



TRANSPORDIAMET

Peep Siitam
Energiasalv Pakri OÜ
peep@vool.ee

Teie 28.02.2025

Meie 27.03.2025 nr 1.1-6/25/3428-2

Vastus ettepanekutele

Austatud hr Peep Siitam

Pöördusite Transpordiameti poole 28.02.2025 kirjaga nr ES07072023-48, milles esitate ettepanekuid muuta Transpordiameti sisekorda ja juhiseid eesmärgiga suurendada tee-ehituse keskkonnasäästlikkust ja majanduslikku otstarbekust, eelistades seejuures Paldiski vesisalvesti gneisskillustiku kasutamist teede aluskonstruksioonides. Pöördumises viitate ka Tallinna Tehnikaülikooli poolt läbi viidud uuringule „Pakri poolsaarele rajatava vesisalvest alumiste reservuaaride ehitamise käigus välja kaevandatavate gneisside teedehituses kasutamise tehnilise teostatavuse ning majandusliku ja sotsiaalmajandusliku mõju hindamine“. Pöördumises teete neli ettepanekut konkreetsete meetmete rakendamiseks. Olles tutvunud Teie ettepanekutega ja ka Tallinna Tehnikaülikooli poolt koostatud uuringu aruandega, vastame nendele alljärgnevalt:

1. Ettepanek: Muuta Transpordiameti hankekorda.

Teie poolt viidatud Transpordiameti hankekorra eesmärk on tagada ametisiseselt ühetaoline, õiguspärane ja riigihangete seadust (RHS) järgiv riigihangete korraldamine.

Transpordiamet nõustub, et ringmajanduse ja elutsükli kulude arvestamine on olulised kriteeriumid keskkonnasäästliku ja otstarbeka teehoiukorralduse tagamisel. See kohustus tuleb ka kliimaministri 17.11.2023 määruse nr 71 „Tee projekteerimise normid“, mille § 6 on sätestatud erinevad tee osade ja rajatiste vähimad kasutusead, millega projektlahenduses tuleb arvestada. Sama määruse § 6 lg 1 sätestab, et projektlahendus peab olema nii tehniliselt kui majanduslikult otstarbekas ja arvestama mõju keskkonnale ning kõikide kuludega tee kasutusea jooksul. Kõnealune määrus on värskest uuendatud ning seal esitatud kasutusead põhinevad pikaajalistel praktikatel.

Teie poolt tehtud ettepanekus on soovitatud dokumentidesse sisse kirjutada, et analüüsides tuleks tee kasutuseaks määrata 50 aastat. Transpordiametile teadaolevalt ei ole hetkel rahvusvaheliselt üldtunnustatud katendarvutuse meetodikat, kus oleks minimaalne arvutuslik katendi eluiga tõstetud 50 aasta peale. Oleme tutvunud ka Energiasalve poolt tellitud ning Tallinna Tehnikaülikooli poolt koostatud uuringuga ning esitanud mitmeid omapoolseid tähelepanekuid meetodika puudujääkidest läbi Kliimaministeeriumi. Transpordiamet tegeleb aktiivselt eluea arvutamise temaatika arendamisega. Seejuures aga rõhutame, et kui protsessi käigus tekib vajadus kehtivaid juhendeid ja/või meetodikaid muuta, siis tehakse seda koostöös kõikide seotud osapooltega konsensuslikult.

Siinkohal soovime veel toonitada, et teehoiu CO2 heitkoguste vähendamise 2030 tegevuskava alusel läheb Transpordiamet järk-järgult üle keskkonnahoidlikele hangetele (kliimaministri

18.07.2024 käskkiri nr 1-2/24/303), kus arvestatakse nii materjalide keskkonnahoidlikkust kui ka taaskasutatavust.

Vastavalt kehtivale juhendile „Tee projekteerimise juhend” Transpordiamet juba kasutab keskkonnahoidliku tee projekteerimisel 50 aasta analüüsi perioodi. Vastava juhendi p. 15.3 kohaselt tuleb keskkonnahoidlikes hangetes teostada CO₂ jalajälje arvutus 50 aasta kasutusperioodile.

Kokkuvõtlikult peab Transpordiamet olemasolevaid õiguslikke ja sisemisi aluseid piisavaks eesmärgi saavutamiseks ning eraldi hankekorra muutmist ei pea hetkel vajalikuks.

2. Ettepanek: Algatada koostöös Kliimaministeeriumiga Riigiteede teehoiukava muutmine

Riigiteede teehoiukava on strateegiline dokument, mille muutmise otsus kuulub Vabariigi Valitsuse pädevusse ning toimub pikaajalise planeerimise alusel koostöös mitme asutusega. Vt ka p. 1 vastust.

3. Ettepanek: Täiendada juhendit „Teede projekteerimine“ viitega keskkonnamõjudele ja elutsükli kuludele

Transpordiamet on seisukohal, et eelnimetatud täiendused sisalduvad juba **kliimaministri 17.11.2023 määruses nr 71 „Tee projekteerimise normid“**, mille § 6 lg 1 kohaselt *„Projektlahendus peab olema nii tehniliselt kui majanduslikult otstarbekas ja arvestama mõju keskkonnale ning kõikide kuludega tee kasutusea jooksul.“*

Transpordiameti hinnangul ei ole vajalik esitada kehtiva määruse nõudeid uuesti oma juhendis sõna-sõnalt. Sarnast praktikat on kasutatud kõikide valdkondlike juhendite puhul.

Katendi seisukohalt soovime veel välja tuua, et näiteks asfaltbetoonist püsikatendile on Transpordiamet enda juhendiga esitanud karmimad nõuded, kui riiklik määrus nõuab. Nimelt sätestab Transpordiameti juhend „Elastsete teekatendite projekteerimise juhend“ p. 7, et minimaalne arvutuslik kasutusiga püsikatendile on 20 aastat (M71 §6 lg2 p2 kohaselt nõudeks 15 aastat). Vt ka p. 1 vastust.

4. Ettepanek: Täiendada juhendit „Killustikust katendikihtide ehitamise juhend“ elutsükli kulu ja keskkonnamõjude arvestusega

Soovime toonitada, et objektidel saadaolevate materjalide taaskasutamine Transpordiameti objektidel on ka juba täna tavapärane praktika, peamiselt aluse stabiliseerimisel.

Transpordiamet on uuendamas enda katendiarvutusmetoodikat. Protsessi on olnud pidevalt kaasatud ka Tallinna Tehnikaülikool, kes varasemate uuringutega on analüüsinud ka kehtiva metoodika toimivust. Kui protsessi käigus selgub, et kehtivaid juhendeid ja/või arvutusmetoodikaid on vaja muuta, siis seda ka tehakse konsensuslikult kõigi seotud osapooltega. Protsessi kaastakse erinevaid teadusasutusi ja partnereid läbi erialaliitude. Vt ka p. 1 vastust.

Oleme valmis Teiega kohtuma, et kõnealustel teemadel avatult arutleda.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Romet Raun

juhataja

Arendamise osakond

Romet Raun

53358643, Romet.Raun@transpordiamet.ee