi rooli keerata.“

Jätame mehe trollibussiga oma tõiseid ringe tegema ning lahkume tema seltsist. Sergei lubab meil teha endast vahva pildi, mis jääb meenutama aegu trollijuhina. Ta on oma ala tõeline fänn!

TLT SUUREMATE SÜNDMUSTE KALENDER



JAANUAR

› 11. jaanuaril toimub TLT Aastagala.



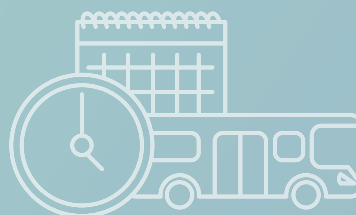
VEEBRUAR

› Inspiratsioonihommik



MAI

› Tallinna bussi sünnipäevakuu. 22. mail tähistab Tallinna buss 103. sünnipäeva. Toimub traditsiooniline bussi sünnipäeva matk.



JUUNI

› Ühistransport läheb üle suvisele graafikule.



SEPTEMBER

› TLT partnerpäev
› Ühistransport läheb üle sügisesele graafikule.



OKTOOBER

› Toimub TLT saade "Kuum Tool".

Fotod: Mark Kitajev, Aare Olander, Sergei Zjuganov, Tanel Murd, Linnamuuseum.



MÄRTS

- Toimub traditsiooniline staažikatele töötajatele mõeldud tänusündmus.
- 18. märtsil tähistame rahvusvahelist bussijuhtide päeva.



APRILL

- Toimub TLT saade "Kuum Tool".



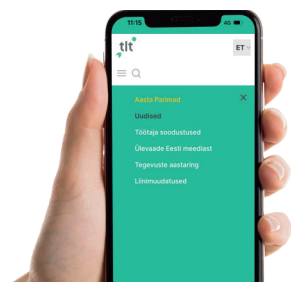
JUULI

- Tallinna trolli sünnipäevakuu.
- 6. juulil tähistab Tallinna troll 60. sünnipäeva.



AUGUST

- Tallinna trammi sünnipäevakuu.
- 24. augustil tähistab Tallinna tramm 137. sünnipäeva.



NOVEMBER

- Aasta Parimate kandidaatide esitamine ja hääletamine.



DETSEMBER

- 24.-25. detsembril sõidavad linnas ringi jõulusõidukid.