

## Tallinna Linnaplaneerimise Amet

Vabaduse väljak 7  
15198 Tallinn

17.03.2020

### KORDUV TAOTLUS RANNA TEE 1 KINNISTU JA LÄHIALA DETAILPLANEERINGU MENETLUSE LÕPETAMISEKS

Advokaadibüroo Sorainen esindab Merivälja Aedlinna Seltsi (registrikood 80126880, Klient). Kliendi seisukohtade ja taotlustega on ühinenud Mähe Selts MTÜ (koos edaspidi Seltsid). Tallinna Linnavalitsuse 03.06.2015 korraldusega nr 874-k algatatud Ranna tee 1 kinnistu ja selle lähiala detailplaneeringuga seotud menetluse lõpetamise varasemad taotlused koos põhjenduste ja ekspertide seisukohtadega on esitatud Tallinna Linnaplaneerimise Ametile (TLPA-le) 20.06.2018, 17.05.2019 ning 21.01.2020 ja need on kättesaadavad koos lisadega Tallinna planeeringute registrist. Jään kõigi viidatud taotlustes esitatud seisukohtade juurde ja käesolevas taotluses neid ei korda.

#### 1. TAOTLUS

- 1) Lõpetada Ranna tee 1 kinnistu ja lähiala detailplaneeringu (planeering) menetlus PlanS 129 lg 1 p 1 ja p 3 alusel arvestades nii käesolevas taotluses kui ka seltside 20.06.2018, 17.05.2019 ja 21.01.2020 taotlustes sisalduvaid põhjendusi.
- 2) Mitte anda arendajale täiendavat tähtaega detailplaneeringu materjalide korrigeerimiseks.

#### 2. ÕIGUSLIK HINNANG

##### 2.1. Arendaja ei ole vaatamata korduvatele nõuetele planeeringulahendust viinud kooskõlla algatamiskorraldusega

1. Seltsid on pöördunud TLPA poole kolm korda taotlusega lõpetada Ranna tee 1 kinnistu ja lähiala detailplaneeringu menetlus.<sup>1</sup> TLPA selgitas oma kirjas seltsidele 21.02.2020 nr 3-2/19/892 - 30, et teeb otsuse menetluse jätkamise või lõpetamise osas pärast huvitatud isikule antud täiendava tähtaja saabumist ja esitatavate dokumentidega tutvumist.

2. Tallinna Linnaplaneerimise Ameti (TLPA) 10.10.2019 kirjaga nr 3-2/892-23 ja 22.01.2020 kirjaga nr 3-2/19/892-27 kohustati huvitatud isikut Fausto Capital OÜ (arendaja) esitama nõuetekohane planeeringulahendus TLV 03.06.2015 korraldusega nr 874-k algatatud Ranna tee 1 kinnistu ja selle lähiala planeerimiseks. TLPA 10.10.2019 kirjas nr 3-2/892-23 ning 22.01.2020 kirjas nr 3-2/19/892-27 esitatud tingimustele vastav planeeringulahendus tuli

---

<sup>1</sup> Seltsid on esitanud TLPA-le taotlused planeeringumenetluse lõpetamiseks koos õiguslike põhjendustega 20.06.2018, 17.05.2019 ning 21.01.2020 ning lisaks 19.07.2018 taotluse TKA-le (end Tallinna Keskkonnaamet) seonduvalt keskkonnaalaste seisukohtadega. 17.05.2019 esitasid seltsid õiguslikele põhjustele lisaks kaheksa tunnustatud eksperdi/asjatundja arvamused (*kõik taotlused ja materjalid leitavad Tallinna planeeringute registrist, DP kood 039840 või aadressilt <https://merivaljasetls.ee/muul/>*).

esitada hiljemalt 28.02.2020.<sup>2</sup> Nõuded planeeringulahenduse korrigeerimiseks olid eranditeta arvestamiseks.

3. Vastuseks TLPA nõuetele teatas huvitatud isik 27.02.2020, et kõik esitatud nõuded on täidetud. Selline seisukoht on ekslik.

4. Arendaja ei ole ka TLPA poolt antud täiendavaks tähtjaks nõuetekohast planeeringulahendust esitanud, mistõttu esineb õiguslik alus planeeringumenetluse lõpetamiseks. Palume arvestada ka 19.02.2020 Tallinna linnapeale M. Kõlvartile ning Tallinna Volikogu esimehele T. Terikule tehtud pöördumises väljendatud seltside seisukohti ning 17.05.2019 esitatud ekspertide/asjatundjate hinnanguid.<sup>3</sup>

5. Arendaja poolt 27.02.2020 TLPA-le esitatud planeeringulahendus ei kõrvalda planeeringu vastuolu algatamiskorralduse, PÜP ja Pirita linnaosakogu ja Pirita LOV tehtud ettepanekutega, sest:

1) Ligi 5 aastat kestnud menetluse jooksul on täitmata esmane algatamiskorralduses toodud nõue, et KSH peab käsitlema erinevaid planeeringulahenduse alternatiive ja selgitama välja keskkonnatingimuste ja keskkonnasäästlike meetmetega arvestava kõige sobilikuma planeeringulahenduse. Senini on esitatud sisuliselt vaid üks planeeringulahendus;

2) Esitamata on planeeringuala ja selle mõjuala analüüsil põhinevad järeldused ja ruumilise arengu eesmärgid, nende saavutamiseks valitud planeeringulahenduse kirjeldus ning valiku põhjendused, sh avalikuks kasutuseks kavandatavate parkimiskohtade arvu osas nagu seda on nõudnud TLPA oma kirjas arendajale 10.10.2019 nr 3-2/892 – 23. Ruumilise keskkonna analüüs põhineb materjalile seisuga 21.01.2018, maastikuarhitektuurne analüüs ja vaadete hindamine seisuga 2017. Ka detailplaneeringuga seotud muu materjal on esitatud endisel, muutmata kujul. Tehnovõrkude plaan rajaneb endisele planeeringulahendusele seisuga 27.02.2018. Merivälja sadama eskiis käsitleb endiselt kolmekordset hoonet endistes mahtudes seisuga 18.06.2015. Tugiplaani on esitatud seisuga 27.02.2018, liikluskorralduse joonis seisuga 21.01.2018, dendroloogiline hinnang seisuga 06.10.2016;

3) Planeeringumaterjalide hulgas puudub jätkuvalt üldplaneeringu muutmise ettepanek.<sup>4</sup> Kuivõrd nõuetekohast alternatiivide hulgast välja selgitatud parimat planeeringulahendust ei ole senini esitatud, saab väita, et senini pole toimunud ühtegi nõuetekohast avalikku arutelu, mis tähendab, et ka kaasamise kohustus on senini täitmata;

4) Planeering ei vasta koostöö käigus Pirita LOV ja Pirita linnaosakogu poolt tehtud ettepanekutele;

5) Põhijoonis ja seletuskiri on jätkuvalt olulises osas vastuolus. Arendaja enda poolt 27.02.2020 kaaskirjas lubatud muudatused põhijoonisel ei kajastu. Arendaja ei ole täitnud kohustust vähendada sadamaala suurust ja ehitusalust pinda vähemalt 30%. Hoone kõrgust on vähendatud ebapiisavalt (11 meetri asemel on kõrgus 10,5 meetrit);

6) Vastavalt planeeringu ettepanekule on planeeritava ala suurus 8,37 ha (mitte 7,91 ha nagu näeb ette algatamiskorraldus), kuid planeeringuga kavandatud kruntide arv on kolm kogupindalaga vaid 5303 m<sup>2</sup>. Põhijoonisel ei ole kajastatud planeeritava sadama rajamiseks vajalikke ajutisi krunte koos ehitusõiguse näitajatega (nii pindala kui parkimiskohtade arv).

---

<sup>2</sup> TLPA palus arendajal esitada detailplaneeringu lahenduse, mis on kooskõlas algatamise korraldusega, PÜP-iga, kirjades endis toodud täiendavate nõuetega. Vähendada tuli sadamaala suurust ja sadamat teenindava hoone kõrgust, korruste arvu, mahtu ning ehitusalust pinda vähemalt 30%.

<sup>3</sup> pöördumine ja ekspertide hinnangud on kättesaadavad Tallinna planeeringute registrist.

<sup>4</sup> vt selle kohta täpsemalt seltside 21.01.2020 taotlusest

Hetkel käsitletakse põhijoonisel ainult Ranna tee 1 krunti pindalaga 4301 m<sup>2</sup> ja mere täitmise arvelt tekitatavat krunti (pos 2) pindalaga 1002 m<sup>2</sup> eesmärgiga rajada Ranna tee äärde parkimisala. Sadama kaidele, lainemurdjatele, muulidele ja kalda täitmisega tekkivale alale planeeringu põhijoonise järgi krunti moodustatud ei ole;

7) Arendaja viimase ettepaneku kohaselt sadama akvatooriumi veeala pindala mitte ei vähene 30% aga hoopis suureneb. Vähendatud on küll mere täitmise osa, kuid vähendamata on akvatooriumi veeala pindala, kaide, lainemurdjate ja muulide pikkuseid/mahtu, mida saab eelkõige käsitleda sadamaala ehitusaluse pinnana. PÜP kohaselt tuleb üle 2 ha tervikalaga detailplaneeringus näha ette avalikult kasutatava sotsiaalmana haljastu (mängu- ja spordiväljakutega vm) rajamiseks u 5% planeeritavast alast (9 ptk „Detailplaneeringu koostamise alused“). Planeeringulahendusest ei nähtu selle nõude täitmist;

8) Ekslik on arendaja seisukoht, et sadamat teenindava hoone ehitusalust pindala on vähendatud 30% - varasema 1900 m<sup>2</sup> asemel on maksimaalne ehitusalune pindala 1330 m<sup>2</sup>. Arendaja on jätnud osa planeeritud maapealsest hoonestus lubatud alal joonisele kandmata. Kuivõrd osa planeeritud maapealsest hoonestusest joonisele kandmata on ebaõige ka arendaja väide, et hoonestuse mahtu on vähendatud varasema brutopindala 3100 m<sup>2</sup> asemel 2170 m<sup>2</sup>;

9) Planeeringus ei ole võimalikult täpselt kirjeldatud sadamat teenindava hoone, kasutust ja hoones kavandatavaid tegevusi;

10) Tagamata on inimeste vaba liikumine piki veepiiri. Avalikuks kasutamiseks on määratud üksnes kergliiklustee ala (vt arendaja enda selgituste järgi seletuskirja punktid 7.4 ja 5.2). Lisaks räägitakse kergliiklusteest eksitavalt kui promenaadist Ranna tee ääres.

## **2.2. Kõrvaldamata on oht Pirita ranna ja Merivälja tee äärse ranniku kahjustamiseks**

6. Lisaks eeltoodule esineb planeeringulahenduses kriitilisel määral puudusi, mis ei võimalda planeeringulahendust kehtestada. KSH ega ükski selle lisa ega ka mistahes muu planeeringumaterjal, sh T. Soomere eksperthinnang, ei ole kinnitanud, et Pirita ranna ja Merivälja tee äärne ranniku kahjustumine on välistatud või et ei teki lokaalseid muutusi planeeritava akvatooriumi lähistel.

7. Paralleelselt menetletava Pirita rannaala detailplaneeringu seletuskirjas on kirjas, et **setete dünaamikas on hüdrotehniliste rajatistega tasakaal juba praegu rikutud (Miiduranna sadam, kaid, muulid- põhjapoolsed rajatised (p 3.4). Selgelt on hoiatatud vesiehitistlike tööde (nt sadamate ehitus) eest ka Merivälja piirkonnas, kuna need võivad negatiivselt mõjutada Pirita ranna seisundit (st. kiirendada liivaranna hävingut).**<sup>5</sup>

8. Ka TKA on maininud PRKU-s toodud järeldusi, sh. tagajärgi, mida tooks kaasa mereala süvendamine Merivälja muuli ümbruses (vt. TKA kiri 20051206 Nr. 6.1-6/1718, sh. TKA seisukoht antud kirjast: „*Kuid kindlalt võib öelda, et Merivälja muuli mahtude suurenemisel tuleb lõivu maksta Pirita supelranna arvel*). Kavandatud planeeringuga kavatsetakse süvendustöid ca 51 000m<sup>3</sup> ulatuses, sh. ca 19 500 m<sup>3</sup> setteid. Süvendustööde ala jääb ca 500 m kaugusele Pirita supelrannast. Süvendatud ala lõikab ära igasuguse põhja-lõunasuunalise hoovusega kaasneva põhjaliiva liikumise ranniku suunas.

9. Arvestades planeeringuga kaasnevate süvendustööde mahtu ja nende korduvat ning kumulatiivset mõju, võivad süvendustööd ja sadama rajamine kaasa tuua ka Pirita supelranna

---

<sup>5</sup> Tallinna Keskkonnaameti (TKA) poolt tellitud uuring „Pirita rannavööndi keskkonnauuringud ja rannakaitse rajatiste projekteerimise lähteülesanne“, J. Kask ja T. Soomere (PRKU). PRKU on ainuke Pirita ranna kaitsmise eesmärgist lähtuv põhjalik planeeringumenetlusest sõltumatu uuring.

keskosa seisundi olulise halvenemise. Lisaks süvendustööde negatiivsele mõjule kaasneb planeeringuga teisi olulisi keskkonnoahtusid (vt. eksperthinnangud H. Tõnisson K. Künns-Beres, H. Orav-Kotta).

### **2.3. Kavandatud mahuga hoone puhul pole tegemist sadamahoonega**

10. Kavandatava hoone brutopindala on 2170 m<sup>2</sup>, samas kui sadamateenuste osutamiseks piisab olulisel määral väiksemast hoonest<sup>6</sup>. Hotellikohti hoonesse pole lubatud rajada (vt Piritä Linnaosa vanema seisukoht 25.05.2018). Toitlustamine muul otstarbel kui sadamateenuse raames ei ole aga sadamahoone funktsiooniks. 120 kohalise sadama teenindamiseks vajalike sadamateenuste osutamiseks on põhjendatud sadamahoone ehitusalune pind ca 150-250 m<sup>2</sup> ning piisab ühekorruselisest hoonest.<sup>7</sup>

11. Mingil viisil pole kirjeldatud kavandatava hoone kasutust ja hoones kavandatavaid tegevusi, kuigi vastavalt TLPA nõuetele tuli kirjeldada sadamahoones kavandatavaid tegevusi võimalikult täpselt.

12. Viidatud on üksnes, et sadamahoone planeeritud funktsioonid vastavad väikesadamate soovituslikus teenusstandardis külalissadama kohta esitatud teenustest. Viidatud standardis rõhuv enamus märgitud teenustest ei ole üldse seotud hoonega. Üks väheseid eelduslikult hoonega seotud teenuseid on toitlustamine, kuid ka see on vaid soovituslik teenus.

13. Kui toitlustamist kavandatakse ka laiemalt kui seonduvalt sadamateenuse osutamisega, ei ole tegu sadamahoone funktsiooniga. Planeeringulahenduses välja toodud hoone esimese korruse puhul on tegu parkimismajaga (vt seisukohti parkimise nõuetekohasuse juures).

### **2.4. Parkimiskohtade kavandamisel ei ole arvestatud puhkeala kasutajate parkimisvajadustega**

14. Jahisadama teenindamiseks vajalik parkla tuli kavandada kogu ulatuses jahisadama krundile. Parkimiskohtade kavandamisel tuli arvestada ka planeeritava puhkeala kasutajate jaoks vajalike parkimiskohtadega. Nõue on täidetud üksnes näiliselt.

15. Võimalike jahikohtade arvu põhijoonisel on vähendatud varasemaga poole võrra (120-lt 60-le), kuid mitte veeala (akvatooriumi). Võib arvata, et jahikohtade arvu vähendati sooviga vähendada ka nõutud parkimiskohtade arvu. Parkimiskohti arvutatakse paadikohtade järgi: üks parkimiskoht kahe paadikoha kohta annab  $60 : 2 = 30$  kohta. 120 kohalise sadama puhul oleks vaja parkimiskohti 2 korda enam rajada kui 60 väikelaeva puhul. Hoone mahtu need ära ei oleks mahtunud.

16. Ehk siis arendaja ootus oleks nüüd näiliselt justkui ainult suurte jahtide sadamas sildumine, kuid tegelik soov on viia alla parkimiskohtade arv, mis tuli mahutada kogu ulatuses jahisadama krundile. Arvestades hoone juurde viivat pandust ja hoone esimese korruse pindala, siis koos hoonesisese alajaamaga mahubki sinna 30 parkimiskohta ehk siis hoone esimesel korrusel on tegu parkimismajaga. Seletuskiri küll otseselt hoonesisesele parkimisele ei viita, kuid põhijoonisel ei ole ka näha kohta, kus mujal need 30 parkimiskohta on.

---

<sup>6</sup> Kalevi Jahtklubis on kaikohti 185 ja meil on klubis tööl 5 inimest, kusjuures kaks nendest töötavad sadamakaptenitena. Kui Meriväljale kavandatakse 120 kaikohta, pole tarvis sadamateenuse osutamiseks eelmainitust rohkem inimesi ja ruume. Piisab paarist inimesest, sadamakapteni ruumist ja abiruumist tööriistade ja vahendite hoidmiseks. Praegu on kaldale kavandatud ärihoone, tulgu sinna siis hotell, kasiino, restoran, konverentsikeskus või midagi muud. Vt. Kalevi Jahtklubi kommodoor Kalev Vapper arvamus.

<sup>7</sup> Vt Dr. Hannes Tõnisson ekspertarvamus, leitav planeeringute registrist.

17. Erineva pikkusega jahid vajavad sadama akvatooriumis erineva suurusega manööverdusala, seetõttu on väga kaheldav üldse, et on võimalik selliselt jahikohtade arvu poolitada. Mõistlik oleks olnud joonisel näidata täpselt, millises kohas sadamas jahid täpselt peatuvad, sest muidu saaks hiljem taas planeerida 120 jahti, väites et see ei ole põhilahenduse sisuline muutmine. Parkimiskohtade arvu nõuet oleks sel viisil lihtne eirata. Märgime, et näiteks tehnovõrkude plaanil ja eskiisil, mis on esitatud detailplaneeringumaterjalide lisana 04.03.2020, on jahikohtade arv endiselt 120.

18. Küsitav on ka hoone teenindamiseks vajalike parkimiskohtade loomine. Sadamat võib ehitada ka ilma hooneta ja siis on samuti vaja parkimisnormi täita. Joonisel näidatud 40 parkimiskohta on seletuskirja toodud kui avalikust huvist lähtuvad parkimiskohad ja neid ei ole arvestatud hoone ja sadama teenindamiseks vajaliku parkimiskohtade arvu sisse.

19. Lisaks paadikohtade arvu järgi tuleks arvutada parkimiskohti ka rajatava hoone funktsiooni järgi (märkisime, et hoone puhul ei ole tegu ainuüksi sadamahoonega). Hoone enda brutopindala pealt aga planeeringulahenduses parkimiskohti ei ole arvatud ega ka kavandatud. Kui puudub ala parkimiskohtade rajamiseks, siis ongi arendajal kasulikum neid mitte ette näha. Samas juurdepääsuteed (Viimsi poolt algatuseks 2 sõidurada ühes suunas, edasi 2+1) vihjavad, et planeeritakse suurt külastajate ja autode mahtu (vt ka Kalevi Jahtklubi kommodoori arvamust parkimiskohtade vajaduse kohta<sup>8</sup>).

20. Kui parkimiskoht asub hoones, siis hoone seina lähedal olev parkimiskoht peab olema laiem (2,75m), Samuti peavad parkimiskohad olema laiemad hoone tugipostide ja muude liiklust häirivate tarindite juures.<sup>9</sup> Seega pole ka täit kindlust, kas ka need 30 parkimiskohta hoonesse ära mahuvad.

21. Eesti tingimustes langeb enamasti kokku nii rannakasutajate kui ka sadamakasutajate ajaline aken, ehk siis kõige intensiivsem ranna ja ka väikelaevade kasutus toimub täpselt samal ajal. Vaadeldes piirkonna maakasutust ja vaba maa saadavust, siis sisuliselt puudub ala, kuhu oleks võimalik parkimisala laiendada.

22. Mitmed rahvusvahelised suunised näevad ette, et uute sadamate kavandamisel tuleks arvestada vähemalt 2 parkimiskohaga iga väikealuse koha kohta. Antud planeeringu elluviimisel on suur tõenäosus, et parkimiskohtade nappuse tõttu pargitakse täis lähedalasuvad avalikud parklad, Merivälja tänavad ja isegi Pirita ranna-ala külastamiseks ettenähtud parkimisvõimalused, mis on tippooajal niigi üle koormatud.<sup>10</sup>

## **2.5. Arvestamata on Muinsuskaitseametiga kooskõlastatud muinsuskaitse eritingimused**

23. Planeeringulahendusest ei nähtu teadmine akvatooriumit ümbritsevate betoonraajatiste laiusest ja kõrgusest, kuigi selle kohta viitas Pirita linnaosavanem juba oma 25.05.2018 arvamuses: „*Senini ei ole selgunud rajatava muuliosa kõrgus ega lainemurdja kõrgus*“ Seega ei saa mingil moel väita, et kavandatud akvatoorium ei jää varjama Vanalinna siluetti ning

---

<sup>8</sup> Arusaamatu, mis normatiivide alusel on eelprojekti kavandatud parkimiskohad, aga neid on ilmselgelt ebapiisavalt. Kas on siis normatiivid vananenud või pole sobivad sadamate planeerimisel. Tänapäeval on inimeste harjumused muutunud nii, et tihti tuleb iga meeskonna liige kohale oma autoga. Ühe aluse kohta meeskonnaliikmete kohalesõit 4-5 eri autoga on täitsa tavaline. Sadamate puhul tuleb arvestada ka seda, et üldjuhul tulevad kohale „kõik korraga“ näiteks ilusa ilmaga nädalavahetustel. Jahisadama teenindamiseks peaks parkimiskohti olema 200-250. Kalevi Jahtklubis on parklad ammu juba tänapäevasele autostumise tempole jalgu jäänud ja tippaegadel pidevalt parkimisega probleemid, ümberkaudsed tänavad samuti täis pargitud. Vt. Kalev Vapper, Kalevi Jahtklubi kommodoori arvamus

<sup>9</sup> Eestis Standard "Linnatänavad"

<sup>10</sup> Vt Dr. Hannes Tõnisson ekspertarvamus, leitav planeeringute registrist.

teha järeldust, et kavandatud tegevused vaateid oluliselt ei mõjuta<sup>11</sup>. Seetõttu on äärmiselt küsitav ka Muinsuskaitseameti kooskõlastus.

24. Ühtegi nõuetekohast visualiseeringut ei ole rajatiste kõrguse ja mahtude puudumise tõttu esitatud. Sadam ja hoone mõjutaks oluliselt vaateid Tallinna siluutile/vanalinna (vt ka T. Soomere eksperthinnang). Kavandatav suletud akvatooriumiga sadam Merivälja muuli juures kahjustab nii Tallinna vanalinna kui ülemaailmse tähtsusega UNESCO maailmapärandi objekti kui ka Merivälja miljööväärtusliku hoonestusala muinsuskaitsealisi ja ehitatud keskkonna väärtusi. Koostatud muinsuskaitsealised eritingimused on käsitletud piirkonna väärtusi valikuliselt ja eksitavalt, planeeringu mõju Merivälja miljööväärtuslikule alale ja selle väärtuslikuks tunnistatud elu- ja ehitatud keskkonnale on jäetud planeeringuga kaasnevates dokumentides piisavalt käsitlemata.<sup>12</sup>

## **2.6. Täiendava tähtaja andmine arendajale ei ole põhjendatud**

25. Arendajale veelkordselt täiendava tähtaja andmine materjalide korrigeerimiseks ei vastaks haldusmenetluse seaduse § 5 lõikes 2 toodud põhimõtetele. Kehtiva PlanS § 139 lõike 2 kohaselt tehakse detailplaneeringu kehtestamise või kehtestamata jätmise otsus hiljemalt kolme aasta möödumisel detailplaneeringu algatamisest arvates.

26. Samasisulise kolmeaastase koostamise tähtaja nõude sätestab ka EhSRS § 1 lg 4, millega määrati tähtaeg detailplaneeringu menetluse lõpule viimiseks hiljemalt 2018. aasta 1. juuliks detailplaneeringute puhul, mis on algatatud enne 01.07.2015 jõustunud planeerimisseadust<sup>13</sup>. Menetluse lõpuni viimine tähendab, et KOV üksusel tuleb võtta vastu otsus, kas detailplaneering kehtestada või mitte<sup>14</sup>. Kuna planeeringu teostamine kujutaks keskkonnaohtu Pirita rannale, toetab ka KeÜS § 10 selle planeeringu menetlemise lõpetamist.

27. Palun teavitada TLPA edasistest sammudest seoses planeeringuga e-posti aadressidel [merivaljaselts@gmail.com](mailto:merivaljaselts@gmail.com) ja [allar.joks@sorainen.com](mailto:allar.joks@sorainen.com).

Lugupidamisega  
*/digiallkirjastatud/*

Allar Jõks  
Vandeadvokaat

---

<sup>11</sup> Planeeritud maa-ala asub VV 20. mail 2003 määrusega nr 155 vastuvõetud Tallinna vanalinna muinsuskaitseala põhimääruse kohaselt Tallinna vanalinna muinsuskaitseala kaitsevööndis ja sellega liituv asu- ja vaatesektoris, mille hoonestamisel tuleb tagada vanalinna silueti vaadeldavus

<sup>12</sup> vt. Muinsuskaitseameti esimehe R. Alatalu ekspertarvamus.

<sup>13</sup> Käesoleva planeeringu koostamine algatati enne 1. juulit 2015, seega käesolevat detailplaneeringut menetletakse kuni 30. juunini 2015 kehtinud planeerimisseaduses sätestatud nõuete kohaselt.

<sup>14</sup> Riigikohtu 9. juuni 2004 lahendis haldusasjas nr 3-3-1-28-04 on viidatud asjaolule, et kui eelmisest planeerimismenetlusest on möödunud pikk ajavahemik, tuleb planeeringu kehtestamiseks viia läbi uus planeerimismenetlus. Ka on Riigikohus selgitanud, et planeeringu algatamisest möödunud aja arvestamine võib olla asjakohane, kui pidada silmas selle aja jooksul muutunud asjaolusid (3-3-1-96-13, p 21).