

Lp hr Fjuk

Lp hr Mänd

Tallinna Linnaplaneerimise Amet

t1pa@tallinnlv.ee

04.06.2018

**Ranna tee 1 kinnistu ja lähiala detailplaneeringust
ja keskkonnamõju strateegilisest hindamise aruandest**

Käesolevaga esitame Tallinna Linnaplaneerimise Ametile ettepanekud ja seisukohad seoses Ranna tee 1 kinnistu ja lähiala detailplaneeringu planeeringulahenduse ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande avalikustamisega ja avalikustamisel esitatud ettepanekutega perioodil aprill-mai 2018.a koos taotlusega esitada täpsustatud planeeringulahendus ja KSH aruanne hiljemalt oktoobris 2018.a. Ettepanekuid ja seisukohti esitasid detailplaneeringu planeeringulahenduse ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande avalikustamisel nii piirkonna elanikud, piirkonda registreeritud äriühingud kui ka riigi ja omavalitsuse asutused. Järgnevalt käsitleme esitatud ettepanekuid ja seisukohti kokkuvõtlikult ning esitame omapoolse ettepaneku planeeringulahenduse ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruandega seoses.

1. Vaadete tagamine Tallinna vanalinnale

Planeeringulahenduse kohaselt on ettenähtud sadamahoone katusele vaateplatvorm ning samuti peab olema tagatud vaade Tallinna vanalinnale sadamarajatistelt. Esitatud ettepanekutes ja seisukohtades on toodud esile, et ei ole teada, kuidas on tagatud sadamakaidelt vaade Tallinna vanalinnale.

Teeme ettepaneku, et täpsustame planeeringulahenduses toodud sadamarajatiste detailsust selliselt, et on üheselt arusaadav, millistelt sadamarajatistelt on tagatud vaade Tallinna vanalinnale.

Teeme ka ettepaneku, et arvestades tormide aegset populaarsust merelainete filmimiseks ja fotografeerimiseks Tallinna vanalinna taustal, siis käsitleme sadamarajatiste detailsema kavandamise ajal ka võimalust kavandada spetsiaalne nn fotografeerimiseks sobiv ja samaaegselt inimestele ohutust tagav ala.

2. Inimeste liikumine sadamaalal ja selle vahetus läheduses

Planeeringulahendusele on märgitud kallasraja kasutamise võimalused ja kergliiklusteede asukohad. Esitatud ettepanekutes ja seisukohtades on toodud esile, et võiks kaaluda erinevate maastikukujundlike vormidega lahendusi, sh nt rannapromenaadi kavandamist ning kergliiklustee osas on vajalik selgitada, kas Ranna tee merepoolsesse äärde kavandatav kergliiklustee võiks jätkuda lisaks Pirita supelranna poole ka Viimsi poole või ei ole see otstarbekas. Esitatud seisukohtade ja ettepanekutes käsitleti ka muret võimaliku valgusreostuse pärast.

Teeme ettepaneku, et täpsustame planeeringulahenduses liikumisteede asukohti ning erinevaid lahendusi, et pakkuda mitmekesiste maastikukujunduslike vormidega ja valgustusega alal võimalust rekreatsiooniks, sh alalt läbi liikumiseks.

3. Sõidukite liiklus sadamaalal ja selle vahetus läheduses ning sellest tulenev võimalik täiendav müra

Planeeringulahenduses on käsitletud sõidukite (mootor- ja veesõidukite) liikumist sadamaalal ja lähialal. Esitatud ettepanekutes ja seisukohtades on toodud esile, et sadamaga seotud mootorsõidukite arv mõjutab oluliselt piirkonna elanikke, kuna kasvab koormus Ranna teel, samuti on võimalik, et väheneb liiklusohutus. Lisaks toovad lisanduvad mootorsõidukid Ranna teel kaasa mürafooni tõusu. Esitatud seisukohtade ja ettepanekutes käsitleti ka muret veesõidukitest tuleneva müra osas, sh nii mootorveesõidukite kui ka tuule jõul liikuvate veesõidukite osas.

Teeme ettepaneku, et KSH raames käsitletakse sõidukitega seonduvaid asjaolusid, mis tulenevad sadamast nii Ranna tee liikluses kui ka mereliikluses ning fikseeritakse asjakohased ennetus- ja leevendusmeetmed. KSH raames väljaselgitatud asjaoludest ning ennetus- ja leevendusmeetmetest tulenevalt täpsustatakse planeeringulahendust.

Teeme ka ettepaneku, et KSH raames käsitletakse detailiseeritumalt müraga seotud teematikat, sh nii Ranna tee lisanduvatest autodest tulenevat müra kui ka veeliiklusest ning sadamast tulenevat müra koos asjakohaste ennetus- ja leevendusmeetmetega. KSH raames väljaselgitatud asjaoludest ning ennetus- ja leevendusmeetmetest tulenevalt täpsustatakse planeeringulahendust.

4. Rekreatsioonivõimalused seoses sadamaga

KSH-s ja planeeringulahenduses on toodud välja sadamaga seonduvad rekreatsioonivõimalused eelkõige väikelaevade osas. Samas ei ole käsitletud teiste veesõidukitega seonduvat, samuti ei ole käsitletud rannal toimuvaid puhkevõimalusi. Esitatud ettepanekutes ja seisukohtades on toodud esile, et vajalik oleks vaadata sadamat ka kui süstade ja muude kergveesõidukite liikumiseks mõeldud ala koos asjakohaste hoiuvõimalustega. Lisaks on toodud ettepanekutes ja seisukohtades välja, et ala kasutatakse ujumiseks, sh nii inimeste kui ka lemmikloomade poolt ning randa on kasutatud aktiivselt nn loodusõppekohana.

Teeme ettepaneku, et KSH raames ja planeeringulahenduses käsitletakse detailiseeritumalt rekreatsioonivõimalusi sadamaalal, sh nt võimalus teha sadamaalale rannataimede õpperada koos asjakohaste teabekandjatega, ohutu tormilainete fotografeerimise/filmimise koht, kalapüüdmisvõimalused, koerte ujutamiskoht, lisaks väikelaevadele ka teiste kergveesõidukite (süstad, kajakid) veeskamise võimalused ja hoiuvõimalused planeeringulahenduses juba ettenähtud hoonetes (nt nn sadamahoone abihoones), ning fikseeritakse asjakohased ennetus- ja leevendusmeetmed.

5. Rannakindlustus- ja sadamarajatiste paiknemine ja nn haisuprobleem

Planeeringulahenduses ja KSH-s on käsitletud rannakindlustus- ja sadamarajatiste paiknemist vastavalt Estkonsult OÜ poolt teostatud eskiislahendusele. Esitatud ettepanekutes ja seisukohtades on toodud välja, et vajalik on käsitleda võimalikke täiendavaid rannakindlustus- ja sadamarajatiste paiknemisi ja tehnilisi lahendusi. Lisaks on toodud välja, et tulenevalt rannakindlustus- ja sadamarajatistest muutub merre lastavast sadeveest tingitud haisuprobleem suuremaks. Eraldi on tehtud ettepanek, et nn haisuprobleemi aitaks lahendada see, kui sadeveetorustik paikneks kaugemal meres. Samuti käsitletud

kas sadama akvatooriumis ei teki vetikaid ja seega ka täiendavat haisuprobleemi. Lisaks on tehtud ettepanek selgitada täiendavalt välja kas rannakindlustus- ja sadamarajatiste ehitamine toob endaga kaasa vetikate kandumise Pirita supelrannale ja Viimsi poolsaare põhjatipu poole.

Teeme ettepaneku käsitleda KSH-s ja planeeringulahenduses rannakindlustus- ja sadamarajatiste täiendavaid paiknemisvõimalusi ning teostada täiendav uuring põhjahoovuste osas koos asjakohaste täiendavate ennetus- ja leevendusmeetmete väljaselgitamisega. Teeme ettepaneku täpsustada planeeringulahendust ja KSH-d esitades sadamarajatiste osas detailsema info (asjakohastes osades eelprojekti detailsusega). Samuti käsitleda olukorda, kus sadeveetorustik oleks paigutatud sadamakaisse nii, et oleks võimalik sadevesi lasta merre sadamarajatistest avamere poole. Sadamarajatiste osas teeme ettepaneku käsitleda alternatiivseid võimalusi vee sissevooluks akvatooriumisse, nt ette nähes sadamarajatist läbiva torustiku, mille kaudu on võimalik teine vee sissevool akvatooriumisse.

6. Sadamaehitiste, sh sadamahoone ja akvatooriumi ja faarvaatri kasutamine ja navigatsioonivõimalused

Planeeringulahenduses ja KSH-s on käsitletud sadamarajatiste kasutamist väikelaevade poolt vastavalt Estkonsult OÜ poolt teostatud eskiislahendusele. Esitatud ettepanekutes ja seisukohtades on toodud välja, et vajalik on käsitleda lisaks väikelaevadele ka teiste kergveesõidukite kasutamise võimalikkust tagades navigatsiooniohutus. Lisaks on käsitletud sadamarajatiste tehnilisi parameetreid, akvatooriumi sügavust ja faarvaatri paiknemist ning sadamahoone kasutatavust ja suurust.

Teeme ettepaneku täpsustada planeeringulahendust ja KSH-d esitades sadamarajatiste osas detailsema info (asjakohastes osades eelprojekti detailsusega), samuti koostada navigatsioonilahendus koos faarvaatri paiknemisega.

Lisaks planeeringulahendusele täiendada KSH-d akvatooriumi ja faarvaatri süvendamisega seonduvalt nähes ette asjakohased ennetus- ja leevendusmeetmed. Sadama kasutatavuse osas oleme seisukohal, et arvestades Tallinna väikelaevasadamate paiknemist on otstarbekas näha Merivälja jahisadam ette külalissadamana koos turismile suunatud teenustega, aga oleme seisukohal, et KSH raames tuleks käsitleda sadama erinevate kasutamiskiiside võimalikkust koosmõjus sotsiaalmajanduslike mõjude ning ehituskuludega, mistõttu teeme ettepaneku KSH-d vastavalt täiendada koos asjakohaste ennetus- ja leevendusmeetmetega. KSH raames väljaselgitatud asjaoludest ning ennetus- ja leevendusmeetmetest tulenevalt täpsustatakse planeeringulahendust.

7. Planeeringulahenduse täpsustamine tulenevalt vee- ja looduskaitseadusest

Planeeringulahenduses ja KSH-s on käsitletud vee- ja looduskaitseadusest tulenevaid nõudeid ja asjassepuutuvaid taotlusi, kuid seda ei ole tehtud nn lubade taotlemise täpsusega.

Teeme ettepaneku käsitleda vee- ja looduskaitseadusest tulenevaid nõudeid nii KSH-s kui ka planeeringulahenduses detailsusega, mis oleks vastavuses nn lubade taotlemise detailsusega.

Kokkuvõtvalt märgime, et planeeringulahendust ja KSH-d on vajalik täpsustada rannakindlustusrajatiste ja sadamaehitiste detailsema lahendusega ning teostada täiendavad uuringud põhjahoovuste, müra ja liikluslahenduste osas. Seejärel koostada KSH aruandes toodud, sh ennetus- ja leevendusmeetmeid arvestades ning arvestades planeeringulahenduse ja KSH avalikustamisel aprill-mai 2018.a esitatud

ettepanekuid ja seisukohti uus täpsustatud planeeringulahendus. Oleme seisukohal, et rakendades olemasolevale KSH teostavale meeskonnale ja planeeringu koostaja meeskonnale lisaks täiendavalt konkreetse valdkonna erialaspetsialiste on võimalik esitada täpsustatud KSH aruanne ja planeeringulahendus hiljemalt käesoleva aasta oktoobris.

Taotlus

Eeltoodust tulenevalt palun Tallinna Linnaplaneerimise Ametil lubada täpsustatud planeeringulahenduse esitamist hiljemalt oktoobriks 2018.a.

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/

Kenneth Karpov

Ranna tee 1 kinnisasja omaniku seaduslik esindaja