



Saku Vallavalitsus  
saku@sakuvald.ee  
Juubelitammede tee 15  
Saku alevik, Saku vald, 75501,  
Harju maakond

Teie 30.12.2024 nr 4-5/3-7

Meie 18.03.2025 nr 7.1-2/25/16343-11

**Loa osaliselt kehtetuks tunnistamine,  
nõuded projekti koostamiseks**

Andsime 16.08.2023 kirjaga nr 7.1-2/23/16343-2 (edaspidi *kiri*) Saku Vallavalitsusele loa Saku valda riigiteedele nr 11242, 11344, 11345 ja 11425 uute koolibussipeatuste kavandamiseks. Loa kohaselt tuli paigaldada liiklusemärgid 541a ja ehitada ootealad kahekümne kolme rajatavasse bussipeatusesse, sealhulgas tuli seitsme peatuse ooteala rajamisel ehitada ooteala laiendus ja paigaldada trüüp. Need seitse peatust olid „Nurga tee“ peatused riigitee nr 11242 Kasemetsa tee km 0,562 ja km 0,613, „Annekeste tee“ peatused riigitee nr 11242 Kasemetsa tee km 1,057 ja km 1,107, „Kuresoo“ peatus riigitee nr 11242 Kasemetsa tee km 1,547 ning „Mihkli tee“ peatused riigitee nr 11345 Rahula-Saku km 4,33 ja km 4,38 („Mihkli tee“ peatuste puhul trüübi vajadust ei ole).

Kolme bussipeatuse rajamiseks taotletud kujul („Lukusepa“ peatus riigitee nr 11345 Rahula-Saku km 7,09 ning „Okka tee“ peatused riigitee nr 11240 Tõdva-Hageri km 6,16 ja km 6,238) me nõusolekut ei andnud, kuna ooteplatvormita bussipeatuste (bussi peatumisega sõidurajal) rajamine nendes asukohtades ei olnud võimalik, see ei ole normidega kooskõlas.

Kirjas oli tingimus, et *„Juhul, kui ei täideta eespool loetletud tingimusi, on loa väljastajal, vastavalt haldusmenetluse seaduse § 66 lg 2 p 1, õigus tunnistada luba kehtetuks“.*

Kirjale eelnevalt, 04.08.2023 on Transpordiameti Põhja osakonna liikluskorraldaja Jaan Saia Saku Vallavalitsuse vallamajanduse insenerile August Albertile saadetud e-kirjas selgitanud, miks ei piisa peatustes ainult märgi paigaldamisest ning tuleb bussi ootajatele rajada ootealad.

2023. aasta oktoobri lõpus tuvastas Jaan Saia paikvaatlusel, et bussipeatused olid rajatud kirjaga nr 7.1-2/23/16343-2 antud loa nõudeid eirates – ootealad olid ehitamata, reisijad, valdavalt lapsed, ootasid bussi sõiduteel seistes, tugipeenar on kitsas ja mudane, enamuses kohtades on peenra taga kraav, kohati sügav. Osa märke oli paigaldatud valedesse asukohtadesse (asukohtadesse mis olid valla algsel taotlusel, ei olnud arvestatud vajalike nihutustega, mida tegime luba väljastades). Kirja punktides 4.1-4.6. andsime lisaks kohapõhised nõuded bussipeatuste rajamisel, ka enamik nendest nõuetest olid täitmata.

24.10.2023 palusime teilt selgitust, miks on ootealad ehitamata. Samal päeval vastas August Albert e-kirjaga, et *„Ootealad on eraldi tehtavad tööd. Kohe saame töövõtja ka. Lisaks valmistan praegu ette nende peatuste projekteerimise-ehitamise hanget, kus ehitame peatused välja koos bussile mõeldud peatumise alaga ning mõnesse peatusesse tuleb ka ootepaviljon“.*

Kuna paari kuuga mingeid edasiminekuid bussipeatuste nõuetega vastavusse viimiseks ei olnud toimunud, tegime teile 06.02.2024 kirjaga 7.1-2/24/16343-3 ettekirjutuse ning palusime hiljemalt 20. veebruariks 2024 selgitust, miks te ei ole loa tingimusi täitnud ning millised tegevused ja millal on vallavalitsusel plaanis teha, et viia bussipeatused loa tingimustega kooskõlla ning tagada ohutus peatusi kasutatavatele reisijatele.

Vastasite 22.02.2024 saadetud kirjaga nr 4-5/3-4, et kuna „*Konkursi alusel veoteenust osutav ettevõtte andis meile 2023. a juulis teada, et alates uuest õppeaastast nad kohtades, kus puudub liikluskäik 541a enam ei peatu. Kahjuks oli sellisele teatele reageerimise aeg niivõrd lühike, et suutsime küll kinnitada bussipeatuste kohanimed ning paigaldada Transpordiametiga kooskõlastatud kohtadesse märgid 541a, kuid ootealade väljaehitamist enne lume tulekut ei olnud võimalik enam teostada*“. /.../ „...mõistlik on luua terviktoode, mis oleks looduses püsiv, konkreetne ja äratuntav, mis ei segaks talihooldetöid ning mida saab vajadusel teisaldada ühest kohast teise, kui peatuse asukoht muutub. Meie nägemuses peab lahendus sisaldama tuule ja vihmakaitset, istepinki, valgustust, prügikasti, ruumi olemasolul ka rattahoidjaid paarile rattale ning olema samas ka taastoodetav ehk kui paari aasta pärast on vaja peatuseid juurde tellida, siis peab tootjal olema võimekus seda teha. Täna on meil välja töötatud lähteülesanne, milline võiks peatus välja näha, oleme leidnud hanke korras projekteerija, kes meie mõtted projektiks muudab, on toimunud esimene töökoosolek ning kavandid on paberile pandud. Projekteerija peab meile eskiisi ja esialgse tehnilise lahenduse esitama veebruari lõpuks. Kui oleme eskiisi üle vaadanud ja võimalikud muudatused sisse viinud, saadame selle loodetavasti märtsis ka TRAM-le ülevaatamiseks. Kuna järgmiseks peame hankima ka ettevõtja, kes väljatöötatud lahenduse valmis ehitaks, võtab see algselt planeeritust paraku rohkem aega. Samas peaks tulema olema oluliselt kvaliteetsem ja funktsionaalsem. Kindlasti soovime uut kooliaastat alustada juba uute peatustega“.

Andsime 29.02.2024 kirjas nr 7.1-2/24/16343-5 teile tähtaja, et loa tingimustele vastavad bussipeatused tuleb rajada hiljemalt 15. augustis 2024. Selgitasime, et kui loas toodud tingimusi õigeaegselt ei täideta, siis alustame loa kehtetuks tunnistamise menetlust, vastavalt haldusmenetluse seaduse § 66 lg 2 punktile 1, koos endise olukorra taastamise nõudega.

Liikluskorraldaja Jaan Saia tuvastas 27.06.2024 ja 06.08.2024 läbi viidud paikvaatlusel, et ootealad on endiselt rajamata.

Meile 14.08.2024 saadetud e-kirjas teavitasite, et „... oleme viinud läbi hanke nendesse peatustesse tüüpse ooteplatvormi projekteerimiseks (koos valgustite, pinkide, prügikastide ja rattahoidjatega)“ ning et saatsite meile ülevaatamiseks ja tagasiside andmiseks kolm varianti, millised platvormid võiksid uutesse koolibussipeatustesse tulla. Taotlesite ka, et „*Transpordiamet ei alustaks 15. augustist loa kehtetuks tunnistamise menetlust. Soovime teiega teha jätkuvat ja regulaarset koostööd, et riigitee alusel maal saaksid uute bussipeatuste platvormid projekteeritud teile sobival ja teiega kooskõlastatud kujul, et bussipeatustele saaksid sõlmitud isiklikud kasutusõigused nende ehituseks ja hooldamiseks ning et bussiga liiklejatel oleks võimalik jätkuvalt praegustes asukohtades bussi oodata/bussilt maha tulla*“.

Kahetsusväärse eksituse tõttu saatsime meie tagasiside ooteplatvormide lahenduste kohta mittetoimival e-posti aadressil (kuna KOV-i ametnik oli vahetunud, endine aadress ei töötanud) ning see ei jõudnud õigeaegselt teieni. Peale meeldetuletust saatsime 14.11.2024 kirjaga nr 7.1-2/24/16343-8 märkused ja ettepanekud ooteplatvormide lahendustele uuesti ning palusime edasisel projekteerimisel arvestada järgnevate märkustega.

## 1. Peatuse lahendus (joonis MA-01)

- 1.1. Jääb selgusetuks, kas tegemist on ootealaga või ooteplatvormiga. Kui ooteplatvormiga, tuleb anda ka peatuse ristlõige sõiduteest kuni ooteala tagaservani, kogu (näidis)bussipeatuse terviklahendus.

- 1.2. Kuidas tagatakse hooldus metallist hooldealal? Talvel täituvad resti vahed lumega-jääga, metall suurendab libisemise ohtu. Kas rest kannatab libedusetõrjet, soolatamist?
  - 1.3. Paratamatult satub taimede seemneid ka killustikukihile peale ning mõne aasta pärast võib rest soodsatel oludel olla taimedest läbi kasvanud – kuidas toimub ala hooldus suvel?
  - 1.4. Ooteala minimaalsed mõõdud on 2x5 m ning ooteala peab algama sõiduraja servast. Joonisel olev rest on kitsam, ei täida turvalise ooteala nõudeid.
  - 1.5. Rest maapinnast raami võrra kõrgemal – lumetõrjel risk, et raam ja rest saavad kannatada.
  - 1.6. Kui rest mõeldud ooteplatvormina, on selle kõrgus sõiduteest eraldamiseks liiga madal. Ooteplatvormi ääre vajalik kõrgus on vähemalt 10 cm.
  - 1.7. Soovitame kaaluda, kas selline – nii rajamisel kui hooldamisel suhteliselt kallis lahendus – on asjakohane linnakeskkonnast väljapoole jäävatel, valdavalt haljastatud (mitte kõvakattega) aladel. Seda enam, et koolibussipeatused võivad olla ajutised, sõltuvalt kooliealiste laste olemasolust piirkonnas. Sellistes peatustes võib olla mõistlik rajada ootealad tavapärasel moel – kas riigiteega samaväärse kattega või freespurust/purustatud kruusast kattega.
2. Pikem purre (joonis MA-03) ja lühem purre (joonis MA-02)
- 2.1. Purrete lahendus üldiselt hea.
  - 2.2. Lähtudes standardist „Linnatänavad“ kasutatakse sildadel käsipuud kõrgusega 1,10 m, samast põhimõttest tuleb lähtuda ka purde käsipuude kavandamisel.
  - 2.3. Arvestades, et purret kasutatakse nii liikumisteena kui ootealana ning arhitektuuris kaitstakse piirdega üldjuhul kohad, kus kõrguste erinevus on üle 600 mm, näha käsipuud ette purde mõlemale küljele.
  - 2.4. 1,0 m laiune purre jääb napiks, kaks inimest ei mahu vastastikku liikuma.
  - 2.5. Joonistelt ei selgu purrete kinnituskonstruktsioon, see ei tohi rikkuda tee mullet, tee katet.
- Samuti juhtisime teie tähelepanu sellele, et alates 05.11.2024 kehtib Transpordiameti juhend „Bussipeatuste valik, paigutus ja kujundamine“ ning palusime juhendis toodud nõuetega arvestada.
- 14.11.2024 saadetud kirjas kaalusime ka teie ettepanekut, et me ei alustaks loa kehtetuks tunnistamise menetlust. Arvestades, et aasta jooksul ei olnud toimunud sisulist edasiminekut (ühtegi bussipeatust kahekümne kolmest ei ole loa tingimustega vastavusse viidud), ohutus koolibussipeatustes oli endiselt tagamata ning teie poolt puudus selgus, milliseid peatuse elemente (ooteala, ooteplatvorm, ootekoda, jne) millises peatuse soovite kasutada, ei nõustunud me selle ettepanekuga. 16.08.2023 andsime loa peatustesse riigitee peenra laiendusena ootealade ehitamiseks ja peatuste liiklusmärkidega 541a tähistamiseks. Viitasime, et kui vallavalitsus soovib rajada teistsuguseid peatuse elemente, siis seda varem väljastatud luba ei kata ning vallal tuleb esitada Transpordiametile uus taotlus.
- Meie 14.11.2024 kirjas nr 7.1-2/24/16343-8 oli nõue, et Saku Vallavalitsusel tuleb Transpordiameti 16.08.2023 kirjaga nr 7.1-2/23/16343-2 antud loa tingimustele vastavad bussipeatused rajada, sealhulgas paigaldada liiklusmärgid loas toodud asukohtadesse ning rajada ootealad, hiljemalt 15. detsembriks 2024. Kõikide peatuste osas, mis selleks kuupäevaks ei ole loas toodud tingimustega kooskõlla viidud, lubasime alustada peale 15. detsembrist loa kehtetuks tunnistamise menetlust koos endise olukorra taastamise nõudega (alus haldusmenetluse seaduse § 66 lg 2 punkt 1).
17. detsembril 2024 teostas Jaan Saia koos Saku Vallavalitsuse teedeinsener Kalev Eensaarega paikvaatluse, mille käigus tuvastati, et freespurust ootealad olid rajatud kohtades, kus tee kõrval on tasane maa. Puudu olid ootealad kohtades, kus tee kõrval sügav kraav. Seal ei peatunud buss mitte peatustes, vaid lähima mahasõidu juures. Konkreetsetes peatustes oli olukord järgnev:
- a) „Rahula“ peatus riigitee nr 11345 Rahula-Saku km 1,258 (peatuse paremal poolel) – liiklusmärk 541a on paigaldatud km-le 1,276 ja ooteala ehitatud märgi juurde;

- b) „Karukella“ peatus riigitee nr 11345 Rahula-Saku km 1,98 (peatus tee paremal poolel) – märk õiges asukohas, ooteala olemas;
- c) „Mihkli tee“ peatused riigitee nr 11345 Rahula-Saku km 4,33 (peatus tee vasakul poolel) ja km 4,38 (peatus tee paremal poolel) – peatuste ootealad olemas, märgid õiges asukohas;
- d) „Üksnurme mõis“ peatused riigitee nr 11345 Rahula-Saku km 5,715 (peatus tee vasakul poolel) ja km 5,725 (peatus tee paremal poolel) – paremal ooteala ja märk õiges kohas, vasakul ooteala puudub;
- e) „Jalaka“ peatused riigitee nr 11345 Rahula-Saku km 6,234 (peatus tee vasakul poolel) ja km 6,278 (peatus tee paremal poolel) – paremal ooteala ja märk õiges kohas, vasakul puudub ooteala ja ühendus Üksnurme jalgratta- ja jalgteega;
- f) „Lukussepa“ peatus riigitee nr 11345 Rahula-Saku km 7,09 (peatus tee vasakul poolel), taotluse kohaselt soovitakse peatus hiljem ehitada bussitaskuga peatuseks – peatus rajamata, projekteeritakse taskuga peatus;
- g) „Kõrgemäe“ peatused riigitee nr 11344 Kanama-Üksnurme km 2,32 (peatus tee vasakul poolel) ja km 2,373 (peatus tee paremal poolel) – ootealad puuduvad, paigaldatud ainult märgid;
- h) „Kristjani“ peatused riigitee nr 11344 Kanama-Üksnurme km 3,617 (peatus tee vasakul küljel) ja km 3,671 (peatus tee paremal küljel) – peatuste ootealad olemas, märgid õiges kohas, ümber tõstmata liiklusmärk 351 „Suurim kiirus“;
- a) „Saue küla“ (loas „Üksnurme teerist“) peatused riigitee nr 11344 Kanama-Üksnurme km 0,05 (peatus tee vasakul poolel) ja km 0,08 (peatus tee paremal poolel) – peatused on paigaldatud ristmikule lähemale (km 0,026 ja km 0,06) kui loas lubatud, tõsta ümber;
- b) „Lageda tee“ peatused riigitee nr 11344 Kanama-Üksnurme km 1,32 (peatus tee vasakul küljel) ja km 1,358 (peatus tee paremal küljel) – ootealad olemas, märgid õiges kohas;
- c) „Ringtee rist“ peatused riigitee nr 11425 Kanama tee km 2,159 (peatus tee vasakul poolel) ja km 2,18 (peatus tee paremal poolel) – peatuste ootealad olemas, märgid õiges kohas, riigitee paremal poolel asuv liiklusmärk 221 koos lisatahvliga 821 on ümber tõstetud km-le 2,26 kuid tahvilil asendamata kaugus (200 m asemel 150 m);
- d) „Nurga tee“ peatused riigitee nr 11242 Kasemetsa tee km 0,568 (peatus tee vasakul poolel) ja km 0,619 (peatus tee paremal poolel) – paremal ooteala ja märk õiges kohas, vasakul puudub ooteala;
- e) „Annekesee tee“ peatused riigitee nr 11242 Kasemetsa tee km 1,06 (peatus tee vasakul küljel) ja km 1,11 (peatus tee paremal küljel) – ootealad puuduvad, paigaldatud ainult märgid;
- f) „Kuresoo“ peatus riigitee nr 11242 Kasemetsa tee km 1,556 (tee paremal küljel) – ooteala ja märk õiges kohas. Riigitee km 1,567 vasakul teepoolel asub peatus, mille rajamiseks Transpordiamet nõusolekut ei ole andnud ning (16.08.2023 antud loas seda ei ole) ning millel puudub ooteala;
- g) Roobuka külas „Okka tee“ peatused riigitee nr 11240 Tõdva-Hageri km 6,16 (peatus tee vasakul küljel) ja km 6,238 (peatus tee paremal küljel) – bussipeatuste rajamist ei ole alustatud, projekteeritakse taskuga peatuseid.

30.12.2024 saatsite meile kirja nr 4-5/3-7 „Vastuskiri ettekirjutuse loa tingimuste täitmata jätmise kohta“. Kirjas esitasite ülevaate, mida olete seoses loas toodud peatustega viimase kuu jooksul teinud, mis sai Jaan Saiaga nõudepeatuste ülevaatusel 17.12.2024 kokku lepitud ning millised on vallavalitsuse järgnevad tegevused ja plaanid. Kirjas toodud info põhjal olete rajanud freespuruasfaldiga ootealad järgnevatess peatustesse, mis on teega samal tasapinnal ja kus puudub tee kõrval kraav või suur nõlv.

- „Karukella“ (paremal teepoolel)
- „Mihkli tee“ (mõlemal teepoolel)
- „Üksnurme mõis“ (parempoolne),
- „Jalaka“ (paremal teepoolel)
- „Kristjani“ (mõlemad)
- „Lageda tee“ (mõlemad)
- „Ringtee rist“ (mõlemad)
- „Nurga tee“ (parempoolne)

Jaan Saia teostas 14.03.2023 paikvaatluse ning hindas eelnevas loetelus olevad freespurukattega ootealad nõuetekohaseks.

Kirjas nr 4-5/3-7 viitasite, et lasete Jaan Saia märkuste kohaselt esimesel võimalusel ümber tõsta järgnevad rajatud freespurukattega ootealad ja liiklusmärgid 351 „Suurim kiirus“:

- freespurukattega ooteala ja peatuse märgi „Rahula“ peatuses (paremal teepoolel) paigaldade ümber km-le 1,258 (Pihlaka teest 20 m kaugusele) ja liiklusmärgi 351 „Suurim kiirus“ tõstate praegusest kohast edasi 40 m;
- „Saue küla“ (loas „Üksnurme teerist“) mõlemal teepoolel olevad peatused (freespurukattega ooteala ja peatuse märk) tõstate praegusest asukohast arvestatuna 15 m Kanama-Saku teest kaugemale;
- paremal teepoolel asuva „Kuresoo“ peatuse (freespurukattega ooteala ja peatuse märk) tõstate Kuresoo teest 20 m edasi;
- „Kristjani“ peatuste (mõlemal teepoolel) juures olevad liiklusmärgid 351 „Suurim kiirus“ tõstate 20 m võrra praegusest asukohast edasi.

12.02.2025 meile saadetud e-kirjas teavitasite, et olete eelpool nimetatud tööd teostanud. Kirjas tõite ka välja probleemi seoses paremal teepoolel oleva „Kuresoo“ peatusega. Lasite selle peatuse tõsta vastavalt märkusele Kuresoo tee otsast 20 m edasi, kuid ühistranspordi teenuse osutaja andis teada, et peatus sinna asukohta loogiliselt ei sobi. Probleem on selles, et bussid sõidavad ka Kuresoo teele sisse ja peale peatust peaks siis 20 meetrit Kuresoo tee ristmikuni tagurdama. Koostöös liikluskorraldajaga osutus sobivaks peatuse viimine Kuresoo teele, peale mahapööret Kuresoo teele. 04.03.2025 saadetud e-kirjas teavitasite, et uus Kuresoo peatus asub alloleval kaardil näidatud asukohas.



30.12.2024 saadetud kirjas nr 4-5/3-7 viitasite, et ootate meie kooskõlastust mille alusel paigaldada purded järgnevate peatuste juurde:

- „Üksnurme mõis“ (vasakpoolne – kraavi ületuseks)
- „Jalaka“ (vasakpoolne – kraavi ületuseks),
- „Annekesee tee“ (parempoolne – kraavi ületuseks),
- „Kuresoo“ (parempoolne – kraavi ületuseks)

ning metallrestist ootealad järgnevatesse peatustesse:

- „Kõrgemäe“ (mõlemal teepoolel),
- „Nurga tee“ (vasakpoolne),
- „Annekesee tee“ (vasakpoolne).

Soovite kooskõlastatud eskiislahenduse kanda kohapõhiselt põhiprojektidesse ja ehitised 2025. aastal rajada. Kuna viisite paremal teepoolel asunud „Kuresoo“ peatuse üle Kuresoo tee, ei ole „Kuresoo“ purde paigaldamine enam vajalik.

Samuti andsite kirjas teada, et 2025. aastal soovite rajada bussitaskuga, ooteplatvormi ja -paviljoniga peatused „Lukusepa“ (vasakpoolne – rajame uue peatuse teisele poole ristmikku ja likvideerime praegusest kohast praegu freesasfaldiga rajatud ooteala) ning „Okka tee“ (mõlemale poole kavandatud peatused, üks Hageri tee 4 ning teine Okka põik 1 ette). Nende peatuste rajamiseks tuleb kohalikul omavalitsusel taotleda Transpordiametilt nõusolek.

Kirjas nr 4-5/3-7 kommenteerisite meie poolt 14.11.2024 peatuste ja purrete lahenduste kohta tehtud tähelepanekuid (kursiivis) nende esitamise järjekorras. Valla selgitused on iga punkti järel püstkirjas. Transpordiameti kokkuvõtvad seisukohad anname osade 1 ja 2 lõpus.

## 1. Peatuse lahendus (joonis MA-01)

*1.1. Jääb selgusetuks, kas tegemist on ootealaga või ooteplatvormiga. Kui ooteplatvormiga, tuleb anda ka peatuse ristlõige sõiduteest kuni ooteala tagaservani, kogu (näidis)bussipeatuse terviklahendus.*

Oleme 14. augustil esitanud ootealade eskiislahenduse, mille osas ootasime tagasisidet, kas teile see lahendus sobib või mitte. Teie ettekirjutuses olevast vastusest loeme välja, et te pole meie pakutud lahenduse vastu, kuid peaksime selgitama veel resttüüpi peatuse lahenduse teie jaoks lahti. Järgnevates punktides annamegi teie küsimustele täiendavad selgitused.

*1.2. Kuidas tagatakse hooldus metallist hooldealal? Talvel täituvad resti vahed lumega-jääga, metall suurendab libisemise ohtu. Kas rest kannatab libedusetõrjet, soolatomist?*

Metallist hooldealadel tehakse talihoolet talihooletööde raames. Antud alade hoolet tehakse käsitööna lume lükkamise, soolatomise ja graniitsõelmete puistamise näol. Nimetatud tegevused tagavad, et antud ootealad oleksid kasutamiseks ohutud.

*1.3. Paratamatult satub taimede seemneid ka killustikukihile peale ning mõne aasta pärast võib rest soodsatel oludel olla taimedest läbi kasvanud – kuidas toimub ala hooldus suvel?*

Metallist hooldealadel tehakse suvehoolet vastavalt vajadusele. Juhul, kui peaks taimestik hakkama killustiku ja resti vahel kasvama, teostatakse taimestiku eemaldamine või tõstetakse restid kõrvale ja ooteala aluses tehakse rekonstrueerimine. Lisaks paigaldatakse antud aladele eelnevalt killustikust kihi alla geotekstiil, mis ei tohiks lasta läbi killustiku ja metallresti taimestikul kasvada.

*1.4. Ooteala minimaalsed mõõdud on 2x5 m ning ooteala peab algama sõiduraja servast. Joonisel olev rest on kitsam, ei täida turvalise ooteala nõudeid.*

Oleme 1,5 meetri laiuse resti projekteerinud nii, et see paigaldataks 0,5 m laiuse teepeenra kõrvale, mitte asfaldi serva vastu. Selliselt kujuneks ooteala laiuseks vastavalt nõutule 2 meetrit. Seejuures paigaldatakse metallist rest teepeenraga samasse tasapinda nii, et see ei jääks teehoolet segama, seda oleks ohutu ja mugav peatuses viibijal kasutada ning seda ei sõidaks ka buss paigast ära.

*1.5. Rest maapinnast raami võrra kõrgemal – lumetõrjel risk, et raam ja rest saavad kannatada. Nagu eelnevas punktis mainitud, siis oleme planeerinud resti paigaldada teepeenraga samasse tasapinda ehk rest ei jääks maapinnast kõrgemale.*

*1.6. Kui rest mõeldud ooteplatvormina, on selle kõrgus sõiduteest eraldamiseks liiga madal. Ooteplatvormi ääre vajalik kõrgus on vähemalt 10 cm.*

Tegemist ei ole ooteplatvormi vaid ootealaga.

*1.7. Soovitame kaaluda, kas selline – nii rajamisel kui hooldamisel suhteliselt kallis lahendus – on*

*asjakohane linnakeskkonnast väljapoole jäävatel, valdavalt haljastatud (mitte kõvakattega) aladel. Seda enam, et koolibussipeatused võivad olla ajutised, sõltuvalt kooliealiste laste olemasolust piirkonnas. Sellistes peatustes võib olla mõistlik rajada ootealad tavapärasel moel – kas riigiteega samaväärse kattega või freespurust/purustatud kruusast kattega.*

Tegemist on teadliku valikuga, mis sobitub meie arvates looduskeskkonda paremini. Paljud peatused jäävad õuealade äärde, mistõttu ei saa sinna tekitada freespurust kattega ootealasid. Soovime antud lahendusega luua ilusamat, aga ka sellist konstruktsioonilist lahendust, mida saab lihtsamalt teisaldada, kui nõudepeatustes enam reisijaid peale ei tule.

Kokkuvõtteks: kuigi eskiislahenduse etapis on mitmed küsimused – kuidas peab rest vastu talihooldele, kuidas toimub paigaldus ebatasasele pinnale, kuidas toimub kinnitus tee muldesse, kuidas viiakse Annekese tee peatuses kokku ooteala ja purre – veel ebaselged, oleme nõus kaaluma platvormide paigaldamiseks tähtajalise nõusoleku andmist nõ katseprojektina, esmasel hinnangul kolmeks aastaks. Paigaldamiseks loa andmist kaalume peale seda kui meile on esitatud kohapõhised lahendused. Kohapõhiste lahenduste koostamisel ning nende alusel uute bussipeatuste rajamiseks loa taotlemisel palume lähtuda Lisas 2 olevatest nõuetest.

## 2. Pikem purre (joonis MA-03) ja lühem purre (joonis MA-02)

### 2.1. *Purrete lahendus üldiselt hea.*

Täname. Võtame teie arvamuse arvesse.

### 2.2. *Lähtudes standardist „Linnatänavad“ kasutatakse sildadel käsipuud kõrgusega 1,10 m, samast põhimõttest tuleb lähtuda ka purde käsipuude kavandamisel.*

Kas selleks on vajadus? Teatavasti pole kraavid nii sügavad ja elukohtlikud, kui need on sillaületused. Projekterija on teinud ettepaneku käsipuu projekteerida 0,93 m kõrgused, et see sobituks paremini keskkonda. Viidatud standardi kohaselt on piirde kõrgus 1,1 m nõutav juhul, kui ohtliku koha sügavus/kõrgus on suurem kui 2 m, selliseid kohti aga rajatavate ootealade puhul ei ole.

### 2.3. *Arvestades, et purret kasutatakse nii liikumisteena kui ootealana ning arhitektuuris kaitstakse piirdega üldjuhul kohad, kus kõrguste erinevus on üle 600 mm, näha käsipuud ette purde mõlemale küljele.*

Me ei pea säärast purrete piiretega üle dimensioneerimist vajalikuks. Oleme koos projekterija ja ühistranspordi teenuse osutajaga seisukohal, et purrete puhul piisab ühepoolsest piirdest.

### 2.4. *1,0 m laiune purre jääb napiks, kaks inimest ei mahu vastastikku liikuma.*

Arvestame tähelepanekuga ja laseme kõik purded toota vähemalt 1,5 m laiused.

### 2.5. *Joonistelt ei selgu purrete kinnituskonstruktsioon, see ei tohi rikkuda tee mullet, tee katet.*

Purrete kinnitamiseks rajatakse kummalegi poole kraavi nõlva tugevdatud alus, et purded ei kõiguks. Seejuures oleme ka purrete paigaldamisel arvestanud, et need saaksid rajatud väljapoole teepeenart.

Kokkuvõtteks: purrete üldlahendusega, sealhulgas käsipuude kõrgusega 930 mm oleme nõus tingimusel, et 1,5 m laiustel purretel paigaldatakse käsipuud purde mõlemale poolele. Lisaks juhime teie tähelepanu sellele, et tulenevalt määrusest nr 28 „Puudega inimeste erivajadusest tulenevad nõuded ehitisele“ peab avalikult kasutatav objekt olema ligipääsetav ja kasutamisevõimalusega ka puudega inimesele. Määrust kohaldatakse asulasisesele avalikult kasutatavale teele ja avalikkusele ligipääsetavale erateele, nõuded ühissõiduki peatusele on toodud määruse § 9. Kohapõhiste lahenduste koostamisel ning nende alusel uute bussipeatuste rajamiseks loa taotlemisel palume lähtuda Lisas 2 olevatest nõuetest.

Lähtudes eelnevast ning võttes aluseks haldusmenetluse seaduse § 66 lg 2 p 1 **tunnistada kehtetuks** Transpordiameti 16.08.2023 kirjaga nr 7.1-2/23/16343-2 „Saku valda riigiteedele nr 11242, 11344, 11345 ja 11425 uute bussipeatuste kavandamiseks loa andmine“ antud **load järgnevat bussipeatuste rajamiseks:**

- I) „Üksnurme mõis“ peatused riigitee nr 11345 Rahula-Saku km 5,715 (peatas tee vasakul küljel, teeregistris km 5,717) – paigaldatud on liiklusmärk 541a, kuid puudub ooteala ning seetõttu ei ole bussiga sõitjate ohutus peatuses tagatud;
- II) „Jalaka“ peatus riigitee nr 11345 Rahula-Saku km 6,23 (tee vasakul küljel, teeregistris km 6,234) – paigaldatud on liiklusmärk 541a, kuid puudub ooteala ning ühendus Üksnurme jalgratta- ja jalgteega, seetõttu ei ole bussiga sõitjate ohutus peatuses tagatud;
- III) „Kõrgemäe“ peatused riigitee nr 11344 Kanama-Üksnurme km 2,33 (tee vasakul küljel, teeregistris km 2,32) ja km 2,37 (tee paremal küljel, teeregistris km 2,373) – paigaldatud on liiklusmärgid 541a, kuid puuduvad ootealad, seetõttu ei ole bussiga sõitjate ohutus peatuses tagatud;
- IV) „Nurga tee“ peatus riigitee nr 11242 Kasemetsa tee km 0,562 (tee vasakul küljel, teeregistris km 0,568) – paigaldatud on liiklusmärk 541a, kuid puudub ooteala, seetõttu ei ole bussiga sõitjate ohutus peatuses tagatud;
- V) „Annekesse tee“ peatused riigitee nr 11242 Kasemetsa tee km 1,057 (tee vasakul küljel, teeregistris km 1,06) ja km 1,107 (tee paremal küljel, teeregistris km 1,11) – paigaldatud on liiklusmärgid 541a, kuid ootealad puuduvad, seetõttu ei ole bussiga sõitjate ohutus peatuses tagatud.

Saku Vallavalitsusel tuleb:

- 1) punktides I)-V) nimetatud peatustest eemaldada liiklusmärgid 541a hiljemalt 31. märts 2025;
- 2) riigitee nr 11425 Kanama tee km 2,26 paremal teepoolel asuva liiklusmärgi 221 lisatahvel 821 asendada (kauguse 200 m asemel 150 m) hiljemalt 31. märts 2025;
- 3) taotleda Transpordiametilt luba riigitee nr 11242 Kasemetsa tee km 1,567 vasakule teepoollele bussipeatuse rajamiseks.

Käesolev otsus (loa osaliselt kehtetuks tunnistamine) jõustub teatavakstegemisest ja selle peale on võimalik esitada vaie Transpordiametile (Valge 4, 11413 Tallinn, [maantee@transpordiamet.ee](mailto:maantee@transpordiamet.ee)) haldusmenetluse seaduses või kaebus halduskohtule halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras 30 päeva jooksul.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Marek Lind

juhataja

planeerimise osakonna kooskõlastuste üksus

Lisa: 1. Purde ja ooteala joonised, 3 faili  
2. Nõuded projekti koostamiseks

Marje-Ly Rebas

58581095, [Marje-Ly.Rebas@transpordiamet.ee](mailto:Marje-Ly.Rebas@transpordiamet.ee)



## Lisa 2 „Nõuded projekti koostamiseks“

Võttes aluseks ehitusseadustiku § 70 lg 3 ja kliimaministri 17.11.2023 määruse nr 71 „Tee projekteerimise normid“ (edaspidi *normid*) anname **nõuded bussipeatuste ja sinna paigaldatavate rajatiste (metallrestist ooteala koos pingiga, purre) projekteerimiseks.**

1. Peatused projekteerida punktides 1.1-1.5 toodud asukohtadesse.
  - 1.1. „Üksnurme mõis“ peatus riigitee nr 11345 Rahula-Saku km 5,715 (peatas tee vasakul küljel, teeregistris km 5,717) – paigaldatud liiklusmärk 541a, ooteala puudub.
  - 1.2. „Jalaka“ peatus riigitee nr 11345 Rahula-Saku km 6,234 (tee vasakul küljel).
  - 1.3. „Kõrgemäe“ peatused riigitee nr 11344 Kanama-Üksnurme km 2,32 (tee vasakul küljel) ja km 2,37 (tee paremal küljel).
  - 1.4. „Nurga tee“ peatus riigitee nr 11242 Kasemetsa tee km 0,562 (tee vasakul küljel).
  - 1.5. „Annekeste tee“ peatused riigitee nr 11242 Kasemetsa tee km 1,06 (tee vasakul küljel) ja km 1,11 (tee paremal küljel).
2. Peatuse asukoht ja lahendus peab vastama normides toodud põhimõtetele, sh ptk 8 „Bussipeatus“ ja Lisa 1 tabelile 48. Projekteerida bussipeatused tüüp IV (**peatas sõidurajal**).
3. Peatuse ehitamiseks tuleb koostada teeprojekt (edaspidi projekt) põhiprojekti staadiumis vastavalt majandus- ja taristuministri 09.01.2020 [määrusele nr 2](#) „Tee ehitusprojektile esitatavad nõuded“.
4. Projekti koostaval ettevõtjal või isikul peab olema EHS-i kohane pädevus.
5. Projekti koostamisel juhendada kehtivatest seadustest, normdokumentidest, standarditest ja Transpordiameti [juhenditest](#), sealhulgas Transpordiameti juhendist „Bussipeatuste valik, paigutus ja kujundamine“ Tiheasustusalal võib juhendada Eesti Standardist EVS 843:2016 „Linnatänavad“.
6. Seletuskirjas ja joonistel käsitleda riigitee kaitsevööndit vastavalt EHS § 71 lg 2 ning kasutada [riikliku teeregistri](#) kohaseid teede numbreid ja nimetusi. Kirjeldada bussipeatuste asukohta riigitee suhtes (tee nr, nimetus, asukoha km).
7. Teostada projekti koostamiseks vajalikud geodeetilised uuringud vastavalt majandus- ja taristuministri 14.04.2016 määrusele nr 34 „Topo-geodeetilisele uuringule ja teostusmõõdistusele esitatavad nõuded“. Lisaks määruses toodule arvestada järgnevaga.
  - 7.1. Riigitee mõõdistada vastavalt Maanteeamet peadirektori 13.05.2008 käskkirjaga nr 102 kinnitatud nõuetele „Täiendavad nõuded topo-geodeetilistele uurimistöödele teede projekteerimisel“.
  - 7.2. Mõõdistusala ja uuringud peavad olema piisavad projekti koostamiseks ja kontrollimiseks.
  - 7.3. Mõõdistada olemasolevad riigitee truubid ning hinnata truupide seisukord (vaatlus, pildistamine). Hinnang koos vajaliku pildimaterjaliga lisada seletuskirja.
  - 7.4. Digitaalsed joonised peavad olema teostatud L-EST 97 koordinaatsüsteemis.
  - 7.5. Projekti kooskõlastamiseks esitamise hetkel peab olema geodeetilise mõõdistuse, sh kooskõlastuste vanus kuni üks aasta.
8. Projekti koostamisel arvestada teeregistris <https://teeregister.mnt.ee> toodud riigitee liiklussagedusega ja kiiruspiiranguga ning projekteerimise lähtetasemega vähemalt rahuldav.
9. Bussipeatus ei tohi ekspluatatsioonijärgselt seada takistusi sademevete ärajuhtimisele riigitee kattel, muldkehast ja riigiteealuselt maalt. Vajadusel näha ette truubi paigaldamine koos truubiotste kindlustamisega, kraavide puhastamine või rajamine.
10. Kanda joonistele olemasolevad jalgratta- ja jalgteed, näha ette jalgratta- ja jalgteede ühendused bussipeatustega.
11. Lahendada liikluskorraldus, näidata olemasolevad, likvideeritavad ja projekteeritud liikluskorraldusvahendid.
12. Näha ette ehitustööde järgselt riigiteega külgneva ala korrastamine. Teepeenrad kindlustada purustatud kruusa või killustikuga ja nõlv kasvupinnasega.

13. Projekt esitada kooskõlastamiseks/arvamuse avaldamiseks riigitee alusel maal paiknevate tehnovõrkude valdajatele, kõigile puudutatud isikutele ja ametkondadele (näiteks looduskaitseala, muinsuskaitse piirangud, maaparandusehitised), kelle esitatud nõuded võivad mõjutada bussipeatuse asukohta või lahendust.
14. Projekteerimise, maade omandamise, ehitamise kulud kannab huvitatud isik.
15. Riigitee maa-alale (katastriüksusele) ehitiste paigaldamiseks tuleb sõlmida isikliku kasutusõiguse leping. Vajaliku maa kasutusõiguse seadmise korraldab KOV ja selleks on vajalik projekti koosseisus koostada isikliku kasutusõiguse seadmise plaan vastavalt juhendile "Riigivara kasutamiseks andmine".
16. Palume täita Riigivara kasutamiseks andmise ja isikliku kasutusõiguse seadmise taotlus (tehnovõrgud ja rajatised) ja edastada koos isikliku kasutusõiguse seadmise plaaniga Transpordiameti teemaa osakonnale ([maantee@transpordiamet.ee](mailto:maantee@transpordiamet.ee)).
17. Projekt esitada kooskõlastamiseks [maantee@transpordiamet.ee](mailto:maantee@transpordiamet.ee).