

19331 Rannametsa-Ikla tee km 17,281-30,528 remont

Koosoleku protokoll

Toimumise koht: Häädemeeste vallamaja

Toimumise aeg: 22.09.2026 kell 17.00 – 18.45

Koosolekut juhtis ja protokollis: Roger Voll

Koosolekul osalejate nimekiri:

- Maret Salak – Kabli külaselts MTÜ
- Tarvi Kliimask – Verston Eesti OÜ, juhatuse liige
- Hannes Vaidla – Transpordiamet, lääne osakonna juhataja
- Tarmo Pilv – Treimani Külaselts MTÜ, vandeadvokaat
- Külliki Kiiver – Volikogu liige
- Enno Heringson – advokaadibüroo Heringson GLO, vandeadvokaat
- Andres Maarend – Graniidikeskus OÜ
- Marek Leemet – Graniidikeskus OÜ
- Roger Voll – Transpordiamet, ehituse projektijuht
- Ain Järvesaar – Häädemeeste Vallavanem
- Tarmo Laarents – MTÜ Treimani külaselts
- Eiko Roomet – Ikla külaelanik
- Ivar Baumann – Metsapoole külaelanik
- Kristo Niglas – Pärnu Postimees, reporter
- Avo Naar – Volikogu liige
- Marek Laanisto – Häädemeeste kriisispetsialist
- Ants Järv – Treimani Külaselts MTÜ

Tarvi Kliimask: Tuleb tõdeda, et tegemist on kahetsusväärse olukorraga, kindlasti ei ole tegemist olnud tahtliku tegevusega. Verston Eesti OÜ jätkuvalt ehitab ja hooldab suures mahus teid ja saame asjadega päris hästi üldplaanis hakkama, aga vahel juhtub. Tegemist oli riikliku hankeobjektiga ning seda lepingut täites oleme kohati oma töös ebaõnnestunud. Täna on ainus asi mis takistab tee üleandmist Transpordiametile ning mis on ühtlasi suurimaks probleemiks, et me ei ole kõikjal saavutanud teekatte tasasust mis juhendite järgi on nõutud. Samas on tee kasutuses ja tunduvalt paremas seisus kui enne remonttööde algust. Hetkel on umbkaudu 10 lokaalselt kohta kus ei ole tasasus saavutatud ning see saavutatakse uuel ehitushooajal, tähtajaga 31.05.2027. Selleks kuupäevaks on tee lepinguga vastavuses. Teostatakse täies mahus ühekordne ülepindamine, muudest ehituslikest nüanssidest on hetkel veel vara rääkida.

Hannes Vaidla: Tegemist ei ole olnud kunagi asfaltkattega teega, teeregistri andmetel on tegemist 1955-1956 aastal teehöövliga teel segatud mustkattega teega (tänapäevase nimetusega MSE). Sinna on teostatud lugematu arv korduspindamisi. Teehoiukavas oli nähtud ette sellel teelõigul teha säilitusremont mis tähendab tegelikult korduspindamist. Tellisime pisut suuremas mahus töid ning lasime olemasoleva teekatte läbi freesida, lisades uut karjäärast toodud kruusa mis seejärel tsemendiga stabiliseeriti. Varasemalt oli tee „sirbi“ kujuline, sellise tehnoloogiaga aga oli võimalik saada korrektne profiil. Ühtlasi parandati tee piki -ja põiklaldeid ja ehitati tee meetrivõrra laiemaks.

Sellise liiklussagedusega teele ei ehitata Eestis üldjuhul asfaltkatet, kuna liiklussagedus seda ei toeta. Kõnealusel teel on liiklussagedus alla 1000 auto ööpäevas. Eesti riik ei ole piisavalt rikas, et madala liiklussagedustega teedele asfaltkatteid ehitada.

Tarvi Kliimask: Verston Eesti OÜ on tellinud peale teeremonttöid 2025 sügisel tee kandevõime mõõtmise. Mõõtetulemused näitavad, et teel on tagatud piisav kandevõime mis on reguleeritud nõuetega kõrvalmaanteele.

Rannametsa – Ikla suunal on keskmine mõõdetud elastsusmoodul 238 MPa ning Ikla – Rannametsa suunal 233 MPa. Vastavalt kehtivale teede projekteerimise normile on kergkattega kõrvalmaanteel minimaalne nõutud arvutuslik elastsusmoodul 140 MPa.

Koosolekul osaleja näitas oma telefoniga tehtud fotosid tee km 29.6 piirkonnas kus on näha, et teekate on talve lõpus/kevade alguses ulatuslikult lagunenu ning läbivajunud (sh.tsementstabiliseeritud alus). Transpordiameti projektijuht kinnitas, et on asjast teadlik ning on esitanud Töövõtjale samuti paikvaatluse protokoll (03.03.2025) ja nõudnud kordategemist.

Hannes Vaidla: Peame Töövõtja poolt esitatud kandevõime mõõtearuande kõrvutama nende kohtadega kus lokaalselt tekkisid sellised pehmed kohad ning teekate lagunes ulatuslikult. Vajadusel tuleb tellida uus kandevõime mõõtmine ning selgitada välja kus ja kas on nõrgad kohad.

Roger Voll: Töövõtja poolt esitatud mõõtearuande kohaselt on seal kandevõime tagatud, aga pigem võrreldes muu osaga madal.(Mõõtmine toimus novembris 2025 ning lagunemine tuli esile veebruari lõpp/märtsi algus 2026)

Koosolekul osaleja küsis, et kuidas oleks võimalik siis katet tugevdada. Transpordiameti esindaja selgitas, et tegemist oli säilitusremondi objektiga ning remondimeede ei olnud teekonstruktsiooni ulatuslik tugevdamine. Enne teeremondi algust teadaolevalt ei ole selles teelõigus esinenud külmakerkeid ega tee lagunemist seega on selles probleemis ilmselt oma osa Töövõtja poolt lisatud uuest karjäärimaterjalist ja sügisesse jäänud tööde teostamisest.

Koosolekul osaleja juhtis tähelepanu, et Ikla poolses ehitusobjekti osas on teekonstruktsioonis ainult kasutatud Urissaare liivakarjäärist toodud materjali mis ei ole rikastatud killustikuga ning ei vasta Transpordiameti poolt esitatud materjali lepingulisele nõudele. Töövõtja esindaja vastas, et killustikuga rikastamine ei olnud tehnoloogiliselt enam võimalik kuna oli juba teostatud tsementstabiliseerimine ning pindamine.

Koosolekul osaleja küsis, et miks ikkagi tee niimoodi väristab, ka sellistes kohtades kus ei ole ühtegi parendust 2026 aastal teostatud. Töövõtja esindaja vastas, et meil Eestis on kasutusel selline mõõtemetoodika millega tasasust hinnatakse ning see on näidanud erinevaid tulemusi ja uute mõõtmistega välja toonud uusi ebataasusi.

Koosolekul osaleja küsis kas on võimalik Töövõtjal arvestada elanike ja kogukonna sooviga ning teostada kevadel teekonstruktsiooni tugevdamine asfaltbetooniga, paraku tegemist ei ole olnud Transpordiameti tellimuse osaga ning Töövõtjal puudub majanduslik huvi teostada oma kulul riigiteede ümberehitusi.

Roger Voll: Kordan ja kinnitan veelkord üle, et Transpordiamet kui töö tellija ei võta Verston Eesti OÜ poolt teostatud 19331 Rannametsa-Ikla tee km 17,281-30,528 remonttöid ka käesoleval aastal vastu, sest objektile esineb puudusi ning tehtud töö ei vasta lepingutingimustele. Sügisperioodil ei ole enam võimalik kvaliteetselt puudusi likvideerida ega pindamistöid

teostada. Kogu lõik võetakse jälgimise alla, defektide tekkimisel k.a. kattest läbivajumised jmt fikseeritakse kohad ja teostatakse surfi näol vaatlus, et veenduda põhjuses. Enne parendustööde algust kevadel 2027 teostatakse objektil ülevaatus, mille käigus fikseeritakse olukord ja lepitakse kokku remondi tehnoloogia ja mahud. Nagu Töövõtja esindaja koosoleku alguses lubas on teetööd hiljemalt 31.05.2027 kvaliteetselt lõppenud ning ehitustöö vastab lepingulistele tingimustele.

Ain Järvesaar: Kuhu ja kuidas peaks teekasutaja infot andma kui riigiteel on tekkinud sellised pehmed kohad või teekate laguneb?

Roger Voll: Kõige kiirem lahendus on helistada Maanteeinfo telefonile 1247. Selliselt jõuab see info kõige kiiremini Transpordiameti kui ka teehooldaja kontaktidele.