



FOTO: ANDRAS KRALLA

# Maanteeamet püüab kohelda kõiki ehitajaid võrdselt

Maanteeamet sai hiljuti uue peadirektori **Priit Sauki**. Kuigi uus peadirektor toob kaasa uued tuuled, nendivad peadirektori asetäitja ehituse ja arengu alal **Kaupo Sirk**, ehitusosakonna juhataja **Aivo Salum** ning teede arenguosakonna juhataja **Janek Hendrikson**, et võimekust teede ehitamisel napib: Eestis lihtsalt pole piisava kvalifikatsiooniga inimesi.

**LAURI LEET**  
vabakutseline ajakirjanik  
ehitaja@aripaev.ee

**Maanteeameti teeinvesteeringute eelarve on ka käesoleval aastal samas suurusjärgus nagu kahel eelmisel. Olete sellega rahul?**  
**Kaupo Sirk:** Riigi poolt kinnitatud dokumendi "Riigi teehoiukava" kaudu on need summad ette antud ja selle põhjal me oma plaane ka teeme. Täpsustusi ja korrigeerimisi, eriti teede projekteerimise juures, tuleb muidugi ette igal aastal, sest juhtub, et mõni projekteerija ei saa töödega valmis ja projekt lükub edasi, see on paratamatus.

**Nii et projekteerijate võimekus on praegu üks takistusi, miks teedeehitus Eestis kiiremas tempos ei kulge?**  
**Sirk:** Jah, lihtsalt piisava kvalifikatsiooniga inimesi ei jätku. Sel aastal võiksime rahaliselt investeerida rohkem, aga tuleb tunnistada, et võimekust rohkem pole. Teedeehitusprojektide realiseerimine sõltub turu võimekusest ja laiemalt öeldes just teedeehitusega seotud ettevalmistavate tööde osas valitseb Eestis krooniline spetsialistide puudus.

Sõnum kõigile: pakkuge õiget hinda! Maanteeamet ei suru seda alla, see on turg, mis selleks sunnib.

**Teedeehitusfirmade vahel valitseb tihe konkurents, viimase aasta-kahe jooksul on ka kütuse ja bituumeni hinnad langenud. Kuidas see seostub alapakkumiste tegemisega, on see endiselt suur probleem?**  
**Salum:** See on kahjuks jätkuv probleem. Erinevalt Soomest pole meil miinimumhindu kehtestatud ja kui ettevõtjalt tuleb pakkumus, mille kvalifitseerumisnõuded on täidetud ja ettevõtte on kinnitanud, et pakkumus on reaalne, ei jää meil muud üle, kui seda aktsepteerida.  
**Sirk:** Alapakkumine pole sisuliselt päris õige termin. Töövõtja ju ise kinnitab, et ta on kõikide kuludega oma hinnapakkumises arves-

tanud. Kui pakkumine tuleb alla eelarve, küsime üle, kas pole tehtud juhuslikult arvutustes viga ja kas pakkuja on kõikide kuludega arvestanud.

**Salum:** Jah, kui pakkumusest paistab välja, et see on kõvasti allapoole õiget taset, siis säärase üleküsimise peale on ka loobunud, öeldud et, vabandust, arvutusviga. Me pole alapakkumistest absoluutselt huvitatud: ütleme alati kõigile, et tehke õiglasi pakkumisi, räägime seda nii järelevalvele, projekteerijale kui ka ehitajale.  
**Sirk:** Sõnum on tõesti kõigile: pakkuge õiget hinda! Maanteeamet ei suru seda alla, see on turg, mis selleks sunnib.

**Salum:** Keegi pole suutnud ka väärtuspõhiseid hankeid käivitada ja realiseerida, need pole õnnestunud. Täidetakse ikkagi ära formaalsed väärtuspõhised põhimõtted ja ikkagi tuleb sama tulemus.

**Ometi on Riigi Kinnisvara AS viinud läbi Riigiarhiivi väärtuspõhise ehitushanke, mida küll läbikukkunuks pidada ei saa.**  
**Sirk:** Muidugi me ei saa väita, et ei võiks saada paremaid tulemusi, aga kui vaadata Maanteeameti hangete hulka, peaksime meie väärtuspõhiste hangete rakendamisel suurendama kaks korda ettevalmistavat osa – igal juhul läheb vaidluseks. Meil pole vastavat valmisolekut. Läti ja Leedu üritavad samuti teha väärtuspõhiseid hankeid, aga kogu turg neil seal seisab ja töö ei käi. Kui me peaks hakka-ma iga hankega veel rohkem vaidlema, kaotavad kõik, võitjaid pole. Kui meie kõiki osapooli võrdselt kohtleme ja lepingutingimuste täitmist korrektselt järgime, oleme veendunud, et küll kvaliteet tõuseb ka ilma väärtuspõhiste hangeteta.

**Mainisite võrdse kohtlemise printsiipi. Isegi kui see printsiip iseenesest kehtib, kurdavad mitmed teedeehitajad selle üle, et seda pole kõigile osapooltele suudetud selgitada. Nõustute selle kriitikaga?**  
**Sirk:** Ainult selle nimel me iga päev toimetamegi, et kõiki võrdselt koheldaks. Maanteeamet töötab tänasel päeval väga avatult, informeerides kõiki turu osapooli võrdselt.

Vaidlusi on sel aastal aga juurde tulnud just seetõttu, et oleme muutunud läbipaistvamaks, orga-

nisatsioon on jõudnud sinnamaani, et toimetame üle Eesti ühtemoodi, ühtsete nõuete alusel. See, et kedagi koheldakse ebavõrdselt ja seetõttu saab keegi teha parema pakkumise, on välistatud.

**Salum:** Probleemide ilmnmisel tuleb alati muidugi kaaluda plussid ja miinuseid, kus on see kompromisside tegemise koht, ja teha mingi otsus, mis loomulikult ühele osapoolle meeldib rohkem ja teisele vähem.

**Mille juures olete järeleandmatumad ja kus jällegi võiksid ettevõtted kompromissikohti rohkem otsida?**

**Sirk:** Oleme andnud sõnumi töövõtjatele, et teedeehituses võime kompromisse teha teekonstruktsiooni kõige ülemises kihis. Kui esineb mingi lepinguväliline puudus, on kõige ülemise kihi eluiga umbes 7–10 aastat. Alumistes konstruktsioonikihtides kompromisse teha ei saa, sest need kihid mõjutavad liikleajaid järgnevat 20–40 aastat. Kui töövõtjal tekib mingi erisus, mida lepinguga pole ette nähtud ja mida leping ei sisalda, võib ülemistes kihtides selle erisuse tegemine võimalik olla, alumistes aga mitte.

Kui läheme sammu tagasi, vanade garantiaegsete uuringute ni, oleme seal rohkem kompromisse teinud. Ajalugu on ajalugu, sinna ei saa enam midagi parata, keskdume praegusele kvaliteedile.



FOTO: RAUL MEE

**Hendrikson:** Mis ei tähenda, et meil poleks praegu vanade asjade suhtes oma seisukohta, aga mõni vaidlus tehtud asjade üle lähemaks kohtus liiga pikaks ja hakkaks venima – meil pole ressursi ega aega nendega tegeleda.

**Sirk:** Meie eesmärk pole kohtus kellegagi vaielda. Kõik asjad saavad likvideeritud, aga vanade asjadega nii sügavale, kui soovime, siiski ei lähe, sest need kohtuvaidlused võtaksid kümneid aastaid.

**Ettevõtjad on ka küsinud, miks Maanteeamet ei võiks rakendada performance-based-lepinguid (performance based contracting), mis määraksid ära vaid töö tulemuse ega fikseeriks kasutatavaid tehnoloogiaid ja materjale?**

**Sirk:** Ühe väikese kiirpindmise hankega püüdsime seda põhimõtet rakendada. Andsime ette vaid oodatava tulemuse ega fikseerinud, kuidas seda teha tuleb. See töö jäi Maanteeametist mittesõltumatel asjaoludel kahjuks tegemata ja praegu otsib hanke võitnud ettevõtte võimalusi, kuidas lepingust väljuda. Turg pole sellisteks asjadeks valmis.

**Hendrikson:** Teine küsimus on ka selles, et sellised lepingud on pikaaegsed, aga praegu on meie ettevõtjatel ärimudel ju selline, et 10–15 aasta pärast pole paljusid firmasid enam turul alles ja siis võib tekkida palju segadust – kes siis vastutab?

**Sirk:** Tegelikult uurime sääraseid lepinguvõimalusi edasi, eelkõige aspektist, kes sellistest lepingutest kõige rohkem võidab. Kas liikleja, riik või töövõtja? Me ei usu, et meie enda nõuded oleksid kehvemad kui need kohustused, mida ettevõtja performance-based-lepingutega võtaks.

Sellised lepingud aitavad firmadel küll teha arendustööd, ent jätavad ka kogu riski neile ja see ei pruugi olla sugugi kerge koorem.

**Hendrikson:** Samas, asfaltkatete juhendis on meil samas see põhimõte juba sees nii asfaltsegu- dele ettenähtud kulumis- kui ka

deformatsioonikindluse suhtes, mis on seal määratud just lõpptulemusele orienteerituna.

**2012. aastal muutus liivpinnaste filtratsiooniteguri määramine ning teedeehitajad ja killustiku kaevandajad kurdavad, et uut nõuetekohast materjali pole enam kusagilt saada. Miks oli vaja sellist muudatust läbi viia?**

**Hendrikson:** Kõigepealt tuleb täpsustada, et me ei muutnud tervet katsemetoodikat, vaid hakkasime pöörama tähelepanu kvaliteedile ja kehtivate nõuete täitmisele. Need samad põhimõtted, mis on olemas uues filtratsiooniteguri määramise standardis, on tegelikult olemas alates vähemalt 1999. aastast. Sisuliselt me natuke täpsustasime, kuidas seda katset võiks Eestis läbi viia, aga me ei muutnud põhimõtet.

Vajadus selle täpsustuse järele tulenes aga sellest, et eelnev praktika näitas, et drenkihi materjalil küll katsete põhjal numbrite järgi oli nõuetekohane drenivus, aga tegelikus olukorras teel seda ei juhtunud ja vihmade ajal oli näha, et vesi ei lähe drenkihist kuskile. See seostub otseselt tee elueaga, selle mõju on suur.

Filtratsiooniteguri määrati seni vale tiheduse juures, katset ei tehtud sellise tiheduse juures, nagu nõuded seda eeldasid. Loomulikult on ettevõtjal nüüd raskem, sest materjali tuleb rohkem vääristada, et nõutav filtratsioonitegur tagada.

**Salum:** On tehtud uuring, mille tulemused on ka Maanteeameti kodulehel olemas. Need näitavad, et olemasolevat materjali, mis filtratsiooni praegu ei taga, saab vääristada, seda pesta. Lisaks on drenkiht tavaliselt 20–30 cm, seega pole sellise materjali vajadus väga suur. Oleme ka mõelnud lahenduse peale, et teekonstruktsioonis kasutada paksemat killustiku lisakihti, mis seeläbi toimiks kui drenkiht ja nii saaks drenkihist kui sellisest üldse loobuda. Või rajada kunstkruusast alus, millel on samal ajal drenkihina töötav põhimõte. Mis aga muutub, on see, et me ei ütle edaspidi drenki-

hi materjali ette. Kas see on keskliiv või midagi muud, kas kasutatakse vääristatud materjali – see kõik jääb töövõtja otsustada.

**Sirk:** Me pole midagi teinud tormates – 2013. aastal oma aastakonverentsil ütlesime välja, et kohe kvaliteetselt ehitada on kõigile kokkuvõttes odavam. Eelmisel aastal käisime kõik ehitajad läbi, rääkisime oma suundadest ja eesmärkidest, see ei saa tulla kellelegi üllatusena.

**Selle järgi vaadates ei tohiks vaidlusi ju üldse tekkida.**

**Hendrikson:** Meil pole ühtegi sellist nõuet, mis on võib-olla või kuidagi ehku peale kehtestatud, kõigil nõuetel on oma kindlad põhjused ja eeldused ning seetõttu me ei saagi teha nii, et ühel objektil pigista-

kohe kvaliteetselt ehitada  
kõigile kokkuvõttes odavam

me silma kinni siin ja teisel seal.

**Salum:** Vaidlused tekivad tiheduse suhtes, et ehitajad ei loe korralikult hankedokumente. Kui on kusagil kirjas näiteks, et tuleb kasutada keskliiva, siis hanke käigus kahjuks kohe ei küsita, et kas seda materjali võiks muuta, sest ollakse veendunud, et niikuinii hiljem saab.

Kui seal on kirjas, et peab olema keskliiv ja sul on probleeme selle hankimisega, pole lähedal karjääre jne, tuleb küsida selle muutmise võimaluse kohta varakult. Aga kui kõik see rabelemine ja muutmine hakkab pihta töö käigus, on see sisuliselt juba hanke- ja lepingutingimuste muutmine. Ja kui me seda hiljem teeme, polegi see enam võrdne kohtlemine. See pole nende pakkujate suhtes aus, kes kohe alguses projektse materjaliga arvestasid. **E**