

Kunda sadama edasiarenduse detailplaneering

Viru-Nigula vald

Esimene köide - planeering

Eskiis



Töö nr: 23126DP1

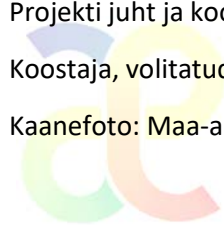
Planeeringu koostamise korraldaja: Viru-Nigula vallavalitsus

Huvitatud isik: Kunda Sadam AS

Projekti juht ja koostaja, ruumilise keskkonna planeerija: Mart Hiob

Koostaja, volitatud maastikuarhitekt: Karl Hansson

Kaanefoto: Maa-amet 08.05.2022



Sisukord

1.	Üldosa.....	5
1.1.	Sissejuhatus	5
1.2.	Planeeringu lähtedokumendid	5
1.3.	Olemasoleva olukorra iseloomustus.....	5
1.4.	Planeeringuala ja kontaktvööndi ehituslikud ja funktsionaalsed seosed	6
2.	Planeerimise lahendus	7
2.1.	Planeeringuala kruntideks jaotamine	7
2.2.	Krundi hoonestusala ja ehitusõigus.....	7
2.3.	Ehitise ehituslikud, arhitektuurilised ja kujunduslikud tingimused	7
2.4.	Liikluskorralduse põhimõtted	8
2.5.	Haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted.....	8
2.6.	Tehnovõrgud.....	8
2.8.1.	Olemasoleva olukorra iseloomustus ning üldosa.....	8
2.8.2.	Veevarustus	8
2.8.3.	Kanaliseatsioon ja sademevesi	9
2.8.4.	Elektrivarustus ja välisvalgustus	9
2.8.5.	Soojavarustus	9
2.8.6.	Telekommunikatsioonivarustus	9
2.7.	Kujad	9
2.8.	Kuritegevuse riski vähendavad tingimused	9
2.9.	Müra-, vibratsiooni- ja insulatsioonitingimused ning muud keskkonnatingimused	10
2.10.	Muinsuskaitse tingimused.....	10
2.11.	Servituutide seadmise vajadus	11
2.12.	Sundvõõrandamise või sundvalduse seadmises vajadus	11
2.13.	Planeeringu elluviimine	11
3.	Kooskõlastuste ja arvamuste kokkuvõte.....	13
4.	Joonised.....	15
1.	Situatsiooniskeem M 1:10 000	15
2.	Planeeringuala kontaktvööndi funktsionaalsed seosed M 1:2000.....	15
3.	Olemasolev olukord M 1:1000	15
4.	Põhijoonis M 1:1000	15



1. Üldosa

1.1. Sissejuhatus

Detailplaneeringu ala hõlmab tabelis 1 nimetatud katastriüksusi, millele lisandub veeala u 67 ha ulatuses. Kogu planeeringuala pindala on u 115 ha. Detailplaneeringu eesmärk on Kunda linnas paikneva sadama laiendamine, maa- ja merealadele ehitusõiguse määramine sadamarajatistele (sh taristule) ja -hoonetele (sh laohoonetele), kruntide moodustamine ja neile kasutamise sihtotstarbe määramine, hoonestusalade määramine, ehitiste ehituslike tingimuste määramine, sadamaakvatooriumi laiendamise ulatuse määramine, tehnovõrkude ja -rajatiste võimaliku asukoha määramine, kitsenduste, servituutide ja keskkonnamõju strateegilise tingimuste määramine ning juurdepääsuteede võimaliku asukoha määramine.

Sadama laiendamise vajadus tuleneb sadama suurenenud ja suurenevast kaubakäibest ning vajadusest teenindada suuremate gabariitide ning kogukandevõimega laevu. Suuremate kogukandevõimega laevade teenindamiseks on vaja rekonstrueerida olemasolevaid kaubakaisid, juurde ehitada uusi kaisid ning laiendada ja süvendada sadama akvatooriumit. Sadam soovib valmistada ka ro-ro laevade vastuvõtuks, mistõttu on vajalik vastava taristu rajamine.

1.2. Planeeringu lähtedokumendid

Planeeringu lähtedokument on Viru-Nigula vallavolikogu 25. mai 2023. a otsus nr 98 „Kunda sadama edasiarenduse detailplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine” koos lisadega.

Detailplaneeringu koostamisel on aluseks mõõdistatud geodeetilised alusplaanid.

Planeeringu käigus toimunud kirj vahetus ning muud materjalid asuvad planeeringu köites II „Lisad“.

Planeeringuga samaaegselt on koostamisel keskkonnamõju strateegiline hindamine.

Planeeringualal kehtib Kunda linnavolikogu 21.06.2001 määrusega nr 20 „Kunda linna üldplaneeringu kehtestamine“ kehtestatud Kunda linna üldplaneering.

1.3. Olemasoleva olukorra iseloomustus

Kasutuselolev sadam saab vastu võtta laevu kogukandevõimega u 10 000 tonni ja suurimate mõõtudega 150 x 30 x 8,6 m (pikkus x laius x süvis). Kaisid nr 2, nr 3 ja nr 4 kasutatakse puistlastilaevade, segalastilaevade, kalalaevade, erilastilaevade ja ka muud laevade vastuvõtmiseks. Kai nr 4 on ette valmistatud ka vedellastilaevade (tankerite) vastuvõtuks. Kaide valmimise aastad on 1993-2002.

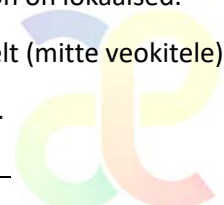
Peale laohoonete on sadamas administratiivhoone ja tehnokeskuse hoone ning sadamas asub vedellasti terminal. Sadama peavärv asub Uus-Sadama teel.

Eesti looduse infosüsteemi andmetel on planeeringualal registreeritud mitu III kaitsekategooria kaitsealuse taimeliigi kahkjaspunase sõrmkäpa leiukohta. Planeeringuala lõunaosas on III kaitsekategooria kaitsealuse liigi kodukaku piiritletud elupaik. Valdav osa kodukaku elupaigast jääb planeeringualast välja.

Planeeringuala on varustatud elektri- ja sideliinidega. Veevarustus ja kanalisatsioon on lokaalsed.

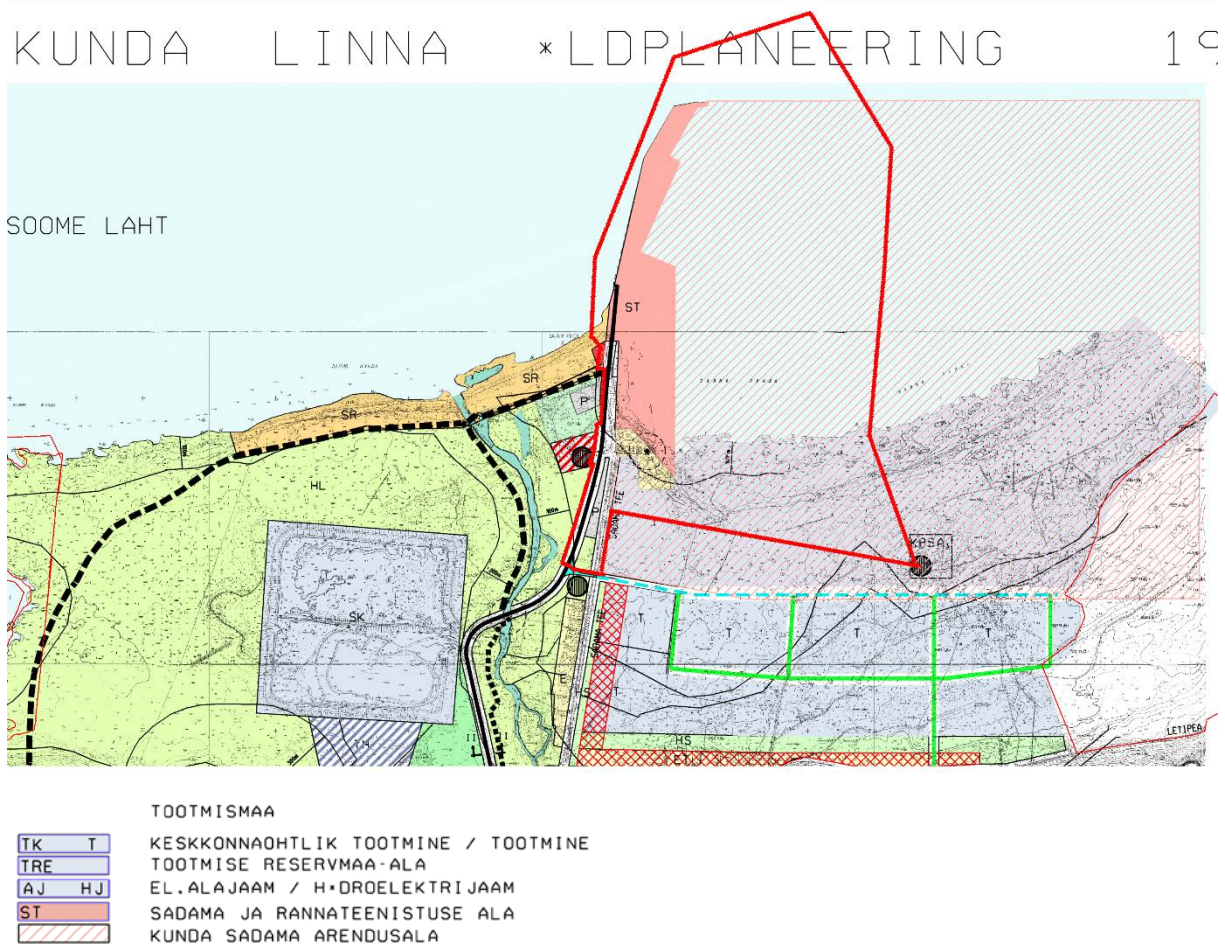
Juurdepääs planeeringualale on lõuna suunast Uus-Sadama teelt ning Sadama teelt (mitte veokitele).

Planeeringualal olevate katastriüksuste ja hoonete andmed on esitatud joonisel 3.



1.4. Planeeringuala ja kontaktvööndi ehituslikud ja funktsionaalsed seosed

Planeeringualal kehtiva Kunda linna üldplaneeringu kohaselt asub planeeringuala peaaegu tervenisti Kunda sadama arendusalal – vt Skeem 1. Arendusalast jäävad välja ainult kitsas riba planeeringuala lääneosas ning meri planeeringuala põhjaosas: Sadama tee J2 (katastritunnus 90301:001:0366), Uus-Sadama tee 16 (katastritunnus 90301:001:0021), Sadama tänav T3 (katastritunnus 90301:001:0116), Sadama tee 27 (katastritunnus 90301:001:0115), Sadama tee (katastritunnus 90301:001:0150), Sadama tee L1 (katastritunnus 90301:001:0149) ja väike osa Uus-Sadama tee 18 (katastritunnus 90301:001:0022) kinnistust. Planeeringulahenduse näol ei ole tegemist üldplaneeringu juhtotstarbe ulatusliku muutmisega planeerimisseaduse § 142 lõike 1 punkti 1 mõistes. Käesoleva detailplaneeringuga kavandatav on üldplaneeringuga kooskõlas.



Skeem 1. Väljavõte Kunda linna üldplaneeringust. Planeeringuala asukoht on tähistatud punase piirjoonega.

Planeeringuala piirneb põhja suunast merega (Soome laht), lääneküljele jääb avalik, omavalitsusele kuuluv rannaala puhkerajatistega ning Kunda jõgi, mida ääristavad riigile kuuluvad metsaalad. Lõuna poolt piirneb planeeringuala tootmismaadega (laoplatsid), ligikaudu 70 m kaugusel planeeringualast asuvad Sadama tee ääres elamukrundid. Planeeringualast ida ja kagu suunda jäävad hetkel omavalitsusele kuuluvad looduslikud ranna- ja metsaalad, mille katastriüksuse sihtotstarbe on tootmismaa.

Planeeringuala kontaktvöönd on kajastatud joonisel 2.

2. Planeerimise lahendus

2.1. Planeerimislahenduse põhjendus

Sadama edasiarendus on võimalik ainult aladele, mis paiknevad kasutuselolevast sadamast idas. Põhijoonisel (joonis nr 4) on toodud sadama edasiarenduse terviklahendus merepõhjal, mis võimaldaks vastu võtta PANAMAX klassi kuivlastilaevu kogukandevõimega 60 000...80 000 tonni ja suurimate mõõtudega 230 x 33 x 11 m (pikkus x laius x süvis). Sadamat küllastava laeva kogukandevõime kasv on väga suur ning sellega kaasneb ka uue taristu ja ladude ulatuslik juurdeehitusvajadus. Rekonstrueerimist või asendamist vajavad ka kasutuselolevad sildumisrajatised, eelkõige vananemise tõttu. Nähakse ette võimalus kasutuselolevate sildumisrajatiste asemele uute ehitamiseks uuele sildumislainile. Sadama sissesõidu (kanali) asendit ei muudeta, kuid kanalit laiendatakse ja pikendatakse ning akvatooriumit (mereala) süvendatakse.

Sadam soovib valmistuda ka ro-ro laevade vastuvõtuks. Et ro-ro laevade vastuvõtuga varem otseselt ei arvestatud, siis uues detailplaneeringus nähakse selleks võimalus eelkõige sadama basseini lääneosas (rekonstrueeritavad kaid nr 1 ja nr 2 või siis uus sildumisrajatis uuel sildumislainil). Kavandatakse ka nii pealesõidurajad ja mahasõidutee, kui ka muu ro-ro laeva teenindamiseks vajalik. Siinjuures on esialgu eeldatud, et tegemist on Euroopa Liidu siseste laevavedudega. Ro-ro laeva suurimad mõõdud jäävad eelpool nimetatud laeva suurimate mõõtude piiresse. Suurim erinevus on ro-ro laeva oluliselt väiksem süvis, mis tähendab, et ro-ro laeva vastuvõtmine on võimalik ka enne sadama sissesõidutee (kanali) laiendamist ja süvendamist ning asendiskeemil toodud taristu asend võimaldab ro-ro laeva vastuvõtu ettevalmistamisele asuda kohe pärast detailplaneeringu kehtestamist.

2.2. Planeeringuala kruntideks jaotamine

Planeeringuga on kavandatud olemasolevad katastriüksused ümber kruntida neljateistkümneks sadama maa krundiks. Kõik krundid on kasutusel sadama teenindamiseks ning on mõeldud kinniseks territooriumiks. Seepärast ei kavandata sadama alale avaliku kasutusega tänavaid.

Planeeringus näidatud krundipiire on vastastikuse kokkulepe alusel lubatud täpsustada ja muuta.

2.3. Krundi hoonestusala ja ehitusõigus

Krundi hoonestusala ja ehitusõigus on esitatud joonisel 4. Hoone ehitamine on lubatud joonisel näidatud hoonestusala piires vastavalt ehitusõigusele. Hoonestusala piires on lubatud lisaks hoonete ehitamisele ka teede, parkla, haljasala ning erinevate krundi toimimiseks vajalike rajatiste ehitamine. Planeeritud haljasala tingmargiga tähistatud alal on lubatud ehitada ka tehnorajatisi ja kergliiklusteid. Planeeritud hoonete suurimaks absoluutkõrguseks on planeeritud 18.00.

2.4. Ehitise ehituslikud, arhitektuurilised ja kujunduslikud tingimused

Uute hoonete ehitamisel on välisviimistluses keelatud kasutada algupäraseid imiteerivaid ehitismaterjale.

Detailplaneeringuga ei piirata ehitusprojektide koostamisel muid hoonete ehituslike tingimusi – lubatud on kõik võimalikud lahendused, mis sobivad kokku kavandatavate hoonete arhitektuuriga ja hoonetele esitatavate ohutusnõuetega. Tulepüsivusklass tuleb määrata projekteerimisel lähtuvalt ehitise kasutamise otstarbest ja sellele seatud nõuetest.



2.5. Liikluskorralduse põhimõtted

Põhiline juurdepääs on sadamale kavandatud põhja suunast veesõidukitega.

Juurdepääs maismaasõidukitega on planeeringualale kavandatud lõuna suunast Uus-Sadama tee kaudu. Sadama tee kaudu on lubatud planeeringualale juurdepääs ainult kergliiklusele ja soovi korral kohalikele sõiduautodele.

Kruntidele Pos 1 kuni Pos 13 on planeeritud krundisisesed teed, kus liikumine on kavandatud vastastikuse servituudi seadmisega. Planeeringualal olevad Sadama tänava maaüksused Sadama tänav T1, Sadama tänav T2 ja Sadama tänav T3 on kavas likvideerida.

Sadama teest kuni Uus-Sadama teeni ning Uus-Sadama tee äärde kuni Sadama tn 6 maaüksuseni (väljaspool planeeringuala) on kavandatud kergliiklustee, mis tagab kergliiklejatele pääsu rannaalale.

Perspektiivselt on lubatud rajada teine juurdepääsutee Lontova teelt, lõuna suunast.

Mere kaldale ette nähtud kallasrada on kavas sadama territooriumist mööda viia piki sadamaala idapiiri, seejärel meremärgi sihti mööda või kavandatava uue lõunapoolse juurdepääsu koridoris Lontova teeni, mööda Lontova teed ning seejärel tagasi mere äärde kas piki Sadama teed ning ülalpool mainitud kergliiklusteed või kaugemalt läänesuunast piki Kunda jõe kallast.

Mootorsõidukite ning jalgrataste parkimine tuleb lahendada kruntide siseselt vastavalt vajadusele ning tuginedes standardile EVS 843 „Linnatänavad“. Parkimiskohtade arv ja paiknemine tuleb määrata projekteerimisel. Riigiteedel parkimine ei ole lubatud. Planeeritud kruntide vaheline liikluskorraldus on esitatud joonisel 4 ja tekstiliselt servituutide peatükis.

2.6. Haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted

Planeeringualal tuleb võimalusel säilitada olemasolevad heas tervislikus seisukorras olevad puud, mis ei jää ehitatavate hoonete, teede ja rajatiste alale. Olemasolevate puude likvideerimine või säilitamine määratakse projektiga.

Planeeritud kruntidel on lubatud läbipaistvate piirete ehitamine, välja arvatud teeservituudi alal. Piirded peavad võimaldama kallasraja möödaviiku planeeringuala ida- ja osaliselt lõunaosas.

Planeeringualal tekkivad jäätmed tuleb kokku koguda vastavatesse konteineritesse.

2.7. Tehnovõrgud

2.8.1. Olemasoleva olukorra iseloomustus ning üldosa

Planeeritud katastriüksus on varustatud elektri- ja sideliinidega, veevarustus ja kanalisatsioon on lahendatud lokaalselt.

Planeeritud tehnovõrkude ja –rajatiste asukoht on näidatud indikatiivsetena ning asukoht täpsustub (võib muutuda) projekteerimise käigus.

2.8.2. Veevarustus

Täiendatakse edaspidi.

Tuletõrjervee tagamisel tuleb arvestada siseministri 18.02.2021. a määruses nr 10 „Veevõtukohta rajamise, katsetamise, kasutamise, korrashoiu, tähistamise ja teabevahetuse nõuded, tingimused ning kord“ esitatud nõuetega.

2.8.3. Kanalisatsioon ja sademevesi

Täiendatakse edaspidi.

Loodusesse juhitud heit- ja sademevesi peab vastama keskkonnaministri 08.11.2019 määrusele nr 61 „Nõuded reovee puhastamise ning heit-, sademe-, kaevandus-, karjääri- ja jahutusvee suublasse juhtimise kohta, nõuetele vastavuse hindamise meetmed ning saasteainesisalduse piirväärtused“. Tehnovõrkude täpsemad lahendused ja asukohad määratakse projekteerimisel.

2.8.4. Elektrivarustus ja välisvalgustus

Täiendatakse edaspidi.

Planeeringuala valgustus tuleb lahendada projekteerimisel vastavalt vajadusele ning ala kujunduslahendusele, uute mastvalgustite elektrivarustus näha ette maakaablitega.

2.8.5. Soojavarustus

Planeeringuga kavandatavate hoonete soojavarustus on planeeritud lokaalküttena. Lubatud on kõik küteliigid (sh päikesepaneelid- ja kollektorid), v.a kivisüsi ja muud oluliselt jääkaineid eraldavad küttematerjalid.

Täiendatakse edaspidi.

2.8.6. Telekommunikatsioonivarustus

Planeeringualal on olemasolev telekommunikatsioonivarustus. Planeeritud on pikendada planeeringuala siseselt telekommunikatsioonivõrku kuni uute ehitatavate hooneteni.

Täiendatakse edaspidi.

2.8. Kujad

Planeeritud hoonestusalale ehitamisel tuleb arvestada tuleohutusklasside ja hoonetevaheliste kujadega vastavalt siseministri 30. märtsi 2017. a määrusele nr 17 „Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded“. Hoonete vahele tuleb jätta nõuetekohane vahekaugus 8 m või rakendada teisi tuleohutust tagavaid meetmeid (nt tulemüüri nõuete vastava seiniosa rajamine).

2.9. Kuritegevuse riski vähendavad tingimused

Planeeringu realiseerimiseks vajalikke projekte koostades pidada silmas erinevaid kuritegevust vähendavaid meetmeid, mis seisnevad ennekõike alljärgnevas:

- planeeringualal optimaalse nähtavuse ja valgustuse tagamine;
- hea vaade ühiskasutatavatele aladele;
- erineva kasutusega alade selgepiirilise ruumiline eristamine.

Lisaks eelnevale võiks vajadusel kaaluda:

- jälgitavuse tagamisel abivahendite kasutamist (sh ka videovalve);
- vastupidavate ja kvaliteetsete materjalide kasutamist (uksed, aknad, lukud, pingid prügikastid, märgid);
- sobivat maastikukujundust ja arhitektuuri;
- ühises kasutuses olevate alade korrashoidu.



2.10. Müra-, vibratsiooni- ja insolatsioonitingimused ning muud keskkonningimused

Hoonete projekteerimisel arvestada ala ümbritsevate teedega – seda nii müra- kui vibratsioonikindluse tagamisel. Ruumide insolatsiooninõuded tagada projekteerimisel. Planeeringu elluviimisel arvestada, et planeeringuala läheduses asuvad lõunas elamualad ja läänes puhkealad. Arvestada, et planeeringualalt tulenev võimalik müra ei põhjustaks elamu- ja puhkealadel ülenormatiivset müra lähtuvalt sotsiaalministri 04.03.2002 määruses nr 42 esitatud müra normtasemetest.

Planeeritud alale ei ole tänase seisuga kavandatud keskkonnaohtlike objekte. Kui tulevikus tekib vajadus keskkonnaohtlike objektide kavandamiseks, tuleb sellele eelnevalt läbi viia keskkonnamõju hindamine koos vajalike uuringutega. Jäätmed tuleb koguda kinnistesse, vastavale jäätmeliigile sobivatesse konteineritesse. Jäätmete äravedu võib teostada vastavat luba omav ettevõtte.

Eesti looduse infosüsteemi andmetel on planeeringualal registreeritud mitu III kaitsekategooria kaitsealuse taimeliigi kahkjaspunase sõrmkäpa leiukohta. Planeeringuala lõunaosas on III kaitsekategooria kaitsealuse liigi kodukaku piiritletud elupaik. Valdav osa kodukaku elupaigast jääb planeeringualast välja. Ehitamisele ette jäävad kaitsealused isendid tuleb enne ehituse algust ümber istutada sobivatesse elukohtadesse lähikonnas. Ümberistutamist peab korraldama vastava eriala spetsialist. Kaitsealuse kodukaku pesapuid ei ole lubatud langetada ajal, mil kakud seda kasutavad. Kakkude võimalikult väikese häirimise tagamiseks tuleb projekteerimisel määrata sobiv tööde järjekord.

Planeeringuala asub ranna (Soome lahe) ääres. Vastavalt looduskaitseaduse § 38 lõike 5 punktile 2 ei laiene ehituskeeluvöönd kehtestatud detailplaneeringuga või kehtestatud üldplaneeringuga kavandatud sadamaehitisele ja veeliiklusrajatisele ning vastavalt punktile 3 ranna kindlustusrajatisele. Vastavalt üldplaneeringule asub planeeringuala valdavalt sadama ja rannateenistuse alal ning Kunda sadama arendusalal.

Ranna kallasrada on planeeritud ümber suunata piki planeeringuala idapiiri Lontova teele, millelt on Sadama tee ja Uus-Sadama tee kaudu tagatud pääs rannani planeeringuala lääneküljel.

Veekogusse või pinnasesse juhitud heit- ja sademevesi peab vastama keskkonnaministri 08.11.2019 määrusele nr 61 „Nõuded reovee puhastamise ning heit-, sademe-, kaevandus-, karjääri- ja jahutusvee suublasse juhtimise kohta, nõuetele vastavuse hindamise meetmed ning saasteainesisalduse piirväärtused“.

2.11. Muinsuskaitse tingimused

Kunda sadamast idas väljaspool planeeringuala asuvad meres kaks laevajäänust, mida ei ole seni uuritud ja mis hinnanguliselt pärinevad 19. sajandist. Veealune kultuuripärand on taastumatu ressurss. Seetõttu on uute tegevustega kaasnev negatiivne mõju veealusele kultuuripärandile pöördumatu ja püsiv. Sadama laiendamine ja sel eesmärgil merre tahkete ainete kaadamine, süvendamine ja intensiivistuv laevaliiklus avaldavad mõju merepõhjale ja veealusele kultuuripärandile.

Peale sadama valmimist on vaja läbi viia toimuvate merepõhja setete liikumise uuring. Selle eesmärk on hinnata kas ja kuidas mere täitmine ja süvendamine mõjutab mere põhjasetete (liiva) erosiooni/akumulatsiooni laevavakkide asukohas Kunda sadamast idas (koordinaatidel 6601145.79, 645008.21 ja 6601038.59, 645304.83).

Enne ehitustegevuse alustamist tuleb läbi viia allveearheoloogiline uuring, mille eesmärk on ülalmainitud vrakkide dokumenteerimine (st vrakkide päritolu tuvastamine, jäädvustamine ja

seisukorra hindamise eesmärgil teha video- või fotodokumentatsioon kasutades fotogramm-meetriat või kasutada muu samaväärse tulemusega tehnikat või meetodit, puidust vrakkide korral lisandub dendrokronoloogiline uuring, kui vraki vanust ei ole võimalik teiste meetoditega kinnitada.

Kui merepõhja setete liikumise uuringu tulemusena selgub, et vrakkide asukohas toimub erosioon ja nende säilimine algses asukohas on ohustatud, tuleb enne sadama rajatiste projekteerimist hinnata, kas sadama laiendamine on selline avalik hüve, mis kaalub üles vrakkide säilitamise algses asukohas. Kui vrakke ei saa säilitada algses asukohas, tuleb vrakkidel teha (allvee)arheoloogilised väljakaevamised ja teisaldada need lähimale Eesti merealplaneeringus määratud veealuse kultuuripärandi säilitusalale.

2.12. Servituutide seadmise vajadus

Kõikidele planeeritud kruntidele, mida läbib juurepääsutee kuni teiste planeeritud kruntideni, kavandatakse juurdepääsu tagamiseks teeservituudi või isikliku kasutusõiguse seadmine juurdepääsu vajava krundi igakordse omaniku kasuks. Servituutide asukoht on indikatiivne ja võib muutuda vastavalt teede ja tehnorajatiste püstitamiseks koostatavatele projektidele ning kinnisasjaomanike omavahelistele kokkulepetele.

Täiendatakse edaspidi.

2.13. Sundvõõrandamise või sundvalduse seadmises vajadus

Puudub vajadus sundvõõrandamise või sundvalduse seadmiseks.

2.14. Planeeringu elluviimine

Planeeringu elluviimine ei tohi põhjustada kahjusid kolmandatele osapooltele. Viidatud eesmärgi saavutamiseks tuleb arendajal eelkõige tagada, et ehitustegevus ei kahjustaks teisi piirkonna krunte.

Tehnovõrkude rajamine toimub vastavalt projektile ning kokkuleppele vastava võrgu valdajaga.



3. Kooskõlastuste ja arvamuste kokkuvõte

Lahendatakse edasisel planeerimisel.

Planeeringu on kooskõlastanud:

- -

Planeeringu läbi vaadanud ja heaks kiitnud:

- -

4. Joonised

- | | | |
|----|---|------------|
| 1. | Situatsiooniskeem | M 1:10 000 |
| 2. | Planeeringuala kontaktvööndi funktsionaalsed seosed | M 1:2000 |
| 3. | Olemasolev olukord | M 1:1000 |
| 4. | Põhijoonis | M 1:1000 |