

Tiit Vunk
Transpordiamet
Projekteerimise osakonna projektijuht
Tiit.Vunk@transpordiamet.ee

12.09.2025

Selgitused töövõtulepingu täitmise viibimise kohta

Landverk OÜ ja Transpordiamet on sõlminud töövõtulepingu nr. nr 3.2-3/24/1765-1. Lepingu esemeks on Riigitee 45 Tartu-Räpina-Värskas tee km 3,2 – 4,7 Tartu – Lohkva lõigule kergliiklustee eskiisprojekti koostamine.

Tellijal on saatnud töövõtjale kirja 11.07.2025 nr 8-1/24-102/11594-1 leppetrahvi arvestamise alustamise ja täiendava tähtaja andmise kohta.

Töövõtulepingu tähtaegset täitmist on mõjutanud asjaolud, mida selgitan allpool.

Lähteülesanne ja selle tõlgendamine

Lähteülesande järgi tuli koostada töövõtjal kuus erinevat eskiisi varianti, kuid tegelik töömaht osutus märksa suuremaks. Suhteliselt üldsõnaline lähteülesanne tähendas, et tellija ootusi ja vajadusi saime täpsemalt mõista alles lahenduste esitamise järel, nn katse-eksituse meetodil. Seetõttu kujunes olukord, kus mitmele variandile tuli koostada omakorda mitu alamvarianti, mis kokkuvõttes tähendas suuremat töömahtu ning põhjustas projekti üleandmise viibimist. Allpool esitan mõned näited.

Olukord 1 – silla (variant 4) kõrgusgabariit

Töövõtja esitas lahenduse vastavalt kehtivatele projekteerimismõõtudele, mille järgi nõutav kõrgusgabariit on 4,5 m. Tellija soovis aga lahendust 5,0 m kõrgusgabariidiga. Kuna tehnilises kirjelduses sellist nõuet ei olnud, tuli juba valminud lahendus ümber projekteerida. See tekitas töövõtjale lisatööd, mida korrektsete lähteandmete korral oleks saanud vältida.

Olukord 2 – sõiduradade laiused ja Kaalukoja tee kiirendusrada

Kehtiv projekteerimismõõt ei käsitle ristlõike parameetreid 2+2 kiirusele 70 km/h. Ristlõike parameetrite valik on oluline liiklusohutu lahenduse loomisel, mistõttu pidas töövõtja vajalikuks teemat põhjalikult analüüsida. Selle tulemusena tehti ettepanek tugineda Rootsi projekteerimismõõtule VGU, kaaludes ka standardi „Linnatänavad“ parameetreid. Täiendavalt kaasati sõltumatu ekspert. Kahjuks töövõtja ja eksperdi ettepanekud ei kattunud tellija ootustega. Tööde sujuvuse tagamiseks koostati lõplikud lahendused tellija soovitude alusel.

Sarnane olukord tekkis ka Kaalukoja tee ristmiku lahenduste koostamisel, kus töövõtja ja tellija arusaamad kiirendusraja säilitamise või eemaldamise osas erinesid ning sobiva lahenduse leidmine osutus ootamatult ajamahukaks.

Olukord 3 – variant 1 (samatasandiline ületus) ja bussipeatused

Projekteeritud bussipeatuste lahendus saadeti tellija esindaja poolt 24.04.2025 tellija LOK töögrupi arvamuse saamiseks. Töövõtja teavitas tellijat, et töögrupi otsuse saamiseni on vajalik tehnoloogiline paus. Otsus saabus 29.04.2025, mille järel saime tööga jätkata.

Olukord 4 – sademevee lahendused

Tehnilises kirjelduses ei olnud märksõnu „sademevee lahendus“, „isevoolne torustik“ ega „pumpla“. Töö käigus sai töövõtja tellija esindajalt lisaülesande tegeleda ka sademevee käitlemise lahendustega. Selgus, et kõikide rajatiste puhul tuleb tagada isevoolne äravool.

Arvestades eeltoodut, palun mõistvat suhtumist ning lepingust tuleneva leppetrahvi mitterakendamist. Et vältida sarnaseid olukordi tulevikus, soovitan muuta eskiiside tellimistel lähteülesanne konkreetsemaks. Kui tellijal ei ole võimalik või otstarbekas kõiki soovitud lähteülesandes detailselt välja tuua, võiks kaaluda hankes tunnipõhise tasustamise rakendamist. See võimaldaks paindlikumalt reageerida töö käigus kujunevatele vajadustele.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Ott Ojaperv

Juhatuse liige