



# SAKU VALLAVALITSUS

Lp Marje-Ly Rebas  
Transpordiamet  
[Marje-Ly.Rebas@transpordiamet.ee](mailto:Marje-Ly.Rebas@transpordiamet.ee)

Teie 14.11.2024 nr 7.1-2/24/16343-8  
Meie 30.12.2024 nr 4-5/3-7

## Vastuskiri ettekirjutuse loa tingimuste täitmata jätmise kohta

Lugupeetud Transpordiameti esindaja. Olete esitanud Saku Vallavalitsusele 14.11.2024 ettekirjutuse loa tingimuste täitmata jätmise kohta. Ettekirjutuse esimeses pooles olete teinud lühiülevaate Transpordiameti ja Saku Vallavalitsuse vahel peetud nõudepeatuste rajamise kirjavahetusest. Ettekirjutuse lõpus olete saatnud kommentaarid ooteplatvormide lahendustele. Seejuures olete ka väljendanud kahetsust, et saatsite oma kommentaarid teiepoolse eksituse tõttu valele aadressile, mistõttu ei jõudnud antud kiri meieni mitte augustikuus, vaid 14. novembril. Samas on toodud ka välja, et olete küll kaalunud meie ettepanekut, millega soovisime, et Transpordiamet ei alustaks loa kehtetuks tunnistamise menetlust, kuid peate seda siiski vastuvõetamatuks. Samuti on ettekirjutuse lõpus toodud välja, et loa tingimustele vastavad bussipeatused tuleb rajada, sealhulgas paigaldada liiklusemärgid ning rajada ootealad, loas toodud asukohtadesse hiljemalt 15. detsember 2024.

Esmalt kommenteerime teie poolt peatuste ja purrete lahenduste kohta tehtud tähelepanekuid nende esitamise järjekorras. Seejuures on teie 14.11 esitatud kommentaar toodud välja kursiivis ja meie kommentaar antud punktidele on kirjutatud selle järel püstkirjas.

### 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 talihooletetööde raames. Antud alade hoolet tehakse käsitööna lume lükkamise, soolatomise ja graniitsõelme puistamise näol. Nimetatud tegevused tagavad, et antud ootealad oleksid kasutamiseks ohutud.

1.3. *Paratamatult satub taimede seemneid ka killustikukihi 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 teeohule 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. 4 (4) 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 peatuses 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 õualade äärde, mistõttu ei saa sinna tekitada freespurust kattega ootealaid. Soovime antud lahendusega luua ilusamat, aga ka sellist konstruktsioonilist lahendust, mida saab lihtsamalt teisaldada, kui nõudepeatuses enam reisijaid peale ei tule.

## 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. Projekteerija 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 sääraseid purrete piiretega üle dimensioneerimist vajalikuks. Oleme koos projekteerija 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.

Järgnevalt esitame ülevaate, mida oleme nõudepeatustes viimase kuu jooksul teinud, mis sai Jaan Saiaga nõudepeatuste ülevaatusel 17.12.2024 kokku lepitud ning millised on Saku Vallavalitsuse järgnevad tegevused ja plaanid. Novembrikuu lõpus rajasime väikehanke korras freespuruasfaldiga ootealad nõudepeatustesse, mis olid teega samal tasapinnal ja kus puudus tee kõrval kraav või suur nõlv. Freespurukattega ootealad, mis Jaan Saiale 17.12.2024 kohtumisel sobisid on järgnevad: „Jalaka“ (parempoolne), „Üksnurme mõis“ (vasakpoolne), „Mihkli tee“ (mõlemad), „Karukella“ (parempoolne), „Lageda tee“ (mõlemad), „Ringtee rist“ (mõlemad), „Kristjani“ (mõlemad) ja „Nurga tee“ (parempoolne).

Freespurukattega ootealad, mis olid rajatud, kuid mis laseme Jaan Saia tähelepaneku kohaselt esimesel võimalusel ümber tõsta on järgnevad: „Rahula“ (parempoolse tõstame Pihlaka teest 20 m kaugusele), „Üksnurme teerist“ (mõlemad peatused tõstame praegusest asukohast arvestatuna 15 m Kanama teest kaugemale), „Kuresoo“ (parempoolse peatuse tõstame Kuresoo teest 20 m edasi). Kohtades, kus liigutame vastavalt Jaani soovile veel „suurim kiirus“ märke: „Kristjani“ peatuse juures 20 m jagu (mõlemad märgid) praegusest asukohast edasi ja „Rahula“ peatuse juures tõstame praegusest asukohast 40 m jagu edasi.

Kohtadesse, kus planeerime paigaldada purded, mille eskiislahenduse osas ootame teilt sellekohast kooskõlastust: „Jalaka“ (vasakpoolne – kraavi ületuseks), „Kuresoo“ (parempoolne – kraavi ületuseks), „Annakese tee“ (parempoolne – kraavi ületuseks), Üksnurme mõis (vasakpoolne – kraavi ületuseks). Kohtadesse, kus planeerime paigaldada metallrestist ootealad, mille eskiislahenduse osas ootame teilt sellekohast kooskõlastust: „Annekesse tee“ (vasakpoolne), „Nurga tee“ (vasakpoolne) ja „Kõrgemäe“ (mõlemad).

Peatused, milledele oleme planeerinud rajada bussitasku ooteplatvormi ja -paviljoniga ning mis kavandame rajada 2025. aastal: „Lukussepa“ (vasakpoolne – rajame uue peatuse teisele poole ristmikku ja likvideerime praegusest kohast praegu freesasfaldiga rajatud ooteala) ning „Okka tee“ (mõlemale poole kavandatud peatused – need peatuse märgid likvideerisime, kuid meil on soov rajada 2025. aastal taskuga peatused mõlemale poole teed. Ühe Hageri tee 4 ning teise Okka põik 1 ette).

Saku Vallavalitsus ootab Transpordiametilt novembrikuus freespurukattega rajatud peatuste sobivuse kohta kirjalikku kinnitust. Samuti ootame meie poolt välja pakutud metallrestist ootealade ja käsipuuga purrete eskiislahenduste osas kooskõlastust, et saaksime need lahendused kanda ka kohapõhiselt põhiprojektidesse ja need 2025. aastal rajada.

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/

Marti Rehemaa  
Vallavanem

Kalev Eensaar  
Teedeinsener  
[kalev.eensaar@sakuvald.ee](mailto:kalev.eensaar@sakuvald.ee)