26.06.2024

**Majandus- ja taristuministri 3. augusti 2015. a määruse nr 101 „Tee ehitamise kvaliteedi nõuded“ muutmise määruse 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 teeehituse valdkonnas, et võimaldada suuremat keskkonnahoidu ja energiasäästu teeehitussektoris. 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 nõunik Anna-Liisa Kotsjuba (anna-liisa.kotsjuba@kliimaministeerium.ee). Eelnõu ja seletuskirja toimetas keeleliselt Justiitsministeeriumi õiguspoliitika osakonna õigusloome korralduse talituse keeletoimetaja Aili Sandre ([aili.sandre@just.ee](mailto: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 53 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), dreenasfalt (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 käsitlusala.

**Punktiga 2 muudetakse § 1 lõiget 2.** Lisatakse säte, mille kohaselt võib tee omanik kontrollida ehitusmaterjalide kvaliteedinõuetele vastavust laboris, mis peab üldjuhul olema pädev mõõtja. Määruses on läbivalt kasutusel akrediteeritud labori mõiste. Kehtivas redaktsioonis mainitakse mõistet esmakordselt alles § 2 lõikes 15. Loogilisem on sätestada labori kasutamise võimalus määruse reguleerimisalas. Labor ei pea alati olema akrediteeritud, kuna mitte kõikidel mõõteseadmetel pole kalibreerimine või taatlemine lõpuni võimalik. Sellisel juhul tekkiks olukord, mil töö on teostatud korrektselt, kuid seda sisuliselt pole võimalik tõestada. Kui tee omanik näeb 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.

Sätestatakse just nimelt ehitusmaterjalide vastavuse kontrollimise võimalust akrediteeritud laboris, kuna tee ehitamise nõuetele vastavuse kontrollimine on kohustuslik kuni tee vastuvõtmiseni vastavalt majandus- ja taristuministri määruse nr 80 „Omanikujärelevalve tegemise kord“ § 2 lõikele 1. Lisatav lause suunab tee omanikku võimalusel kontrollima kasutatud ehitusmaterjalide kvaliteeti vastava pädevusega asutuse poolt. Kui selline võimalus puudub võib tee omanik kasutada mitteakrediteerud meetodeid, kuna praktikas mitte kõik kasutatavad kontroll- ja mõõtmismeetodid ei ole akrediteeritavad.

**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. Sätte eesmärk on ka suurendada erinevates katendikihtides võimalike lähtematerjalide valikut, mille omadused ei kahjusta või ei langeta võrreldes tavapäraste lähtematerjalidega katendikihtide omadusi. Kliimaneutraalsuse 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 insenertehniliste ja/või majanduslikult otstarbekamate lahenduste rakendamisele. Uus sõnastus võimaldab osalistel võtta vastu optimaalsemaid 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 määruses eraldi ei ole vaja nimetada.

Sõnastust muudetakse selliselt, et vältida olukorda, kus tellija ja töövõtja ei suuda mingil juhul täita antud nõuet. Nii laboris kui ka objektil pole kõik mõõteseadmed kalibreeritavad/taadeldavad, vaid pigem kontrollitavad. Seetõttu antud punkti sõnastus ei tohi olla ülereguleeriv, kuna ka korrektse ning nõuetele vastava töö puhul tellija ei saaks tööd vastu võtta, näiteks kui pole füüsiliselt võimalik kontrollida töö tulemust kalibreeritud seadmega.

**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 kuni 3000 t materjali. Kehtib loogika, et 0-3000 t on üks partii, 3001-6000 t on teine partii jne. Selline kogus materjali on mõistlik nii tellija kui ka töövõtja vaates, et tagada ühtne kvaliteedikontroll. Praegune sõnastus on ebamäärane, sest näiteks üks laevasaadetis võib sisalda nii 2000 t kui ka 50 000 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 (täitematerjali kulumiskindluse määramise meetod, Nordic katse EVS-EN 1097-9:2014) 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 katset ehk kulumise katset 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 keskkonnakoormusega, kui on objektil 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 kaalutlusõiguse ja paindlikuse.

**Punktiga 11 muudetakse § 5 lõiget 1.** Nõue sõnastatakse lihtsamini ja muudetakse tee omanikule/tellijale majanduslikult vähem koormavaks. Alati pole tellijal võimalik tagada, et 4 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), dreenasfalt (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 käsitlusala.

**Punktiga 14 muudetakse § 6 lõike 1 punkti 1.** Sätestatakse suurim lubatud põikkalde hälve ka kõnniteede, jalgteedele jalgratta- ja jalgteede ning jalgrattateedele liiklusseaduse tähenduses 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. Mõõteseade mõõdab 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 ±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 ±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 sätestatut 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 ristprofiili 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.** Dreenkihi ristprofiili 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 „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), dreenasfalt (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 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 teebituumenitega (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 killustikmastiksasfalt (SMA), dreenasfalt (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 teeehitusmaterjalide 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 bituumenit pehmendavaid, parafiine mitte sisaldavaid õlisid või muid sarnasel põhimõttel toimivaid lisandeid. Praegu ei ole see lubatud. Säilitatakse selge põlevkivibituumeni kasutamise keeld asustatud alal.

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 keskkonnakoormusega, kui on objektil 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 ºC. Kvaliteetse katte tagab siiski nõuetekohane paigaldustehnoloogia, asfaltsegu lisandid jms, mitte välistemperatuur. Uue sõnastuse järgi loetakse SMA kiht kulumiskihiks, mida – nagu ka kulumiskihi segusid – saab paigaldada õhutemperatuuri +5 ºC 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, altläbipääs, 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 standardidmoodustavad 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 seotut 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.

**Punktiga 46 muudetakse § 25 lõiget 1.** Eemaldatakse standardite pealkirjad, et tagada standardiviite õigsus ka juhul, kui standardi uustöötluse käigus peaks pealkiri muutuma.

**Punktidega 47 ja 48 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 49 muudetakse § 26 lõiget 2**. Muudatus võimaldab täita kaeviku vähemalt samaväärsete omadustega materjaliga ning kasutada ka paremat materjali.

**Punktiga 50 tunnistatakse kehtetuks § 26 lõige 13.** Nõutud sõnastus on juba sätestatud § 1 lõikes 3 (eelnõu punkt 3).

**Punkiga 51** kehtestatakse kaks rakendussätted. Esimese rakendussätte kohaselt enne käesoleva sätte jõustumist sõlmitud lepingule või alustatud ehitustööle kohaldatakse käesoleva määruse 23. novembril 2020. aastal jõustunud redaktsiooni.

Teise rakendussätte kohaselt võib kolme kuu jooksul pärast käesoleva sätte jõustumist sõlmitud lepingule kohaldada käesoleva määruse 23. novembril 2020. aastal jõustunud redaktsiooni. Teine säte on vajalik eelkõige kahel põhjusel: 1) aitab vältida teoreetilist olukorda, mil tellijad ja ehitajad sõlmivad pikad lepingud, et ka edaspidi toimetada 23. novembril 2020. aastal jõustunud redaktsiooni kehtestatud normide järgi; 2) annab tellijale ja ehitajale võimaluse teatud ajaperioodi jooksul (3 kuud) lähtuda 23. novembril 2020. aastal jõustunud redaktsiooni kehtestatud normidest. Tellijad ja ehitajad saavad seda võimalust kasutada näiteks juhul, kui asjakohased hanked on läbi viidud eelmise määruse redaktsiooni põhjal ning lähiajal soovitakse sõlmida lepingut. Sellisel juhul ei ole vaja läbi viia uut hanget, mis arvestaks uue määruse redaktsiooniga. Kolmekuuline üleminekuperiood annab paindlikkust ning aitab huvitatud osapooltel paremini planeerida tulevasi hankeid ning vajadusel kohendada juba käimasolevaid hankeid, mis on veel kaugel allkirjastamise faasist.

**Punktiga 52 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 53 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 keskkonnakoormusega, kui on objektil 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 esitati 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. Märkustega kooskõlastasid Eesti Linnade ja Valdade Liit, Regionaal- ja Põllumajandusministeerium ja Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Vaikimisi/märkusteta kooskõlastas Rahandusministeerium ja Siseministeerium. Ülevaade laekunud muudatusettepanekutest on esitatud seletuskirja lisas.

Lisa. Ülevaade eelnõu kooskõlastamise käigus laekunud tagasisidest

Kliimaministri määruse  
„Majandus ja taristuministri 3. augusti 2015. a määruse nr 101   
„Tee ehitamise kvaliteedi nõuded“ muutmine“ eelnõu seletuskiri  
Lisa

**Ülevaade eelnõu kooskõlastamise käigus laekunud tagasisidest**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Nr | Ettepaneku sisu | | Informatsioon ettepanekuga arvestamise kohta |
| **Ettepanekute tegija: Eesti Linnade ja Valdade Liit** | | | |
| 1 | Peame märkima, et määruse eelnõu punktidega 15, 27, 29, millega muudetakse katendi konstruktsioonikihtide lubatud laiuste hälbeid suuremaks, ei ole ehitustööde tellijale vastuvõetav. Eelkõige puudutab see konstruktsioonikihtide rajamist projekteeritud lahendusega võrreldes kitsamalt (varasema -0cm asemel -5cm), võimaldades ehitada konstruktsiooni iga kiht kuni 5 cm kitsam. Kui muldkeha alumised kihid rajatakse kitsamaks, on tulemuseks see, et ka pealmised kihid rajatakse selle võrra kitsamad. Sellest tulenevalt ei saa nõustuda punktides 15, 27 ja 29 esitatud muudatustega. | | **Osaliselt arvestatud.** Punkt 15 sätestab, et katte kogulaius ei tohi olla projekteeritust kitsam ja kahe järjestikuse mõõtmise vahe ühtlase laiusega sirgetel lõikudel ei või olla üle 5 cm. Sellega on tagatud pealmiste kihtide ehitamise vastav laius. Eelnõu punktid 27 ja 29 vastavad sätted täiendatakse samasisuliste laustega. |
| 2 | Eelnõu punkti 19 kohaselt määruse § 6 lõike 7 muutmisel (millega muudetakse teepeenarde põikkalde hälbeks ±1,0%), tuleb arvestada, et teepeenarde põikkalde kallete muutmise võimaldamisel tuleb võimaldada ka sõidutee kalde muutmist. Sõidutee kalle on hetkel kehtiva määruse järgi 2,5% ja selle muutmist 1% võrra mõjutab sademevee ära juhtimist tugevasti ning läheb vastuollu EVS 843:2016: Linnatänavate standardiga ja Transpordiameti juhisega (kinnitatud Maanteeameti peadirektori 05.01.2016 a käskkirjaga nr 0001 „Muldkeha ja dreenkihi projekteerimise, ehitamise ja remondi juhise“). Kuna teepeenra kalded on nii suures mahus seotud sõidutee kaldega, ei saa lubada teepeenarde kalde hälbe suurendamist. | | **Osaliselt arvestatud.** Sõidutee põikkaldele on antud lubatud hälve § 6 lg 1 punktiga 1. Tavalises olukorras, kus projekteeritud tee põikkalle on 2,5% (lubatud hälve +/- 0,5%) ja peenra oma 4% (lubatud hälve +/- 1%), võib juhtuda nii, kus tee põikkalle nii teel kui peenral on 3%. Ka sellisel juhul ei ole takistatud vee äravool. Punkti 19 täiendatakse lausega „Ühelgi juhul ei tohi teepeenra kalle olla väiksem kui tee põikkalle“. Lisatav lause aitab tagada sademevee ärajuhtimist. |
| **Ettepanekute tegija: Rahandusministeerium** | | | |
| 1 | Eelnõu punktiga 14 tuuakse sisse kergliiklustee mõiste (määruse § 6 lg 1 p 1 muudatus), mida määruses mujal ei kasutata ning mille sisu eelnõus ega seletuskirjas ei täpsustata. Kui mõiste on sisustatud mõnes teises õigusaktis, palume vastav viide lisada vähemalt seletuskirja. | | **Arvestatud.** Eelnõu on täpsustatud |
| 2 | Palume seletuskirjas täpsemalt selgitada ning hinnata mõjusid, mis ilma üleminekuperioodita rakendamisel tekivad – kui palju on hinnanguliselt juba valmisprojekte, mida tuleb uute nõuete tõttu muuta ning mida alates määruse muudatuste jõustumisest ei saa ehitusloa väljastamiseks enam aluseks võtta ning kuidas need kulud eeldatavalt jaotuvad avaliku ja erasektori vahel. | | **Osaliselt arvestatud.** Kehtestatakse rakendussäte, et enne käesoleva määruse jõustumist alustatud ehitustööd või selleks sõlmitud lepingud võib viia lõpuni ehitustööde alustamise või lepingu sõlmimise hetkel kehtinud nõuete kohaselt.  Lisaks kehtestatakse rakendussäte, mis võimaldab kohaldada käesoleva määruse 23. novembril 2020. aastal jõustunud redaktsiooni kolme kuu jooksul pärast käesoleva sätte jõustumist (üleminekuperiood). |
| **Ettepanekute tegija: Eesti Standardimis- ja Akrediteerimiskeskus** | | | |
| 1 | Eelnõu punkt 7, millega muudetakse määruse § 2 lõiget 16 – kuna nõue on, et seadmed peavad olema kalibreeritud või taadeldud, võiks kaaluda vajadust viidata katsestandarditele vastamise kohustusele, arvestades seletuskirjas toodut, et tegemist on laboriseadmeid puudutavate standarditega. | **Arvestatud.** Eelnõud on täpsustatud ja seletuskirja vastavalt täiendatud. Nii laboris kui ka objektil pole kõik mõõteseadmed kalibreeritavad/taadeldavad, vaid pigem kontrollitavad. | |
| 2 | Eelnõu punkt 45, millega muudetakse määruse § 24 lõiget 4 - EVS-EN 12350 puhul on tegemist standardisarjaga, seega tuleks täpsustada, millist standardi osa on silmas peetud või kasutada sõnastust „standardisarjas EVS-EN 12350“. | **Arvestatud.** | |
| 3 | Eeelnõu punkt 45, millega muudetakse määruse § 24 lõiget 6 ja 7 - EVS-EN 10027, EVS-EN 12944 ja EVS-EN 1337 puhul on tegemist standardisarjadega, seega tuleks täpsustada, millist standardi osa on silmas peetud või asendada „standardis“ sõnaga „standardisarjas“. | **Arvestatud.** | |
| 4 | Kehtiva määruse § 25 lõikes 1 toodud standardite puhul võiks kasutada standardiviiteid ilma pealkirjadeta (sarnaselt kõikide teiste määruses olevate standardiviidetega), et tagada standardiviite õigsus ka juhul, kui standardi uustöötluse käigus peaks pealkiri muutuma. | **Arvestatud.** | |
| **Ettepaneku tegija: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium** | | | |
| 1 | Eelnõu punktiga 2 täiendatakse  määruse nr 101 paragrahvi 1 lõiget 2 viimase lause järel lausega „Tööde vastuvõtmisel võib tee omanik nõuetele vastavust kontrollida akrediteeritud laboris (edaspidi labor).“. Seletuskirjas on põhjendus: *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*.  Juhime tähelepanu, et määruse nr 101 par 2 lg 16 järgi peavad kvaliteedinõuete täitmise kontrollimisel kasutatavad seadmed ja mõõtja erialane pädevus vastama kehtestatud nõuetele. Kvaliteedinõuded on par-des 2 ja 3, mis tähendab kõik määruses kirjeldatu.  Seega määruse nr 101 par 2 lg 16 järgi peab kõigi kvaliteedinõuete kontrollimisel kasutama erialaselt pädevat mõõtjat, mis välistab akrediteeritud labori kasutamise võimaluse, va arvatud teatud sätetes, kus on sätestatud vastav erisus. Määruses on mõnede sätete järgi nõutud (par 2 lg 15, par 3 lg 2, 4, 5, 7, par 13 lg 4, par 15 lg 4, par 16 lg 3 ja 19) akrediteeritud labori kasutamine ja nendel juhtudel ei või kasutada erialaselt pädevat mõõtjat. Tekib küsimus miks osade nõuete kontrollimisel on vajalik akrediteering ja ei piisa par 2 lg 16 alusel nõutud mõõtja erialane pädevusest. Samas võib teede ehituses olla põhjendatud akrediteeritud isik eelnimetatud nõuete kontrollimisel.  Par 16 lg 6 nimetatud kvaliteedinõude täitmisel kontrollimise ei pea tulenevalt par 16 lg 7 järgi kasutama akrediteeritud laborit, aga tulenevalt par 2 lg 16 peab seda tegema erialaselt pädevaks mõõtjaks tunnistatud isik. Sarnaselt on sätestatud ka eelnõu muudatusega.  Hetkel jääb arusaamatuks kehtivas määruses ja ka eelnõuga tehtavates muudatustes vajadus eristada mõõtja erialast pädevust ja akrediteeringut.  Mõõteseaduse par 5 lg 1 p 1 alusel on mõõtetulemuste jälgitavus tagatud, kui mõõtmise on teinud pädev mõõtja, kes on akrediteeritud või erialaselt pädevaks mõõtjaks tunnistatud.  Mõõtja erialase pädevuse hindamine on mõnevõrra lihtsam ja soodsam hindamist taotlevale isikule ning pädevus on riigisisese tunnustusega. Akrediteeringu taotlemine on suurema koormusega, aga mõõtmised on tunnustatud ka väljaspool Eestit. Mõlema hindamist teeb Eesti Akrediteerimiskeskus. Akrediteering on üldjuhul nõutud keerulisemate tegevuste korral või tulenevalt EL regulatsioonist.  Juhul, kui määruse nr 101 par 2 lg-s 16 kasutada „mõõtja erialane pädevus“ asemel „mõõtetulemuste jälgitavus peab olema tõendatud mõõteseaduse alusel“, saab kasutada kvaliteedinõuete täitmise kontrollimisel nii akrediteeritud laborit kui ka erialaselt pädevaks mõõtjat. Siis poleks vaja täiendada määruse nr 101 par 1 lg 2 uue lausega, mis sisuliselt ei anna mitte midagi juurde juba par 2 lg 16 nõude (välistab akrediteeritud labori) tõttu. Samuti soovitame üle hinnata akrediteerimisnõude vajadus määruses nr 101 osades sätetes. | **Arvestatud.** Eelnõu punktid 2 ja 7 sõnastatakse ümber vastavalt ettepanekule. Tee omanik võib alati kontrollida nõuetele vastavust ning see on kohustuslik kuni tee vastuvõtmiseni vastavalt majandus- ja taristuministri määruse nr 80 „Omanikujärelevalve tegemise kord“ § 2 lõikele 1. See tähendab, et omanikujärelevalve peab kontrollima tööde vastavust nõuetele.  Üldjuhul ei ole põhjendatud/vajalik teedeehituse valdkonnas akrediteeritud isikute kaasamine nõuetele vastavuse kontrollimisel. Pigem kasutatakse akrediteeritud lähtematerjalide katseid.  Mõõteseaduse mõistes teedeehituse valdkonna mõõtja erialane pädevus oleks tagatud, kui tööde vastuvõtmisel oleksid kaasatud ainult geodeedid (laiused, kõrgused, kalded). Hetkel kasutatakse tööde vastuvõtmisel lähenemist, kus koostatakse mõõteprotokollid tee laiuste ja kallete osas, kus mõõtmisi teostavad mõõteseaduse mõistes mitte erialase pädevusega töövõtjad, kuid mõõteseadmed on kontrollitud/kalibreeritud.  Samamoodi pole IRI, IFI jt mõõtmised teostatud mõõteseaduse mõistes erialaselt pädevate mõõtjate poolt, vaid kasutades kalibreeritud/kontrollitud seadmeid. | |