

Kliimaministri määruse „Majandus- ja taristuministri 03. augusti 2015. a määruse nr 101 „Tee ehitamise kvaliteedi nõuded“ muutmise“ eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

1.1. Sisukokkuvõte

Määrus kehtestatakse ehitusseadustiku § 96 lõike 3 alusel.

Eelnõu on koostatud majandus- ja taristuministri 3. augusti 2015. a määruse nr 101 „Tee ehitamise kvaliteedi nõuded“ muutmiseks, et likvideerida määruses olevad spetsiifilised insenertehnilised sätted, mis on sätestatud vastavates standardites, ning viia määrus vastavusse tehnoloogia ja viimasel ajal kasutatavate meetodite ja võtetega ning arengusuundumustega teehituse valdkonnas, et võimaldada suuremat keskkonnahoidu ja energiasäästu teehitussektoris. Määrusest jäetakse välja mõned teemad, mis on korraldatud muude normdokumentidega, eelkõige standartidega.

Eelnõu koostamisel lähtuti põhimõttest, et määrus kui õigusakt peab sisaldama olulisemaid nõudeid võimalikult palju, soodustades parimate praktiliste meetodite ja võtete rakendamist ning innovatsiooni.

Üks tähtsamaid muudatusi ongi see, et eelnõus on loobutud juhiste detailsusest, piirdudes olulisemate põhinõuetega, mis tagavad ehitatud tee ohutuse ja kvaliteedi.

Muudatused võimaldavad kasutada nüüdisaegseid ja keskkonnasäästlikumaid tee ehitusmaterjale ning rakendada väiksema CO₂ heitega tehnoloogiaid.

1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Määruse eelnõu ja seletuskirja koostas Kliimaministeeriumi teede- ja raudteeosakonna peaspetsialist Eduard Kärstna (eduard.karstna@kliimaministeerium.ee). Eelnõu õigusekspertiisi tegi Kliimaministeeriumi õigusosakonna õigusnõunik Anna-Liisa Kotsjuba (anna-liisa.kotsjuba@kliimaministeerium.ee). Eelnõu ja seletuskirja toimetas keeleliselt Justiitsministeeriumi õiguspoliitika osakonna õigusloome korralduse talituse keeleteimetaja Aili Sandre (aili.sandre@just.ee).

1.3. Märkused

Eelnõukohase määrusega muudetakse ehitusseadustiku § 96 lõike 3 alusel kehtestatud määruse „Tee ehitamise kvaliteedi nõuded“ redaktsiooni RT I, 20.11.2020, 3.

Eelnõu ei ole seotud Euroopa Liidu õiguse rakendamisega, Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi ega muu menetluses oleva eelnõuga.

2. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb 51 punktist.

Punktiga 1 asendatakse määruses läbivalt sõna „asfaltbetoonsegu“ sõnaga „asfaltsegu“.

Muudatus on tingitud sellest, et ka soojade, külmade või muude asfaltsegude jaoks tarnitud materjali tuleb samamoodi kontrollida. Tehnoloogiline areng on viinud uute,

energiatõhusamate tehnoloogiate kasutuselevõtuni. Need uuendused on muutnud igapäevaelu ja tööstust energiakasutuselt märkimisväärselt säästvamaks ning aidanud kaasa keskkonnasõbralikumale lähenemisele tehnoloogia arengus. Kuumade asfaltsegude asemel soojade asfaltsegude tootmine vähendab oluliselt tootmiseks kasutatava kütuse kogust.

Mõiste „asfaltsegu“ on eelnõu raames korrektsem kui „asfaltbetoonsegu“, kuna asfaltbetoon on kitsam määratlus ja hõlmab ainult AC tüüpi segusid. Mõiste „asfaltbetoon“ alla ei kuulu killustikmastiksasfalt (SMA), drenasfalt (PA) ja valuasfalt (MA). Määrus PA ja MA segusid ei käsitle, kuid käsitleb SMA segusid. Seetõttu ei ole õige kasutada terminit „asfaltbetoonsegud“, kuna see ei hõlma kogu käsitusala.

Punktiga 2 muudetakse § 1 lõiget 2. Lisatakse säte, mille kohaselt võib tee omanik tööde vastuvõtmisel kontrollida nõuetele vastavust akrediteeritud laboris. Määruses on läbivalt kasutusel akrediteeritud labori mõiste. Kehtivas redaktsioonis mainitakse mõistet esmakordselt alles § 2 lõikes 15. Loogilisem on sätestada akrediteeritud labori kasutamise võimalus määruse reguleerimisalas.

Kui tee omanik näeb (või ei näe) mõne konkreetse katse puhul akrediteeritud labori kasutamise vajadust, siis lisatava sättega see võimaldatakse. Samuti annab täpsustus paindlikkust tulevikus. Kui akrediteeringu vajadus muutub, ei pea määruses iga kord muutma, kas ja millisel puhul akrediteering on nõutud.

Punktiga 3 lisatakse § 1 lõige 2¹. Lõige kehtestab võimaluse kasutada teetöödel alternatiivseid lähtematerjale tingimusel, et on tagatud nõuded tee kasutusajale, püsivusele ja ohutusele. Silmas on peetud eelkõige alternatiivseid lähtematerjale ja sideaineid (näiteks ligniin, klaas jne) mida on võimalik kasutada tavapärase lähtematerjali või sideaine osalise asendusena. Säte on vajalik eelkõige valdkonna arengu ja innovatsiooni toetamiseks. Säte eesmärk on ka suurendada erinevates katendikihtides võimalike lähtematerjalide valikut, mille omadused ei kahjusta või ei langeta võrreldes tavapärase lähtematerjalidega katendikihtide omadusi. Kliimanetraalsuse ja CO₂ jalajälje vähendamiseks tuleb rohkem ringlusse võtta taaskasutatavaid materjale, kui need ei põhjusta lõpptoote kvaliteedi langust ja kasutusaja lühenemist.

Punktiga 4 muudetakse § 1 lõiget 3. Arvestades määrusega reguleeritud tööliikide hulka ja nende erisusi, ei ole kehtivas redaktsioonis võimalik kõiki ehitustegevusjärgseid olukordi teetööde vastuvõtmisel üheselt hinnata, et oleks tagatud nõutud kvaliteet. Lõikest jäetakse välja kindlad mõõtmistulemused ja hälbed ning keskendutakse üldistele mõistlikele inseneritehniliste ja/või majanduslikult otstarbekamate lahenduste rakendamisele. Uus sõnastus võimaldab osalistel võtta vastu optimaalseid otsuseid, kui töö on vaja ümber teha.

Punktiga 5 muudetakse § 2 lõiget 8. Lõikest jäetakse välja nõue, et teetöödel peab vältima sideainete sattumist pinnasesse. Teetöödel, näiteks pindamisel, satub olenevalt tehnoloogiast sideainet ka teekonstruktsiooni alumistesse kihtidesse, mis on ka pinnas. Teekonstruktsioonist väljapoole sideainet sattuda ei tohi.

Punktiga 6 muudetakse § 2 lõiget 12. Kehtiva sõnastuse järgi ei tohiks haardetegur erineda kogu tee ristlõikes (nii sõidu- kui ka vastassuunas) üle 0,1 ühiku võrra. Muudetud sõnastuse järgi ei tohi haardetegur ühel sõidusuunal erineda üle 0,1 ühiku võrra. Haardetegurit mõõdetakse ühe sõiduraja/sõidusuuna kaupa. Oluline on, et ühes sõidusuunas ei erineks haardetegur vasakus ega paremas ääres üle 0,1 ühiku võrra.

Punktiga 7 muudetakse § 2 lõikeid 14–16.

Lõige 14. Välja jäetakse tekstiosa, mis käsitleb nõudeid teetöödest põhjustatud ümbersõiduteedele, kus liikleb üle 1000 auto ööpäevas. Kehtiva redaktsiooni sõnastus on administratiivselt koormav ega vasta tegelikule vajadusele. Iga ajutise ümbersõidu korral lähtutakse konkreetsest asukohast ning võimalustest. Oluline on iga ajutise ümbersõidu korral tagada vähemalt 1. seisunditase.

Lõige 15. Täpsustatakse sõnastust. Sätestatakse, et muldkeha ja katendi kihte võib rajada tee omaniku kinnitatud korra kohaselt, hetkel viide tee omanikule puudub. Välja jäetakse nõue, et külmakindluse hindamisel on vajalikud akrediteeritud labori andmed ning viide omanikujärelevalvele katendikihi tööde vastuvõtmisel. Kehtiv sõnastus võimaldab erinevaid tõlgendusi ja tekitab valdkonna osaliste vahel põhjendamatuid vaidlusi. Muudetud sõnastuse sisu jääb samaks.

Lõige 16. Kehtiva määruse kohaselt on seadmete kontrollimise ja kalibreerimise nõuded kirjeldatud standardites EVS-EN 932-5 ja EVS-EN 12697-38. Välja jäetakse liigne viide nendele standarditele, katsestandardites on konkreetsed nõuded kirjeldatud. Nimetatud standardid on laboriseadmeid reguleerivad standardid ja neid määruuses eraldi ei ole vaja nimetada.

Punktiga 8 muudetakse § 3 lõikeid 3 ja 4.

Lõige 3. Muudetakse vananenud sätet. Praktikas ei saa enam partiiks arvestada ühte saadetist. Sõnastusega on selgemaks tehtud, et partii on asfalditehasesse tarnitud 3000 t materjali. Materjali on vaja kontrollida, et see vastaks nõuetele. Ei saa väita, et imporditud täitematerjali üks partii on ainult siis, kui see tuleb ühest laeva- või raudteesaadetisest.

Lõige 4. Sõnastust korrigeeritakse täpsemaks ja loogilisemaks. Välja jäetakse nõue, et kulumiskindlust Nordic katsel määratakse tera kuju plaatsusteguri järgi, ja nõue, et jämetäitematerjali, mille purunemiskindlus on alla või võrdne 25-ga, kasutamisel ülemises kihis kontrollitakse ka Nordic katsel. Pole oluline, kas jämetäitematerjali purunemiskindlus on alla või üle 25, sest jämetäitematerjali terastikulist koostist kontrollitakse olenemata materjali paiknevusest teekonstruktsiooni kihis. Kulumiskindlust katsetatakse ainult vajaduse korral, st ainult asfaldi kulumiskihis kasutamisel (kõige ülemises kihis). Kui sama materjali kasutatakse vahekihis (BIN kiht) või alumises kihis (BASE kiht), siis Nordicu määramise vajadus puudub. Nordic katsel ehk kulumise katsel tehakse täitematerjalidele ainult siis, kui neid kasutatakse kõige ülemistes kihtides asfaltsegudes ja pindamisel. Teema on täpsemalt reguleeritud standardis EVS 901-3 ja EVS-EN 1097-9.

Punktidega 9 ja 25 muudetakse § 3 lõiget 7, § 9 lõiget 10 ja § 12 lõiget 3. Materjali eemaldamine ei ole alati põhjendatud ega otstarbekas. Materjali omadusi on võimalik parandada ja sobivaks töödelda kohapeal. Eemaldamine ja väljavahetamine on suurema keskkonnamõjuga, kui on objektile kohapeal materjalide parendamine. Muudatusel on positiivne mõju keskkonnale.

Punktiga 10 muudetakse § 4 lõiget 2. Lõike 2 kolmandast lausest jäetakse välja osa teksti, et vältida liigset detailsust. Vajaduse korral määrab kiiruspiirangutega liiklemisaja pikendamise tee omanik. Uus sõnastus annab tee omanikule suurema kaalutusõiguse.

Punktiga 11 muudetakse § 5 lõiget 1. Nõue sõnastatakse lihtsamini ja muudetakse tee omanikule/tellijale majanduslikult vähem koormavaks. Alati pole tellijal võimalik tagada, et

kruusakihi kogupaksus on 20 cm, kuid vähemalt 12 cm paksune ülakiht peab olema konkreetse terakoostisega. Muudatusega väheneb materjalivajadus, see koormab keskkonda vähem. Sõela ava suurus muudetakse 32 mm-lt 40 mm-le, kuna standardite EVS-EN 13285, 13286 ja 933-1 kohaselt võib 32 mm materjal sisaldada ka üksikuid jämedamaid osiseid.

Punktiga 12 muudetakse § 5 lõike 2 punkti 4, § 12 lõiget 10, § 13 lõike 12 punkti 7 ja § 23 lõiget 4. Lisatud INSPECTOR-tüüpi seade analoogsete mõõteseadmete mõõtetulemuste võrdlemiseks. Kuna elastsusmoodulit võib määrata nii LOADMAN- kui ka INSPECTOR-tüüpi seadmega, võib samade seadmetega võrrelda ka analoogsete mõõteseadmete mõõtetulemusi.

Punktiga 13 muudetakse § 6 pealkirja, sest mõiste „asfaltkate“ on eelnõu raames korrektsem kui „asfaltbetoonkate“, kuna asfaltbetoon on kitsam määratlus ja hõlmab ainult AC tüüpi segusid. Mõiste „asfaltbetoon“ alla ei kuulu killustikmastiksasfalt (SMA), drenasfalt (PA) ja valuasfalt (MA). Määrus PA ja MA segusid ei käsitle, kuid käsitleb SMA segusid. Seetõttu ei ole õige kasutada terminit „asfaltbetoonkate“, kuna see ei hõlma kogu käsitusala.

Punktiga 14 muudetakse § 6 lõike 1 punkti 1. Sätestatakse suurim lubatud põikkalde hälve ka kergliiklusteedele sarnaselt kahepoolse põikkaldega teedele.

Punktiga 15 muudetakse § 6 ja § 20 lõike 1 punkti 3. Tõstetakse katte serva kauguse alumist väärtust tee teljest 0 cm-lt 5 cm-le. Asfaldi laotamine ei toimu GPS-seadme järgi ega sellise täpsusega, et oleks võimalik tagada 0 cm hälvet. Leevendatakse katte laiuse hälvete nõudeid eeldusel, et katte kogulaius ei muutu. Kitsamalt ehitamine jääb endiselt keelatuks.

Punktiga 16 muudetakse § 6 lõiget 3. Välja jäetakse nõue, et haardetegurit peab mõõtma vähemalt kord kuus, sh ka talveperioodil. Lõige 3 käsitleb haardetegurit tööde vastuvõtmisel, mitte talveperioodil. Haardeteguri mõõtmise nõudeid kohaldatakse teehooldele. Pärast talvise naastrehvide kasutamise lõppu (naastrehvid parandavad talve jooksul haardetegurit, nn katte karestamine) tuleb endiselt mõõta haardetegurit ja viia haardetegur vastavusse nõuetega.

Punktiga 17 muudetakse § 6 lõiget 6. Võrreldes kehtiva versiooniga on elastsusmooduli nõue uutele ja olemasolevatele tugipeenardele edaspidi erinev. Uue sõnastuse järgi olemasolevatele tugipeenardele lõikes 6 nimetatud elastsusmooduli nõue enam ei kehti. Lõikesse lisati ka INSPECTOR-tüüpi seade analoogsete mõõteseadmete mõõtetulemuste võrdlemiseks. Kuna elastsusmoodulit võib määrata nii LOADMAN- kui ka INSPECTOR-tüüpi seadmega, siis samade seadmetega võib võrrelda ka teiste analoogsete mõõteseadmete mõõtetulemusi.

Punktiga 18 lisatakse § 6 lõige 6¹. Kuna § 6 lõige 6 katab edaspidi ainult uute tugipeenardega seonduvat, siis tähendab see sisuliselt seda, et edaspidi ei pea elastsusmooduli nõue olema täidetud olemasoleva tugipeenra uuendamisel. Mõõteseadete mõõdad sügavamalt kui peenra pealispind ning uut konstruktsiooni ehitamata või seda tugevdamata ei ole elastsusmooduli nõuet võimalik täita. Mõõteseadet kasutatakse näiteks katte taastusremonttöödel tugipeenra vajumi likvideerimiseks, mil tugipeenrale lisatakse ca 5 cm uut peenramaterjali olemasolevat konstruktsiooni tugevdamata.

Punktiga 19 muudetakse § 6 lõiget 7. Muudatusega sätestatakse teepeenarde põikkalde hälbeks $\pm 1,0\%$. Peenraid ehitatakse sidumata segudest (nt fr 0/32 mm). Sellist tüüpi materjali korral on 0,5% hälbe tagamine tehnoloogiliselt põhjendamatu, mis on saanud kinnitust ka ehitus- ja kasutuspraktika kaudu. Peenarde tavalaius on 0,5 meetrit, 0,5% hälve tähendab 0,5 meetri kohta 2,5 mm. Teepeenarde põikkalde hälve $\pm 1,0\%$ tagab vajaliku ohutustaseme ja tee kvaliteedi.

Punktiga 20 muudetakse § 8 lõiget 5. Muudatuse kohaselt võib sõltuvalt mulde aluspinnase erinevatest omadustest ette näha eri lahendusi. Mulde aluspinnas on looduslik ehk nn nullpind, kuhu teekonstruktsiooni hakatakse rajama. Aluspinnas võib olla paas, kruus, savi vm materjal. Sõltuvalt aluspinna materjalist ja asukohast veetaseme suhtes võib aluspinna tihendustegur olla erinev. Madalama tihendusteguri korral peab projektis olema ette nähtud tehnoloogiline erilahendus.

Punktiga 21 muudetakse § 9 lõiget 3. Tegemist on sätte täpsustusega. Kehtiva sõnastuse korral võiks alla 5-meetriseid muldeid rajada nõudeid järgimata. Täpsustus on vajalik alla 5 m kõrguste mullete kvaliteedi tagamiseks.

Suurendatakse kihtide paksust 0,5 meetrilt 0,6 meetrini, kuna nüüdisaegne tehnoloogia seda võimaldab, et vähendada tee-ehitusmasinate kütusekulu.

Punktiga 22 muudetakse § 9 lõikeid 5 ja 6 ning § 11 lõikeid 3 ja 4. Kuna elastsusmoodulit võib määrata nii LOADMAN- kui ka INSPECTOR-tüüpi seadmega, võib samade seadmetega võrrelda ka analoogsete mõõteseadmete mõõtetulemusi.

Punktiga 23 muudetakse § 9 lõiget 8. Välja jäetakse viide nivelleerimisandmetele ja sellega seotud valemile. Objektidel tehakse muldkeha geodeetilisi mõõdistusi. Teekonstruktsiooni kihte antakse üle geodeetiliste mõõdistuste alusel. Nivelliiriga tavaliselt enam ei mõõdeta. Nivelleerimine ei ole keelatud, aga uus sõnastus lubab kasutada ka uuemaid vahendeid.

Punktiga 24 tunnistatakse kehtetuks § 9 lõige 9. Lõige tunnistatakse kehtetuks, kuna selle sisu sätestatakse sama paragrahvi lõikes 8. Kehtiva lõike 9 sõnastus dubleerib lõikes 8 sätestatud muldkeha tasasuse kontrollimise kohta.

Punktiga 26 muudetakse § 9 lõike 12 punkte 2 ja 3.

Punktis 2 on mulde serva kaugus viidud vastavusse § 9 lõike 1 punktis 3 kattele esitatud nõudega. Tõstetakse ülemine väärtus 5 cm võrra 10 cm-lt 15 cm-le. Katte serva kaugus tee teljest võib erineda -0/+15 cm, mistõttu ei saa nõuda allpool asfaltsegukihti asetsevalt muldekihilt väiksemat hälvet.

Punktiga 3 suurendatakse muldkeha ristprofili lubatud hälvet ühepoolse põikkaldega teel +/-0,2% võrra +/-0,3%-lt +/-0,5%-le. Lähtudes mulde ehitamiseks kasutatava materjali terasuurusest ja mõõtetäpsusest on hälbe +/-0,3% tagamine ebaotstarbekas.

Punktiga 27 muudetakse § 11 lõike 8 punkte 2 ja 3. Dreenihi ristprofili lubatud hälve viiakse vastavusse muldekeha ristprofiilile kehtestatud nõuetega. Väärtused muudetud analoogselt punktis 24 kirjeldatud § 9 lõike 2 punktides 2 ja 3 sätestatuga.

Punktiga 28 muudetakse § 12 lõike 6 punkti 3. Parandatud on varasem eksitus. C50 kategooria asendatud kategooriaga C50/30. Kategooria C50 puudub.

Punktiga 29 muudetakse § 12 lõike 8 punkte 2 ja 3. Aluskihi paigaldamise lubatud hälve viiakse vastavusse muldekeha ristprofiilile kehtestatud nõuetega. Väärtused muudetud analoogselt punktis 24 kirjeldatud § 9 lõike 2 punktides 2 ja 3 sätestatuga.

Punktiga 30 muudetakse § 12 lõike 8 punkti 6. Välja jäetakse liigne täpsustus „mis tahes punktist“, mille tulemusena sätte sisu ei muutu.

Punktiga 31 täiendatakse § 12 lõikega 8¹. Normitehniline muudatus, kuna lõige peab koosnema ühest lausest.

Punktiga 32 muudetakse § 12 lõiget 9. Sõnastust täpsustatud, et vältida võimalikku ebakõla mõõtmisseadme ja nõutud väärtuste vahel.

Punktiga 33 asendatakse § 13 lõikes 2 sõna „asfaltbetoonkatte“ sõnaga „asfaltkatte“, sest mõiste „asfaltkatte“ on eelnõu raames korrektsem kui „asfaltbetoonkatte“, kuna asfaltbetoon on kitsam määratlus ja hõlmab ainult AC tüüpi segusid. Mõiste „asfaltbetoon“ alla ei kuulu killustikmastiksfalt (SMA), drenasfalt (PA) ja valuasfalt (MA). Määrus PA ja MA segusid ei käsitle, kuid käsitleb SMA segusid. Seetõttu ei ole õige kasutada terminit „asfaltbetoonkatte“, kuna see ei hõlma kogu käsitlusala.

Punktiga 34 muudetakse § 13 lõike 9 punkti 1. Muudatus võimaldab kasutada ka jäigemaid sideaineid. Sideaineid kasutatakse stabiliseeritud kihtide paigaldamisel. Vahustamise tehnoloogiat kasutades saab ka jäigemate teebituumentega (70/100 või 100/150) toota kvaliteetseid stabiliseerimissegusid. Muudatus võimaldab laiendada kasutatavate sideainete hulka. Jäigemate sideainete kättesaadavus on parem, valik laiem ning hinnad mõnevõrra odavamad.

Punktiga 35 tunnistatakse kehtetuks § 13 lõike 12 punkt 8. Punktis 8 sätestatud stabiliseeritud kihi niiskusesisaldus ei ole lõppkvaliteedi seisukohalt määrav.

Punktiga 36 asendatakse paragrahvi 13 lõikes 13 sõna „asfaltbetooniga“ sõnaga „asfaltseguga“, sest mõiste „asfaltsegu“ on eelnõu raames korrektsem kui „asfaltbetoon“, kuna asfaltbetoon on kitsam määratlus ja hõlmab ainult AC tüüpi segusid. Mõiste „asfaltbetoon“ alla ei kuulu killustikmastiksfalt (SMA), drenasfalt (PA) ja valuasfalt (MA). Määrus PA ja MA segusid ei käsitle, kuid käsitleb SMA segusid. Seetõttu ei ole õige kasutada terminit „asfaltbetoon“, kuna see ei hõlma kogu käsitlusala.

Punktiga 37 muudetakse § 14 lõiget 1. Väärtus vähendatakse 30 mm-lt 20 mm-le ning seega ka karmistatakse nõuet, mille korral teekattes olevad augud ja praod peavad olema täidetud ja tihendatud. Välja jäetakse nõue, et täitmine ja tihendamine peab olema tehtud teekatte materjaliga vähemalt võrdväärse materjaliga. Muudetud sõnastus võimaldab erinevate teehitusmaterjalide laiemat kasutamist. Teekatte aukude ja pragude täitmiseks ja tihendamiseks ei pea alati kasutama sama kattematerjali. Näiteks vanas asfaldikihis olevaid pragusid/auke ei pea (mõnikord ka ei saa) täitma asfaldiga. Kasutatakse ka peenpindamist, mastikseid, spetsiaalseid emulsioone jmt.

Punktiga 38 muudetakse § 14 lõiget 2. Korrigeeritakse sõnastust. OTTA (fraktsioneeritud täitematerjaliga ehk ridakillustikuga pindamine) pindamist tehakse fr 0/16 materjaliga. Pole korrektne öelda, et pinnatakse ainult fraktsioneeritud killustikuga. Fr 0/16 on standardi järgi fraktsioneerimata materjal.

Punktiga 39 muudetakse § 14 lõikeid 10 ja 11.

Lõige 10. Korrigeeritakse sõnastust tegeliku praktika põhjal. Tee pindamiseks lubatakse kokkuleppel tellijaga kasutada bituumentit pehmemdavaid, parafiine mitte sisaldavaid, õlisid või muid sarnasel põhimõttel toimivaid lisandeid. Praegu ei ole see lubatud. Tekstist jäetakse välja lauseosa, mille kohaselt ei või tee pindamiseks kasutada põlevkivibituumentit, sest seda enam pindamisel ei kasutagi.

Lõige 11. Laiendatakse pindamiseks kasutatavate materjalide loetelu materjalidega, mis võimaldavad pikendada tee kavandatud eluiga.

Sajuga seotud sõnastus korrigeeritud selgemaks ja üheselt arusaadavaks. Muudatusega välditakse negatiivset mõju keskkonnale, kuna sajuga võib pindamisel kasutatav emulsioon valguda ka teekonstruktsioonist väljapoole.

Punktiga 40 tunnistatakse kehtetuks § 14 lõiked 12–16. Lõiked jäetakse välja, kuna neis on sätestatud detailsed tööjuhised, mis ei kuulu määruse reguleerimisalasse. Määrusega sätestatakse põhinõuded, mis tagavad kavandatava tee ohutuse ja kvaliteedi.

Punktiga 41 muudetakse § 15 lõikeid 2 ja 3.

Lõige 2. Välja jäetakse nõue, mis ei ole tehnoloogiliselt põhjendatud, kuna 0,002 mm osised (savi) ei taga kruuskatte kvaliteeti.

Kontrollsagedust tõstetakse 500 m³ võrra 1000 m³-lt 1500 m³-le, kuna 1500 m³ on piisav kontrollsagedus. Lisaks kontrollitakse materjale ka tootmise käigus ja kontrollimise tulemusi saab tellija vajaduse korral taotleda.

Lisatud on paigaldatud ebakvaliteetse materjali parandamise võimalus tellijaga kooskõlastatult. Materjali eemaldamine ei ole praktikas alati põhjendatud ega otstarbekas. Materjali omadusi on võimalik parandada ja sobivaks töödelda kohapeal. Eemaldamine ja väljavahetamine on suurema keskkonnamõjuga, kui on objektis materjalide parandamine.

Lõige 3. Lisatud on purustatud või murenenud terade ja täielikult ümardunud terade sisalduse kategooria nõue C50/30, mida pole varem reguleeritud.

Punktiga 42 muudetakse § 16, § 17 ja § 18.

Paragrahv 16. Paragrahvist jäetakse välja määruse tasandil ebavajalikud tehnilised täpsustused. Kehtivate lõigete 4 ja 5 (tunnistatakse kehtetuks) nõuded on kirjeldatud standardis EVS 901-3 üksikasjalikumalt, vastav ladustamise nõuete viide on lisatud lõikesse 6.

Lõigetes 8 ja 9 sätestatud nõuded ei ole asjakohased. Poolgraniitsegud on kloriididele vastupidavad ja nendes kasutatakse lubjakivist või kruusast toodetud materjali. Sätestatakse uus nõue, et kloriidide kasutamisel on miinimumnõue poolgraniitsegu kasutamine.

Lõike 12 nõue ei ole põhjendatud ega taga kuidagi SMA segu paremaid omadusi. Lisaks on selle nõude täitmine ja kontrollimine võimatu, sest asfalditehastel puudub eraldi tolmumahuti ainult SMA segust pärineva tolmu eraldi kogumiseks ja ladustamiseks.

Lõigetes 13 ja 14 sätestatud miinimumnõuded lubatavatele hälvetele on standardis EVS 901-3. Määrusest jäetakse välja lisa 15 (viide lõikes 18), milles on sätestatud üksnes kuumade asfaltsegude tootmistemperatuurid. Tootmistemperatuure käsitleb standard EVS 901-3. Muude asfaltsegude (nt soojade) puhul deklareerib tootja tootmistemperatuuri ise. Esineb positiivne keskkonnamõju, kuna lisa 15 sõnastuse järgi võib ainult kuumasid asfaltsegusid toota ja paigaldada, kuid sooje ehk väiksema jalajäljega segusid ei või, kuid tegelikkuses väiksema jalajäljega segusid toodetakse.

Paragrahv 17. Kehtivate lõigete 1, 2 ja 3 muudatuste eesmärk on asfaltsegude veol võimaldada ja soodustada lükandseinaga kastiga veokite kasutamist. Praegu neid Eestis ei kasutata, kuid

kasutatakse mujal Euroopas ja ülejäänud maailmas. Asfaltsegu vedamiseks kohandatud veok on näiteks ümara kastipõhja, lükandseinaga või muu veok. Asfaltsegu vedamiseks kohandamata veok on näiteks soojustamata kandilise kastipõhjaga veok.

Paragrahvis asendatakse viide lisale 15 viitega standardile EVS 901-3.

Paragrahv 18. Paragrahvist jäetakse välja määruse tasandil ebavajalikud tehnilised täpsustused. Välja jäetud nõuded on üksikasjalikult kirjeldatud standardis EVS 901-3.

Välja jäetakse ka nõue, et SMA segusid võib laotada õhutemperatuuril +10 °C. Kvaliteetse katte tagab siiski nõuetekohane paigaldustehnoloogia, asfaltsegu lisandid jms, mitte välistemperatuur. Uue sõnastuse järgi loetakse SMA kiht kulumiskihiks, mida – nagu ka muide kulumiskihi segusid – saab paigaldada õhutemperatuuri +5 °C kraadi juures.

Nõue, et laotatava kihi koostises polümeermodifitseeritud sideaine kasutamisel peab allolevat kihti kruntima naket tagava sideainega, jäetakse samuti välja. Sõltumata segus kasutatavast sideaine tüübist peab kruntimiseks kasutama naket tagavat sideainet (emulsiooni).

Lisatakse kuumvuugi või vuugilindi kasutamise võimalus, sest kulumiskihid on parema kvaliteedi tagamiseks mõistlikum ehitada kuumvuugina või kasutades selleks ette nähtud bituumenvuugilinte.

Punktiga 43 muudetakse § 19 lõiget 2.

Lõikest jäetakse välja nõuded tihendustehnoloogiale. Tihendustehnoloogia valik määruse kontekstis ei ole vajalik, küll aga on oluline roobaste tekke vältimiseks teekatte temperatuur tee liiklusele avamisel.

Punktiga 44 tunnistatakse kehtetuks § 20 lõike 1 punkt 2. Täpselt sama nõue asfaltsegude kohta on sätestatud § 6 lõike 1 punktis 2, seega välditakse dubleerimist.

Punktiga 45 muudetakse § 24.

Paragrahv sõnastatakse uuesti. Kliimaministri 17.11.2023 määruses nr 71 „Tee projekteerimise normid“ on mõisted *truup*, *altlābipāās*, *viadukt* ja *sild* sisustatud, seetõttu määruses neid mõisteid ei käsitleta, küll aga kasutatakse silla mõistet kui ühisnimetajat silla, viadukti, tunneli ja estakaadi kohta. Sildadena käsitatakse ka 2-meetrise läbimõõduga truupe.

Lisatakse vastavusdeklaratsiooniga seotud täpsustus, kuna kõik materjalid ei ole reguleeritud Euroopa Liidu normdokumentidega ja neil võib puududa toimivusdeklaratsioon.

Lisatakse betoonkonstruktsiooniga seotud täpsustus, sest § 24 lõike 4 punktis 2 sätestatud nõuded kehtivad ka kohapeal rajatavatele betoonkonstruktsioonidele. Kehtivas sõnastuses on need nõuded puudu ja lisatud standardid moodustavad ühtse terviku.

Töödeldavus on töövõtja valitav parameeter ja mõjutab ainult paigaldamist. Tihtipeale tuleb seda betoneerimise käigus muuta. Teisi näitajaid, nagu külmakindlus ja survetugevus, mõjutab see suhteliselt vähe. Proovidega seotud määruses ei ole vaja sätestada, sest vajalikud nõuded on kirjas standardites, millele viidatakse uues sõnastuses. Lisatakse betooni hooldamise nõuded, et tagada betooni pikaealisus. EVS-206 kirjeldab betooni elueaga 50 aastat, aga rajatistel on eluiga 100 aastat, seega just järelhooldus on üheks oluliseks eelduseks betooni pikemale elueale. Lisatakse nõuded sildade ja truupide metallitöödele ja tugiosadele.

Punktidega 46 ja 47 muudetakse § 25 lõiget 2 ja lisatakse uus lõige 2¹. Piiretele ja tähispostidele tehakse eraldi lõiked nõuete loetavuse ja selguse huvides. Lisatakse nõue tähispostide vertikaalsuse määramiseks.

Punktiga 48 muudetakse § 26 lõiget 2. Muudatus võimaldab täita kaeviku vähemalt samaväärsete omadustega materjaliga ning kasutada ka paremat materjali.

Punktiga 49 tunnistatakse kehtetuks § 26 lõige 13. Nõutud sõnastus on juba sätestatud § 1 lõikes 3 (eelnõu punkt 3).

Punktiga 50 muudetakse määruse lisasid 3, 10 ja 12 eelnõu lisa kohaselt.

Lisa 3: tabelis olevad väärtused viiakse vastavusse standardis EVS 901-3 sätestatuga.

Lisa 10: tabelis olevad väärtused viiakse vastavusse standardis EVS-EN 13285 sätestatuga.

Lisa 12: tabel uuendatakse, kuna valdkonna standardid on ajakohastatud.

Punktiga 51 tunnistatakse kehtetuks lisa 15. Lisa 15 sisaldab ainult kuumade asfaltsegude tootmistemperatuure. Tootmistemperatuure käsitleb standard EVS 901-3. Muude asfaltsegude (nt soojade) puhul deklareerib tootja tootmistemperatuuri ise. Esineb positiivne keskkonnamõju, kuna kehtiva lisa 15 sõnastuse järgi võib ainult kuumasid asfaltsegusid toota ja paigaldada ning sooje ehk väiksema jalajäljega segusid ei või, kuid tegelikkuses väiksema jalajäljega segusid toodetakse.

3. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Arvestades, et eelnõus sätestatakse tehnilised normid, saadetakse määruse eelnõu Euroopa Komisjonile, lähtudes Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist 2015/1535, millega nähakse ette tehnilistest eeskirjadest ning infoühiskonna teenuste eeskirjadest teatamise kord (ELT L 241, 17.9.2015, lk 1–15).

4. Määruse mõjud

Määruse rakendamisega ei kaasne sotsiaalset ega demograafilist mõju, samuti mõju riigi julgeolekule, välissuhetele, regionaalarengule, riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele ega majandusele. Määruse rakendamisega kaasneb positiivne mõju elu- ja looduskeskkonnale, kuna muudatused võimaldavad kasutada nüüdisaegseid ja keskkonnasäästlikumaid tee ehitusmaterjale ning rakendada väiksema CO₂ heitega tehnoloogiaid. Muudatused suunavad võimaluse korral hoiduma materjalide eemaldamisest ja väljavahetamisest, kuna see on suurema keskkonnamõjuga, kui on objektile materjalide parendamine. Seoses laialdasemate võimaluste kasutamise lubamisega (näiteks tee pindamine) saab pikendada tee eluiga. Võimaldatakse kasutada lisaks kuumadele asfaltsegudele ka sooje asfaltsegusid. Soojade asfaltsegude tootmistehnoloogia ei ole nii energiamahukas ja on seega väiksema CO₂ heitega. Lisaks kasutatakse soojade asfaltsegude tootmisel keskkonnasõbralikumaid tooraineid.

5. Määruse rakendamisega seotud tegevused, vajalikud kulud ja määruse rakendamise eeldatavad tulud

Määruse rakendamine ei eelda lisategevusi ega -kulusid. Rakendamise eeldatav kaudne tulu on nüüdisaegsema, ohutuma ja keskkonnasäästlikuma teetaristu kavandamine ja ehitamine.

6. Määruse jõustumine

Määrus jõustub üldises korras.

7. Määruse eelnõu kooskõlastamine

Määruse eelnõu töötati välja koostöös Transpordiametiga, konsulteerides Eesti Taristuehituse Liidu esindajatega.

Eelnõu esitatakse kooskõlastamiseks Rahandusministeeriumile, Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumile, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile ja Siseministeeriumile ning arvamuse avaldamiseks Transpordiametile, Eesti Linnade ja Valdade Liidule, Eesti Taristuehituse Liidule ning Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile eelnõude infosüsteemi EIS kaudu.