Hr Ott Joala
Transpordiamet
ott.joala@transpordiamet.ee

Hr Raimond Ilp
BRP Insenerid OÜ
kurena@brp.ee

Teie: 07.08.2026 nr 8-1/25-114/13954-2
Meie: 21.10.2026 **Kiri nr. 25_357_44**

Objekt: Riigitee 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla km 115,827 (alates Pk 1154+00) - 120,3 Kurena-Nurme 2+2 teelõigu ehitus (Tee-ehituse töövõtuleping nr 3.2-3/25/1661-1, edaspidi **Leping**)

Täiendav teavitus hankejärgse katendikonstruktsiooni ebapiisava toimivuse kohta ja töövõtja taotlused

AS TREV-2 Grupp (edaspidi **Töövõtja**) saatis 30.07.2026 kirjaga nr 25_357_27 Transpordiametile (edaspidi **Tellija**) Lepingu p-de 4.16, 4.17 ja 4.21 kohase teavituse hankejärgses katendikonstruktsioonis tuvastatud puudusest ning taotles Lepingu p-de 4.9 ja 15.1–15.2 kohast Tellija otsust enne mõjutatud katendikihtide ehitamist.

Tellija vastas 07.08.2026 kirjaga nr 8-1/25-114/13954-2. Töövõtja hinnangul ei kõrvalda Tellija vastus sisuliselt 30.07.2026 teavituses esitatud arvutuslike vastuväiteid ega tõenda, et hankejärgne katendikonstruktsioon tagab teetööde tehnilise kirjelduse eritingimuste lisa 1 p-s 7 sätestatud roopa sügavuse nõuete täitmise (mh garantiiaja lõpus). Küsimuse lahendamine enne ehitamisega alustamist on oluline vastutuse vaatest, kuivõrd Töövõtja koos omapoolse projekteerijaga (Roadplan OÜ) ei pea võimalikuks sellist projekteerimisvastutust võtta.

Töövõtja esitab käesolevaga seisukohad Tellija 07.08.2026 kirjas toodud väidetele ning täiendavad tehnilised ja õiguslikud tähelepanekud, samuti oma taotlused.

1. Hankemenetluse ja pädevuse argumendid ei kõrvalda arvutuslikku vastuolu

Tellija väidab, et kavandatud muudatus kujutaks endast riigihangete seaduse (edaspidi **RHS**) tähenduses olulist hankemuudatust ning et hoolas pakkuja oleks pidanud vastuolu avastama ja küsimuse esitama juba hankemenetluse käigus.

Töövõtja juhib tähelepanu, et 30.07.2026 teavituse aluseks olevad asjaolud ei olnud hankemenetluse ajal Töövõtjale teada ega olnud mõistlikult tuvastatavad. 2025. aasta tervikaasta liiklusloenduse tulemused avaldati alles 2026. aastal ning neid ei saanud Töövõtja hankemenetluse ajal kontrollida. Lisaks on Rail Baltica valmimise ajakava edasilükkumine, mis oli üks katendi algses prognoosis eeldatud liikluskoormuse vähenemise alustest, Vabariigi Valitsuse poolt avalikustatud alles pärast Lepingu sõlmimist. Tellija liiklusprognoosis arvestatud autorongiliikluse vähenemine oli üks alustest, millele toetudes hankejärgset katendikonstruktsiooni võrreldes algse projektlahendusega nõrgemaks kujundati. Ei ole teada kas ja kuidas uuendatud Rail Baltica valmimisaeg mõjutab prognoositud autorongiliikluse vähenemise ulatust ja ajastust ning kas see on katendiarvutuses juba arvesse võetud.

Rail Baltica valmimise ajakava edasilükkumine on Lepingu sõlmimise järgselt tekkinud iseseisev uus asjaolu, mis ei olnud ega saanud olla Lepingupooltele hankemenetluse ega Lepingu sõlmimise ajal teada. Hankejärgse katendikonstruktsiooni dimensioneerimisel lähtuti eeldusest, et osa raskeveostest siirdub ajavahemikus 2026–2030 maanteelt raudteele, mille tõttu võis katendi liikluskoormuse prognoosi kujundada tegelikust prognoositavast koormusest madalamana. Vabariigi Valitsuse 24.09.2026 pressikonverentsil avalikustatud ajakava järgi valmib Tallinn–Pärnu ühendus alles 2032. aastal ja järgnevad lõigud 2033.–2034. aastal — see tähendab, et varem prognoositud liikluse üleminekut raudteele ei toimu läheneval perioodil ulatuses ega ajastuses, millest Tellija oma katendiarvutuses lähtus.

Sellega ei saanud ei Töövõtja ega ka Tellija ise hankemenetluse ajal ette näha ega sellega arvestada. Rail Baltica valmimisaegade muutmine on toimunud seega Tellijast ja Töövõtjast sõltumatu kolmanda osapoole (riikliku taristuprojekti elluviija) otsuste tulemusel, pea aasta pärast Lepingu sõlmimist.

Seetõttu ei saa Rail Baltica ajakava muutust käsitleda Töövõtja poolt hankemenetluses tuvastamata jäetud puudusena, vaid tegemist on Lepingu p 10.7 ja p 15.1 mõttes uue asjaoluga, millest Töövõtja on Tellijat käesolevaga teavitanud niipea kui see Töövõtjale teatavaks saanud. See asjaolu iseseisvalt, sõltumata Töövõtja arvutuslikest vastuväidetest, annab Tellijale aluse katendi lähtekoormuse eeldused üle vaadata ning kontrollida, kas senine prognoos ja sellele tuginev katendilahendus on jätkuvalt põhjendatud. Töövõtja märgib, et see asjaolu räägib lepingumuudatuse hankeõigusliku lubatavuse hindamise kasuks (RHS § 123 lg 1 p 4).

RHS § 123 ei keela katendi muutmist automaatselt. Muudatuse hankeõigusliku lubatavuse hindamisel on määrav muu hulgas see, kas asjaolud, mis muudatuse vajaduse tingivad, olid hoolsale hankijale ettenähtavad. Arvutusvea tuvastamist ja hilisemat Rail Baltica ajakava muutust tuleb hinnata eraldi alustena. Seega Tellija üldsõnaline viide hankemuudatuse lubamatusele ei asenda nende aluste sisulist kontrolli ega vabasta Tellijat lepingu p-de 15.1–15.4 kohasest muudatuse menetlemise kohustusest.

2. Arvutuslikud vastuväited jäävad kehtima

Tellija selgitab, et Lepingu aluseks olev projekt on koostatud KAP 2.0 2017. aasta juhendi versiooni alusel, mis lubab etapiviisilise ehituse korral enne kulumiskihi paigaldamist kuni -5% tugevusvaru. Töövõtja võtab seda metoodikat arvesse, kuid juhib tähelepanu, et see ei kõrvalda käesolevas vaidluses tuvastatud puudusi kahel põhjusel.

Esiteks, Töövõtja 2025. aasta tegelikul liiklusel põhinev kontrollarvutus Q = 7096 (realistlik stsenaarium) näitab aluspinnase nihkepinge varu -5,67%, mis ületab Tellija enda viidatud -5% piirmäära. Konservatiivse stsenaariumi (Q = 7537) korral on lisaks negatiivne ka asfaltbetooni tõmbepinge varu. Seega ei kata Tellija viidatud etapiviisilise ehituse erand ajakohastatud liiklusel põhinevaid tulemusi isegi Tellija enda metoodika järgi.

Teiseks, KAP-i tugevusvarud ei väljenda otse viie aasta roopa sügavust millimeetrites. Tellija enda esitatud üksikratta pingehajumise arvutus (Odemark-Boussinesqi meetod) käsitleb pinge hajumist homogeense poolruumi mudelis ega kontrolli sidumata aluskihtides korduskoormusega kumuleeruvat jäävdeformatsiooni, mis on roopumise tekkemehhanism. Pingehajumise arvutus ei asenda korduskoormustaluvuse kontrolli ega tõenda roopa sügavuse nõude täidetavust garantiiaja lõpus.

Plaatkoormuskatsete osas selgitab Töövõtja, et katsetulemusi ei ole kasutatud KAP-i aluspinnase arvutusmooduli otsese asendajana, vaid tõendina, et trassil esineb väga väikese mõõdetud kandevõimega savise aluspinna kohti, mida tuleb lõplike arvutusprofiilide koostamisel arvesse võtta..

Tellija teeb ettepaneku, et kui Töövõtjal on kahtlus, et katendiarvutustes kasutatud D-aluspinnas on Lepingus eeldatust nõrgem, tuleb esitada pädeva geotehniku (geotehnika kutsetase 8) teaduslik selgitus, millises konkreetses kohas jäi aluspinnas või muldkeha piisavalt tugevdamata, ning viitab eritingimuste lisas 1 lubatud aluspinnase ja muldkeha liivpinnaste (Tm_105, Tm_90, Tm_65) tugevdamise võimalusele.

Töövõtja märgib, et käesolev vaidlus ei põhine väitel, et aluspinnas on kohapeal Lepingus eeldatud D-pinnasest nõrgem, vaid sellel, et hankejärgne katendi kogupaksus ja kihtide paksused (sh 35 cm sidumata killustikalus) ei taga KAP 2.0 tugevuskriteeriumide täitmist 2025. aasta tegelikul liiklusel põhineva ajakohastatud koormussageduse juures, isegi kui aluspinnas vastab katendiarvutuses eeldatud D-pinnase karakteristikutele. Seetõttu ei ole aluspinnase või muldkeha kohalik tugevdamine iseenesest käesoleva arvutusliku puuduse lahendus, kuivõrd probleem seisneb katendi enda kihtide dimensioneerimises, mitte (ainult) aluspinnase kandevõimes. Töövõtja on 26.05.2026 plaatkoormuskatsetega täiendavalt tõendanud, et trassil esineb väga väikese mõõdetud kandevõimega savise aluspinna kohti, mis suurendab, mitte ei vähenda, hankejärgse katendikonstruktsiooni ebapiisavuse riski.

Tellija vaidlustab oma vastuses ka riigitee 2 võrdluslõigu andmed, viidates teistsugusele Teeregistri väljavõttele (keskmine roopa sügavus 12,5 mm, 12 mm taset ületab 46,1% lõikudest) ning konstruktsiooni suuremale vanusele ja ühel 700 m teelõigul tuvastatud Tm_105 materjali mittevastavusele.

Tellija viidatud „Teede talviste ebatasasuste uuringus“ uuriti talviste ebatasasuste ja ebaühtlaste külmakergete põhjuseid. **Roopumise tekkepõhjuseid selles ei uuritud.** Üksikasjalikud pinnase- ja materjaliuuringud keskendusid 700 m lõigule km 44,7–45,4. Uuring ei tuvastanud põhjuslikku seost Tm_105 materjali mittevastavuse ja roopumise vahel. Seetõttu on Tellija tuginemine sellele uuringule kogu 11,5 km võrdluslõigu roopumise põhjendamiseks materjali mittevastavusega põhjendamatu.
Aruanne käsitleb ühe kontrollimist vajava hüpoteesina ka materjaliosakeste purunemist külmumis-sulamistsüklite ja koormuse mõjul. Hilisemad proovitulemused ei tõenda seega iseenesest materjali algset mittevastavust.
Viidatud uuring ei välista katendikonstruktsiooni ebapiisavat koormustaluvust roopumise põhjuse või kaaspõhjusena ega lükka ümber Töövõtja vastuväiteid katendikonstruktsiooni piisavusele.

3. Katendilahenduse kinnitamine ja projekteerimisvastutus

Tellija viitab oma vastuses, et 30.07.2026 kirja koostajal ja selle aluseks olnud kontrollarvutuste koostajal puudub ehitusseadustiku (edaspidi **EhS**) § 23 mõttes projekteerimispädevus. Töövõtja nõustub, et 30.07.2026 kiri on riskiteade Lepingu p-de 4.16, 4.17 ja 4.21 tähenduses, mitte katendi projekteerimine. Samas projekteerimispädevuse puudumine ei kõrvalda Tellija kohustust kirjeldatud puudusi sisuliselt kontrollida. Pädeva isiku kinnituse nõue kehtib mõlemale poolele võrdselt - kui Tellija nõuab hankejärgse lahenduse säilitamist, peab ta tõendama, et selle piisavus ajakohastatud koormusel on pädeva isiku poolt kontrollitud ja kinnitatud, mitte üksnes viitama algsele hankeaegsele kinnitusele.

Tellija on oma vastuses kinnitanud, et katendikonstruktsiooni muudatuse koos selle aluseks olevate arvutustega peab oma kutsepädevuse piires kontrollima, kinnitama ja allkirjastama teede projekteerimise pädevusega vastutav spetsialist ning et eksperdiga konsulteerimine ei asenda vastutava projekteerija kinnitust ega vastutuse võtmist. Töövõtja nõustub selle põhimõttega täielikult. Töövõtja viitab seejuures,

et Lepingu p 2.6 järgi on dokumentide tähtsusjärjekorras teetööde tehnilise kirjelduse eritingimused (kus katendikonstruktsioon on kindlaks määratud) Lepingu enda järel kõrgeimal kohal — ees projekti joonistest ja seletuskirjast. See tähendab, et katendi kihipaksused ja nende aluseks olev korrigeeritud KAP-arvutus on Tellija poolt enne Lepingu sõlmimist tehtud ja hankedokumentides fikseeritud lahendus, mitte Töövõtja projekteerimisotsus.

EhS § 11, § 12 ja § 13 kohaselt projekti nõuetele vastavuse tagamise kohustus sellel, kes projekti koostas või lasi koostada — antud juhul Tellijal. Sellest järeldub, et katendi muudetud projektlahenduse ja selle aluseks oleva arvutuse peab kontrollima ja kinnitama Tellija poolt kaasatud pädev isik — kas Tellija enda projekteerija, Tellija tellitud projekteerimisettevõte, või kui Tellija soovib tugineda algse projekti kinnitusele, peab ta tõendama, et see kinnitus katab ka hiljem korrigeeritud konstruktsiooni ajakohastatud koormusel.

Tellija seisukoht, et "*katendi osa ei peagi eraldi kellegi poolt allkirjastatud olema, vaid see tuleneb lepingust*", ei pea EhS §-de 7, 8, 10, 13, 19 ja 23 valguses paika. Projekti/arvutuse nõuetele vastavus peab olema konkreetse pädeva isiku poolt tõendatud ja kinnitatud.

Töövõtja projekteerija (Roadplan OÜ) on käesoleva vaidluse käigus 14.10.2026 andnud kirjaliku seisukoha, mille kohaselt katendikonstruktsioon ja selle aluseks olevad arvutused (sh liiklusprognoos, koormussageduse arvutus ja elastsusmooduli arvutus) ei ole Roadplan OÜ koostatud ega tema poolt sõltumatult kontrollitud ja kinnitatud, vaid on sisuliselt Tellija poolt hankedokumentides määratud lahendus. Roadplan OÜ on seejuures märkinud, et tal on tekkinud tehnilised küsimused ja kahtlused lahenduse kujundamise aluste ja loogika osas (sh kasutatud siirdetegurid koormussageduse osas ning koormussageduse prognoosi analüüsimata jätmine). Kuna projekteerija ei ole arvutuste autor ega ole teinud nende sõltumatut kontrolli, ei saa ta kinnitada, et lahendus vastab tema erialasele hinnangule, ning seetõttu ei ole projekteerijal võimalik käesolevat katendikonstruktsiooni enda vastutusel koostatud või kontrollitud lahendusena allkirjastada ega kinnitada. Töövõtja nõustub selles osas projekteerijaga.

4. Õiguslik argumentatsioon ja tagajärjed

Lepingu p-d 4.16, 4.17 ja 4.21 kohustavad Töövõtjat teatama dokumentide puudustest ning töö kvaliteeti ja vastupidavust ohustavatest asjaoludest. Käesolev kiri täidab seda kohustust ja täiendab varasemat 30.07.2026 teavitust.

EhS §-d 7, 8, 10 ja 13 nõuavad head tava, ohutust, asjatundlikkust ja nõuetekohast projekti. Seega peab Tellija esitama enda muudetud katendilahenduse kontrollitud arvutuse, kehtiva projektiversiooni ja selle eest vastutava pädeva isiku kinnituse. Algprojekti kinnitamine ei tõenda hiljem muudetud konstruktsiooni sobivust ajakohastatud koormusele.

Lisaks on Tellija kohustus anda töö tegemiseks vajalik teave ja kirjalikud juhised tuleneb lepingu p-st 4.9 ning VÕS § 23 lg-st 2. Hankes ette antud katendi dimensioneerimisriski ei saa üldise viitega eritingimuste lisa 1 aluspinnase ja muldkeha erimeetmetele üle kanda Töövõtjale. Kui Tellija peab konkreetset erimeedet katendi puuduse lahenduseks, tuleb esitada selle tehniline põhjendus ja lepinguline alus.

VÕS § 641 lg 3 järgi sõltub Tellija juhisest tuleneva mittevastavuse eest vastutus muu hulgas juhise piisavast kontrollimisest. Seaduse ja kohtupraktika järgi ei tulene professionaalse projekteerija/ehitaja projekti kontrollikohustusest üldist kohustust tellida projektile ekspertiis. Töövõtja kohustused piirduvad kontrolliga, mis võimaldaks avastada ilmselged projekteerimisvead ning neist teavitamisega.

Töövõtja on jätkuvalt valmis koostööks, et leida kehtivatele nõuetele vastav ning mõlemale poolele vastuvõetav katendikonstruktsioon. Koostöö pakkumine ega käesoleva teavituse edastamine ei tähenda hankejärgse lahenduse piisavuse tunnistamist ega Töövõtja loobumist ühestki Lepingust või seadusest tulenevast õigusest ega nõudest. Töövõtja ei võta ega saa võtta üle Tellija projekteerimisvastutust, isegi kui pakub tehnilist abi lahenduse leidmiseks (Lepingu p 15.2 koostöökohustuse raames).

Töövõtja juhib tähelepanu, et kui Tellija annab juhise jätkata ehitamist muutmata hankejärgse lahenduse järgi pärast 30.07.2026 kirjas ja käesolevas pöördumises kirjeldatud puuduste, arvutustulemuste ja roopariski teatavaks tegemist, tuleb seda käsitleda VÕS § 641 lg-s 3 sätestatud juhuna, mille tagajärjel vastutus pöördub - Töövõtja ei vastuta töö lepingutingimustele mittevastavuse eest, mis tulenes Tellija juhistest, Tellija poolt muretsetud materjali puudustest või kolmanda isiku eeltöödest, kui Töövõtja juhiseid, materjali või eeltöid piisavalt kontrollis. Samuti ei tähenda juhise täitmine Töövõtja kinnitust, et muutmata lahendus on tehniliselt piisav või tagab Lepingulise roopa- ja kasutusea nõude, ega loobumist käesolevas ja varasemas teavituses esitatud seisukohtadest. Töövõtja jätab endale kõik Lepingust ja seadusest, sealhulgas võlaõigusseaduse §-dest 23 lg 2, 641 lg 3, 644, 652 ja 653, tulenevad õigused seoses sellise juhise tagajärgede, vastutuse, maksumuse ja tähtajaga.

TÖÖVÕTJA TAOTLUSED

Eeltoodust tulenevalt palub Töövõtja Tellijal:

1) Korraldada ajakohastatud liiklusprognoos ja pädeva isiku kinnitatud katendiarvutus, mis hõlmavad tegelikku kasutusperioodi, 2025. aasta raskeliiklust, arvestades RB uut ajakava, ehitusaegset rajakoormust, mõlemat ehitusetappi ning kõiki kohaldatavaid tugevus- ja toimivuskriteeriume.
2) Esitada kontrolli alusel parandatud katendikonstruktsioon ja kinnitatud projektimuudatus. Kui Tellija soovib säilitada olemasoleva konstruktsiooni, tuleb selle piisavus tõendada ajakohastatud arvutusega ning põhjendatud hinnanguga lepinguliste roopapiiride täitmisele.
3) Vastata sisuliselt Töövõtja poolt välja toodud tehnilistele tähelepanekutele, sealhulgas roopa sügavuse nõude tehnilise täitmise aluse, mõõdetud aluspinna kandevõime ja riigitee 2 võrdluslõigu andmete osas.
4) kui Tellija jääb hankejärgse katendikonstruktsiooni säilitamise juurde, esitada selle kohta põhjendatud kirjalik tehniline alus, mis käsitleb käesolevas ja 30.07.2026 kirjas toodud arvutustulemusi, mõõdetud aluspinna kandevõimet ning 12/15 mm roopa sügavuse nõude täitmist garantiiaja lõpus.

Töövõtja ei pea võimalikuks enne vaidluse lahendamist/Tellijapoolse kirjaliku juhise saamist mõjutatud katendikihtide ehitamisega alustada. Tellija kinnituse/vastuse palub Töövõtja esitada kirjalikult hiljemalt 27.10.2026, mis vastab Lepingu p 4.9 kohasele tähtajale alates käesoleva kirja esitamisest, arvestades täiendavalt probleemi tehnilise mahu ja keerukusega.

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/
Randar Jõesaar
projektijuht

Lisa 1- Roadplan OÜ kiri katendikonstruktsiooni kinnitamisest