

Planeerimiskomisjoni avalik ümarlaud Ranna tee 1 detailplaneeringu osas

10. aprill kell 18.00

Pirita Linnaosa Valitsus (Kloostri tee 6)

Osalejate nimekiri: Lisa 1

Koosoleku juhataja: Kristjan Maasalu

Koosoleku protokollija: Alina Tubli

Pirita planeerimiskomisjoni liikmed: Taavi Toppi; Ülle Rajasalu; Lea Nilson; Raivo Tabri.

1. Ülevaade projektist, projekterija K-Projekt AS-st, Inga Hansaar

- Planeeringu alasse kuulub Merivälja muul, palju praegust mereosa ja Tallinna linnale kuuluv Ranna tee kinnistu. Planeeringu lahenduse elluviimine on kulukas, sest väga palju tuleb merd täita. Detailplaneeringuga on planeeritud akvatoorium, mille äärde tulevad lainemurdjad (mille suuruseid hetkel keegi ei tea – arvutatakse projekteerimise staadiumis). Akvatooriumisse on planeeritud kuni 120 sildumiskohta. Sellest lähtuvalt on arvatud, palju on teenindavaid hooneid ja parkimiskohtade vajadus. Sadamahoone tuleb praeguse muuli asukohale. Arhitektuurivõistlus tuleb korraldada pärast planeeringu kehtestamist ja enne projekteeringu alustamist. Hoone on planeeritud kuni kolmekorruselise, Ranna teelt paistab kahekorruselise, kuna Ranna tee tasapind paikneb sadama maa-alast mitme meetri võrra kõrgemal. Alumisele tasandile on planeeritud jahisadama parkimiskohad, mänguväljak jne. Analüüsitud on ka vaateid. Ametlik vaatekoridor Tallinna vanalinnale on Merivälja muuli tipust. Muinsuskaitseamet on ka kooskõlastanud planeeringu. Sadamahoonesse on planeeritud toitlustusasutuse, sadama teenindamise ja majutusasutuse ruumid (igale funktsioonile 1 korrus).
Arhitektuurinõuetesse on sisse kirjutatud, et hoone peab olema võimalikult läbipaistev.

2. Kristjan Maasalu: Päris mitmest kohalike elanike ning asumiseltside laekunud ettepanekust kumas läbi liiga suur maht, vastuolo miljööväärtuslikkuse ja ruumitunnetuslikkusega. Palun nendele väidetele kommentaari.

- Mari Heinsoo, Tallinna Linnaplaneerimisamet – Meil hetkel ei ole nendele küsimustele vastuseid, kuna planeeringu koostamisega ei ole nii kaugele jõutud, et me oleks seda saanud põhjalikult analüüsida (linnaplaneerimise ametile ei ole veel läbivaatamiseks esitatud). Sellele muulile on üle kümne aasta otsitud mingisugust lahendust. Nüüd oli ettepanek (detailplaneeringu algatamisetpanek) nii esitatud, mida oli võimalik pärast hoone kõrguse korrigeerimist menetlusse võtta. Sellele algatamisetpanekule andsid kõik ametid oma seisukohad ja planeering algatati. Meil ei olnud põhjust keelduda, sest puudusid veel täpsemaid uuringuid. Me kujundasime esitatud ettepanekute põhjal tingimused detailplaneeringu algatamiseks, see on ainuke otsus, mis on seni tehtud – detailplaneeringu algatamine. Varem leidsime põhjused keeldumiseks, kuid praegu neid

ei olnud. Selge on see, et sadama kavandamisel tuleb lisaks muulile kaitserajatised rajada.

- Relo Ligi, Tallinna Keskkonnaamet – Projekti arutelu on toimunud ning see on heaks kiidetud riigi keskkonnaameti poolt.
- Inga Hansaar, K-Projekt AS – Hoone on planeeritud olemasolevatest tammedest madalamana – hoone jääb tammede varju.

3. Kristjan Maasalu: Teine sagedasti tõstatatud murekoht detailplaneeringu osas puudutab keskkonda - Merivälja muuli juurde kulgevale põhjahoovusele takistuse loomine, sadamevee kollektorite ümberjuhtimine jne. Kuidas mõjutab jahisadama detailplaneering haisuprobleemi ning vetikate ümberpaiknemist?

- Kai Künnis-Beres, Tallinna Tehnikaülikooli Meresüsteemide Instituudi teadur - Miks Tallinna laht haiseb? Üks hullemaid vetikate kuhjumiskohti jääb täpselt sinna sadama kõrvale. Suvel on meil tuuled valdavalt lääne ja edelast, mis tähendab, et tuul toob koguaeg Pirita jõevee ja vetikad sinna nurka. See tähendab, et need kuhjuvad sinna muuli juurde ja jäävad haisema. Sadevee kollektoritest üks tuleb kohe Aia tee otsa. Sealt läheb mööda ka rohekoridor, mis on ajutiseks või püsivaks elupaigaks ka mitmetele loomadele. Kogu maailm läheb selles suunas, et säilitada me looduslikke koosluseid ning see Pirita rannaala on üks vähestest sellistest. selline hädavajalik rohekoridor loodusliku lõiguna tuleb alles jätta ning vältida sellise unikaalse linnalähedase looduskoosluse täielikku tsiviliseerimist. Peale Reidi tee valmimist ei ole Tallinnas enam jäänud looduslikke rannikualasid, mistõttu on selle ainulaadse ilusa looduskoosluse hoidmine oluline muuhulgas ka roheline pealinna eesmärgi kandmiseks. Kuivõrd kavandatakse ulatuslik kaldakindlustus ja muudetakse rannajoont, tuleb hinnata ka selle tegevuse mõju merebioloogiale, sest vastupidisel juhul ei ole välistatud ka uute "haisualade" teke. Uued haisualad tulevad kindlasti ning mõlemale poole lainemurdjaid (kirja on pandud teistmoodi).
- Relo Ligi, Tallinna Keskkonnaamet – Keskkonnaministeeriumi kodulehel on kaks aastat kestnud uuring üleval, kus lisaks eelkõnelele tegelesid ka Tartu Ülikooli bioloogid selle teemaga. Me ei tea, kuidas satub nii palju lämmastikku ja fosforit Aia tee suublasse ja sealt merre. Kahju küll öelda aga see spaa teke on põhjasetete ja haisuprobleemi tekke puhul kõige parem asi, mis saab juhtuda. Selle töö valguses tuleb vaadata kumulatiivset mõju. Mere uuring, mis on tehtud, ei arvesta kõiki neid protsesse, mida linn teeb. Näiteks Reidi tee jne. Praegusel juhul arvestab mere uuring liiga vähe näitajaid, et me oskaksime hinnata, mis setetega sadama rajamise korral juhtub, sh milline saaks olema rajatise võimalik negatiivne mõju Pirita supelrannale, mis on tõenäoliselt olemas. Mul pole mingit kindlust, et vaatamata tehtud uuringutele, ei hakka Pirita ranna liiva erosioon suurenema. Keskkonnaamet sai hiljaaegu teada - suur osa Pirita jõe vett liigub Merivälja suunas, see oli ka Keskkonnaametile üllatus. Uuringute tulemused on eelduseks planeerimisega edasiminekuks. Sadama planeeringuga kaasneb vastutus Pirita ranna võimaliku hävimise osas ning mitte keegi ei julgeks seda vastutust võtta.
- Kodanik – Antud detailplaneeringu juures on Tallinna linn rikkunud kogu arenguprotsessi. Tallinna linna arengukavas aastateks 2014-2020 on punkt – sadamate arvu suurendamine Tallinna merealal. Tallinnal puudub arengukava sadamate arendamiseks ning tehakse eraldi (üksikuid) detailplaneeringuid.

4. Kristjan Maasalu - Millisele ekspertarvamusele või uuringule Tallinnas või Viimsis põhineb planeeritud sadamakohtade arv? On nende järgi nõudlus olemas?

- Fausto Capital OÜ esindaja - Olemasolevates sadamates on sadamakohad piisavalt täidetud ja meie näeme, et see perspektiivis kasvab ja sellele oleme panustanud.
- Kodanik – Sadamakohtade arvu osas on mul kommentaar – helistasin täna hommikul läbi neli suuremat Tallinna sadamat ja uurisin nende vakantsete kohtade olemasolu kohta – Noblessneri sadam (umbes 100 jahikohta ja sel aastal keeruline uute kohtadega, aga laiendavad neljasaja jahikohani aastaks 2020 ja ehitavad ka uue lainemurdja). Ehk siis Noblessnerisse lisandub 300 uut kohta. Helistasin ka Admiraliteedi Sadamasse, kus on 110 kaikohta, 50% täidetud ja 50% külaliste jaoks. Nemad olid ainuke sadam, kes ütlesid, et saatke oma laeva mõõdud, siis ütlen, kas ei saa või saab vaba kohta, teistes olid vabad kohad. Helistasin Kakumäe Sadamasse, nemad ütlesid, et 150 kohta on hõivatud ja 150 vaba. Ehk siis turu olukord on oluliselt muutunud. Helistasin veel Piritalle ja nemad ütlesid, et on kindlasti vabu kohti. Pirita TOP sadamas on kokku ca 200 kohta, vabu kohti on ka kõige külalisrohkematel kuudel, st. juunis ja juulis (rääkides päev hiljem TOP sadama kapteni Toomas Tutsiga selgus täiendavalt, et klientide puuduse tõttu nad võtavad välja poisid ja sulgevad kaisid). Kui me räägime sellest, et sadamakohti on vaja Tallinnasse juurde siis minu uurimus seda ei kinnita. Lisaks sellele on osa sadamaid arenemisjärgus – Leppneeme (külalissadama projektiga ühinenud), Rohuneeme, Tammneeme, võib olla Miiduranna. Arvestades praegu juba toimunud ning toimuvaid muutuseid Tallinna piirkonnas, on tekkinud olukord, kus on liiga palju kohti ning sadamate majandamine ei tasu ära. Ei linnaosa elanikud ega ka arendaja ei soovi, et sünniks mingi projekt, mis ei tasu ära. See on täna hommikune ülevaade. Täiendav märkus:
 - a) Pirital olevas Kalevi jahtklubis on ca 110 kohta, nendest 90 täidetud ja 20 vaba külalistele.
 - b) Pirita TOP sadam. Klientide vähesuse tõttu võtavad välja poisid ja sulgevad kaisid. Hinnanguliselt 200 alusekohta, nendest paljud siis vabad. Seega mingit vajadust Pirita linnaosasse täiendavate kohtade lisamiseks pole.
 - c) Tallinnas on veel üks täiendava sadama arendusprojekt. Nimelt on juba väljastatud ehitusluba Vööri tn. 2 projektile, mida juhib võimekas arendaja TTP. Selle alusel lisandub Tallinnasse veel 80 alusekohta.
- Fausto Capital OÜ esindaja – See, et vabu paadikohti Tallinnas on, ei tähenda, et neid ei peaks juurde rajama.
- Kodanik – Mul on tunne, et arendaja üritab võimalikult kiiresti planeeringu ja ehituse ära teha ja ära müüa. Vaevalt, et kohalike elanike huvi seisneb selles, et arendaja saaks selle eest mingi raha ja väljuks mängust. Tean ka seda, et tegelikult paadikohtade puuduse probleemi ei ole.
- Kodanik – K-Projekt AS-i poolt tehtud materjalides on punkt, mis peaks tooma välja detailplaneeringu avaliku huvi aspekti. Seal on praegu kirjas, et paranevad kergliiklejate liikumisvõimalused. See on ainuke avaliku huvi aspekt.
- Kodanik – Muul on lainemurdja, tegemist ei ole sadamaga. Arendajat ei huvita Merivälja elanike tulevik. Ettepanek on teha nullvariant ehk siis detailplaneeringut mitte kinnitada või on mul ettepanek, et linn ostaks Merivälja muuli arendajalt tagasi ning toimuks ideede kogumine ning muulile sobiva lahenduse leidmine, näiteks lauter korrastatud endise bussipaviljoniga jm. Esitatud toetavad paljud Merivälja vanemad

elanikud, pered, samuti nn uue Merivälja elanikud, tuntud akadeemikud jne. Praegune on lihtsalt tee sillutamine kortermajanduseks, ka näide Pirita metsa rajatuga on meil olemas.

- Kodanik – Kunagi oli Merivälja asumi ala karjamaa, kus oli hais, mis on praegu ka olemas. See on olnud seal mitmed sajad aastad. On rumalus ehitada selle haisu kätte hotell. On läbinähtav, et sinna tulevad hoopis kortermajad. Ei tohi unustada veekasutuse mahtusid, planeeritaval jahisadamal on kavatsus tarbida 1-s ööpäevas 32 m³ vett. Võrdluseks - sama palju kulutab 5-liikmeline perekond kvartalis.

5. Kristjan Maasalu - Kuidas peab kavandatud veekasutusele vastu Tuule tee veetrass? Kas Merivälja põhjaveetrass suudab anda vett kogu sadamale?

- Inga Hansaar, K-Projekt AS – Tallinna Vesi on andnud lahendusele positiivse hinnangu. Ka gaasiettevõtja kooskõlastus on olemas.

6. Kristjan Maasalu - Kas on arvestatud reoveemahutiga, mis pumbarikke korral suudab vältida reovee sattumist põhjavette?

- Inga Hansaar, K-Projekt AS - See on projekteerimise käigus tekkiv küsimus.
- Kodanik – Tegelikult on sadama näol tegemist tööstusobjektiga. Sadamat külastavad laevad annavad sadamas ära prügi ja fekaaljäätmel. Need pumbatakse laevadest välja – see küsimus jääb muule haisuteemale lisaks. Kas seda on kanalisatsiooniteemas arvestatud?
- Inga Hansaar, K-Projekt AS – Sellega on arvestatud.

7. Kristjan Maasalu – On laekunud Merivälja tee kaitse alla võtmise ettepanek. Mis on Tallinna Keskkonnaameti seisukoht sellele?

- Relo Ligi, Tallinna Keskkonnaamet – Kaitse alasid saab riigis moodustada kahesuguseid, riiklikud ja kohaliku kaitse alla kuuluvad. Võõndid on alati objektidega – olgu ta kivi või puu. Kui on ala, siis võõndit ei ole. Kaitse alla võtmine käib nii, et keegi teeb ettepaneku, otsitakse ja leitakse eeldatavat kaitseväärtust ja siis kaitseala kas moodustatakse või mitte. Näiteks Tehnika tänava kastaniallee on linnas plaanis võtta kaitse alla. Kui siin ette kujutada midagi sarnast, siis hetkel jään vastuse võlgu. Tegelikult on muul või sadam tehnorajatis.
- Kodanik – Kas muuliala saaks kaitse alla võtta kui nähtust?
- Kodanik – Mina tegin ettepaneku miljööväärtsliku alaga koha kaitse alla võtmiseks. Mulle öeldi keskkonnaministeeriumist, et Tallinna linnale tehakse väga palju ettepanekuid kaitse alla võtmiseks, kuid paljusid neist ei arvestata.
- Relo Ligi, Tallinna Keskkonnaamet – Seni pole Tallinna linn mitte kordagi keeldunud ühestki ettepanekust kaitse alla võtmise osas, riik on ise kaitse alla võtmisest keeldunud.
- Kodanik – Kohaliku kaitse tingimuste alla Merivälja muul kvalifitseerub.
- Kai Künnis-Beres, Tallinna Tehnikaülikooli Meresüsteemide Instituudi teadur – Meil on Merivälja muuli juures ilus looduslik kooslus, mis on turismiobjektina kasutatav. Terve elu on tallinlased käinud lainetamist vaatamas, mis on juba omaette suur väärtus. Meil ei ole praegu ühtegi teist sellist looduslikku kooslust.

8. Kristjan Maasalu - Kas mürareostuse analüüsis on arvestatud maksimumarvu veesõidukitega? Kas on arvestatud selle müra mõju lähiala elanikele koos tavapärase liiklusega?

- Inga Hansaar, K-Projekt AS – Saan seda öelda keskkonnamõju analüüsi põhjal – arvestades piirkonna üldist mürafooni ei ole alust arvata, et detailplaneeringu realiseerimisega lisanduv müra mõjutaks seda märkimisväärselt. Seetõttu ei saa planeeritava sadama poolt tekitatavat müra lugeda elamu- ja puhkeala suhtes oluliseks keskkonnamõjuks.
- Kodanik – See hinnang ei ole adekvaatne, sest ei baseeru kindlatel konkreetsetel numbritel.
- Kodanik – Kui jahte on seal ca 120, tähendab see umbes seda, et sadamas pannakse korraga tööle ca 120 muruniidukit. See, et see koht on seal tuuline, seda ta on. Sellest sadamast tulev müra kasvatab mürafooni oluliselt.
- Inga Hansaar, K-Projekt AS – Kuna ta on madalamal kui Ranna tee, siis seal on looduslikul barjäär, seega müra väga ülesse ei lähe.
- Relo Ligi, Tallinna Keskkonnaamet – Siin on lähtunud Tallinna linna strateegilisest mürakaardist, mida tehakse puhtalt liikluse põhjal kõigi magistraaltänavate müratasemete järgi. Siin pole vaja midagi juurde mõeldagi. Igal juhul on lubatud müra tase ületatud juba praegu. Kui jõutakse detailplaneeringu viimase versioonini, siis müra tuleb müra modelleerimisel lähtuda ka veesõidukitest, mis siia on kavandatud. Siin ma saan aru, et pole mõtet mitu korda seda müra modelleerida. Müra levib õhus alati lainena, ta ei ole sirgjooneline. Seetõttu seda mõõdetaksegi nelja meetri kõrguselt, kus ta on maksimaalne. Barjäär võib olla mõjutavaks, kuid veesõiduk tuleb merelt, seega see barjäär ei pruugi olla määrav.
- Kodanik – Soomes tehtud uuringutes on tuvastatud, et purjelaevade taglase (vandid, köied) poolt põhjustatud müra ulatub 80 db, mis on võrreldav muruniitmisel tekkiva müraga aluse kohta. Arvestades jahtide arvu, võib kumulatiivne müra olla väga suur. Samuti on Soomes tehtud uuringute põhjal tuvastatud, et purjelaevade vantide müra on kuulda kuni 1.2 kilomeetri kaugusele sisemaale!

9. Kristjan Maasalu - Kas detailplaneeringu koostamise käigus on veel plaanis täiendavalt hinnata mürataset?

- Inga Hansaar, K-Projekt AS – Praegu ei ole plaanis.
- Kodanik – Lähteülesanne ütleb, et tuleb esitada mürauuring, mis on korralike arvutustega.
- Fausto Capital OÜ esindaja advokaat – Küsimus on ka selles, et uuringuid ei ole mõtet teha enne, kui pole konkreetset hinnangut, mida sinna soovitakse või ei soovita. Meil on praegu detailplaneeringu arutelu esmane faas, kuhu veel saab teha muudatusi. Täiendavaid mürauuringuid on mõistlik teha siis, kui on teada, millised muudatused detailplaneeringusse tulevad.
- Kodanik – Puudub alus usaldada omanikku ning anda talle veel maad juurde, sest nelja aasta jooksul pole muuli remonditud või üritatud selle olukorda parandada.

10. Kristjan Maasalu - Detailplaneeringu eskiisid on umbmäärased ja pealiskaudsed. Kas arendaja oskab kommenteerida, kas esitatud visuaalses materjalis on eksitavat infot toodud?

- Inga Hansaar, K-Projekt AS – Kuna meil ei olnud piisavat materjali ette anda, siis välja toodud vaadete põhieesmärk oli anda ülevaade, kuidas hoone võiks jääda paistma. Seetõttu ei ole näidisvaadetes välja toodud ranna kindlustusrajatise ega jahtide maste.
- Kodanik – Kas on mõeldav, et detailplaneeringuga jätkatakse oma kinnistu raamides?
- Kodanik – Esimene küsimus: Lähteülesanne nägi ette, et arendaja peab otsustamiseks välja pakkuma mitu erinevat varianti hoone ja rajatise asukohtade ja mahtude osas. Praegu on laual otsustamiseks kaks varianti – kas maksimumvariant või nullvariant. Miks arendaja ei täitnud tingimust, mis oli talle seatud lähteülesandega? Teine küsimus puudutab vaatelisust – te mainisite, et tegelikult ei ole rajatiste kõrgused tänase seisuga teada, sest see sõltub täiendavatest uuringutest. Me teame ka, et eelmised arendajad on üritanud sinna ka varem sadamat rajada aga ükski neist ei ole oma eesmärgini jõudnud, sest loodusolusid on peetud liiga keerukaks. Keerukusele viitab ka antud DP dokumentide hulgas olev A. Erm'i esialgne arvamus, mis rõhutab, et lainemurdjad peavad olema väga kõrged. Kakumäe sadamat külastades, olgem ausad, veendusime, et vaatelisus saab olema märkimisväärselt piiratud juba lainemurdjate standardkõrguse juures, kust keskmise pikkusega inimese silmad ulatuvad napilt üle vaatama.. Kuidas ma saan uskuda praegu esitatud eskiisidel visandatud vaateid, kui me isegi ei tea, kui kõrged need lainemurdjate rajatised saavad tegelikult olema? Kuidas need mõjutavad olemasolevat merevaadet miljööalalt ning vanalinna kaitsevööndis nõutavat vaadeldavust vanalinna siluetele? Kolmas küsimus, mis saab mereuuringutest? Keskkonnamõtjude analüüsis ei ole ühtegi hinnangut sellele, kas sinna on üldse võimalik sadamat rajada. Kuidas vältida seda, et kui ühel hetkel peaks selgumagi, et sinna ei saa siiski sadamat ehitada ja seejärel ehitatakse mereala täitmisega juurde tekitatavale, arendaja kinnistuga liidetavale maa-alale hoopis kortermajad?
- Kodanik – Sadamat saaks äkki kasutada laevaliikluse jaoks, nagu kunagi varem? Aga peamiseks põhjuseks, miks siis randuda ei saanud ja laevaliiklus lõpetati, olidki lained.
- Relo Ligi, Tallinna Keskkonnaamet – Vette või merre võib ehitada ainult vee erikasutusloaga. Siin tuleks teha mereuuringud sellised, kui suured sadamarajatised üldse oleksid. Viimsi on väga hea näide, kus on kahjuks asjad halvasti nii Leppneeme sadama kui ka Kelvingu sadamaga, mis veab liiva täis setteid.
- Kodanik – Kui muul ehitatakse kümme meetrit pikemaks, hakkab sinna kogunema setete ja vetikate kogum.
- Relo Ligi, Tallinna Keskkonnaamet – Praegu tehtud mereuuringud on pealiskaudsed.
- Kodanik – See tähendab seda, et rannasoppi ei tule puhast vett.
- Relo Ligi, Tallinna Keskkonnaamet – Ilma riigi keskkonnaameti hinnanguta ei toimiks kuidagi selle planeeringuga edasiminekut.
- Inga Hansaar, K-Projekt AS – Detailplaneeringu ja keskkonnamõtju strateegiline hindamise aruande on Tallinna Keskkonnaamet ja riiklik Keskkonnaamet läbi vaadanud, märkused on tehnilist laadi, vajadust lisauuringute järele ei leitud. Lõplik keskkonnamõtjude aruande heakskiitmine Riigi keskkonnaameti poolt toimub detailplaneeringu menetlemise lõppjärgus.
- Kodanik – Tahan veel saada vastust küsimusele, miks tehti vaid üks detailplaneeringu variant kui lähteülesandes nähti ette mitut varianti.
- Inga Hansaar, K-Projekt – Selline otsus nähti ette omaniku poolt, et telliti meie käest ainult üks variant, sest väiksem sadam ei tasu majanduslikult ära.

- Kodanik – Võtame ranniku kohaliku looduskaitse alla, ettepanek keskkonnaametile. Teine ettepanek arendajale – teha korda muul ja paviljon ning paviljoni teha kohvik.
- Inga Hansaar, K-Projekt – See arendus on nii suur ja kui juba ette võtta need tööd, mida muul vajab, siis väiksema detailplaneeringu puhul ei tasu need omanikule ära. Seda ütles omanik meile detailplaneeringu koostamisel.

11. Kristjan Maasalu - Hind ja maksumus. Esialgse investeeringu mastaapsus võrreldes prognoositava tuluga. Kas ollakse valmis tutvustama põgusalt ärimudelit? Kas äriplaan on mingil kujul olemas?

- Fausto Capital OÜ esindaja – Praegu ei ole avalikkusele tutvustamiseks ärimudelit.
- Kodanik – Tundub, et sadam on mõeldud ainult suviseks kasutamiseks.
- Fausto Capital OÜ esindaja – See on sadamahoone, mida ei saa nimetada hotelliks.
- Kodanik – Hotellitoad ei saa olla nende majutamise tarbeks, kes tulevad laevaga sadamasse. Kusil pole öeldud, et sadamas peab olema majutusfunktsioon.
- Inga Hansaar, K-Projekt – Me võime funktsioone täpsustada.
- Kodanik – Kas laualt on läbi käinud see, mis juhtub siis, kui sadama rajamine sinna ei õnnestu? Milline on äriplaani nõ plaan B?
- Fausto Capital OÜ esindaja – Ei ole enda jaoks läbi arutanud sellist varianti, et teeme sinna hoopis sadama asemel kohviku.
- Relo Ligi, Tallinna Keskkonnaamet – Muuliga seonduvale alale ei tohi teha ärihoonet, see on ainult sadamahoone. See ei ole seadusega võimalik.

12. Kristjan Maasalu - Miks on hoone kõrgus detailplaneeringus märgitud 14,2 meetrit kui on lubatud ainult 11 meetrit?

- Inga Hansaar, K-Projekt – Seal oli väike eksitus, oleme TLPA-ga kokku leppinud, et selle korrigeerime - absoluutkõrguse määramisel liidame 11 meetrit olemasolevale maapinna kõrgusele.
- Mari Heinsoo, Tallinna Linnaplaneerimisamet – Detailplaneeringu koostamine on alles koostöö faasis. Kõik ettepanekud on oodatud ja esimest korda on selles etapis kaasamiskoosolek. Linnaplaneerimise Amet ootab konkreetseid ettepanekuid, samal ajal käib koostöö Tallinna Keskkonnaametiga. Juba praeguseks on esitatud väga palju ettepanekuid. Olen palju kuulnud süüdistavaid lauseid, kuid ma olen lihtsalt ametnik. Praegu ma ei oska veel öelda, millise lahenduseni me jõuame. Selle koosoleku järel arutatakse kõik ettepanekud läbi. Tuleb teha veel mitmeid uuringuid.
- Kodanik – Siis kui oli detailplaneeringu algatamine, siis me esitasime ka väga palju ettepanekuid, kuid nendest ei arvestatud midagi.
- Inga Hansaar, K-Projekt – Eskiisi avalik arutelu oli kaks aastat tagasi. Pärast seda hakati tegema uuringuid, konkreetset lahendust läbi lahendama ja seejärel tegime koostööd erinevate ametiga – keskkonnaametiga, veeteede ametiga jne, me oleme koguaeg tööd teinud. Arendaja soovis jätkata oma esialgse plaaniga. Ainuke institutsioon, mille ga koostöö on pooleli, on Piritä Linnaosa Valitsus, koostööd alustasime 31. augustil 2017.

13. Kristjan Maasalu - Detailplaneeringu algatamises on lähteülesanne teha koostööd isikutega, keda detailplaneering võib puuduta. Kas ja kuidas seda on tehtud?

- Inga Hansaar, K-Projekt – Meie pidime ühendust võtma meie kinnistuga külgnevate kinnistutega, meiega külgnevad kinnistud on Tallinna linna omad. Koostöök saab nimetada kõiki neid koosolekuid, mida oleme aasta algusest koos teiega pidanud.
- Kodanik – Kuidas nii? Lähteülesandes olid konkreetselt üles loetletud kõik kinnistud koos aadressidega, kellega koostööd eeldati?

14. Kristjan Maasalu – Milline on teie hinnang parkimiskohtade arvule?

- Kodanik - Kas projekteerija hinnangul on 180 kohalisele restoranile planeeritud piisav arv kohti, projekti järgi 15 kohta?
- Inga Hansaar, K-Projekt – Parkimiskohtade vajadus on arvatud vastavalt Tallinna parkimise korralduse arengukavale.
- Kodanik - Projektis toodud hinnang 15 parkimiskohta 180 restoranikoha suhtes pole adekvaatne. Kohe lähedal asub restoran Noa, mille põhiosas on ca 90 kohta (lisaks on gurmeeosa, aga selle kliendid tulevad peamiselt taksodega) ning nendel on olemas 20 parkimiskohta. Helistasin Noa restorani ja küsisin, kas 20 parkimiskohast piisab 80-90 külalise korral? Vastus oli, et üldse ei piisa, kohti on tõsiselt puudu ning kliendid pargivad ümberkaudsetele tänavatele ning Konsumi parklas.

15. Kristjan Maasalu – Kas keegi soovib midagi kokkuvõtvat lisada?

- Sooviksin veel puudutada avaliku huvi teemat. Tooksin siinkohas välja nii Pirita linnaosa elanike avaliku huvi ning Tallinna kui terviku avaliku huvi teema. Antud detailplaneeringu avalik huvi piirdub üksnes kergliiklustee osalise rajamisega. Arendatavad projektid peaksid arvesse võtma avalikku huvi ning juba toodud argumentide valguses on selge, Pirita linnaosal puudub avalik huvi uue sadama vastu, kuna Pirital juba on väikelaeva sadamad, kus kohti on piisavalt. Arvestades Tallinna linna juba lisandunud ning lisanduvate sadamate kohtade arvu, siis on ka Tallinnas jahikohtade üleküllus, seega puudub ka Tallinna linnal sellekohane huvi. Palun siinkohal kõigil kohal viibijatel elanikel hääletada käega märku andes, kes on sadama ehitamise vastu. Selle küsimuse peale tõusis üksmeelne kätemeri vastuhäälega, mis illustreeris selgelt kohalike elanike üksmeelset vastuseisu sadama ehitamisele.
- Taavi Toppi, Pirita linnaosakogu linnaplaneerimiskomisjoni esimees – Detailplaneering läheb järgmise linnaplaneerimiskomisjoni päevakorda. Täna ümarlaua mõte on kuulata inimesed ära, et see aitaks paremini otsust teha lähtuvalt sellest, mida kohalikud elanikud arvavad. Nüüd saame suunata planeeringu uuesti linnaplaneerimiskomisjoni ning seejärel linnaosakogu päevakorda.
- Kodanik – Palun pange protokoll, et kohapeal olnud Pirita elanikud on detailplaneeringu vastu.
- Mari Heinsoo - Elanike ja elanike esindajate ehk Pirita linnaosakogu ja linnaosavalitsuse seisukohad planeeringu edasiseks menetlemiseks on TLPA-le vajalikuks sisendiks planeeringu edasisel menetlemisel ning pole mingit põhjust arvata, et need seisukohad jääksid tähelepanuta. TLPA lausa ootab Pirita linnaosa nägemust vajalikest suundumustest kõnealuse ala planeerimisel.
- Kristjan Maasalu – Täna kõiki osalemast!