



TRANSPORDIAMET

Kersti Metsalo
Riigi Tugiteenuste Keskus
info@rtk.ee
Lõkke tn 4
10122, Tallinn, Harju maakond

Teie 21.11.2023 ja 28.11.2023 e-post

Meie 05.12.2023 nr 1.7-5/23/15662-5

**Riigitee nr 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa
Võõbu-Mäo teelõigu km 68,0-85,0 ehitus**

Saadame vastused Teie 21.11.2023 ja 28.11.2023 esitatud küsimustele.

1) pangagarantii nõude osas, välja tuua krediitiasutuste/pankade eelistamise objektiivsed põhjused ning seda võimalusel lähtudes riskikaalutlustest.

Nimelt on Riigihangete ja riigiabi osakond mh väljendanud seisukohta, et muuhulgas võib kõnealune nõue olla proportsionaalne ja põhjendatud lähtuvalt/tulenevalt riskipõhistest kaalutlustest (riskid peavad olema reaalsed ja proportsionaalsed nõudega).

Transpordiameti vastus:

Hankija jaoks on lepingu täitmise ajal primaarne see, et tema nõuded oleks tagatud parimal viisil. Lepingus on sätestatud:

Täitmistagatis peab olema väljastatud:

- (1) Tellija poolt aktsepteeritava Tellija asukohamaa panga poolt või*
- (2) Tellija poolt aktsepteeritava Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigi või Euroopa Liidu liikmesriigi panga poolt, millel on vähemalt reiting A3 vastavalt Moody's reitingule pankade finantsnäitajate kohta.*

Hankija peab vajalikuks rõhutada, et lepingu sõnastus annab hankijale kaalutusõiguse, millist tagatist ta aktsepteerib. Lepingus on sätestatud tagatisena pangagarantiikirj, kuid hankija on praktikas aktsepteerinud ka teiste majandus- ja kutsetegevuses tegutsevate isikute poolt väljastatud garantiikirju kui need on panga garantiikirjaga samaväärsed ning täidavad sama eesmärgi. Hankija leiab, et selline tõlgendus on nii lepingu kui RHS § 123 lg 1 p-ga 7 kooskõlas, kuna tegemist ei ole olulise muudatusega. Hankija on seisukohal, et kuna vastav lepingu tingimus sätestab hankija kaalutusõiguse millist tagatist ta lepingu täitmisel aktsepteerib, ei saa see omada mõju ettevõtjate hankes osalemise otsusele.

Hankija pikaaegse praktika jooksul ei ole pangagarantii esitamisega olnud ühtegi takistust. Panga garantiikirja esitamine on valdav praktika nii pakkumuse tagatiste kui lepingu täitmis- või ettemaksu tagatise korral. Hankija peab vajalikuks mainida ka seda, et pakkumuse tagatisena esitasid kõik neli pakkujat justnimelt pankade garantiikirjad, olenemata sellest, et neil oli võimalus esitada krediidi- või finantseerimisasutuse või kindlustusandja garantii.

Hankija soovib rõhutada ka auditis välja toodud *Moody's* reitingu tingimuse puhul, et Eesti pankade puhul on hankijal veendumus, et Finantsinspeksioon on kindlaks teinud, et krediidiasutusel on finantsteenuste osutamiseks piisavad võimalused ja et ta vastab õigusaktidega kehtestatud nõuetele. Välisriikides võivad olla nõuded pankade asutamiseks leebemad, mistõttu peab olema hankijal võimalik veenduda, et välisriigi panga poolt väljastatud tagatis on kasutatav. Hankija leiab siiski, et *Moody's* reitingu nõue ei olnud pakkujaid piirav ning lepingu täitjal oli võimalik lepingu täitmisel esitada ka mõne teise tellija poolt aktsepteeritava samaväärse reitinguga finantseerimisasutuse garantiikiri (nt *Standard & Poor's* või *Fitch*). Hankija leiab, et selline tõlgendus on nii lepingu kui RHS § 123 lg 1 p-ga 7 kooskõlas, kuna tegemist ei ole olulise muudatusega.

2) hanklepingu muudatuse osas, selgitada:

- Kas katseväljakul teostatud katsetuste tulemusena selgus, et mass-stabiliseerimine ei ole sobiv kasutada ühelgi probleemsetel turba-alal (kuivõrd mass-stabiliseerimist ei rakendatud ja asendati massivahetusega) või osaliselt?

Transpordiameti vastus:

Katseväljaku rajamise eesmärgiks oli projektis eelnevalt määratud mass-stabiliseerimise segu koostise täpsustamine. Kuivõrd katseväljakul tehtud erinevate retseptide katsed näitasid, et ühegi mass-stabiliseerimise retseptiga (nii projektijärgse kui ka hanklepingu täitmise käigus koostatud uute retseptidega) ei saavutatud projektiga nõutud dreenimata nihketugevuse väärtusi, siis oli selge ja piisav alus järeldada, et mass-stabiliseerimise tehnoloogiat ei saa kasutada ühelgi turba-alal kõnealuse objekti piires. Katseväljakut ei olnud võimalik rajada kõigile turba-aladele, sest osadele puudus sellel ajal juurdepääs ja kõikidele objekti turba-aladele täiendavate juurdepääsuteede rajamine ei olnud tehnilistel ning majanduslikel põhjustel põhjendatud.

- Millest lähtuvalt (asjaolude kogumist) tekkis hankijal veendumus, et mass-stabiliseerimist on kindlasti võimalik probleemsetel turbaaladel rakendada (kui lisaks uuringus toodule on muid aspekte, siis palun tooge need välja) ning küsimus on ainult stabiliseerimistöö täpses tehnoloogias ja tulemuste kontrolli meetodites ning sideaine retseptide kindlaksmääramises?

Transpordiameti vastus:

Projekti kohaselt küsimus ei olnud stabiliseerimistöö tehnoloogias – tehnoloogia kui selline oli selge, st. sideaine viiakse turba sisse ja segatakse spetsiaalse masinaga – küsimus oli segu täpses koostises. Katseväljaku rajamise eesmärk oli, et selgitada välja projektiga määratud segu retsepti täpne koostis.

Transpordiamet oli veendunud projekti korrektsuses tuginedes mh AS Geotehnika Inseneribüroo/Pohjatekniikka OY Vööbu-Mäo turba alade geotehniliste arvutuste 2016. a. aruandele, töö nr 2676 teostatud geotehnikute Mattias Olepi ja Seppo Rämö poolt. Geotehniliste arvutuste alusel projekteeriti mass-stabiliseerimine 8,2% ulatuses objekti pikkusest (projekt valmis 2017. a). Projektis on esitatud sideaine kogused, kontrolli meetodid ning viited juhenditele. Ehitushanke ajal ei laekunud Riigihangete registrisse infot, et mass-stabiliseerimist võimatu teostada. Ehituse töövõtulepingu allkirjastamise ajal oli Transpordiamet veendunud projekti korrektsuses ja teostatavuses. Olukord, et mass-stabiliseerimist ei ole projekteeritud segu retsepti ja täiendavalt koostatud retseptidega võimalik teha (nõutud tugevust ei olnud võimalik saavutada) olid Transpordiameti jaoks ettenägematud asjaolud projekteeritud mass-stabiliseerimise lõigus.

Enne Võõbu-Mäo ehitushanke avaldamist kinnitasid Tehnilise Järelevalve Ameti tellimusel 2017. a. valminud Rail Baltic ehitusmaavarade varustuskindluse uuringud turbapinnase mass-stabiliseerimise sobivust Eesti keskkonda: AS Teede Tehnokeskus aruanne lk 146-147 <https://ttja.ee/media/660/download> ja Skepast&Puhkim OÜ aruanne lk 19-20 <https://www.ttja.ee/media/662/download>.

Samuti kinnitab Soome Transpordiameti projekteerimise 2018. a. juhend, et turba-alade mass-stabiliseerimise tehnoloogia on teostatav ja sobiv https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Liikennevirasto/lo_2018-17_syvastabiloinnin_suunnittelu_web.pdf.

- Kui teil on esitada veel lisainformatsiooni, selgitusi või tõendusmaterjale (lisaks projektauditis toodule) seoses sellega, et mass-stabiliseerimise tehnoloogia asendamise vajadus massivahetusega oli hankijale ettenägematu asjaolu, siis palun edastage need?

Transpordiameti vastus:

Mass-stabiliseerimise tehnoloogia oli projektis põhjusel, et hanke ettevalmistamisel tellis Transpordiamet erinevaid uuringuid ja teostas katseid, mis näitasid, et mass-stabiliseerimine oli probleemsetele aladele (turba-alad) sobiv tehnoloogia. Katseväljaku rajamise eesmärgiks ei olnud mitte laboratoorsete katsete tulemuste üle kontrollimine ega projektiga ettenähtud tehnoloogia sobivuse välja selgitamine looduslikes tingimustes, vaid eelnevalt määratud segu koostise täpsustamine.

Selline on teedeehituses kasutatav üldlevinud toimimispraktika tehnoloogiliste koostisainete retseptide lõplikuks määramiseks konkreetsel objektil kasutatakse juba avatud objekti materjale. Eelnevalt projektis määratud tehnoloogia kasutamiseks vajaliku segu koostise retsepti täpsustatakse alati rajades tegelikes oludes katseväljakuid ning töötades katsetega välja lõplikud retseptid.

Näiteks bituumen- või kompleksstabiliseerimistööde puhul on üle 5 km pikkustel objektidel katselõigu ehitamine vastavalt „Stabiliseeritud katendikihtide ehitamise juhise“-le alati kohustuslik. Segu lõplik retsepti koostis sõltub olulisel osal stabiliseerimistööks ettenähtud kohalike (olemasolevate) materjalide omadustest (olemasoleva freesitud asfaldi kvaliteet, selles sisalduva bituumeni omadused või Võõbu-Mäo objekti näitel ka stabiliseerimiseks ettenähtud kohaliku turba ja vee kvaliteet). Alles segu koostise täpsustamiseks tehtud katsete käigus selgus Võõbu-Mäo objektil, et paraku käitub looduses antud asukoha kohalik turvas oluliselt teisiti kui laboritingimustes.

Hankelepingu täitmise käigus tegi hankija endast kõik oleneva, et kasutada projekteeritud lahendust ehk ettenähtud kohtades turba mass-stabiliseerimise tehnoloogiat. Kuivõrd selgus, et projekteeritud lahendust ei ole tehnilistel põhjustel võimalik rakendada, tegi objekti meeskond (insener, töövõtja, tellija) otsuse mass-stabiliseerimiseks ettenähtud lõikudel olemasoleva turba väljakaevet ja selle uute sobilike materjalidega asendamise (massivahetuse) kasuks, kaaludes eelnevalt mh ka uue riigihanke tegemist. Kui hankija oleks teadnud, et projekteeritud mass-stabiliseerimist ei ole konkreetsel objektil võimalik teostada nii, et oleks saavutatud ehitusprojektis kõik nõutud tugevuse näitajad ja soovinud muuta ehitustehnoloogiat enne riigihanget, siis vastav projektilahenduse muudatus oleks ette nähtud riigihanke alusdokumentides juba hanke ajal, millega kõik pakkujad ning tulevane töövõtja oleks pidanud arvestama. Näiteks ka kõnealuse hanke puhul oli hankedokumentidega ette nähtud müratõkkeseinte ümberprojekteerimine, kuna peale projekti valmimist ja enne hanke korraldamist on hankija jõudnud arusaamale, et projekteeritud müratõkkesein ei ole otstarbekas ja otsustanud tellida teistsuguse lahenduse.

Mass-stabiliseerimise puhul oli Transpordiametil hanke ettevalmistamisel kindel arusaam, et mass-stabiliseerimine on Võõbu-Mäo objekti konkreetsetele turba-aladele sobiv tehnoloogia.

- Kui Transpordiametil selgus, et turba mass-stabiliseerimise tehnoloogiaga ei ole võimalik edasi minna ning sellest lähtuvalt oleks otsustatud korralda uus hankemenetlus (hankelepingu muudatuse asemel), siis kas teoorias oleks jõutud vastava projekti tegevused ellu viia/teostada projekti abikõlblikkuse perioodi lõpuks (s.o 31.12.2023)?

Transpordiameti vastus:

Projektauditis on esitatud Transpordiameti argumendid, miks uue hanke korraldamine ei olnud võimalik. Uue hanke ettevalmistamine (sh teise töövõtja poolt seni tehtud töö dokumentatsiooni täiendav läbitöötamine/koostamine), kahe töövõtja vahel vastutuspriiride määratlemine, hanke korraldamine, selle võimalik vaidlustamine; võttes arvesse, et olemasoleval töövõtjal ei olnuks võimalik järgmiste töö etappidega alustada ja edasi liikuda; kaks töövõtjat oleks olnud sunnitud hakkama omavahel kokku leppima objektile juurdepääsu rajamise, selle finantseerimise ning kasutamise osas; arvestades, et esimene töövõtjal ei oleks olnud võimalik järgmiste töödega alustada kohe peale teise töövõtja poolt massivahetuse teostamist, kuna tegemist on ettenägematute asjaoludega, mis mõjutavad oluliselt objekti tööde ajagraafikut ja töövõtja töödega jätmise võimekust, on tegemist väga ajamahuka protsessiga, millega kaasevad suured riskid erinevate vaidluste tekkimiseks. Samuti juhib Transpordiamet tähelepanu, et Võõbu-Mäo objekti tee- ehitustööde vastuvõtuakt, arvestades, et uut riigihanget ei olnud korraldatud on väljastatud alles 27.02.2023, mis kinnitab, et uue hanke korraldamise puhul ei olnuks võimalik objekti lõpetada abikõlblikkuse perioodi lõpuks hiljemalt 31.12.2023.

- Kas Transpordiametil on teada, millistes riikides on kõnealust mass-stabiliseerimise tehnoloogiat kasutatud ning milline on olnud sealne keskkond?

Transpordiameti vastus:

Transpordiametil on teada, et vähemalt kõigis Põhjamaades on kasutatud mass-stabiliseerimise tehnoloogiat. Soome ja Rootsi üldine keskkond ja looduslikud olud sarnased Eestile. Soome 2015. a juhendis kirjeldatud mass-stabiliseerimise tehnoloogiate kasutus ja üldine keskkond Soome ja Rootsi mass-stabiliseerimise objektidel: [mass_stabilization_manual_2015.pdf\(ramboll.fi\)](https://www.ramboll.fi/files/2015/05/mass_stabilization_manual_2015.pdf).

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Viktor Kisseljov

juhataja

Põhja osakond