

Tallinna Keskkonnaamet
Harju 13
10130 Tallinn

Abilinnapea
Züleyxa Izmailova

Tallinn
19. juuli 2018. a

E-posti teel:

keskkonnaamet@tallinnlv.ee
zuleyxa.izmailova@tallinnlv.ee



EESTI LÄTI LEEDU VALGEVENE

Pärnu mnt 15, 10141 Tallinn, Eesti
tel +372 6 400 900
estonia@sorainen.com
reg nr 10876331

Läti
Kr. Valdemāra iela 21, LV-1010 Riia
tel +371 67 365 000, latvia@sorainen.com

Leedu
Jogailos 4, LT-01116 Vilnius
tel +370 52 685 040, lithuania@sorainen.com

Valgevene
ul Internatsionalnaya 36-1, 220030 Minsk
tel +375 17 306 2102, belarus@sorainen.com

ISO 9001 sertifikaat
www.sorainen.com

KESKKONNAÕIGUSE ALASED SEISUKOHAD JA TAOTLUSED RANNA TEE 1 KINNISTU JA LÄHIALA DETAILPLANEERINGU OSAS

Advokaadibüroo Sorainen esindab Merivälja Aedlinna Seltsi (registrikood 80126880, registreeritud aadress Võra tee 5, 12111 Tallinn; edaspidi **Klient**). Planeeringuga (defineeritud all) seotud taotlused on esitatud ka Tallinna Linnaplaneerimise Ametile 20.06.2018, mis on käesolevale kirjale lisatud kui lisa 1.

1. SEISUKOHAD JA TAOTLUSED

Käesolevaga esitame keskkonnavalitsuse Tallinna Linnavalitsuse 03.06.2015 korraldusega nr 874-k algatatud Ranna tee 1 kinnistu ja selle lähiala detailplaneeringu (planeering) osas:

1. Pirita ranna seisundi osas on Tallinna Keskkonnaamet (edaspidi TKA) Tallinna Tehnikaülikoolilt (edaspidi TTÜ) tellinud tervikliku uuringu „Pirita rannavööndi keskkonnauuringud ja rannakaitse rajatiste projekteerimise lähteülesanne“ (edaspidi PRKU, lisa 2), mis on ainuke teadaolev Pirita ranna kaitsmise eesmärgist lähtuv põhjalik uuring.

2. Selleks, et hinnata planeeringu õiguspärasust, tuleb arvestada Pirita ranna seisundiga, mis on PRKU kohaselt halb.

3. Lisaks PRKU-le on Pirita ranna seisu hinnanud kriitiliseks ka teised allikad, sealhulgas on 2007. aastal avaldatud teaduslikus artiklis „*Transport and distribution of bottom sediments*“ (edaspidi artikkel, lisa 3)¹ toodud muu hulgas välja, et Pirita rand on muutunud äärmiselt haavatavaks.

4. Eelnevalt mainitud uuringute tulemused ja järeldused kehtivad ka praegu – st. Pirita rand areneb ka tulevikus püsiva liiva/setete defitsiidi tingimustes (PRKU lk 34) ehk toimub rannajoone tagasiliikumine ja liivaranna häving.

5. Keskkonnaseadustiku üldosa seaduses (edaspidi KeÜS) kehtestatud vältimisprintsipiibist lähtudes ei ole lubatud planeerimine, mis põhjustab keskkonnoahu.

¹ Tarmo Soomere, Andres Kask, Jüri Kask, Robert Nerman. *Transport and distribution of bottom sediments at Pirita Beach*. Estonian Journal of Earth Sciences, 2007, 56.

6. Meie hinnangul on põhjus uute ja täiendavate uuringute tegemiseks ainult siis, kui ekspertide hinnangul on Pirita ranna seisund märkimisväärselt paranenud, st rannajoon on hakanud tagasi liikuma mere poole, moreenine kulutusrand on hakanud taas asenduma liivarannaga ning on ilmnenud olulised muutused, mille alusel võib arvata, et käesoleva kirja punktides 26 - 27 (ja PRKU lk-l 72) toodud järeldused ei kehti tänasel päeval.

7. Meile teadaolevalt ei ole Pirita ranna seisund paranenud, eelnevalt mainitud uuringute tulemused ja järeldused ning punktis 4 mainitud järeldused kehtivad endiselt. Pirita ranna seisundi osas märkimisväärsete positiivsete muutuste puudumisel on alust eeldada, et kirja peatükis 3.2 toodud ohud on püsivalt aktuaalsed ning täiendavalt uuringute tellimine on ebavajalik kulu.

8. Kui TKA peab siiski vajalikuks Pirita ranna osas uue uuringu tellimist, siis oleks vajalik arvesse võtta järgmisi asjaolusid:

a. Uue uuringu kasutamiseks otsustusprotsessis võrdväärselt PRKU-ga peaks see olema läbi viidud samadel alustel kui PRKU ning uue uuringu maht peaks olema analoogne PRKU mahuga, st uuringud peavad olema võrreldavad.

b. Uue uuringu tellijaks ja finantseerijaks peab olema TKA. Rannikuprotsessid on mitmetahulised ja hõlmavad suuremat mereala, seetõttu võib nende hindamine objektipõhise KSH raames olla mitteküllaldane (analoogset seisukohta on TKA väljendanud vetikate/haisualade probleemi suhtes). Lisaks sellele on KSH finantseeritud eraisiku poolt ning selle eesmärk pole Pirita ranna kaitse, vaid erahuviliste eesmärkide realiseerimine.

9. Samuti tuleb planeeringu keskkonnaõigusliku õiguspärasuse hindamiseks uurida, analüüsida ja arvesse võtta järgmiseid aspekte:

a. Olemasoleva vetikate kuhjumis- ja roiskumisala suurenemine (lõunapoolse planeeritud muuli taha tekib nn. „surnud tsoon“, kuhu hakkab täiendavalt kuhjuma orgaanilist ja mitteorgaanilist materjali). Kuna lõunapoolne muul loob takistuse vee tsirkulatsioonile, hakkab roiskumisala laienema „vabas“ ehk Pirita ranna suunas.

b. Uute vetikate roiskumisalade tõenäoline tekkimine sadama akvatooriumisse ning põhjapoolse muuli ning Miiduranna sadama vahelisele alale.

c. Sadamast lähtuv mikrobioloogilise reostuse risk ning selle võimalik levik Pirita ranna suunas.

d. Ranna tee äärse ületatud kriitilise mürataseme täiendav suurenemine olukorras, kus on kohustus mürataset alandada.

10. Palume korraldada kohtumine TKA ja Kliendi esindajate vahel eesmärgiga selgitada ja arutada planeeringu keskkonna- ja keskkonnaõiguse alaseid küsimusi.

11. Palume end teavitada TKA edasistest sammudest seoses planeeringu keskkonnavalaste küsimustega käesolevas kirjas toodud aadressidel. Teavitame ka, et Klient on valmis igasuguseks koostööks seoses planeeringuga kaasnevate keskkonnavalaste riskidega.

2. KOKKUVÕTE

12. Pirita ranna seisund oli 2005. aastal koostatud PRKU kohaselt halb. Pärast nimetatud uuringu valmimist ei ole koostatud uuringuid, mis kinnitaksid Pirita ranna seisundi paranemist.

13. Pirita ranna seisundi jätkuva halvenemise tingimustes on põhjendatud järeldada, et PRKU-s toodud hinnangud ja järeldused kehtivad ka tänasel päeval. Kuna planeeringulahenduse teostamine kujutab märkimisväärselt suurt ohtu Pirita ranna seisukorrale, tuleb KeÜS § 10 lause 1 kohaselt selleks loa andmisest keelduda.

14. Dr. Kai Künnis-Beres TTÜ-st on ekspertarvamuses leidnud (vt lisa 6), et planeeringulahenduses kavandatud tegevusega seataks ohtu planeeringuala veekogu hea seisundi saavutamine ning pärast sadama rajamist ei ole enam võimalik välistada Pirita supelranna mikrobioloogilist ohutust, samuti tooks antud planeering suure tõenäosusega kaasa makrovetikate vohamise laienemise Pirita ranna suunas.

15. Planeeringu teostamine suurendaks Ranna tee äärset mürataset, mis juba käesoleva kirja koostamise hetkel ületab kriitilist 70db mürataset.

3. PÕHJENDUSED

3.1. Planeeringu teostamine on KeÜS-i alusel keelatud

16. KeÜS § 5 kohaselt on keskkonnaoht olulise keskkonnahäiringu tekkimise piisav tõenäosus. KeÜS § 3 lg 1 kohaselt on keskkonnahäiring inimtegevusega kaasnev vahetu või kaudne ebasoodne mõju keskkonnale, sealhulgas keskkonna kaudu toimiv mõju inimese tervisele, heaolule, varale või kultuuripärandile. KeÜS § 3 lg 2 p 4 kohaselt eeldatakse olulise keskkonnahäiringu tekkimist olulise keskkonnamõju põhjustamisel.

17. Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (edaspidi **KeHJS**) § 6 lg 1 p 17 kohaselt on olulise keskkonnamõjuga tegevus muu hulgas mere süvendamine alates pinnase mahust 10 000 kuupmeetrit (vt täpsemalt punkt 32).

18. KeÜS § 10 lause 1 kohaselt tuleb keskkonnaohtu vältida. Riigikohus on leidnud, et kui tegevus põhjustab keskkonnaohtu, tuleb vältimispõhimõtte kohaselt selliseks tegevuseks loa andmisest keelduda.²

19. 2007 aastal ilmunud teaduslikus artiklis on toodud, et olulised negatiivsed muudatused Pirita rannal tekkisid, kui (i) Miiduranna sadam ning selle laevatee blokeerisid suuresti setete transpordi põhjast lõunasse, ning (ii) Tallinna Olümpiapurjespordikeskuse muulid suunasid juurdetoodava liiva sügavamale merealadele vähendades nii drastiliselt jõe toodava liiva transporti rannikusüsteemi. Artiklis rõhutatakse, et negatiivsed muutused Pirita rannal on kõige tõenäolisemalt seotud eelmainitud sadamate rajamisega, kuna esimesed märgatavad muutused tekkisid peale nende ehitamist. Samuti rõhutatakse artiklis, et Pirita ranna looduslikud taastusprotsessid ei ole seetõttu enam jätkusuutlikud ning rand on muutunud äärmiselt haavatavaks.³

20. Eelmises punktis toodu põhjal on planeeringuala lähedusse sadamate ehitamisel olnud Pirita ranna seisukorrale erakordselt negatiivne mõju. Planeeringuga kavandatakse jäikade tehisstruktuuride ehitamist merealale ning oluliste süvendustööde tegemist rannikuvees (vt käesoleva kirja p-d 31 - 32).

21. Seega põhjustaks planeeringu teostamine KeÜS § 5 alusel keskkonnaohtu, mis on KeÜS § 10 lause 1 ning kehtiva Riigikohtu praktika kohaselt keelatud.

22. Lisaks kavandatakse planeeringuga tegevust ehituskeeluvööndisse, mis on vastuolus LKS § 38 lg-ga 3 (vt lisa 1 p-d 2 ja 3) ning veekaitsevööndisse, mis on vastuolus

² RKKHo 11.11.2015 otsus nr 3-3-1-37-15, p 22.

³ Tarmo Soomere, Andres Kask, Jüri Kask, Robert Nerman. Transport and distribution of bottom sediments at Pirita Beach“. Estonian Journal of Earth Sciences, 2007, 56, lk. 251.

VeeS § 29 lg 4 (vt lisa 1 p 4). Juba ainuüksi eeltoodud vööndite otstarbega mitteamvestamine tähendab, et planeeringulahendusel on eeldatavasti kumulatiivselt oluline keskkonnamõju.

3.2. Pirita ranna seisund ja planeeringulahenduse mõju Pirita rannale

23. Lähtudes vajadusest Pirita randa kaitsta on TKA tellinud TTÜ-lt PRKU. Pirita ranna hävimise protsess on üldteada tõsiasi.

24. PRKU kohaselt põhjustab Pirita liivaranna hävimist ja rannajoone maismaa suunas liikumist ning rannametsa kahjustusi liiva defitsiit, mis on keskmiselt 1000-1500 m³ aastas. Liiva defitsiit on osaliselt inimtekkeline (Merivälja muul, Miiduranna ja Pirita sadam) ja osaliselt looduslike protsesside tagajärg (PRKU lk 64). Valdavaks tuleb lugeda inimtekkelise tegevuse tagajärgi, sest nähtavad muutused ilmnesid 2007. aasta teadusliku artikli järgi alles peale Miiduranna ja Pirita sadamate valmimist. Jätkuvalt on Pirita ranna eeltoodud muutused ja mainitud protsesside süvenemine silmaga nähtavad.

25. Kahes põhjapoolses sektoris on olukord katastroofiline – rannajoon on maismaa suunas liikunud 5 kuni maksimaalselt 40 meetrit. Keskmised sektorid kannatavad samuti liiva defitsiidi käes, kuid seda kompenseerib maakerge, mistõttu rannajoone muutused pole oluliselt märgatavad. Ranna lõunaosas lisandub liiva. Samas mainib PRKU, et tasakaaluseisundile lähene olukord ranna kesk- ja lõunaosas on habras ja „piisab väikesest muutusest tormide suunas, et kuhjumine selles piirkonnas asenduks kulutusega“ (PRKU lk 56).

26. PRKU toob välja, et liiva defitsiit oleks veelgi suurem, kui seda ei kompenseeriks osaliselt lisanduvad setted: „Pirita rannast sügavamatele merealadele kantava liiva summaame kogus on toodud hinnangust mõnevõrra suurem, kuna randa lisandub Merivälja muulist mööda transporditavat materjali ning ranna põhjaosas murrutatavat materjal. Seetõttu võivad vesiehituslikud ja rannikutehnilised tööd lõigul Pirita rannast Miiduranna sadamani oluliselt mõjutada Pirita ranna seisundit (lk. 64).

27. Seetõttu on eraldi hoiatatud Merivälja muuli ümbruses mereala süvendamise suhtes (lk 72): „Näiteks Merivälja muuli ümbruses mereala süvendamine viib tõenäoliselt järgmiste muutusteni:

i. *Väheneb setete transport põhja poolt lõuna poole ning enam-vähem sama suure koguse võrra süveneb liiva defitsiit Pirita rannas;*

ii. *Suureneb Pirita ranna põhjapoolsetesse sektoritesse jõudvate tormilainete intensiivsus, mis praegustes tingimustes sumbuvad muuli ümbruse madalas meres.“*

28. Pirita ranna kaitseks on PRKU välja pakkunud idee teha liivast ca 2 km pikkune liivavall ranna ette mahuga 56 000 m³. Isegi hiiglasliku 56 000 m³ lisamisel kaitsevallina oleks sellest abi kaitse eesmärgil vaid ca 20 aastaks (lk. 68).

29. Kirjavahetustes TKA ja TLPA vahel on mainitud PRKU-s toodud järeldusi, sh. neid katastroofilisi tagajärgi, mida tooks kaasa mereala süvendamine Merivälja muuli ümbruses (vt. TKA kiri 20051206 Nr. 6.1-6/1718 (lisa 4), sh. TKA seisukoht antud kirjast: „*Kuid kindlalt võib öelda, et Merivälja muuli mahtude suurenemisel tuleb lõivu maksta Pirita supelranna arvelt.“*

30. PRKU koostamise hetkel oli Pirita ranna seisund halb, mida tõendavad käesolevas peatükis toodud PRKU-s toodud andmed. Pärast uuringu koostamist ei ole tehtud teadaolevalt mistahes töid eesmärgiga Pirita ranna seisundit parandada. Seega puudub alus arvata, et Pirita ranna seisund oleks vahepeal paranenud ja pigem on ranna seisund jätkuvalt halvenenud, millise järelduse saab teha ainuüksi piirkonna visuaalsel vaatlusel.

31. Planeeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande (edaspidi **KSH**; lisa 5) kohaselt kavatsetakse eemaldada kriitilisest piirkonnast 51 150 m³ pinnast (KSH lk 26). Eemaldatav kogus on ülisuur võrreldes Pirita ranna hävingut põhjustava liiva defitsiidiga 1000 – 1500 m³ aastas.
32. Isegi kui eemaldatav kogus oleks väiksem, oleks selle maht ja mõju siiski väga suur, sest juba alates 10 000 m³ süvendatava pinnase eemaldamist loetakse olulist keskkonnamõju omavaks (KSH lk 67, KeHJS-e § 6 lg 1 p 17).
33. Eemaldatav kogus poleks ühekordse mõjuga Pirita rannale, sest tavapäraselt peale süvendustöid kandub süvendatud piirkond aja jooksul setteid täis ning see nõuab kordussüvendamisi teatud ajavahemiku järel. Näiteks Miiduranna sadama suhtes on PRKU välja toonud: „Sadama sissesõidutee osutus omapäraseks settekoguriks peenemate liiva fraktsioonide jaoks ning vajas sagedast süvendamist“ (lk 32).
34. Väiksempi häire setete transpordis või Pirita ranna põhjaosas murrutatava materjali liikumises võib kaasa tuua Pirita ranna keskosa hävingu, kui rikutakse sealne habras tasakaal.
35. Juhime kokkuvõtvalt tähelepanu järgmistele ohtudele/tagajärgedele, mis kaasneksid antud planeeringu elluviimisega:
- Pirita ranna liiva defitsiidi suurenemine merre tekitatud süvenduse „setteid püüdvale“ ja „setete transpordi häiriva“ mõju tõttu.** Tõenäoliselt hakkab süvend enda suunas imema setteid, põhjustades nende liikumise häireid ja suurendades liiva defitsiiti.
 - Jäikade vesiehitistlike struktuuride poolt põhjustatud liiva defitsiidi süvendamine.** Jäikade struktuuride eest viivad lained ära ligikaudu 60% enam liiva, kui lained viiksid ära selle puudumisel. Suur osa sellest liivast viiakse tugevates tormides tasakaalulise profiili alast välja tavaliselt sügavamale merealale ning see enam tagasi ei tule. (PRKU lk. 61-62). **See tähendab otsest liiva defitsiidi süvendamist setete transpordi piirkonnas.**
 - Jäikade struktuuride vette ehitamine, eriti rannaga paralleelsete struktuuride ehitamine, hävitab tavapäraselt ranna nende „kaitsevarju“ piirkonna lõppemise kohas erosiooni kiirendamise kaudu** (vt sh PRKU lk 61-62). Planeeritava lainemurdja pikkus koos kehandiga on ca 250 m. Sisuliselt tähendab see, et ülimalt suure tõenäosusega hävineb Pirita liivarand täiendavalt ca 250 meetri ulatuses, aga see võib toimuda ka oluliselt pikemal rannalõigul, kuna lisaks lainemurdja pikkusele tuleb arvesse võtta praeguse muuli planeeritavat pikendamist ca 35 m ulatuses mere suunas, mis nihutab kiirendatud erosiooniga piirkonna veel rohkem Pirita liivaranna sügavusse.
 - Sadama akvatooriumist ja laieneva „sadamavarju“ piirkonnast setete juurdevoolu peatumine Pirita ranna suunas.** Sisuliselt tähendab see, et nendelt aladelt lakkab täiendava materjali murrutamine ja settevool Pirita ranna suunas, mis seni on „toitnud“ Pirita liivaranda ja aidanud defitsiiti vähendada. Lisaks sellele on praktiliselt kindel, et juurdeehitatava lõunamuuli taha hakkavad kuhjuma setteid, mis omakorda süvendavad liiva defitsiiti Pirita rannal.
 - Massilise vetikareostuse laienemine ning uute roiskumis- ja haisualade tekkimine.** Seda temaatikat on põhjalikumalt käsitletud järgmises peatükis.
 - Kumulatiivsed mõjud.** Eeltoodud mõjudel on kahtlusteta kumulatiivne iseloom, mis tähendab seda, et mõju Pirita rannale on eelduslikult oluliselt suurem kui ühe ohtu eraldi eksisteerimise korral. Lisaks kumuleeruvad eeltoodud mõjud kõigi teiste selles kirjas eraldi välja toomata muude keskkonnamõjudega, mis on tavapärased mistahes sadamate ehitamisel.

3.3. Vetikareostus ja haisureostus Pirita rannas

36. Lisaks liivaranna hävimisele ohustab Pirita randa planeeringu teostamisel ka vetikareostuse ja sellega kaasneva haisureostuse laienemine. Vetikareostuse probleemi peab tõsiseks ka Eesti Keskkonnaministeerium, kes on tellinud vastavas küsimuses uuringu TTÜ-lt. Uuringu läbiviija Dr. Kai Künnis-Beres, kes on tõenäoliselt antud valdkonna parim asjatundja.

37. Dr. Kai Künnis-Beresi käesolevale kirjale lisatud seisukoha järgi (vt [lisa 6](#)) hakkavad tõenäoliselt planeeritava objektiga seoses vetikate roiskumisalad laienema Pirita ranna suunas: „*Olen seisukohal, et kavandatud tegevusega seataks ohtu planeeringuala veekogu hea keskkonna seisundi saavutamise ning kavandatav tegevus toob suure tõenäosusega kaasa negatiivse mõju makrovetikate vohamise laienemisega Pirita supelranna suunas. Pärast sadama rajamist pole enam võimalik välistada Pirita supelranna mikrobioloogilist ohutust, mis seni on olnud selle supelranna suur eelis ja omapära.*“

38. Lisaks supelranna rikkumisele läbi vetikate reostuse kaasneb sellega ka massiivne haisureostus, mis on kohalikele elanikele teatud suveperioodil peaaegu „väljakannatamatu“.

39. Kuna vetikareostuse ja haisureostuse probleemi pole seni seoses planeeringuga käsitletud, siis teeme TKA-le ettepaneku antud probleemi analüüsida ja hinnata. Juhime ka tähelepanu, et kuivõrd Pirita ranna suureneva vetikareostuse ohule on andnud selge tõenäosuse ala juhtivaid eksperte, siis ei ole võimalik antud ohtu praeguse planeeringu puhul tähelepanuta jätta.

40. Kuna planeeringulahenduse teostamine toob suure tõenäosusega kaasa negatiivse mõju makrovetikate vohamise laienemisega Pirita supelranna suunas, tuleb KeÜS § 10 lause 1 kohaselt planeeringulahenduse toetamiseks loa andmisest keelduda.

3.4. Müra, liikluse ja õhusaaste mõjud

41. Planeeringu realiseerimisega kaasnevaks mõjuks on ka liiklussageduse kasv ning kaasnev müra, sh kaasnev müra sadamast. Liikluskoormus Ranna teel on suur ning sellega kaasnev müra ületab kriitilist 70db mürataset⁴. Meriväljal on tegemist miljööväärtusliku aedlinnaga, kuid praegune müra Ranna tee ääres ületab tööstuspiirkonnale lubatud mürataset. Piirmäära ületamisel tuleb hakata ellu viima müra vähendavaid tegevusi. Lisaks mürale põhjustab liiklus ka õhusaastet. Juba praegu taluvad Ranna teega piirnevad elanikud üle kriitilise piiri ulatuvat mürareostust, mida kinnitab ka KSH ja Tallinna mürakaart.⁵ Tegu on kriitilise vaikse piirkonnaga, mida planeerides tuleb mõelda, kuidas mürataset alandada⁶.

⁴ Lisa 7. Välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava Tallinnas aastateks 2014-2018. Tallinn 2013, lk 18.

⁵ Tallinna linna strateegiline mürakaart 2017 (ver. 29.12.2016), p 2.51. Ala mürasituatsiooni hindamisel lähtutakse sotsiaalministri 4. märtsi 2002 määruse nr 42 „Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid“ nõuetest. Vaadeldavad müratundlikud alad võib lugeda olemasolevateks II kategooria elamualadeks, mille puhul müra hindamisel lähtutakse piirtaseme nõuetest 60 dB päeval ja 55 dB öösel, sh hoonete teepoolsel küljel on lubatud 65 dB päeval ja 60 dB öösel. Planeeritava ala puhul on tegemist III kategooria segaalaga, millele vastavad piirtaseme väärtused on 65 dB päeval ja 55 dB öösel, hoonete teepoolsel küljel vastavalt 70 dB päeval ja 60 dB öösel (vt Tallinna linna välisõhu strateegilise mürakaardi ajakohastamine. Seletuskiri. Inspiring Environment. Tallinn 2016 – 2017, lk 8). Vahetult Ranna tee äärsetel elamualadel küündib müratase päeval ajal üle 65 dB, kohati ka üle 70 dB.

⁶ Lisa 7. Välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava Tallinnas aastateks 2014-2018. Tallinn 2013, lk 36.

42. Planeeringu algatamise korralduse p-s 3 on seatud kohustus planeeringumenetluse käigus esitada mürauring koos õhusaaste hinnanguga, et välja selgitada sadamast lähtuv müra ning lokaalkatlamaja ja kütusetankla õhusaaste mõju ümberkaudsetele elamutele. Nimetatud mürauringut planeeringu materjalide, sh KSH aruande seas ei sisaldu.

43. Rõhutame, et Ranna tee äärset mürataset tuleb vähendada, mitte leevendada planeeringu teostamise tulemusel juurde tekkivat müra.

44. Planeeringu teostamine suurendaks Ranna tee äärset mürataset. Teeme TKA-le ettepaneku analüüsida võimalusi antud piirkonnas müra vähendavate meetmete analüüsimiseks ning keelduda planeeringule loa andmisest juba praegu üle kriitilisel tasemel oleva mürareostuse tõttu.

Palume vastata käesolevale kirjale aadressidel: (i) merivaljaselts@gmail.com; ning (ii) mirjam.vichmann@sorainen.com.

Lugupidamisega

/digiallkirjastatud/

Allar Jõks
Vandeadvokaat

Lisad:

1. Tallinna Linnaplaneerimise Ametile 20.06.2018 esitatud taotlused ja lisad.
2. Uuring „Pirita rannavööndi keskkonnauuringud ja rannakaitse rajatiste projekteerimise lähteülesanne“.
3. Soomere, T; Kask, A; Kask, J; Nerman, R. Transport and distribution of bottom sediments at Pirita Beach“. Estonian Journal of Earth Sciences, 2007, 56.
4. TKA kiri 20051206 Nr. 6.1-6/1718.
5. Planeeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise aruanne.
6. Dr Kai Künnis-Beresi seisukoht Ranna tee 1 ja selle lähiümbruses kavandatava sadama rajamisele.
7. Välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava Tallinnas aastateks 2014-2018. Tallinn 2013.