**Vastused Assaku kohaliku peatuse DP menetlustoimingute raames 03.01.2024 valla poolt esitatud tähelepanekutele .**

**Kooskõlastaja: Pille Vals (47601242739)**

**Otsus:** Ei kooskõlastatud

**Põhjus:** Üldine märkus – palun viidata kommentaaride all punktide kaupa, kas ja kus on märkused sisse viidud. Detailplaneering algatati Rae Vallavalitsuse 30.05.2023 korraldusega nr 1150 (edaspidi korraldus).

1. Detailplaneeringu koosseisus on esitamata kõik uuringud, mis on toodud korralduses ja korralduse lisa 1 punktis 8. Detailplaneeringut ei saa esitada kooskõlastamiseks ilma uuringuteta. – Lisame uuringud valla menetluskeskkonda.

2. Korralduse lisa 1 punkti 4.3.2 tõi välja, et avalikult kasutatava sõidutee äärde näha ette valgustatud jalgratta- ja jalgtee, mis vastab tasemele „hea“. Planeeritavad jalgratta- ja jalgteed siduda olemasoleva jalgrattaja jalgtee võrgustikuga. Ülaltoodud tee lihtsalt lõppeb ära. Jalg-ja jalgrattatee on joonisel korrigeeritud ning kokku viidud olemasoleva väljaehitatud teedevõrgustikuga.

3. Põhijoonisel kajastub planeeritud kergliiklustee (mis on ca 2,7 m lai). Kuidas antud jalgratta- ja kergliiklustee vastab heale tasemele. Lähtuda standardist EVS 843 tabel 8.1. Jalgratturid ja jalakäijad tuleb eraldada. Milline on tipptunni kergliiklejate liiklussagedus? Palun pöörata mõistetele tähelepanu: Kergliiklustee mõiste – kõigi jalgsi, jalgrattal, tasakaaluliikuril, pisimopeedil ja ratsa liikumiseks kavandatud teede ja radade ühisnimetus. Jalgratta- ja jalgtee mõiste – jalgrattaga, tasakaaluliikuri ja jalakäija liiklemiseks ettenähtud eraldi tee või teeosas, mis on asjakohaste liiklusmärkidega tähistatud. Jalg- ja jalgrattatee on 3m, parkla sees näidatud jalgtee 2,5m. Kirjutame seletuskirja vastava nõude jalgratta ja jalgtee eraldamiseks ning asjakohaste liiklusmärkidega varustatuse vajaduse. Antud teema lahendatakse täpsemalt juba projekteerimisel, mitte detailplaneeringus.

4. Korralduse lisa 1 p 4.3.3 Arvestada ka jalgrataste parkimise vajadusega. Jalgratasetele ettenähtud parkla on väga väike. Seletuskirja on täiendatud ning lisatud et minimaalselt 20 kohta perpektiiviga, et saab juurde rajada vastavalt vajadusele. Samas küsimus, et palju KOV peab vajalikuks?

5. Suuremad kui 20-kohalised parklad liigendada haljastusega. Parkimisalade liigendamisel haljastusega arvestada, et hilisem hoolduse korraldamine oleks lihtne. Parkimisalad on haljastusega liigendatud ainult osaliselt. 71 parkimiskoha peale on 1 puu. Kuidas see vastab nõudele, et suuremad kui 20-kohalised parklad liigendada haljastusega? Võimalikku parkimise lahendust on täiendatud ja korrigeeritud, parkimise kohtade vahele on lisatud haljastust.

6. Seletuskirja haljastuse osa ei vasta korralduse lisa 1 punktile 4.3.3 ja lisa 2 punktile 5.15. Lahendust on korrigeeritud ning maantekaitsevöönd on jäetud haljastatuna.

7. Korralduse lisa 1 p 4.2.1. Näha ette krundil iga 600 m² kohta vähemalt 1 puu, mille täiskasvamise kõrgus on min 6 m. Põhijoonisel ülaltoodu ei kajastu. Vastav tingimus on kajastatud seletuskirjas ning soovitatava liigina antud hall lepp. Haljastuse täpsem lahendus koostatakse eraldi haljastusprojektiga projekteeerimise staadiumis. Hetkel arvestatud pos2 vajalik tagada 20 puud ning pos1 12puud.

8. Kuidas kajastub põhijoonisel korralduse lisa 2 punktis 5.15. toodud nõue: vähemalt 20% krundi pinnast määrata haljasalaks. Maantee kaitsevöönd on kohustuslik haljasala. Krundi iga 600m2 kohta ette näha 1 puu, mille täiskasvamiskõrgus on vähemalt 10m. Läbivate teede äärde planeerida puude allee. Teemaale ettenähtud kõrghaljastus peab jääma teemaale, arvestada tuleb tehnovõrkude kaitsevööndiga ning vastavate istutuspiirangutega? Vt. märkused p.6 ja 7

9. Kuidas on detailplaneeringu lahenduses tagatud korralduse lisa 2 punktis 5.14. toodu: lahendada nii ehitustegevuse ajal tekkivate jäätmete kogumine ja käitlemine kui hilisem heakorrastus ja olmeprügi kogumine vastavalt jäätmeseaduses ja Rae valla jäätmehoolduseeskirjas sätestatud nõuetele. Prügikonteineritele tagada võimalikult lihtne liikluskorralduslik ligipääs, järgides muu hulgas jäätmevedaja kehtestatud nõudeid konteinerile ja selle asukohale. Vastav teema on kajastatud seletuskirjas p 4.5

10. Detailplaneeringus on lahendamata korralduse:

 a. Lisa 2 punkt 5.2 ei saa sellest punktist aru. Mõjusid millele? Tegemist on peatusega, mitte kavandatava raudteega. Rail Balticu raudteetrass on eraldisseisev projekt, mille mõjusid hinnatakse.

b. Lisa 2 punkt 5.3 - seletuskirjas p 4. 7 Keskkonnakaitse on täiendatud ning toodud üldiselt avariiolukordade võimalikkkus ja tegevusnõuded.

c. Lisa 2 punkt 5.7 Seletuskirja p.4.7 on täiendatud.

d. Lisa 2 punkt 5.17 Planeeringuala puhul on tegemist lageda alaga ning puudub vajadus raietegevuse läbiviimiseks. Sellest tulenevalt ei ole põhjendatud kirjutada planeeringusse nõuet raietegevuse teostamisel arvestada pesitsusrahu perioodiga.

e. Lisa 2 punkt 5.18 Vajadus keskkonnalubade taotlemiseks puudub. Seletuskirja p 4.7 on täiendatud.

f. Lisa 2 punkt 5.19 Seletuskirja p 4.7 on täiendatud ning kirjutatud soojussaarte mõjust ja vähendamismeetmetest.

**Kooskõlastaja: Aili Tammaru (49006040276)**

**Otsus:** Ei kooskõlastatud

**Põhjus:** Esitan planeeringu täiendamiseks märkused:

1. Kontaktvööndi plaanil palume lisada kehtestatud detailplaneeringute juurde lisaks Plan ID’le ka kovID. Arvestatud, lisasime joonisele kehtestatud detailplaneeringute juurde ka kovID tähised.

2. Kontaktvööndi leppemärkide juures palume asendada perspektiivne trammitee perspektiivse autonoomse ühistranspordi koridoriga. Korrigeeritud

3. Detailplaneeringu lähteseisukohad punkti 6.1 kohaselt tuleb esitada kontaktvööndiskeem koos naaberplaneeringute lahendustega. Hetkel ei ole võimalik välja lugeda, mida on planeeringutega kehtestatud. Abiks võib olla Rae valla geoportaal <https://map.rae.ee/gis/apps/sites/#/data/> rakendus Detailplaneeringud ja projekteerimistingimused ning kiht detailplaneeringute skeemid. Joonist on täiendatud ning kehtestatud planeeringute osas on lisatud planeeringutega määratud hoonestusalad, krundi sihtotstarbed ning lubatud hoonete kõrgused.

4. Kontaktvööndi joonise nimetus on „Kontaktvööndi funktsionaalsed ja ehituslikud seosed“, kuid jooniselt pole võimalik välja lugeda ei funktsionaalseid ega ehituslikke seoseid – korrigeerida. Joonist on täiendatud kuvatava infoga lähtuvalt eeltoodud märkustest ning joonise nimetusena kajastame lihtsalt „Kontaktvöönd“

5. Olete põhijoonisel välja toonud, et pos 1 on ÄK 20/LJ 80. Maakatastri seaduse kohaselt on ärimaa ärilisel eesmärgil kasutatav maa. Ärimaa on äri-, büroo- või teenindusotstarbeliste ehitiste alune ja neid ehitisi teenindav maa, sealhulgas: 1) jaekaubandusehitiste maa; 2) hulgikaubandusehitiste maa; 3) toitlustusehitiste maa; 4) teenindusehitiste maa; 5) majutusehitiste maa; 6) reisijate teenindamisega seotud transpordiehitiste, sealhulgas lennu-, raudtee- ja bussijaama ning sadamaehitiste maa jne... Pos 1 on sihtotstarbelt 100% ärimaa. Kõikide RB peatuste puhul on lähtutud lahendamisel samadest lahenduse põhimõtetest ning maakasutuseks jaamahoonega seotud kruntidel määratud transpordimaa 80 % ning ärimaa 20 %. Sellise maakasutusega on Eestis lahendatud ka teised peatused nt. Balti jaam (Toompuiestee 37, kat tunnus 78408:802:0400), kus maakasutuseks on samuti määratud transpordimaa 80 % ning ärimaa 20%.

6. Põhijoonise pos 2 olete välja toonud, et tegemist on LT/LP 100 krundiga. Andmed kruntide moodustamiseks tabelis aga L100%, kuivõrd parkimisehitised on MaaKatS §18 prim lõike 5 kohaselt transpordimaa, siis palume ühtlustada. Põhijoonisel tabelis on kajastatud kruntide sihtotstarve detailplaneeringute liigi kaupa (LT/LP 100%) ning katastriüksuste liigi kaupa (L 100%). Andmed kruntide moodustamiseks kajastab vaid sihtotstarvet katasriüksuse liigi kaupa.

7. Palun kajastada põhijoonisel lisaks Rae autonoomse ühistranspordi perspektiivse peatuse ja RB peatuse ühendamine jalgrattaga ja jalgsi liiklejatele ka Tartu mnt ületuskoht/tunnel jalgrattaga ja jalgsi liiklejatele, mis võimaldab peatusesse saabuda ka teiselt pool Tartu mnt, ilma ohtliku teeületuseta. Antud planeeringu eesmärk ei ole lahendada autonoomse ühistranspordi peatusega seonduvaid ühendusi. Ühendus peatuse alaga on tagatud Põrguvaölja tee kaudu.

Kas äsja rajatud Assaku viadukti lahenduse juures on arvestatud jalakäijatega?

 8. Seletuskirjas palume kasutada riigiteede nimetamisel riigitee korrektset nimetust ja olemasolul ka kohalik nimetus sulgudes nt. 11330 Järveküla-Jüri tee (Põrguvälja tee). Arvestatud

9. Olete määranud hoonete ehitisealuse pinna max 870m2, samas kirjutanud seletuskirjas, et täpne hoonete maht täpsustatakse ehitusprojektiga. Lähteseisukohtade järgselt on võimalik planeerida ärimaale kuni 40% ehitisealust pinda ja lubatud kuni 2 hoonet – 1 põhihoone (jaamahoone) ja 1 abihoone (nt prügihoone vms). Hetkel olete maksimaalseks määranud ainult jaamahoone ning pole arvestatud võimaliku suureneva mahuga. Palume hinnata kas 870m2 on tõesti maksimaalne ehitisalune pind mida planeeringuga soovitakse, kuivõrd planeeringu kehtestamisel on ehitisealust pinda võimalik suurendada vaid läbi uue detailplaneeringu menetluse. Pigem tasub planeerida paindlikult. Arutame veel ja vaatame mahud kriitilisemalt üle.

10. Seletuskirjas toote välja, et „on lubatud püstitada väikeehitisi ehitisealuse pinnaga 0…20 m2“. Ehitisealuse pinna hulka loetakse kõiki ehitisi sh. väikeehitisi, mille püstitamisel ei ole vaja taotleda Ehitusseadustik Lisa 1 kohaselt ehitusluba ega esitada ehitusteatist. Lähteseisukohtade järgselt on lubatud kuni 2 hoonet – 1 põhihoone ja 1 abihoone. Palume korrigeerida. Abihoone kehtib üldjuhul elamute puhul. Jaamahoone puhul abihoonest ei saa rääkida. Kuidas vald käsitleb antud juhul kui alale vaja rajada prügimaja , jalgratta varjualust jms puhul?

11. Seletuskirja punkti 4.2 lisada lähteseisukohtades välja toodu. Hoonestustingimuste väljatöötamisel tuleb arvestada olemasoleva väljakujunenud keskkonnaga. Ehitiste välimus peab olema visuaalselt nauditav ning kaasaegse arhitektuurse lahendusega. Vältida tuleb naturaalseid materjale imiteerivaid viimistlusmaterjale ning ümarpalgi kasutust. Hoonete eskiisprojekt tuleb kooskõlastad Rae valla arhitektiga. Seletuskirja p 4.2 on täiendatud (Arhitektuurinõuded) .

12. Seletuskirjas läbivalt palume kasutada trammikoridor asemel autonoomse ühistranspordi koridor. Arvestatud

13. Arvestades, et tegemist on olulise infrastruktuuri sõlmpunktiga kirjeldada ka ühistranspordi (bussiliikluse) juurdepääsuvõimalusi ning võimalike bussipeatuste asukohtasid. Jalakäijate ohutuse tagamiseks siduda jalgteed tõmbepunktidega, näha ette ohutud teeületuskohad ning ühendused bussipeatustega. Sh kaaluda teeületuskoha rajamist koos valgustusega. Antud nõue väljub planeeringuala piiridest ja mahust. Vajalik vallaga läbirääkida.

14. Olete ette näinud 10 kohta pargi ja reisi parklale. Kuivõrd tegemist on olulise tähtsusega piirkondliku multimodaalse ühistranspordi peatusega palume läbi mõelda autoga saabujate parkimisvajadused – lühiajaline parkimine vs pikaajaline parkimine ning vastavalt sellele kujundada parkimise alad. Tegemist on perspektiivis lennujaamaga väga hea ühendusega parklaga. Antud planeeringuga ei lahendata autonoomse ühistrasnspordi või lennujaama jaoks vajalikku parkimist vaid lähtutakse jaama vajadustest. Vajalik oleks ehk vallaga teema läbirääkida . Selgituseks et tekstis 10 kohta on ette nähtud jalgratastele.

15. Kanda joonistele planeeritud objektide kaugused riigitee katte servast, sh hoonestusala, parkla jms. Lisatud mõõtketid

16. Läbi mõelda jäätmekonteinerite paigutus jaamahoone juures. Jaamahoone välimus peab olema visuaalselt nauditav ning jäätmekonteineritele oleks hea ette näha varjestus samas tuleb arvestada jäätmekäitlejale võimalikult lihtne ligipääs. Planeeringulahendus hoone mahu ja asukoha osas täpsustub hoone projekteerimise etapis. Välja on toodud, et väikeehitised peavad sobima terminalihoone arhitektuuriga. Ning et ka väliala osas tuleb lähtuda Rail Baltica projekteerimisjuhisest *Rail Baltica Design Guidelines*, mis kirjeldab ühtseid läbivaid nõudeid kõigis kolmes Balti riigis Rail Baltica raudteeinfrastruktuuri ja sellega seonduva projekteerimiseks.

17. Läbi mõelda kaitsehaljastuse rajamise vajadus müra tõkestamiseks riigiteelt ja RB trassilt planeeringualale ning ka planeeringualalt väljuv müra põhja ja ida suunal. Tegemist on jaamahoone ja -peatuse alaga, mida ümbritsevad transpordimaad ja tootmismaad. Detailplaneeringu raames on eraldi läbi viidud keskkonnamüra hinnang, millest lähtuvalt ei ole liiklusmüra leevendamise meetmed vajalikud. Assaku kohaliku peatuse planeeringuala sees olev peatust teenindav tee ei piirne müratundlike kinnistutega.

18. Seletuskirja punktis 4.7.2. olete välja toonud vee ja kanalisatsiooni lokaalsed lahendused. Lähteseisukohtade järgselt tuleb vesi ja kanalisatsiooni lahendada vastavalt Aktsiaselts ELVESO tehnilistele tingimustele. Tegemist on kokkuvõttega/väljavõttega ehitus ja hüdrogeoloogilisest uuringust. Vee ja kanalisatsioonivarustuse lahendus on antud vastavalt ELVESO tingimustele vt.seletuskirjas p.5.4 ja 5.6.

19. Vertikaalplaneerimise osas välja tuua transpordiameti seisukoht: Sademevett ei tohi juhtida riigitee alusele maaüksusele, sh riigitee koosseisu kuuluvatesse teekraavidesse. Põhjendatud juhul kui teekraavidesse sademevete juhtimine on vältimatu, tuleb tagada truupide, kraavide läbilaskevõime ja muldkeha niiskusrežiim. Selleks tuleb hinnata arendustegevusest lisanduvaid vooluhulki, riigitee kraavide ja truupide läbilaskevõimet, sh truupide seisukorda ja teostada läbilaskearvutused kuniks loodusliku eelvooluni. Lisasime vastavad laused seletuskirja p. 4.8.

20. Seletuskirja punktis 5.2 olete välja toonud, et sidevarustus tagatakse raudtee sisevõrgu või 5G võrgu kaudu. Lähteseisukohtade kohaselt tuleb sidevarustus lahendada operaatorineutraalse sidetaristu baasil, mis peab olema teenusvalmidusega ning võimaldama tarbijal liitumist vähemalt viie erineva sideoperaatoriga. Ei saa märkuse sisust aru. Planeeringu joonisel on kajastatud perspektiivne sidekanalisatsioon tegelikult olemas. Assaku jaamahoone sidevarustus on plaanis tagada raudtee sisevõrgu või 5G võrgu kaudu ning perspektiivse sidetrassi välja ehitamine ei pruugi toimuda samaaegselt Assaku peatuse ja sinna juurdekuuluva juurdepääsutee ehitusega.

21. Teed, liiklus ja parkimine kohaselt on planeeritud ala külastatavus päevas 1215 inimest, kuid VK osas 426 inimest päevas. Palume kontrollida külastajate arvu ning korrigeerida planeeringulahendust. Lähteandmetena on kasutatud sama dokumenti ALG (*RB Rail ,Technical note on regional station sizing and type choice: Estonia case ,21/02/2020 ; Authors: Arturs Caune, Stefano Manzo, Kaur Piho, Martins Ulans*) , kus VK osas on aluseks keskmine liiklejatevoog (AAWDT station,) mitte maksimaalne reisijate arv. Liiklusprognoos lähtub aga prognoositavast maksimaalsest külastajate arvust. 1215 inimest on platvormide külastajate arv mõlemas suunas (Assaku-Luige ning Assaku-Tallinn). 426 inimest on jaamahoone külastajate arv.

22. Korrigeerida detailplaneeringu elluviimise kava. Arvestatud

1. *planeeringujärgsete katastriüksuste moodustamine koos vajalike servituutide seadmisega;*

*2. tehnovõrkude ja -rajatiste projekteerimise tingimuste taotlemine, projekteerimine ning nendele ehituslubade taotlemine;*

*3. arendusega seotud teede rajamine ja nähtavust piiravate takistuste (puu, põõsas või liiklusele ohtlik rajatis) kõrvaldamine;*

*4. tehnovõrkude, -rajatiste ehitamine ning vastavate kasutuslubade väljastamine;*

*5. planeeringujärgse hoone projekteerimine, eskiisi kooskõlastamine, ehitusloa taotlemine ning ehitamine;*

*6. haljastuse rajamine;*

*7. hoonetele kasutuslubade taotlemine*.

23. Lahendamata on soojavarustus. – soojavarustuse lahendus on lokaalne. Lisatud peatükk 5.8

24. Seletuskirja esitamisel kooskõlastamiseks palume edaspidi Teksti esiletõstuvärvi mitte kasutada. Korrigeeritud

**Kooskõlastaja: Õnne Kask (49205240234)**

**Otsus:** Ei kooskõlastatud

**Põhjus:** Allpool minu poolsed ettepanekud ja küsimused:

- palun kavandada eraldatud jalgrattateed ja jalgteed nii alale ligipääsuks kui ala siseselt selgub ehitusprojekti käigus . Kuidas soovib vald jalg- ja jalgratta teed eraldada?

- jalgtee peaks kulgema ala siseselt mõlemal pool sõiduteed. ei näe vajadust. Lisaks jalgtee rajamine teisele poole sõiduteed ei ole teostatav ruumi kitsikuse tõttu.

 - kuidas toimub ligipääs alale lähenedes jalgrattaga või jalgsi Põrguväljatee lõunsuunalt? Jalgsi ja jalgrattaga liiklejatelt ei saa eeldada, et nad teevad ringi. Vastasel juhul on väga suur potentsiaal, et hakatakse sõiduteed ületama selleks mitte ettenähtud kohtades. Liiklusohutuse seisukohast ületuskoha rajamine ka lõuna poolt ringteed ei ole mõistlik. Järveküla-Jüri viaduktil kiiruspiirang on 60 km/h, plaaniraadius on 200m. Ülekäiguraja kavandamisel lõuna poolt, jääks see ala sama raadiuse peale. Viaduktist ületuskohani oleks jäänud vaid 30m. Aga kui me arvestame sellega, et autojuht läheneb ringristmikule ja ta on sellest eelnevalt informeeritud (liiklusmärgid) ja tema kiirus 20-30km/h lähedane,,,, siis saab olla ülekäigukoht.

 - eraldi võiks tuua välja, kuidas kulgevad erinevad teekonnad jalgsi ja rattaga liiklejatele jaama jõudmisel, selle võiks lisada kontaktvööndi analüüsi. Ühendus on tagatud Põrguvälja tee kaudu .

- palun planeerida nö välialal eraldi jalgrattatee, mis viib kuni jalgrattaparklani. See tagab, et jalgrattaga saab parklani võimalikult kiiresti ja jalakäijad teavad sellel alal mitte liikuda Tegemist on väliala tüüplahendusega, mis on RB juhenddokumentide ALG (*Design Guideline*s) järgi projekteeritud lahendus ning mis täpsustub projekteerimise etapis.

- jalgrattaparkla ei ole loogilises asukohas - see peaks olema jaamahoonele võimalikult lähedal ja asuma pigem hoonest lääne pool. Jalgratturi teekond peab kulgema võimalikult loogiliselt parklani ja sealt edasi jalgsi platvormini. - kavandatud jalgratta parkla ei ole piisavalt suur. Palun arvutada jalgrattaparkimise vajadus. Kuidas on tagatud jalgrataste pikaajalisema parkimise turvalisus? Mitu elektrijalgrataste parkimise kohta luuakse? Seletuskirjas on toodud, et Jaamahoone juurde autode parkimise alast eraldi on kavandatud kaetud jalgrattahoidla jalgrataste ja teiste kergliiklusvahendite laadimise ja lukustamise võimalusega. Jalgrattaparkla asukoht on põhimõtteline ning lahendatakse täpsemalt juba hoone projektiga kooskõlas. Vastavalt EVSile on toodud nõue tagada vähemalt 10 jalgrattakohta. Kas vallal on oma nõue/nägemus kui mitu jalgrattakohta peaks olema tagatud?

- kas on mõeldud rendirataste ja tõuekrataste parkimise asukohale? Pole DP teema

 - kas on mõeldud rendiautode parkimise asukohale? Pole DP teema

 - kas elektriautode laadimiskohti on piisavalt? Arvestades perspektiivset arengusuunda võiks neid olla tunduvalt rohkem. Valmisolek e. kaabeldus antakse kõikidele parkimise kohtadele

 - kas liinibussi tasku on piisav, et korraga saaks peatuda 2-3 bussi? - palun tuua välja perspektiivne trammipeatuse asukoht. Kuidas toimub loogiline liikumine eri peatuste vahel? Liikumine toimub jalgsi läbi väliala.

- kuidas on lahendatud nö kiss and ride asukoht? Ehitusprojekti teema. Hetkel näidatud väliala ääres ( Tegemist on väliala tüüplahendusega, mis on RB juhenddokumentide ALG (*Design Guideline*s) järgi projekteeritud lahendus.)

- kas ja kuhu on planeeritud joogiveekraan? Vajadusel projekteerimise teema

**Kooskõlastaja: Gerthard Tints (39709096022)**

**Otsus:** Ei kooskõlastatud

**Põhjus:** Taotluse kooskõlastamine võimalik pärast teiste märkuste lahendamist.

**Kooskõlastaja: Kristel Tramberg (48207090352)**

**Otsus:** Pole vaja kooskõlastada

**Põhjus:** Planeeringute arhitekti menetlus