



TERVISEAMET

Saku Vallavalitsus  
saku@sakuvald.ee

Teie 14.04.2026 nr 7-1/16-38

Meie 14.05.2026 nr 9.3-1/26/3060-2

**Saku valla Saku aleviku Uus-Kopli,  
Liina ja Liana maaüksuste ning lähiala  
detailplaneeringu koostölastamine**

Saku Vallavalitsus esitas Terviseametile (edaspidi amet) tulenevalt planeerimisseaduse § 127 lõikest 1, § 133 lõikest 1 ja Vabariigi Valitsuse 17.12.2015. a määruse nr 133 „Planeeringute koostamisel koostöö tegemise kord ja planeeringute koostölastamise alused“ § 3, koostölastamiseks Saku Vallavalitsuse 29.08.2023. a korraldusega nr 603 algatatud Saku valla Saku aleviku Uus- Kopli, Liina ja Liana maaüksuste ning lähiala detailplaneeringu.

Amet on 26.06.2023 kirjaga nr 9.3-4/23/3819-2 detailplaneeringu koostamise algatamise, lähteseisukohtade andmise ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamata jätmise korralduse eelnõule seisukoha esitanud.

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on Uus-Kopli, Liina ja Liana maaüksuste jagamine seitsmeks krundiks ning sihtotstarbe muutmine maatulundusmaast neljaks elamumaa (korterelamumaa), kaheks transpordimaa ja üheks üldkasutatava maa ja/või transpordimaa sihtotstarbega krundiks ning elamumaale ehitusõiguse määramine korterelamute ehitamiseks. Lisaks antakse detailplaneeringuga tehnoõrkude ja rajatiste, avaliku ruumi, haljastuse ja heakorrastuse, liikluskorralduse ja parkimise põhimõtteline lahendus. Planeeritava ala suurus on ligikaudu 7 ha. Vastavalt Saku valla üldplaneeringule asub planeeringuala tiheasustusega alal, mille maakasutuse juhtotstarve on korterelamumaa, Traani tee ääres haljasala ja parkmetsa maa-ala, raudtee poolses osas puhke- ja virgestusmaa ning perspektiivne rongipeatus. Detailplaneeringuga ei muudeta üldplaneeringut.

Planeeringu materjalides on muuhulgas järgmised uuringud:

- Keskkonnamüra põhjustatud müratasemete hindamine (06.02.2024, Akukon Eesti OÜ, töö nr 240308-1).
  - Mürahinnangu eesmärk on selgitada olemasoleva ja perspektiivse olukorra kohta liiklusest tingitud müra, seda nii sõidautoliiklusest Traani teel ja Soo teel kui ka raudteeliiklusest tulenevalt. Olemasoleva liikluse müra kaardistamiseks kasutati Transpordiameti 2022. a andmeid, mille järgi on Traani tee aasta keskmine liiklussagedus 7477 autot/ööpäevas. Kiiruspiirang asulas 50 km/h ja Traani tee kiiruspiirang on 70 km/h. Perspektiivne liiklussagedus 2036. a kohta on 10 743 autot/ööpäevas. Planeeringuala idaservas paikneb raudteeliin, kus sõidavad reisi- ja kaubarongid. Info reisirongide kohta pärineb kehtivatest sõidugraafikutest. Info kaubarongide kohta saadi Eesti Raudteest. Arvutamisel on arvestatud, et rongide kiirus 50–70 km/h ja pikkus 100m.

- Planeeritava ala välisõhus levivad liikluse müra tasemed ei tohi ületada keskkonnaministri 16.12.2016 määruses nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ (edaspidi KeM määrus nr 71) lisas 1 toodud II mürakategooria liikluse müra piirväärtuseid, mis on päeval 60 dB (müratundliku hoone teepoolsel küljel 65 dB), öösel 55 dB (müratundliku hoone teepoolsel küljel 60 dB). Mürahinnangust selgub, et planeeritaval alal levib olemasolevas olukorras päeval kuni 60 dB (müratundliku hoone teepoolsel küljel kuni 62 dB), öösel kuni 55 dB (müratundliku hoone teepoolsel küljel 52 dB); perspektiivses olukorras päeval kuni 60 dB (müratundliku hoone teepoolsel küljel kuni 63 dB), öösel kuni 55 dB (müratundliku hoone teepoolsel küljel 53 dB). Mürahinnangust jäeldub, et **planeeritaval alal levivad liikluse müra tasemed vastavad KeM määruses nr 71 lisas 1 toodud normtasemetele.**
- Radoonisisalduse mõõtmine pinnasest raport (Tulelaev OÜ, 11.04.2024).
  - Mõõtmised teostati Uus-Kopli, Liina ja Liana mü, 11.04.2024 17 mõõtepunkti paralleelselt kahel viisil: pinnaseõhus otsemõõtmine (emanomeetriga) ning pinnase eU (Ra<sup>226</sup>- ga tasakaalus olev U<sup>238</sup>) sisalduse (gamma-spektromeetriga) järgi arvutamine. Pinnaseomaduste (liigniiske, savikas) tõttu oli emanomeetriga mõõtmine raskendatud. Planeeringualal saadi kõrgeimaks radoonisisalduseks 69 kBq/m<sup>3</sup>, seega liigitub territoorium kõrge radoonisisaldusega pinnasega alaks.

Esitatud materjalides on välja toodud järgnev:

- *Hoonete siseruumide nõuded tagatakse ning vajalikud heliisolatsiooni meetmed määratakse Eesti standardi EVS 842:2003 „Ehitise heliisolatsiooninõuded. Kaitse müra eest“ alusel.*
- *Kõrgema keskkonnamüratasemega aladele on ehitamisel ette nähtud järgnevad soovituslikud meetmed müratasemete vähendamiseks ja häiringute leevendamiseks siseruumides:*
  - *ehitiste välispiirete heliisolatsiooni hindamisel ja üksikute elementide valikul rakendada transpordimüra spektri lähendustegurit C<sub>tr</sub> vastavalt standardile EVS-EN ISO 717; sellisel juhul esitatakse välispiirde ühisiisolatsiooni nõue kujul R'<sub>tr,s,w</sub>+C<sub>tr</sub>;*
  - *akende valikul tuleb tähelepanu pöörata akende heliisolatsioonile transpordimüra suhtes. Kui aken moodustab ≥ 50% välispiirde pinnast, võetakse akna nõutava heliisolatsiooni suuruseks välispiirde õhumüra isolatsiooni indeks;*
  - *välispiirde nõutava heliisolatsiooni tagamisel tuleb arvestada, et ventileerimiseks ettenähtud elemendid (tuulutusavad aknakonstruktsioonis või värskeõhuklapid välisseinas) ei vähendaks välispiirde heliisolatsiooni sel määral, et lubatav müratase ruumis oleks ületatud;*
  - *rõdude korral projekteerida suletud (klaasitud) lahendus, mis vähendab avatäidetele mõjuvaid liikluse müratasemeid ca 5 dB võrra;*
  - *elamute projekteerimisel järgida põhimõtet, et vaikust nõudvaid ruume (eelkõige magamistube) ei paigutata võimaluse korral tiheda liiklusega sõidutee poolsele küljele.*
- *Planeeringualal eluhoonete ja seda ümbritsevate teede vahelistele aladele on planeeritud parklad ning täiendav kõrghaljastus.*
- *Planeeringuala lääneserva läbivad keskpinge õhuliinid, mis on varasemalt juba Elektrilevi poolt projekteeritud asendada maakaabelliinidega Traani tee servas.*
- *Soovitav on radooni hoonesse sattumise vältimiseks ehituse käigus tagada lisaks nõuetekohasele ventilatsioonile, tarindite radoonikindlad lahendused so hermeetilised esimese korruse tarindid (radoonitõkkele) ja alt ventileeritav betoonpõrand või maapinnast kõrgemal asuva põrandaaluse sundventilatsioon (radoonikaevud).*
- *Planeeringualal Uus-Kopli kinnistu läänekülge ja Liina kinnistu loodenurka ületab säiliv keskpinge õhuliin, mis jääb väljapoole planeeritavat hoonestusala.*

**Amet on tutvunud esitatud materjalidega, kooskõlastab detailplaneeringu järgmistel tingimustel ning märgib järgmist:**

1. Planeeritavad müratundlike hoonetega alad asuvad raudtee kõrval. Raudteel liiguvad lisaks reisirongidele ka kaubarongid. Mürahinnangus on märgitud kaubarongide liiklussageduseks 2,4 tk pikkusega 630m ning need liiguvad ajavahemikul 19.00-07.00. Mürahinnangus on välja toodud järgnev: „*Rongiliiklusest tingitud müratase sõltub nii rongikoosseisu pikkusest kui ka rongi liikumise kiirusest. Samuti sõltub rongiliiklusest tingitud müratase ala asukohast rongirööbaste suhtes. Arvutamisel on arvestatud, et rongide kiirus 50–70 km/h ja pikkus 100m.*“ Arvestades, et arvutused on tehtud oluliselt väiksema rongi pikkusega, võivad **õised müratasemed** olla mürahinnangus toodud tasemetest erinevad. Lisaks võivad rongidest (eriti kaubarongidest) levida **valjemad maksimaalsed helirõhutasemed ning vibratsioon, mis võivad tekitada häiringuid**. Amet soovib esimesel võimalusel teostada maksimaalsete müratasemete mõõtmised ajal kui kaubarongid liiguvad ning täiendada mürahinnangut reaalsete kaubarongide lähteandmetega (pikkus, kiirus). Amet on valmis omapoolse hinnangu teostatud töödele andma. Seejärel saab kavandada paremat heliisolatsiooni tulevastele müratundlikele hoonetele. Liiklusemüra maksimaalne helirõhutase müratundlike hoonetega aladel ei tohi ületada päeval 85 dB ja öösel 75 dB (KeM määrus nr 71 § 6 lg 3). Vibratsioonitasemed (sh ehitusaegsed) ei tohi ületada sotsiaalministri 01.10.2025 määruses nr 54 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni hindamise kord“ toodud piirväärtuseid.
2. Ameti hinnangul on käesoleva planeeringu puhul **äärmiselt oluline tähelepanu pöörata ka siseruumide müratasemete tagamisele heliisolatsiooni näol eriti olukorras, kus öisel ajal liiguvad läheduses kaubarongid**. Siseruumide müratasemed ei tohi ületada sotsiaalministri 12.11.2025 määruses nr 61 „Nõuded müra, sealhulgas ultra- ja infraheli ohutusele elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning helirõhutaseme mõõtmise meetodid“ kehtestatud normtasemeid. Amet soovib võimalusel magamisruumid raudteest võimalikult kaugele planeerida.
3. Ameti hinnangul on planeeringumaterjalides olevad mürakaardid ja põhijoonis erinevad. Käesolevas kirjas arvestab amet, et mürahinnangus paiknevad hooned asuvad mürakaartide järgi müraallikatele pigem lähemal kui praegune lahendus põhijoonisel ette näeb. Siiski on oluline märkida, et põhijoonise järgi kavandatakse puhke- ja virgestusalasid ning mänguväljakuid raudteele üsna lähedale, mistõttu levivad sinna kõrgemad müratasemed. **Eeltoodud alasid tuleb käsitleda kui müratundlike alasid, millele kehtivad KeM määruses nr 71 toodud normtasemed**.
4. Esitatud materjalides on välja toodud järgnev: „*Soo tee ja Tallinn-Lelle raudtee ristumise juurde on planeeritud perspektiivse raudteepeatuse teenindamiseks ka perspektiivse sõidukite parkla võimalik asukoht, lahendus täpsustub projekteerimise staadiumis.*“ Arvestada, et raudteepeatusega võivad planeeritavale alale levivad müratasemed **muutuda**. Seetõttu tuleb müraolukorda **uuesti hinnata** kui raudteepeatus peaks lisanduma ning vajadusel rakendada müra leevendavaid meetmeid, et planeeritaval alal levivad müratasemed oleksid tagatud vastavalt KeM määrusele nr 71.
5. Avalikest andmetest selgub, et planeeringuala läheduses on 03.09.2024a kehtestatud **Rail Balticu Saku peatuse detailplaneering**, mille amet on kooskõlastanud 17.04.2024 kirjaga nr 9.3-1/24/3076-2. Eelnimetatud detailplaneeringu materjalides on keskkonnamüra hinnang (Kajaja Acoustics OÜ, töö nr 22075-04; 11.08.2023), mille eesmärk oli hinnata Rail Balticu Saku peatuse detailplaneeringu koosseisus kavandatava tegevusega kaasnevat müraolukorda projektiala läheduses asuvatele müratundlikele hoonetele ja aladele perspektiivses olukorras. Eelnimetatud mürahinnangust selgub, et planeeritaval alal levib päeval kuni 59 dB ja öösel kuni 49 dB, mis **ei ületa** KeM määruses nr 71 lisas 1 toodud normtasemeid.
6. Esitatud materjalides on välja toodud järgnev: „*Läänepoolses (Traani tee poolses) küljes võivad varjualused olla ka maantee poolses küljes seinaga, mis annab täiendava kaitse maantee müra ja saaste eest, ida- ning lõunapoolses küljes avatud lahendus.*“ Amet soovib taolist või muud müra leevendavat meetod rakendada ka raudteelt leviva müra tõkestamiseks puhkealadel leevendamaks võimalikke häiringuid.

7. Alale planeeritakse 0-10% ärifunktsiooni. Äri- ja kaubandustegevuse müratasemed ei tohi ületada KeM määruses nr 71 lisas 1 toodud normtasemeid.
8. Tehnoseadmete paigutamisel jälgida, et need oleksid suunatud müratundlike hoonetega aladest võimalikult kaugele. Tehnoseadmete müratasemed ei tohi müratundlike hoonetega aladel ületada KeM määruse nr 71 lisas 1 toodud tööstusmüra sihtväärtust.
9. Jälgida, et alajaamast levivad müratasemed müratundlikel aladel ei ületaks KeM määruses nr 71 toodud normtasemeid.
10. Ehitusmüra tasemed ei tohi lähedusse jäävatel elamualadel ajavahemikus 21.00-07.00 ületada KeM määrus nr 71 lisas 1 toodud normtasest. Impulssmüra piirväärtusena rakendatakse asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtasest. Impulssmüra põhjustavat tööd võib teha tööpäevadel kella 07.00-19.00.
11. Arvestada EVS-EN 17037:2019+A1:2021 „Päevavalgus hoonetes“ nõuetega.
12. Siseruumides tuleb tagada radooniohutu keskkond vastavalt EVS 840:2023 „Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes“ toodule.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Kristiina Seiton  
vaneminspektor  
Põhja regionaalosakond