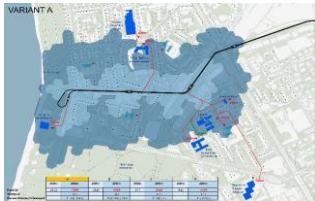
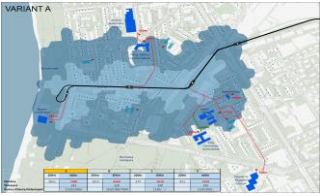




Projekteerimistingimuste nr 2511802/05045 lisa 1 (Pelguranna trammitee)

JRK NR	ARVAMUSE ESITAJA	KUUPÄEV	NR	ARVAMUS	VASTUS
A Projekteerimistingimuste eelnõu kohta esitatud arvamused					
1.	Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet	02.12.2024	1.1.	Avalikuks kasutuseks mõeldud rajatised mahutada linna kinnistutele.	Arvestada võimalusel tehnilise lähteülesande koostamisel.
		09.12.2024	1.2.	Ehitustegevus korraldada selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette, samuti imbumine pinnasesse. Garanteerida trassile jäävate kraavide ja tehnoõrkude pidev toimimine tööde ajal. Vältida pinnase sattumine kraavidesse ja truupeide-toruude suudmetesse.	Nõue lisada ehitusprojekti, arvestada ehitustööde teostamisel.
			1.3.	Kaevetöödel pinnase või pinnases paikneva põhjavee (pinnasevee) reostusnähtude ilmumisel tuleb hinnata reostuse suurus ja ulatus. Olenevalt reostuse iseloomust ja ohtlikkusest see lokaliseerida või likvideerida. Seniks peatada reostuse levikut soodustavad tegevused.	Nõue lisada ehitusprojekti, arvestada ehitustööde teostamisel.
2.	Tarbitja- ja Tehnilise Järelevalve Amet	05.12.2024	2.1.	Raudtee kaitsevööndis tehtavate tööde käigus ei tohi rikkuda majandus- ja taristuministri 09.11.2020 määruses nr 71 „Raudtee tehnikasutuseeskiri“ viidatud raudtee ehitusgabariti nõudeid. Ehitusgabarit on rööbastee teljega risti oleval tasandil kujutatud piirjoon, millest sissepoole ei tohi ulatuda ükski ehitise või seadme osa (erandiks võivad olla seadmed, mis on ette nähtud vahetuks koostööks raudteeveeremiga). Raudtee kaitsevööndis ehitise ehitamisel tuleb arvestada raudteeveeremist tulenevate mõjudega, sh võimaliku vibratsiooniga. Raudtee kaitsevööndis on keelatud ohustada liiklust ja takistada nähtavust raudteel.	Nõue lisada ehitusprojekti, arvestada tehnilise lähteülesande koostamisel ja ehitustööde teostamisel.
3.	Tallinna Linnavaaramet	16.12.2024, 31.01.2025	3.1.	Mitte kavandada avalikke rajatisi eramaadele, kui vajadus pole plisavalt põhjendatud, vaid mahutada rajatised linna kinnistutele. Kui avaliku kasutusega teerajatised on vajalik projekteerida eramaadele, näidata ehitusprojekti asendiplaanil ja leppemärkides eramaale jääva avaliku kasutusse antava ala põhjendus, piir ja pindala.	Arvestada võimalusel tehnilise lähteülesande koostamisel.
			3.2.	Eramaadele projekteeritud avaliku kasutusega rajatiste aluse maa omandamiseks või isikliku kasutusõiguse seadmise korraldamiseks esitada Tallinna Linnavaarametile ehitusprojekti asendiplaan koos avaliku kasutusse antava ala piiriga dwg formaadis ning kinnistu omanike arvamused.	Arvestada ehitusprojekti koostamisel. Projekteerimistingimustes on nõue koostööstada projekt Tallinna Linnavaarametiga.
4.	Tallinna Linnaplaneerimise Amet	23.12.2024	4.1.	Kopli kaubaajama osas projekteerida ja välja ehitada Putukaväila jalg- ja rattatee vähemalt trammitrassi liitumiskohani Kopli tn-l. Jalg- ja rattatee kavandamisel lähtuda Putukaväila välja ehitatud lõigu (Ristiku - Kolde pst) parameetritest ja materjalidest. Erinevaid tee osi (jalgteed, rattateed) liigendada/eraldada madalhaljastuse vm-ga. Kavandatav tee viia kokku 2025. aastaks planeeritud pop-up ratta- ja kõnniteega.	Täpsustamiseks tehnilise lähteülesande koostamisel.
			4.2.	Endise kaubaajama juhtimishoone esisel lõigul arvestada 3 m hooneise jalakäijate alaga ning trammivööndi kavandamisel lähtuda minimumilaiusest (6,5 m). Kaubaajama lõigul arvestada Eesti Raudtee vähendatud rööbasteede projektiga ning uue piiri ja piirdeaia asukohaga.	Täpsustamiseks tehnilise lähteülesande koostamisel. Projekteerimistingimustesse on lisatud ASI Eesti Raudtee tingimused ning nõue koostööstada nendega projekt.
			4.3.	Ristiku tn-le kavandada Putukaväila lineaarparki ühendav sild. Võimalusel korraldada silla osas konkurss, mis pakuks asukohalt olulisele taristuobjektile parima linnaehitusliku lahenduse. Silla lahenduse väljatöötamisel kaasata arhitekt ja/või maastikuarhitekt (tase 7), et tagada silla arhitektuurne kvaliteet.	Täpsustamiseks tehnilise lähteülesande koostamisel. Projekteerimistingimustes on nõue kaasata projekteerimistöödesse volitatud maastikuarhitekt vähemalt tase 7.
			4.4.	Paavli trammipeatust nihutada silla poole, et vähendada trammitee ületuskohti.	Täpsustamiseks tehnilise lähteülesande koostamisel.
			4.5.	Sõle tn ristmiku piirkond lahendada terviklikult, kaasates töömaa piiri sisse ka Puhangu tänava ots, mis viia kokku Manufaktuuri tänava.	Taotleja on projektala suurendanud ning korrigeerinud 20.01.2025 taotlust vastavalt. Mõjutatud kinnistuomanikud kaasaoti 21.01.2025 (uuesti) arvamuse avaldamiseks korrigeeritud lahendusele.  Manufaktuuri-Sõle-Puhangu tänava ristmiku realiseerumine ning realiseerumise korral selle lõplik lahendus selgub projekteerimise käigus. Võimalusel lahendatakse ristmiku väljehitamine koos trammitee projektiga.
			4.6.	Trammiplatvormide sillutiskivi valik teha analoogselt olemasolevatele Põhja-Tallinna trammipeatustele. Erilahendusega muistrite sisendi annab Tallinna Linnaplaneerimise Ameti ruumiloome osakond.	Täpsustamiseks tehnilise lähteülesande koostamisel.
			4.7.	Et efektiivsemalt teenindada piirkonna koole, kavandada peatus Putukaväilale enne Puhangu tn-le pöört (Lähtuda Ruumiloome osakonna analüüsi skeemist VARIANT A).	Täpsustamiseks tehnilise lähteülesande koostamisel.



5.	Põhja-Tallinna Valitsus	23.12.2024	5.1.	<p>Peatuste paiknemisel toetuda Ruumiloomest poolt koostatud skeemile A</p> 	Täpsustamiseks tehnilise lähteülesande koostamisel.
			5.2.	<p>Puhangu tänava lõigus arvestada minimaalselt ca 17 meetri laiuse tänavakoridoriga. Projekteerimisalasse kaasata Pelguranna tn 53, Puhangu tn 34 ja Puhangu tn 32 kinnistustest Puhangu tänavapoolne lõik. Vt skeem.</p> 	Taotleja on hoonestusala piire ja projektala suurendanud ning täpsustanud 17.02.2025 taotlust vastavalt. Mõjutatud kinnistuomanikud kaasati 18.02.2025 (uuesti) arvamuse avaldamiseks võimalikule täpsustatud lahendusele. Lõplik lahendusvariant jalg- ja jalgrattatee osas selgub projekteerimise käigus.
			5.3.	<p>Puhangu tänaval trammitee lõigus arvestada rattatee vajadust, kuna ratturid muutuvad sõiduteel trammiliiklusele takistuseks ja ratturitele on trammirööbastel vahel liikumine ohtlik. Pelguranna asum on suure elanike tihedusega ala ja tänav on tihedalt jalakäijate poolt kasutuses. Arvestada, et jalakäijate osakaal kasvab trammitee kavandamisel veelgi. Puhangu tänav on oluline siht Putukaväila ja Stroomi ranna vahel liikumiseks. Eelnevast tulenevalt ei ole põhjendatud ratturite ja jalakäijate kokku viimine selles lõigus. Eraldatud rattatee on ainus võimalik lahendus.</p>	Täpsustamiseks tehnilise lähteülesande koostamisel. Lõplik lahendusvariant jalg- ja jalgrattatee osas selgub projekteerimise käigus.
			5.4.	<p>4. Puhangu tänaval trammitee lõigus kõige kitsamas osas mahutada eritasapinnas minimaalselt järgmised ruumivajadused tänavaristööks:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kõnnitee (min 2m)</li> <li>2. Jalgrattatee (min 1,5m)</li> <li>3. Trammitee/ ÜT/ sõiduk (min 6,5m)</li> <li>4. Parkimine/haljastus (min 2,5/3 m)</li> <li>5. Jalgrattatee (min 1,5m)</li> <li>6. Kõnnitee (min 2m)</li> </ol> <p>Kokku 16,5-17m</p>	Täpsustamiseks tehnilise lähteülesande koostamisel.
			5.5.	<p>Randia ja Puhangu tn ristis arvestada liigendbusside pöörderaadiusega linna suunal.</p>	Täpsustamiseks tehnilise lähteülesande koostamisel.
			5.6.	<p>Vastavalt skeemile A (p 5.1.) kavandada Puhangu tn 25 küljel peatuse koht koos ülekäiguga.</p>	Täpsustamiseks tehnilise lähteülesande koostamisel.
			5.7.	<p>Projekteeritavasse töömahtu lisada Puhangu, Manufaktuuri ja Sõle ristumine ning vajadusel piirnevad kinnistud, et luua kompaktne ja terviklik nelja tänavaharuga ristmiku lahendus.</p> 	<p>Taotleja on projektala suurendanud ning korrigeerinud 20.01.2025 taotlust vastavalt. Mõjutatud kinnistuomanikud kaasati 21.01.2025 (uuesti) arvamuse avaldamiseks korrigeeritud lahendusele.</p> <p>Manufaktuuri-Sõle-Puhangu tänava ristmiku realiseerumine ning realiseerumise korral selle lõplik lahendus selgub projekteerimise käigus. Võimalusel lahendatakse ristmiku väljaehitamine koos trammitee projektiga.</p>
			5.8.	<p>Via kokku Pelguranna trammitee projekti raames kõnni- ja rattateed Ristiku tänava rekonstrueerimis projektiga, Kopli kaubaajama ajutise lahenduse ning Heina tänavaga.</p>	Täpsustamiseks tehnilise lähteülesande koostamisel.
			5.9.	<p>Nihutada Paavli trammipeatus Ristiku tänava poole, et ühildada peatus ja Erika tn sili ülekäigu rada.</p>	Täpsustamiseks tehnilise lähteülesande koostamisel.
6.	Tallinna Strateegiakeskuse ringmajanduse osakond	27.12.2024	6.1.	<p>Tööde teostamise ajal on ehitaja kohustus tagada jäätmeveoki ligipääs jäätmemahutitele. Informatsioon takistatud ligipääsu, teetööde ja tänavate sulgemise kohta tuleb saata e-postile operatiivinfo@tjt.ee. NB! Antud e-postile muud infot saata ei tohi. Erinevates piirkondades on erinevad vedajad. Operatiivinfo@tjt.ee on Mustamäel, Kesklinnas, Nõmmel. Operatiivinfo@keskkonnateenused.ee on Pirita, Kristine, Haabersti, Lasnamäe, P-TLN.</p>	Nõue lisada ehitusprojekti, arvestada ehitustööde teostamisel.

7.	Eraisik T. N.	02.12.2024	7.1.	Mina olen ühistranspordi kasutaja. Mööda Puhangu tänavat liiguvad bussid nr. 35 ja nr. 40, mööda Pelguranna tn. ja Kolde pst. liigub buss nr.66, samuti on lähedal bussi nr.3 peatus. Trammi liiklus antud variandis ei ole otstarbekas.	Tramitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Tramitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering).
			7.2.	Ettepanek: Teen ettepaneku ehitada tramiteed uue Hipodroomi Kvartali ja Mustjõe suunas.	Hipodroomi Kvartalit ja Mustjõe suunda teenindab Paldiski mnt ühistransport. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning tramiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv</a> ).
8.	Eraisik F. U.	02.12.2024	8.1.	Я против, так как и так достаточно автобусов, которые едут на пляж. Не обдуманная трата денег, которых и так нет. Лучше отдайте детям и пенсионерам. Mitteametlik tõlge: Olen selle vastu, sest randa sõidab juba piisavalt busse. Mõtetu raha raiskamine, mida nangun ei eksisteeri. Parem andke lastele ja pensionäridele.	Põhja-Tallinna linnas kasvat tulevikus elanike arv kõike arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubaajam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewadi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muududa, kuid kogu linnas kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikumise saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Tramitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Tramitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning tramiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv</a> ).
	(puudub, arvamus esitatud LOVis kohapeal)		8.2.	Наш дом против трамвайных путей по улице Пuhangu. 1. У нас все спальни выходят на улицу. Mitteametlik tõlge: Meie maja asub Puhangu tänaval trammi rööbastes vastas. 1. Kõik meie magamistoad on täna poole.	Projekti tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiaid.
			8.3.	2. По нормам у улицы не хватает ширины для 2-стороннего трамвайного пути Mitteametlik tõlge: 2. Standardite järgi ei ole tänav piisavalt lai 2-suunalise tramitee jaoks	Eskisli järgi, mis on koostatud vastavalt standarditele, on Puhangu tänav tramiteede jaoks piisavalt lai. Tramitee jääb eluhoonetest ca 8-12 m kaugusele. Linnatänavate standardi järgi EVS 843 on vähim lubatud vahekaugus rööbaparaa välisküljest elamuini 3600 mm ja abihooneni 2200 mm.
			8.4.	3. Достаточно автобусов ходят на пляж Mitteametlik tõlge: 3. Busse sõidab piisavalt randa	Tramitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Tramitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning tramiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv</a> ).
			8.5.	4. Между гаражами, когда идти к Сельверу уже готова дорога для трамвая. Осталось положить рельсы, там нет домов и никому не будет мешать трамвай. И площади т.е. ширины достаточно. С уважением Mitteametlik tõlge: 4. Garaažide vahel Selverisse minnes on tee trammi jaoks juba valmis. Jääb vaid rööpad maha panna, maju seal pole ja tramm ei sega kedagi. Ja pindala ehk laius on piisav. Lugupidamisega	Variant D (ümberpöörde Putukaväli) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisiarv väiksem. • Putukaväli ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuks läheduses väiksem. • Lisaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaed ja Putukaväli Kolde pst otsas. Kõik see maksusum lisanduks täiendavalt tramitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.tallahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf">https://live.s3.tallahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf</a> • Variant D on vähem perspektiivlikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.
9.	Puhangu tn 69 korteriühistu	03.12.2024	9.1.	Kü Puhangu 69 elanikud ei ole nõus sellega, et projekteeritav trammiliin hakkaks kulgeta mööda Puhangu tänavat. Juba praegu on vibratsioon ja müra suur. Majale on tekkinud praod. Mis saab veel siis kui hakatakse rajama tramiteed ja trammid hakkavad sõitma. Projekteerimisel tuleb arvestada elanike arvamuse ja heaoluga.	Projekti tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiaid. Vt ka PT punktid 5.1-5.3. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummimatid rööbastes all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorirüü, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapinnale rajatud isoleerimata trammirööbastel täiskilusel liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegseid lahendusi, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte trammi. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklusest trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.
10.	Puhangu tn 87 korteriühistu	06.12.2024	10.1.	Hetkel on läbivaatamisel projekti tingimuste nr taotlus 2411002/06851, millega taotletakse seal hulgasa projektierimistingimusi Pelgulinna tramm- ja kontaktõrgu ehitus. Pelguranna tramm hakkab liikuma Puhangu tänaval, lõpp-peatusega Stroomi rannas. Korteriühistu juhatus arutas seda küsimust oma koosolekul ja esitas küsitluse korteriomaniatele. Leiam, et uue trammiliini rajamine Puhangu tänav äärde rikub oluliselt kinnistu asukohaga Puhangu tn.87 kaasomanike õigusi ja huve. Shtroomi piirkond on oma elanikele alati atraktiivne olnud keskinähts kauge, minimaalse liiklus- ja ühistranspordi, kauni rohelise puhkeala ja ranna poolest. Nüüd, uute bussiliinide (66, 35) ja trammiliini kasutuselevõtu, muutub see keskkond Pelgulinna piirkonnas elavatele elanikele eluks ja puhkamiseks vähem sobivaks. Müra tase tõuseb liiklusest suurenenemise tõttu, mis ei saa jätta mõjutamata inimeste tervist. Ja kõik selleks, et keegi saaks Beckeri sadamast Stroomi randa tulla.	Projekti tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiaid. Vt ka PT punktid 5.1-5.3. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummimatid rööbastes all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorirüü, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapinnale rajatud isoleerimata trammirööbastel täiskilusel liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegseid lahendusi, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte trammi. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklusest trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Tramitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, mitte Bekkeri sadamani. Tulevikus trammiliini pikendamisel (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering) tehakse seda teise projekti alusel.

			10.2.	Uue liini rajamine raskendab kinnistuomanikel ja elanikel oma territooriumi kasutamist. Tuleb märkida, et Puhangu tänav on üsna kitsas ja seal pole parkimiskohti. Omanikud kasutavad oma autodele parkimist maja sisehoovis, kuhu sissepääs on ainult Puhangu tänavalt. Tekib küsimus, kuidas korteriomaniikud ja maja elanikud oma autosid pargivad ehitustööde ajal, mis tõenäoliselt kestavad kaua.	Nõue tagada ehitusaeagne liikluskorraldus ja juurdepääsu võimalused naaberkiinnistutele lisada ehitusprojekti, arvestada ehitustööde teostamisel. Ehitustööde- aegsed juurdepääsu- ja parkimislahendused täpsustatakse projekteerimise käigus.
			10.3.	Meie maja, nagu ka teisi lähedalasuvaid maju, eraldab sõiduteest vaid kitsas kõnnitee. Transport läbib otse maja omanike ja elanike akende alt. Juba aastaid on mööda meie tänavat sõitnud buss 40 ja eelmisest aastast hakkas sõitma buss 35. Mis suurendas liiklusvoost tulenevat müra. Nüüd hakkavad nad rajama trammiliini, mis muudab elukoha veelgi mürarikamaks tänu suurele hulgale ühistranspordile.  Loodame, et meie arvamust arvestatakse ja linnavalitsus ei kinnita projekti tingimusi, mis näevad ette Puhangu tänavat mööda kulgeva trammiliini rajamist.	Vt vastust punktis 10.1.
			10.4.	Ettepanek: Palju mõttekam on rajada trammiteed elumajadest eemale ja kindlasti mitte Puhangu tänav aärde. Selleks on "Serveri" ja Kolde tänav läheduses vaba krunt.	Variant D (ümberpöörde Putukaväälal) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukohta tõttu on potentsiaalsete reisi ajate arv väiksem. • Putukaväälal ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatute läheduses väiksem. • Lisaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaaia ja Putukavääl Kolde pst otsas. Kõik see maksumus lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.telahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hijendus.pdf">https://live.s3.telahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hijendus.pdf</a> • Variant D on vähem perspektiivkam ka tulevikul arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.
11.	Puhangu tn 73 korteriühistu	07.12.2024, 08.01.2025	11.1.	Korteriühistu Puhangu 73 on üksmeelselt vastu trammiliini rajamisele Puhangu tänav aärde. Keeldumise põhjusteks on korteriomaniike arvamused. 1. Suurenenud müra ja maja lähedus trammiliinist. 2. Mööduva trammij vibratsioon võib kahjustada maja konstruktsioonide tugevust. 3. Oht lastele, kuna joon möödub sealt, kus lapsed sageli müra teevad.	Projekti tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiaid. Vt ka PT punktis 5.1-5.3. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummimatid rööbastele all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapinnale rajatud isoleerimata trammirööbastel täiskilurisel liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegsed lahendused, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte tramm. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklustingedus trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.
			11.2.	4. Korteriite maksumus väheneb tänu trammiliini lähedusele.	Tallinnas võisid Kopli liinil suurt müra tegevad trammid vanasti kinnisvara väärtusele negatiivselt mõjuda, kuid tänased trammid on kaasaegsemad - tehnoloogiad on arenenud ning trammid vaiksemad. Kuigi tulemused võivad varieeruda olenevalt geograafilisest asukohast ja ajastust, on positiivsed mõjud uuringitest leitud siiski rohkem kui negatiivsed. Hea kvaliteetne ühistranspordilahendus ja peatuse lähedus pigem tõstab kinnisvara atraktiivsust ja väärtust ning kvaliteetne ühistransport meelitab ka arendajaid piirkonda rohkem panustama. Kui koos uute trammiteedega vähendada ka bussiliikluse koormust ja sellest tulenevat müra, siis võimendub trammide positiivne mõju kinnisvara väärtusele veelgi.
		23.03.2025 (edastatud ka LOVile)	11.3.	Siin on mõned soovitusel, mida saate oma ülevaates kasutada: Müra suurendamine: Trammitee tuleb toob kaasa olulise müra taseme tõusu, mis mõjutab negatiivselt elanike elumugavust.	Vt vastust punktis 11.1.
			11.4.	Keskonnaprobleemid: Trammiliin võib kaasa tuua puude raiumise ja õhu kvaliteedi halvenemise, mis avaldab negatiivset mõju naabruskonna ökoloogiale.	Projekteerimisel ja ehitamisel säilitatakse maksimaalselt kõrg- ja madalhaljastust. Samuti nähakse ette terviklik uushaljastuse lahendus, kaasates projekteerimisse volitatud vähemalt maastikuarhitekti tase 7 kutsetunnistust omav maastikuarhitekt.
			11.5.	Jalakäijate ohutus: Suurenenud liiklusvoog tekitab täiendavaid riske jalakäijatele, eriti lastele ja eakatele, mis suurendab õnnetuste tõenäosust.	Projekteerimisel nähakse ette terviklik tänavalahendus koos vajaliku liikluskorraldusega (sh eri liiklejate liikumisruumi selge tähistamine).
			11.6.	Parkimisprobleemid: Tramm kasutuselevõtuga võib elanike jaoks tekkida parkimiskohtade puudus, mis raskendab juurdepääsu oma autodele.	Trammitee rajamisega parkimiskohtade arv tänaval väheneb, kuid projekteerimisel üritatakse säilitada nii palju kohti kui võimalik. Eeskilalahendused on Puhangu tänaval ette nähtud pikiparkimise kohti. Liikluskorralduslik lahendus (sh parkimine) selgub projekteerimise käigus. Parkimine on võimalik oma kinnistul, tänavamaal või avalikes parklates.
			11.7.	Kinnisvara väärtuse vähenemine: Trammiliini rajamine elamute läheduses võib põhjustada kinnisvara väärtuse vähenemist, mis mõjutaks negatiivselt elanike rahalist olukorda.	Vt vastust punktis 11.2.
12.	Santeh-Ehituse Osühing (Puhangu tn 25)	08.12.2024	12.1.	Puhangu 25 hoone, ei ole leitava teie joonisel, jääb kavandatavast trammiteest ainult 6 meetri kaugusele. Seepärast trammitee projekteerimisel arvestada tehnoloogiatega, et minimeerida müra ja vibratsioon.	Arvestatakse märkusega. Projekti tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiaid.
			12.2.	Projekteeritava trammitee absoluutkõrgus on kõrgem, kui Puhangu 25 hoone esimese korruse põrand. Projekteerimisel välistada võimalus sademete ja lume sulamis vee sattumine Puhangu 25 kinnistule.  Palun Sadevee projekt enne ehitusloa saamist ka meile tutvumiseks saata.	Arvestatakse märkusega. Projekteerimistingimustes on nõue lahendada sademevee ärajuhtimine, kus sademe- ja liigvee ärajuhtimine ei tohi muuta/halvendada naaberkruntide veezeiimi.  Projekteerimistingimustes on nõue kaasa võtta kõik maomanikud või -kasutajad, kelle ehitusõigust või maakasutust projekt mõjutab, mh projekteerimistingimuste eelõu kooskõlastanud ning arvamust avaldanud asutused/sikud ehitusloa taotluse menetluses. Lisaks on teil võimalik osa võtta projekteerimise järgmistest etappides: osaleda projekteerimistingimuste avalikul arutelul, avaldada arvamust eskiisprojektile ning osaleda selle tutvustusel.
			12.3.		Juhime tähelepanu, et taotleja täpsustas 17.02.2025 vastavalt Tallinna Transpordiameti ja Põhja-Tallinna Valitsuse märkuste nõuetekohase jalg- ja jalgrattatee rajamiseks hoonestusala piire ja laiendas kavandatavat, mis võib kaasa tuua teie kinnisaja osas vajaduse seada sundvaldus kuni hooneni. Teid kaasati 18.02.2025 (uuesti) arvamuse avaldamiseks võimalikule täpsustatud lahendusele. Lõplik lahendusvariant jalg- ja jalgrattatee osas selgub projekteerimise käigus.

13.	Puhangu tn 26 korteriühistu	08.12.2024	13.1.	Tere! Puhangu tänava majade elanikud ja ka kõrval tänavatel asuvate majade elanikud on paanikas! Juba nädala jooksul helistavad ja paluvad infot kuidas saab projekti peatada! Elanikel puudub informatsioon projekti suhtes ja ei ole võimalik anda projekteerimistingimuste elanike kooskõlastust. Mida võib kaasa tuua kinnisasja suhtes sundvalduse seadmise vajadus? Kas on võimalik organiseerida rajoonis avalik hääletus selle projekti käivitamiseks / peatamiseks. Projekteerimistingimuste kooskõlastamisel palume arvestada ka kohaliku elanikke arvamustega.	Korteriühistu esindajat teavitatud 02.01.25 e-posti teel, millised on taotluse järgi Puhangu tn 26 kinnistul planeeritavad tööd ning informeeritud, et neil on võimalik esitada põhjendatud arvamusi/ettepanekud ka hiljem (nt vajadusel pärast üldkoosolekut) avaliku väljapaneku ajal. Puhangu tn 26 kinnistu jääb planeeritavate tööde alast välja ning seetõttu ei ole ka vajadust kinnisasja suhtes sundvaldust seada.
14.	Puhangu tn 24 korteriühistu	08.12.2024	14.1.	KÜ Puhangu 24 ei ole kooskõlas Puhangu tänava trammiliini ehitamisega ja üldiselt selle piirkonna trammide vastu. See on väga ebamõistlik rahainvesteering, mis kahjustab majade konstruktsioone ning inimeste rahu ja tervist.  Kolde, Sõle ja Puhangu ristmiku rekonstrueerimine on hiljuti lõppenud, piirkonnas on veel parendustöid ja selle projektiga purustatakse kõik tehtu uuesti. Miks raha nii rumalalt kulutatakse? Linnal, piirkonnal pole muid probleeme niipea, kui tehtu ümber teha ja kellelegi mittevajalikku teha?	Põhja-Tallinna linnas asuvad tulevikuks elanike arv kõike arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubaajam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muududa, kuid kogu linnas asuvad rohkem kiiresti. See tööb tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikumine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linnas olemasolevad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv</a> ).  Liikluskorralduses tehakse muudatusi vastavalt vajadusele, mis muutub ajas - praegusel juhul on vajadus tingitud trammitee rajamisest. Seoses rahastusega, mille puhul positiivse otsuse laekumine ei pruugi alati olla etteennustatav, võib olla ka plaanide ühildamine raskendatud.
			14.2.	Puhangu tänav on üsna kitsas, sellel on kaks bussi, sellest piisab, naabertänavatel on veel kaks bussi ja tramm on täiesti tarbetu. Puhangu tänava ääres asuv maja 24 on üle 50 aasta vana ja vibratsioon võib kahjustada maja konstruktsiooni. Inimestel on teelt juba piisavalt müra, keegi ei vaja trammilt lisamüra.	Vt ka vastust punktis 14.1. Projektiga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiasid. Vt ka PT punktid 5.1-5.3. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummimatid rööbastele, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapiinnale rajatud isoleerimata trammirööbastel täiskirusel liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegseid lahendusi, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte tramm. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liikustihedus trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.
15.	Eraisikud (4), esindaja E.P.	08.12.2024, 05.01.2025	15.1	Kõik elanikud (4 in) aadressil Puhangu 87 on vastu, et Puhangu tänavat ehitatakse trammiteed. Manuses Te leiate digiallkirjastatud dokumendid meie arvamusega. Me ei anna nõusoleku, et siin ehitatakse trammiteed.  Oleme vastu sellepärast, et Puhangu tänav on väga kitsas ja ühesuunaline, majad asuvad tihedalt tee ääres. Sellest tulenevalt tööb trammiliini rajamine kaasa suurenenud müra ja vibratsiooni hoonetes.	Projektiga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiasid. Vt ka PT punktid 5.1-5.3. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummimatid rööbastele, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapiinnale rajatud isoleerimata trammirööbastel täiskirusel liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegseid lahendusi, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte tramm. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liikustihedus trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.
			15.2.	Lisaks lõpeb tänav tupikuga ning trammiliini edasine kavandatud pikendamine Koplisse rikuks parki ja rohealasi.	Projekteerimisel ja ehitamisel säilitatakse maksimaalselt kõrg- ja madalhaljastust. Samuti nähakse ette terviklik uushaljastuse lahendus, kaasates projekteerimisse volitatud vähemalt maastikuarhitekti tase 7 kutsesoonistust omav maastikuarhitekt.  Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani. Tulevikus trammiliini pikendamisel (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering) tehakse seda teise projekti alusel. Ühtlasi informeerime, et taotleja on menetluse käigus ja Pelguranna trammiprojekti infotunnis, mis toimus 27.01.2025 Põhja-Tallinna kogukonnajamajas, esitatud ettepanekutele (säilitada rohkem rohelist puhkeala Stroomi ranna piirkonnas) lisanud projekteerimistingimuste taotluse 17.02.2025 juurde kolm võimalikku trammiliini tagasipöörde varianti. Lõplik lahendusvariant trammitee tagasipöörde osas selgub projekteerimise käigus.
			15.3.	Tõenäoliselt ei teki kellelgi vajadust sõita Koplilt kesklinna "siksakides", sest vahepeastute järele ei ole nõudlust. Seega ei lahenda see trammiliin mingeid probleeme.	Põhja-Tallinna linnas asuvad tulevikuks elanike arv kõike arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubaajam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muududa, kuid kogu linnas asuvad rohkem kiiresti. See tööb tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikumine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linnas olemasolevad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv</a> ).

			15.4.	Lisaks on meie maja (Puhangu 87) ehitatud pinnasele, mis koosneb uhtlilvast (pinnas, mis võib olla ebastabiilne), ning tõenäoliselt on ka mõned teised majad samasugusel pinnasel. Trammitee rajamine võib põhjustada hoonete kokkuvärisemise. Trammiliini rajamine kitsale tupiktänavale, rikkudes sealjuures inimeste rahu ja hoonete stabiilsust, ainult selleks, et kulutada Euroopa Liidu rahastust, on ebaotstarbekas ja läbimõttemata otsus.	Vt ka vastust punktides 15.1 ja 15.3. Projekteerimisel ja ehitamisel arvestatakse pinnaseomadustega ning rakendatakse meetmeid mürä ja vibratsiooni vähendamiseks.  Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> . Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavalikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammili trassivalik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering).
			15.5.	Küsimusi tekitab ka kaasnev taristu ning plaan liikvideerida bussiliiklust, kuna katkine tramm peataks kogu liini töö. Igaksjuhaks kordan veel üks kord - me kõik oleme vastu ja meie arvamus ei muutu.	Bussiliiklust ei likvideerita, kuid trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsrute (busside liiklustihedus väheneb), et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Kui trammiliinis peaks tekkima tõrkeid, siis ei tähenda see liikluskatkestust kogu piirkonnas - tõrge lahendatakse operatiivselt samamoodi nagu mujal linnas, nähes liikluses ette ümberkorraldused kuni tõrke kõrvaldamiseni.
			15.6.	Ettepanek: Kui see projekt on tõesti vajalik, siis palun kaaluda trammiliini rajamist Kolde pst-le: seal on ühest küljest elamud teest kaugel ja eraldatud muruplatside ning puudega, ning teisest küljest on olemas mets, mis aitaks vähendada mürä ja vibratsiooni mõju. Või läbi putukaväli (Pelgulinna Selveri kõrval asuv suur tühi ala) Kolde pst suunas.	Trammitee trassil Puhangu-Pelguranna-Kolde pst-Putukaväli oleks ehitustehniliselt keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisijate arv väiksem. • Putukaväljal ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv väiksem. • Trammitee suunamine Kolde pst-le tähendaks ka märgatavalt pikemat marsruuti (st aeglasem ühendus), mis vähendaks trammiliikluse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega. • Lisaks oleks lahendus ehitustehniliselt keerulisem, kuivõrd Pelguranna tänavaga ja osaliselt Kolde pst-ga paralleelselt kulgeb suur kanalisatsioonitoru, mille peale aga lähedusse ei ole paralleelselt kulgevat trammiteed võimalik rajada (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused). Toru ümberhitamine on väga kallid ning ei kuulu antud projekti mahtu. Et trammiteed saaks selle trassivaliku järgi kavandada, peaks selle rajama rannaparki või Pelguranna tänav hoonete kõrval. Seda varianti ei valitud, kuna see lahendus oleks märkimisväärselt kulukam - see eeldaks tänavaruumi ümberkujundamist pikemas mahus, tooks kaasa ulatuslikuma tehnoõrkude ümberhituse linna eelarvest, oleks suuremas ulatuses muu liiklusega samas koridoris ning trammitee rannaparki kavandamisel hõlmaks suurema osa rannapargist kui variant A. • Selline marsruut on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.
		13.03.2025	15.7.	Me ei saa aru, miks peame järjekordset selgitama ilmselget: Põhja-Tallinn ei vaja trammil! See on vaikne ja roheline piirkond, kus inimesed on harjunud rahulikult elama. Meil on siin kolm bussi – kas tõesti arvate, et see pole piisav? Trammide lisamine tooks kaasa pideva mürä, vibratsiooni ja rahu kadumise. Kas tõesti keegi soovib, et meie promenaad kaotaks oma väärtuse? Miks peaksime leppima sellega, et meie jalutuskohat muudetakse ehitusplatsiks ja hiljem transpordikoridoriks? Kui eesmärk on linna ühistranspordi parandada, siis miks mitte investeerida olemasolevate bussiliinide arendamisse? Aga ei – lihtsam on võtta midagi, mis toimib, ja muuta see kasutuskõlbmatuks. Meie piirkond ei vaja tramme. Meie piirkond vajab rahu ja rohelist keskkonda. Loodame, et seekord võetakse kohalike inimeste arvamus ka päriselt arvesse.	Täname arvamuse eest! Vt ka vastust punktides 15.1. ja 15.3. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavalikogu 16.11.2023 määrusega nr 25, vt määruse lisa "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" <a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> Taotluse eesmärk on promenaadi väärtust maksimaalselt säilitada, luues koos trammiteega tervikliku tänavalahenduse. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (sh pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltpinda.
	Eraisik M. T.	13.03.2025	15.8.	Meie, Põhja-Tallinna elanikud, oleme siralt hämmeldunud teie järjekindlusest rikkuda vaikne ja hubane piirkond, mille paljud meist on valinud just rahu ja vaikuse pärast. Meil on juba kolm bussiliini – see pole lihtsalt piisav, vaid suurepärase! Aga ei, ilmselt on kellelgi vaja ka trammil, mis hakkab akende all kolisema, justkui meil ei olekski õigust rahulikule elule.  Me ei hakka teile meenutama, et siin on rohelus ja park. Seda on kaardilt isegi liiga hästi näha. Aga ilmselt pole puud ja loodus enam moes? Sest miks muidu peaks keegi tahtma neid asendada rõõbaste ja betooniga?  Ja mis saab promenaadist? Kas tõesti arvate, et keegi tahab jalutada, kui kõrval käib igapäevane lakkamatu ehitustöö ning hiljem hakkavad trammid lärmi tegema? Kes iganes selle idee peale tuli, ilmselt pole siin kunagi elanud ega kogunud selle paiga rahu ja võlu.  Me oleme kategooriliselt selle vastu, et meie kodukohta rikutakse. Linnas on küllalt kohti, kuhu tramme planeerida – miks just siia? Või on probleem selles, et meid, kohalikke elanikke, lihtsalt ei kuulata?	Täname arvamuse eest! Vt ka vastust punktides 15.1. ja 15.3. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavalikogu 16.11.2023 määrusega nr 25, vt määruse lisa "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" <a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> Taotluse eesmärk on promenaadi väärtust maksimaalselt säilitada, luues koos trammiteega tervikliku tänavalahenduse. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (sh pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltpinda.
	Eraisik K. P.	13.03.2025	15.9.	Meil on Pelgulinna, Puhangu tänav nelil korraldiku bussiliin. Need töötavad. Need teenindavad elanikke. Need on piisavad. Miks peab keegi järjekindlalt tõestama, et "veel rohkem" tähendab automaatselt "paremat"? Tramm, mille ehitust meile peale surutakse, ei ole vajalik. See on rohelist keskkonda kahjustav projekt, mis ei too piirkonnale midagi head. Meil on siin puud, jalutusrajad ja vaikne elukeskkond – miski, mida linnas järjest vähemaks jääb. Aga ilmselt on tähtsam see, et saaks kuhugi jälle rõõpad maha panna. Promenaad? Mis promenaadist räägime, kui sellest saab järjekordne ehitustanner, kus tolm ja müra võtavad võimust? Ja hiljem saame nautida katkematut trammil kolinat ja vibratsiooni. Suurepärase vaikus ja roheline linnakeskkond, eks? Loodame, et mõtlete enne otsuste langetamist ka neile, kes siin tegelikult elavad. Meil on piisavalt ühistranspordi, meil on piisavalt rahu – ja meil on piisavalt põhjust sellele arutule ideele vastu seista.	Täname arvamuse eest! Vt ka vastust punktides 15.1. ja 15.3. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavalikogu 16.11.2023 määrusega nr 25, vt määruse lisa "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" <a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> Taotluse eesmärk on promenaadi väärtust maksimaalselt säilitada, luues koos trammiteega tervikliku tänavalahenduse. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (sh pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltpinda.
16.	Pelguranna tn 53 korteriühistu	09.12.2024	16.1.	Pelguranna tn 53 korteriühistu juhatus e hinnanngul käesoleva arvamuse esitamine kuulub üldkoosoleku pädevusse mida ette valmistada ja läbi viia 10 päeva jooksul ei ole praktiliselt võimalik. Sellest tulenevalt ka vastav seisukoht" ei nõustu kavandatuga ".	Korteriühistu esindajat teavitatud 02.01.25 e-posti teel, et neil on võimalik esitada põhjendatud arvamused/ettepanekud ka hiljem (st vajadusel pärast üldkoosolekut) avaliku väljapaneku ajal.
			16.2.		Juhime tähelepanu, et taotleja täpsustas 17.02.2025 vastavalt Tallinna Transpordiameti ja Põhja-Tallinna Valitsuse märkustele nõuetekohase jalg- ja jalgrattatee rajamiseks hoonestusala piire ja laiendades kavandatavat, mis võib kaasa tuua teie kinnisasja osas vajaduse seada sundvaldusi kuni hooneni. Teid kaasati 18.02.2025 (uuesti) arvamuse avaldamiseks võimalikule täpsustatud lahendusele. Lõplik lahendusvariant jalg- ja jalgrattatee osas selgub projekteerimise käigus.

		27.02.2025	16.3.	<p>Kehtiva Tallinna üldplaneeringuga ja koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringuga ei nähta ette antud alale rööbasühistransporti nagu seda väidab projekteerimistingimuste taotleja. Sellest tulenevalt trammitee rajamiseks projekteerimistingimuste taotlemine muuta kehtivat detailplaneeringut ei ole kooskõlas Planeerimisseadus §125 p1(4). Pelguranna tn 53 korteriühistu juhatus</p>	<p>Projekteerimistingimustega täpsustatakse vastavalt Kopli tn 35, 35a, 35d ja Sitsi tn 13a kinnistute detailplaneeringut (DP026280, kehtiv alates 25.03.2010) ja Sõle tn 50a kinnistu ja lähiala detailplaneeringut (DP012900, kehtiv alates 13.06.2019), lähtudes ehitusseadustiku § 27 lõike 1 punktidest 1 ja 2 ning lõike 4 punktist 7. Planeerimisseaduse § 125 lg 1 p 4 ütleb, et detailplaneeringu koostamine on nõutav linnades kui asustusüksustes, alevites ja alevikes ning nendega piirnevas avalikus veekogus ehitusloaohustustliku olulise ruumilise mõjuga ehitise ehitamiseks, kui olulise ruumilise mõjuga ehitise asukoht on valitud üldplaneeringuga. Kehtivas üldplaneeringus ei ole trammitee asukoht määratud, mistõttu on vaja anda projekteerimistingimused vastavalt ehitusseadustiku § 99 lõikele 1. Samas puuduvad kavandatava rajamisele vastuolud kehtiva Tallinna üldplaneeringuga, kuna vastavalt Tallinna üldplaneeringus määratud tänavavõrgule kavandatakse trammitee lõigus Kopli tn kuni Puhangu tn alguseni liiklusalale, kus varasemalt kulges raudtee (Tallinna üldplaneeringu raudteevõrgu skeem) ja trammitee mööda Puhangu tänavat Pelgurannani osaliselt põhi- ja osaliselt jaotusmagistraaltänavale (Tallinna üldplaneeringu tänavavõrgu skeem). Trammitee rajatakse Puhangu tänav lõigus olemasolevale väljakunnenud tänavale, mh valdavalt linnale kuuluvale transpordimaale ja üldkasutatavale maale.</p> <p>Tallinna üldplaneering määrab piisavas matus ära maakasutuse ja ehitustingimused, arvestades üldplaneeringu üldistaset. Üldplaneeringu seletuskirja punkti 1 „Üldosa“ kohaselt: üldplaneering sisaldab planeerimisalasel põhiseisukohti ja põhijoonisena maakasutusplani. Vajaliku üldistamisastme põhjendatus on piisavalt tagatud detailsema ainekäsitlusega üldplaneeringu lähte- ja abimaterjalidena koostatud töödes. Tallinna üldplaneeringu teedevõrgu ja transpordi arengusuundade tekstilises osas on muuhulgas välja toodud vajadus transpordisüsteemi arendamiseks piirkonnas, koostades kergrööbastranspordi tasuvusuuringu ning ühiskondliku transpordi arengukava. Tallinna Linnavolikogu 26.01.2006 otsusega nr 8 on algatatud Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneeringu koostamine, milles määratletud nõuded ei ole sisuliselt uued, vaid ajakohastavad ja täpsustavad Tallinna üldplaneeringu põhimõtteid. Selliselt tagatakse Põhja-Tallinna linnaosas ehitus- ja planeerimis põhimõtete järjepidevus. Koostatava Põhja-Tallinna üldplaneeringu ühistranspordi skeemi kohaselt on trammitee asukoht määratud ning alale ette nähtud planeeritav eraldi seisev (rööbas) ühistransport. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on vastavalt koostatavale Põhja-Tallinna üldplaneeringule jäetud võimalus trammiliini pikendada Meeruse-Bekkeri suunal.</p>
17.	Puhangu tn 32 korteriühistu	09.12.2024	17.1.	<p>Puhangu tänaval tõuseb liikluskorrumus ja jalakäilatel, eriti lastel, vanuritel, vankritega emadel, lammikloomadel ei ole enam turvaline jalutada oma kodust mereäärsele puhkealale. Selle kompenseerimiseks tuleb trammitee rajamise projekti raames kvartali sisse, teisele poole Puhangu tänav äärseid maju kavandada ja rajada jalakäilatele alternatiivne tee, mis lõppeb ülekäigurajaga mereäärsele puhkealale. Peame silmas lasteaja ja Puhangu 32 vahelist ala.</p>	<p>Ühes trammitee rajamisega rajatakse ka korralikud ja turvalised jalgteed ning säilib ligipääs mööda Puhangu tänavat mere äärde. Seejuures jalgteed valitsetakse paraneb just Puhangu tänaval Randia ja Pelguranna tänavate vahel paarisnumbritega hoonete pool, sest sinna saame rajada laiemat jalteed kui täna. Kuna turvaline ligipääs on tagatud, ei arvestata alternatiivse tee ettepanekuga käesolevas projektis, küll aga võimalusel arvestatakse selle ettepanekuga tulevikuperspektiivides/projektides.</p>
			17.2.		<p>Juhime tähelepanu, et taotleja täpsustas 17.02.2025 vastavalt Tallinna Transpordiameti ja Põhja-Tallinna Valitsuse märkustele nõuetekohase jalg- ja jalgrattatee rajamiseks hoonestusala piire ja laiendades kavandatavat, mis võib kaasa tuua teie kinnisasja osas vajaduse seada sundvaldus kuni hooneni. Teid kaasati 18.02.2025 (uuest) arvamuse avaldamiseks võimalikule täpsustatud lahendusele. Lõplik lahendusvariant jalg- ja jalgrattatee osas selgub projekteerimise käigus.</p>
		24.03.2025 (edastatud LOVile)	17.3.	<p>Põhja-Tallinna Valitsus! KÜ Puhangu 32 on mures oma elanike, nende väikeste laste ja lammikloomade turvalisuse pärast. Meie ettepanekud eelnõule: 1. Rajada teisele poole Puhangu 32 maja, paralleelselt Puhangu tänavaga, kus liikluskorrumus suureneb tublisti, jalakäijate tee nii, et vanurid, väikesed lapsed ja lammikloomad saavad turvaliselt mereäärsele puhkealale minna.</p>	<p>Vt vastust punktis 17.1.</p>
			17.4.	<p>2. Palun mitte rikkuda trammide ümberpööramisalaga meie puhkeala! Ettepanek, et lammutada garaažid Puhangu tänav äärest Puhangu 32 maja kõrvalt ja rajada sellele alale, kus varasemalt olid kõrgepingeliinide postid, trammide ümberpööramise ala. See on juba aastaid olnud kole ala.</p>	<p>Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevad kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaista ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberhüütu ajast tehovõrgu valdaja poolt.</p>
			17.5.	<p>3. Samuti võiks kaaluda varianti, et tramm tee aasa Supelranna peatusest Rannapargi peatusele ja sealt keeraks tagasi putukaväila poole ja Ehte peatuse poole.</p>	<p>Trammitee trassil Puhangu-Pelguranna-Kolde pst-Putukaväil oleks ehitustehniliselt keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisijate arv väiksem.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Putukaväilal ja Kolde pst-i on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv väiksem.</li> <li>• Trammitee suunamine Kolde pst-le tähendaks ka märgatavalt pikemat marsruuti (st aeglasem ühendus), mis tähendaks trammiliikluse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega.</li> <li>• Lisaks oleks lahendus ehitustehniliselt keerulisem, kuivõrd Pelguranna tänavaga ja osaliselt Kolde pst-ga paralleelselt kulgeb suur kanalisatsioonitoru, mille peale ega lähedusse ei ole paralleelselt kulgevad trammiteed võimalik rajada (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused). Toru ümberehitamine on väga kallis ning ei kuulu antud projekti mahtu. Et trammiteed saaks selle trassivaliku järgi kavandada, peaks selle rajama rannaparki või Pelguranna tänav hoonete kõrvalde. Seda varianti ei valitud, kuna see lahendus oleks märkimisväärselt kulukam - see eeldaks tänavavaruumi ümberkujundamist pikemas matus, tooks kaasa ulatuslikuma tehnovõrkude ümberhütu linna eelarvest, oleks suuremas ulatuses muu liiklusega samas koridoris ning trammitee rannaparki kavandamisel hõlmaks suurema osa rannapargist kui variant A.</li> <li>• Selline marsruut on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.</li> </ul>
18.	Puhangu tn 30 korteriühistu	09.12.2024	18.1	<p>KÜ Puhangu 30 juhatus ei ole nõus projekteerimistingimuste nr 2411002/06851 eelnõuga. KÜ Puhangu 30 juhatus arutas projekteerimistingimuste eelnõud ja leidis, et kuivõrd planeeritav trammitee jääb Puhangu 30 elamule lähemale kui 10 m, toob see kaasa elamu elutingimuste halvenemise eelkõige müra ja vibratsiooni näol.</p>	<p>Projekti tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgsed tulemused tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogilaid. Vt ka PT punktis 5.1-5.3. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummimatid rööbaste all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorirüü, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapiinale rajatud isoleerimata trammirööbastel täiskiirusel liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegsed lahendused, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte tramm. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklusest ühistranspordiga korjatakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.</p>


			18.2.	Ettepanek: Palume kaaluda trammitee projekteerida Stroomi randa piki Kolde puisteed, kus tänava koridor on laiem (Pelguranna tänava ja Putukaväli vahelises lõigus on tänava koridor kõige kitsamas kohas 32 m) ja trammitee jääks elamutest kaugemale.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trammitee trassil Puhangu-Pelguranna-Kolde pst-Putukaväli oleks ehitustehniliselt keerulisem ja kallim valg, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisijate arv väiksem.</li> <li>Putukaväljal ja Kolde pst-i on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv väiksem.</li> <li>Trammitee suunamine Kolde pst-le tähendaks ka määratavalt pikemat marsruuti (st aeglasem ühendus), mis vähendaks trammiliikluse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega.</li> <li>Lisaks oleks lahendus ehitustehniliselt keerulisem, kui võrd Pelguranna tänava ja osaliselt Kolde pst-ga paralleelselt kulgeb suur kanalisatsioonitoru, mille peale ega lähedusse ei ole paralleelselt kulgevat trammiteed võimalik rajada (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused). Toru ümberhitamine on väga kallis ning ei kuulu antud projekti mahtu. Et trammiteed saaks selle trassivaliku järgi kavandada, peaks selle rajama rannaparki või Pelguranna tänava hoonete kõrvale. Seda varianti ei valitud, kuna see lahendus oleks märkimisväärselt kulukam - see eeldaks tänavaruumi ümberkujundamist pikemas mahus, tooks kaasa ulatuslikuma tehnoõrkuude ümberhituse linna eelarvest, oleks suuremas ulatuses muu liiklusega samas koridoris ning trammitee rannaparki kavandamisel hõlmaks suurema osa rannapargist kui variant A.</li> <li>Selline marsruut on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.</li> </ul>
			18.3.	Kui trammitee trassi muutus ei ole võimalik, siis palume projekteerimistingimustes täpsemalt kajastada nõudeid trammiteega kaasneva müra ja vibratsiooni vähendamiseks Puhangu tänava lõigul Pelguranna tänavast kuni Puhangu tn 12 elamuni.	Märkusega arvestatakse. Vt ka vastust punktis 18.1.
19.	Puhangu tn 12 korteriühistu	16.12.2024	19.1.	Mure on tohtu mürataseme tõus, mis akna all sõitva trammiga kindlasti kaasneb.	<p>Projekti tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille eesmärgiks on tutvustada avalikule arutelule ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiad. Vt ka PT punktis 5.1-5.3. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummutatid rõõbaste all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapinnale rajatud isoleerimata trammirööbastel täiskiusel liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägemisega arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegsed lahendused, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutatu tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte tramm. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kui võrd busside liiklustihedus trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.</p>
20.	Hooneühistu Puhangu tn 29A	08.01.2025	20.1.	Juhul, kui otsustatakse trammitee ehitus üle meie kinnistu, on Hooneühistu Puhangu 29A valmis kaalumata tervikkinnistu võõrandamist kinnisasja avalikes huvides omandamise seaduse paragrahvide 11-21 kohaselt. Samuti juhitakse Teie tähelepanu sellele, et käesoleval ajal toimib Puhangu 31 kuni Puhangu 43 garaažihoonete elektrivarustus meie kinnistul paikneva elektrilõu kaudu.	Arvestada ehitusprojekti koostamisel. Kinnisasja võõrandamise tingimused täpsustada koostöös Puhangu tn 29 kinnistu omanikuga ehitusprojekti koostamisel.
21.	Vihuri tn 8 korteriühistu	29.01.2025	21.1.	Tere! Meie majas on paanika ja inimesed ei ole selle projektiga nõus!!! Nii Puhangu tänav kui ka ranna territoorium ei sobi trammiliini jaoks. Kas on võimalik organiseerida rajoonis avalik hääletus selle projekti käivitamiseks / peatamiseks. Projekteeerimistingimuste koostööstamisel palume arvestada ka kohaliku elanikke arvamustega.	Täname arvamuse eest, teie meelsus on teadmiseks võetud. Informeerime, et taotleja on menetluse käigus ja Pelguranna trammiprojekti infotunnis, mis toimus 27.01.2025 Põhja-Tallinna kogukonnas, esitatud ettepanekutele (säilitada rohkem rohelist puhkeala Stroomi ranna piirkonnas) lisatud projekteeerimistingimuste taotluse 17.02.2025 juurde kolm võimalikku trammiliini tagasipöörde varianti. Lõplik lahendusvariant trammitee tagasipöörde osas selgub projekteerimise käigus.
22.	Sõle tn 54 korteriühistu	31.01.2025, 07.02.2025	22.1	Korteriühistu Sõle 54 on vastu sellele, et suur osa kinnistu territooriumist võetakse ristmiku alla. Lähijal korraldame ühistu liikmete koosoleku selles küsimuses.. Korteriühistu on antud projekti vastu, sest oluliselt väheneb ühistule kuuluv kinnistu. Plaanitava võõrandatava ala sees on territooriumile sissesõidu liugvärava tööpiirkond ja ühistu poolt rajatud kõrgalajastus.	<p>Täname arvamuse eest! Võimalusel ehitatakse koos trammitee projektiga ümber ka Manufaktuuri-Sõle-Puhangu tänava ristmik vastavalt koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringule. Ristmik hakkab tulevikus olema oluline ühendus Manufaktuuri, Paavli keskuala ja Pelguranna asumini vahel – seda nii jalakäijatele, ratturitele, ühistranspordi kasutajatele kui ka sõidukijuhtidele. Ristmiku ümberhitamine on vajalik liikluseohutusest tulenevalt, tagamaks ristmiku kompaktsus ning ohutu ja sujuv liiklus.</p> <p>Võimalusel arvestatakse teie seisukohaga. Manufaktuuri-Sõle-Puhangu tänava ristmiku realiseerumine ning realiseerumise korral selle lõplik lahendus selgub projekteerimise käigus. Linna soov ei ole liikuda ristmikuga Sõle tn 54 kinnistule ega puid eemaldada, mistõttu võimalusel korrigeeritakse ristmiku lahendust projekteerimise käigus nii, et sundvalduse seadmise vajadust Sõle tn 54 kinnistul ei teki. Kui ristmik ehitatakse ümber ja ümberhituseks peaks ehitustehniliselt silki mingis osas vajadus tekkima, antakse sellest ehitusprojekti koostamisel esimesel võimalusel Sõle tn 54 kinnistu omanikule teada ning lepitakse kokku sundvalduse seadmise tingimused.</p>
			22.2.	Käesolevaga Tallinn, Sõle tn 54 korteriühistu, teatab Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalametile, et KÜ on tutvunud esitatud eelennõuga ning ei ole pakutud lahendusega nõus. KÜ ei ole kategooriliselt nõus meie maja kõrval asuva tee/ristmiku laiendamise ja KÜ territooriumi (kinnistu katastrinumbriga 78408:806:0008) arvelt, nagu on näidatud lisatud plaanil. Juhime Teie tähelepanu kõigepealt järgmistele asjaoludele:  1. Eeldatav planeering riivab olulisel määral KÜ maaelanike (korteriomanike huvisid), kuna pakutud lahendusega eeldatakse KÜ-le kuuluva kinnistu olinu vähendamine. EV Põhiseaduse § 32 kohaselt: Igaühe omand on puutumatut ja võrdselt kaitsitud. Omandit võib omaniku nõusolekuta võõrandada ainult seaduses sätestatud juhtudel ja korras üldistes huvides õiglase ja koheste hüvituse eest. Igaühel, kelle vara on tema nõusolekuta võõrandatud, on õigus pöörduda kohtusse ning vaidlustada vara võõrandamine, hüvitus või selle suurus. Igaühel on õigus enda omandit vabalt vallata, kasutada ja käsutada. Kitsendused sätestab seadus. Seoses sellega KÜ teatab, et ta ei ole nõus oma osa territooriumi sunnivõõrandamisega (Kinnisasja sundvõõrandamise seaduse § 2 mõttes).  2. Tuleb arvestada samuti sellega, et kõnealusel KÜ maatükil meie KÜ territooriumile paigaldatud liugväravate tööpiirkond. Väärir märkimist seejuures, et KÜ liikmed on soetanud väravate pildid, samuti väravad on liitunud maja korterites olevate fonolukudega.  3. Tee lähedus majale häirib ristmiku vastas asuvate korterite elanike rahu ja privaatsust. KÜ plaanides on rekonstrueerida õueala.  4. Nimetatud krundil on eriline sihtotstarve. Sellel krundil on meie KÜ poolt istutatud mitmeaastased puud, olemas nende likvideerimise vastu. Seoses sellega toome välja, et Keskkonnaseadustiku üldosa seaduse (KeÜS) § 3 lg 1 on sätestatud, et keskkonnahäiring on inimtegevusega kaasnev vahetu või kaadne ebasoodne mõju keskkonnale, sealhulgas keskkonna kaudu toimiv mõju inimese tervisele, heaolule või varale või kultuuripärandile. Keskkonnahäiring on ka selline ebasoodne mõju keskkonnale, mis ei ületa arvulist normi või mis on arvulise normiga reguleerimata. Samas lg 2 sätestatakse millisel juhul eeldatakse olulise keskkonnahäiringu tekkimist. Tuleb arvestada, et teatud mahus keskkonnahäiringuid tuleb taluda, samas keskkonnariski tuleb kohaste ettevaatusmeetmete võtmisega võimalikult suurel määral vähendada ning keskkonnoahtu tuleb vältida (KeÜS § 10 ja § 11). Üldjuhul keskkonnahäiringu, -ohu, -riski või -kahju hindamise, vältimise, vähendamise või heastamisega seotud kulud kannab nende põhjustaja (KeÜS § 12 lg 1). Lisaks peab igaüks rakendama meetmeid oma tegevuse või tegevusetuse põhjustatava keskkonnahäiringu vähendamiseks niivõrd, kui võrd seda on mõistlik eeldada (KeÜS § 14).	Vt ka vastust punktis 22.1. Ehitusseadustik näeb ette kohustuse teavitada kinnisasja omanikku, kui projekteerimistingimuste andmise käigus selgub, et nende kehtestamine võib kaasa tuua kinnisasja või selle osa avalikes huvides omandamise, sealhulgas sundvõõrandamise, või selle suhtes sundvalduse seadmise vajaduse. Võimalusel arvestatakse teie seisukohaga. Linna soov ei ole liikuda ristmikuga Sõle tn 54 kinnistule ega puid eemaldada, mistõttu võimalusel korrigeeritakse ristmiku lahendust projekteerimise käigus nii, et sundvalduse seadmise vajadust Sõle tn 54 kinnistul ei teki.



			22.3.	Ettepanek: Alternatiivse lahendusena teeme projekteerijatele ettepaneku nihutada Manufaktuuri tänava teekate Pavli tänava poolele, mis võimaldab pöörata teed soovitud nurga all.	Ettepaneku võimalikkust kaalutakse projekteerimise käigus, mil lahendus täpsustub.
			22.4.	Seoses avaldatud KÜ arvamusega, palume arvesse võtta meie KÜ majelanike (korteriomanike) seaduslikud õigused ja huvid. Tuletame Teile meelde, et § 26 lg 3 p-de 1 ja 2 kohaselt: Projekteerimistingimuste andmisel arvestatakse: 1) hoone või olulise rajatise asukohas väljakujunenud keskkonda, sealhulgas hoonestuslaadi; 2) et projekteerimistingimuste andmine ei oleks vastuolus õigusaktide, isikute õiguste või avaliku huviga;  Vajaduse korral oleme valmis kohtumiseks ja tekinud küsimuste või lahkavarmuste arutlemiseks kohtuväliselt. Meie KÜ esindajate huvide ignoreerimise korral oleme valmis samuti pöörduma ka kohtu poole.	Vt ka vastust punktis 22.1. Võimalusel arvestatakse teie seisukohaga. Linna soov ei ole liikuda ristmikuga Sõle tn 54 kinnistule ega puid eemaldada, mistõttu võimalusel korrigeeritakse ristmiku lahendust projekteerimise käigus nii, et sundvalduse seadmise vajadust Sõle tn 54 kinnistul ei teki.
E. K.		13.03.2025	22.5. (edastatud LOVile)	По поручению собственников К/Т Сыле 45 правление письменно выражает своё мнение по строительству трамвайной линии в Пыхья районе: Считаём, что в нашем районе достаточно транспорта для передвижения в любую часть города. В данный момент транспорт успешно справляется с потоком пассажиров и учитывая плотность застройки нашего района появление дополнительных жителей вообще не предполагается. С постройкой трамвайной линии будет нагрузка как физическая так моральная на нас - жителей района. К/Т Сыле 45 категорично против проведения трамвайной линии в нашем районе, как и большинство жителей нашего района. В нашем проживает 90 квартир, в которых проживает более 150 человек.  Mittematetlik tõlge: Juhatuse avaldab K/T Sõle 45 omanike nimel kirjalikult arvamust trammiliini rajamise kohta Põhja piirkonda: Usume, et meie piirkonnas on piisavalt transporti, et sõita ükskõik millisesse linnaossa. Hetkel tuleb transport reisijatevoogudega edukalt toime ja arvestades meie piirkonna arengutõhust, ei ole täiendavate elanike juurdetulekut üldse oodata. Trammiliini rajamisega kaasneb nii füüsiline kui ka moraalne koorem meile, piirkonna elanikele. K/T Sõle 45 on kategooriliselt vastu trammiliini rajamisele meie piirkonda, nagu enamik meie kandi elanikke. Meil on 90 korterit, kus on rohkem kui 150 inimest.	Täname arvamuse eest! Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubaajam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> ).
23.	Hooneühistu Puhangu 1	09.02.2025, 04.03.2025	23.1.	Hooneühistu Puhangu 1 (registrikood 80018787) arutas klirkorras jooksvalt Hooneühistu Puhangu 1 liikmetega linna esitatud projekti kavatsust ning plaani Hooneühistu Puhangu 1 kuuluva garaažihoone likvideerida ja Hooneühistu Puhangu 1 kuuluva kinnisasja Puhangu tn 1, Tallinn, katastrirunnus: 78408.805.0750 sundvõrandada ning annab teada, et ei nõustu linna pakutud lahendusega. Hooneühistu Puhangu 1 on linna kavandatud projektile kategooriliselt vastu. Mitte ükski Hooneühistu Puhangu 1 liige ei ole nõus loovutada enda kasutuses olev garaaži linnale kavandatud eesmärgil.  Seda põhjusel, et Hooneühistu Puhangu 1 liikmed hoiavad antud piirkonna püsielanikena oma sõidukeid enda kasutuses olevates garaažides. Paljudel Hooneühistu Puhangu 1 liikmetel on Hooneühistul Puhangu 1 olev garaaž ainus koht, kus on võimalik sõidukit hoida, ning sõiduk on liikumiseks vajalik. Linnale on väga hästi teada, et antud piirkonnas on parkimiskohtadega väga raske olukord. Hooneühistu Puhangu 1 liikmetel ei ole muud kohta oma sõidukeid turvaliselt majade lähedal hoida ja parkida peale endi garaažide. Linna peaks teadma, et Põhja-Tallinnas on püsivad probleemid tänavakuritegudega ning selle asemel, et jätta autod lumevaltsi ja valvetsinalisatsiooniga garaažiboksidesse sunnatakse Hooneühistu Puhangu 1 liikmeid Hooneühistu Puhangu 1 kuuluva kinnisasja Puhangu tn 1, Tallinn sundvõrandamise korral otsima igal õhtul vabu kohti autode jaoks erinevates hooivides ning loota, et pätid jäätavad seekord sõidukid puutumata. Linn on suurepäraselt teadlik, et õhtuti peale kella 20:00 on antud piirkonnas vabu parkimiskohti ühes praktiliselt võimatu leida. Paljudele Hooneühistu Puhangu 1 liikmetele on garaaži kasutamine hädavajalik ning garaaži sundvõrandamise korral ei ole võimalik loobuda ka ühtlasi sõidukist, kuna see on jällegi vajalik liikumiseks. Ehitatav trammiliin ei lahenda Hooneühistu Puhangu 1 liikmete isikliku sõiduki omanise vajadust.  Hooneühistu Puhangu 1 kinnitab, et kõik temale kuuluvad garaažis on pidevas kasutuses. Hooneühistu Puhangu 1 pöörab ka linna tähelepanu, et mõned liikmed kasutavad oma garaaže juba 50 aastat järjest ning neid on ka ise endale ehitanud omal ajal.  Linn oma sundvõrandamise sooviga ei arvesta mh ka seda, et kõrvalolevate majade korterid on väga väikesed (ehitatud 1960-1970.aastatel tollel ajal kehtinud elustandardite kohaselt) ning juhu!, kui toimub Hooneühistu Puhangu 1 kuuluva kinnisasja Puhangu tn 1, Tallinn sundvõrandamine, Hooneühistu Puhangu 1 liikmed jäävad ilma garaažidest, siis ei ole Hooneühistu Puhangu 1 liikmetel enamasti kohti oma kitsastes korterites, kus hoida spordi, kodu ja olme inventari, varusid talvets ja krissiajaks, kelke, pere jalgrattaid jms.  Hooneühistu Puhangu 1 liikmed on valmis koos oma peredega kategooriliselt vastu astuma sellele projektile, mis sisaldab Hooneühistu Puhangu 1 kuuluva kinnisasja Puhangu tn 1, Tallinn sundvõrandamist. Hooneühistu Puhangu 1 liikmed on valmis avaldama oma seisukohti ja meelsust pakutud projekti vastu nii meedias kui ka Tallinna Linnavalitsuse ees avaliku üritusena.	Täname arvamuse eest! Võimalusel ehitatakse koos trammitee projektiga ümber ka Manufaktuuri-Sõle-Puhangu tänava ristmik vastavalt koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringule. Ristmik hakkab tulevikus olema oluline ühendus Manufaktuuri, Paavli keskusala ja Pelguranna asumid vahel – seda nii jalakäijatele, ratturitele, ühistranspordi kasutajatele kui ka sõidukijuhtidele. Ristmiku ümberehitamine on vajalik liiklusehusest tulenevalt, tagamaks ristmiku kompaktsus ning ohutu ja sujuv liiklus.  Manufaktuuri-Sõle-Puhangu tänava ristmiku realiseerumine ning realiseerumise korral selle lõplik lahendus selgub projekteerimise käigus. Ristmiku ümberehitamise realiseerumine toob kaasa Puhangu tn 1 kinnistu võrandamise. Kui ristmik ehitatakse ümber ning kinnistu on vajalik tööde teostamiseks võrandada, siis antakse sellest ehitusprojekti koostamisel esimesel võimalusel Puhangu tn 1 kinnistu omanikule teada ning lepitakse kokku võrandamise tingimused. Maa võrandamine või sundvõrandamine nähakse ette üldistes huiudes õiglase ja kohehe huiutise eest.  Lisades Puhangu 1 garaažide kinnistu projekti mahtu, tekib võimalus muuta Sõle-Puhangu-Manufaktuuri ristmik kompaksemaks, lihtsamaks ja turvalisemaks. Luues terviklahenduse, mis vastab piirkonna arengu suunistele, soovitakse rajada kahe ristmiku asemel üks, kus tekib võimalus lühendada fooritsükleid kõigi kasutajagruppide jaoks, luua jalakäijale ülekäigukoht Manufaktuuri tn sihis ning sõidukitele turvalisem otsesihit Paavli keskuse ja Pelguranna asumid vahel.
24.	Garaažiühistu Puhangu 3	10.02.2025, 24.03.2025	24.1.	Hooneühistu Puhangu 3 (registrikood 80119991) annab teada, et kuna projekteerimistingimusi saadeti Hooneühistule Puhangu 3 2025.a jaanuari lõpus ja linn soovib saada Hooneühistu Puhangu 3 seisukohta juba 2025.a veebruaris alguses, ei jõudnud Hooneühistu Puhangu 3 läbi viia oma liikmete üldkoosoleku seisukoha moodustamiseks sellel teemal. Kui Hooneühistu Puhangu 3 küsitles oma liikmeid ja saadud liikmete arvamuste kohaselt ei nõustu Hooneühistu Puhangu 3 ja selle liikmed linna kavandatud projektiga kategooriliselt, kuna see tähendab Hooneühistu Puhangu 3 kuuluva kinnistu sundvõrandamist.  Hooneühistu Puhangu 3 liikmed, ehk Hooneühistu Puhangu 3 garaažide omanikud ja kasutajad on harjunud oma kodu lähedal asuvaid garaaže kasutama sõidukite parkimiseks ja isiklike asjade hoidmiseks. Hooneühistu Puhangu 3 liikmed ei ole nõus loovutama linnale oma garaažid, kuna nad jäävad ilma parkimiskohtadest ja panipadest, milleks garaažid kasutatakse.  Hooneühistu Puhangu 3 liikmed kinnitavad, et Hooneühistu Puhangu 3 kuuluva kinnistu sundvõrandamine paneb Hooneühistu Puhangu 3 liikmeid seissu, et nad jäävad ilma oma varata ning linna kavatsus tekitab neil märkimisväärsed isakulused, kuna võrdväärsete garaažide ostmise on antud piirkonnas problemaatiline ja isegi võimatu pakkumise puudumise tõttu.  Hooneühistu Puhangu 3 palub arvestada kohalike inimeste soovidega ja mitte tekitada kohalikele inimestele probleeme juurde sellel niigi raskel ajal!	Täname arvamuse eest! Võimalusel ehitatakse koos trammitee projektiga ümber ka Manufaktuuri-Sõle-Puhangu tänava ristmik vastavalt koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringule. Ristmik hakkab tulevikus olema oluline ühendus Manufaktuuri, Paavli keskusala ja Pelguranna asumid vahel – seda nii jalakäijatele, ratturitele, ühistranspordi kasutajatele kui ka sõidukijuhtidele. Ristmiku ümberehitamine on vajalik liiklusehusest tulenevalt, tagamaks ristmiku kompaktsus ning ohutu ja sujuv liiklus.  Manufaktuuri-Sõle-Puhangu tänava ristmiku realiseerumine ning realiseerumise korral selle lõplik lahendus selgub projekteerimise käigus. Ristmiku ümberehitamise realiseerumine võib kaasa tuua kinnisasja või selle osa avalikes huiudes omandamise, sealhulgas sundvõrandamise, või selle suhtes sundvalduse seadmise vajaduse Puhangu tn 3 kinnistul. Kui ristmik ehitatakse ümber ning kinnistu on vajalik tööde teostamiseks võrandada või sundvaldust seada, siis antakse sellest ehitusprojekti koostamisel esimesel võimalusel Puhangu tn 3 kinnistu omanikule teada ning lepitakse kokku võrandamise või sundvalduse seadmise tingimused.

25.	Puhangu tn 91 garaažiühistu	12.03.2025	25.1.	Tramitee võiks olla eetika riskitu tän.läbi putkavälja kolde pst ja mööda pelguranna tän.kuni maleva peat,kus liitub olemas oleva trammiteega.sis ei oleks vaja ka puhangu tän.juurde ehitada lõppjaam trammijuhid tahavad ka wc minna sest see tuleb plikk liin.Tänan	<p>Tramitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani. Vastavalt koostatavale Põhja-Tallinna üldplaneeringule on tulevikus jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal mööda, valikutes on ka mööda Pelguranna tänavat olemasoleva Maleva peatuseni. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning tramiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25, vt määruse lisa "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" <a href="https://www.riiigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv">https://www.riiigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv</a></p> <p>Tramitee trassil Puhangu-Pelguranna-Kolde pst-Putkavälil oleks ehitustehniliselt keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisijate arv väiksem.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Putkaväljal ja Kolde pst-i on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv väiksem.</li> <li>Tramitee suunamine Kolde pst-le tähendaks ka märgatavalt pikemat marsruuti (st aeglasem ühendus), mis vähendaks trammiliikluse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega.</li> <li>Lisaks oleks lahendus ehitustehniliselt keerulisem, kuivõrd Pelguranna tänavaga ja osaliselt Kolde pst-ga paralleelselt kulgevat suurt kanalistsioonitoru, mille peale ega läheduses ei ole paralleelselt kulgevad tramiteed võimalik rajada (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused). Toru ümberehitamine on väga kallid ning ei kuulu antud projekti mahtu. Et tramiteed saaks selle trassivaliku järgi kavandada, peaks selle rajama rannaparki või Pelguranna tänavaga hoonete kõrvale. Seda varianti ei valitud, kuna see lahendus oleks märkimisväärselt kulukam - see eeldaks tänavaruumi ümberkujundamist pikemas mahus, tooks kaasa ulatuslikuma tehnovõrkude ümberehituse linna eelarvest, oleks suuremas ulatuses muu liiklusega samas koridoris ning tramitee rannaparki kavandamisele hõlmaks suurema osa rannapargist kui variant A.</li> <li>Selline marsruut on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.</li> </ul>
			25.2.		Juhime tähelepanu, et tagasipöörde variantidest on ilmselt perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 hõlmaks 1,1% pargi pindalast, variant 3 hõlmaks 3,4% pargi pindalast. Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevad kanalistsioonikollektorid ei ole võimalik kaitsta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt ASI Tallinna Vesi 18.03.2025 tehnilised tingimused nr PR/2510951-1), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1 ning Puhangu tn 91 kinnistu tuleb võõrandada või sundvõõrandada, sest mõistlikku alternatiivset varianti tagasipöördeks linna maal ei ole. Kui kinnistu on vajalik tööde teostamiseks võõrandada, siis antakse sellest ehitusprojekti koostamisel esimesel võimalusel Puhangu tn 91 kinnistu omanikule teada ning lepatakse kokku võõrandamise tingimused või viiakse läbi muu vastav menetlus. Maa võõrandamine või sundvõõrandamine nähakse ette üldistes huvides õiglase ja kohese hütivise eest.
26.	Puhangu tn 168 garaažiühistu (Puhangu tn 31)	19.02.2025	26.1.	Tänan info eest. Meil on oluline, et hooned ikkagi kohal jäävad, las neid kõnniteid seal on.	Arvestada ehitusprojekti koostamisel. Sundvalduse seadmise vajadusel täpsustada tingimused koostöös Puhangu tn 31 kinnistu omanikuga ehitusprojekti koostamisel.
				<b>8 Avalikul väljapanekul esitatud arvamused projekteerimistingimuste eelnõu kohta (edastatud veebilehe kaudu või KEKOle e-posti teel)</b>	
27.	Tallinna Sotsiaal- ja Tervishouamet	04.03.2025	27.1.	Palun kindlasti arvestada peatuste asukohtade ja profiilide valikul ereivajadustega inimestega, sh liikumisabivahenditega. Peatuste tasapinnad projekteerida trammi põrandaga ühele tasapinnale. Projekteerimisse kaasata Tallinna Sotsiaal- ja Tervishouamet.	Nõuded on lisatud projekteerimistingimustesse.
28.	Eraisik J. V.	04.03.2025	28.1.	Trammiliini pikkendus on tähtis selle piirkonna elanikele kui ka linnale üldiselt. Linnas on muidugi inimesi, kes mingit muutust ei taha aga midagi peab ju tegema muidu areng seisab ja ei ole enam konkurentsivõimeline..	Täname toetava arvamuse eest!
29.	Eraisik V. L.	04.03.2025	29.1.	Elan Karjamaa asumis ja pooldan kiire ühistranspordi arengut. Karjamaa asum ja Pelgurand on halvasti ühendatud ühistranspordiga – ainus võimalus on buss nr 3, mis seisab tihti Sitsi tänav ummikutes. Ranna keskosas puudub ühistranspordiühendus, sinna pääseb ainult jalgsi. Hommikusel ajal on bussid liinil Balti jaam – Pelgurand kuni Kolde pst peatuseni ülekoormatud, sest paljud lapsed sõidavad kooli. Vastus oma arvamusele ei oota.	Täname toetava arvamuse eest! Teie tagasiside edastatakse Tallinna Transpordiametile, võimalusel arvestatakse tagasisidega busside marsruutide ümberkorraldamisel.
30.	Eraisik P. D.	04.03.2025	30.1.	Toetan!	Täname toetava arvamuse eest!
31.	Eraisik V.	04.03.2025	31.1.	Tramm ei pea sõitma läbi pargi või metsa. Seega tagasipööre peab olema teistel kohal. Park peab säilima nii nagu praegu olemas.	Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui varianti 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevad kanalistsioonitoru ei ole võimalik kaitsta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Tramitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalistsioonitoru ümberehituse ajast tehnoõrgu valdaja poolt.
32.	Eraisik G.	04.03.2025	32.1.	Tahtsin lihtsalt tänada ja avaldada lootust, et see tramitee ka päriselt valmiks!	Täname toetava arvamuse eest!
33.	Eraisik (nimi puudub)	04.03.2025	33.1.	Tramitee ei sobi ja ei mahu kitsale Puhangu tänavale, seal tänaval ei ole midagi peale elumajade, siin puuduvad lasteaiad, koolid teenidnupunktid. Selline marsruut ei anna mingit lisväärtust mitte kellelegi.	Asutused asuvad planeeritava trammiliini läheduses. Tramitee trassi valikul on muuhulgas arvestatud optimaalse kaugusega erinevatest ümberkaudsetest asutustest, et tramm oleks võimalik kasutada võimalikult paljudel inimestel. Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnaehituslikult eelistatud lahendusvariant A, kuivõrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja keskkonnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulevalt on potentsiaalsete reisijate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõige paremini tuleviku arengutega.
			33.2.	Trammi ümberkeermisekoht hävitab osa pargist ning hävitab normaalse ligipääsu Puhangu tnlt mere äärde.	Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui varianti 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevad kanalistsioonitoru ei ole võimalik kaitsta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Tramitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalistsioonitoru ümberehituse ajast tehnoõrgu valdaja poolt.

			33.3.	See ehitus ei tee Puhangu tänavat rohelisemaks, vastupidi, elukeskkond halveneb - algatuseks aastaid kestva ehituse tõttu ning hiljem trammii müra tõttu. Lisaks aknast "ilus" vaade trammidele, pargi asemel. Maksate magamatusest tekkinud tervisekahjud kinni?Tänapäevane hääletu tramm, mis kurvides häält ei tee: <a href="https://youtu.be/9pWzig11OqU">https://youtu.be/9pWzig11OqU</a> Kuulake üks kordki piirkonna elanikke.	Projekti raames on plaanis Puhangu tänav avalik ruum kaasaajastada ning lisada rohelust ja vaba aja veetmise võimalusi. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (sh pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltipinda.  Projekti tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse, seda ka ehitustööde ajal. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiasid. Vt ka PT punktid 5.1-5.3. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummimatid rõõbaste all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapinnale rajatud isoleerimata trammirööbastel täiskilusel liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegseid lahendusi, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte tramm. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklustihedus trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.
			33.4.	Ettepanek: Ehitage tramm vanale raudteekohale v putukväila kui seda nii väga vaja on.	Kopli tänavast kuni Puhangu tn alguseni kavandatakse trammitee liiklusalale, kus varasemalt kulges raudtee. Seega saab väita, et sellel alal taastatakse rööbstranspordi olemasolu. Trammitee trassi valikul oli üheks oluliseks tingimuseks peatuste ümbruses kõrge tihedusega asustuse olemasolu, et tramm oleks võimalik kasutada võimalikult paljudel inimestel. Putukaväilal on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv on väiksem.
34.	Eraisik R. F.	04.03.2025	34.1.	Isiklikult oleksin trammil Pelguranda toomise vastu, kuna minu hinnangul on trammidest tekkinud müra väga suur, lisaks liikumise tekkivale vibratsioonile ka mootorite pinin ja uste pliksumine kostub väga kaugele. Elan Tuulemaa tänaval ja kuulen Maleva peatusesse liikuvaid tramme tuppa seega veel lähemal elades on kindlasti need helid häirivamad, rääkimata pika ehitusperioodi vältel tekkivatest ebamugavustest. Samuti on bussühendus ja kergliiklusteede võrk piisavalt hea piirkonnas, et leida alternative autole, ei näe mõtet kallil raha eest trammiteid veel lisaks ehitada.	Täname arvamuse eest! Projekti tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse, seda ka ehitustööde ajal. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiasid. Vt ka PT punktid 5.1-5.3. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummimatid rõõbaste all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapinnale rajatud isoleerimata trammirööbastel täiskilusel liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegseid lahendusi, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte tramm. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklustihedus trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.
			34.2.	Pigem renoveeriks ja ehitaks selle raha eest lasteaedasid või (huv)koole juurde või kaasaks Kristiine ristmiku kahetasandiliseks ehitamiseks, leiaks oluliselt rohkem kasutegureid kui see tramm tooks.	Välisrahastus on määratud Pelguranna trammitee trassile, seda raha ei ole võimalik mõnele teisele lõigule (või muule tegevusele) ümber suunata. Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammil trassivalik. Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi.
35.	Eraisik K. N.	04.03.2025	35.1.	Toetan igati antud trammitee rajamist. Kiiremas korras tuleks jätkata trammiteede planeerimist Lasnamäe, Mustamäe ja Öismäele.	Täname toetava arvamuse eest! Järk-järgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks. Ajakohast infot Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti planeeritavate objektide kohta saab jälgida leheküljel: <a href="https://www.tallinn.ee/et/teed">https://www.tallinn.ee/et/teed</a>
36.	Eraisik V. G.	04.03.2025	36.1.	Ma olen trammiliini ehitamise vastu. Nii kitsas tänav, tramm tuleb täitsa majade kõrval, liiga kõva häält teeb ja hakkab segada elu, eriti väikeste laste und. Panellmajades on nii hästi kuulda kõike ja lisada sinna trammii müra teeb meie elu ainult halvemaks. Meil isin ilusti käivad bussid , ühistranspordi puudu ei tunne!!! Samuti uut jalgpalli väljakut ehitati nii pikalt ja mingid trammii pöörast me siin ei soovi!!!	Projekti tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiasid. Vt ka PT punktid 5.1-5.3. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummimatid rõõbaste all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapinnale rajatud isoleerimata trammirööbastel täiskilusel liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegseid lahendusi, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte tramm. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklustihedus trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.
37.	Eraisik J. L.	04.03.2025	37.1.	Kui rajada tagasipöördekoht Stroomi rannaparki, võiks seda teha nii, et elusloodust ei puuduta. Seal on suur parkla praegu, kuhu asemele võiks trammiliini lõpp-peatus tulla.	Kui mõeldakse võimaliku tagasipöörat parklas Kolde pst ja Pelguranna ristmikul, siis tegemist on munitsipaalomandis oleva transpordimaaga, seega iseenesest huvitav mõte. Arvestades minimaalset vajalikku ümberpöördeadiust (25 m), siis ilmselt ei mahuks pöördering antud kinnistule ära ning oleks vaja arvestada naaberkinnistute hõivamisega. Mitmete järskude pöörangute kavandamine vähendab aga trammide liikumiskiirust. Lisaks on koostatavas Põhja-Tallinna üldplaneeringus on skeemil näidatud tagasipööramise kohas ette nähtud perspektiivselt korterelamumaa (taskukohase elamise võimaluste loomise eesmärgil). Ühtlasi osutub probleemiks, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgeb suur kanalistsioonitoru, mille peale ega lähedusse ei ole paralleelselt kulgevad trammiteed võimalik rajada (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused). Toru ümberhitamine on väga kallid ning ei kuulu antud projekti mahtu. Et trammiteed saaks selle trassivaliku järgi kavandada, peaks selle rajama rannaparki või Pelguranna tänavale kõrval. Seda varianti ei valitud, kuna see lahendus oleks märkimisväärselt kulukam - see eeldaks tänavaruumi ümberkujundamist pikemas mahus, tooks kaasa ulatuslikuma tehnovõrku ümberhituse linna eelarvest, oleks suuremas ulatuses muu liiklusega samas koridoris ning trammitee rannaparki kavandamisel hõlmaks suurema osa rannapargist kui variant A. Kohalikele oleks probleemiks ka parkimisvõimaluste vähenemine. Kaalutakse kolme võimaliku tagasipöörde variandi vahel. Tõenäoliselt osutub valituks lahendus, mis võimaldab rannaparki maksimaalselt täista, kuid samas ei lähe vastuollu tehnovõrgu valdsajate nõuetega. Kui aga projekteerimise käigus selgub, et selline lahendusvariant pole võimalik, tuleb kaaluda ka muid variante.

			37.2.	<p>Lisasin manusesse pildi sellest, kuhu võiks tulla Standardi trammipeatuse asukoht (sinine ring), et pelgulinna elanikel oleks võimalikult mugav seda kasutada. Elan ise Taime tänaval ja kui trammipeatus oleks seal asukohas, oleks seda palju mugavam kasutada kui siis, kui see jääks garaazide alale.</p>		<p>Täname ettepaneku eest. Trammipeatuste asukohad täpsustuvad projekteerimise käigus. Päris viadukti peale trammipeatust ette näha ei saa, sest viadukt ei ole nii lai, et mahutada ära jalg-, jalgratta- ja trammitee ning peatuste konstruksioonid.</p>
38.	Eraisik J.	04.03.2025	38.1.	<p>Lugupeetud linnavalitsuse esindajad, Avaldan oma kategoorilist mittenõustumist Stroomi piirkonda kavandatava trammiliini ehitamise plaanidega. Pean seda projekti ebamõistlikuks ja potentsiaalselt kahjulikuks mitmel põhjusel:</p> <p>Müraaaste. Trammiliiklus toob paratamatult kaasa müra taseme tõusu. Arvestades hoonestuse tihedust ja viekorruseliste elamute olemasolu tänavatel Puhangu, Randla, Pelguranna, Kolde, Vihuri mõjutab see negatiivselt kohalike elanike elukvaliteeti, eriti nende, kelle aknad avanevad kavandatava marsruudi joonele.</p>		<p>Projekti tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogilaid. Vt ka PT punktid 5.1-5.3. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummimattid rööbaste all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavagilnivalle ajatud isoleerimata trammirööbastel täiskirrusel liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegsed lahendusi, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte tramm. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklustihedus trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.</p>
			38.2.	<p>Liikluskoormus. Projekt näeb ette trammirööbaste rajamist kitsale tänavale Puhangu, kus juba praegu on suur autoliikluse koormus. Olukord halveneb, kuna autode arv ei vähene ja liiklus muutub veelgi keerulisemaks.</p>		<p>Trammide liiklustihedus ei ole nii suur, et hakkaks autodega konflikti looma. Trammitee ehitamisega ning bussiliikluse ümberkorraldamisega muutub ühistransport kättesaadavamaks ja mugavamaks, et seda eelistada autole ning autode kasutamise vajadus väheneb.</p>
			38.3.	<p>Uue marsruudi vajalikkuse puudumine. Piirkonnas on juba välja arendatud transpordinfrastruktuur, mis võimaldab kiiresti ja mugavalt jõuda linna erinevatesse osadesse. Trammiliini kasutuselevõtt ei lahenda transpordiprobleeme, vaid loob uusi.</p>		<p>Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubaajam, kaugeamal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikimine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatrammi">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatrammi</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbastühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liiklusest eraldiseisvat rööbastühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.riligitaja.ee/akt/4241120230207leia">https://www.riligitaja.ee/akt/4241120230207leia</a>Kehtiv).</p>
			38.4.	<p>Oht ainulaadsele linnaruumi. Erilist muret tekitab kavandatav trammipöörde ehitamine Stroomi pargi territooriumile. See park on ainulaadne kombinatsioon mereäärsest ja metsavööndist, ofles oluline puhkeala linnaelanikele. Siin veedavad pered aega värskes õhus, ujuvad ja päevitavad. Trammirööbaste rajamine läbi pargi rikub selle ökosüsteemi ja muudab ala potentsiaalselt ohtlikuks puhkajatele, eriti lastele.</p>		<p>Projekteerimisel nähakse ette eri liiklejate liikumisruumi selge tähistamine. Tagasipöördel on trammil kiirus väike ning ehituslikult on võimalik inimesed suunata rööbasteedelt ohutult ületama ka näiteks linnamööbli või haljastusega. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppe kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui varianti 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevast kanalistsioonitoru ei ole võimalik kaitsa äga säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siski osutada vajalikkus realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberhõluse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.</p>
			38.5.	<p>Projekti puudused. Linnavalitsuse veebisaidil oleva teabe kohaselt näeb projekt ette Puhangu tänaval avaliku ruumi moderniseerimist, roheluse lisamist ja puhkealade loomist. Sliksi, vaatamata nendele parandustele, toob trammiliini ehitamine kaasa olulisi muutusi piirkonnas, mis võivad negatiivselt mõjutada selle elanikke.</p>		<p>Trammiliini rajamisest Puhangu tänavale on otsene kasu ka kohalikele elanikele. Projekti raames on plaanis Puhangu tänaval avalik ruum kaasaajastada ning lisada rohelust ja vaba aja veetmise võimalusi. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (sh pingid, esteetiliselt liisad elemendid), vähem tühja asfaltpinda. Trammitee rajamine pakub kohalikele elanikele kiire, mugava ja otse ühistranspordilihenduse Põhja-Tallinna ühe olulisema keskuse, aga ka ülerigiliselt olulise transpordisõlmepunkti, Balti jaama suunal ning kesklinna suunal, ühendades selle marsruudi ka mitmeid asutusi, et elanikel oleks võimalik mugavalt liikuda töökoha, kodu, kooli vm vahel. Tramm leevendab ettenägelikult tulevikus süvenevaid liikuvusprobleeme Põhja-Tallinna linnaosas ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Suvisel ajal, mil Stroomi rand on populaarne sihtkoht nii teiste asumite kui ka linnaosade elanike seas, pakub tramm lääneuroopaaltikut mugavat ja kiiret alternatiivi autoga tulekule. See aitab vähendada ajutist autokoormust piirkonnas ja ennetada olukordi, kus külalised pargivad massiliselt elamute ees või täidavad kohalike elanike parkimiskohad. Stroomi rand ja park on ülelinnalise tähtsusega puhkeala ning taotluse eesmärk on promenaadi väärtust ning kõrg- ja madalhaljastust maksimaalselt säilitada, luues koos trammiteega tervikliku tänavalahenduse. Projekteerimistöödesse kaasatakse haljastuse terviklahenduse loomiseks maastikuarhitekt.</p>

			38.6.	<p>Alternatiivsed lahendused. Artiklis mainitakse ka, et uus trammimarsruut peaks parandama ühistranspordi kättesaadavust ja vähendama autode kasutamise vajadust. Sellegipoolest arvan, et tuleks kaaluda muid transpordinfrastruktuuri parandamise võimalusi, mis ei kahjusta elanike mugavust ja turvalisust. Eeltoodut arvestades palun teil uuesti läbi vaadata trammiliini ehitamise plaanid ja kaaluda alternatiivseid transpordinfrastruktuuri parandamise võimalusi, mis ei kahjusta elanike mugavust ja turvalisust.</p> <p>Minu arvamuset toetavad paljud piirkonna elanikud, mida kinnitavad koosolekud ja petitioonid. Lugupidamisega, Vihuri tänava elanik</p>	<p>Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalsete trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavalikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtivi">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtivi</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna tramm trassivalik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Välisrahistuse taotlus on esitatud Pelguranna trammitee trassile A.</p>
39.	Eraisik S. M.	04.03.2025	39.1.	<p>Väga tore trammideel! Nõustun trassiga, kindlasti teha trammile eesõigus igale poole kuhu võimalik, et tagada sujuv ja kiire liikumistempo. Ning kindlasti tuua rohkelt haljastust kui juba ehitamiseks läheb, kaasa arvatud kõrghaljastust.</p>	<p>Täname teie arvamuse eest! Tramm liigub suures osas (Kopli tänavast kuni Puhangu tn alguseni) muust liiklusest eraldiseisvalt, seega tagatakse kiire ühendus. Projekteerimisel ja ehitamisel säilitatakse maksimaalselt kõrg- ja madalhaljastust. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööbilit (sh pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltpinda.</p>
40.	Eraisik M.	04.03.2025	40.1.	<p>Trammirööpad igal juhul putukaväliale, kasvõi ühes suunas. Mingi autosõidurada peab jääma Puhangu tänavale ilma rööbasteta ja nende n õ mururibade arvelt võiks tee ikka laiemaks teha.</p>	<p>Tramm on planeeritud Puhangu tänavale liikuma mõlemas suunas (variant A). Autoteed pole plaanis laiendada, kuna tuleb arvestada ka jalgratta- ja jalgteede ning haljastuse rajamisega. Projekteerimisel ja ehitamisel säilitatakse maksimaalselt kõrg- ja madalhaljastust. Projekti raames on plaanis Puhangu tänavale avalik ruum terviklikult kaasajastada ning lisada rohelust ja vaba aja veetmise võimalusi.</p> <p>Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnaehituslikult eelistatud lahendusvariant A, kui võrd see tagab kiire ja kõlge otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisirajate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõlge paremini tuleviku arengutega.</p>
41.	Eraisik (nimi puudub)	04.03.2025	41.1.	<p>Miks on uus trammiliin linlastele kasulik? Kellele kasulik, millistele linlastele? Kindlasti mitte Puhangu tn elanikele.</p>	<p>Trammiliini rajamisest Puhangu tänavale on otsene kasu ka kohalikele elanikele. Projekti raames on plaanis Puhangu tänavale avalik ruum kaasajastada ning lisada rohelust ja vaba aja veetmise võimalusi. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööbilit (sh pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltpinda. Trammitee rajamine pakub kohalikele elanikele kiire, mugava ja otse ühistranspordihenduse Põhja-Tallinna ühe olulisema keskuse, aga ka ülerigiliselt olulise transpordisõlmpunkti, Balti jaama suunal ning kesklinna suunal, ühendades sellel marsruudil ka mitmeid asutusi, et elanikel oleks võimalik mugavalt liikuda töökoha, kodu, kooli vm vahel. Tramm leevendab ettenägelikult tulevikus süvenevaid liikuvusprobleeme Põhja-Tallinna linnaosas ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Süvisel ajal, mil Stroomi rand on populaarne sihtkoht nii teiste asutuste kui ka linnaosade elanike seas, pakub tramm lääneuroopalikult mugavat ja kiiret alternatiivi autoga tulekule. See aitab vähendada ajutist autokorruptust piirkonnas ja ennetada olukordi, kus külalised pargivad massiliselt elumote ees või täidavad kohalike elanike parkimiskohad. Stroomi rand ja park on ülelinnase tähtsusega puhkeala ning taotluse eesmärk on promenaadi väärtust ning kõrg- ja madalhaljastust maksimaalselt säilitada, luues koos trammiteega tervikliku tänavalahenduse. Projekteerimistõldeesse kaasatakse haljastuse terviklahenduse loomiseks maastikuarhitekt.</p>
			41.2.	<p>•Peatuste asukoht võimalikult eluhoonete sissepääsude lähedal - elanikud ei soovi seda, see on juba selgelt väljendatud.</p>	<p>Trammipeatuste mugav lähedus soodustab ühistranspordi eelistama autole. Trammipeatuste asukohad täpsustuvad projekteerimise käigus, konkreetselt Puhangu tänavale on variandi A kohaselt planeeritud üks peatus.</p>
			41.3.	<p>•Tagab haridusasutuste hea teenindamise – nt PERG on 700 m kaugusel, ei hakata käima. Tagab selge ligipääsu LOV hoonete, noortekeskusele ja Stroomi kaubandus-teenindus keskusele – tramm ei sõida sinna.</p>	<p>Asutused asuvad planeeritava trammiliini läheduses. Trammitee trassi valikul on muuhulgas arvestatud optimaalse kaugusega erinevatest ümberkaudsetest asutustest, et trammil oleks võimalik kasutada võimalikult paljudel inimestel. Trammipeatustest jääb Stroomi kaubanduskeskus ca 430 m kaugusele, LOV ca 330 m kaugusele, Heleni kool ca 270 m, Ehte Humanitaargümnaasium ca 410 m kaugusele, lasteaed Pääsupesa vähem kui 200 m kaugusele. Ühistranspordi kavandamise osas jäävad eelmainitud sihtkohad küllaltki mugava jalutuskäigu kaugusele. Tavapärane jalakäija jaoks sobiv kaugus ühistranspordipeatusest on ca 400-500 meetrit (ca 5-7 minutit jalgsi käimist). Pelgulinna Riigigümnaasiumil on juba täna hea ühendus Sõle tn ühistranspordiga (Sõle tn peatusest ca 240 m kaugusel), uuest loodavast trammipeatusest jääb Pelgulinna Riigigümnaasium ca 730 m kaugusele, mis on gümnaasiumiõpilasele samuti sobivas jalgsi käidavas kauguses. Hetkel puudub Kalamajast mugav ja kiire ühendus Pelgulinna Riigigümnaasiumiga, mistõttu trammiliini tekkimisel see ühendus paraneb ja tagab ka kiirema liikumise linnaosasiseselt.</p>
			41.4.	<p>•Tagab selge juurdepääsu Stroomi rannale ja rannapargile – ligipääs on ju olemas. Vastupidi see rikub osa pargi tervikust, hävitab ühe ligipääsu rannani ja muudab selle ohtlikuks.</p>	<p>Variant A tagab lääneuroopalikult mugava juurdepääsu Stroomi rannale. Projekteerimisel nähakse ette eri liiklejate liikumisruumi selge tähistamine. Tagasipöördel on trammil kiirus väike ning ehituslikult on võimalik inimesed suunata rööbasteed ohutult ületama ka näiteks linnamööbilit või haljastusega. Tagasipöördel variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevad kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitsta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikkuse realiseerida tagasipöördel variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud sõltumatu pikendatava liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerimine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnoõrgu valdaja poolt.</p>
			41.5.	<p>•Arvestab Putukaväli pargi lahendusega, ei muuda seda – tramm saaks väga ilusti sõita putukavälis.</p>	<p>Variant D (ümberpöörde Putukavälial) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukohta tõttu on potentsiaalsete reisirajate arv väiksem.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Putukavälial ja Kõlde pst-i on asutus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuste läheduses väiksem.</li> <li>Lisaks ei otsustatud Kõlde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaed ja Putukavälil Kõlde pst otas. Kõik see maksumus lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.tellahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrass%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf">https://live.s3.tellahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrass%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf</a></li> <li>Variant D on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.</li> </ul>
			41.6.	<p>•Wõimaldab Puhangu tänav tänavaruumi terviklikult kaasajastada ja atraktiivsemaks muutmist – trammil toimine Puhangu tn ei kaasajasta tänavat vaid vastupidi. Trammil mura tänav ei tee seda atraktiivseks vaid halvendab elukeskkonda.</p>	<p>Projekti raames on plaanis Puhangu tänavale avalik ruum kaasajastada ning lisada rohelust ja vaba aja veetmise võimalusi. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööbilit (pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltpinda. Projekteerimistingimustes on nõue viia läbi vajalikud täiendavad uuringud, mille põhjal tuleb projekteerimise käigus täpsustada rakendatavad mura ja vibratsiooni leevendusmeetmed.</p>

			41.7.	•Näiteks väheneb ka piirkonda kolivate uute elanike vajadus igapäevase autokasutuse järele – kuhu need elanikud kolivad? Plaanite mere ääre salaja täis ehitada?	Tramitee ehitamisega ning bussiliikluse ümberkorraldamisega muutub ühistransport kättesaadavamaks ja mugavamaks, et seda eelstada autole ning autode kasutamise vajadus väheneb.
			41.8.	•Projekti raames on plaanis Puhangu tänava avalik ruum terviklikult kaasaajastada ning lisada rohelust ja vaba aja veetmise võimalusi. – kuhu Puhangus lisatakse vaba ajaveetmise võimalusi, see tänav on kitsas, mille ääres on elumajad, mille vahele ei ole vaja tekitada kogunemiskohti. Vaba aja veetmise võimalused on Stroomi pargis.Milleks on vaja kellegi kinnisidee tõttu hävitada inimeste rahulik vaikne elukeskkond.Lisaks on vähemalt 2 aastat elamine seal tänaval võimatu ehituse tõttu - annate uued elukohad?	Täname arvamuse eest! Põhja-Tallinna liikuvusuuringu kohaselt ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamine. Arenevas Põhja-Tallinna linnaosas on vajalik ettenägelikult planeerida muust liiklusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostavta Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Tramitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Tramitee ehitamise järgselt korreieritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning tramiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rligiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv">https://www.rligiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv</a> ).
42.	Eraisik M. B.	04.03.2025	42.1.	Väga hea projekt	Täname toetava arvamuse eest!
43.	Eraisik M. T.	04.03.2025	43.1.	Tramitee tagasipööret ei ole vaja tuua otse randa, las ta jookseb läbi putukaväina ja on nii rahulikum elanikonnal kes elavad otse ranna vastas kui ka säilib mõnus puhkeala.	Variant D (ümberpöörde Putukaväinal) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukohta tõttu on potentsiaalsete reisijate arv väiksem. • Putukaväinal ja Kolde pst-i on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuse läheduses väiksem. • Lisaks ei otustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaed ja Putukaväli Kolde pst otsas. Kõik see maksumus lisanduks täiendavalt tramitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf">https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf</a> • Variant D on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.
44.	Eraisik A. S.	04.03.2025	44.1.	Mis seeni te tarvitate seal? Esmaslt kui alustada lisa trammiliinidega Pelguranda, kus kõik toimib ideaalselt. Tekitada juurde ummikuid kitsastele tänavatele. Kas saate minig orgmsmi nendest uutest liinidest. Sama teema Liivalaiale planeeritava liiniga. Mis point sellel on? Teha põhimõtteliselt paralleelselt teine liin Stockamni risti Pärnu mnt risti .Selle asemel võiks teha trammii liin Lasnamäele.	Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamine (ühistransport, muust transpordist eraldiseisv rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liiklusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostavta Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Tramitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Tramitee ehitamise järgselt korreieritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning tramiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rligiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv">https://www.rligiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv</a> ).
45.	Eraisik L.	04.03.2025	45.1.	Kindel ei! Selle asemel lisage busse juurde ja tehke nii ühendus paremaks teiste linnaosadega.	Täname arvamuse eest! Tramitee ehitamise järgselt muutuvad busside marsruudid, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.
46.	Eraisik L. T-V.	04.03.2025	46.1.	Pelgulinna tramm on äärmiselt vajalik ühendus Pelgulinna, Stroomi ja Kalamaja - kõik Põhja-Tallinna osad - ühendamisel. Hetkel ei ole ühtegi arvessevõetavat ( mis ei läheks uure ringiga vi mööda ummikuid täis transpordiliine ) ühendust Kalamaja ja Pelgulinna. Ka Kalamaja inimesed väärivad väärikat ühendust Stroomi pargi, ranna ja muidugi kõrvalasumiga üldiselt. Pelgulinna Riigigümnaasium on piirkonna suurim gümnaasium, kuhu käivad ka väga paljud Kalamaja lapsed ja noored. Hetkel on ühistranspordiühendus sinna ebanormaalselt pikk ja soosib laste vedamist autodega. Trammiliin parandaks seda pisut, kuigi kaaluda võiks laiendamist Kolde puisteele ja sellega lahendada suurt vastukaja tekitanud rannapiirkonna tagasipöörd küsimus. Ka Sõle tervisehaja ja Pelgulinna Sünnitusmaja, mis on piirkonna suurimad sellelaadsed ja millega taas Kalamaja elanikud on normaalse ühenduse, saaks nii ühendatud.	Täname toetava arvamuse eest! Tallinna Transpordiameti hinnangul on Sõle tänaval ühistranspordi ühendus, mis teenindab ka Pelgulinna sünnitusmaja vahetat ümbrust, plisavalt hea ning sinna esmajärjekorras tramiteed rajada ei ole vaja. Pelgulinna Riigigümnaasiumil on samuti hea ühendus Sõle tn ühistranspordiga (Sõle tn peatusest ca 240 m kaugusel), uuest loodavast trammipeatusest jääb Pelgulinna Riigigümnaasium ca 730 m kaugusele, mis on gümnaasiumiõpilasele samuti sobivas jalgsi käidavas kauguses. Hetkel puudub tööpoolest Kalamajast mugav ja kiire ühendus Pelgulinna Riigigümnaasiumiga, mistõttu trammiliini tekkimisel see ühendus paraneb ja tagab ka kiirema liikumise linnaosasiseselt.  Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> . Varianti A eeliseks on kiire ja otse ühendus Põhja-Tallinna ühe olulisema keskuse, Balti jaama ning kesklinna suunal, kus toimub Põhja-Tallinna liikuvusuuringu kohaselt valdav osa liikumistest. Tramitee suunamine Kolde pst-le tähendaks ka märgatavalt pikemat marsruuti (st aeglasem ühendus), mis vähendaks trammiliikluse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rligiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv">https://www.rligiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning tramiteede rajamiseks.

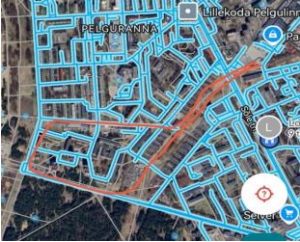
47.	Eraisik (nimi puudub)	04.03.2025	47.1.	Vaadates teisi trammil ümberpöörmise kohti, siis pole ükski lastemänguväljakute kõrval. Seega läheb see pargiala 90 % alaga eraldatud. Trammi ümberpöörde rannapargis, ükskõik, kui vähe sealt seda parki "ära võetakse" ei sobi sinna. See on puhkeala, mitte transpordiala. Kasutada Pelguranda ja Kolde pst selleks ringiks olek koraldas mõistlikum.	Tramitee trassil Puhangu-Pelguranna-Kolde pst-Putukaväli oleks ehitustehniliselt keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukohta tõttu on potentsiaalsete reisiarte arv väiksem. • Putukaväljal ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv väiksem. • Tramitee suunamine Kolde pst-le tähendaks ka märgatavalt pikemat marsruuti (st aeglaseim ühendus), mis vähendaks trammiliikluse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega. • Lisaks oleks lahendus ehitustehniliselt keerulisem, kui võrd Pelguranna tänavaga ja osaliselt Kolde pst-ga paralleelselt kulgev suur kanalisatsioonitoru, mille peale aga läheduses ei ole paralleelselt kulgevat tramiteed võimalik rajada (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused). Toru ümberhvitamine on väga kallis ning ei kuulu antud projekti mahtu. Et tramiteed saaks selle trassivaliku järgi kavandada, peaks selle rajama rannaparki või Pelguranna tänav hoonete kõrval. Seda varianti ei valitud, kuna see lahendus oleks märkimisväärselt kulukam - see eeldaks tänavavaruumi ümberkujundamist pikemas mahus, tooks kaasa ulatuslikuma tehnovõrku ümberhituse linna eelarvest, oleks suuremas ulatuses muu liiklusega samas koridoris ning tramitee rannaparki kavandamisel hõlmaks suurema osa rannapargist kui variant A. • Selline marsruut on vähem perspektiivlikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.
			47.2.	Mis on trammi LISANDVÄÄRTUS? Hetkel on ainult kaotusi. Lisaväärtus oleks näiteks tramm kuni Paldiski maanteeeni. Ruumi on piisavalt selleks kui valida mõistlik trajektor. Nt ühistranspordilühendus Stroomi ja Rocca vahel on puudulik, kesklinnaga ei ole probleeme. Lisaks elab Stroomi ranna läheduses väga palju eakaid inimesi, nende jaoks üks olulisemaid kohti külastamiseks on poliiklinnik või haigla. Paljud käivad just meremeestehaiglas kuhu hetkel saab ca tunni aja ja kahe ümberistumiseaga. Oleks palju loogilisem viia uus tramitee kas Putukaväli kaudu läbi metsa (kus oli varem raudtee) kuni Paldiski mnt'ni välja ja sealt Kristine keskuse (kuhu on ka tulevikus plaanis tramitee väljaehitada).	Täname arvamuse eest! Teie tagasiside edastatakse Tallinna Transpordiametile, võimalusel arvestatakse tagasisidega busside marsruutide ümberkorraldamisel. Trammi leevendam ettenägelikult tulevikus süvenevaid liikuvusprobleeme Põhja-Tallinna linnas on pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnaehituslikult eelistatud lahendusvariant A, kui võrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisiarte arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik, mille sobib kõige paremini tuleviku arengutega. Projekti raames on plaanis Puhangu tänav avalik ruum kaasajastada ning lisada rohelust ja vaba aja veetmise võimalusi. Uus tänavavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (sh pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltipinda.
48.	Eraisik S. J. T.	04.03.2025	48.1.	Palun tuua tramm mööda putukaväli, mitte lohistada vägisi mööda Puhangu tänavat rannaparki, kus ümberpöördekoht jääb umbes 30 meetrit laste mänguväljakust	Variant D (ümberpöörde Putukaväljal) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukohta tõttu on potentsiaalsete reisiarte arv väiksem. • Putukaväljal ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatusel läheduses väiksem. • Lisaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaaia ja Putukaväli Kloude p'st-ot. Kõik see maksumus lisanduks täiendavalt tramitee rajamise maksumusele. Vt variante A ja D võrdlust: <a href="https://live.33.telihybridcloud.com/sfs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%96hjusidus.pdf">https://live.33.telihybridcloud.com/sfs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%96hjusidus.pdf</a> • Variant D on vähem perspektiivlikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.
49.	Eraisik K. P.	04.03.2025	49.1.	Antud piirkonna kauaaegse elanikuna (sünnist saati), leian, et meie jaoks oleks vajalik ja otstarbekas lihtsam ja kiirem otseühendus Haabersti piirkonnaga, miks see ei võiks olla tramm, mis liiguks mööda kunagist rongitee trassi Kopli tn suunast Paldiski mnt-le ja sealt Haaberstisse (miks ka mitte veel kaugeemale). Leian, et see oleks küll üks mõnus, mugav ühendus Haabersti-Kopli-Kesklinna vahel. Siinse piirkonnal on minu meelest täiesti piisavalt erinevaid ühendusi Kesklinna, Balti-Jaama, Lasnamäe suunas aga häbematuult vähe Haabersti suunas (ehk üks ainus - liini nr 26 buss, enne ei olnud sedagi, nii et alitäh selle eest :)).	Täname arvamuse eest! Teie tagasiside edastatakse Tallinna Transpordiametile, võimalusel arvestatakse tagasisidega busside marsruutide ümberkorraldamisel. Täna on aktiivselt ettevalmistamisel Liivalaia ja Pelguranna tn tramiteed. Põhja-Tallinna liikuvusuringu (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ) kohaselt ei ole Haabersti ja Põhja-Tallinna vahelised liikuvusprobleemid märkimisväärsed, kuna Põhja-Tallinnast peamised liikumised toimuvad Kesklinna ja Lasnamäe suunal. Seetõttu ei ole läbi Merimetsa kaitseala tramiteed kavandatud, kuna trammil lahendus väga pikas lõigus läbi metsa, kus ei ole potentsiaalseid reisiarte, pole otstarbekas ega majanduslikult põhjendatud. Teiseks on Merimetsa kaitseala kaitse-eeskirja kohaselt kaitsealade teede ja tehnovõrgu rajatiste rajamine ning ehitiste püstistamine ilma kaitseala valitseja nõusolekuta keelatud ning erandid on ette nähtud ainult kaitsekorraldus- ja puhkeotstarbeks või juba olemasolevatele rajatistele. Pikemas perspektiivis on Paldiski mnt-le Haabersti-Põhja-Tallinna ühendust parandab. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv">https://www.riigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning tramiteede rajamiseks.

50.	Eraisik J.	04.03.2025	50.1.	Antud trammiliini kavandatud marsruut on kehv. Trammiliin on sobiv teenindama ainult vähesed Pelguranna elanikke. Trammipeatus on liiga kaugel PERGist ja jääb valesse suunda - psühholoogiliselt ei meeldi inimestele käia 600m vales suunas lähima peatuseni, mistõttu kõik PERGi õpilased, kes soovivad sõita kesklinna, jäävad selleks endiselt kasutama busi 40, mille peatus on lähemal ja õiges suunas. Tramm jääb samuti ülikaugale Pelgulinna asumist ja uutest Hipodroomi/Seewaldi arendustest. Tramm edasine marsruut läbi Kalamaja ja Balti jaama suure ringiga kesklinna servalt läbi Lasnamäe pole ka ilmselt eriti paljudele inimestele üldse eriti vajalik marsruut. Palju mõistlikum oleks, kui tramm keeraks Sõle tn ületades Puhangu tn ja tagasipöörde asemel Putukaväiale, sealt vasakule Koldesse, peatuks PERGi ees, sealt edasi keeraks paremale Sõle tn ning sõidaks sealt edasi mööda Tulika või Madara tänavat Kristiine keskuse juurde, kuhu ju kavandatakse suurt ühistranspordisõlme rongidega. Peatudes muidugi vahepeal ka Pelgulinna ja Kristiine asumite peatustes. Seal võiks ta ühenduda teise kavandatava Liivalaia trammiliinaga või suunduda otse mööda Endla tn kesklinna. Nii tekiks ringikujuline trammiliin, kus trammid võiksid sõita mõlemat pidi.	Täname arvamuse eest! Tallinna Transpordiameti hinnangul on Sõle tänaval ühistranspordi ühendus piisavalt hea ning sinna esmajärjekorras trammiteed rajada ei ole vaja. Pelgulinna Riigigümnaasiumil on samuti hea ühendus Sõle tn ühistranspordiga (Sõle tn peatusest ca 240 m kaugusel), uuest loodavast trammipeatusest jääb Pelgulinna Riigigümnaasium ca 730 m kaugusele, mis on gümnaasiumiõpilasele samuti sobivas jalgsi käidavas kauguses. Hetkel puudub Kalamajast mugav ja kiire ühendus Pelgulinna Riigigümnaasiumiga, mistõttu trammiliini tekkimisel see ühendus paraneb ja tagab ka kiirema liikumise linnaosasieselt. Variandi A eeliseks on kiire ja otse ühendus Põhja-Tallinna ühe olulisema keskuse, Balti jaama ning kesklinna suunal, kus toimub Põhja-Tallinna liikuvusuuringu kohaselt valdav osa liikumistest. Trammitee suunamine Kolde pst-le tähendaks ka märgatavalt pikemat marsruuti (st aeglasem ühendus), mis vähendaks trammiliikuse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega.
51.	Eraisik S.	04.03.2025	51.1.	1) Stroomi rannapargi arvelt ei tohiks ümberpööramiseks rajada ning tuleks leida võimalus rajada ümberpööramiseks pigem sõidutee arvelt. Stroomi rannapark on unikaalne vaba aja veetmise koht, sisuliselt ainus võimalus Põhja-Tallinnas veeta aega mere ääres. Noblessneris puudub igasugune haljastus ja pargiala, Kalarannas on vaid kivist promenaad ja lõputu ehitustöö, Bekkeri jt sadamaalad on liinastele suletud. Rannaparki kasutavad nii vanurid kui ka lapsed, jalutatakse koeri ja väikelapsi, mängitakse palli ning grillitakse. Kuna Stroomi rannaparki ääres on üllatavalt vähe liiklust ka keset suve, siis on selle näol tegemist valitseva ja mõnusa puhkealaga, mida ei ole võimalik võrrelda ühegi teise Põhja-Tallinnas asuva pargiga. Olenemata sellest, et ümberkeeramise alal plaanitakse taastada haljastus, toob see täiendava müra ning suure ohuallika keest pargiala. Lisaks ei ole välistatud, et hiljem soovitakse ümberpööramisala ümbritseda tarandikuga, sarnaselt Balti Jaamas tehtuga, mis vähendaks veelgi	Projekteerimisel nähakse ette eri liikijate liikumisruumi selge tähistamine. Tagasipöördele on trammil kiirus väike ning ehtuslikult on võimalik inimesed suunata rööbasteede ohutult ületama ka näiteks linnamööbli või haljastusega. Luuakse terviklik lahendus koos maastikuarhitektiga, eesmärk on torupirideid või aedasil mitte ette näha. Projekteerimistingimustes on nõue viia läbi vajalikud täiendavad uuringud, mille põhjal tuleb projekteerimise käigus täpsustada rakendatava müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed.
				2) Kavandatud trammitee ei arvesta Manufaktuuri arendusega. Korduvalt on jäänud kõlama, et trammiliini on vaja kuna Põhja-Tallinna elanikkond kasvab, aga uus trammiliin luuakse piirkonda, kus suuremahuline arendus puudub samas kui Manufaktuuri arenduse on loodud ja plaanitakse luua suures mahus kortermaju ning äripindasid, siis planeering ei arvesta nende elanike liikumisvajadusega. Suured arendused on tehtud ka Kalaranda ja Noblessnerisse, kuid alternatiivseid ühistranspordihendusi leevendavaks Kalaranna tänav liikluskooormust isegi ei kaaluta. Sellisel kujul Pelguranna tramm ei vähenda mingil moel Tallinna liikuvusprobleeme.	Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppeel kinnisaja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui varianti 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevad kanalistsioonitoru ei ole võimalik kaitseda ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalistsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
			51.2.	4) Projektis puudub informatsioon, kuidas uue trammitee rajamine võib mõjutada olemasolevate trammiliinide liiklust. Angerja, Maleva ja Sitsi peatused on ühed kõige populaarsemad peatused Kopli suunal seega ei tohi uue trammitee rajamisega väheneda trammiliiklus suunaga Koplisse.	Täname arvamuse eest! Teie tagasiside edastatakse Tallinna Transpordiametile, võimalusel arvestatakse tagasisidega busside marsruutide ümberkorraldamisel.
52.	Eraisik D.	04.03.2025	52.1.	See on puhas ja veel gi enam idiootlik raha raiskamine kui mitte rahapesemine.Siin on 3 bussiliini (Pelgulinn - Kesklinn) ja nemand on päevajooksul, - v.a. tiipturnid, - reisijastest vaba.	Manufaktuiri piirkonda teenindab Kopli ja Sõle ühistransport ning hakkab teenindama loodav uus tramm, mis trammipeatus jääb ca 400 m kaugusele. Trammitee kavandatakse Kopli tänavast kuni Puhangu tänav alguseni liiklusalale, kus varasemalt kulges raudtee. Seega kasutatakse pikas ulatuses ära haljasala, kuhu ehitamine on oluliselt odavam. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb võimaluse ka Kalaranna tänavale tramm kavandada, üldplaneeringus on selleks ühistranspordikaardil näidatud muust transpordist võimalusel eraldiseisev ühistranspordikoridor/rööbstransport. Järk-järgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavalikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207eiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207eiaKehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks. Ajakohast infot Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti planeeritavate objektide kohta saab jälgida leheküljel: <a href="https://www.tallinn.ee/et/teed">https://www.tallinn.ee/et/teed</a>
53.	Eraisik E. L.	04.03.2025	53.1.	Kuidas on tagatud pargis olevate inimeste/loomade ohutus trammiteele sattumise osas. Pargis on soojal ajal palju inimesi harrastamas erinevaid aktiviteete, kas siis see pöörangukoht kuidagi jäetakse avatuks või poolsuletakse ohutuse mõttes? Kas sinna ehitatakse mingid alad ümber vms?	Täname arvamuse eest! Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbstranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavalikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207eiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207eiaKehtiv</a> ).
					Pargis ei ole jalakäijatel ühtegi ristumist trammiteega. Ainus ristumine toimub Pelguranna tänaval, aga seal paikneb ka täna sõidutee ja ühistranspordi liiklus. Projekteerimisel nähakse ette eri liikijate liikumisruumi selge tähistamine. Tagasipöördele on trammil kiirus väike ning ehtuslikult on võimalik inimesed suunata rööbasteede ohutult ületama ka näiteks linnamööbli või haljastusega. Luuakse terviklik lahendus koos maastikuarhitektiga, eesmärk on torupirideid või aedasil mitte ette näha.



			53.2.	Kas mõistlikum ei oleks ehitada trammiteed mööda Putukaväila, mis viiks otse Kolde pst-le, mis viib otse tulevase rannahooneeni, mis on olnud põhiline tee rannani juba aastaid. Selliste suurte tööde osas võiks ikkagi viia läbi mingi üldisema uuringu, et kas sealne elanikkond soovib ja vajab sellist transporti. Mina ise olen igapäevasel autoga liikleja, ka selles osas on mul küsimusi, et kuidas on lahendatud trammist tulenev suurem koormus autode jaoks. Sest teada on, et trammile tuleb teed anda.	Tramm liigub suures osas (Kopli tänavast kuni Puhangu tn alguseni) muust liiklusest eraldiseisvalt, autodega ühel sõidurajal on tramm vaid Puhangu tänaval. Trammide liiklustingedus ei ole nii suur, et hakkaks autodega konflikti looma. Trammitee ehitamisega ning bussiliikluse ümberkorraldamisega muutub ühistransport kättesaadavamaks ja mugavamaks, et seda eelistada autole ning autode kasutamise vajadus väheneb.  Trassi valik põhineb mitmel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> . Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavalikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammili trassivalik. Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnaehituslikult eelistatud lahendusvariant A, kuivõrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisijate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõige paremini tuleviku arengutega. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering).
			53.3.	Sealsed majad on ehitatud juba väga varasel ajal, kui helinõuetele ei pööratud tähelepanu, õues kostuvad helid kostavad äärmiselt hästi läbi. Selle peale tasuks äärmiselt palju mõelda, et see trammisõitmine ikkagi oleks nagu lubatud, vaikne. Kõige rohkem ongi mure selle täiendava müraga ja ka inimestega, kes hingivad trammides. Kuidas me saaksime liikuda selle suunas, et meil oleks linnas vähem eluheidikuid ühistranspordis, sellele tuleks tõsiselt mõelda. Seda toodi välja ka sellel avalikul tutvustusel, et koos trammidega toome veel rohkem eluheidikuid oma piirkonda.	Projektiga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgsed tulemused tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiaid. Vt ka PT punktid 5.1-5.3. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummimatid rõõbaste all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapiinnale rajatud isoleerimata trammirööbastel täiskirusel liikudes) olla vajelamad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegsed lahendusi, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte tramm (vt ka vastust punktis 2). Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklustingedus trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.  Eluheidikute küsimus on laiem probleem, mida trammitee rajamise või mitterajamisega ei saa lahendada. Trammides valitseva korra eest vastutab Tallinna Munitsipaalpolitsei Amet.
54.	Eraisik L. K.	04.03.2025	54.1.	Tramm võiks liikuda Puhangu tänavat kaudu.	Täname toetava arvamuse eest!
55.	Eraisik J. M.	04.03.2025	55.1.	1. Seada projekteerimistingimustega tingimused peatuste ootepaviljonidele: - ootepaviljoni istepink minimaalse mahutavusega 6 inimesele ehk 3 m või enam - ootepaviljoni kaetud ala vähemalt 20 m2 - ootepaviljon peab tagama osaliselt kaitse tuule, külghühma, tulu eest - ootepaviljonid varustatud elektroonilise tablooga- ootepaviljoni kaart kogu liinivõrguga - ootepaviljonis on konksud kottide riputamiseks ootamise ajaks - ootepaviljonis on avalik wc (nt igas teises peatuses, lõppeatuses)	Täname ettepanekute eest! Tallinna Transpordiametil on lepingupartner, kes tarnib ootekojad ning lepinguga on paika pandud ka ootekodade tüübid. Eri lahendusi väga ei tehta, aga see selgub projekteerimise käigus. Teie ettepanekud edastatakse Tallinna Transpordiametile võimalusel arvestamiseks projekteerimisel.
			55.2.	2. Projekteerimistingimustega näha ette trammitee perspektiivne pikendamine Rocca Al Mare keskuse ette. See võimaldaks siduda erinevad linnosad ja annab parem otse ligipääsu kaubandusele, meelelahutusele, töökohtadele ja perspektiivsetel töökohtadele Rocca ette planeeritavas ärikvartalis.	Täname ettepaneku eest! Trammiliini Rocca Al Mare keskuse ette käesolevate projekteerimistingimuste alusel ei rajata. Pikemas perspektiivis on Paldiski mnt-le Haabersti teenindav linnasuunaline tramm ette nähtud ning ühistransport hakkab liikuma ka Ädala tn pikendusest, mis paralleelselt Paldiski mnt-ga Haabersti-Põhja-Tallinna ühendust parandab.  Järk-järgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavalikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks. Ajakohast infot Tallinna Kesklinna- ja Kommunaalameti planeeritavate objektide kohta saab jälgida leheküljel: <a href="https://www.tallinn.ee/et/teed">https://www.tallinn.ee/et/teed</a>
			55.3.	3. Kaaluda suurema haardealaga trammitee kulgemist: Sõle rist->Puhangu->Pelguranna->Kolde pst->Ehte->Sõle rist. See võimaldaks Selveri-Ehte Gümnaasiumi-Selveri ja PERGI piirkonna trammiteega siduda.	Ehte Humanitaargümnaasium jääb trammipeatusest ca 410 m kaugusele. Pelgulinna Riiigigümnaasiumil on juba täna hea ühendus Sõle tn ühistranspordiga (Sõle tn peatusest ca 240 m kaugusel), uuest loodavast trammipeatusest jääb Pelgulinna Riigigümnaasium ca 730 m kaugusele, mis on gümnaasiumiõpilasele samuti sobivas jalgsi käidavas kauguses.  Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> . Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavalikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammili trassivalik. Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnaehituslikult eelistatud lahendusvariant A, kuivõrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisijate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõige paremini tuleviku arengutega. Trammitee suunamine Kolde puiesteele tähendaks märgatavalt pikemat marsruuti, mis vähendaks trammiliikluse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega.
56.	Eraisik K.	04.03.2025	56.1.	Проложите трамвайную линию от парка Кадиорго до монастыря Святой Бригитты по Пириа тее. После моста, через реку, есть как раз разворот для трамвая, напротив монастыря. НЕ НУЖНО ВЫРУБАТЬ ПОЛОВИНА ШТРОМИ!!!Я ПРОТИВ строительства трамвайной линии по улице Пухангу.  Mittematetlik tõlge: Trammiliini Kadrioru pargist Püha Brigitta kloostrini mööda Pirita teed. Pärast silda, üle Jõe, on kloostris vastas trammili pöördepunkt. EI OLE VAJA POOLT STROOMIT LÕIGATA!!!OLEN VASTU trammiliini rajamisele Puhangu tänav aärde.	Täname arvamuse eest! Trammiliini Pirita käesolevate projekteerimistingimuste alusel ei rajata. Järk-järgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavalikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks. Ajakohast infot Tallinna Kesklinna- ja Kommunaalameti planeeritavate objektide kohta saab jälgida leheküljel: <a href="https://www.tallinn.ee/et/teed">https://www.tallinn.ee/et/teed</a>

57.	Eraisik O. A.	04.03.2025	57.1.	Tramitee tuleks arendada vastavalt Põhja-Tallinna arengukavale, see tähendab, et tramitee peaks edasi minema Maleva suunas. Stroomi ranna metsa-alale tagasipöörde ringi ehitamine on poolik lahendus ja rikub sealset looduskeskkonda.	Kavandatav rajatakse kooskõlas koostatava Tallinna üldplaneeringuga, kuid lihtsalt rahaliselt ei ole võimalik nii pikka trassi korraga välja ehitada. Tramitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meuruse-Bekeri suunal. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leia?kehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leia?kehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning tramiteede rajamiseks.
58.	Eraisik N. S.	04.03.2025	58.1.	Puhangu tn on liiga kitsas ja tiheda asustusega tänav, et siia rajada tramitee. Ise elan Angerja tn 10 majas ja kuulen trammide liikumist eriti suvel lahtise aknaga, mida siis rääkida minu kursaäe perest, kes elavad Puhangu 30 majas 1.korrusel? Nemat ei saa oma korterit normaalse hinnaga maha müüa tulevikus, kui on tramitee kohe akna all!	Tallinnas võisid Kopli liini suurt müra tegevad trammid vanasti kinnisvara väärtusele negatiivselt mõjuda, kuid tänased trammid on kaasaegsemad - tehnoloogiad on arenenud ning trammid vaiksemad. Kuigi tulemused võivad varieeruda olenevalt geograafilisest asukohast ja ajastust, on positiivseid mõjusid uuringust leitud siiski rohkem kui negatiivseid. Hea kvaliteetne ühistranspordihüendus ja peatuse lähedus pigem tõstab kinnisvara atraktiivsust ja väärtust ning kvaliteetne ühistransport meelitab ka arendajaid piirkonda rohkem panustama. Kui koos uute tramiteedega vähendada ka bussiliikluse koormust ja sellest tulenevat müra, siis võimendub trammii positiivne mõju kinnisvara väärtusele veelgi.
			58.2.	Igasugused lubadused, et see ei rikki meie Stroomi parki ei usu, kuna eelnevalt ei ole näinud ühtegi projekti, kus loodus oleks säilinud (vt Jübedat Reidi teed). See tagasipööre koht, mis on praegu plaanis näitab, et inimesed kes seda on joonistanud sinna, ei ole ise pidevad seda ala kasutajad. Kuidas seal siis jalutada, kui keset jalutusrada tuleb tramitee? Kas kõik jalutajad, k.a. koertega surutakse vastu kitsast riba mere äärde?	Pargis ei ole jalakäijatel ühtegi ristumist tramiteega. Ainus ristumine toimub Pelguranna tänaval, aga seal paikneb ka täna sõidutee ja ühistranspordi liiklus. Projekteerimisel nähakse ette eri liiklejate liikumisruumi selge tähistamine. Tagasipöördele on trammii kiirus väike ning ehituslikult on võimalik inimesed suunata rööbasteede ohutult ületama ka näiteks linnamööbli või haljastusega. Luuakse terviklik lahendus koos maastikuarhitektiga, eesmärk on toruplirdeid või aedasid mitte ette näha. Kaalutakse kolme võimaliku tagasipöördede variandi vahel. Tõenäoliselt osutub valituks lahendus, mis võimaldab rannaparki maksimaalselt säästa, kuid samas ei lähe vastuollu tehnovõrgu valdajate nõuetega. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisaja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui aga projekteerimise käigus selgub, et selline lahendusvariant pole võimalik, tuleb kaaluda ka muid variante.
			58.3.	Kuhu me pigime oma autosid, kui tuleme lastega ja kogu koormaga, mis on vaja lastele rannas? Kas trammis on kõikeide täispuhutavate madratside jmt jaoks kohta? Sõriline tunnr, et planeetijad on lastetud pereta inimesed. Kuhu suunatakse need autod, mis on hetkel pargitud Puhangu tn äärde?	Parkimine on võimalik oma kinnistul, tänavamaal või avalikes parklates. Linna eesmärk on autokasutuse vähendamine, pakkudes kvaliteetset ühistranspordi ja rattataristut, mis vähendab ka auto kasutamist. Tramitee rajamiseks parkimiskohtade arv tänaval väheneb, kuid projekteerimisel üritatakse säilitada nii palju kohti kui võimalik. Eksiilahenduses on Puhangu tänaval ette nähtud pikiparkimise kohti. Liikluskorralduslik lahendus (sh parkimine) selgub projekteerimise käigus. Suvisel ajal, mil Stroomi rand on populaarne sihtkoht nii teiste asumike kui ka linnasade elanike seas, pakub tramm lääneuroopaalikult mugavat ja kiiret alternatiivi autoga tulekule. See aitab vähendada ajutist autokoormust piirkonnas ja ennetada olukordi, kus külalisel pargivad massiliselt elumote ees või täidavad kohalike elanike parkimiskohad.
		23.03.2025	58.4.	Veelkord ütlen, kirjutan "ei, trammile Stroomi randa", eriti mõõda tänavaid, kus tramm sõidab kohe magamistoas akende taga! Tänavad on kitsad, vabu meetreid majadeni on vähe, et trammii ei kuuks. Eriti ajas tigeaks need viimased videod arhitekti selgitustega! Appi! Miks ei teostatud esialgselt plaani kasutada endist raudtee teekonda? Paljud (nooremad ning kes on tulnud Tallinna elama viimase 25 a jooksul) ei mäleta, et raudtee läks just üle Sõle tänavat, seal, kus seisavad kõrgepingeliinide elektripostid. Seda Putukaväli projektist ei saa meie rajooni põhiselanukud aru, et mis see on ja milleks? Puukidehammustustest oleme tüdinenud juba. Koeraga ei saa jalutada, last ei saa sinna kanti lubada jalutama. Magage ise magamistoas, mille akna taga moodub tramitee.  Parkimiskohtade kaotusest. Kallid planeerijad, aga kas parkimiskohti, Puhangu tn, Pelguranna tn, eriti Stroomi ranna peahoone ( mis on siini taasehitamata!) vastas on härra arhitekt üsne näinud? Kas need jäävad alles, et pered väikeste lastega saaks normaalselt rannas käia (mõtlen just need, kes kaugemalt tulevad)? Kas härra arhitekt on kasvõi korra käinud nn 2- ja 5- aastasega lastega rannas ühistranspordiga? Kallid planeerijad, kas te olete üldse seal jalutamas käinud? Kas olete näinud, kus asuvad lastemänguväljalad, just taastatud jalgpalli mänguplats? Kas see trammii pöördekoht on jalutajatele ja tervisespordi harrastajatele on üldse turvaline? Ja veelkord kirjutan ja rõhutan: Reidi tee kogemus näitab, et puld tagasi ei istutata. Ma ei soovi, et meie niigi väikestest rannapargist saaks sama tühermaa nagu näeme Reidi teel, kus kasvab paar närtsinud pöösast ning suvel ei saa seal üldse olla, kuna asfaldikuumus tapab, k.a. neid pöösasid. Tramitee Puhangu, Pelguranna või Kolde pst tänavatel on sama kui ehitate seda Salmel või Graniidi tänavale!	Vt ka vastused punktides 58.1.-58.3. Projektiga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgsed tulemused tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiaid. Tramitee kavandatakse Kopli tänavast kuni Sõle tänavast ristumiskuni ja ristumiskuni Puhangu tänavaga algseni liiklusalale, ja varasemalt kulges raudtee. Seega saab väita, et sellel alal taastatakse rööbastranspordi olemasolu.  Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (sh pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltipinda. Projekteerimisel ja ehitamisel säilitatakse maksimaalselt kõrg- ja madalhaljastust. Samuti nähakse ette terviklik uushaljastuse lahendus, kaasates projekteerimisse volitatud vähemalt maastikuarhitekti tase 7 kutsetunnistust omav maastikuarhitekt.
59.	Eraisik K-H. P.	04.03.2025	59.1.	Avaldan plaanile toetust. Tramm puhangu tänavast stroomi randa on mõistlik. Tulevikus võiks praegune tramitee ka sirbi peatusest hargneda bekeri sadama arendusse	Täname toetava arvamuse eest! Tulevikuperspektiivid saavad kirja koostatavas Põhja-Tallinna üldplaneeringusse, kus hetkeseisuga on vastav hargnemine perspektiivina ette nähtud.
60.	Puhangu tn 71 (üks omanikest)	04.03.2025	60.1.	Olen Puhangu 71 omanik ja ei ole nõus sellega, et projekteeritav trammiliin hakkaks kulgema mööda Puhangu tänavat. Juba praegu on vibratsioon ja müra suur. Majale on tekkinud praod. Mis saab veel siis kui hakatakse rajama tramiteed ja trammid hakkavad sõitma. Projekteerimisel tuleb arvestada elanike arvamuse ja heaoluga ka.	Projektiga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgsed tulemused tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiaid. Vt ka PT punktis 5.1-5.3. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummimatid rööbastel all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapinnale rajatud isoleerimata trammirööbastel täiskirusel liikudes) olla vailemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegsed lahendused, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte trammii (vt ka vastust punktis 2). Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklusterohkus tramitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.
61.	Eraisik P.	04.03.2025	61.1.	Tere. Ei ela küll hetkel kavandatava tramitee piirkonnas kuid külastan seda piirkonda tihti. Nimelt elavad mu lähisugulased Puhangu tänaval ning veetsin oma lapsepõlve seal kands. Tahtsin Teile julgust ja jõudu soovida, et antud projektiga edasi liikuda. Nõukogudeaegne tänavaru ja transpordiskeem vajavad uuendamist ja tänapäevastamist! Kiidan antud algatust ning loodan, et see projekt vastuseisu tõttu ei takerdu. Paljudes välismaa linnades saab trammiga randa - näiteks olen analoogseid lahendusi näinud Portos ja isegi Melbournes. Normaalne, tänapäevane ja mugav lahendus! Super oleks kui ka Stroomi randa trammiga saaks! Tehke ära! Ootan huviga edasisi arenguid kuna olen antud projekti toetaja.	Täname toetava arvamuse eest!

62.	Eraisik M-L. V.	04.03.2025	62.1.	<p>Tere! Tramm Pelguranda on igati tervitatav arendus aga arusaamatuks jääb, miks on seda vaja teha rannapargi arvelt kui tänaval ruumi küll. Trammil tagasipöörde koht pargis rikub olemas oleva väärtusliku ja turvalise vabaaja veetmise koha. Seal on väga palju liiklejaid- jalakäijaid, ratturid, tõuksid, jalutajad koertega, lapsevankritega, lapsed, lisaks seal samas, üle tee, vast renoveeritud jalgpalli staadion- lapsed jooksevad, mängivad palli- tramm seal samas kõrval pargis on ohtlik. Ka eesmärk ei peaks olema elukeskkonna parendamine mitte toimiva lõhkumine?Uus trammiliin võiks kulgeda mööda tänavat, nt Putukaväli-Puhangu-Pelguranna-Kolde pst-Putukaväli. Nii oleks sellel liinil palju rohkem väärtust, saaks uuele peagi rajatavale rannahoonele lähedale, oleks parem ühendus ka teise ranna poolega, mänguväljakutega, metsaga ning ka rannast ära minke oleks mugavam. Lisaks säilib park. Ma väga loodan, et seda trammiliini ei tehta lihtsalt tegemise pärast, vaid päriselt luuakse parimat võimalikku linnaruumi ja arvestatakse ka kohalike elanikega.Lugupidamisega kohalik elanik, kes seal pea iga päev oma kahe väikese lapsega turvaliselt jalutab.</p> 	<p>Täname toetava arvamuse eest! Trassi valik põhineb mitmel poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv">https://www.riigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammilissaliik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Välisrahaastuse taotlus on esitatud Pelguranna trammitee trassile A.</p> <p>Trammitee trassil Puhangu-Pelguranna-Kolde pst-Putukaväli oleks ehitustehniliselt keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalselte reisirajate arv väiksem.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Putukaväälil ja Kolde pst-i on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv väiksem.</li> <li>Trammitee suunamine Kolde pst-le tähendaks ka märgatavalt pikemat marsruuti (st aeglasem ühendus), mis vähendaks trammiliikluse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega.</li> <li>Lisaks oleks lahendus ehitustehniliselt keerulisem, kuivõrd Pelguranna tänavaga ja osaliselt Kolde pst-ga paralleelselt kulgeb suur kanalisatsioonitoru, mille peale ega lähedusse ei ole paralleelselt kulgevad trammiteed võimalik rajada (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused). Toru ümberehitamine on väga kallis ning ei kuulu antud projekti mahtu. Et trammiteed saaks selle trassivaliku järgi kavandada, peaks selle rajama rannaparki või Pelguranna tänavahoone kõrval. Seda varianti ei valitud, kuna see lahendus oleks märkimisväärselt kulukam - see eeldaks tänavaruumi ümberkujundamist pikemas mahus, tooks kaasa ulatuslikuma tehnovõrkude ümberehituse linna eelarvest, oleks suuremas ulatuses muu liiklusega samas koridoris ning trammitee rannaparki kavandamisel hõlmaks suurema osa rannapargist kui variant A.</li> <li>Selline marsruut on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.</li> </ul>
63.	Eraisik A.	04.03.2025	63.1.	Putukaväälil on parem koht trammidele	<p>Variant D (ümberpöörde Putukaväälil) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalselte reisirajate arv väiksem.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Putukaväälil ja Kolde pst-i on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuste läheduses väiksem.</li> <li>Lisaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaeet ja Putukavääl Kolde pst otsas. Kõik see maksusumma lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.telahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5shendus.pdf">https://live.s3.telahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5shendus.pdf</a></li> <li>Variant D on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.</li> </ul>
64.	Eraisik R.	04.03.2025	64.1.	<p>Elan Põhja-Tallinnas (Kopli), olen igapäevane trammil ning igapäevane Stroomi rannapargi kasutaja. Tunnustan autoliiklusele alternatiivide otsimist ja pakkumist. Trammiliini pooldan ja toetan, kui selle tagasipööret ei rajata rannapargi alale, vaid Puhangu 91/93 ja Pelguranna 55 kruntidel ehk lisatud materjalides tagasipöörde variant nr 1. Rannapark on piirkonna hinnatud ja hinnaline rahulik nurk ning isegi kaasaegselt tehnoloogiald kasutades lõhub tagasipööret rannaparki tehes pargi selle terviklikkust ja vaikust (ka visuaalselt). Praegu eraldab hästi pargi ja liikluse Pelguranna tänav, see ei põlka ega lõtku rohealale. Lisaks oleks silmakirjalik hävitada keskkonnasõbraliku liikumisviisi tarvis välja kujunenud puhkamis-, taastumis-, sportimis- mängu- jms roheala, kuhu siis inimesed trammiga peaksid senisest paremini ligi pääsema. Senine kogemus linnast näitab, et lisaks peatuse alla jäävale maa-alale saab sellest mõjutatud ka vahetus läheduses asuv piirkond - inimesed hakkavad trammile tulema-minema üle haljasala, peatuste lähedal kogunema, kasvab koormus rohealale ja haljastusele jne. Ehk mõjutatud saab palju suurem pind kui vahetu pöörde/peatuseala. Samuti on see sümboliseelt näide sellest, et roheala pole tähtis ja selle arvelt võib tüki võtta. Seda sõnumit ei peaks vast saatma. Seetõttu leiangi, et parim on lahendus, mille puhul tagasipöörde rajamiseks pargist tükki ei lõigata ja parki ei sekkuta ning pöörde-peatuseala rajatakse pargist eemale.</p>	<p>Täname toetava arvamuse eest! Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisaja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variant 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selguks, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevad kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaisteta ega sillitada linna seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võis siski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.</p>
65.	Eraisik J.	04.03.2025	65.1.	Palun mitte ehitada trammitee Vihuri tänavale!	Vihuri tänavale trammil ei planeerita. Tramm on planeeritud kulgema Puhangu tänavale, mis ristub Vihuri tänavaga.
66.	Eraisik A. R.	04.03.2025	66.1.	Trammil trass võiks ikka minna mööda putukaväälil aga see versioon on ka Ok.	<p>Täname toetava arvamuse eest! Trammitee trassi valikul oli üheks oluliseks tingimuseks peatuste ümbruses kõrge tihedusega asustuse olemasolu, et trammil oleks võimalik kasutada võimalikult paljudel inimestel. Putukaväälil on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv on väiksem. Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnaehituslikult eelistatud lahendusvariant A, kuivõrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalselte reisirajate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõige paremini tuleviku arengutega.</p>
67.	Eraisik O. M.	04.03.2025	67.1.	<p>Tere elan randla tänav ja puhangu ristmiku lähedal. Mina olen trammil tee vastu sest see hakkab häirima kuna trammil liikudes tekib müra Siin on niigi ühistranspordiga kõik korras. 40,3,35,66bussid millega saab väga hästi kesklinna. Trammil siin ei ole mingit mõtet. Loodan, et mõistate inimesi kes puhangu tänaval elavad.</p>	<p>Projekteerimistingimustes on nõue viia läbi vajalikud täiendavad uuringud, mille põhjal tuleb projekteerimise käigus täpsustada rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Põhja-Tallinna liikuvusuuringu kohaselt ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamine. Arenevas Põhja-Tallinna linnas os on vajalik ettenägelikult planeerida muust liiklusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv">https://www.riigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv</a>).</p>

68.	Eraisik A. N.	04.03.2025	68.1.	Tere, Ettepanek- teha ring Putukaväla Kolde pooles osas kus on hetkel suur autoparkla. See ei sega Puhangu tn inimesi kellele trammitee tuleb ca 5m aknast. Puhangu tn majast majani on ca 20m, majad ehitatud 50/60 aastat tagasi ning kas olid mõeldud et tulevikus tulevad trammid. Samuti Stroomi rannas keeramine tähendab osa pargist eemaldatase inimeste jaoks ning 20m (nagu mainitud) ringil 20+m pikadel trammidel teeb korraliku häält mis on eriti valikes Stroomi ranna piirkonnas ei ole teretulnud. Käesoleva otsusega te ignoreerite täielikult 3000+ inimeste soovid kes on antud projektile kategooriliselt vastu. Tallinna magalaterajoonides pole rohkem selliseid kohti kus trammitee liigub 5m majast ning antud tänava inimesed kolisid sila teadmisega et see on rahulik ja valine piirkond ilma raudteeta kus saavad rahulikult aega veeta nii lapsed kui ka eakad inimesed Putukaväla kohal keeramine lahendaks täielikult kohalike inimeste proteste ning Tšanan	Trammitee jääb eluhoonetest ca 8-12 m kaugusele. Projektiga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Tootajate ja projekteerimistingimuste koostamise ajal tellitud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille eesajad tulemusi tutvustatakse avalikult arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendavaid uuringuid. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogilaid.  Trammitee trassi valikul oli üheks oluliseks tingimuseks peatuste ümbruses kõrge tihedusega asustuse olemasolu, et trammid oleks võimalik kasutada võimalikult paljudel inimestel. Putukavälal on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu projektisevate kasutajate arv peatuste läheduses on väiksem. Lisaks ei otsustatud variandi D (ümberpöörde Putukavälal) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaad ja Putukaväl Kolde pst otsas. Vt variandite A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.telahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5shendus.pdf">https://live.s3.telahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5shendus.pdf</a> Variant D on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A. Kokkuvõttes on variant D keerulisem ja kallim valik.
69.	Eraisik R. N.	04.03.2025	69.1.	Toetan seda ideed Kopli tn elanikuna, kelle kodust jääb uus tramitrass ca 200 m kaugusele ning kellel tekib trammiga mugav võimalus pääseda Stroomi randa ja selle läheduses paiknevatesse asutustesse. Olen nõus, et tramm on mugav, keskkonnasõbralik ja kiire ühistranspordivahend. Tundub loogiline, et tulevikus võiks trammitee pikeneda Bekkerini, või kuna seal ilmselt tekib maaprobleeme, siis Kopli ranna ja Pelguranna ristmikuni (või tagasipööre mooda ühesuunalisi lõime tänavalõike, mis on küll väga kitsas tänav, kuid mujal maailmas on päris tihti taolised tänavad ühesuunalise trammiteega kaetud). On näha, et inimesed kütavad vaenu ja väidavad, et kohalike elanike elukvaliteet väheneb teiste mugavuse arvelt ja ei soovi sinna trammil. Sama loogika alusel võin öelda, et olen selle vastu, et Puhangu tn inimesed sõidavad reeglina naelrehvidega autodega aegajalt mooda Kopli tänavat ning tekitavad õhusaastet, et ise koju pääseda, kuid minu elukeskkond halveneb kehva õhukvaliteedi läbi.	Tänava toetava arvamuse eest! Tulevikuperspektiivid saavad kirja koostatavas Põhja-Tallinna üldplaneeringusse, millele saate soovi korral ettepanekuid teha.
70.	Eraisik E. K.	04.03.2025	70.1.	Ei soovi trammiliini rannaparki	Täname arvamuse eest! Tagasipöörded variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisaja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannaparki suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga puutuleks kulgevad kanalatsioonitoru ei ole võimalik kaista ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski otsutada vajalikuks realiseerida tagasipöörded variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meuruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalatsioonitoru ümberhiteuse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
71.	Eraisik M. A.	04.03.2025	71.1.	Täiendav ühistransport ja selle kättesaadavus on alati tore, kuid mitte millegi arvelt, mis on niivõrd eriline. Stroomirand on põhjus, miks siin kandis alan. Koht linnas kuhu põgeneda, kuhu linn järgi ei jõua kus pole müra ja muid ärevust tekitavaid elemente. Olgu si, et stroomi alale on plaanitud vaid pisike ala lõhestab see senist vabadust ja rahu, katkestab järjekulise jalakäijale suunatud tee. Kas ei oleks võimalik teha ümberpöördet nii, et pargiala jääks lõhkumata ja selliseks nagu praegu, kus igasuguse vanuse ja terviseiga saab käia julgelt ja vabalt. Olen osaliselt töövõimega ja stroomirand on üks viimaseid kohti kuhu saan minna. Liikumüra kaugus ja muude tehnikale helide kaugus aitab hoida ärevust ja hirme tasasena. Võimalus nii pikalt järjest kõnelda või sõita annab turvatunde, aitab olla aktiivsem. Ilmaki ei jalgaks ega suudaks minna rattaga mooda sõlt ja paldiki maanteed rocca al maresse küll aga saab seda läbi stroomi teha, sest pole liiklust ja isegi jalakäijatest saab eemale hoida. Stroomi rand on püha ja valmiste tervisele palsam nagu ei miski muu. Jah alati võiks päris päris minna, aga mul pole tervise tõttu seda võimalust. Alati näen stroomil ka teisi, kelle jaoks see lähim võimalus loodusele, kus samal ajal saab end turvaliselt tunda, sest nii valmiste kui füüsilise tervise puhul lisab üks lisavõimalust. Täiendav liikuselement küllaga raskusi. Ma tean, et see jutt läheb juba faktidelt puhtale emotsionaalsusele, aga näen seda ka teiste kogukonnaliikmete suust - faktid segunemas emotsionaalsusega. Stroomi on Tallinnas midagi ainulaadset ja erilist (eriti kuna pole "rikkamate" rajoonis) ja väärrib hoidmist. Loodan kogu südamest, et leitakse mingi viis, kuidas see planeeritav väike, mitte segav ala, panna mujale, eriti kuna see väike ja mitte segav. Igal juhul jõudu ja jaksu kõikidele projektiga seotutele ning hoidke ennast.	Täname arvamuse eest! Mõistame teie muret. Stroomi rand ja park on ülelinalise tähtsusega puhkeala ning taotluse eesmärk on promenaadi väärtust ning kõrg- ja madalhajastust maksimaalselt säilitada, luues koos trammiteega tervikliku tänavalahenduse. Kaalutakse kolme võimaliku tagasipöörded variandi vahel. Tõenäoliselt osutub valituks lahendus, mis võimaldab rannaparki maksimaalselt säästa, kuid samas ei lähe vastuollu tehnovõrgu valdajate nõuetega. Kui aga projekteerimise käigus selgub, et selline lahendusvariant pole võimalik, tuleb kaaluda ka muid variante. Tagasipöörded variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisaja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannaparki suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelsest kulgevad kanalatsioonitoru ei ole võimalik kaista ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski otsutada vajalikuks realiseerida tagasipöörded variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meuruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalatsioonitoru ümberhiteuse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
72.	Eraisik A. P.	04.03.2025	72.1.	Kõik on väga hea.	Täname toetava arvamuse eest!
73.	Eraisik J. V.	04.03.2025	73.1.	See on vajalik projekt, tagades mugava ühenduse Põhja Tallinna piirkonna ja Kesklinna vahel. See annab võimaluse asendada busitransporti. See on säästlik ja roheline. Kas loodaks mugavamad ühendused Krulli peatusesse, avades endise Kaubajaama alad?	Täname toetava arvamuse eest! Kopli kaubajaama alad kuuluvad endiselt riigile ning seal asuvad Eesti Raudteede rajatised. Linn töötab selle nimel koostöös raudteevaldajaga, et tulevikus osaliselt pikendada alale Putukaväla. Kavandatava projektiga seda ei lahendata.  Põhja-Tallinna üldplaneeringu lahendus näeb tulevikus ette Kopli kaubajaama osalist avamist, et tekitada Kalamaja ning Pelgulinna vahel mugavamad ühendused jalakäijatele ning jalgratturitele.
74.	Eraisik A.	04.03.2025	74.1.	Stromi park on puhkeala ja te hävitate idee turvalisest ja rahulikust paigast, sisestades sinna "trammil". Kohalik elanik ei toeta üldse. "Trammil randa" läheb vaja ainult nädalavahetustel ja ainult hea ilma - mitte v väga tihti. Ja ülejäänud päevad me siin "nautime" tohutute elektrimasinate häält. Täna teid väga, kuid see on tõesti halb mõte. Tulge Stromkasse ja varahommikul või hilisõhtul jalutage ja nautige loodusääli ja vaikust. Kas sa kavatsed seda kõike hävitada? Miks ei saa ehitada trammiliini Ehtega paralleelselt sinna, kus see nii hävitav pole? Palun mõelge see projekt uuesti läbi, see on lihtsalt hullumeelsus.	Stroomi rand ja park on ülelinalise tähtsusega puhkeala ning taotluse eesmärk on promenaadi väärtust ning kõrg- ja madalhajastust maksimaalselt säilitada, luues koos trammiteega tervikliku tänavalahenduse. Projektseerimistingimustes on nõue viia läbi ka vajalikud täiendavad uuringud, mille põhjal tuleb projekteerimise käigus täpsustada rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed.  Trassi valik põhineb mitmel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbi viidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> . Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavalikukogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikumise kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammil trassivalik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meuruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnaehituslikult eelistatud lahendusvariant A, kuivõrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalselt reisijate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõige paremini tuleviku arengutega.

75.	Eraisik T. V.	04.03.2025	75.1.	Puudub igasugune vajadus kulutada linna (inimeste) raha sellisele mahukale ja kallile projektile.Bussühendus on piisavalt hea (66 on pidevalt pooltühi nii suvel, kui talvel). ðo oli enne liini mõtetutn pikendamist samuti üks normaalsemaid liine üldse, nii tiheduselt, kui ka hõivatusest. Stroomi pole nii hea superand, et siin suvel oleks mingit ülerahvastus mis lisatransporti vajaks.Tramm oleks täiik hästtöötava keskkonna sunniviisiline, ilma kohalike elanikega arvestamata rikkumine. Lisaks pole kohalikel tänavatel trammiliinile piisavalt ruumi. Parkmetsa ja rannaala arvelt tagasipöördekohta tegemine pole küll "roheline pealinn".	Säästlike liikumisviiside edendamine ja soosimine autokasutamise asemel on üks osa "Tallinn 2035" arengueesmärkidest. Suvisel ajal, mil Stroomi rand on populaarne sihtkoht nii teiste asumite kui ka linnaosade elanike seas, pakub tramm lääneeuroopalikult mugavat ja kiiret alternatiivi autoga tulekule. Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosas kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikumine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tüginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseivat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Tramitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Tramitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> ).
76.	Eraisik J. K.	04.03.2025	76.1.	Soovitan vastuolljate kisa vähendamiseks rajada liin ringina Puhangust, Pelgurannast, Koldest pst ja siis tagasi Putukaväila mööda.	Tramitee trassil Puhangu-Pelguranna-Kolde pst-Putukaväil oleks ehitustehniliselt keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisijate arv väiksem. • Putukaväilal ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv väiksem. • Tramitee suunamine Kolde pst-le tähendaks ka märgatavalt pikemat marsruuti (st aeglasem ühendus), mis vähendaks trammiliikluse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega. • Lisaks oleks lahendus ehitustehniliselt keerulisem, külvõrd Pelguranna tänavaga ja osaliselt Kolde pst-ga paralleelselt kulgeb suur kanalisatsioonitoru, mille peale ega lähedusse ei ole paralleelselt kulgevat tramiteed võimalik rajada (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused). Toru ümberhitamine on väga kallis ning ei kuulu antud projekti mahtu. Et tramiteed saaks selle trassivaliku järgi kavandada, peaks selle rajama rannaparki või Pelguranna tänav hoonete kõrvale. Seda varianti ei valitud, kuna see lahendus oleks märkimisväärselt kulukam - see eeldaks tänavaruumi ümberkujundamist pikemas mahus, tooks kaasa ulatuslikuma tehnovõrkude ümberehituse linna eelarvest, oleks suuremas ulatuses muu liikusega samas koridoris ning tramitee rannaparki kavandamisel hõlmaks suurema osa rannapargist kui variant A. • Selline marsruut on vähem perspektiivkam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.
77.	Eraisik M. P.	04.03.2025	77.1.	Väga toetan trammiliini ehitust Stroomi randa!Manufaktuuri piirkomd on nüüdseks tihedalt asustatud ja on kiiresti arenev, ehitustööd Puuvillavabriku taastamiseks juba käivad ning 2 uut elamuhoonet on projekteeritud ja 2025 alustatakse ehitusega. Hepsori veebihiel saab tutvuda loodava linnaku visiooniga, ehk plaanis on luua veelgi hooned sinna piirkonda. Paraku uus Stroomi liini peatus jääb sealt piirkonnast sama kaugele kui olemasolev Siitsi või Angerja peatus. Kas oleks mõeldav veel ümber projekteerida ja lasta trammil minna piki Manufaktuuri tänavat kuni Sõle tn-ni? Kindlasti teeks selle piirkonna inimesi rõõmsamaks, hetkel joonisel lähed tramm mööda tühermaad kuhu võibolla tuleb Lidl pood, aga elumaju on ümbruses vähem.	Täname toetava arvamuse eest! Manufaktuuri piirkonda teenindab Kopli ja Sõle ühistransport ning hakkab teenindama loodav uus tramm, kus trammipeatus jääb ca 400 m kaugusele. Tramitee kavandatakse Kopli tänavast kuni Puhangu tänav alguseni liikusalale, kus varasemalt kulges raudtee. Seega kasutatakse pikas ulatuses ära haljasala, kuhu ehitamine on oluliselt odavam. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb võimaluse ka Kalaranna tänavale tramm kavandada, üldplaneeringu on selleks ühistranspordikaardil näidatud muust transpordist võimalusel eraldiseisev ühistranspordikoridor/rööbastransport.  Trassi valik põhineb mitmel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> . Järk-järgult arendatakse tramiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning tramiteede rajamiseks.
78.	Eraisik M. T.	04.03.2025	78.1.	Tramitee on väga vajalik. Juba oma kodu ostes suureks kaalutluspunktiks, et, vastavalt teadaolevatele plaanidele, tramitee siia tuleb. Loodan, et populistid tempot ning motivatsiooni maha ei võta ja soovin LV ametnikele jõuda.	Täname toetava arvamuse eest!
79.	Eraisik (nimi puudub)	04.03.2025	79.1.	Я против строительства трамвайных путей в копии! Мы нас лишили прямого транспорта до центра ,сделав одни "экскурсионные" линии до Ласнамяэ! В связи с чем теперь квест добраться до дома на общественном транспорте,так ещё и строительство трамвая собрались развернуть на этих небольших улицах! Развивайте какой -нибудь другой район! И было бы неплохо вернуть линию 40 на прежний маршрут!	Täname arvamuse eest! Teie tagasiside edastatakse Tallinna Transpordiametile, võimalusel arvestatakse tagasisidega busside marsruutide ümberkorraldamisel.  Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnaehituslikult eelistatud lahendusvariant A, külvõrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisijate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõige paremini tuleviku arengutele. Välisrahastus on määratud Pelguranna tramitee trassile, seda raha ei ole võimalik mõnele teisele lõigule (või muule tegevusele) ümber suunata.
80.	Eraisik J.	05.03.2025	80.1.	Ei poolda üldse heaks seda mõtet, et mööda Puhangu tänavat tehakse tramiteid, majadel on peenikesed seinad ja kuuldavus kinnistega akendega on väga hea, kõik mis toimub väljas on kuulda tuppä isegi kui keegi räägib keskmisest valjemalt, niigi häirivad bussid mis käivad südaõõni ja alustavad oma tööpäeva kell viis hommikul, on raske magada jääda. Juhul kui hakatakse tramiteede ehitust on vägaagi häiritud inimeste võimalus puhata. Piisab sellest, et siin on kenasti tööl kolm bussiliini mis juba katavad elanike vajadusi, tramiteed antud piirkonnas ületelligsed.	Projektiaga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse, seda ka ehitustööde ajal. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille eisalgsel tulemusil tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiaid.  Põhja-Tallinna liikuvusuuringu kohaselt ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise. Arenevas Põhja-Tallinna linnaosas on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Tramitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Tramitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.

			80.2.	Ettepanek seda raha mida tahetakse trammitööde ehitusse alla panna suunata teede parandusele, kaasavarud Puhangu tänaval. Ma ei soovi, et minu maja kõrval liiguksid trammid ning oleks häiritud ilus stroomiranna park ja loodus.	Välisrahastus on määratud Pelguranna trammitööde trassile, seda raha ei ole võimalik mõnele teisele lõigule (või muule tegevusele) ümber suunata. Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbi viidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> . Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljastatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavalikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammitööde rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammiliini trassivalk.
81.	Eraisik A. M.	05.03.2025	81.1.	Pooldan trammitööde rajamist sinna, kus enim rahvast elab.	Täname toetava arvamuse eest! Trammitööde trassi valikul olgi üheks oluliseks tingimuseks peatuste ümbruses kõrge tihedusega asustuse olemasolu, et trammiliin oleks võimalik kasutada võimalikult paljudel inimestel.
82.	Eraisik M. L.	05.03.2025	82.1.	lgati rajatava trammiliini poolt, loodetavasti avatakse selle rajamise käigus ka hetkel inimeste jaoks suletud Kopli tn ja Heina tn vaheline suur raudteela. Ja valmimisele liigub lähemale ka Putukaväli.	Täname toetava arvamuse eest! Kopli kaubajaama alad kuuluvad endiselt riigile ning seal asuvad ASI Eesti Raudteed rajatised. Linn töötab selle nimel koostöös raudteevaldajaga, et tulevikus osaliselt pikendada alale Putukaväli. Kavandatava projektiga seda ei lahendata.  Põhja-Tallinna üldplaneeringu lahendus näeb tulevikus ette Kopli kaubajaama osalist avamist, et tekitada Kalamaja ning Pelgulinna vahel mugavamad ühendused jalakäijatele ning jalgratturitele.
83.	Eraisik I.	05.03.2025	83.1.	Olen Puhangu tänavale trammitööde rajamise vastu	Täname arvamuse eest! Kuna arvamuse avaldaja pole jätnud e-posti aadressi, pole võimalik küsida põhjendusi, miks ollakse kavandatava vastu ning võimalusel ettepanekuid kavandatava parandamiseks.
84.	Eraisik J. E. S.	05.03.2025	84.1.	mida kiiremini seda parem. eestlane ju vingub ette ja taha aga kui tehtud siis avastavad et olgi hea. kaubarongi jaama piirkond rõõmad ja muu sõiti ja koletad asjad tuleks enne seda korda teha, näiteks kas või ajutine jalakäite ja jalgratturite tee et rahva jaoks aru et see piirkond tuleb ilusak. kaubarongi jaam on nagu prygimägi elurajoonite vahel praegu!! Istutase sinna juba midagi mis on roheline aastaringi aga mitte kõrgeks kasvavald kuusi et vaatekoritori jääks alles vanalinnale. mägi männid ju ei kasva kõrgeks näiteks, moned kadakad. <a href="https://juhanipukool.ee/est/taimed/okaspuud/kadakad/hina-kadakas-stricta-50-60-20400101">https://juhanipukool.ee/est/taimed/okaspuud/kadakad/hina-kadakas-stricta-50-60-20400101</a>	Täname toetava arvamuse eest! Kopli kaubajaama alad kuuluvad endiselt riigile ning seal asuvad ASI Eesti Raudteed rajatised. Linn töötab selle nimel koostöös raudteevaldajaga, et tulevikus osaliselt pikendada alale Putukaväli. Kavandatava projektiga seda ei lahendata.  Põhja-Tallinna üldplaneeringu lahendus näeb tulevikus ette Kopli kaubajaama osalist avamist, et tekitada Kalamaja ning Pelgulinna vahel mugavamad ühendused jalakäijatele ning jalgratturitele. Kopli kaubajaama alale jääv haljastuse osa lahendatakse hilisemate projektide raames.
85.	Eraisik E. L.	05.03.2025	85.1.	Jutt on tore, aga ma ei näinud kuskil võrdlust, et miks just tramm. Praegu sõidab Puhangu tänaval juba buss 35 ja 40 ning täitsa randa tuleb nr 66. Miks mitte panna neid busse tihedamalt käima, need lähevad samadesse sihtkohtadesse. Vb lisada üks uus marsruut. Ma näen bussidel järgnevald eelseid võrreldes trammiga: 1. Tee on juba olemas. Ei pea midagi ekstra ehitama 2. Iga buss on autonoomne sõiduk. A. Elektrivõrgu rikke korral liigub endiselt. B. Takistuse puhul saab mööda põigata, kasutada kõrvaltänavat, ajutist marsruuti. C. Tehnoloogia areng ei sea piiranguid. Tramm peab ühilduma trammitööde ja elektrivõrguga. Buss võib olla ehitatud kuidas tahes. 3. Tõenäoliselt on buss odavam osta 4. Buss ei hõiva maadükki, mis seisab suure osa aja tühjana ja on liikumiseks keelatud (trammitööde). Tramm ei ole kiirem kui buss. Proovige ise trammiga sõita, kes ei usu. Mina proovisin, korduvalt. Tramm seisab kõigi samade fooride ja ülekäiguradade taga, kus seisab ka buss ja auto. Mõnel pool on trammil oma tee, aga trammil üldine ümmane liikumine nullib selle efekti. Proovige. Ma ükskord sõitsin trammiga Hobujaamast Lennujaama 40 minutit. Jala jõuaks u sama ajaga.	Põhja-Tallinna liikuvusuuringu kohaselt ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise. Arenevas Põhja-Tallinna linnaosas on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud.  Trammil on mitmeid eelseid võrreldes muu liikusega – see on kiirem, keskkonnasõbralikum ja mahutab rohkem kui buss. • Tramm kulgeb suures osas eraldatud liiklusalal, mis tähendab, et see ei jää kinni ummikutesse. Valgusfooriga ristmikelt antakse trammile üldjuhul eesõigus, võimaldades ristmikst esimesena läbi liikuda. • Trammid on suurema veovõimega, mahutades rohkem inimesi kui buss (1 tramm=3-4 bussi kandevoime poolest). Seega on tramm parem variant, kui võrd rohkemate busside lisamine vaid võimendaks tulevikus liikluskorrumuse suurenemist ummikute tekkinist. • Tramm on majanduslikult mõistlikum investeering – trammiliin eluga on ca 35 aastat, samas kui bussil on ca 14 aastat. • Tramm on keskkonnasõbralikum investeering – tramm tekitab vähem kasvuhoonegaase kui buss.
86.	Eraisik V. R.	05.03.2025	86.1.	Trammiliinil ja/ või pöörangu ehk lõpp -peatusega asukoht mitte lähemal kui 1 km Stroomi pargist ja rannajoonest. Liin peaks pigem jälgima tööstuslikku elektriliinide, garaazide vahelist ala Puhangu tn kõrval, olemasoleva Põhja Tallinna ala tööstusraudteed .	Kopli tänavast kuni Puhangu tänav alguseni kavandatakse trammitööde liiklusalale, kus varasemalt kulges raudtee. Seega saab väita, et sellel alal taastatakse rööbastranspordi olemasolu. Trammitööde trassi valikul oli üheks oluliseks tingimuseks peatuste ümbruses kõrge tihedusega asustuse olemasolu, et trammiliin oleks võimalik kasutada võimalikult paljudel inimestel. Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnaehituslikult eelistatud lahendusvariant A, kui võrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisijate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõige paremini tuleviku arengutega.
			86.2.	Tihendada ja paranda olemasolevad bussiliinid, asendada elektribussidega ja pigem arendada busside transpordirada. Bussid on väga paindliku ja kordades kiiremad linnaliikluses. Bussiliin Lasnamäelt Stroomi on juba toonud ebatavalise olukorra, sest piirkonda lisanduvad ja koormavad teiste linna osade rändlejad. Trammil on vaja Lasnamäele !!!	Põhja-Tallinna liikuvusuuringu kohaselt ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise. Arenevas Põhja-Tallinna linnaosas on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastransporditeenuste kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitööde kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitööde ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammitööde rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavalikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> ).
			86.3.	Park on juba kaotanud rohevöötmise seoses Hipodroomi alal kortermajade täis ehitamise plaanidega. Stroomi pargi ja ranna ala ei tohi kannatada. Ei tohi vähendada linnapargi roheruutmeedrid.	Stroomi rand ja park on ülevõetud tähtsusega puhkeala ning taotluse eesmärk on promenaadi väärtust ning kõrg- ja madalhaljastust maksimaalselt säilitada, luues koos trammitööde tervikliku tänavalahenduse. Kaalutakse kolme võimaliku tagasipöörde variandi vahel. Tõenäoliselt osutub valituks lahendus, mis võimaldab rannaparki maksimaalselt säästa, kuid samas ei lähe vastuollu tehnovõrgu valdajate nõuetega. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui aga projekteerimise käigus selgub, et selline lahendusvariant pole võimalik, tuleb kaaluda ka muid variante.

87.	Eraisik L. F.	05.03.2025	87.1.	1) Suurepärase, et linn rajab trammitee Pelguranna asumisse, kus on kõrge elanike tihedus ja mitmeid asutusi/kohti, mille ühistranspordiligipääsu tuleks parandada (Stroomi rand, Jehoova tunnistajate kuningriigisaal, Pelgulinna riigigümnaasium jt). Palun ehitage see trammitee Puhangu tänaval trassile valmis ning rajage trammiteid ka nendesse tihedalt asustatud linnaosadesse, kus trammühendus seni kas puudub või on liiga napp (Mustamäe, Haabersti, Lasnamäe).	Täname toetava tagasiside eest! Järk-järgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks. Ajakohast infot Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti planeeritavate objektide kohta saab jälgida leheküljel: <a href="https://www.tallinn.ee/et/teed">https://www.tallinn.ee/et/teed</a>
			87.2.	2) Kavandatava trammitee mooda Pelguranna tänavat Kopli poole pikendamise vajadus tegelikult puudub, linn võiks selle perspektiivse ühenduse Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneeringust kustutada. Kopli poolsaar on geograafiliselt pikk ja kitsas, Koplis on juba olemas väga hästi toimiv ja renoveeritud taristuga trammühendus (lausa kolme trammiliiniga), samuti on plaanis reisirongiliikluse tarbeks rekonstrueerida Bekkeri asumisse viiv Kopli laiarööpmeline tööstusraudtee. Lisaks veel kolmanda(!) rööbastee surumine kitsale Kopli poolsaarele on tarbetu ja raiskav (Pelguranna-Kopli tänavas shilale, nagu näidatud linnaosa üldplaneeringus). Palju mõistlikum on edasised taristuinvesteeringud suunata nendele trassidele, kus trammitee seni täielikult puudub (näiteks Liivalaia tänav, Laagna tee, Sõpruse puiestee, Mustamäe tee, Paldiski maantee).	Vt ka vastust punktis 87.1. Tulevikuperspektiivid kajastavad koostatavas Põhja-Tallinna üldplaneeringus, palume teha vastavad ettepanekud koostatava Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> ).
88.	Eraisik E. M.	05.03.2025	88.1.	Bussiliiklus Pelgurannas toimib väga hästi ja ei ole mingit vajadust trammiliikluse lisamiseks. Tramm tekitaks liikluses suuremat segadust. Olen trammiliini rajamise vastu.	Täname arvamuse eest! Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubaajam, kaugemal Hundipea Paljasaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosas kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikumine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korreigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> ).
89.	Eraisik J.	05.03.2025	89.1.	Palun, palun, palun tooge putukaväljale tramm - mooda Paavlit, et parandada ligipääs Manufaktuuri kvartarile. Hetkel lähim trammipeatus on Angeri ja see jääb pigem kaugesse.	Manufaktuuri piirkonda teenindab Kopli ja Sõle ühistransport ning hakkab teenindama loodav uus tramm, kus trammipeatus jääb ca 400 m kaugusele. Trammitee kavandatakse Kopli tänavast kuni Puhangu tänavale alguseni liiklusalale, kus varasemalt kulges raudtee. Seega kasutatakse pikas ulatuses ära haljasaala, kuhu ehitamine on oluliselt odavam. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb võimaluse ka Tallinna tänavale tramm kavandada, üldplaneeringus on selleks ühistranspordikaardi näidatud muust transpordist võimalusel eraldiseisev ühistranspordikoridor/rööbastransport. Järk-järgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks. Ajakohast infot Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti planeeritavate objektide kohta saab jälgida leheküljel: <a href="https://www.tallinn.ee/et/teed">https://www.tallinn.ee/et/teed</a>
90.	Eraisik K. K. S.	05.03.2025	90.1.	Ei soovi trammiteed. Tramm hakkab Stroomimetsa loomastiku ja keskkonda segama/häirima oma müraga.	Täname arvamuse eest! Projektiga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiasid.
91.	Eraisik J.	05.03.2025	91.1.	EI OLE ABSOLUUTSELT NÕUS SÄARASE ASIAGA. PAISTAB ET TEIL ON AEGA NII LAIALT KÄES ET JÄÄB ÜLE LOLLUSTEGA TEGELEMISEKSKI. KUI TE TÕESTI HOOLITE KOPLI ELANIKE LIIKUMISVÕIMALUSTE PARANDAMIST SIIS RAJAGE LÕPUKS LÄBIMURRE EHK ÜHENDAGE KOPLIRANNA JA LAHEPEA TÄNAVAD SÕIDUKITE LIIKLUSEKSI!!!	Täname arvamuse eest! Kavandatava projektiga Kopli ja Lahepea tänavate läbimurret ei lahendata. Merimetsa kaitseala kaitse-eeskirja kohaselt on kaitsealal teede ja tehnovõrgu rajatiste rajamine ning ehitiste püsttamine ilma kaitseala valitseja nõusolekuta keelatud ning erandid on ette nähtud ainult kaitsekorraldus- ja puhkeotstarbeks või juba olemasolevatele rajatistele. Infoks, et koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringuga on ette nähtud ädala tänav pikendus, mis näeb ette täiendava ühenduse Paldiski mnt-ga. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> ).
92.	Eraisik L. M.	05.03.2025	92.1.	Elan Puhangu tänaval. meil on palju busse, mis sõidavad linna. tramm mere lähedal. Mille eest? Olen väga vastu	Täname arvamuse eest! Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubaajam, kaugemal Hundipea Paljasaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosas kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikumine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korreigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> ).

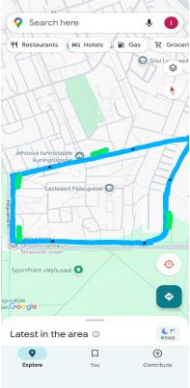
93.	Eraisik M.	05.03.2025	93.1.	<p>Sellise tramitee rajamine on mõttetu. Stroomi randa sõidab juba 3 erinevat bussi liini. Mille marsuudid on plisvalt erinevad, et pea igast linnaosast saaks keegi ainult ühe bussiga rannani. Juba ainuksli see väide tõestab, et uue liini rajamine pole optimaalne lahendus vaid ühistranspordi ja liikusekorralduse keeruliseks ajamine. Kui linnavalitsus leiab probleeme ühistranspordi üle rahvastumises, siis tuleks kas graafikuid tihendada või asendada väiksed bussid rohkem lüõtsaga bussidega. Sest kui on olemas bussiliinid mille korrigeerimine kannaks vilja, siis miks mitte nendega tegeleda?</p> <p>Mõistlikum ja minu arvates odavam oleks teha, uuring mis näitab kui palju inimesi millal liigub. See annaks nii linnale kui rahvale aimu kuidas piirkonnas liikumine on. Ning millele toetudes saaks teha kokkuvõtteid ja jõuda lahenduseni. Selle põhjal korrigeerida/redigeerida olemasoleva transpordi liikumisi. Uue liini rajamine ei muuda vanu liine paremaks kui teie arvates nendega probleeme esineb. Praegused liinid jätkaks ikka nagu need praegu on midagi muutumata. Enne tuleb vanaga tegeleda nii kaua, kuni enam ei osata midagi teha sellega. Praegused liinid tuleb saada nii optimaalseks, et linn ja rahvas ei oleks vastu üksteisele. Mitte nagu Buss nr. 40 ära rikkumine. Buss nr. 35 ja nr. 66 sõidavad juba Lasnamäele. SEDA KOLMANDAT POLE VAJAI! TAASTAGE BUSS NR. 40 EELNEV PELGURANNA-VIRU KESKUS MARSUUTI! MITTE KEEGI EI SALLI SEDA MUUDATUST MIS TEGITE! Linn võiks natuke loogilisemalt ja paremini on raha kulutada.</p>	<p>Tänane arvamus eest! Teie tagasiside edastatakse Tallinna Transpordiametile, võimalusel arvestatakse tagasisidega busside marsruutide ümberkorraldamisel. Infos, et trammiliinide arendamiseks läbiviitud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõldide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteel liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldi seisevat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Tramitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Tramitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning tramiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>).</p>
94.	Eraisik A. L.	05.03.2025	94.1.	<p>1. Не могу найти исследование о состоянии пляжной зоны Штротки. Как вы планируете бороться с эрозией и разрушением береговой линии?</p> <p>Mitteametlik tõlge: Ma ei leia uuringut Stroomi rannaala seisukorra kohta. Kuidas kavatsete võidelda erosiooni ja rannajoone hävimise vastu?</p>	<p>Kuivõrd tramitee puutumus rannaalaga puudub ja rohealas hõivatakse vaid väike osa (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast), ei kuulu projekti mahtu rannaala erosiooni uuringud. Võimalik erosiooni küsimus on aktuaalsem Kopli ranna põhjapoolses osas.</p>
			94.2.	<p>2. Прошу разместить на сайте исследование о высоте грунтовых вод; научные результаты исследования какое влияние строительство окажет на грунт, а так же какой тип грунта в месте предполагаемого строительства?</p> <p>Mitteametlik tõlge: Palun postitada kodulehele uuring põhjavee kõrguse kohta; uuringu teaduslikud tulemused: millist mõju avaldab ehitus pinnasele ja mis tüüpi pinnas on kavandatava ehituse kohas?</p>	<p>Vajalikud uuringud teostatakse projekteerimise käigus. Projekteerimisel ja ehitamisel arvestatakse pinnaseomadustega ning rakendatakse meetmeid mürja ja vibratsiooni vähendamiseks. Juhime tähelepanu, et tegemist on projekteerimistingimuste etapiga ning projekteerimistingimuste eesmärk on eelkõige panna paika ehitise asukoht katastriliseks täpsusega, selgitada välja kitsendused ja täiendavate uuringute vajadus ning sõnastada tingimused ehitusprojekti koostamiseks.</p>
			94.3.	<p>3. Так как мы гордо носим титул "Зелёной столицы", то как вы объясните разрушение зелёной зоны?</p> <p>Mitteametlik tõlge: Kuna me kanname uhkusega "Rohelise pealinna" tiitlit, siis kuidas seletad rohelise tsooni hävimist?</p>	<p>Säästlike liikumisviiside edendamine ja soosimine autokasutamise asemel on üks osa "Tallinn 2035" arengueesmärkidest. Rohelist pööret aitab tagada ka alternatiivküstete üleminek, mis vähendab CO2 heidet ja säästab looduskeskonda. Projekteerimisel ja ehitamisel säilitatakse maksimaalselt kõrg- ja madalhaljastust. Samuti nähakse ette terviklik uushaljastuse lahendus, kaasates projekteerimisse volitatud vähemalt maastikuarhitekti tase 7 kutsunimistust omav maastikuarhitekt. Projekti raames on plaanis Puhangu tänav avalik ruum terviklikult kaasajastada ning lisada rohelust.</p>
			94.4.	<p>4. Исследование о влияние шума, в условиях ограниченного пространства.</p> <p>Mitteametlik tõlge: Müra mõju uuring kinnistes ruumides.</p>	<p>Projekti tähtsust tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille eesmärgiks tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetset lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogilaid.</p>
			94.5.	<p>5. Как вы планируете престроить перекрёсток Рандла-Пухангу. Выезд со стороны Рандла и поворот в сторону моря под 90 градусов. И за ним сразу же пешеходный переход, по которому дети идут в школу. Зимой трамвайные пути имеют свойство становиться скользкими.</p> <p>Mitteametlik tõlge: Kuidas plaanite Randia-Puhangu ristmikku arendada? Välju Randia juurest ja pööra 90 kraadi mere poole. Ja kohe selle taga on ülekäigurada, mida mööda lapsed kooli lähevad. Talvel kipuvad tramiteed libedaks muutuma.</p>	<p>Kõik ülekäigurajad lahendatakse vastavalt Tallinna Transpordiameti tehnilistele tingimustele projekteerimise käigus, mil täpsustub kogu liikluskorraldus.</p>
			94.6.	<p>6. Что вы планируете делать с 35, 40 маршрутами автобусов? Если оставить, то улица Пухангу станет слишком загруженной и шумной. Если убирать, то пропадёт прямое соединение с другими районами и местами пересадок.</p> <p>Mitteametlik tõlge: Mida plaanite teha 35, 40 bussiliinidega? Kui jätta, muutub Puhangu tee liiga tiheda liiklusega ja lärmakaks. Kui eemaldate selle, kaotate otseühendused teiste piirkondade ja ülekandepunktidega.</p>	<p>Liikluskorraldus täpsustub projekteerimise käigus. Tramitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute (bussiliiklus väheneb), et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Kui teil on konkreetsed ettepanekud bussiliinide osas, saate need esitada järgmises etapis - eskisprojekti väljatöötamisel.</p>
			94.7.	<p>7. Почему Вы полностью игнорируете мнение жителей, которые будут вынуждены жить в вашем аду с трамваями?</p> <p>Mitteametlik tõlge: Miks eirate täielikult nende elanike arvamust, kes on sunnitud trammidega teie pärapõrgusse elama?</p>	<p>Kavandatava rajamisel lähtutakse olemasolevatest eesmärkidest ja strateegiast, sh koostatavast Põhja-Tallinna üldplaneeringust. Linna eesmärk on pakkuda võimalikult paljudele elanikele paremaid, mugavamaid ja keskkonnasõbralikumaid liikumisvõimalusi. Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviitud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja tramiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammili trassivalik. Tramitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Välisrahalaste taotlus on esitatud Pelguranna tramitee trassile A.</p>
			94.8.	<p>8. Что вы можете предложить, если трамвай встанут и перестанут ездить (это в столице уже обычная практика)?</p> <p>Mitteametlik tõlge: Mida saate pakkuda, kui trammid ei tööta (pealinnas on see juba levinud praktika)?</p>	<p>Kui trammiliinis peaks tekkima tõrked, siis ei tähenda see liikluskatkestust kogu piirkonnas - tõrge lahendatakse operatiivselt samamoodi nagu mujal linnas, nähes liikluses ette ümberkorraldused kuni tõrke kõrvaldamiseni.</p>
			94.9.	<p>9. Почему вы отказались проложить трамвайные пути на месте старой железной дороги?</p> <p>Mitteametlik tõlge: Miks keeldusite vana raudtee kohale trammirööbastest?</p>	<p>Kopli tänavast kuni Puhangu tänav alguseni kavandatakse tramitee liikusalale, kus varasemalt kulges raudtee. Seega saab väita, et sellel alal taastatakse rööbastranspordi olemasolu. Tramitee trassi valikul oli üksik oluliseks tingimuseks peatuste ümbruses kõrge tihedusega asustuse olemasolu, et trammili oleks võimalik kasutada võimalikult paljudel inimestel.</p>





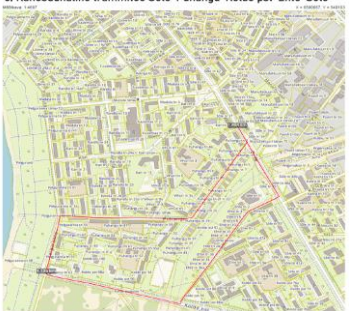
			94.10.	<p>10. Почему Вы отказались от строительства трамвайных путей на Рязала, а в зелёный район пытаетесь это вписать?</p> <p>Mitteametlik tõlge: Miks keeldusite Rävålele trammiradade ehitamisest ja kas üritate seda haljasalale suruda?</p>	<p>Rävåla trammitee ärajäämisel oli mitmeid põhjuseid, kuid eelkõige hinnati see perspektiivituks, kuna oleks hakanud Pärnu mnt trammiliini marsruuti dubleerima. Seetõttu otsustati lõpuks Liivalaia ja ka Vanasadamäe (Laikmaa-Hobujaama osas) trammitee kasuks.</p> <p>Kui mõtlete haljasaia osas trammi tagasipöörde kohta, siis tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppeel kinnisaja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonitruu ei ole võimalik kaitseda ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikkus realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitruu ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.</p>
			94.11.	<p>11. Как вы планируете чистить трамвайные пути на открытой местности (где планируется кольцо разворота?)</p> <p>Mitteametlik tõlge: Kuidas plaanite puhastada trammiradu lagedatel aladel (kuhu on planeeritud pöördering?)</p>	<p>Puhastustööd teostab Tallinna Transpordiameti lepingupartner. Pöörderingi puhastamine eriliselt probleeme ei tohiks tekitada, rohkem on tööd ristliikluse kohal.</p>
			94.12.	<p>12. УСЛЫШЬТЕ - МЕСТНЫЕ ЖИТЕЛИ КАТЕГОРИЧЕСКИ ПРОТИВ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАМВАЙНЫХ ПУТЕЙ ПО УЛИЦЕ ПУХАНГУ</p> <p>Mitteametlik tõlge: KUULA - KOHALIKUD ELANIKUD ON RANGELT PUHANGU TÄNAVAL TRAMMIRAADE EHTAMISE VASTU</p>	<p>Täname tähelepanu juhtimise eest! Vt ka vastuseid punktides 94.1.-94.11. Linna eesmärk on pakkuda võimalikult paljudele elanikele paremaid, mugavamaid ja keskkonnasõbralikumaid liikumisvõimalusi. Trassi valik põhineb mitmel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>.</p>
95.	Eraisik M.	05.03.2025	95.1.	<p>Tere,Miks seda trammiteed ei võiks rajada piki Putukaväälä? Seal kus varem olid suured kõrgepingeliini tornid ja siis keerata Kolde teele, mis on kordades laiem kui Puhangu. Putukaväälä juures on ka garaaziboksid ja Sõle pealt keerates võiks see trammitee hoopis Putukaväälä äärest ja garaazibokside tagant läbi sõita. Jälgigi, seal on niipalju ruumi ja valdav enamus poleks vastu, et see sealt jookseks ja siis Kolde teele pööraks.</p>	<p>Trammitee trassi valikul oli üheks oluliseks tingimuseks peatuste ümbruses kõrge tihedusega asustuse olemasolu, et trammi oleks võimalik kasutada võimalikult paljudel inimestel. Putukaväälä ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv on väiksem. Trammitee suunamine Kolde pst-le tähendaks märgatavalt pikemat marsruuti, mis vähendaks trammiliikuse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega. Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnaehituslikult eelistatud lahendusvariant A, kuivõrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalselt reisijate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõige paremini tuleviku arengutele.</p>
96.	Eraisik J.	05.03.2025	96.1.	<p>Ma ei taha Puhangu tänava piirkonda trammiliini. See on vaikne piirkond.Palun leidke mõni muu lahendus!</p>	<p>Täname arvamuse eest! Linna eesmärk on pakkuda võimalikult paljudele elanikele paremaid, mugavamaid ja keskkonnasõbralikumaid liikumisvõimalusi. Trassi valik põhineb mitmel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Projekteerimistingimustes on nõue viala vajalikud täiendavad uuringud, mille põhjal tuleb projekteerimise käigus täpsustada rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed.</p>
97.	Eraisik S. K.	05.03.2025	97.1.	<p>Meil see tramm siin pole vaja. punkt.</p>	<p>Täname arvamuse eest! Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaam, kaugemal Hundipea Paljasaarel ning Seewaldi alal) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikumine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikumisprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikordidore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiakehtiv">https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiakehtiv</a>).</p>
98.	Eraisik T.	05.03.2025	98.1.	<p>Väga tervitav, et trammitee selles suunas rajatakse! Kopli tänava elanikuna on rõõm kuulda, et projekteeritakse trammiliin, mis viib otse randa ja lootus, et rattaga natukenegi ohutumalt randa saab, on tore. Ainuke mure on see, et Puhangu tänav alates Sõle tn ristmikust kuni rajatava trammiteeni (Puhangu tn 69 maja ees olev kurv) on sisuliselt ilma kõnniteeta jätetud ning kohalikud elanikud suunatakse ebamugavalt kõrvaltänavatele, majade vahele augulisele asfaldile jalutama. Alates sellest trammitee kurvist on võimalik jalakäijana enam-vähem normaalselt kõndida. Ka jalgratturina äärmiselt ebameeldiv Puhangu tänava algusest ranna poole sõita, sest seda tuleb teha kuskil majade vahel hoopis, lisaks on Randla tänava ületamine tehtud mingi imeliku jõnksuga ja ülekaigurada on täiesti arusaamatus asukohas. Inimene tahab ikka kõndida otse, mitte teha mingit tobedat kurvi, sama on rattaga sõites. Pooldan sõidutee kitsamaks ehitamist antud tänaval, sest veel 3a tagasi Puhangu tänaval elades oli pidev mure 30 km/h kiiruspiirangu alas kihutajatega. See piirang võiks laieneda ka Puhangu tänava algusesse kuni Sõle tänava ristmikuni.</p>	<p>Täname toetava arvamuse eest! Kui õigesti aru saame, siis mõtlete lõiku Sõle tn ristmikust kuni Puhangu tn 12. Sealne kõnnitee rajamine on Tallinna Kesklinna- ja Kommunaalametli plaanis lahendada eraldiseisva projektiga (PT 2411802/01490 on väljastatud 09.08.2024) ning läheb eelduste kohaselt järgmine aasta ehitusse. Käesolevas trammitee projektis vaadatakse ülekaiguradade asetusd projekteerimise käigus üle ning lahendatakse vastavalt nõuetele, sõiduteed kitsamaks ehitada pole plaanis.</p>
			98.2.	<p>Lisaks, loodan et selleks ajaks, kui uus trammitee valmib, on trammid natukenegi vaiksemad. Hetkel on meeletu viiln ka nendel uutel Pesa trammidel. Elan hetkel trammitee läheduses ja väga häiriv on päevast-päeva kuulda viilnat, mida uued trammid kohapealt ärasõites tekitavad. Stroomi rand on hetkel üks vaiksemaid kohti, kus Tallinna elanikul on looduses võimalik jalutada, ilma et peaks kannatama liiklusemüra (vastupidiselt Kadrioru pargile ja Reidi teele). Loodan siiralt, et uus tramm liiklusemüra oluliselt juurde ei tekitaks!</p>	<p>Projektiga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille eiselgiseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiasid. Vt ka PT punktid 5.1-5.3. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummimatid rööbastele all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järeil kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapinnale rajatud isoleerimata trammirööbastel täiskiirusel liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegsed lahendusi, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte trammi (vt ka vastust punktis 2). Seega ühistranspordist tulev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklustihedus trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.</p>

99.	Eraisik R. M.	05.03.2025	99.1.	Я категорически против строительства трамвайной линии.Нарушит колорит и неповторимость зоны отдыха и пляжа района.  Mitteametlik tõlge: Olen kategooriliselt trammiliini rajamise vastu. See rikub piirkonna puhkeala ja ranna värvi ja omapära.	Täname arvamuse eest! Tagasipöörded variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitsta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörded variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
100.	Eraisik E.	05.03.2025	100.1.	Pelguranda ei ole vaja trammiliini. Stroomi rand ning mets võiks jääda nii mahulast infrastruktuurist puutumata!	Täname arvamuse eest! Tagasipöörded variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitsta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörded variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
101.	Eraisik V.	05.03.2025	101.1.	Mõtlen et see ei ole hea idee.	Täname arvamuse eest! Arvamuse avaldajale saadetud 24.03.25 e-kiri, millega palutud esitada põhjendused, miks see pole arvamuse avaldaja hinnangul hea idee ning võimalusel ettepanekud kavandatava parendamiseks.
102.	Eraisik B. P.	05.03.2025	102.1.	Olen trammiliikluse edasise arendamise suur toetaja. Meeldib ka praegune trass ja olen valmis aktiivselt kaasa mõtlema, kuidas kaasavalt ning nutikalt nii Pelguranna kui ka teisi suundi arendada.	Täname toetava arvamuse eest! Projekteerimistingimustes on ühtlasi nõue kaasata ehitusloa taotluse menetluses projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastanud ning arvamust avaldanud asutused/sikud. Teil on võimalik osa võtta ka projekteerimise järgmistes etappides, osaledes projekteerimistingimuste avalikul arutelul, avaldades arvamust eksiisprojektile ning osaledes selle tutvustusel. Tulevikuperspektiivd saavad kirja ka koostatavasse Põhja-Tallinna üldplaneeringusse, millele saate soovi korral ettepanekuid teha.
103.	Eraisik (nimi puudub)	05.03.2025	103.1.	Ilmselt saate omajagu negatiivset tagasisidet, omalt poolt aga soovin avaldada trammitee piirkonda toomisele toetust. See avardab transpordivõimalusi ja annab lähikonnas elavatele inimestele mugava alternatiivi autole.	Täname toetava arvamuse eest!
104.	Eraisik A-B. M.	05.03.2025	104.1.	Ei pea vajalikuks antud trammitee rajamist. Pelgulinna on väga hea ühendus kesklinnaga. Rikuti ära vana buss 40, mis pandi käima harvemini ja ebavajaliku Lasnamäele, kuhu käib piisavalt busse. Nüüd õigustatakse, et ühendus on halb ja trammi vaja. Tehke bussigraafik korda ja kõik laheneb. Pelgulinna ei ole ettenähtud uusarendusi, va vana hipodroomi asemele, kuhu tramm nagunii ei jõua. Seega ei ole ette näha ka rahvaarvu suuremat tõusu. Samuti käib Kopli tramm, milleni on väga hea ligipääs Pelgulinna inimestel.	Täname arvamuse eest! Teie tagasiside edastatakse Tallinna Transpordiametile, võimalusel arvestatakse tagasisidega busside marsruutide ümberkorraldamisel. Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengulade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisele ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute tõkkohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikumine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korjereitakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehitiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehitiv</a> ).
105.	Eraisik J.	05.03.2025	105.1.	Ei poolda trammiliini rajamist sellisel kujul nagu ta hetkel on. Trammitee ei tohi üldse olla rannapargi tsoonis, isegi natuke nagu see praegu piltidel on. See ei soodusta inimeste turvalist liikumist pargi alal ja kindlasti vähendab pargi tsooni.Stroomi territoorium peab jääma puutumatu ning auto/trammi vaba!	Tagasipöörded variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitsta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörded variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
			105.2.	Trammitee võib olla kombineeritud putukavälja territooriumiga ja ring võib olla ehitatud pelgu ühisaja kõrvale. Seal on selleks ruumi.	Variant D (ümberpöörde Putukaväälil) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisijate arv väiksem. • Putukaväälil ja Kolde pst-i on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuste läheduses väiksem. • Lisaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnasaad ja Putukaväälil Kolde pst otsas. Kõik see maksusum lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.tshahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hijendus.pdf">https://live.s3.tshahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hijendus.pdf</a> • Variant D on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.

106.	Eraisik A. S.	06.03.2025	106.1.	Olen pikka aega elanud Puhangu tänaval. Olen täiesti veendunud, et trammiliin sinna ei sobi mitte mingil kujul. Seal on kitsas tee majade vahel ja ei ole midagi tähtsat. Oluliselt patemini see sobiks Kari tänavale.	Täname arvamuse eest! Trassi valik põhineb mitmel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> . Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhkonna ühisel kaalulisel. Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammli trassivalik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Välisrahistuse taotlus on esitatud Pelguranna trammitee trassile A.
107.	Eraisik A. M.	06.03.2025	107.1.	Tere. Hoian väga põialt, et trammitee nii ka tuleks.	Täname toetava arvamuse eest!
108.	Eraisik S. Ž.	06.03.2025	108.1.	Tere!Olen Pelgulinna Riigigümnaasiumi õpilane ja leian, et see projekt on väga kasulik nii kohalikele elanikele kui ka töötajatele ja õpilastele. Meil, õpilastel, on suur probleem ühistranspordiga kooli ja koolist liikumisel. Sellel õppeaastal õpib meie koolis üle 700 õpilase ning järgmisel aastal lisandub veel 360, mis tähendab, et kokku on koolis 1080 õppekohta.Meie väljakutse seisneb selles, et tunnid algavad ja lõpevad kõigil klassidel samal ajal (8.45 ja 16.15), mistõttu tekib väga suur vajadus ühistranspordi kasutamiseks just neil kellaaegadel. Trammiliin aitaks kindlasti sellele probleemile lahendust leida, mistõttu toetan seda projekti kui selle piirkonna õpilane.	Täname toetava arvamuse eest!
109.	Eraisik K.	06.03.2025	109.1.	Trammitee võiks tulla garaažide asemele, mitte putukaväälale.	Trammitee kavandatakse Kopli tänavast kuni Puhangu tänava alguseni liikusalale, kus varasemalt kulges raudtee. Seega kasutatakse pikas ulatuses ära haljasala, kus varasemalt kulges raudtee, st trammil on võimalik liikuda muust liiklusest eraldiseisvalt, ja kus ehitamine on oluliselt odavam. Kavandamisel arvestatakse esmalt ikkagi olemasoleva vabade munitispaalomandis olevate kinnistutega (lisaks on oluline maa sihtotstarve). Erakinnistuid hõivatakse vaid põhjendatud juhtudel, kui muud paremat lahendust ei ole.
110.	Eraisik A.	06.03.2025	110.1.	vastu trammli rööbastele	Täname arvamuse eest! Arvamuse avaldajale saadetud 24.03.25 e-kiri, millega palutud esitada põhjendused, miks ollakse kavandatava vastu ning võimalusel ettepanekud kavandatava parendamiseks.
111.	Eraisik A. V.	06.03.2025	111.1.	Sobis variant D, ehk tagasipööre kolde tänaval. Sellega tulevikus saab trammiliini pikendada rocca al mare suunas. VÕI hippodroomi ala kaudu ühendada läbi kristine keskuse Liivalaia projektiga.	Variant D (ümberpööre Putukaväälal) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalselt reisiarve väiksem. • Putukaväälal ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuste läheduses väiksem. • Lisaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaeed ja Putukavääl Kolde pst otsas. Kõik see maksumus lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.tellahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf">https://live.s3.tellahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf</a> • Variant D on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.  Põhja-Tallinna liikuvusuuringu (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ) kohaselt ei ole Haabersti ja Põhja-Tallinna vahelised liikuvusprobleemid märkimisväärsed, kuna Põhja-Tallinnast peamised liikumised toimuvad Kesklinna ja Lasnamäe suunal. Seetõttu ei ole läbi Merimetsa kaitseala trammiteed kavandatud, kuna trammli rajamine väga pikas lõigus läbi metsa, kus ei ole potentsiaalsed reisiarv, pole otstarbekas ega majanduslikult põhjendatud. Teiseks on Merimetsa kaitseala kaitse-eeskirja kohaselt kaitsealal teede ja tehnovõrgu rajatiste rajamine ning ehitiste püstitamine ilma kaitseala valitseja nõusolekuta keelatud ning erandid on ette nähtud ainult kaitsekorraldus- ja puhkeotstarbeks või juba olemasolevatele rajatistele. Pikemas perspektiivis on Paldiski mnt-le Haabersti teenindav linnasuunaline tramm ette nähtud ning ühistransport hakkab liikuma ka Adala tn pikendusest, mis paralleelselt Paldiski mnt-ga Haabersti-Põhja-Tallinna ühendust parandab. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks.
112.	Eraisik S. K.	06.03.2025	112.1.	Ma olen täitsa vastu selle mõtte eest, meil siin üldse ei ole vaja tramm, kuna väga hea ja rahulikult sõidavad bussid. Trammli tee ülekormab Sõle tänav, mis on tänasepäevani juba on ülekormatud valgusfooriga, ja roheline tee puudub.	Manufaktuuri-Sõle-Puhangu tänava ristmiku ümberehituse realiseerimisel leevendab see samuti ülekormatust. Ristmiku ümberehitusel luuakse terviklahendus, mis vastab piirkonna arengu suunistele - rajatakse kahe ristmiku asemel üks, kus tekib võimalus lühendada foortisükkleid kõigi kasutajagruppide jaoks, luua jalakäijale ülekäiguks Manufaktuuri tn sihis ning sõidukitele turvalisem otsesiht Paavli keskuse ja Pelguranna asumini vahel. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.
			112.2.	Palun kasutage trammli raha et ehitada lõppuni Stroomi ranna maja ja pikendada ranna piirkond, ning puhastada kivist, ehitage grillimis kohad lõppuni.	Välisrahistus on määratud Pelguranna trammitee trassile, seda raha ei ole võimalik mõnele teisele lõigule (või muule tegevusele) ümber suunata. Stroomi rannahoone projekteerimise ja ehituse hange on läbi viidud ning leping sõlmitud, eeldatav valmimise aeg on august 2025. Tallinna Kesklinna- ja Kommunalaameti tegevusplaanis on ka Stroomi kohaselt kaitsealal rannapargi rekonstrueerimine (eraldi projekt), kus maastikuarhitektuurivõistlus on planeeritud aastasse 2027. Realiseerumise aeg sõltub Tallinna Linnavolikogu poolt investeringuteks eraldatavast eelarvestist vahenditest.
			112.3.	See on rahulik piirkond kus tramm hakkab sega inimeste rahu alates 04,00 kuni 01,00 iga päeva. Palun täitke Eesti Põhiseadus ja alustage avalik hääletamine selle teemala siia elatava inimeste vahel. Suvel ranna puhkamis ajal, ma ei soovi kuulda kuidas kõrval sõidab 15 tonni transport ja tunda seda läbi maad. Kui see projekt läheb edasi, alustan umbusaldamis avaldus.	Projekti tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiasid.

113.	Eraisik I.	06.03.2025	113.1.	<p>Mulle meeldib selle uue trammide idee. Küll aga olen kuulnud kriitikat, et ümberpööramine tuleb pargi haljasalale. Ja ka seda, et trammide kahe sõiduraja tõttu on palju müra ja transpordi liikumine võib olla raskendatud Puhangu elanikule. Ma arvan, et see pole nii suur probleem. Aga minu meelest oleks neid väiteid arvestades võimalik pargis tagasipöört mitte teha. Selle asemel võiks rajada üks raja Puhangu mööda kuni Kolde piestee ja läbi Kolde kuni vana raudtee(putukaväli) ja seal lasta juba tagasi. Umbes nagu pildil. Samal ajal on marsruudi pikenedamine pole nii suur, mürakoormus väheneb ja marsruuti esteetika kasvab. Ja kaks lisa peatusi on suur pluss puuetega inimestele. Ned teevad Stroomi ranna mets kättesaadavam.</p> 	<p>Tänane toetava arvamuse eest! Tramitee trassil Puhangu-Pelguranna-Kolde pst-Putukaväl oleks ehitustehniliselt keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisi ajate arv väiksem.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Putukavälil ja Kolde pst-i on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv väiksem.</li> <li>•Tramitee suunamine Kolde pst-le tähendaks ka märgatavalt pikemat marsruuti (st aeglasem ühendus), mis vähendaks trammiliikluse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega.</li> <li>•Bisaks oleks lahendus ehitustehniliselt keerulisem, kui võrd Pelguranna tänavaga ja osaliselt Kolde pst-ga paralleelselt kulgeb suur kanalisatsioonitoru, mille peale ega lähedusse ei ole paralleelselt kulgevat trammiteed võimalik rajada (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused). Toru ümberehitamine on väga kalline ning ei kuulu antud projekti mahtu. Et trammiteed saaks selle trassivälja järgi kavandada, peaks selle rajama rannaparki või Pelguranna tänav hoonete kõrval. Seda varianti ei valitud, kuna see lahendus oleks märkimisväärselt kulukam - see eeldaks tänavaruumi ümberkujundamist pikemas mahus, tooks kaasa ulatuslikuma tehnovõrkude ümberehituse linna eelarvest, oleks suuremas ulatuses muu liiklusega samas koridoris ning tramitee rannaparki kavandamisel hõlmaks suurema osa rannapargist kui variant A.</li> <li>•Selleline marsruut on vähem perspektiivlikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.</li> </ul>
114.	Eraisik A. R.	07.03.2025	114.1.	Vastusena LOV ettepanekule punktis 5.3: kuhu veel te tahate rattate panna? Ei ole vaja seal ratta teed. On olemas Stroomi ala kus saab liikuda rattaga ja putukavälil, kui ehitakse.	Rattateede lõplik lahendus täpsustub projekteerimise käigus.
			114.2.	Vastusena LOV ettepanekule punktis 5.4: sama asi Jalgrata teega. Seal ei ole nii palju ruumi nihtumiseks.	Jalgrateede lõplik lahendus täpsustub projekteerimise käigus.
			114.3.	Vastusena Puhangu tn 69 KU arvamusele punktis 9.1: tramm liikumine onangu ee väga kuuldav. Isegi uued trammid liikuva suure müratugevusega. Kuulsin kuidas trammid liikuva Kopli tänav suunas. Vibratsioon, müra on väga suured. Olen solidaarne Puhangu tänav elanikuga.	Projekti tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille eesmärgiks on tutvustada avalikule arutelu ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogilisi. Vt ka PT punkt 5.1-5.3. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummimatid rõõbaste all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapinnale rajatud isoleerimata trammirööbastele täiskilurusel liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegseid lahendusi, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte tramm. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kui võrdlust: <a href="https://live.s3.telahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5shendus.pdf">https://live.s3.telahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5shendus.pdf</a>
			114.4.	Vastusena Puhangu tn 87 KU arvamusele punktis 10.1: see infotund mis oli. Selle kohta ei onnud väga palju infot. Sain teada sellest ainult pärast kui oli kõik viidud ja ainult Facebookist. Informatiivsuse kohta võib öelda et see kõnnib ühel jalal.	Tänane tagasiside eest! Üritasime võimalikult hästi sõna levida, kuid võtame teadmiseks ning üritame järgmistel kordadel veelgi paremini.
			114.5.	Vastusena Puhangu tn 87 KU arvamusele punktis 10.2: parki kohad. Ei ole mõtet teha parkimiskohad Puhangu tänaval. Praegu sees on tühi, kitsas. Kui pannakse parkimiskohad, siis kuidas seal jalutada? Üldiselt olen väga vastu tramitee ehitamisega, sest latti jalutan koeraga seal ja meeldib praegune seis Puhangu tänaval. Plisavalt bussi ja kamikadzeid rüüerattastega.	Tramitee rajamisega parkimiskohtade arv tänaval väheneb, kuid projekteerimisel üritatakse säilitada nii palju kohti kui võimalik. Eeskislahenduses on Puhangu tänaval ette nähtud pikiparkimise kohti. Liikluskorralduslik lahendus (sh parkimine) selgub projekteerimise käigus. Parkimine on võimalik oma kinnistul, tänavamaal või avalikes parklates.
			114.6.	Ettepanek: kui tahate trammiteed rajada, võiks kasutada Putukaväl pöördega välja lõpus.	Variant D (ümberpöörde Putukavälil) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisi ajate arv väiksem. <ul style="list-style-type: none"> <li>•Putukavälil ja Kolde pst-i on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuste läheduses väiksem.</li> <li>•Bisaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaade ja Putukavälil Kolde pst otsas. Kõik see maksusumma lisanduks täiendavalt tramitee rajamise maksusumale. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.telahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5shendus.pdf">https://live.s3.telahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5shendus.pdf</a></li> <li>•Variant D on vähem perspektiivlikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.</li> </ul>

				OLEN VASTU! MURAKAS, isegi uued trammid. Ümberpöörd on ka mõtetu. Jalgrattatee koos trammi liinidega, ei ole hea idee. Teed linna pääsemiseks on palju. Bussid 40, 35, 66 on piisav. Suvel juba nagu nii palju joodikuid rannal. Veel ei vaja. VASTU!	Vt ka vastused punktides 114.2 ja 114.3. Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigi.ee/akt/4241120230207leiakehtiv">https://www.rigi.ee/akt/4241120230207leiakehtiv</a> ).
			114.7.		
				Parem tehke korda promenaadid ja rannakoht korda.	Stroomi rannahoone projekteerimise ja ehituse hange on läbi viidud ning leping sõlmitud, eeldatav valmimise aeg on august 2025. Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti tegevusplaanis on ka Stroomi kohaselt kaitsealal rannapargi rekonstrueerimine (eraldi projekt), kus maastikuarhitektuurivõistlus on planeeritud aastasse 2027. Realiseerumise aeg sõltub Tallinna Linnavolikogu poolt investeringuteks eraldatavast eelarvelistest vahenditest.
115.	Eraisik P.	07.03.2025	115.1.	Rohkem tramme on parem!	Täname toetava arvamuse eest!
116.	Eraisik A. P.	07.03.2025	116.1.	Ma ei taha, et minu maja all sõidaks tramm, sest pidev müra ja vibratsioon hävitavad sojaoad ja mu elu!Olen tunginult vastu!	Projektiga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiad. Vt ka PT punkt 5.1-5.3. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummimatid rööbastel all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapinnale rajatud isoleerimata trammirööbastel täiskiirusel liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehnilisel on võimalik kasutusele võtta kaasaegsed lahendusi, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte trammi. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklustihedus trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.
117.	Eraisik I. K.	07.03.2025	117.1.	Trammiliini üldse pole vaja rajada. On olemas bussid. Kõik need pikaajalsed ehitustööd segavad elanike liikumist ja muutuvad õhku halvemaks. Need, kes tahavad trammiliini ehitada ise ei hakka seda kasutama. Elanikud aga hakkavad kannatama liikumise ebamugavust, müra ja busside-trammide mõõda sõitmist. Praegu on meil lius looduslik ala. Pärast ehitamist tuleb inimestel alale, mis ei ole enam looduslik.	Põhja-Tallinna liikuvusuuringu kohaselt ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise. Arenevas Põhja-Tallinna linnaosas on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute (bussiliiklus väheneb), et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.  Projekteerimise käigus täpsustatakse vajalikud rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Stroomi rand ja park on ülelinnase tähtsusega puhkeala ning taotluse eesmärk on promenaadi väärtust ning kõrg- ja madalhajastust maksimaalselt säilitada, luues koos trammiteega tervikliku tänavalahenduse. Projekti raames on plaanis Puhangu tänavavalik avalik ruum kaasajastada ning lisada rohelust ja vaba aja veetmise võimalusi. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (sh pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltpinna.
118.	Eraisik M. O.	07.03.2025	118.1.	Mulle väga meeldib see plaan	Täname toetava arvamuse eest!
119.	Eraisik C. L. E.	07.03.2025	119.1.	Tere!Olen Pelguranna elanik ning tramm on väga teretulnud! Mida saavad teha elanikud, et tramm jõuaks ka nendeni? Selles osas tundub täiesti võimatu oma häält kuuldavaks teha antud projektis, kuid proovin ikkagi läbi selle ettepaneku:Tramm tuleks Pelguranda "Variant 2" märgitud trammiliinina (lisatud fail), mille leidsin kunagi kuskilt ettepanekuteist), et rohkem Pelgurandlasi saaks trammiga linna. Seljuhul saab ka trammiga endiselt randa kenasti, aga rannapark jääks oma endisel kujul alles.Antud Version 1 puhul jääb nii minu kui ka paljude teiste Pelguranna elanike jaoks trammiliin liiga kaugele. Kui eesmärk on võimalikult palju Pelgurandlasi trammiga linna saada, siis miks ei arvestata kõikide Pelguranna elanikega (kelle jaoks Maleva praegune olemasolev Kopli trammipeatus ka liiga kauge on)? Mingil veidral põhjusel sügeleb kuskil püksis linnavalituse abilinnapeal Perel, et tramm peaks ümber pöörama keset rannaparki, mis on tõesti imeline koht vabaja veetmiseks ja sellega kahjuks heaolu ja koha väärtus langeb (jah, ka isegi siis kui 1% rannapargist võetakse trammi ümberpöördeks). Võiks te mõelda ikkagi kõikidele antud ala elanikele ja minna edasi Variant 2'ga - tean, et seal on ka suur vastumeel Puhangu tänav kortermajade poolt, kuid kui trammitee juba kindlalt kavas on, siis võiks see jõuda võimalikult paljude elanikeni.	Täname toetava arvamuse eest! Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> . Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsinud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigi.ee/akt/4241120230207leiakehtiv">https://www.rigi.ee/akt/4241120230207leiakehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammiliini trassivalik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Välisrahaastav taotlus on esitatud Pelguranna trammitee trassile A. Tulevikuperspektiivid saavad kirja ka koostatavas Põhja-Tallinna üldplaneeringusse, millele saate soovi korral ettepanekuid teha.

120.	Eralsik J. N.	07.03.2025	120.1.	<p>Tagasipööre rannapargis on ebamõistlik, sest lõhub pargikeskkonda. Pakun alternatiive, lisan ka faili vastavate skeemidega: 1) tagasipööre Pelguranna tn ja Kolde pst ristmikul olevas parklas - kasutame olemasolevat liikluspinda</p> <p>Legend: reguleeritud sõidurajad</p> <p><b>1. Tagasipööre parklas Kolde pst ja Pelguranna ristmikul</b></p> 	<p>Tegemist on munitsipaalomandis oleva transpordimaaga, seega iseenesest huvitav mõte. Arvestades minimaalset vajalikku ümberpöörderaadiust (25 m), siis ilmselt ei mahuks pöördering antud kinnistule ära ning oleks vaja arvestada naaberkinnistute hõivamisega. Mitmete järskude pöörangute kavandamine vähendab aga trammide liikumiskiirust. Lisaks on koostatavas Põhja-Tallinna üldplaneeringus on skeemil näidatud tagasipööramise kohas ette nähtud perspektiivsel korterelamumaa (taskukohase elamise võimaluste loomise eesmärgil). Ühtlasi osutub probleemiks, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgeb suur kanalisatsioonitoru, mille peale ega lähedusse ei ole paralleelselt kulgevat trammiteed võimalik rajada (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused). Toru ümberehitamine on väga kallis ning ei kuulu antud projekti mahtu. Et trammiteed saaks selle trassivaliku järgi kavandada, peaks selle rajama rannaparki või Pelguranna tänava hoonete kõrvale. Seda varianti ei valitud, kuna see lahendus oleks märkimisväärselt kulukam - see eeldaks tänavaruumi ümberkujundamist pikemas mahus, tooks kaasa ulatuslikuma tehnovõrkude ümberehituse linna eelarvest, oleks suuremas ulatuses muu liiklusega samas koridoris ning trammitee rannaparki kavandamisel hõlmaks suurema osa rannapargist kui variant A. Kohalikele oleks probleemiks ka parkimisvõimaluste vähenemine. Kaalutakse kolme võimaliku tagasipöörde variandi vahel. Tõenäoliselt osutub valituks lahendus, mis võimaldab rannaparki maksimaalselt säästa, kuid samas ei lähe vastuollu tehnovõrgu valdajate nõuetega. Kui aga projekteerimise käigus selgub, et selline lahendusvariant pole võimalik, tuleb kaaluda ka muid variante.</p>
			120.2.	<p>2) tagasisuund kulgeb mööda Kolde puiesteed, sealt edasi Puhangu tänav suunas piki Puhangu 45 parkla serva ning mööda teed või paralleelselt teega, mis jääb Puhangu 53 elumaja ja Puhangu 29 kuni 43 garaažide vahele ning sealtkaudu tagasi Puhangu tänavale. Viimatimainitud teekond jääb üldkasutatavale maale Kolde pst 94a (78408:805:0066) ning kuna sellele alal miljööväärtslikkus sisuliselt puudub, siis ei saa trammiteest sealse keskkonna lõhkujat, kuid võib osutada rikastajaks. Võib kaaluda ka kahe-suunalisust.</p> <p><b>2. Tagasisuund Kolde pst - Kolde pst 94a (parkla ja garaažide kõrvale) - Puhangu</b></p> 	<p>Vt ka vastust punktis 120.1. Praeguse lahenduse järgi on tramm siiski kiirem (marsruut võimalikult otse) ning rohkem avatud ka Ehte tn poolesele kvartalile. Trammitee suunamine Kolde pst-le tähendaks märgatavalt pikemat marsruuti (st aeglasem ühendus), mis vähendaks trammiliikluse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega. Ühtlasi oli trammitee trassi valikul üheks oluliseks tingimuseks peatuste ümbruses kõrge tihedusega asustuse olemasolu, et trammil oleks võimalik kasutada võimalikult paljudel inimestel. Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuste läheduses on väiksem.</p> <p>Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tehtud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatõttud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavalikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/4241120230207leia">https://www.riigiteataja.ee/akt/4241120230207leia</a> Kehtiv), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammil trassivalik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Välisrahistuse taotlus on esitatud Pelguranna trammitee trassile A.</p>
			120.3.	<p>3) kahe-suunaline trammitee Sõle - Puhangu - Kolde pst - Ehte - Sõle. Ehte tänav ei ole garaažide tõttu kuigi miljööväärtslik, seega saab trammitee seda piirkonda ainult rikastada. Selle variandi puhul tundub otstarbekam kahe-suunalisus. Pelguranda sõidab siis kaks trammiliini või ühe liini a ja b variandid, mis sõidavad sama ringi teineteisele vastassuunas. Mh võimaldab mugavama liigipääsu kaubanduskeskusele, lisaks väldib trammiringi sisse jääva kvartali elanike jaoks nõningaid ebamugavusi, mis võivad kaasneda juhul, kui sel kujul jääb trammiring ühesuunaliseks.</p> <p><b>3. Kahe-suunaline trammitee Sõle-Puhangu-Kolde pst-Ehte-Sõle</b></p> 	<p>Vt vastust punktis 120.2. Praegune lahendus, mis kulgeb mööda Putukavalla kuni Puhangu tänavani, hõlmab elanikke mõlemalt poolt kvartalilt ning ei pea trassi selles liiglus dubleerima, mis oleks ka kallim lahendus.</p>
121.	Eralsik P. R.	07.03.2025	121.1.	<p>1. Ümberpööramine tuleb uuesti läbi mõelda. See ei ole OK, et pargiala vähendatakse. Siit nautke ja sealt nautke ja lõpuks on väike jupp ainult metsa järgi (kogu Hipodroomi ala ehitatakse täis, Uus-Meramaa asum jne). Rohelisest Tallinnast ei jää midagi järgi. Mõne teise tänava kaudu tagasipööre?</p>	<p>Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppe kinnisaja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumatuna kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaistta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehovõrgu valdaja poolt.</p>

			121.2.	2. Kuidas tagatakse reaalselt kiire ühendus kesklinnaga? Tramm oma põhimõttelt on aeglasem kui buss, pöörangud jne. Minu ettepanek on peatuste arvut optimeerimine, et peatused ei oleks iga 100m tagant. Töötamine tahab kiiresti linna saada. Samuti tuleb optimeerida pöörangute arv võimalikult väikseks.	Täname arvamuse eest! Võimalusel arvestatakse tagasisidega trammipeatuste määramisel. Peatuste asukohad valitakse selliselt, et võimalikult paljud kasutajatel oleks nendesse mugav ligipääs. Peatuste asukohad jm detailid täpsustuvad projekteerimise käigus. Trammil on mitmeid eelseid võrreldes muu liikusega – see on kiirem, keskkonnasõbralikum ja mahutab rohkem kui buss. Tramm kulgeb suures osas eraldatud liikusalal, mis tähendab, et see ei jää kinni ummikutesse. Valgusfooriga ristmikel antakse trammile üldjuhul eesõigus, võimaldades ristmikest esimesena läbi liikuda. Trammid on ühtlasi suurema veovõimega, mahutades rohkem inimesi kui buss (1 tramm=3-4 busi kandevoime poolest). Seega on tramm parem variant, kui võrd rohkemate busside lisamine vaid võimendaks tulevikus liikluskorrumuse suurenemisel ummikute tekkimist.
122.	Eraisik R. T.	07.03.2025	122.1.	Olen Pelguranna trammitee ehituse poolt. See tähendab, et ma ei ole selle ehitamise vastu. Aga eelistaksin tagasipöörde varianti nr 1 mis teeb tagasipöörde Puhangu tn 91 garaazide kohal. Põhjendaks seda sellega, et trammid üldjuhul teevad pööramise ja tagasipööramise rohkem häält (trammil rataste krigin) ja jätkaks mereranna ja rannapargi trammil liiklust ja trammil helidest puhtana. Pelguranna tänavast mere poole ma trammiga ei tuleks. Kõike head.	Täname toetava arvamuse eest! Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppeel kinnisaja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui varianti 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonitru ei ole võimalik kaitsa ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
123.	Eraisik K. H.	07.03.2025	123.1.	Trammitee ei peaks ületama Pelguranna tänavat ja ulatuma pargialale, see tekitab Pelguranna tänaval tõelise liiklusaose, juba praegu liigub mööda Pelguranna tänavat 3 bussiliini ja suvel on autoliiklus väga tihe. Pelguranna tänaval on ka lasteade, kus liigub palju väikelapsi ja nende vanemaid, kes liiguvad nii busi kui autoga.	Täname toetava arvamuse eest! Projekteerimisel nähakse ette terviklik tänavalahendus koos vajaliku liikluskorraldusega (sh eri liiklejate liikumisruumi selge tähistamine). Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute (bussiliiklus väheneb), et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Suvisel ajal, mil Stroomi rand on populaarne sihtkoht nii teiste asumite kui ka linnasade elanike seas, pakub tramm lääneuroopalikult mugavat ja kiiret alternatiivi autoga tulekute. See aitab vähendada ajutist autokorrumust piirkonnas ja ennetada olukordi, kus küllalised pargivad massiliselt elamute ees või täidavad kohalike elanike parkimiskohad.
			123.2.	Ümberpööramisele pooldan tagasipöörde varianti nr 1, mis jääb Puhangu tänavale. Need garaazid ei sobi ammu enam sinna ja tänane garaazide ümbrus on korratamata talvel lund ei lükata, kuna on justkui "ei kelegimaa". Toetan trammitee rajamist ja ühistransporti aga nii, et säilib rannapark ja puhkeala.	Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppeel kinnisaja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui varianti 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonitru ei ole võimalik kaitsa ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
124.	Eraisik M. M.	08.03.2025	124.1.	Te väidate, et uut trammiliini on vaja selleks, et ühendada Stroomi ja kesklinn. Selleks on juba praegu olemas väga head võimalused busside 40 ja 66 näol. Ja kes viitsib veidi rohkem kõnelda, saab kesklinna ka bussiga 35. Buss on palju mobiilsem ja vajadusel manööverdamisvõimelisem, kui rõõpaari mööda sõitev tramm. Küll aga näiteks viib Kopli liinidele vaid üksains buss. Miks ei võiks sinna teha trammidele kõrvalepõike, nagu vanasadama liini? Ka Hundipeale ja Pikakarile viiv liiklus on väga piiratud. Pikakarile vaid üks buss, Hundipeale kaks. Ehk võiks linnavalitsus tegelda uute liinide arendamisega sinna, kus ühistranspordiga ligipääs ka päriselt, mitte paberil kunstlikult tekitult puudulik.	Täname arvamuse eest! Teie tagasiside edastatakse Tallinna Transpordiametile, võimalusel arvestatakse tagasisidega busside marsruutide ümberkorraldamisel. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb ette vajaduse ja võimaluse tulevikus kavandada ka Hundipea ja Paljassaare piirkonna teinendamiseks trammiteed. Need on seotud arengulade detailplaneeringute ja elluviimise kavade. Üldplaneeringus planeeritud elumalade väljaehitamine, detailplaneeringute koostamine ja elluviimine tuleb siduda: kõiki liikumisviise arvestava tänavavõrgu rajamisega; ühistranspordivõrgu rajamisega. Kogu liikuvus peab olema orienteeritud ühistranspordi eelkasutusele, mille võrk peab olema tihe ja mugavate übertumismvõimalustega. Täpsem kava selgub teiste planeeringute, uuringute ning tegevuskavade raames.  Põhja-Tallinna liikuvusuuringu kohaselt ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise. Arenevas Põhja-Tallinna linnas on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldi seisevat rõõbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Trassi valik põhineb mitmel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbi viidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> . Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25, vt määruse lisa "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" <a href="https://www.rigi-teataja.ee/akt/424112023020?leia=kehtiv">https://www.rigi-teataja.ee/akt/424112023020?leia=kehtiv</a>
125.	Eraisik G. E.	08.03.2025	125.1.	Ei ela seal piirkonnas enam kuid kuna asub lähedal ja käin seal tihti jalutamas. Tagasiside, et antud trammiliini ei ole vaja rajada, kuna Pelgurannast saab bussiga otse Balti Jaama, Viru Keskuse juurde, Vabaduse väljakule, Lasnamäele, Kitsekülla, Kristinesse. Ehk mina leian, et sellega ilmselt muudetakse trammiliini nr 1 trassi kuna Tallinnal pole piisavalt tramme võimalik soetada, et avada uusi liine sama tiheda graafikuga. Kadriori jääb südalinna 15-20min jalutuskäigu kaugusele. Ehk koht millega otseühendus puudub, kuid liigne ühistransport ja otseühendused muudaks inimesi laisemaks ja ülekaaluliste probleemide noorte ja alaealiste hulgas ühe epideemiaks. Võimalik lahendus trollide naasmisel linna okei taastavada liin nr 9, kuid mis sõidaks läbi Pelguranna bussipeatuse ja seda kaudu tagasi Mustamäele.  Ehk trammitee projektist tuleks loobuda, sest see ei viiks otse enam mitte kuhugi, kuhu juba buss ei vii ehk Kesklinn, Kristine, Lasnamäe.	Täname arvamuse eest! Teie tagasiside edastatakse Tallinna Transpordiametile, võimalusel arvestatakse tagasisidega busside marsruutide ümberkorraldamisel.  Põhja-Tallinna liikuvusuuringu kohaselt ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise. Arenevas Põhja-Tallinna linnas on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldi seisevat rõõbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Põhja-Tallinna liikuvusuuringu kohaselt ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise. Trassi valik põhineb mitmel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbi viidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> . Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25, vt määruse lisa "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" <a href="https://www.rigi-teataja.ee/akt/424112023020?leia=kehtiv">https://www.rigi-teataja.ee/akt/424112023020?leia=kehtiv</a>

			125.2.	Samuti ei soovi et Stroomi rannast ei võetaks ühtki m² ala maha, trammitee rajamiseks ja ümberpöörde tegemiseks.	Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppeel kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitsta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
126.	Eralisik A.	08.03.2025	126.1.	Olen täitsa vastu selle trammiliini kohta. Ei ole vaja sinna trammii!!Aga arvan nagu nii te ei kuule, mis rahvas räägib. Teil on vaja raha saada selleks.	Täname arvamuse eest! Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubaajam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikumine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korreieritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/4241120230207leia">https://www.riigiteataja.ee/akt/4241120230207leia</a> Kehtiv).
127.	Eralisik J. R.	08.03.2025	127.1.	1. Trammid teevad suuremat müra kui bussid.	Projekteerimistingimustes on nõue väga läbi vajalikud täiendavad uuringud, mille põhjal tuleb projekteerimise käigus täpsustada rakendatavat müra ja vibratsiooni leevendusmeetmeid. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummimatid rööbaste all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järeli kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapinnale rajatud isoleerimata trammirööbastel täiskirusel liikudes) olla vajjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegseid lahendusi, mille abil tramm ei saa olema bussidest vajjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte tramm. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklithedus trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korreieritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.
			127.2.	2.Trammii pöörangu viimine rannaparki ei sobi üldse ,see eemaldaks suure osa väärtuslikust rohealast.See ei hõlma ainult pöörangut,vaid ka suurt piirkonda pöörangu ümber.	Väiksem tagasipöörde ring (variant 2) on 1,1% pargi pindalast, suurem ring (variant 3) 3,4% pargi pindalast. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppeel kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitsta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
			127.3.	3.Bussid katavad väga hästi piirkonna vajadused Aastaid teenindasid piirkonda bussiliinid 40 ja 48, keegi ei näinud probleemi, nüüdseks on lisandunud bussiliinid 35 ja 66 lähetuse peatub ka bussiliin 3 .Seega teenindab piirkonda 5 bussiliini ,mis ei ole selles piirkonnas kunagi ülerahvastatud.	Täname tagasiside eest! Põhja-Tallinna elanikkond tulevikus suureneb ning liikuvusprobleemid ajas aina süvenevad. Trammii kavandamine edendab ja soodustab säästlike liikumisviiside kasutamist ja keskkonnasõbralikemaid liikumisharjumuste kujunemist. Trammitee ehitamise järgselt korreieritakse busside marsruute (bussiliiklus väheneb), et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.
			127.4.	4.Tegemist on madalamate elamutega asualaga.Jääb selgusetuks kust on võetud prognoos selle piirkonna elanikkonna nii suureks kasvuks.	Uuringud, millel kavandatav trammitee põhineb, on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> (vt Põhja-Tallinna liikuvusuuring).
			127.5.	5.Rannapiirkonna roheala vähendamine kahjustab oluliselt piirkonna elanike huve ja vajadusi.	Täname arvamuse eest! Eesmärk on võimalikult vähe kahjustada roheala. Stroomi rand ja park on ülelinnalise tähtsusega puhkeala ning taotluse eesmärk on promenaadi väärtust ning kõrg- ja madalhaljastust maksimaalselt säilitada, luues koos trammiteega tervikliku tänavalahenduse. Samuti nähakse ette terviklik uushaljastuse lahendus, kaasates projekteerimise voltitud vähemalt maastikuarhitekti tase 7 kutsetunnistust omav maastikuarhitekt.
			127.6.	6.Milliseid sihtgrupele antud trammiliin on mõeldud,keslinnaga on piirkonnal väga hea bussiihendus ka ei anna see liin midagi pelgulinna gümnaasiumi lastele.	Tramm ei ole mõeldud konkreetsele sihtgrupele, vaid on kasutamiseks kõigile. Trammitee trassi valikul oli üheks olulisteks tingimuseks peatuste ümbruses kõrge tihedusega asustuse olemasolu, et trammii oleks võimalik kasutada võimalikult paljudel inimestel. Trammitee ehitamise järgselt korreieritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Pelgulinna Riigigümnaasiumil on juba täna hea ühendus Sõle tn ühistranspordiga (Sõle tn peatusest ca 240 m kaugusel), uuest loodavast trammipeatusest jääb Pelgulinna Riigigümnaasium ca 730 m kaugusele, mis on gümnaasiumiõpilasele samuti sobivas jalgsi käidavas kauguses. Tavapärane jalakäija jaoks sobiv kaugus ühistranspordipeatusest on ca 400-500 meetrit (ca 5-7 minutit jalgsi käimist). Hetkel puudub Kalamajast mugav ja kiire ühendus Pelgulinna Riigigümnaasiumiga, mistõttu trammiliini tekkimisel see ühendus paraneb ja tagab ka kiirema liikumise linnaosasiseselt.
			127.7.	7.Ettepanek selle raha eest,mis kulub uuele trammiliinile , osta akubussid,laienda olemasolevaid teid bussiridadega,see teeb liikuse sujuvamaks,puudub müra,säilitame rohealad.	Täname ettepaneku eest! Välisrahastus on määratud Pelguranna trammitee trassile, seda raha ei ole võimalik mõnele teisele lõigule (või muule tegevusele) ümber suunata. Tallinna arengustrateegia "Tallinn 2035" kohaselt keskendutakse liikuvuse parandamisele läbi alternatiivsete liikumisviiside arendamise ja olemasoleva taristu tõhusama kasutamise. Infos, et Tallinn on soetanud akutrollid, mille üks perspektiivsetest liinidest hakkab kulgema ka mööda Sõle tänavat.

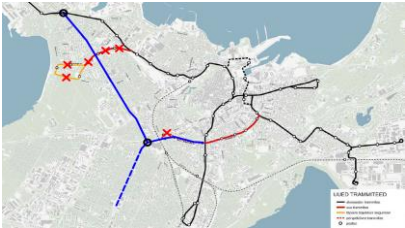


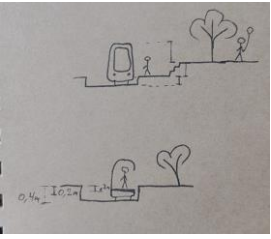
128.	Eraisik T.	08.03.2025, 24.03.2025	128.1.	<p>Ei soovi trammiliini. Не желаю трамвай на штромке, лухангы.</p> <p>Puhangu tänav on juba kitsas,</p> <p>Seal pole palju inimesi tööpäevadel isegi kes sõidavad linna poole hommikul-pool bussit,</p> <p>Seal on juba aukud teel ja kanalisatsioonis ja kõige olulisem - punases majas on praod kogu fassadil ja fundamentil,</p> <p>Seal sõidab 4 bussiliiniit praegu ,seega mõtetu veel midagi lisada, kus elab 30000 elanikku, ja 11% kogu tallinnast lisandatakse aastal mis on kõige vähem linnaosadest. Rohkem põhja tallinnast lahkuvad keslinna või isegi välismaale kus majandus on organiseeritud ja mitte KORUMPEERITUD . Ja sotsid enam ei istu parlamendis kui ka koalitsioonis , seega Ossinovski ei ole kompetentne ja linnapea mandaati vahetatakse aprilli lõpus Keskerakonna juhile.</p>	<p>Projekti raames on plaanis Puhangu tänav korrastada ning avalik ruum kaasaajastada ning lisada rohelust ja vaba aja veetmise võimalusi.</p> <p>Projekteerimistingimustes on nõue viia läbi vajalikud täiendavad uuringud, mille põhjal tuleb projekteerimise käigus täpsustada rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Trammitee ehitamisega ning bussiliikluse ümberkorraldamisega muutub ühistransport kättesaadavamaks ja mugavamaks, et seda eelistada autole ning autode kasutamise vajadus väheneb.</p> <p>Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikeid arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaa, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikumine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Põhja-Tallinna liikuvusuuringu kohaselt ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlikke liikumisviise edendamise. Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida must liiklust eraldiisevat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviitud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25, vt määruse lisa "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" <a href="https://www.rigi.teataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigi.teataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a></p>
129.	Eraisik J. S.	09.03.2025	129.1.	<p>Olen selle projekti vastu. Põhjused on niisugused:</p> <p>1. Müra tase tõuseb.</p>	<p>Projekti tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiasid. Vt ka PT punktid 5.1-5.3. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummutatid rööbastele all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapinnale rajatud isoleerimata trammirööbastel täiskilusel liikudes) olla vajelamad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegsed lahendusi, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte tramm. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklusest trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.</p>
			129.2.	<p>2. Tõuseb transpordihõnetuste määr. Puhangu tänav on päris kitsas, kaks autot sõidavad raskustega teineteise mööda, seal juba asub palju bussipeatusi ja uus tramm vaid raskendab olukorda.</p>	<p>Projekteerimisel nähakse ette terviklik tänavalahendus koos vajaliku liikluskorraldusega (sh eri liiklejate liikumisruumi selge tähistamine). Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse ka busside marsruute (bussiliiklus väheneb), et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Trammide liiklusest ei ole nii suur, et hakaks autodega konflikti looma. Trammitee ehitamisega ning bussiliikluse ümberkorraldamisega muutub ühistransport kättesaadavamaks ja mugavamaks, et seda eelistada autole ning autode kasutamise vajadus väheneb.</p>
130.	Eraisik L. Š.	09.03.2025	130.1.	<p>Совершенно не согласна с трамвайной линией по ул Пухангу и прибрежная часть Штрומка . Не безопасно на узкой улице которая я является активной пешеходной улицей . Шум от движения по металлическим рельсам трамвая мешает отдыху. Линия контактных проводов не принесёт эстетической красоты на улицу. Зона пляжа так же станет более опасной средой для отдыхающих. Нет достаточных исследований о влиянии строительных работ на жилой фонд 60 х годов постройки. Дома уже сейчас имеют глубокие трещины во внутренних и внешних стенах. Стоимость жилья в данном районе упадёт из за близости трамвайных путей, это дополнительный шум. Нет экономического расчёта необходимости трамвайной линии. Основная масса людей пользуется транспортом в этот район для посещения Штрומки кескуса. От трамвайной остановки это на много дальше чем от автобуса. Как жильё ближайшего дома я ПРОТИВ этого проекта.</p> <p>Mitteametlik tõlge: Olen täiesti vastu trammiliinile Puhangu tänaval ja rannäärises Štromka piirkonnas. Kitsal tänaval, mis on aktiivne jalakäijate tänav, pole turvaline. Õhujuhtmete rida ei too tänavale esteetilist ilu. Samuti muutub rannaala puhkajatele ohtlikumaks keskkonnaks.</p>	<p>Projekteerimisel nähakse ette terviklik tänavalahendus koos vajaliku liikluskorraldusega (sh eri liiklejate liikumisruumi selge tähistamine). Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (sh pingid, esteetiliselt lisad elemendid), vähem tühja asfaltpinda. Tagasispõrdeid on trammil kiirus väike ning ehituslikult on võimalik inimesed suunata rööbasteedelt ohutult ületama ka näiteks linnamööbli või haljastusega, terviklik lahendus luuakse koos maastikuarhitektiga. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25, vt määruse lisa "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" <a href="https://www.rigi.teataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigi.teataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a></p>
			130.2.	<p>Mitteametlik tõlge: Metallrööbastel liikuva tramm müra segab puhkamist. Ehitustööde mõju 60ndatel ehitatud elumufondile pole piisavalt uuritud. Majade sise- ja välisseintes on juba sügavad praod. Eluasemekulud selles piirkonnas langevad trammiteede läheduse tõttu, see on lisamüra.</p>	<p>Hea kvaliteetne ühistranspordihõnetus ja peatuse lähedus pigem tõstab kinnisvara atraktiivsust ja väärtust ning kvaliteetne ühistransport meelitab ka arendajaid piirkonda rohkem panustama. Projekti tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiasid.</p>
			130.3.	<p>Mitteametlik tõlge: Puudub majanduslik arvestus trammiliini vajaduse kohta. Enamik inimesi kasutab Stroomi Keskuse külastamiseks sellesse piirkonda transporti. See on trammipeatusest palju kaugemal kui bussist. Lähima maja elanikuna olen selle projekti VASTU.</p>	<p>Projekti tasuvust hinnati enne välisrahastuse taotluse esitamist, kuivõrd taotlemiseks tuli linnal tõendada suutlikkust projekt ellu viia ning näidata, et projekti eeldatav kulude ja tulude suhtarv on positiivne. Vt nt Tallinna ja Harjuma kergirööbastranspordi teostatavus ja tasuvusanalüüs (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>). Trammitee ehitamisega ning bussiliikluse ümberkorraldamisega muutub ühistransport kättesaadavamaks ja mugavamaks, et seda eelistada autole ning autode kasutamise vajadus väheneb. Trammipeatuste asukohtajad jn detailid täpsustuvad projekteerimise käigus.</p>
131.	Eraisik A.	09.03.2025	131.1.	<p>Meie majaanikud ei soovi trammil. See häirib meie elu ja tekitab müra ning vibratsiooni.Rikute ära inimeste elud.</p>	<p>Projekti tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiasid. Vt ka PT punktid 5.1-5.3. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummutatid rööbastele all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapinnale rajatud isoleerimata trammirööbastel täiskilusel liikudes) olla vajelamad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegsed lahendusi, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte tramm. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklusest trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.</p>

132.	Eraisik A. T.	09.03.2025	132.1.	Trammiliin ei ole vajalik_PUNKT.	Täname arvamuse eest! Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikuks elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubaajam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> ).
133.	Eraisik A.	09.03.2025	133.1.	Puhangu tänaval pole trammile kohta	Täname arvamuse eest! Kuna arvamuse avaldaja pole jättnud e-posti aadressi, pole võimalik küsida põhjendusi, miks ollakse kavandatava vastu ning võimalusel ettepanekuid kavandatava parendamiseks.
134.	Eraisik V.	09.03.2025	134.1.	Olen trammitee rajamise rangelt vastu! Tramm toob liigse müra meie rahulikk rajooni.	Projektiga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiad. Vt ka PT punktis 5.1-5.3. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummimatid rööbastele all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapinnale rajatud isoleerimata trammirööbastel täisküsilusel liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehnilisel on võimalik kasutusele võtta kaasaegseid lahendusi, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte tramm. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklustihedus trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.
135.	Eraisik J. K.	09.03.2025	135.1.	Ma armastan projekti!	Täname toetava arvamuse eest!
136.	Eraisik H. K.	09.03.2025	136.1.	Toetan trammitee ehitamist. Väga hea ja kasulik projekt. Annab võimaluse liikuda mugavalt ja kiiresti Puhangu tänavale ja Stroomi randa. Lisaks avaneb võimalus sõita Puhangu tänavale ka Sõle tn. poolt. Minu ja minu lähedaste jaoks suurepärase uus võimalus kiirremini ja paremini liikuda.	Täname toetava arvamuse eest!
137.	Eraisik D. K.	09.03.2025	137.1.	Olen kategooriliselt vastu trammii toomisele Pelguranda. Pelguranna rannaalale see tramm ei sobi, kuna hävitab rannaparki, ka. pöörde alal asuva laste mänguvälja, statsionaarsed male- ja kabelauad ning roheala, mida kasutatakse suviti päevitamiseks, vaikuse, meelerahu ja on suureks ohuks lastele, vanuritele, lammiloomadele. Lisaks tekitab lisakoormuse niigi kitsastele kõnniteedele, tekitab suurt müra ja suunab sila liiga palju inimliklust, kui seda võiks hoopis suunata Kolde pst. poole, mida ka toetan. Lisan manusse satelliitfoto, mis näitab rannalinadel päevitajad Pelguranna trammii planeeritava pöörde alal ja kuidas päevitajad üldiselt rannaala kasutavad. Fotol on näha, et antud plats on äärmiselt populaarne kuna pakub tuulevarju ja on VAIKNE KOHT. 	Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnaehituslikult eelistatud lahendusvariant A, kuivõrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudi ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisi ajate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõige paremini tuleviku arengutega. Variant D (ümberpöörde Putukaväälal) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisi ajate arv väiksem. •Butukaväälal ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatute läheduses väiksem. •Bisaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks liivideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaed ja Putukavääl Kolde pst otsas. Kõik see maksumus lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hijendus.pdf">https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hijendus.pdf</a> •Variant D on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaateist kui variant A.  Kaalutakse kolme võimaliku tagasipöörde variandi vahel. Tõenäoliselt osutub valituks lahendus, mis võimaldab rannaparki maksimaalselt säästa, kuid samas ei lähe vastuollu tehnovõrgu valdajate nõuetega. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui aga projekteerimise käigus selgub, et selline lahendusvariant pole võimalik, tuleb kaaluda ka muid variante.
			137.2.	Olen tutvunud ka alusuuringutega ja need on täiesti ebaadekvaatsed, mis ei arvesta piisavalt Kolde pst. poolsete asutuste ja kortermajadega, nende elanike vajadusega trammii järele. Absoluutselt pole arvesse ka Hipodroomi arendust. Kõik ei saa isegi pargi vihmaveede merest eemale juhtimisega hakkama, rääkimata Mustvee ojaletre filtrim. paigaldamisega, et see ei reostaks rannas merevett, suured slidid üleväl, kus ei soovitada ujumist, täiesti saamatut juhtimine linna poolt. Kuu aega tagasi osteti Pelguranna rannaparki staadioni äärde uued pingid, need on pruuni värvi kuigi olemasolevad rannapargi pingid on kõik valget värvi - see on lihtsalt saamatuse tipp! Meie leibkonnas, kes elame Pelguranna 51 majas, on 3 inimest ja KÕIK ON VASTU! POOLDAME TRAMMI PUTUKAVÄÄLA - KUUH SEE KA LUBATI ALGSELST RAJADA. See, et praegu on arutuse all pöörang Pelgurannas, on kellegi soovist diktaatoripoliitika häbematu otsus.	Vt ka vastust punktis 137.1. Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> . Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalsete trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammii trassivalik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Välisrahasuse taotlus on esitatud Pelguranna trammitee trassile A.  Täname tagasiside eest, edastame info probleemkohtade osas Põhja-Tallinna Valitsusele. Kui teil on teisi konkreetsed parendusettepanekuid, palume need edastada kommunaal@tallinn.lv ja pohja@tallinnlv.ee ning nendega tegeletakse käesolevatest projekteerimistingimustest eraldi.

138.	Eraisik R. A.	10.03.2025	138.1.	Elan Pelguranna tänaval ja ootan väga, et Pelguranna tramm tuleks. Arvan, et see on hea mõte, sest vähendab siinses piirkonnas autoliiklust ja võimaldab otse Pelgurannast kesklinna saada.	Täname toetava arvamuse eest!
139.	Eraisik K.	10.03.2025	139.1.	kategooriliselt vastu! Pelgurand ei vaja trammi. kui juba liini ehitada siis Sõle tn kaudu.	Täname arvamuse eest! Tallinna Transpordiameti hinnangul on Sõle tänaval ühistranspordi ühendus piisavalt hea ning sinna esmajärjekorras trammiteed rajada ei ole vaja. Küll aga on koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringuga ka Sõle tänavale ette nähtud võimalus tulevikus trammitee rajada. Antud juhul on välisrahasutus määratud Pelguranna trammitee trassile ning seda raha ei ole võimalik mõnele teisele lõigule (või muule tegevusele) ümber suunata. Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> . Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna tramm trassivalik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering).
140.	Eraisik H. K.	10.03.2025	140.1.	Tere! Toetan trammi rajamist Pelguranda tingimusel, et trammi tagasipöörde lahendustest valitakse variant nr 1. Variant 2 ja 3 rajamise käigus kahjustatakse oluliselt Stroomi rannaparki ning trammi Pelguranna tänav kahekordse ületamisega kaasneb liikusohhtlik olukord. Variant 1 puhul saab kasutusele võtta senise bussipeatuse taguse tühermaa ning likvideerida Puhangu tänav äärsed näotud garaažid.	Täname toetava arvamuse eest! Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevast kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitsta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
141.	Eraisik A. S.	10.03.2025	141.1.	Olen vastu trammiteele, mis asuks Pelguranna rannapargis.	Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevast kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitsta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
142.	Eraisik J-L. S.	10.03.2025	142.1.	Ei soovi trammiteed Stroomi ranna haljasalale. Trammitee võiks olla pigem putuka välja piirkonnas. Puhangu tn sõidavad bussid.	Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> . Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna tramm trassivalik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Lahendusvariant A tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisijate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõige paremini tuleviku arengutega. Kaalutakse kolme võimaliku tagasipöörde variandi vahel. Tõenäoliselt osutub valituks lahendus, mis võimaldab rannaparki maksimaalselt säästa, kuid samas ei lähe vastuollu tehnovõrgu valdajate nõuetega. Kui aga projekteerimise käigus selgub, et selline lahendusvariant pole võimalik, tuleb kaaluda ka muid variante.
143.	Eraisik K.	11.03.2025	143.1.	Ei ole üldse nõus antud projektiga. Meil on tihe bussiliiklus olemas antud piirkonnas. Uusi maju juurde ehitada ei saa, seal pole lihtsalt ruumi, seega meil puudub nõudlus.	Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikeide arengulade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajagu, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikimine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikumisprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamine (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv</a> ).
144.	Eraisik I. G.	11.03.2025	144.1.	Olen kategooriliselt vastu trammiliini rajamisele Puhangu tänav äärde, eriti randa. Tänav on kitsas ja selle laiendamiseks puudub reaalne võimalus. See ainult halvendab ranna ja Stromka seisukorda. Teil peaks sellise projekti pärast häbi olema	Taotluse eesmärk on promenaadi väärtust ning kõrg-ja madalhaljastust maksimaalselt säilitada, luues koos trammiteega tervikliku tänavalahenduse. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (pingid, esteetiliselt liisud elemendid), vähem tühja asfaltpinda. Projekteerimise kaasatakse haljastuslahenduse väljatöötamiseks volitatud vähemalt maastikuarhitekti tase 7 kutsetunnistust omav maastikuarhitekt. Roheala jääb suure ulatuses puutumata - tagasipöörde variant 2, mis on hetkel perspektiivsem, hõlmaks vaid 1,1% pargi pindalast. Tagasipöördel on trammi kiirus väike ning ehtuslikult on võimalik inimesed suunata rööbasteede ohutult ületama ka näiteks linnamööbli või haljastusega.

		12.03.2025	144.2.	Projekt on absoluutselt absurdne - ei arvesta piirkonna elanike huve, ei ole turvaline, kahjustab metsa ja randa. Transpordiühendus piirkonnas praegu on hea. Parandamist pole vaja. Aga kui kellelgi on trammni vaja siis selleks saab kasutada näiteks tänavad Madala ja Karl, Puhangu tn on liiga kitsas.	Vt ka vastust punktis 144.1. Põhja-Tallinna liikuvusuuringu kohaselt ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise. Arenevas Põhja-Tallinna linnaosas on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliini arendamiseks läbi viidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> . Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliini arendamiseks läbi viidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207eiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207eiaKehtiv</a> , milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammli trassivalik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Välisrahastuse taotlus on esitatud Pelguranna trammitee trassile A.
145.	Eraisik J.	11.03.2025	145.1.	Olen vastu.Trammiliini ehituse käigus vibratsioon ja edaspidi ekspluatatsiooni käigus vibratsioon kahjustab hooneid. Trammli müra on väga häiriv.Tramm Stroomi rannas on lubamatu. See on roheala ja puhketsoon.Olen trammiliini, mis käib Stroomi rannas ja elumajade lähedal VASTU.	Projekteerimistingimustes on nõue viia läbi vajalikud täiendavad uuringud, mille põhjal tuleb projekteerimise käigus täpsustada rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitsta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
146.	Eraisik (nimi puudub)	11.03.2025	146.1.	Tramm ja pöördekoht ei sobi rahulikkude elamurajooni ja rannalalae. see mürareostus mis tekib mõjutuab seal elavate inimeste tervist. Lisatud on sadamatrammi müra, esiemسد elumajad on lähemal kui tehtud video. ega ka pargialal puhkamine trammimüra saatel ei ole just mõnus.	Täname tagasiside eest! Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimat võimalikku tehnoloogiat. Võtame tõsiselt kodanike tagasisidet ka olemasolevate trammide probleemide osas, üritame kaasata erinevaid eksperte ning töötada välja kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused, mille abil Pelguranna tramm saab täna olemasolevatest trammidest parem. Vajadusel viiakse projekteerimise käigus läbi ka muud vajalikud täiendavad uuringud.
147.	Eraisik (nimi puudub)	11.03.2025	147.1.	"mõnusat" müraikast elukeskkonda plaanitakse st sututakse kohalikele peale, kes seda ei soovi. Lisana on lisatud video vanasadamasse liikuvast trammist.	Täname tagasiside eest! Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimat võimalikku tehnoloogiat. Võtame tõsiselt kodanike tagasisidet ka olemasolevate trammide probleemide osas, üritame kaasata erinevaid eksperte ning töötada välja kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused, mille abil Pelguranna tramm saab täna olemasolevatest trammidest parem. Vajadusel viiakse projekteerimise käigus läbi ka muud vajalikud täiendavad uuringud.
148.	Eraisik (nimi puudub)	11.03.2025	148.1.	oi kui "mõnus" on kodus olla, ja oh kui tahaks veel akna lahti teha, sellise püideva müra taustal Lisana on lisatud video vanasadamasse liikuvast trammist.	Täname tagasiside eest! Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimat võimalikku tehnoloogiat. Võtame tõsiselt kodanike tagasisidet ka olemasolevate trammide probleemide osas, üritame kaasata erinevaid eksperte ning töötada välja kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused, mille abil Pelguranna tramm saab täna olemasolevatest trammidest parem. Vajadusel viiakse projekteerimise käigus läbi ka muud vajalikud täiendavad uuringud.
149.	Eraisik A. G.	11.03.2025	149.1.	Trammiliiklust toetan, aga seda, et selleks peab ohverdama mereäärse roheala, kindlasti mitte. Puhangu ja Pelguranna nurgas on nõukogudeaegsed garaažid ja suur kasutu muruplats.	Täname toetava arvamuse eest! Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitsta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.

150.	Eraisik M. M.	11.03.2025	150.1.	<p>Tere!Tallinna uued trammiliini peaksid haarama suuremaid piirkondi ja tõsiselt vähendama autotumist ning tagama võimalikult paljudele linna elanikele ja külastele mugava ühistranspordivõrgu. Seetõttu on ettepanek mitte tegeleda trammiteede projekteerimisega rohekoriidori Putukaväälal ja väikestel tänavatel (Puhangu tn) vaid selle asemel ehitada välja trammitee Kopli/Sõle tänava nurgalt piki Sõle tänavat kuni kuni Kristine keskuse ristmikuni, kus see ühendada Suur-Ameerika tänava trammiteega. Nii ei teki Suur-Ameerika trammitee lõpus ümberpöörangusegadust, piki Sõle tänavat kulgev mugav ja kiire trammiliin haarab palju suuremat elanikkonda ning teeb ülmugavad liikumisvõimalused koolidele, kaubandustele ja elumajadele. Vähendada Sõle tänava autokoormust ja kõik oleksid palju õnnelikumad. Lisaks tekib Sõle ja Kopli tänava ristmikule võimalus ümber istuda Kopli liinile ning Kristine keskuse juures võimalus edasi laiendada trammiteed Mustamäe/Õismäe suunal. Sõle tänaval kulgevale trammiliinile on ruumi, see haaraks kogu Pelgurinna ja Lilleküla. Mere äärde jalutada on mõnus 15 minutit piki Kolde puisteed ja Pelguranna tänavat. Ja putukaväljal saab jalutada liigelda ilma trammita putukaid vaadeldes.</p> 	<p>Täname ettepanekute eest! Tallinna Transpordiameti hinnangul on Sõle tänaval ühistranspordi ühendus piisavalt hea ning sinna esmajärjekorras trammiteed rajada ei ole vaja. Küll aga on koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringuga ka Sõle tänavale ette nähtud võimalus tulevikus trammitee rajada. Antud juhul on välisrahasutus määratud Pelguranna trammitee trassile ning seda raha ei ole võimalik mõnele teisele lõigule (või muule tegevusele) ümber suunata. Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv">https://www.riigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammli trassivalik. Järk-järgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest.</p>
151.	Eraisik O. H.	11.03.2025, 25.03.2025	151.1.	<p>Ma ei ole nõus projektiga. По моему мнению пускать трамвай между жилыми домами, где совсем маленькое расстояние не разумно. У меня там живет дочь, я совсем не хочу, чтоб у нее под окнами ездил трамвай, и стоимость квартиры сразу падает</p> <p>Mitteametlik tõlge: Ma ei ole nõus projektiga. Trammiga sõitmine elumajade vahel, kus vahemaa on väga väike, ei ole minu arvates mõistlik. Mu tütar elab seal, ma ei taha üldse, et tema akna all trammi sõidaks ja korteri maksumus langeb kohe</p>	<p>Tallinnas võisid Kopli liinil suurt müra tegevad trammid vanasti kinnisvara väärtusele negatiivselt mõjuda, kuid tänased trammid on kaasaegsemad - tehnoloogiad on arenenud ning trammid vaikemad. Kuigi tulemused võivad varieeruda olenevalt geograafilisest asukohast ja ajastust, on positiivseid mõjusid uuringitest leitud siiski rohkem kui negatiivseid. Hea kvaliteetne ühistranspordihendused ja peatuse lähedus pigem tõstab kinnisvara atraktiivsust ja väärtust ning kvaliteetne ühistransport meelitab ka arendajaid piirkonda rohkem panustama. Kui koos uute trammiteedega vähendada ka bussiliikluse koormust ja sellest tulenevat müra, siis võimendub trammi positiivne mõju kinnisvara väärtusele veelgi.</p>
152.	Eraisik L. R.	11.03.2025	152.1.	<p>Mööda putukaväila, nil nagu algselt plaanis oli, oleks parim.</p>	<p>Variant D (ümberpöörde Putukaväälal) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalselt reisi ajate arv väiksem.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Putukaväälal ja Kolde pst-i on asutus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuse läheduses väiksem.</li> <li>Bisaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnanäe ja Putukavääl Kolde pst otsas. Kõik see maksumus lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf">https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf</a></li> <li>Variant D on vähem perspektiivikam ka tulevikus arengute ja liini pikendamise võimaluste vaateist kui variant A.</li> </ul>
153.	Eraisik V.	11.03.2025	153.1.	<p>дравствуйте я работаю водитель автобуса (ТЛТ 1 Калонид) живу по соседству по адресу Уус-малева 7, думаю что трамвай нужно довести до пляжа, почему что летний сезон автобусе полностью полный с пассажирами и детьми и с коляски с линий 35/40/66 некоторые пассажиры остаются на остановке что большинство автобусы полные и да место назначения не возможно попасть.</p> <p>Tere, ma töötan bussijuhina (TLT 1 Kalonid) elan naabruses aadressil Uus-Maleva 7, ma arvan, et tramm tuleb randa viia, sest suvehooajal on buss reisijate ja lastega täiesti täis ning 35/40/66 liinide külgkorvist jäävad mõned reisijad peatusesse, et enamik busse on täis ja jah sihtkohta ei pääse.</p>	<p>Täname tagasiside eest, vajalik sisend hoopis teisest vaatenurgast. Nõustume, et suvisel ajal, mil Stroomi rand on populaarne sihtkoht nii teiste asumite kui ka linnaosade elanike seas, pakub tramm mugavat ja kiiret alternatiivi autoga või bussiga tulekule.</p>
154.	Eraisik M.	11.03.2025	154.1.	<p>idiete na hui so svoi tramvaem,na hui on ne nuzhen na rajene.</p> <p>Ebatsensuurse väljenduslaadi tõttu jäetud tõlkimata. Arvamuse sisu: Trammi pole vaja.</p>	<p>Täname arvamuse eest! Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaam, kaugemal Hundipea Paljasaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikumine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoriidore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv">https://www.riigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv</a>).</p>

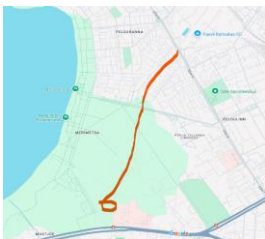
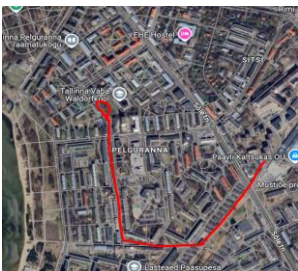
155.	Eraisik M. J.	11.03.2025	155.1.	<p>Tere! Elan Puhangu tänav 12 ja ei ole nõus Pelguranna trammitee rajamisega. Kõigepealt - kas on olemas antud piirkonnas elavate elanike seas läbiviidud küsitlusi, mis kinnitaksid antud trammiliini vajalikkust? Jääb arusaamatuks, kuidas kasvab just Puhangu tänava ja Stroomi ranna piirkonna elanike arv nii massiliselt, et tekib nii suur liikluskorrumus ja vajadus just uue trammiliini järele. Siinkandis elavad pigem just eakamad inimesed, kes ei oma autot, seega pole vaja ka alternatiivne auto kasutamisele igapäevaste sõitude tegemiseks. Milleks lõhkuda normaalselt toimivat bussühendust kesklinnaga ( bussid nr.35 ja nr.40)? Balti jaama sõidab buss nr.66 ja ka trammid nr 1, 2 ja 5. Kuidas parandab antud trammiliini haru ühendavust kesklinnaga? Kas see on loogiline, et kesklinna hakkab sõitma läbi Balti jaama?</p>	<p>Uuringud, millel kavandatav põhineb, on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>). Põhja-Tallinna linnas asuvad tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaam, kaugemal Hundiäpa Paljassareal ning Seevaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisv rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordiktoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavoikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>).</p>
			155.2.	<p>Samuti tekib küsimus, missuguste haridusasutuste hea teenindamise uus trammiliin tagab? Antud projekteerimiskoridori ligiduses on minu teada ainult Pääsupesa lasteaed. Nii Ette Humanitaargümnaasium, Heleni kool ja Pelgulinna Riigigümnaasium, kui ka KOV ja Stroomi rand on hästi ligipääsetavad ka praeguste ühistranspordi peatustest. Need argumentid, mis esitatud uue trammiliini kasulikkusest, on väga nõrgad ja mitteadekvaatsed. Teiseks on suurem liikuvus Stroomi randa ainult suvekuudel, seega kas on vaja parandada ühistranspordi kättesaadavust kolisevate ja viilistavate, peaaegu ööpäev läbi sõitvate trammidega?</p>	<p>Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnaehituslikult eelistatud lahendusvariant A, kui võrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisijate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõige paremini tulevikus arengutele. Trassi valikul oli üheks olulisel tingimuseks peatuste ümbruses kõrge tihedusega asustuse olemasolu, et trammili oleks võimalik kasutada võimalikult paljudel inimestel, mh tagades optimaalse kauguse erinevatest ümberkaudsetest asutustest. Trammipeatustest jääb Stroomi kaubanduskeskus ca 430 m kaugusele, LÕV ca 330 m kaugusele, Heleni kool ca 270 m, Ette Humanitaargümnaasium ca 410 m kaugusele, lasteaed Pääsupesa vähem kui 200 m kaugusele. Ühistranspordi kavandamise osas jäävad eelmaintitud sihtkohad küllaltki mugava jalutuskäigu kaugusele. Tavapärane jalakäija jaoks sobiv kaugus ühistranspordipeatusest on ca 400-500 meetrit (ca 5-7 minutit jalgsi käimist). Pelgulinna Riigigümnaasiumil on juba täna hea ühendus Sõle tn ühistranspordiga (Sõle tn peatusest ca 240 m kaugusel), uuest loodavast trammipeatusest jääb Pelgulinna Riigigümnaasium ca 730 m kaugusele, mis on gümnaasiumilpiasele samuti sobivas jalgsi käidavas kauguses. Hetkel puudub Kalamajast mugav ja kiire ühendus Pelgulinna Riigigümnaasiumiga, mistõttu trammiliini tekkimisel see ühendus paraneb ja tagab ka kiirema liikumise linnasiseselt.</p>
			155.3.	<p>Kuidas tõstab rannaalal päevitajate vahel liiklev tramm puhkeala atraktiivsust? Samuti on huvitav teada, kuidas siis reaalselt hakkaks uus trammitee koridor kulgema? Putukaväila rajamisega on juba alustatud ja kas praeguseks valmis tööd lõhutakse? See on ilmselgelt rahva raha raiskamine. Ka kirjutab Põhja-Tallinna linnas vanem Külli Tammur Põhja-Tallinna Sõnumites (märts 2025) .... kuid projekt näitas, et trammili Putukaväilale tulevikus ei tule. Millegipärast on mul jäänud kahtlus, et selline projekt, kus tramm sõidab mööda Putukaväila, on puru silma ajamine ja kardetakse rahva pahameelt tegeliku tramitrassi osas, kus see keerab Sõle tänavalt esimeste Puhangu tänavate garaažide juurest (3-4 esimest garaaži lähevad lammutamisele)Puhangu tänavale.</p>	<p>Trammitee koridori ettepanek on taotlusega esitatud ning kättesaadav ka materjalide hulgas (vt <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>). Roheala jääb suures ulatuses puutumata - tagasipöördel variant 2, mis on hetkel perspektiivsem, hõlmaks vaid 1,1% paraj pindalast. Putukaväila projekts on arvestatud Pelguranna trammitee perspektiiviga (variant A). Putukaväila osas tuleb ümber ehitada väike osa Sõle tn ümbruses. Küll aga oleks vajalik suuremahuline Putukaväila ümberehitus variant D (ümberpöörde Putukaväilal) puhul, mistõttu oli see üheks argumentiks, miks varianti D kasuks ei otustatud. Nimetatud garaažide küsimus on seotud Manufaktuuri-Sõle-Puhangu tänava ristmiku ümberehitusega, mille realiseerumine selgub projekteerimise käigus.</p>
			155.4.	<p>Samuti oleks vaja kirjalikku garantiid ehitustutõdodega hoonetele kaasnevate mõjude kohta. Puhangu 12 maja on ehitatud 1971. Ma ei taha mõeldagi, mis võib juhtuda nii vana majaga ehitustööde käigus. Kes konkreetselt kompenseerib kahjud ja heastab hoone tehnilise seisukorra halvenemise? Põhja-Tallinna vanem Külli Tammur lubab need tehniliselt lahendada. Millegipärast ei ole usutav jutt ja kui kahju tekitatud, siis peab korterlühistu ise hakkama saama.Seega ei ole vaja igat Euroopa Liidu toel toetavat projekti läbi suruda väikse ringkonna huvidest lähtudes, „et Eesti suurima liikluskorrumusega linnas oleks rohkem võimalusi säästvaks liikumiseks,“ sõnas taristuminister Vladimir Svet.Loodan, et arendajatel on inimlikkust projekt peatada.</p>	<p>Projekti taga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille eeslõigset tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiad.</p> <p>Põhja-Tallinna liikuvusuuringu kohaselt ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise. Arenevad Põhja-Tallinna linnas asuvad vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute (bussiliiklus väheneb), et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.</p>
156.	Eraisik, Tallinna Elanik	11.03.2025	156.1.	<p>Trammiliin tuleks teha Kopli tänavalt mööda endist raudteed Hiile välja, sealt mööda endist kitsarööpmelist raudteed Järve Kitsarööpa/Pärnu maantee ristmiku (Rahumäe sillal peaks ilmselt üherealine olema) ja siis mööda Pärnu maanteed Tondile. Ümberpööramisringid peaks olema Järve keskuse juures, Hiul ja Akadeemia tee kandis. Akadeemia tee juurest võiks hargneda teine liin mööda endist Harku karjääri suunalist raudteed Paldiski maanteeni, mille ääres oleks lõpp-peatus. Teisel pool Paldiski maanteed Harku karjääri endise veduridepoo kohal võiks kolmas trammidepoo olla.Lisaks ideed ühest Türgi linnast: jalgrattatramm. Seal on peale uute trammide ostmist paar vana trammli alles jätud ja nende ühele küljele istmete asemelale jalgrattahoidikud pandud.</p>	<p>Täname ettepaneku eest! Ettepanek on väga suurejooneline ning kahjuks antud projekteerimistingimustega sellist trammiteede trassi ei lahendata. Järk-järgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavoikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks. Ajakohast infot Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti planeeritavate objektide kohta saab jälgida leheküljel: <a href="https://www.tallinn.ee/et/teed">https://www.tallinn.ee/et/teed</a></p>
157.	Eraisik M. A. K.	11.03.2025	157.1.	<p>Ranna osas olev trammli ringrada võiks olla süvistatud nii 2-1m. Sedasi ei oleks trammli kohalolu rannas nii üleolev kuna trammli tunnetuslik kõrgus oleks väiksem. Selle asemel, et ooteplatvormi tõsta, saaks trammiteed süvendada.Seda mõtet peaks muidugi edasi mõtlema, et kui sügavale tramm panna nii, et sõitjad avarikirral trammist siiski välja saaks kasvi väikse astmega.</p> 	<p>Täname ettepaneku eest! Trammile pääs peab vastama ligipääsetavuse nõuetele ning seetõttu astmeid pigem ette ei nähta, kuid ettepaneku võimalikkust kaalutakse projekteerimise käigus. Sellise süveni rajamisel võib muutuda keerulisemaks sademevee ärajuhtimine rööbastelt. Vertikaali muutes muutuvad ka puude kasvatimised, mis võivad puudele saatuslikuks saada - ilmselt eeldaks see veel suuremat ehitustugevust, mille tagajärjel tuleks puud eemaldada.</p>
158.	Eraisik N.	11.03.2025	158.1.	<p>Olen trammli vastu</p>	<p>Täname arvamuse eest! Arvamuse avaldajale saadetud 24.03.25 e-kiri, millega palutud esitada põhjendused, miks ollakse kavandatava vastu ning võimalusel ettepanekud kavandatava parendamiseks.</p>

159.	Eraisik I.	11.03.2025	159.1.	Olen selle trammiliini VASTU.Stroomi rand on roheala, mida ei tohi trammiga rikkuda.Samuti vahetult elumajade kõrval trammiliin on vibratsiooni- ja mürarohke.VASTU	Projekteerimistingimustes on nõue vial läbi vajalikud täiendavad uuringud, mille põhjal tuleb projekteerimise käigus täpsustada rakendatava müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonituru ei ole võimalik kaitsa ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonituru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
160.	Eraisik J. H.	11.03.2025	160.1.	Minu arvamus selline - Mina olen kategooriselt vastu et tramm tuleb PUHANGU TÄ NAVAL ja teeb pööre ranna territooriumil! Läheduses on jalgpalli väli ja väga madal aet ümber kus mängivad lapsed palli ja pall võib juhtuda kukkuda trammii teeletrammii alla koos lapsega!!!	Projekteerimisel nähakse ette eri liiklejate liikumisruumi selge tähistamine. Tagasipöördele on trammil kiirus väike ning ehituslikult on võimalik inimesed suunata rööbasteed ohutult ületama ka näiteks linnamööbli või haljastusega. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonituru ei ole võimalik kaitsa ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonituru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
			160.2.	MINU ETTEPANEK selline et trammii tee tuleb läbi PUTUKAVÄLI JA SEAL TA EI SEGA KEDAGIT!Stroomi ranna metsa ei tohi rikkuda! SEAL ON ILUS JALUTAMISEKS RAHUS RANNA TSOON	Vt ka vastust punktis 160.1. Variant D (ümberpöore Putukaväilal) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukohta tõttu on potentsiaalselt reisijate arv väiksem. •Butukaväilal ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuste läheduses väiksem. •Bisaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaed ja Putukaväil Kolde pst otsas. Kõik see maksumus lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf">https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf</a> •Variant D on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaateist kui variant A.
161.	Eraisik M.	11.03.2025	161.1.	Pärast tutvumist Pelguranna trammiliini ehitusprojektiga soovin väljendada oma muret ja põhjuseid, miks ma olen selle projekti vastu:  Majanduslik ebaotstarbekus: Trammiliini rajamine nõuab suuri rahalisi investeeringuid. Linnal on piiratud eelarve, ja on põhjust muretseda, et neid vahendeid saaks kasutada tõhusamalt muudes valdkondades, nagu haridus, tervishoid või olemasoleva transporditaristu parendamine.	Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Pelguranna trammii projekti kaasrahastatakse Euroopa Regionaalarengu Fondist. Välisrahadust on määratud Pelguranna trammitee trassile, seda raha ei ole võimalik mõnele teisele lõigule või projektile ümber suunata. Projekti tasuvust hinnati enne välisrahaduste taotluse esitamist, kuid võrd taotlemiseks tuli linnal tõendada suutlikkust projekt ellu vial ning näidata, et projekti eeldatav kulude ja tulude suhtarv on positiivne. Vt nt Tallinna ja Harjumaa kergrööbastranspordi teostatavus ja tasuvusanalüüs (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ).
			161.2.	Keskonna tasakaalu rikkumine: Trammiliini ehitamine võib nõuda rohealade hävitamist ja maastiku muutmist, mis avaldab negatiivset mõju piirkonna ökoloogilisele seisundile.	Pigem on trammiteedel ja trammide poolt pakutatul veovõimel keskkonnale positiivsem mõju kui alternatiivsetel motoriseeritud (ühis)transpordiliikidel. Projekteerimisel ja ehitamisel säilitatakse maksimaalselt kõrg- ja madalhaljastust. Samuti nähakse ette teravilki uushaljastuse lahendust, kaasates projekteerimisse volitatud vähemalt maastikuarhitekti tase 7 kutsesunniust omav maastikuarhitekt. Roheala jääb suures ulatuses puutumata - tagasipöörde variant 2, mis on hetkel perspektiivsem, hõlmaks vaid 1,1% pargi pindalast.
			161.3.	Elanike rahulolematust: Kõik Pelguranna elanikud ei toeta trammiliini rajamist. On põhjust karta, et projekt võib halvendada elukvaliteeti müra, tolmuga ja muude ehituse ning trammiliini kasutamise seotud tegurite tõttu.	Projekteerimistingimustes on nõue vial läbi vajalikud täiendavad uuringud, mille põhjal tuleb projekteerimise käigus täpsustada rakendatava müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed, seda ka ehitustööde ajal.
			161.4.	Ebapiisav põhjendus: Esitatud materjalides ei ole piisavalt selgitatud, miks just trammiliini ehitamine on vajalik. Võimalik, et on olemas alternatiivseid lahendusi piirkonna transpordihenduste parandamiseks, mis nõuavad vähem kulutusi ja millel on väiksemad negatiivsed tagajärjed.  Arvestades eeltoodud põhjuseid, pean vajalikuks selle projekti teostatavust uuesti kaaluda ning uurida alternatiivseid lahendusi Pelguranna piirkonna transporditaristu arendamiseks.	Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaam, kaugeamal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi alal) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosas kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusga nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.riligitestaja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv">https://www.riligitestaja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv</a> ).  Trammil on mitmeid eeliseid võrreldes muu liiklusega – see on kiirem, keskkonnasõbralikum ja mahutab rohkem kui buss. • Trammid on suurema veovõimega, mahutades rohkem inimesi kui buss (1 tramm=3-4 busi kande võime pooldest). Seega on tramm parem variant, kui võrd rohkemate busside lisamine vaid võimendaks tulevikus liikuskooomuse suurenemisel ummikute tekkinist. • Tramm on majanduslikult mõistlikum investeering – trammil eluiga on ca 35 aastat, samas kui bussil on ca 14 aastat. • Tramm on keskkonnasõbralikum investeering – tramm tekitab vähem kasvuhoonegaase kui buss.
162.	Eraisik J.	11.03.2025	162.1.	Ei ole nõus trammiprojekteerimisega.	Täname arvamuse eest! Arvamuse avaldajale saadetud 24.03.25 e-kiri, millega palutud esitada põhjendused, miks ollakse kavandatava vastu ning võimalusel ettepanekud kavandatava parendamiseks.

163.	Eraisik B. H.	11.03.2025	163.1.	I'm excited for the tram to come along Puhangu. I just wanted to provide feedback that there are residents living here that want the tram to come as planned. It will make our commute to Balti Jaam and the city center much faster. I know some residents are not so happy but so it always is with change. We have buses coming down Puhangu all day and it isn't a problem at all. Tram line will be similar. I live on Vihuri tn so I'm about 100 meters away from where the tram line is going to be coming and I'll be facing it but I still would like it.  Mitteametlik tõlge: Olen evelil, et tramm tuleb Puhangu tänavale. Tahtsin lihtsalt tagasisidet anda, et on ka elanikke, kes soovivad trammi ehitamist nii, nagu planeeritud. See teeks liikumise Balti jaama ja kesklinna palju kiiremaks. Tean, et mõned elanikud ei ole rõõmsad, kuid nii on muudatustega alati. Iga päev liigub Puhangu tänavale busse ja sellest nagu pole probleemi. Trammiliin oleks sarnane. Elan Vihuri tn, seega ca 100 m kaugusel, kuhu tramm planeeritakse ja vaatega otse trammiliiklusele, kuid sellegipoolest mulle see meeldiks.	Täname toetava arvamuse eest!
164.	Eraisik K. L.	11.03.2025, 25.03.2025	164.1.	Olen kategooriliselt vastu selle projekti. Olen vastu trammiliini ehitamisele järgmistel põhjustel. Mina ja mu abikaasa omame korterit Puhangu 67. majas. Me ei näe mingeid probleeme linnatranspordiga, mis ühendab meie piirkonda teiste linnaosadega. Me oleme rahul tänase liikluse korraldusega. Me elame juba rajatud piirkonnas, seetõttu on väiteid kasvanud rahvaarvu kohta põhjendamatud. Meie seisukohalt ei jää keskkonnasõbralikud elektribussid trammidele alla. Uue liini ehitamine parki halvendaks aga oluliselt piirkonna ökoloogilist olukorda.	Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõike arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaa, kaugemal Hundipea Paljasaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liiklusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud.  On leitud (vt võrdlevat uuringut trammi ja bussi keskkonnasäästlikkuse kohta <a href="https://www.alstom.com/sites/alstom.com/files/2022/09/14/Alstom_Carbone_4_Tramways_or_BRTs_lifecycle_analysis%20_EN.pdf">https://www.alstom.com/sites/alstom.com/files/2022/09/14/Alstom_Carbone_4_Tramways_or_BRTs_lifecycle_analysis%20_EN.pdf</a> ), et kokku 30-aastase eluea jooksul tekitab tänapäevane tramm 57% vähem kasvuhoonegaase kui diislikiitusel põhinev buss, 32% vähem kui pistikühibrüdi põhinev buss ja 23% vähem kui täiselektriline buss. Lisaks on trammid suurema veovõimega, mahutades rohkem inimesi kui buss (1 tramm=3-4 bussi kandevõime poolest).
			164.2.	Failis toodud esimese variant, minu arvates, on vastuolus inimõlguste ja sanitaarnormidega. Mina ja mu abikaasa elame esimesel korrusel. Meie arvates muudab trammiliin akna all müra ja vibratsiooni taset, lisaks langetab see kinnisvara turuväärtust. Meie seisukohalt piirab esimese variant eramandi kaitset, mis on vastuolus demokraatliku ühiskonna põhialustega.	Projektiga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgsed tulemused tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiasid. Tallinnas võisid Kopli liinil suurt müra tegevad trammid vanasti kinnisvara väärtusele negatiivselt mõjuda, kuid tänased trammid on kaasaegsemad - tehnoloogiad on arenenud ning trammid vaiksemaid. Kuigi tulemused võivad varieeruda olenevalt geograafilisest asukohast ja ajastust, on postitiivsed mõjud uuringutest leitud siiski rohkem kui negatiivsed. Hea kvaliteetne ühistranspordihüendus ja peatuse lähedus pigem tõstab kinnisvara atraktiivsust ja väärtust ning kvaliteetne ühistransport meelitab ka arendajaid piirkonda rohkem panustama. Kui koos uute trammiteedega vähendada ka bussiliikluse koormust ja sellest tulenevat müra, siis võimendub trammi postitiivne mõju kinnisvara väärtusele veelgi. Vt ka vastust punktis 164.3.
			164.3.	Teine ja kolmas variant teeks tõsist kahju ranna- ja mereala ökoloogiale. Eelmise suve jooksul, puhastus tödde käigus, on see parki osa juba kannatanud. Näiteks raluti maha kastan, mis oli kohalike elanike lemmik ja kaunistas seda parki osa aastate jooksul. Kõigile on selge, et liini ehitamine selles piirkonnas hävitab parki osa, mis asub meie kodu lähedal, lõplikult, mis minu arvates on vastuvõetamatu.  Loodan väga mõistliku otsuse peale.	Stroomi rand ja park on üleilinnalise tähtsusega puhkeala ning taotluse eesmärk on promenaadi väärtust ning kõrg- ja madalhajastust maksimaalselt säilitada, luues koos trammiteega tervikliku tänavalahenduse. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkulepeld kinnisaja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variant 1 (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevast kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitseda ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
165.	Eraisik R. P.	11.03.2025	165.1.	Väga oodatud ja vajalik liin.	Täname toetava arvamuse eest!
166.	Eraisik H. K.	11.03.2025	166.1.	1.illustratiivne pilt Puhangu tänavast trammiteega tekitab imeliku küsimuse, et kuhu seal veel autoliiklus peaks mahtuma? Või jalgrattad? Kogu tänava hõlmavad kaks trammiteed ju ???	Tramm liigub suures osas (Kopli tänavast kuni Puhangu tn alguseni) muust liiklusest eraldiseisvalt, autodega ühel sõidurajal on tramm vaid Puhangu tänaval. Trammide liiklusterohkus ei ole nii suur, et hakkaks autodega konflikti looma. Trammitee ehitamisega ning bussiliikluse ümberkorraldamisega muutub ühistransport kättesaadavamaks ja mugavamaks, et seda eelistada autole ning autode kasutamise vajadus väheneb. Lõplik lahendusvariant jalg- ja jalgrattatee osas selgub projekteerimise käigus.
			166.2.	2.Kas Paaivil tänavalt tuleb juba valmisrajatud trammitee aluspõhi? Ilma et rahvas oleks selle heaks kiitnud. Iga hinnaga surutakse juba valmis otsus läbi, nii nagu LÕV ise on ammu otsustanud.	Trammikoridori osas on lähtutud erinevatest alusuuringutest. Kopli tänavast kuni Puhangu tn alguseni kavandatakse trammitee liiklusalale, kus varasemalt kulges raudtee. Seega saab väita, et sellel alal taastatakse rööbastranspordi olemasolu. Putukaväli ehituse käigus ei rajata trammitee aluskonstruktsiooni ette, kuid endise raudtee muldkeha on säilinud ning Putukaväli projekt arvestab trammikoridoriga (lahendusvariantiga A). Trammitee jaoks tuleb rajada betoonalus.
			166.3.	3.Bussid niikuini tulevad samuti sealtkaudu, tramm võiks hõlmata bussiliikluset kohti.	Tramm liigub suures osas (Kopli tänavast kuni Puhangu tn alguseni) muust liiklusest eraldiseisvalt, autodega ühel sõidurajal on tramm vaid Puhangu tänaval. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Liiklusalahendus (sh bussiliinid) täpsustub projekteerimise käigus.
			166.4.	4.Keegi ei hakka lõbu pärast jalutama 200m, 400m või 800m trammini, kui ukse all on bussipeatus.	Täname arvamuse eest! Arvestatakse võimalusel bussiliikluse ümberkorraldamisel.
			166.5.	5.Randa ei pea saama otse trammiga, jalutades ongi meeldiv suvel saabuda.	Täname arvamuse eest! Arvestatakse võimalusel bussiliikluse ümberkorraldamisel.
			166.6.	6.Trampipõrdekohaga pargiosakest ei saa enam käsitleda ega kasutada kui endist parki. See jääb surnud alaks.	Stroomi rand ja park on üleilinnalise tähtsusega puhkeala ning taotluse eesmärk on promenaadi väärtust ning kõrg- ja madalhajastust maksimaalselt säilitada, luues koos trammiteega tervikliku tänavalahenduse. Tervikliku haljastuslahenduse väljatöötamiseks kaasatakse projekteerimisse volitatud vähemalt maastikuarhitekti tase 7 kutsetunnistust omav maastikuarhitekt. Roheala jääb suures ulatuses puutumata - tagasipöörde variant 2, mis on hetkel perspektiivsem, hõlmaks vaid 1,1% pargi pindalast. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltipinda.



			166.7.	7. Kuidas saate muuta garaažide kinnistu (mis on 100% elamumaa) äkki "trammitee kinnistuks" ?!	Kinnistu vajadusel võrandatakse ning muudetakse selle sihtotstarvet. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb selles kohas ette transpordimaa juhtotstarbe.
			166.8.	8. Kuidas lahendatakse autode parkimine, kui garaažid kaovad?	Garaažid (vajadusel) võrandatakse tasu eest. Omanikel on soovi korral võimalik osta uus garaaž, parkida auto oma kinnistul, tänavamaal või avalikes parklates.
			166.9.	9. Kesklinnaga on ju seni hea bussühendus olemas. Buss 66 sõidab Balti jaama. Rongide kasutajaid on väga vähe.	Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.
			166.10.	10. Senine vaikne, idülliline ja rahulik Stroomi rand ja rannapark saab häiritud ja lõhutatud pöördumatult!	Täname arvamuse eest! Vt ka vastust punktis 166.6. Projekteerimistingimustes on nõue viia läbi vajalikud täiendavad uuringud, mille põhjal tuleb projekteerimise käigus täpsustada rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed.
167.	Eraisik N. L.	11.03.2025	167.1.	Tere! Elan Puhangu tänaval, majas nr 6. Mul on hea meel, et trammiliin jookseb mööda Putukaväila. Soovin, et saaksin trammipeatusesse ilma suure kaare kõndimiseta ning kui peatus on garaažiühistu juures, siis tahaksin võimalust peatusesse otse kõndida. Ka on mulle, trammitee kõrval elava inimesena, oluline, et trammid helisüsteem ei karjaks peatusesse jõudes väga valjuhäälselt peatuste nimesid, nagu praegu kipub olema. See oleks väga häiriv mürareostus.Ümberpööramiseks ehk eelistan Varianti 1, alternatiiv Variant 2. Variant 1 jätab suurema transpordi rohealast eemal, koos autode ja bussidega, mis jätab rahule Pelgurannale omapärase jalakäijate, päevitajate, piknikupidajate ja kaherentaliste paradisi. NPalun ärge tooge trammii nii ranna- ja vee piirile. Suvekuudel meenub ülejäänud Tallinnale ka, et Pelgurand eksisteerib ja seal käikse nagu nii palju.	Täname toetava arvamuse ja tagasiside eest! Teie tagasiside edastatakse ka Tallinna Transpordiametile. Peatuste asukohad täpsustuvad projekteerimise käigus. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppe kinnisaja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui varianti 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonitruu ei ole võimalik kaista ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerimine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitruu ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
168.	Eraisik A. N.	12.03.2025	168.1.	Vaid inimene, kes kunagi Stroomi rannas ei kõnni, oleks võinud tulla ideega tramm rohelises tsoonis ümber pöörata. Autorid peaksid saama oma osa hilisusest. Palun ärge mätta raha maa alla. Olge nutikas ja lisage mõni muu bussiliin, kui seda seal vaja läheb.	Põhja-Tallinna liikuvusuuringu kohaselt ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise. Arenevas Põhja-Tallinna linnaosas on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> .  Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppe kinnisaja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui varianti 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonitruu ei ole võimalik kaista ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerimine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitruu ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
169.	Eraisik B. J.	12.03.2025	169.1.	Põhja-TLN on tõesti kiiresti arenev, aga vastab tõele, et Stroomiranna osas ei ole uusi elamurajoone. Kiirest areneb Noblessner, Kopli liinid, Bekkeri, Lahepa, Hipodroom. Busse on Stroomi piirkonnas piisavalt. Mittesuvisel hooajal 66, 40 bussid sõidavad Supelranna peatuselt tühjad linna poole. Lisaks on olemas valmidus bussile (peatuste kohad) Kolde puistestel Stroomi poole, aga 66 buss sõidab ainult linna suunas.	Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linnakeskkonna planeerimises tuleb ettenägelikult tänašest päevast kaugemale vaadata. Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavoikogu 16.11.2023 määrusega nr 25, vt määruse lisa "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>
			169.2.	Sõle Kolde ristmik on aastaid väga ohtlik, peale Gümnaasiumi ehitamist üle ristmiku käivad koolilapsed, neid tuleb bussid täis erinevatest linnaosadest, mis teeb ristmiku veel ohtlikumaks. Mina ei luba oma lastel üle selle ristmiku käia, suunan lapsed Nisu peatuse juurde.	Täname tagasiside eest! Edastame teie tagasiside ka Tallinna Transpordiametile ning võimalusel hinnatakse nimetatud ristmiku ohtust, võttes vajadusel ette meetmeid ohutuse parandamiseks, kuid seda siis käesolevatest projekteerimistingimustest eraldiseisvalt.
			169.3.	Kui oleks tramm mööda putukavälja ja kuni Kolde pst, saaksid lapsed gümnaasiumis trammiga käia.	Pelgu linna Riigigümnaasiumil on juba täna hea ühendus Sõle tn ühistranspordiga (Sõle tn peatusest ca 240 m kaugusel), uuest loodavast trammipeatusast jääb Pelgu linna Riigigümnaasium ca 730 m kaugusele, mis on gümnaasiumiõpilasele samuti sobivas jalgsi käidavas kauguses. Ehte Humanitaargümnaasium ca 410 m kaugusele. Variant D (ümberpöörde Putukaväljal) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukohta tõttu on potentsiaalsete reisirajate arv väiksem. • Putukaväljal ja Kolde pst-i on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuste läheduses väiksem. • Lisaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks liigideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnanäed ja Putukaväljal Kolde pst otsas. Kõik see maksumus lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.telihybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5shendus.pdf">https://live.s3.telihybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5shendus.pdf</a> • Variant D on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.

			169.4.	<p>Merimetsas on olemas raudteekoridor, mis võimaldab ehitada tulevikus trammitee kuni Paldiski mnt-ni, nii saaksid lapsed käia Mustjõe koolis ja Kristiine-haabersti lapsed Kolde Gümnaasiumis. See et rannaalale üritatakse suruda raudteet, see on nonsens, ilmselt seda suruvad läbi inimesed kes pole kunagi selles rahulikus piirkonnas elanud või käinud, sest sellel puudub igasugune loogika.</p> 	<p>Põhja-Tallinna liikuvusuuring (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>) kohaselt ei ole Haabersti ja Põhja-Tallinna vahelised liikuvusprobleemid märkimisväärsed, kuna Põhja-Tallinnast peamised liikumised toimuvad Kesklinna ja Lasnamäe suunal. Seetõttu ei ole läbi Merimetsa kaitseala trammiteed kavandatud, kuna trammide rajamine väga pikas lõigus läbi metsa, kus ei ole potentsiaalseid reisirajad, pole otstarbekas ega majanduslikult põhjendatud. Teiseks on Merimetsa kaitseala kaitse-eeskirja kohaselt kaitsealal teede ja tehnovõrgu rajatiste rajamine ning ehitiste püstistamine ilma kaitseala valitseja nõusolekuta keelatud ning erandid on ette nähtud ainult kaitsekorraldus- ja puhkeotstarbeks või juba olemasolevatele rajatistele. Pikemas perspektiivis on Paldiski mnt-le Haaberstist teenindav linnasuunaline tramm ette nähtud ning ühistransport hakkab liikuma ka Ädala tn pikendusest, mis paralleelselt Paldiski mnt-ga Haabersti-Põhja-Tallinna ühendust parandab. Järk-järgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks.</p>
170.	Eraisik E. K.	12.03.2025	170.1.	<p>Olen Stroomi parki lõhkuva tramitrassi vastu. Kui ümberpöörde on väike osa pargist, siis trammil pöördel tekibvast müra on mõjutatud kogu park (paluks uuringut, kui suur see mõju täpselt võiks olla). Väikeses pargis leviks trammide krigin oluliselt rohkem, kui kuskil magistraalil üldises mürafoonis.</p>	<p>Projektiga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringut, mille esialgsel tulemusil tutvustatakse avalikult arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiad. Trammitee ehitamise järgselt korreigeeritakse busside marsruute (bussiliiklus väheneb), et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.</p>
			170.2.	<p>Trammitee rajamine on siiski kompromiss ja ei peaks sõltuma ainult trassiuurimise elanike arvust. Kolde pst ümberpöördega tramm sobiks hästi ja teenindaks rohkem ka Pelgulinna Gümnaasiumi õpilasi (seal on tõesti täiendavat transporti vaja). Ennem trammitee rajamist on vaja kindlasti teha ka müra ja vibratsiooni häiringu uuringud, samuti uurida milline on uue trammiliini mõju Stroomi rannapargile.</p>	<p>Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnaehituslikult eelistatud lahendusvariant A, kuid võrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisirajate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõige paremini tuleviku arengutele. Pelgulinna Riigigümnaasiumil on juba täna hea ühendus Sõle tn ühistranspordiga (Sõle tn peatusest ca 240 m kaugusel), uuest loodavast trammipeatusest jääb Pelgulinna Riigigümnaasium ca 730 m kaugusele, mis on gümnaasiumiõpilasele samuti sobivas jalgsi käidavas kauguses. Hetkel puudub Kalamajast mugav ja kiire ühendus Pelgulinna Riigigümnaasiumiga, mistõttu trammiliini tekkimisel see ühendus paraneb ja tagab ka kiirema liikumise linnaosasiseselt.</p> <p>Variant D (ümberpöörde Putukaväälal) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisirajate arv väiksem.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Putukaväälal ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuste läheduses väiksem.</li> <li>• Isaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaed ja Putukavääl Kolde pst otsas. Kõik see maksumus lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.tellahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf">https://live.s3.tellahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf</a></li> <li>• Variant D on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.</li> </ul>
			170.3.	<p>Kui päriselt keegi tahaks Pelguranna transporti parandada, siis sõidaks tramm Puhangu tänavalt Randalasse, teeks ümberpöörde Waldorfi kooli ees ja sõidaks mööda Randlat ja Puhangut tagasi. Tramm jõuaks rohkemate inimesteni, park jääks lõhkimata, suuri ringe ümber kvartali pole vaja ja busse saaks päriselt ka vähemaks võtta. Kindlasti on võimalik leida mingi lahendus ja ehitada Waldorfile uus jalgpalliplats ja korraldada Randla tänava liiklus sobivaks. Kas on keegi Randla tänava trassi võimalikkust analüüsinud?</p> 	<p>Trassi valik põhineb mitmel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametlike ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammil trassivalik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Välisrahaastuse taotlus on esitatud Pelguranna trammitee trassile A.</p>

171.	Eraisik (nimi puudub)	12.03.2025	171.1.	See kuidas surutakse jõuga ilma kohalikke kuulamata/nendega arvestamaya väiksele kitsale tänavale trammi on uskumatu. Mis puutub Põhja-Tallinna rahvaarv Puhangu tänavasse. Seal ei ole uusaarendusi ja rahvaarvu suurenemist (kui nüüd vaikelt ei plaanita mereäärt täis ehitada).	Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõike arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubaajam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluvõimel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele (sh Puhangu tänavale) rohkem autosid ning sõiduteede liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liiklust eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv</a> ).
			171.2.	Ei ole tehtud ka värskeid uuringuid vibratsiooni ja müra mõjust elanikele kelle akna alla trammi seal mitte elavad isikud jõuga peale suruvad (pidev müram aknaid lahtiei saa teha, normaalselt kodus puhata magada ei saa). Dokumentides on näha et kinnistuste omanikud ei ole nõus ehitusega. Ei ole tehtud ka lisaks uuringuid kui tee ulatub majani nagu näha dok-s. Lisaks halvab ehitus aastateks piirkonna normaalse elukekkonna - puudub ka sellekohane uuring.  Lisana on lisatud video vanasadamasse liikuvast trammist.	Täname tagasiside eest! Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikult arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimat võimalikku tehnoloogiat. Võtame tõsiselt kodanike tagasisidet ka olemasolevate trammide probleemide osas, üritame kaasata erinevaid eksperte ning töötada välja kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused, mille abil Pelguranna tramm saab täna olemasolevatest trammidest parem. Vajadusel viiakse projekteerimise käigus läbi ka muud vajalikud täiendavad uuringud. Infoks, et trammitee jääb eluhoonetest ca 8-12 m kaugusele, mis on linnatänavate standardiga EVS 843 kooskõlas. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> .
172.	Eraisik T.	12.03.2025	172.1.	Täنان, soovin avaldada toetust, Puhangu t. trammiliinile. Ootan seda väga, elan ja töotan Põhja-Tallinnas ning tunnen vägapuudust just sellises marsruudist!	Täname toetava arvamuse eest!
173.	Eraisik (nimi puudub)	12.03.2025	173.1.	Spasibo, 4to razrabatyvaete etot marshrut. O4en' nuzhnoe napravlenie, rabotaju i zhivu v Põhja-Tallinnie i uzhe zhdu, kogda nakonec zapustjat' jetot tramvaj  Mitteametlik tõlge: Täname teid selle marsruudi väljatõtamise eest. Väga vajalik suund, töotan ja elan Põhja-Tallinnas ja ootan juba, millal see tramm lõpuks käima läheb	Täname toetava arvamuse eest!
174.	Eraisik N. M.	12.03.2025	174.1.	Olen vastu uue trammiliini Stroomi rannas. Stroomi rand alati oli jalutamise koht. Lastel oli turvaline rannas jalutada. Minu arvates on ebaturvaline rajada trammiliine Stroomi ranna piirkonnas.	Projekteerimisel nähakse ette eri liikijate liikumisruumi selge tähistamine. Tagasipöördele on trammil kiirus väike ning ehtislikult on võimalik inimesed suunata rööbasteede ohutult ületama ka näiteks linnamööbli või haljastusega. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisaja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonitruu ei ole võimalik kaitsa ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitruu ümberehituse ajast tehnoõrgu valdaja poolt.
			174.2.	Kõige parem variant lase uus tramm putukaväli läbi.	Variant D (ümberpöörde Putukaväli) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalselt reisi ajate arv väiksem. •Butukaväli ja Kolde pst-i on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuste läheduses väiksem. •Isaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaed ja Putukaväli Kolde pst otsas. Kõik see maksumus lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.telahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf">https://live.s3.telahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf</a> •Variant D on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaateist kui variant A.
175.	Eraisik K. L.	12.03.2025	175.1.	Elan Pelgulinna, kuid käin väga sageli Stroomis kõndimas, jooksma ning ei soovi mitte mingil juhul trammiteed Stroomi rannaparki ega sinna lähedusse. Piisavalt palju busse sõidab kesklinna poole ja Lasnamäele, ei ole vaja rohealale, kus enamasti siiski kohalikud inimesed käivad vaba aega veetmas, korraldada trammiteed ega trammi (Tallinnas liikuvad trammid on ka väga lürmakad). Trammiliini kindlasti Puhangu tänav kaudu Stroomi rannaaleni ei ole vaja.Kes tahavad trammiga Stroomi randa sõita, saavad sõita trammiga Maleva peatusesse ja sealt veidi kõndmist on ongi juba Stroomi rand.	Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Põhja-Tallinna liikuvusuuringu kohaselt ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise. Arenevad Põhja-Tallinna linnaosas on vajalik ettenägelikult planeerida muust liiklust eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> . Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammil trassivalik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Kaalutakse kolme võimaliku tagasipöörde variandi vahel. Tõenäoliselt osutub valitaks lahendus, mis võimaldab rannaparki maksimaalselt säästa, kuid samas ei lähe vastuollu tehnoõrgu valdajate nõuetega. Kui aga projekteerimise käigus selgub, et selline lahendusvariant pole võimalik, tuleb kaaluda ka muid variante.

176.	Eraisik A.	12.03.2025	176.1.	<p>Я считаю что данный проект не имеет смысла, так как много транспорта ходит в Põhja Tallinn</p> <p>Mitteametlik tõlge: Usun, et sellel projektil pole mõtet, kuna palju transporti läheb Põhja Tallinna</p>	<p>Täname arvamuse eest! Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>).</p>
177.	Eraisik O.	12.03.2025, 01.04.2025	177.1.	<p>Olen selle projekti vastu meie piirkonnas. Puhangu tänav on väike, kus elab palju pensionäre. Ja isegi kaasaegsed trammid tekitavad vanuritele ja lastele lisamüra ja ohtu. Stroomirand on vaikne ja roheline piirkond, kus jalutab palju lapsi ja lemmikloomadega elanikke ning sealne trammiliin tekitab minu arvates ebamugavust ja ohtu nende turvalisusele.</p>	<p>Projekteerimistingimustes on nõue viia läbi vajalikud täiendavad uuringud, mille põhjal tuleb projekteerimise käigus täpsustada rakendatavat müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Stroomi rand ja park on ülelinnalise tähtsusega puhkeala ning taotluse eesmärk on promenaadi väärtust ning kõrg- ja madalhajastust maksimaalselt säilitada, luues koos trammitega tervikliku tänavalahenduse (sh eri liikijate liikumisruumi selge tähistamine). Tagasispõrdele on trammil kiirus väike ning ehituslikult on võimalik inimesed suunata rööbasteede ohutult ületama ka näiteks linnamööbli või lahutustega. Projekti raames on plaanis Puhangu tänav aalvik ruum terviklikult kaasaajastada ning lisada rohelust ja vaba aja veetmise võimalusi.</p>
178.	Eraisik S. S.	12.03.2025	178.1.	<p>Tere,Puhangu tänav on üsna kitsas. Mõned meie sisehoovid on tupikud ja Sõle tänavale pääseb ainult Puhangu tänav kaudu. Palun öelge, kuidas korraldatakse trammiliini ehituse ja teeremondi ajal eratranspordi juurdepääs elamutele ja parklatele? Kas saan olla kindel, et igal kellaajal, päeval või öösel, on mul võimalik oma hoovist lahkuda ja sinna tagasi pöörduda? Kas päästeteenistused ja kiirabi pääsevad Puhangu tänaval probleemideta soovitud aadressile?</p>	<p>Arvestada. Ehitustööde teostamise ajal peab olema tagatud ligipääs nii kohalikele elanikele kui teenindavatele ja operatiivõidukitele. Ehitusprojekts kajastada liikluskorraldus ehitustööde ajal.</p>
179.	Eraisik A. Ž.	12.03.2025	179.1.	<p>Ma toetan täielikult selle trammiliini ehitamist. Pean kohalike elanike pretensioone alusetuteks ja lialdatuteks.</p>	<p>Täname toetava arvamuse eest!</p>
180.	Eraisik T.	12.03.2025	180.1.	<p>Sulgege projekt ja ärge viige seda ellu. Elanikud on selle vastu, sellesse piirkonda ei ole vaja tramm ehitada. Kui te projekti ellu viima hakkate, blokeerite Sõle tänav ja selles tempos, nagu te ehitate, on pool naabruskonnast kaks aastat linnast ära lõigatud.</p>	<p>Täname arvamuse eest! Ehitustööde teostamise ajal peab olema tagatud ligipääs nii kohalikele elanikele kui teenindavatele ja operatiivõidukitele. Ehitusprojekts tuleb kajastada liikluskorraldus ehitustööde ajal.</p>
181.	Eraisik K. G.	12.03.2025	181.1.	<p>Ma ei toeta trammiliini rajamist Põhja-Tallinna Pelguranna piirkonda. Jätke vähemalt üks park puutumata! Te juba ehitate täis kogu hipodroomi poolse ala. Aitab – ärge rikkuge rannaäärset piirkonda!</p>	<p>Täname arvamuse eest! Kaalutakse kolme võimaliku tagasispõrde variandi vahel. Tõenäoliselt osutub valituks lahendus, mis võimaldab rannaparki maksimaalselt säästa, kuid samas ei lähe vastuollu tehnovõrgu valdajate nõuetega. Kui aga projekteerimise käigus selgub, et selline lahendusvariant pole võimalik, tuleb kaaluda ka muid variante. Tagasispõrde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppel kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitseda ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasispõrde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.</p>
182.	Eraisik J.	12.03.2025	182.1.	<p>Оставить в покое уже людей на улице пухангу много старых домов и нет места для трамвая.Мы хотим тишины а не грохот трамваев!</p> <p>Mitteametlik tõlge: Jätta inimesed rahule; Puhangu tänaval on palju vanu maju ja trammile ei mahu. Tahame vaikust ja mitte trammide müra!</p>	<p>Projekti tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiad.</p>
183.	Eraisik M. K.	13.03.2025	183.1.	<p>Считаю, что в нашем районе достаточно транспорта для передвижения в любую часть города. В данный момент транспорт успешно справляется с потоком пассажиров и учитывая плотность застройки нашего района появление дополнительных жителей вообще не предполагается. С постройкой трамвайной линии будет нагрузка как физическая так моральная на нас простых жителей района. Я категорично против проведения трамвайной линии в нашем районе, как и большинство жителей нашего района.</p> <p>Mitteametlik tõlge: Usun, et meie piirkonnas on piisavalt transporti, et sõita ükskõik millisesse linnaossa. Hetkel tuleb transport reisijatevoogudega edukalt toime ja arvestades meie piirkonna arengutõhust, pole täiendavate elanike tekkimist üldse oodata. Trammiliini rajamisega kaasneb nii füüsiline kui ka moraalne koorem meie, selle piirkonna tavaelanikele. Olen kategooriliselt meie piirkonda trammiliini rajamise vastu, nagu enamik meie piirkonna elanikke.</p>	<p>Linnakeskkonna planeerimises tuleb ettenägelikult tänasest päevast kaugemale vaadata. Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>).</p>

184.	Eraisik (nimi puudub)	13.03.2025	184.1.	Tramm ei sobi Puhangu tn, samuti pole sellest kasu põhja-tallinna (teadlikult väikse tähega) elanikele, Puhangu tn ei ole objektie kuhu rahvassid liiguvad, koolid jm jäävad kaugele keegi ei hakka käima 800m peatusest kooli.	Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnaehituslikult eelistatud lahendusvariant A, kuivõrd see tagab kiire ja kõlge otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisijate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõlge paremini tuleviku arengutega. Trassi valikul oli üheks olulisest tingimuseks peatuste ümbruses kõrge tihedusega asustuse olemasolu, et trammil oleks võimalik kasutada võimalikult paljude inimestel, mh tagades optimaalse kauguse erinevatest ümberkaudsetest asutustest. Trammipeatustest jääb Stroomi kaubanduskeskus ca 430 m kaugusele, LOV ca 330 m kaugusele, Heleni kool ca 270 m, Ehte Humanitaargümnaasium ca 410 m kaugusele, lasteade Pääsupesa vähem kui 200 m kaugusele. Ühistranspordi kavandamise osas jäävad eelmainitud sihtkohad küllaltki mugava jalutuskäigu kaugusele. Tavapärane jalakäija jaoks sobiv kaugus ühistranspordipeatusest on ca 400-500 meetrit (ca 5-7 minutit jalgsi käimist). Pelgulinna Riigigümnaasiumil on juba täna hea ühendus Sõle tn ühistranspordiga (Sõle tn peatusest ca 240 m kaugusel), uuest loodavast trammipeatusest jääb Pelgulinna Riigigümnaasium ca 730 m kaugusele, mis on gümnaasiumiõpilasele samuti sobivas jalgsi käidavas kauguses. Hetkel puudub Kalamajast mugav ja kiire ühendus Pelgulinna Riigigümnaasiumiga, mistõttu trammiliini tekkimisel see ühendus paraneb ja tagab ka kiirema liikumise linnaosasiseselt.
			184.2.	Lisaks halvendab tramm piirkonna elanike elamistingimusi, rikub kodurahu. Tänav tehakse Puhangu tn majadeni? Pole tehtud ühtegi uuringut vibratsiooni mõju elamutele. Teostamata on mürauuringud, müra mõju elanike tervisele, kes piirkonnas elavad. Projekteerimistingimustes on selgelt kirjas ühistuste vastuseis trammile.  Lisana on lisatud video vanasadamasse liikuvast trammist.	Täname tagasiside eest! Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimat võimalikku tehnoloogiat. Võtame tõsiselt kodanike tagasisidet ka olemasolevate trammide probleemide osas, üritame kaasata erinevaid eksperte ning töötada välja kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused, mille abil Pelguranna tramm saab täna olemasolevatest trammidest parem. Vajadusel viiakse projekteerimise käigus läbi ka muud vajalikud täiendavad uuringud. Tänavalahendus selgub projekteerimise käigus. Stroomi rand ja park on ülelinnalise tähtsusega puhkeala ning taotluse eesmärk on promenaadi väärtust ning kõrg- ja madalhaljastust maksimaalselt säilitada, luues koos trammiteega tervikliku tänavalahenduse. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (sh pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltipinda. Trammitee ehitamise järgselt korreigeeritakse busside marsruute (bussiliiklus väheneb), et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.
185.	Eraisik S.	13.03.2025	185.1.	Я категорически против уничтожения кустарников и деревьев ради приложения трамвайной линии. Вы уже и так заасфальтировали дорогу для насекомых, на которой проживали тысячи маленьких животных. К тому же, на Штромке живут зайцы, лисы, ежи и другие животные, для которых трамвай представляет смертельную опасность. Трамвай можно пустить вдоль парка, по улице Пельгуранна и вывести по Пухангу. Около Павлаи тоже живут много несчастных, затравленных животных. Хотелось бы, чтобы вы помнили, что кроме эгоистичного человечества на нашей планете существует ещё много живых существ и растений которые имеют такое же право на жизнь, как и мы, но которые ежедневно погибают в неподающихся учёту количествах, ради благополучия и "аппетитов" людей. Я - за природу, хотя и одна!  Mittametlik tõlge: Olen kategooriliselt vastu põõsaste ja puude hävitamisele trammiliini lisamise nimel. Olete juba sillutanud tee putukatele, millel elasid tuhanded väikesed loomad. Lisaks elavad Shtromkal jäneseid, rebased, sillid ja muud loomad, kellele tramm kujutab surmaohtu. Trammiga saab sõita mööda parki, mööda Pelguranna tänavat ja välja mööda Puhangi. Paavil lähedal elab ka palju õnnetu, küttud loomi. Tahaksin meele pida, et lisaks isekale inimlikkusele on meie planeedil palju rohkem elusolendeid ja taimi, kellel on samasugune õigus elule kui meil, kuid kes surevad iga päev lugematul hulgal inimeste heaolu ja "isude" nimel. Olen looduse poolt, kuigi olen üks!	Taotluse eesmärk on promenaadi väärtust ning kõrg- ja madalhaljastust maksimaalselt säilitada, luues koos trammiteega tervikliku tänavalahenduse. Tervikliku haljastuslahenduse väljatöötamiseks kaasatakse projekteerimise ka volitatud vähemalt maastikuarhitekti tase 7 kutsetunnistust omav maastikuarhitekt. Tagasipöördel on trammil kiirus väike ning ehituslikult on võimalik inimesed suunata rõõbastele ohutult ületama ka näiteks linnamööbli või haljastusega. Trammitee trassil Puhangu-Pelguranna-Kolde pst-Putukaväli oleks ehitustehniliselt keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisijate arv väiksem. •Butukaväälil ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv väiksem. •Trammitee suunamine Kolde pst-le tähendaks ka märgatavalt pikemat marsruuti (st aeglaseim ühendus), mis vähendaks trammiliikluse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega. •Bisaks oleks lahendus ehitustehniliselt keerulisem, kuivõrd Pelguranna tänavaga ja osaliselt Kolde pst-ga paralleelselt kulgeb suur kanalisatsioonitoru, mille peale ega lähedusse ei ole paralleelselt kulgevad trammiteed võimalik rajada (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused). Toru ümberehitamine on väga kallis ning ei kuulu antud projekti mahtu. Et trammiteed saaks selle trassivaliku järgi kavandada, peaks selle rajama rannaparki või Pelguranna tänav hoonete kõrvale. Seda varianti ei valitud, kuna see lahendus oleks märkimisväärselt kulukam - see eeldaks tänavaruumi ümberkujundamist pikemas mahus, tooks kaasa ulatuslikuma tehnovõrkude ümberehituse linna eelarvest, oleks suuremas ulatuses muu liiklusega samas koridoris ning trammitee rannaparki kavandamisel hõlmaks suurema osa rannapargist kui variant A. •Selline marsruut on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.
186.	Eraisik H. S.	13.03.2025	186.1.	Uus tramm on väga vajalik meie piirkonda. Oleme igati pooll antud projektiga. Uus tramm parandab ühistranspordi võimalusi, tramm on kiire ja mugav liikumisviis ning ei sõitu muust liiklusevoolust.	Täname toetava arvamuse eest!
187.	Eraisik (nimi puudub)	13.03.2025	187.1.	...., et luua Põhja-Tallinna ja Kesklinna vahele kiirem ja mugavam ühendus - see ei loo ju põhja-tallinna ja kesklinna vahelist ühendust. et inimesed tulevad autoga Puhangusse selleks et sõita Balti jaama, tõsiselt Tallinna linn??Koolid, lasteaiad jms on planeeritavast trammiteest ikka väga kaugel, see ei pane autodest loobuma.	Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnaehituslikult eelistatud lahendusvariant A, kuivõrd see tagab kiire ja kõlge otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisijate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõlge paremini tuleviku arengutega. Trammipeatustest jääb Stroomi kaubanduskeskus ca 430 m kaugusele, LOV ca 330 m kaugusele, Heleni kool ca 270 m, Ehte Humanitaargümnaasium ca 410 m kaugusele, lasteade Pääsupesa vähem kui 200 m kaugusele. Ühistranspordi kavandamise osas jäävad eelmainitud sihtkohad küllaltki mugava jalutuskäigu kaugusele. Tavapärane jalakäija jaoks sobiv kaugus ühistranspordipeatusest on ca 400-500 meetrit (ca 5-7 minutit jalgsi käimist). Pelgulinna Riigigümnaasiumil on juba täna hea ühendus Sõle tn ühistranspordiga (Sõle tn peatusest ca 240 m kaugusel), uuest loodavast trammipeatusest jääb Pelgulinna Riigigümnaasium ca 730 m kaugusele, mis on gümnaasiumiõpilasele samuti sobivas jalgsi käidavas kauguses. Hetkel puudub Kalamajast mugav ja kiire ühendus Pelgulinna Riigigümnaasiumiga, mistõttu trammiliini tekkimisel see ühendus paraneb ja tagab ka kiirema liikumise linnaosasiseselt.
			187.2.	Piirkonna väärtust see küll ei tõsta, vastupidi elanike elukeskkond halveneb kaasneva müra ja vibratsiooni tõttu. Puhangu tänavat trammitee küll atraktiivsemas ei muuda, vastupidi ja mis vaba aja veetmise kohad trammil teele? või elanike akende alla? trammil müra tõttu akniad lahti ei saa teha, välja puhata ei saa, kes hüvitab tekkivad tervisekahjudkuidas mõjutab vibratsioon maju?	Projekti raames on plaanis Puhangu tänav aalisk terviklikult kaasajastada ning lisada rohelust ja vaba aja veetmise võimalusi. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltipinda. Projekteerimistingimustes on nõue vial läbi vajalikud täiendavad uuringud, mille põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiad.


188.	Eraisik K.	13.03.2025	188.1.	<p>Добрый день! Считаю не допустимым строительство трамвайной линии на улице Пухангу и зелёной зоне Штрюми. Не правильно будет строить трамвайные путь в нутри района в близи жилых домов и внутренних дворов. Думаю стоит ограничить строительство и пустить трамвай по улице Сале. Альтернативным и более логичным вариантом думаю мог бы послужить маршрут трамвайного пути на улицах Ситси-Мадала-Рандла-Кари-Ситси.</p> <p>Mitteametlik tõlge: Tere pärastlõunast Pean vastuvõetamatuks trammiliini rajamist Puhangu tänavale ja Stroomi rohealale. Vale oleks rajada trammiteed ala sisse, elamute ja hoonide lähedusse. Arvan, et tasub ehitust pilrata ja trammil Sõle tänaval sõita. Alternatiivne ja loogilisem variant võiks minu arvates olla trammitee Sitsi-Madala-Randia-Kari-Sitsi tänavatel.</p>	<p>Tallinna Transpordiameti hinnangul on Sõle tänaval ühistranspordi ühendus piisavalt hea ning sinna esmajärjekorras trammiteed rajada ei ole vaja. Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtivi">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtivi</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammili trassivalik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Välisrahistuse taotlus on esitatud Pelguranna trammitee trassile A.</p>
189.	Eraisik P. R.	13.03.2025	189.1.	<p>Tere, Olen nõus, et linn vajab uusi ühistranspordi võimalusi. Elanikond kasvab ja linn areneb. Ma ei ole vastu rajatavale trammiliinile, kuid olen vastu planeeritavale ümberpöörde kohale keset Stroomi rannaparki.</p>	<p>Täname toetava arvamuse eest! Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppel kinnisaja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteeirmise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevad kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitsa ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.</p>
			189.2.	<p>Projekti tutvustuses jäävad nii mõnedki kohad väga arusaamatuks. Väidetavalt väheneks kasutajate arv, kui trammitee tehtaks putukaväljal Kõlde puiestee suunal. Samas jääks siis see märkimisväärselt lähemale Pelgulinna Riigigümnaasiumile, kuhu õpilased üle linna kooli sõidavad. Linnale on tehtud ka pöördumisi, et sellel suunal oleks hädasti liia transporti vaja, kuna hommikuti enne kooli algust ja tundide lõppedes ummistavad lapsed Kõlde peatusest läbivõetavad bussid ja osad jäävad lausa maha. Sügsest liisandub sinna veel 300 õpilast. Samas seatakse oluliseks argumendiks, et puhangu tänavale inimesed soovivad otse toa uksest trammile astuda. Tramm, kui kõige efektiivsem transpordivahend linnas - pigem siis, kui seelie liikumine on sõltumatu autoteest ehk nii nagu hetkel kopli suunal. Autodega samal teel sõitev tramm ei ole kindlasti väga kindel sõiduvahend. Mis igand teel juhtub, ei saa sõita ei autod ega trammid. Trammide seisak keset teed (rikked, avariid jne) paneb seisma sellel teel kogu liikuse lisaks halvab ka juurdepääsu operatiivautodele.</p>	<p>Täname ettepaneku eest! Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnaehitussuhtl eelistatud lahendusvariant A, kuivõrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudi ka mitmeid asutusi, millest tulevanel on potentsiaalsete reisi ajate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõige paremini tuleviku arengutega. Pelgulinna Riigigümnaasiumil on juba täna hea ühendus Sõle tn ühistranspordiga (Sõle tn peatusest ca 240 m kaugusel), uuest loodavast trammipeatusest jääb Pelgulinna Riigigümnaasium ca 730 m kaugusele, mis on gümnaasiumilgiplasele samuti sobvas jalgsi käidavas kauguses. Hetkel puudub Kalamajast mugav ja kiire ühendus Pelgulinna Riigigümnaasiumiga, mistõttu trammiliini tekkimisel see ühendus paraneb ja tagab ka kiirema liikumise linnaosadesse. Tramm liigub suures osas (Kopli tänavast kuni Puhangu tn alguseni) muust liikusest eraldiseisvalt, autodega ühel sõidurajal on tramm vaid Puhangu tänaval. Trammide liikustehdus ei ole nii suur, et hakkaks autodega konflikti looma. Trammitee ehitamisega ning bussiliikuse ümberkorraldamisega muutub ühistransport kättesaadavamaks ja mugavamaks, et seda eelistada autole ning autode kasutamise vajadus väheneb. Trammiliinis peaks tekkima tõrkeid, siis ei tähenda see liikuskatkestust kogu piirkonnas - tõrge lahendatakse operatiivselt samamoodi nagu mujal linnas, naheis liikuses ette ümberkorraldused kuni tõrke kõrvaldamiseni.</p>
			189.3.	<p>Väide, et pöörak võtab ainult mõne protsendi rannapargist. Miks ei räägita, kui suur on mõjula trammitee läheduses. Kui lähedale saavad jääda jalutusrajad, mänguväljakud? Kui suure ala võtab see ära suveti rannapargis vaba aega veetvatel elanikel? Seda enam, et ka Andro Mänd tõi ise välja projekti tutvustusel, et pöörakud on kõige mürarohkemad piirkonnad trammiteel. Sama väideti Tallinna linna müravahendamise projekti tutvustades, et lisaks autodele on suured müraallikad ka rööbastransport. Nii et müra ja läbi pargi sõitev tramm ei ole mingi probleem, et seal rööbaste kõrval piknikutekk maha panna ja perega aega veeta? Postitati video, kus härra Mänd väidab, et üle putukavälja kulgev trammitee kaotaks ära kogukonna aia ja suure parkimisplatsi (i viimane näeb välja nagu mustlaslaager) aga samas mujal väidab, et stroomi rannapargile ei avalda see mingit negatiivset mõju. Kuidas siis ühel rohealal on see nii hävitava mõjuga aga teisel kõõmes? Miks ei vastata inimeste küsimustele, miks peab see pöörak pargis olema? Alati suundub vastus teemast kõrvale ja taandub trammiliini vajadusele mitte sellele, kas seda oleks ka kuidagi teisiti võimalik teha, ilma kohalike väärtuste hävitamiseta. Miks on trammitee lähedus kogukonna aiale hävitavam, kui rannapargile, kus on samuti värselt valminud spordiväljak ja loolevad teerajad, kus inimesed jalutavad, spordivad, pargipinkidel linnaalau ja merekohinat kuulavad, pikniku peavad?Projekti tutvustusel ütles Andro Mänd, et linnavalitsus ootab ettepanekuid, kuidas kohalike pargikeskkondasid uuendada ja kaasajastada, siis vastuseks ütlen, et palun mitte juba olemasolevat keskkonda ja rikkust lõhkudes.</p>	<p>Vt ühtlasi vastust punktides 189.1. ja 189.2. Tänavalahendus täpsustub projekteeiramise käigus. Mõlema variandi puhul on oluline, kuhu rajatakse ümberpööramise koht. Kavandamiseks arvestatakse esmalt ikkagi olemasoleva vabade munitispaalomandis olevate kinnistutega (lisaks on oluline maa sihtotstarve). Erakinnistuid hõivatakse vaid põhjendatud juhtudel, kui muud paremat lahendust ei ole. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Variant D (ümberpöörde Putukaväljal) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukohta tõttu on potentsiaalsete reisi ajate arv väiksem, lisaks vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluse vaatest. Stroomi rand ja park on ülelinnalise tähtsusega puheala ning taotluse eesmärg on promenaadi väärtust ning kõrge ja madalalastust maksimaalselt säilitada, luues koos trammiteega tervikliku tänavalahenduse. Taotleja on projekteeiristingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteeiramise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiasid.</p>
190.	Eraisik T.	13.03.2025	190.1.	<p>Olen trammiliini ehitamise vastu.Meie maja on ujukil ja vajub aeglaselt maa alla ilma tarbetu koormuseta. Neile, kes soovivad randa külastada, on piisavalt 4 busi.Puhangu tänaval elades kuulen, kuidas Kopli tänaval tramm peatab/algab liikuma.Vajame väga ühistransport, mis ühendab Kopli ja Öismäe.</p>	<p>Täname arvamuse eest! Teie tagasiside edastatakse Tallinna Transpordiametile, võimalusel arvestatakse tagasisidega busside marsruutide ümberkorraldamisel. Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Projekteeiristingimustes on nõue viia läbi vajalikud täiendavad uuringud, mille põhjal tuleb projekteeiramise käigus täpsustada rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed, võttes kasutusele kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused.</p> <p>Järk-järgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtivi">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtivi</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks.</p>
191.	Eraisik N.	14.03.2025	191.1.	<p>Ei! Tramm teeb sõites ebameeldivad heeli. Teed ei ple mõeldud trammiteedele.Piirkonnas on hea bussiyhendus.Meie pirkonna vanade majadega tänavat ei saa võrrelda Helsingi vanade majadega tänavaga.</p>	<p>Projekteeiristingimustes on nõue viia läbi vajalikud täiendavad uuringud, mille põhjal tuleb projekteeiramise käigus täpsustada rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Taotleja on projekteeiristingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteeiramise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiasid. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammitee ehitamise järgset korrigeeritakse busside marsruute (bussiliikuse väheneb), et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25, vt määruse lisa "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtivi">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtivi</a>)</p>


192.	Eraisik M. P.	14.03.2025	192.1.	Tere,Olen kavandatava trammitee otsesesse mõjupiirkonda jääva maja (Puhangu 67) KÜ juhatuse liige. Maja KÜ juhatuse arvates on trammli tagasipöörde variant 1, mis tuleks otse meie majaseisele platsile täiesti mõeldamatu. Kõige suurem hirm on trammli pööramisega kaasnev müra (tõenäoliselt tugev krigin, viilin ja kolin), mille eest ei oleks majaelanikel mitte mingit kaitset. Müra ja ilmetu ehitis maja ees, ei tõsta kindlasti maja kinnisvara hinda ja lõhkus meie maja jaoks tulevikus igasuguse võimaluse kenaks ja vaikselt mereäärseks elukekkonnaks. Eelistame tagasipöörde variante, mis on rannapargis.	Kaalutakse kolme võimaliku tagasipöörde variandi vahel. Tõenäoliselt osutub valituks lahendus, mis võimaldab rannaparki maksimaalselt säästa, kuid samas ei lähe vastuollu tehnovõrgu valdajate nõuetega. Kui aga projekteerimise käigus selgub, et selline lahendusvariant pole võimalik, tuleb kaaluda ka muid variante. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitsta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
193.	Eraisik I.	14.03.2025	193.1.	Ei soovi trammiteed, see toob kaasa müra ja vibratsiooni	Projektiiga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgsed tulemused tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiaid. Vt ka PT punktid 5.1-5.3. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummimatid rõõbaste all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapiinnale rajatud isoleerimata trammirööbastel täiskirusel liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegsed lahendusi, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte tramm. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklusterhused trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.
194.	Eraisik V.	14.03.2025	194.1.	Ei ole nõus antud projektiga. Pigem rajada trammitee Kolde tänaval kus on Politsei.	Variant D (ümberpöörde Putukaväälal) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisiaste arv väiksem. •Putukaväälal ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuse läheduses väiksem. •Bisaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaaed ja Putukavääl Kolde pst otsas. Kõik see maksumus lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5shjendus.pdf">https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5shjendus.pdf</a> •Variant D on vähem perspektiivkam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.
195.	Eraisik P. N.	15.03.2025	195.1.	Trammi- ja kergliikuse arendamine on väga hea uudis! Loodan, et rattateed rajatakse mõlemale poole teed, mis kulgevad otse, ilma põigetega ja eraldatuna autoteest (eelistatavalt haljastusega). Trammitee rõõbaste vahel võiks kasvada muru Helsinki eeskujul, see aitaks vähendada tarbetut vihmaeet ja soojuse kogunenist, samuti looks meeldivama keskkonna. Samuti oleks väga oodatud kõrghaljastus müra vähendamiseks ja suvel kuumusemõjude vähendamiseks. Samuti võiks olla arvukalt mugavaid pinke ja puhkekohti (st poleks otse vastu teed, vaid ümbritsetud rohelusega), et neil, kellel on keerulisem liikuda oleks samuti võimalik teed kasutada. Samuti on vajalik autode piirkiruse langetamine 30 kilomeetri tunnis selleks, et soodustada mõistlikemaid transpordivõtte, vähendada müraeostust ja parandada õhukvaliteeti. Siin on asjakohane artikkel, mis kirjeldab, mis eranditult igas Euroopa linnas, mis on langetanud linnatänavate piirkiruse 30 km/h, vaatamata algsetele kõhklustele, on olnud näha positiivseid muutuseid. <a href="https://www.europeandatajournalism.eu/cp_data_news/none-of-the-european-cities-that-lowered-the-speed-limit-to-30-km-h-regrets-it/">https://www.europeandatajournalism.eu/cp_data_news/none-of-the-european-cities-that-lowered-the-speed-limit-to-30-km-h-regrets-it/</a>	Täname ettepanekute eest! Võimalusel arvestatakse nendega projekteerimise käigus lõpliku lahenduse väljatöötamisel. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltipinda. Projekteerimisel ja ehitamisel säilitatakse maksimaalselt kõrg- ja madalhaljastust. Samuti nähakse ette terviklik uushaljastuse lahendus, kaasates projekteerimise volitatud vähemalt maastikuarhitekti tase 7 kutsesuntnist omav maastikuarhitekt.
196.	Eraisik I. S.	15.03.2025, 25.03.2025	196.1.	Ei soovi trammi liini. Selle pärast et seal rajoonis käib kolm bussi. Roheline ala peab jääma alles.	Täname arvamuse eest! Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitsta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
197.	Eraisik J.	15.03.2025	197.1.	Tere!Olen Puhangu tänava elanik ning minu pere (noor pere kahe lapsega) on kateooriliselt vastu trammitrassi rajamisele Puhangu tänavale ja Stroomi ranna piirkonda. Pean seda ideed rumalaks ja läbimõtlematuks – see transpordiliik ei sobi siia mitte kuidagi.Te olete juba teinud ühe mõttetu otsuse, suunates kõik bussid Lasnamäele. Selles otsuses puudub igasugune loogika. Transpordi ooteaeg on pikenenud, bussid hilinevad ning selle tulemusena olen sunnitud kasutama isiklikku autot.Töötan Ülemiste Citys ja ei näe mingit probleemi sõita bussiga number 40 keslinna ning seal ümber istuda teisele liinile – nii nagu see toimis enne marsruutide muutmist. Mulle jääb täiesti arusaamatuks, miks kõik bussid suunati Lasnamäele.Enne kui langetate järgmisi läbimõtle mata ja analüüsimata otsuseid, soovitan teil palgata oma meeskondades pädevamaid spetsialiste.	Täname arvamuse eest! Teie tagasiside edastatakse Tallinna Transpordiametile, võimalusel arvestatakse tagasisidega busside marsruutide ümberkorraldamisel.
198.	Eraisik B. L.	15.03.2025	198.1.	Elan aadressil Puhangu 34 ning arvan, et trammitee kavandamine mõõda Puhangu tänavat ei ole mõistlik. Tänav on kitsas ning thedadalt majadega ääristatud. Siit saab juba praegu väga ilusti mitme erineva bussiga keslinna üsna kiiresti, kuid need bussid tekitavad juba praegu päris palju müra. Vaieldakse küll, et uued trammid on sirgelt liikudes väga vaiksed, kuid uued trammid peatustes piiksuavad ja vilguvad ning teavitavad väga valjult peatuste nimesid. Samuti tuleks trammi ümberpöörde koht minu majale väga lähedale ning pööramisel ei ole trammid kindlasti vaiksed. Nagu ütlesin, saab hetkel väga kiiresti bussidega keslinna ning kindlasti saaks kiiremini, kui Tallinnas antaks ühistranspordile liikluses eelis. Kui trammidele saab rajada oma liikuskoridori ning need ei ole muust liiklusest takistatud, siis saab seda teha ka bussidele. Trammide probleem on see, et kui üks tramm seisab, siis seisavad põhimõtteliselt ka kõik teised, bussidega saab ümber minna.	Tramm liigub suures osas (Kopli tänavast kuni Puhangu tn alguseni) muust liiklusest eraldiseisvalt (eelis liikluses), autodega ühel sõidurajal on tramm vaid Puhangu tänaval. Trammide liiklusterhused ei ole nii suur, et hakkaks autodega konflikti looma. Trammitee ehitamise ning bussiliikluse ümberkorraldamisega muutub ühistransport kättesaadavamaks ja mugavamaks, et seda eelistada autole ning autode kasutamise vajadus väheneb. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummimatid rõõbaste all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapiinnale rajatud isoleerimata trammirööbastel täiskirusel liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegsed lahendusi, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte tramm. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklusterhused trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.

			198.2.	Kui trammitee Puhangu tänavale rajamise vajaduseks peetakse seda, et Kopli elanike arv kasvab, siis tõesti mitte Puhangu tänaval. See kasvab Kopli poolsaare tipus Lünidel, Meeruses, Bekkeris, edaspidi tundub, et ka Paljassaarel ning Koplist eemal Hipodroomis ning on juba suuresti kasvanud Lahepeas, kus ei liigu ükski ühistransport. Pelgurannas on hetkel tagatud väga hea ühendus kesklinnaga.	Linnakeskkonna planeerimises arvestatakse kogu Põhja-Tallinna kui linnaosaga tervikuna, lisanduvate elanikega kaasnevad liikuvus- ja ligipääsuprobleemid hakkavad tulevikus mõjutama ka Pelguranna piirkonda. Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvussuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020701e1aKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020701e1aKehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks.
			198.3.	Äärmiselt lühinägelik oli rekonstrueerida Putukavääl teades, et kavas on ka trammitee rajamine siiakanti, potentsiaalselt ka Putukaväälale. Putukavääl oleks suurepärase koht, kuhu trammitee ehitada, kuna sel juhul saaks säilida ka rohelus, trammitee oleks lähemal koolidele ning ei oleks kaugel ka Puhangu tänav elanikele.	Putukaväälal projektis on arvestatud Pelguranna trammitee perspektiiviga (variant A). Putukaväälal osas tuleb ümber ehitada väike osa Sõle tn ümbruses. Küll aga oleks vajalik suuremahuline Putukaväälal ümberhitus variant D (ümberpöörde Putukaväälal) puhul, mistõttu oli see üheks argumentiks, miks variandi D kasuks ei otsustatud. •Butukaväälal ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuste läheduses väiksem. •Bisaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaed ja Putukavääl Kolde pst otsas. Kõik see maksumus lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.tellahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjhendus.pdf">https://live.s3.tellahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjhendus.pdf</a> •Variant D on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.
			198.4.	Palju on soovitatud trammitee rajada ka mööda Kolde puisteed, mis tundub palju mõistlikum - tänav on laiem, ei ole tihedalt majadest ääristatud ja majad asuvad teest kaugemal ning seda tänavat teenindab hetkel vaid üks buss ühes suunas.	Trammitee trassil Puhangu-Pelguranna-Kolde pst-Putukavääl oleks ehitustehniliselt keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalselt reisijate arv väiksem. •Butukaväälal ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv väiksem. •Trammitee suunamine Kolde pst-le tähendaks ka märgatavalt pikemat marsruuti (st aeglasem ühendus), mis vähendaks trammiliikluse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega. •Bisaks oleks lahendus ehitustehniliselt keerulisem, kui võrdl Pelguranna tänavaga ja osaliselt Kolde pst-ga paralleelselt kulgev suur kanalistsoonitoru, mille peale ega läheduses ei ole paralleelselt kulgevat trammiteed võimalik rajada (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused). Toru ümberehitamine on väga kallis ning ei kuulu antud projekti mahtu. Et trammiteed saaks selle trassivaliku järgi kavandada, peaks selle rajama rannaparki või Pelguranna tänavahoone te kõrval. Seda varianti ei valitud, kuna see lahendus oleks märkimisväärselt kulukam - see eeldaks tänavaruumi ümberkujundamist pikemas mahus, tooks kaasa ulatuslikuma tehnovõrkude ümberhituse linna eelarvest, oleks suuremas ulatuses muu liikusega samas koridoris ning trammitee rannaparki kavandamisel hõlmaks suurema osa rannapargist kui variant A. •Selleline marsruut on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.
			198.5.	Tulevikus saaks trammitee pikendada mööda Putukavääl edasi Hipodroomi ning sealt Kristiinesse.	Põhja-Tallinna liikuvussuuring (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ) kohaselt ei ole Haabersti ja Põhja-Tallinna vahelised liikuvusprobleemid märkimisväärsed, kuna Põhja-Tallinnast peamised liikumised toimuvad Kesklinna ja Lasnamäe suunal. Seetõttu ei ole läbi Merimetsa kaitseala trammiteed kavandatud, kuna trammirajamine väga pikas lõigus läbi metsa, kus ei ole potentsiaalselt reisijaid, pole otstarbekas ega majanduslikult põhjendatud. Teiseks on Merimetsa kaitseala kaitse-eeskirja kohaselt kaitsealal teede ja tehnovõrgu rajatiste rajamine ning ehitiste püstitamine ilma kaitseala valitseja nõusolekuta keelatud ning erandid on ette nähtud ainult kaitsekorraldus- ja puhkeotstarbekes või juba olemasolevatele rajatistele. Pikemas perspektiivis on Paldiski mnt-le Haabersti teenindav linnasuunaline tramm ette nähtud ning ühistransport hakkab liikuma ka Ädala tn pikendusest, mis paralleelselt Paldiski mnt-ga Haabersti-Põhja-Tallinna ühendust parandab.
			198.6.	Kolm aastat tagasi sila korterit ostes oli minu jaoks suureks väärtuseks Stroomi park, kus saab jalutada, sporti teha, rattaga sõita, piknikku pidada jne. Sila trammil isamine teeks keeruliseks ja ohtlikuks siin vaba aja rahulikult ja meeldivalt veetmise. Eriti suvit on siin väga tihedalt liiklus just kergliikurite näol, on ka palju lapsi ja loomi.Kokku võttes - Puhangu tänavale tramm ei sobi, sobib Putukaväälale ja Kolde puisteele, teenindatavate inimeste arv on marginaalselt väiksem versus Puhangu tänaval elavate inimeste heaolu.	Täname arvamuse eest! Vt ka vastust punktides 198.1.-198.5. Kaalutakse kolme võimaliku tagasipöörde variandi vahel. Tõenäoliselt osutub valituks lahendus, mis võimaldab rannaparki maksimaalselt säästa, kuid samas ei lähe vastuollu tehnovõrgu valdajate nõuetega. Kui aga projekteerimise käigus selgub, et selline lahendusvariant pole võimalik, tuleb kaaluda ka muid variante. Roheala jääb suures ulatuses puutumata - tagasipöörde variant 2, mis on hetkel perspektiivsem, hõlmaks vaid 1,1% pargi pindalast.
199.	Eralisk A. J.	15.03.2025	199.1.	Olen vastu trammiliini ehitamise jätkamisele mööda Stroomi ranna tänavaid.Nõuan, et Ehte tänaval asuvate garaažide taga keerataks tramm ümber.	Variant D (ümberpöörde Putukaväälal) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalselt reisijate arv väiksem. •Butukaväälal ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuste läheduses väiksem. •Bisaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaed ja Putukavääl Kolde pst otsas. Kõik see maksumus lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.tellahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjhendus.pdf">https://live.s3.tellahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjhendus.pdf</a> •Variant D on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.
200.	Eralisk A. J.	15.03.2025	200.1.	Olen vastu trammiliini ehitamise jätkamisele mööda Stroomi ranna tänavaid.Nõuan, et Ehte tänaval asuvate garaažide taga keerataks tramm ümber.	Variant D (ümberpöörde Putukaväälal) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalselt reisijate arv väiksem. •Butukaväälal ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuste läheduses väiksem. •Bisaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaed ja Putukavääl Kolde pst otsas. Kõik see maksumus lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.tellahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjhendus.pdf">https://live.s3.tellahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjhendus.pdf</a> •Variant D on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.



201.	Eraisik A.	15.03.2025	201.1.	Lisatud failis kostab hääli trammist, mis keerab Pärnu mante kõrvale. Seda heli kuulevad Strommi rannas pidevalt inimesed, kes siin puhkavad ja elavad. Kuidas see helireostus linnaelanike elu paremaks muudab? Eriti huvitav on see, kuidas end tunnevad väikesed lapsed - neid on palju, kes kõnnivad mööda jalakäijate radu, kus toimub pööre.	Täname tagasiside eest! Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgsel tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimat võimalikku tehnoloogiat. Võtame tõsiselt kodanike tagasisidet ka olemasolevate trammide probleemide osas, üritame kaasata erinevaid eksperte ning töötada välja kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused, mille abil Pelguranna tramm saab täna olemasolevatest trammidest parem. Vajadusel viiakse projekteerimise käigus läbi ka muud vajalikud täiendavad uuringud.
			201.2.	Kui palju maksab Puhanga kaudu trammi ehitamine ja kui palju maksab Putukaväli projekti ümberkujundamine, et Shtroomka asemel teha tagasipööre sinna?	Projekti kaashastatakse Euroopa Regionaalarengu Fondist ning viiakse ellu aastatel 2024–2029. Klimaministeerium eraldab Euroopa Liidu toel Tallinnale ligi 20 miljonit eurot, et rajada uus trammitee Pelguranda. Koos linna omanusega ulatub investering enam kui 28 miljoni euroni. Putukaväli projektis on arvestatud Pelguranna trammitee perspektiiviga (praegune lahendusvariant A). Putukaväli osas tuleb ümber ehitada väike osa Sõle tn ümbruses (sellega on arvestatud projekti maksumuses). Küll aga oleks vajalik suuremahuline Putukaväli ümberehitus variant D (ümberpööre Putukaväljal) puhul, mistõttu oli see üheks argumentiks, miks variandi D kasuks ei otsustatud (täiendav kulu lisaks trammitee maksumusele). A ja D trammitrasside võrdlus on toodud: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> .
202.	Eraisik U.	16.03.2025	202.1.	Palun ärge pange sinna trammi! See meeletu müra reostus otse ranna kõrval võtab igasuguse isu seal rannas stressi maandada. Pange ta Paldiski maanteele ja sealt Stroomiranda käima mööda seda teed mis keerab pärast Lääne Tallinna Haiglat ära. Seal on uus arendused ja bussid ei käi.	Täname arvamuse eest! Teie tagasiside edastatakse Tallinna Transpordiametile, võimalusel arvestatakse tagasisidega busside marsruutide ümberkorraldamisel. Trassi valik põhineb mitmel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> . Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Kolde pst-le ei ole koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringuga trammiteed ette nähtud - selle põhjuseks on väikene asustus tänava ääres ning seetõttu ka hilisem vähene trammiki kasutus. Tallinna Linnavalikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammi trassivalik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Välisrahistuse taotlus on esitatud Pelguranna trammitee trassile A. Projektiga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgsed tulemused tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiaid.
203.	Eraisik D.	16.03.2025	203.1.	Tere! 1.Pelgulinna/Linnavalitsuse töötajate vaidluses on palju viite uuringu(te)le kus on Kalamaja piirkonna elanikud avaldavad soovi jõuda Stroomi piirkonda trammiga, kuidas saaks selle uuringuga/küsitlusega tutvuda?	Kahjuks pole melle teada, millistest uuringust/küsitlusest räägite, mis seda väidaks. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>
			203.2.	2. Miks linn ei tegele trammiliini ehitusega Lasnamäele? piirkonnas elab üle 140tuh inimesed, kanal on olemas; Teie vastuse ootama jäädes;	Tallinna Transpordiameti hinnangul on Põhja-Tallinna ligipääsu võimalused kõige halvemad ning mõistlik on sellest alustada. Järk-järgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavalikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks. Ajakohast infot Tallinna Kesklinna- ja Kommunaalamete planeeritavate objektide kohta saab jälgida leheküljel: <a href="https://www.tallinn.ee/et/teed">https://www.tallinn.ee/et/teed</a>
204.	Eraisik S. A.	16.03.2025	204.1.	Stroomi rannapark on oluline puhkeala, mis on läbi aasta aktiivses kasutuses. Väga palju käiakse seal jalutamas, lastega mängimas, suvel piknikuid pidamas jne.Rannapark on terviklik, suhteliselt kitsas, lineaarne park, kus puudub autoliiklus ning jalakäijatel on turvaline liikuda. Planeeritud trammide ümberpööramise koht tungib rannaparki sisse. Isegi kui see ümberpööramise koht ei ole füüsiliselt väga suur, tekitab see enda ümber surnud tsooni, mistõttu sisuliselt lõikab trammide ümberpööramise koht rannaparki pooleks.Tegemist on rannapargi ruumi kvaliteedi drastilise halvendamisega, mida tunnetab valdav enamus piirkonna elanikke. Puhangu tn renoveerimine ja väidetav ruumikvaliteedi tõus on Pelguranna elanike jaoks palju väiksema mõjuga kui Rannapargi ruumikvaliteedi langus, sest Puhangu tänav on vaid üks tänav, mida kasutavad vähesed inimesed, Rannaparki aga kasutavad peaaegu kõik piirkonna elanikud.	Taotluse eesmärk on promenaadi väärtust ning kõrg- ja madalhaljastus maksimaalselt säilitada, luues koos trammiteega tervikliku tänavalahenduse. Kaalutakse kolme võimaliku tagasipöördede variandi vahel. Tõenäoliselt osutub valituks lahendus, mis võimaldab rannaparki maksimaalselt säästa, kuid samas ei lähe vastuollu tehnovõrgu valdajate nõuetega. Kui aga projekteerimise käigus selgub, et selline lahendusvariant pole võimalik, tuleb kaaluda ka muid variante. Tagasipöördede variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevast kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitsa ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikkuse realiseerida tagasipöördede variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
			204.2.	1. Palun tuua välja konkreetseid analüüse ja põhjendused, millega linn nii suure negatiivse ruumimõjuga otsust põhjendab, arvestades, et olemas on alternatiivne lahendus (nn Kolde pst trass, kus tramm pöörab ringi Putukaväljal), mille ruumimõju nii visuaalses, funktsionaalses, kui ka müra mõttes on oluliselt väiksem. Kolde pst trass oleks väidetavalt ka lühem ja odavam ehitada.	Trassi valik põhineb mitmel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> . Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavalikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammi trassivalik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Välisrahistuse taotlus on esitatud Pelguranna trammitee trassile A, kuid võrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudi ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisijate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõige paremini tuleviku arengutega. •Putukaväljal ja Kolde pst-i on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatute läheduses väiksem. •Bisaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaaega ja Putukaväljal Kolde pst otsas. Kõik see maksumus lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.tellahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf">https://live.s3.tellahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf</a> •Variant D on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.

			204.3.	<p>2. Puhangu tn trassi tutvustamisel on linn ühe peamise argumentina toonud välja, et see teenindaks rohkem reisijaid kui Kolde pst trass. Samas linna Transpordil Amet väidab, et see ei ole nii ja nende arvutuste kohaselt on Punagu ja Kolde pst trasside võimalike reisijate arvud praktiliselt sarnased (Kolde pst trass teenindaks paremini Kolde pst äärseid koole). Palun esitada täpsed andmed ja arvutused kuidas need erinevad reisijate arvud saadud on?</p>	<p>Vt ka vastust punktis 204.2. (link võrdlusele) Päevane sõitjate arv on mõlema trassi puhul üle 6000, kuid erinevus seisneb elanike arvus peatuste teenindusalas: 400 m raadiuses on A variandi puhul hõlmatud ca 8000 inimest, D variandi puhul ca 5200 inimest. Mida rohkem jääb peatuste teenindusallasse elanikke, seda rohkem on hõlmatud inimesi, kel on võimalus auto asemel valida mugav ja kiire ühistransport. Säästlike liikumisviiside edendamine ja soosimine autokasutamise asemel on ka üks osa "Tallinn 2035" arengueesmärkidest. Kui sellele lisaks arvestada ka trammiliini pikendamise perspektiiv, siis on lahendusvariandil A võimalik teenindada oluliselt rohkem inimesi kui variandil D (ümberpöörde Putukaväälal). Tallinna Transpordiamet nõustub, et trassivaliku variandi A kasuks räägib selle paremad võimalused tulevikus pikendamiseks Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering), lisaks on see lahendusvariant ka ehitustehniliselt lihtsam teostada ja soodsam rajada. Teiste trassivalikute puhul lisanduksid trammitee rajamise maksumusele muud täiendavad kulud (D variandi puhul eraparkla kinnistu linna poolt omandamine ja likvideerimine, kogukonnaaia ja Putukavääl ümberehitus; Putukavääl-Kolde pst-Pelguranna-Puhangu variandi puhul kanalisatsioonitoru ümberehitus Pelguranna tänaval ja osaliselt ka Kolde pst-l ning tänavaruumi ümberkujundamine suuremas mahus).</p>
			204.4.	<p>3. Puhangu tn trassi õigustamiseks on tood väide, et edaspidi saab sealt pikenada trammiliini piki rannaparki Meeruse ja Bekkeri arendusteni. Trammiliini rajamine piki rannaparki oleks kindades suurema negatiivse mõjuga rannapargile kui trammide ümberpööramise koht ning tooks kaasa väga suure elanike vastuseisu. Piki rannaparki tekiks surnud toon ning trammitee lõikaks täiendavalt rannapargi ära korterelamute alast. Kuna rannapargis liigub palju lapsi, väheneks oluliselt pargi turvalisus. Sirbi tn otsas on väga kitsas koht, kus tuleks trammitee jaoks võrrandada ja lammutada mitu elamut. Palun tuua välja analüüsid ja põhjendused, mille alusel linn sellist kallist ja väga suure negatiivse ruumimõjuga trassi ette näeb, olukorras, kus olemasolev Kopli trammide trass on Meeruse ja Bekkeri arenduste kõrval juba olemas ning suhteliselt lihtne ja odav oleks olemasolevalt trassil viia haru uutesse arendustesse. Isegi kui piki rannaparki kulgev trass kunagi päriselt päevakorda tuleks, siis praegu Kolde pst trass ei välistaks seda kuidagi.</p>	<p>Vt ka vastust punktis 204.2. Trammiliini edasiarenduse osas palume edastada oma ettepanekud koostatava Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses.</p>
			204.5.	<p>4. Miks ei sobi linnale selline lahendus, kus trammiliin tuleks mööda Puhangu tänavat mere äärde, pööraks vasakule, Pelguranna tänavale, rannahoone parkla juurest keeraks vasaakule, Kolde pst-le ning sealt vasakule, Putukaväälale. Selline trass ei tungiks rannaparki ja Putukaväälal ei oleks vaja võrrandada tasulist parklat. Trass teenindaks Puhangu tn-l rohkem elanikke ning Putukaväälal koolilapsi. Puhangu tänavale tuleks vaid üks rööpapaar, mis jätkaks rohkem ruumi ka muule liiklusele ning müra oleks kaks korda vähem (võrreldes kahe rööpapaariga) kuna tramme liiguks mööda tänavat 2 korda vähem.</p>	<p>Trammitee trassil Puhangu-Pelguranna-Kolde pst-Putukavääl oleks ehitustehniliselt keerulisem ja kallim valg, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisijate arv väiksem.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Putukaväälal ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv väiksem.</li> <li>• Trammitee suunamine Kolde pst-le tähendaks ka märgatavalt pikemat marsruuti (st aeglased ühendused), mis vähendaks trammiliikluse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega.</li> <li>• Lisaks oleks lahendus ehitustehniliselt keerulisem, kui võrd Pelguranna tänavaga ja osaliselt Kolde pst-ga paralleelselt kulgeb suur kanalisatsioonitoru, mille peale ega läheduses ei ole paralleelselt kulgevat trammiteede võimalik rajada (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused). Toru ümberehitamine on väga kallis ning ei kuulu antud projekti mahtu. Et trammiteed saaks selle trassivaliku järgi kavandada, peaks selle rajama rannaparki või Pelguranna tänav hoonete kõrval. Seda varianti ei valitud, kuna see lahendus oleks märkimisväärselt kulukam - see eeldaks tänavaruumi ümberkujundamist pikemas mahus, tooks kaasa ulatuslikuma tehnoõrdu ümberehituse linna eelarvest, oleks suuremas ulatuses muu liiklusega samas koridoris ning trammitee rannaparki kavandamisel hõlmaks suurema osa rannapargist kui variant A.</li> <li>• Selline marsruut on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.</li> </ul>
205.	Eraisik D. A.	16.03.2025	205.1.	<p>See projekt ei lahenda ühtegi logistilist probleemi – sest neid lihtsalt ei ole. Piirkond on väga urbanistlik, kõik on jalutuskäigu kaugusel ning lisaks on seal juba kolm bussiliini, millest täiesti piisab. Kõige absurdsem selle projekti juures on minu jaoks see, et soovitakse viia tramm läbi Štroomi randa – koha, kus mitu põlvkonda jalutavad väikeste lastega, lihtsalt looduses puhkavad, päevitavad ja aktiivselt aega veedavad. See on turvaline ja rahulik roheala, kuid nüüd tahetakse seda vähendada, et "lahendada" probleem, mida tegelikult ei eksisteeri.</p> <p>Tahan veel kord rõhutada, et Štromka on ilus, rahulik ja turvaline roheala, kus vanemad ei karda lastega jalutada. Puhangu tänav on aga üsna kitsas, mistõttu sinna trammli rajamine hävitaks juba toimiva ja hästi töötava liiklussüsteemi (ja ma pole veel rääkinud võimalikest probleemidest, näiteks trammirikest, mis sulgeks kogu liikluse). Kui see projekt tõesti lahendaks reaalseid probleeme, mitte ei looks uusi, oleks see ilmselt elanike seas palju populaarsem. Kuid praegu näeme vastupidist. Loodan, et maksumaksjate, kohalike elanike ja kodanike soovid ning vajadused võetakse tõepoolest arvesse!</p>	<p>Põhja-Tallinna linnosaas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubaajam, kaugeamal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluvismisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökotade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõideteedel liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõideteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liiklusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust.</p> <p>Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Trassi valik põhineb mitmel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalsed trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>).</p>
			205.2.	<p>Ettepanek: Palju mõistlikum oleks suunata tramm Paljassaarde – seal on logistiline probleem tõesti tuntuval, eriti suvehooajal. Seal asuvad elamud teest piisavalt kaugel, nii et müra ei oleks liialt häiriv, erinevalt Puhangu tänavast, kus vahemaa on palju väiksem ning müra peegeldub tugevalt tagasi.</p>	<p>Täname ettepaneku eest! Antud projekteerimistingimustega Paljassaarde trassi ei planeerita. Välisrahastus on määratud Pelguranna trammitee trassile, seda raha ei ole võimalik mõnele teisele lõigule (või muule tegevusele) ümber suunata. Järk-järgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks. Ajakohast infot Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti planeeritavate objektide kohta saab jälgida leheküljel: <a href="https://www.tallinn.ee/et/teed">https://www.tallinn.ee/et/teed</a></p>
206.	Eraisik R. S.	16.03.2025	206.1.	<p>Kui need Puhangu ja Pelguranna elanikud nii vastu on, et nende kinnisvara hind tõuseb tänu trammli liinile siis võiks ju üldse ehitada trammiliin Putukaväälal äärest ja läbi metsa kuni Kodulahe- Lääne-Tallinna-Keskhaiglaani välja? Seal isegi liiprid maas! :D Suvitajad saaksid metsa vahel välja minna ja randa jalutada. Balti-Jaamast saaks otse Lääne-Tallinna-, Meremeeste haiglasse???</p> 	<p>Täname toetava arvamuse eest! Põhja-Tallinna liikuvusuuringu (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>) kohaselt ei ole Haabersti ja Põhja-Tallinna vahelised liikuvusprobleemid märkimisväärsed, kuna Põhja-Tallinnast peamised liikumised toimuvad Kesklinna ja Lasnamäe suunal. Seetõttu ei ole läbi Merimetsa kaitseala trammiteed kavandatud, kuna trammli rajamine väga pikas lõigus läbi metsa, kus ei ole potentsiaalseid reisijaid, pole otstarbekas ega majanduslikult põhjendatud. Teiseks on Merimetsa kaitseala kaitse-eeskirja kohaselt kaitsealal teede ja tehnoõrgu rajatiste rajamine ning ehitiste püstistamine ilma kaitseala valitseja nõusolekuta keelatud ning erandi on ette nähtud ainult kaitsekorraldus- ja puhkeotstarbeks või juba olemasolevatele rajatistele. Pikemas perspektiivis on Paldiski mnt-le Haaberstist teenindav linnasunaalne tramm ette nähtud ning ühistransport hakkab liikuma ka Ädala tn pikenduses, mis paralleelselt Paldiski mnt-ga Haabersti-Põhja-Tallinna ühendust parandab.</p>

207.	Eralisik E. P.	16.03.2025	207.1.	<p>Projekteerimistingimuste nr x lisa 1 (Pelguranna trammitee) dokumendis on vastuste tabelis kirjas, et trammitee ehitamise järgselt muutuvad ka busside marsuudid, et paremini katta teisi tänavaid ühistranspordiga. Sooviksin teada, kas on plaanis Puhangu tänaval bussiliinidest täiesti loobuda või jääb mingi marsuut ikkagi?</p>	<p>Bussiliiklust täielikult ei likvideerita, vaid marsruutides tehakse ümberkorraldusi vastavalt vajadusele. Puhangu tänav jääb ühistranspordiga hästi ühendatuks. Kui tell on busside marsruutides osas ettepanekuid, palume need esitada otse Tallinna Transpordiametile või järgmises etapis, eksiisprojektile arvamust andes.</p>
			207.2.	<p>Trammi tagasipöörde peaks olema planeeritud teise maatüki arvelt, mitte vähendama rannapuhkeala selleks! Planeerides tuleb mõelda tulevikule – piirkonnas elav arv kasvab ning ühine puhkeala ei peaks kahanema. Rannajoon ja selle puhkeala suurus ning jalakäijate liikumisvõimalused selles piirkonnas ei tohiks muutuda. See ala on tervik, mida ei tohiks lõhestada. Seal on vast ehitatud jalgalliväljak, see tähendab, et lapsed seal mängivad ja jooksevad ringi hetkel vabalt, trammi tee ümbristeks Pelguranna tänavale autoteele lisaks veel ühest küljest, mis teeb ohtlikumaks selle väljaku kasutamist. Samuti ei tohiks kahjustada seal kasvavaid mände ja noori tammesid! Pelguranna ja Puhangu ristmikul on olemas krunt, mis kuulub linnale (Harju maakond, Tallinn, Põhja-Tallinna linnaosa, Puhangu tn 93) ning krunt, mis kuulub riigile (info: Harju maakond, Tallinn, Põhja-Tallinna linnaosa, Pelguranna tn 55). Võib-olla oleks mõistlik ja võimalik trammi ümberpöörde teha just sellel maatükil?</p> 	<p>Kaalutakse kolme võimaliku tagasipöörde variandi vahel. Teie poolt näidatud variant on samuti nende hulgas (variant 1). Vt projekteerimistingimuse materjale <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Tõenäoliselt osutub valituks lahendus, mis võimaldab rannaparki maksimaalselt säästa, kuid samas ei lähe vastuollu tehnoõrgu valdajate nõuetega. Kui aga projekteerimise käigus selgub, et selline lahendusvariant pole võimalik, tuleb kaaluda ka muid variante. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 1 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelsest kulgevast kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaista ega sõltida ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumise sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnoõrgu valdaja poolt.</p>
			207.3.	<p>Samuti võiks tramm teha ringi mööda Kolde pst. ja pöörata sealt Putukaväljale, nagu ühes varasemates plaanides oli ette nähtud trammipöörde. Putukavälja projekt on peagi valmis ja pole arusaadav, miks trammitee trajektoori plaan ei ole siiani kooskõlastatud. Ei tundu loogiline investeerida projektidesse, mida tuleb peale teostust kohe ümber ehitada. Hetkel ei paista, et Putukaväljal oleks arvestatud trammiteega – kõnniteed ja tänavavalgustus on juba paigas ja ei paista olevat ruumi, mis oleks varutud trammitee ehitamiseks.</p>	<p>Putukavälja projektis on arvestatud Pelguranna trammitee perspektiiviga (variant A). Putukavälja osas tuleb ümber ehitada väike osa Sõle tn ümbruses (selliga on arvestatud projekti maksumuses). Küll aga oleks vajalik suuremahuline Putukavälja ümberehitus variant D (ümberpöörde Putukaväljal) puhul, mistõttu oli see üks argumente, miks variandi D kasuks ei otsustatud (täiendav kulu lisaks trammitee maksumusele). Trammitee trassil Puhangu-Pelguranna-Kolde pst-Putukaväljal oleks ehitustehniliselt keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisi ajate arv väiksem.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Putukaväljal ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv väiksem.</li> <li>•Trammitee suunamine Kolde pst-le tähendaks ka märgatavalt pikemat marsruuti (st aeglase ühendus), mis vähendaks trammiliikluse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega.</li> <li>•Bisaks oleks lahendus ehitustehniliselt keerulisem, kui võrd Pelguranna tänavaga ja osaliselt Kolde pst-ga paralleelsest kulgeb suur kanalisatsioonitoru, mille peale ega läheduses ei ole paralleelsest kulgevast trammiteed võimalik rajada (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused). Toru ümberehitamine on väga kalline ning ei kuulu antud projekti mahtu. Et trammiteed saaks selle trassivalku järgi kavandada, peaks selle rajama rannaparki või Pelguranna tänav hoonete kõrvale. Seda varianti ei valitud, kuna see lahendus oleks märkimisväärselt kulukam – see eeldaks tänavaruumi ümberkujundamist pikemas mahus, tooks kaasa ulatuslikuma tehnoõrkude ümberehituse linna eelarvest, oleks suuremas ulatuses muu liiklusega samas koridoris ning trammitee rannaparki kavandamisel hõlmaks suurema osa rannapargist kui variant A.</li> <li>•Selline marsruut on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.</li> </ul>
208.	Eralisik M. M.	16.03.2025	208.1.	<p>Trammid on kahtlemata suur samm edasi bussidest, kuid nende kiirus ja tõhusus jäävad siiski piiratud tasemele. Trammiliiklus peab ristmikel peatuma, mis vähendab selle sujuvust, ning kuna trammirööpad ei ole eraldatud ülejäänud liiklusest, ei saa trammid liikuda piisavalt suure kiirusega, et pakkuda kiiret ja ajasäästlikku ühistranspordilahendust. Kui soovime vähendada autoliiklust ja ummikuid, peab ühistransport olema tõsiseltvõetav alternatiiv autole – see tähendab, et see peab olema kiirem, mugavam ja töökindlam kui praegused lahendused. Trammi, mis jagab teed muu liiklusega ja jääb ummikutesse, ei suuda pakkuda vajalikku konkurentsivõimet. Tallinn on kiirelt kasvav linn ning selle ühistranspordi areng peaks toetama tulevikuperspektiive.</p> <p>Seetõttu tuleks kaaluda metrosüsteemi loomist, mis võimaldaks kiiremat, tõhusamat ja sõltumatut ühistransporti. Metroo ei pea tingimata olema maa-alune – mitmetes maailmalinnades, sealhulgas Pariisis ja Vancouveris, on edukalt kasutusel ka kõrgendatud metroomiinid, mis vähendavad ehituskulusid ning võimaldavad kiiret ja tõrgeteta liikumist. Samuti ei tohiks alahinnata Tallinna rahvarvu piisavalt metrosüsteemi jaoks. On mitmeid linnu, kus elanikke on vähem kui Tallinnas, kuid siiski on seal metrosüsteem edukalt toimiv. Näiteks Prantsusmaal asuv Rennes'i linn, kus elab umbes poole vähem inimesi kui Tallinnas, on edukalt rakendanud metrosüsteemi, pakkudes kiiret ja mugavat ühistranspordilahendust. See näitab, et metroo saab olla elujõuline ka väiksema rahvarvuga linnades ning võiks seega olla Tallinnale ideaalne lahendus. Metrosüsteemi arendamine oleks Tallinnale strateegiline investeering, mis toetaks linna jätkuvat kasvu, vähendaks ummikuid ja suurendaks ühistranspordi kasutajasõbralikkust. Ainult konkurentsivõimeline ühistransport suudab inimesi autost ühistranspordi meeltada ning pikaajaliselt lahendada Tallinna liiklusprobleeme. Seetõttu teeme ettepaneku alustada põhjalikku teostatavusuuringut, et hinnata metroo rajamise võimalusi ja eelseid Tallinnas.</p>	<p>Täname ettepaneku eest! Nõustume, et ühistransport Tallinnas peab olema konkurentsivõimeline, aga käesolevate projekteerimistingimustega metroomid ei rajata. Kuna planeeritav tramm kulgeb suures osas eraldatud liiklusalal (varasem raudtee ala), ei ole see liiklusuummikutest niivõrd mõjutatud. Lisaks mida otem on marsruut, seda kiiremini saab tramm sõita. Kiiruse puhul mängivad ühtlasi rolli ka peatuste arv ja vahekaugused, mis täpsustuvad projekteerimise käigus. Trammi liiklusedes ei saa Puhangu tänavale olema nii suur, et hakkaks autodega konfliktit looma. Trammitee ehitamiseks ning bussiliikluse ümberkorraldamisega muutub ühistransport kättesaadavamaks ja mugavamaks, et seda eelistada autole ning autode kasutamise vajadus väheneb.</p> <p>Tallinna Linnavalikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks. Tallinna linn analüüsib linnaraudtee väljavahetelt ja Kopli poolsaarel asuvate rööbasteede kasutamist linnaosade paremaks ühendamiseks, vt ka reisirongi võimalikkuse uuring <a href="https://uuritud.tallinn.ee/uuring/vaata/2020/Kristine-keskuse-ja-Lasnamae-vahelise-raudtee-eskiisiprojekt">https://uuritud.tallinn.ee/uuring/vaata/2020/Kristine-keskuse-ja-Lasnamae-vahelise-raudtee-eskiisiprojekt</a> Tramm on hetkel konkurentstult kõige kiirem transpordiliik Tallinnas (vt Tallinna ja Harjumaa kergrööbastranspordi teostatavus ja tasuvusanalüüs, <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>). Linnaraudtee realiseerumise eeldab riigi poolset intsiatiivi ning rahalisi vahendeid.</p>

209.	Eraisik A.	16.03.2025	209.1.	<p>Tere! Soovin väljendada oma sügavat muret ja rahulolematust seoses kavandatava trammiihenduse rajamisega Puhangu tänavale. Pean seda projekti täiesti ebavajalikuks ning kahjulikuks nii piirkonna elanikele kui ka Stroomi ranna rohealale. Praegu teenindavad Puhangu tänavat suurepäraselt bussiliinid, mis tagavad kiire ja mugava ühenduse teiste linnaosadega. See on vaikne elamurajoon, kus elavad pered, eakad ja inimesed, kes hindavad rahu ning rohelist. Trammi lisamine toob kaasa olulisi probleeme:</p>	<p>Tänane arvamus eest! Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikuks elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubaajam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikumine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitree kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitree ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>).</p>
			209.2.	<p>1. Rohealade hävitamine – Stroomi rand ja selle ümbrus on üks vähesteid looduslikke alasid Põhja-Tallinnas, kus elanikud saavad jalutada, sportida ja suvel päikest nautida. Suure osa sellest alast hävitamine trammi rajamiseks on äärmiselt hoolimatu ja ebainimlik otsus.!!</p>	<p>Kaalutakse kolme võimaliku tagasipöörde variandi vahel. Tõenäoliselt osutub valituks lahendus, mis võimaldab rannaparki maksimaalselt säästa, kuid samas ei lähe vastuollu tehnovõrgu valdajate nõuetega. Kui aga projekteerimise käigus selgub, et selline lahendusvariant pole võimalik, tuleb kaaluda ka muid variante. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitsa ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitree kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.</p>
			209.3.	<p>2. Müra-reostus – On ekslik väita, et uued trammid on valikes. Kes vähegi liigub keslinnas, teab hästi, kui vali ja häiriv võib olla trammi kriuksumine kurvides ja peatuskohtades. Elanikel, kelle kodus on jäävad trammitree äärde (nagu ka mul) tuleb leppida pideva müra ja vibratsiooniga – eriti varahommikul ja hilisõhtul.!!</p>	<p>Projekti tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiasid. Vt ka PT punkt 5.1-5.3. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummimatid rööbastel all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapiinalle rajatud isoleerimata trammirööbastel täiskiriusel liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegsed lahendusi, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte trammi. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklusest trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.</p>
			209.4.	<p>3. Ebamõistlik ressursikasutus – Kui piirkonnas on juba toimiv ja piisavalt tihedalt bussiliiklus, siis miks on vaja kulutada maksumaksja raha uuele trammitraiale, mis ei anna olulist lisaväärtust? Selle asemel võiks investeerida olemasoleva ühistranspordi parendamisse või teiste oluliste linnaprojektide arendamisse. Seetõttu palun tungivalt linna juhtidel ja vastutavatel ametnikel ümber hinnata see projekt ja kaaluda selle tühistamist. Põhja-Tallinna elanikel on õigus säilitada oma elukeskkond sellisena, et see toetab nende heaolu, mitte ei kahjusta seda.!!</p>	<p>Vt ka vastust punktis 209.1. Välisraha on määratud Pelguranna trammitraiale, seda raha ei ole võimalik mõnele teisele lõigule (või muule tegevusele) ümber suunata. Järk-järgult arendatakse trammitraide võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks. Ajakohast infot Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti planeeritavate objektide kohta saab jälgida leheküljel: <a href="https://www.tallinn.ee/et/teed">https://www.tallinn.ee/et/teed</a></p>
210.	Eraisik E. S.	17.03.2025	210.1.	<p>ei ole nõus selle projektiga, jalakäijate tsoon ja mere ääres ei ole vaja trammi. Seal jalutavad pered ja lapsed. See on lihtsalt ohtlik</p>	<p>Pargis ei ole jalakäijatel ühtegi ristumist trammitraiale. Ainus ristumine toimub Pelguranna tänaval, aga seal paikneb ka täna sõidutee ja ühistranspordi liiklus. Projekteerimisel nähakse ette eri liikijate liikumisruumi selge tähistamine. Tagasipöördeid on trammil kiirus väike ning ehituslikult on võimalik inimesed suunata rööbasteed ohutult ületama ka näiteks linnamööbli või haljastusega. Kaalutakse kolme võimaliku tagasipöörde variandi vahel. Tõenäoliselt osutub valituks lahendus, mis võimaldab rannaparki maksimaalselt säästa, kuid samas ei lähe vastuollu tehnovõrgu valdajate nõuetega. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui aga projekteerimise käigus selgub, et selline lahendusvariant pole võimalik, tuleb kaaluda ka muid variante.</p>
211.	Eraisik J.	17.03.2025	211.1.	<p>Olen kogu oma elu käinud seal (Stroomi ja Pelguranna rannas) suvel puhkamas: rannas päevitamas, jalgrattadel jooksmas ja jalgrattaga sõitmas ning roheliselal (autotee ja ranna vahelisel heinamaal) mängimas. Trammiliin ei sobi sellesse kohta, sest seal on palju nii täiskasvanuid kui ka lapsi, eriti suvel. See trammiliin ei tekita mitte ainult palju müra ümbritsevatele elamutele, vaid ka rannas puhkajatele ja võib olla ohtlik samadele lastele, kes mängivad Stroomi ranna territooriumil.</p>	<p>Pargis ei ole jalakäijatel ühtegi ristumist trammitraiale. Ainus ristumine toimub Pelguranna tänaval, aga seal paikneb ka täna sõidutee ja ühistranspordi liiklus. Projekteerimisel nähakse ette eri liikijate liikumisruumi selge tähistamine. Tagasipöördeid on trammil kiirus väike ning ehituslikult on võimalik inimesed suunata rööbasteed ohutult ületama ka näiteks linnamööbli või haljastusega. Kaalutakse kolme võimaliku tagasipöörde variandi vahel. Tõenäoliselt osutub valituks lahendus, mis võimaldab rannaparki maksimaalselt säästa, kuid samas ei lähe vastuollu tehnovõrgu valdajate nõuetega. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui aga projekteerimise käigus selgub, et selline lahendusvariant pole võimalik, tuleb kaaluda ka muid variante. Projekti tuleb ühtlasi tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiasid.</p>



214.	Eraisik R. M.	17.03.2025	214.1.	Ettepanek on trammiliini mitte ehitada , kuna see lihtsalt ei ole vajalik , Põhja Tallinnas on väga hea transpordid ühendus linnaga , nii et trammiliin ainul rikub rahuliku ja vaikse keskkonda .	Põhja-Tallinna linnas kasvat tulevikus elanike arv kõvikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaam, kaugeamal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnas kasvat kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikumine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatrammi">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatrammi</a> ), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liiklusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linnas olemasolevad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavalikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.riligitajaja.ee/akt/4241120230207?leia=Kehtiv">https://www.riligitajaja.ee/akt/4241120230207?leia=Kehtiv</a> ).
215.	Eraisik G. S.	17.03.2025	215.1.	Olen vastu sellele, et tramm sõidab mööda Puhangu tänavat. See, et elumajad on trammiteele lähedal, ei ole mitte pluss elanikele, vaid miinus. Ka kaasaegsed trammid tekitavad valjut müra ja vibratsiooni.	Projektiga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgsed tulemused tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetset lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogilaid. Vt ka PT punktid 5.1-5.3. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummimatid rööbastel all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapiinnale rajatud isoleerimata trammirööbastel täiskiriusel liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegsed lahendusi, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte tramm. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklustihedus trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.
			215.2.	Tramm võiks liikuda pikki Putukaväila ja teha tagasipöörde Kolde pst. juures või enne ristumist Lahepea tänavaga. See lisab võimaluse liikuda randa ka mööda Lahepea tänavat ja annab võimaluse kasutada trammii ka Uus-Meremaa asumis elanikele. Uus-Meremaa asum on laienev uusaarendus, samas Puhangu tänav ümbrus on juba täis ehitatud.	Variant D (ümberpöörde Putukaväilal) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukohta tõttu on potentsiaalselt reisi ajate arv väiksem. <ul style="list-style-type: none"> <li>Putukaväilal ja Kolde pst-i on asustus väliskesna tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatute läheduses väiksem.</li> <li>Bisaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaed ja Putukaväil Kolde pst otsas. Kõik see maksumus lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://lve.s3.tallahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf">https://lve.s3.tallahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf</a></li> <li>Variant D on vähem perspektiivlikum ka tulevikus arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.</li> </ul> Põhja-Tallinna liikuvusuuring (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatrammi">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatrammi</a> ) kohaselt ei ole Haabersti ja Põhja-Tallinna vahelised liikuvusprobleemid märkimisväärsed, kuna Põhja-Tallinnast peamised liikumised toimuvad Kesklinna ja Lasnamäe suunal. Seetõttu ei ole läbi Merimetsa kaitsela trammiteed kavandatud, kuna trammii rajamine väga pikas lõigus läbi metsa, kus ei ole potentsiaalselt reisi ajate, pole otstarbekas ega majanduslikult põhjendatud. Teiseks on Merimetsa kaitsela kaitse-eeskirja kohaselt kaitselal teede ja tehovõrgu rajatiste rajamine ning ehitiste püstistamine ilma kaitsela valitseja nõusolekuta keelatud ning erandid on ette nähtud ainult kaitsekorraldus- ja puhekootstarbeks või juba olemasolevatele rajatistele. Pikemas perspektiivis on Paldiski mnt-le Haabersti teenindav linnasuunaline tramm ette nähtud ning ühistransport hakkab liikuma ka Ädala tn pikendusest, mis paralleelselt Paldiski mnt-ga Haabersti-Põhja-Tallinna ühendust parandab.
			215.3.	Vaadates, kuhu pöörang on planeeritud, on kummaline, et tramm sõidab lausa rannarajooni?! Suvel on see roheala aktiivselt kasutuses puhkavate inimeste poolt, kõik ei soovi olla rahvast tihedalt täis liivarannaribal! Ühest küljest tahame tuua rahvast randa ja loodusesse, teisalt tekitame inimeste voolu konkreetselt ühte punkti ja samas võtame neilt seal ruumi ära!	Tagasipöörde ei ulatu rannaalale, vaid jääb rohealale - tagasipöörde variant 2, mis on hetkel perspektiivsem, hõlmaks vaid 1,1% pargi pindalast. Kaalutakse kolme võimaliku tagasipöörde variandi vahel. Tõenäoliselt osutub valituks lahendus, mis võimaldab rannaparki maksimaalselt säästa, kuid samas ei lähe vastuollu tehovõrgu valdajate nõuetega. Kui aga projekteerimise käigus selgub, et selline lahendusvariant pole võimalik, tuleb kaaluda ka muid variante.
216.	Eraisik T. K.	17.03.2025	216.1.	Ümberpöörde võiks kindlasti eelistada esimest või äärmisel juhul teist varianti. Variant 3-e (kõige suuremat kaart ümber pargi) võiks vältida, kuna tõenäoliselt tekib ümberpöörde sisse n.ö. "surnud tsoon", kuhu inimesed vabatahtlikult ei lähe ja juhuslikult ei satu. Seega tundub, et suur osa avalikust funktsionaalsest ruumist, mida muidu saaks rekreatiivseteks tegevusteks kasutada, läheks sellisel juhul lihtsalt raisku.	Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalistsioonitoru ei ole võimalik kaitsta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerimine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalistsioonitoru ümberhüütu ajast tehovõrgu valdaja poolt.

217.	Eraisik E. N.	17.03.2025	217.1.	<p>Считаю этот проект бессмысленной тратой денег. Наша Штротка является единственным местом отдыха, занятий спортом, проведением различных мероприятий для всех жителей района и не только. Считаю нецелесообразным забрать часть лесопарка под кольцо!! На данный момент прекрасное транспортное сообщение до Штротки. До центра на автобусе добираться за 15 минут. Также хочу заметить, что автобусы ходят почти пустые, начиная с остановок КАРИ и до ЭХТЕ / КОЛЬДЕ. Также Ул. Пухангу узкая, близко к дороге стоят дома. От этого будет постоянный шум от трамвая в квартирах. На данной территории грунт песчаный и не подходит для трамвайных путей. Считаю целесообразнее провести трамвайную линию в те районы, которые действительно нуждаются в этом ( Виймси, Ласнамяэ, Пальяссааре - вот сюда действительно надо, чтобы можно было быстро и свободно добраться до пляжа). А самое главное, что на пути следования данной трамвайной линии нет никаких новостроек, следовательно ни о каком увеличении числа жителей здесь речи не идет. Все новостройки находятся ДАЛЕКО ОТ ДАННОГО МАРШРУТА!!! Я как житель района выступаю ПРОТИВ СТРОИТЕЛЬСТВА ДАННОЙ ТРАМВАЙНОЙ ЛИНИИ!!!</p> <p>Mitteametlik tõlge: Pean seda projekti mõttetuks raha raiskamiseks. Meie Stroomi on ainus koht puhkuseks, sportimiseks ja erinevateks üritusteks kõigile piirkonna ja kaugemalgi elanikele. Pean kohatuks võtta osa metsapargist ringi all!!! Hetkel on suurepärase transpordihendus Stromkaga. Bussiga jõuan keslinna 15 minutiga. Samuti märgin ära, et bussid sõidavad peaaegu tühjalt, alustades KARI peatustest ja lõpetades EHTE / KOLDEga. Samuti st. Puhangu on kitsas, tee lähedal on majad. See põhjustab korterites pidevat trammimüra. Selle piirkonna pinnas on liivane ega sobi trammirööbastele. Kõik uued hooned asuvad SELLEST TRASSIST KAUGEL!!!! Piirkonna elanikuna olen SELLE TRAMMIINI EHTAMISE VASTU!!!!</p>	<p>Roheala jääb suures ulatuses puutumata - tagasipöörde variant 2, mis on hetkel perspektiivsem, hõlmaks vaid 1,1% pargi pindalast. Trassi valik põhineb mitmelteil linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiiniinde arendamiseks läbi viidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiiniinde potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass. Trammittee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammittee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Projekteerimisel ja ehitamisel arvestatakse pinnaseomadustega ning rakendatakse meetmeid müra ja vibratsiooni vähendamiseks. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõitumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille eeslaseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogilaid.</p>
			217.2.	<p>Mitteametlik tõlge: Arvan, et otstarbekam oleks trammiilin sõita nendesse piirkondadesse, kus seda tõesti vaja on (Viimsi, Lasnamäe, Paljassaare - siin on seda tõesti vaja, et saaks kiiresti ja vabalt randa). Ja mis kõige tähtsam on see, et selle trammiilini trassi äärde ei kerki uusi hooned, seetõttu pole siin ka elanike arvu kasvust juttu.</p>	<p>Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõike arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikumine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistranspordi, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistranspordi (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust.</p> <p>Järk-järgult arendatakse trammitteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtlv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtlv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammitteede rajamiseks. Ajakohast infot Tallinna Kesklinna- ja Kommunaalameti planeeritavate objektide kohta saab jälgida leheküljel: <a href="https://www.tallinn.ee/et/teed">https://www.tallinn.ee/et/teed</a></p>
218.	Eraisik R. N.	17.03.2025	218.1.	<p>Ehte 3 ja Ehte 4 kinnistu omanikuna olen mures trammi projekti müra ja vibratsiooni kohta. Lisaks müra ja vibratsiooni uuringutele, tuleks pakkuda ligidal asuvatele elanikele garantid või lahendus, kui tegelik müratase on suurem kui algselt uuringutes selgub. Kas on plaanis toetada ümber asuvaid ühistuid/eraisikuid, et müratase toas ei suureneks? Näiteks heli isoleerivate akente, rõdu klaasimise soetamise toetamisega ja muu säärasega.</p>	<p>Projektil on tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõitumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille eeslaseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogilaid. Vt ka PT punkt 5.1-5.3. Uued tehnoloogiad ning ehtsulahendused, nt kummimatid rööbaste all, altavad müra ja vibratsiooni vähendama. Busside mootorimüra, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapinnale rajatud isoleerimata trammirööbastel täiskiirusel liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegsed lahendusi, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte trammi. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklusest hoides trammittee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.</p>
219.	Eraisik E. V.	18.03.2025	219.1.	<p>ei ole nõus sinna trammiilin ehitamisega, arvan et seda raha võib suunata meie kaitsekuludesse</p>	<p>Täname arvamuse eest! Arvamuse avaldajale saadetud 24.03.25 e-kiri, millega palutud esitada põhjendused, miks ollakse kavandatava vastu ning võimalusel ettepanekud kavandatava parendamiseks. Välisrahastus on määratud Pelguranna trammittee trassile, seda raha ei ole võimalik mõnele teisele lõigule (või muule tegevusele) ümber suunata.</p>
220.	Eraisik R.	18.03.2025	220.1.	<p>Elan siin, ja see projekt on silt. Tramm jääb ainult vahele, kõik on hetkel ideaalne, buss on ja sellest piisab. Kui teil pole kuhugi raha kulutada, on parem kulutada see piirkonna parandamisele ja remondile. Tänan teid</p>	<p>Täname arvamuse eest! Välisrahastus on määratud Pelguranna trammittee trassile, seda raha ei ole võimalik mõnele teisele lõigule (või muule tegevusele) ümber suunata. Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõike arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikumine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistranspordi, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistranspordi (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammittee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammittee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammitteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtlv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtlv</a>).</p>
221.	Eraisik S. P.	18.03.2025	221.1.	<p>Tere, arvan et tramm sinna ei tohi viia.</p>	<p>Täname arvamuse eest! Arvamuse avaldajale saadetud 24.03.25 e-kiri, millega palutud esitada põhjendused, miks ollakse kavandatava vastu ning võimalusel ettepanekud kavandatava parendamiseks.</p>

222.	Eraisik (nimi puudub)	18.03.2025	222.1.	<p>Hetke projekt on paberil kabineti valkuses joonistatud, müra ja vibratsiooni uuringud, kuidas see kõik mõjub majadele, mis jäävad trammiteest 5 m kaugusele puudu. Paberil võib ju kõike joonistada, see kannatab kõike aga ümberkaudsed elanikud kannatavad, linn ei hakka ju vahetama aknaid ja lisama helisolatsiooni, ehitama müratõkkeid. Soojal ajal aknaid lahti hoida ei saa, sest tramm sõidab viilised kolisedes pehmeit öeldes läbi magamistoa. Autode hulk kindlasti ei vähene, kui Põhja-Tallinna uusarendused jäävad sellest rajast täiesti välja? Samuti inimesed ei taha sõita balti jaama, nagu keegi isik kreutzwald väidab inimeste soov olevat. Sama isik väidab ka et bussid kaovad, huvitav palju talle projekti läbi surumise ja kiitmise eest makstakse."kohalike elanikega arutelu" kogemusest jäi tugev mulje, et kõik need üritused on mõeldud mitte elanike arvamuse saamiseks, vaid „linnukese“ kirjasaamiseks ja selleks, et selgitada neile miks ei saa teha teisiti ja miks peab olema just nii, nagu linnavõimud on otsustanud. Ja kui konkreetse piirkonna elanikud soovivad näha seal midagi muud või teha muutmisettepanekuid, siis nad ei saa aru ja linnal on vision jne.</p>	<p>Trammitee jääb eluhoonetest ca 8-12 m kaugusele. Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass. Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliku kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiakehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiakehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammil trassivalik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Bussiliiklus Puhangu tänaval ei kao - trammitee ehitamise järgselt korregeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Projekti ühtlasi tagatakse, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiaid.</p>
223.	Eraisik T. S.	18.03.2025	223.1.	Tallinnas elavad enamuses venelased, palun mitte sentigi neile kulutada, see on otseselt agressorriigi inimeste toetamine. Häbi teil olgu!	Täname arvamuse eest! Tramm on mõeldud kasutamiseks kõigile elanikele.
224.	Eraisik A. T.	18.03.2025	224.1.	<p>Tere, Ma esimest korda avaldan arvamust või õigemini pakun parendus ettepaneku. Siinkohal ma leian, et uut trammiteed võiks natukene paremini läbi mõelda ja et see haaraks natukene suuremat osa Pelgurannast, Stroomi ranna äärestest majadest ja osa ka Telliskivist. Nimeilt ma leian, et praegune lahendus on natukene poolik, arvestades, et uus trammitee lisab juurde vaid ühe lüli ja kui inimene istub näiteks Siitsi peatusest peale siis suure tõenäosusega pikeneb aeg kui ta sealt jõuab Balti jaama just selle lüli pärast. Minu ettepanek oleks katta uue trammiteega suurem osa piirkonnast ning teha olemasolevale selgroole uue lüli asemel nõ tugilüli ja lausa uus liin. Putukavääl las jääb putukatele ja jalakäijatele. Veel ägedam oleks, kui üle Sõle tänav viiks haljasalaline sild, mis jätkaks mulje nagu inimene oleks jätkuvalt pargis.</p> <p>Igatahes, tulles tagasi trammitee juurde siis mu arust ühendaks Pelguranda Kopli poolsaare ja Kesklinnaga rohkem uus liin. Mina teeksin trammitee järgnevalt - enne Maleva peatust keeraks tramm Pelguranna tänavale ning kulgeks mööda Pelguranna tänavat kuni Kolde pulesteeni kuni tramm siis keerab ning kulgeb mööda Kolde pulesteid. Siinkohal on kaks võimalust, kas tramm läheb üle Sõle tänav kuni Ristiku tänavani, sealt pöörab Telliskivi tänavat mööda üles kuni Balti jaamani ning ühendub Kopli tänav trammiteega enne Telliskivi peatust või teine võimalus, et tramm keerab Kolde pulesteelt Sõle peale, kuni Paldiski maantee ja Sõle ristini ning sõidab väikese jupi mööda Paldiski maanteed kuni Telliskivi tänavani ja ühendub uuesti selgrooga Telliskivi trammipeatuses. Tõsi, see võtab rohkem raha ja annab kindlasti projekteerimises, planeerimises ja liikluslikult rohkem väljakutsed aga, kui huvi on tõsine vähendada liikumist isiklike sõiduvahenditega siis see moodus hõlmab palju rohkem inimesi ja seob rohkem Tallinna, Põhja-Tallinna tähtsaid tänavaid endaga. Telliskivi tänaval ju saaks kahe rea asemel ühe teha trammiteeks, sarnaselt nagu on Pärnu maantee. Samuti saaks nende kahe võimaluse puhul rohkem peatusi vahele panna ja lisaks õõbussidele ja öötrammil liikuma panna.</p> <p>Esimene varianti puhul saaks tramm sõita ühte ringi ehk Balti jaam - Maleva - Pelguranna, vähendades aega, mis kuluks Pelgurannast Balti jaama jõudmiseks, olenevalt mis peatuses keegi peale tuleks. Trammil teekondki oleks märgitud trammil ees kui Pelguranna - Kopli, mitte lihtsalt Kopli - Suure Paala või Kopli - Tondi.</p> <p>Ehk siis, kui huvi on tõsine vähendada inimeste isiklike autode kasutust siis välja pakutud trammiteed oleks suur samm selle suunas ning ühendaks suurema osa Stroomi rannast Kesklinna ja Balti jaamaga. Sellisel juhul väheneks ka siveine autode maht Stroomi rannas. Loodetavasti kaalute mu ettepanekut või võtate vähemalt osa sellest kaalumisele. Ma siiski arvan, et see on ülmalt hea plaan seoks endaga rohkem elanikke. Putukaväälale saaks palju enamat teha just rohelust silmas pidades ning olemasolevat autotelt saaks kasutada trammide jaoks jälle vähendades autote kasutatavat teed. St Pelguranna tänaval on ju mitmeid parkimiskohiti, mis saaks ära "kaotada" ja trammiteega asendada .</p>	<p>Täname ettepanekute eest, need on väga põhjalikud! Trammiteid rajatakse järk-järgult, kuna realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb ette trammitee kulgemist Meeruse-Bekkeri suunal (mööda Pelguranna tänavat, kas hargneb lindeks Bekkeri sadamani ja Maleva peatuseni Kopli tänaval). Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliku kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiakehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiakehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks. Praegune trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Välisrahastus on määratud Pelguranna trammitee trassile, seda raha ei ole võimalik mõnele teisele liigule (või muule tegevusele) ümber suunata. Tallinna Transpordiameti hinnangul on Sõle tänaval ühistranspordi ühendus pikavalt hea ning sinna esmajärjekorras trammiteed rajada ei ole vaja. Pelguranna tänavaga ja osaliselt Kolde pst-ga paralleelselt kulgeb kanalisatsioonitoru, mille peale ega lähedusse ei ole paralleelselt kulgevad trammiteed võimalik rajada. See on ka üks põhjus, miks ei otsustatud nt Puhangu-Pelguranna-Kolde pst-Putukavääl trassi kasuks. Soovime esitada oma ettepanekud koostatava Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses.</p>
225.	Eraisik (nimi puudub)	18.03.2025	225.1.	<p>Mitte keegi ei taha saada trammil oma akende alla. Viige liin rannani garaažide tagant.</p>	<p>Trammitee trassil Puhangu-Pelguranna-Kolde pst-Putukavääl oleks ehitustehniliselt keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisijate arv väiksem.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Putukaväälil ja Kolde pst-i on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv väiksem.</li> <li>•Trammitee suunamine Kolde pst-le tähendaks ka märgatavalt pikemat marsruuti (st aeglasem ühendus), mis vähendaks trammiliikluse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega.</li> <li>•Bisaks oleks lahendus ehitustehniliselt keerulisem, kui võrd Pelguranna tänavaga ja osaliselt Kolde pst-ga paralleelselt kulgeb suur kanalisatsioonitoru, mille peale ega lähedusse ei ole paralleelselt kulgevad trammiteed võimalik rajada (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused). Toru ümberehitamine on väga kallis ning ei kuulu antud projekti mahtu. Et trammiteed saaks selle trassivaliku järgi kavandada, peaks selle rajama rannaparki või Pelguranna tänav hoonete kõrval. Seda varianti ei valitud, kuna see lahendus oleks märkimisväärselt kulukam - see eeldaks tänavaruumi ümberkujundamist pikemas mahus, tooks kaasa ulatuslikuma tehnovõrkude ümberehituse linna eelarvest, oleks suuremas ulatuses muu liikusega samas koridoris ning trammitee rannaparki kavandamisel hõlmaks suurema osa rannapargist kui variant A.</li> <li>•Selline marsruut on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.</li> </ul>
226.	Eraisik T. R.	18.03.2025	226.1.	<p>Tere Edastan järgnevad seisukohad:</p> <p>1) Toetan trammiliini projekteerimist ja ehitamist Puhangu tänavale, sest see teenindab suurimat hulka inimesi ning tagab kiirema ühenduse Pelguranda, võrrelduna näiteks Kolde pst variandiga. Ringliin ei ole soovitatav liinplaneerimise aspektist (eelistatud on edasi-tagasi liikumine samas koridoris) ning ka seetõttu, et pikas perspektiivis on kavas pikendada liini Kopli suunas.</p>	Täname toetava tagasiside eest!
			226.2.	<p>2) Teeninduspiirkonna joonisele on kantud ca 1km lõigule kaks vahepeatust ehk siis üks peatus u 330 m järele. Sellised peatustevahed on trammiliini jaoks liiga väikesed, arvestades muuhulgas asjaolu, et trammiliin peaks perspektiivis teenindama ka kaugemaid piirkondi kui ainult Pelguranda. Atraktiivse sõiduaja jaoks ei tohi peatuste vahekaugus minna liiga väikeseks.</p>	Täname arvamuse eest, edastame tagasiside ka Tallinna Transpordiametile. Peatuste arv ja asukohad täpsustuvad projekteerimise käigus.



227.	Eraisik A. S.	19.03.2025	227.1.	<p>Pelguranna trammij projekt on järjekordne tobedus. Pelguranda saab sõita juba praegu nelja bussiga. Alles mõni aeg tagasi oli kaks bussi (3 ja 40) ja mina ei ütle, et bussid olid pungil täis. Olen käinud Pelgurannas suvel aastaid ja käin ka praegu igal aastaajal kui ilma ja tuju on. Pelguranda saab minna ka Paldiski maanteelt ja tee ei ole kuigi pikk. Samuti Zoo pussipeatusest saab mööda toredat promenaadi minna. Jalgsi kõndimine ongi kasulik. Kui pikk see meie suvi on, et sinna on seda trammiteed nii väga vaja. Eile 18.03.2025 sõitsin number 2 liini trammiga, sest tahtsin näha kus ta sõidab. Päeval kella 11 ja 12 vahel olid trammis ainult mõned inimesed. Võib-olla tiptundidel on rohkem, aga seda ma ei kavatse vaadata minna. Ma panen sinna andmekaitsetingimuste JAH, sest muldu ei ole võimalik kirja ära saata.</p>	<p>Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõike arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaam, kaugemal Hundipea Paljasaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikimine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistranspord, muust transpordist eraldiseisvat rööbasühistranspord (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistranspord, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammittee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammittee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammitteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.riligitajaja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv">https://www.riligitajaja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv</a>).</p>
228.	Eraisik R. A.	19.03.2025	228.1.	<p>Üldiselt on nõus vana raudteekoridori kasutusse võtmisega. Kindlasti ei tohiks see jääda viimaseks etapiks. Arvestada ka võimalusega, et tulevikus saaks trammittee ehitada läbi Merimetsa (Kõrgepinge või Humala tn) piirkonna Kadaka ja Väike-Õismäe suunas.Linnaelanikele ja samuti planeerijatele on pudelikaelaks Sõle tn- (Endla-) Paldiski mnt ristmik. Kuid (elektri)ühistranspordi või trammittee koridor läbi Merimetsa säästaks aega, looduskeskkonda. Projekteerida koridor kasutades õkotunneleid (-truupe, sildasid) ning mille koostmõjul väheneks liikluskorkmure antud ristmikul. Ümberistumise keskkond, trammipõõrang, parkimismajad vms saaks ka täna rajada Paldiski mnt 72 piirkonda. Pikemas perspektiivis ka näiteks Kadaka piirkonda.</p>	<p>Täname toetava tagasiside eest! Koostav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammittee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.riligitajaja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv">https://www.riligitajaja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammitteede rajamiseks. Tallinna linn juhindub uute trammide rajamisel liikuvuskavas toodud soovituselt. Tell on võimalik esitada oma ettepanekud koostava Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses.</p> <p>Põhja-Tallinna liikuvusuuring (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>) kohaselt ei ole Haabersti ja Põhja-Tallinna vahelised liikuvusprobleemid märkimisväärsed, kuna Põhja-Tallinnast peamised liikumised toimuvad Kesklinna ja Lasnamäe suunal. Seetõttu ei ole läbi Merimetsa kaitseala trammitteed kavandatud, kuna trammij rajamine väga pikas lõigus läbi metsa, kus ei ole potentsiaalseid reisiijad, pole otstarbekas ega majanduslikult põhjendatud. Teiseks on Merimetsa kaitseala kaitse-eeskirja kohaselt kaitsealal teede ja tehnovõrgu rajatiste rajamine ning ehitiste püstistamine ilma kaitseala valitseja nõusolekuta keelatud ning erandid on ette nähtud ainult kaitsekorraldus- ja puhkevõrgu rajatiste rajamiseks. Pikemas perspektiivis on Paldiski mnt-le Haabersti teenindav linnasuunaline tramm ette nähtud ning ühistranspord hakkab liikuma ka Adala tn pikendusest, mis paralleelselt Paldiski mnt-ga Haabersti-Põhja-Tallinna ühendust parandab.</p>
229.	Eraisik H. R. L.	19.03.2025	229.1.	<p>Kohalikud elanikud ei soovi ega vaja trammijühendust ning ei mõista kellele seda ehitatakse. Kohalike rahu ja turvalisuse rikkumiseks? Väga loomade, et tulla ke mõistusele ja saada ke aru trammij ja trammittee ebavajalikkusest antud piirkonnas.</p>	<p>Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõike arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaam, kaugemal Hundipea Paljasaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikimine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistranspord, muust transpordist eraldiseisvat rööbasühistranspord (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistranspord, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammittee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammittee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammitteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.riligitajaja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv">https://www.riligitajaja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv</a>).</p>
230.	Eraisik Y. K.	20.03.2025	230.1.	<p>Mulle Ei meeldi kui trammiliin läheb mööda Puhangu tänav.</p>	<p>Täname arvamuse eest! Arvamuse avaldajale saadetud 24.03.25 e-kiri, millega palutud esitada põhjendused, miks ollakse kavandatava vastu ning võimalusel ettepanekud kavandatava parendamiseks.</p>
231.	Eraisik V.	20.03.2025	231.1.	<p>Tere! Elan Puhangu 67 majas, ning ma pole nõus sellega, et tramm võib liikuda minu aknade ees või meie parkla läheduses. Aga üldiselt ma pole täiesti nõus Teie projektiga , tramm pole vajalik meie piirkonnas!!! Te soovite meie piirkonda rikkuda ja kurvastada inimesi, kes siin elavad juba pool sajandit.</p>	<p>Põhja-Tallinna liikuvusuuring kohaselt ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise. Arenevas Põhja-Tallinna linnaosas on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistranspord, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Koostav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammitteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.riligitajaja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv">https://www.riligitajaja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv</a>).</p> <p>Tagasipööörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppel kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui varianti 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonitruu ei ole võimalik kaitsta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipööörde variant 1. Trammittee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitruu ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.</p>

232.	Eraisik M. T.	20.03.2025	232.1.	Tere, olen trammitee rajamise vastu, kuna praegune transpordihüendus toimib suurepäraselt.	Täname arvamuse eest! Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengulade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubaajam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikumine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/ron), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korreieritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leia">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leia</a> Kehtiv).
233.	Eraisik S. L.	20.03.2025	233.1.	Ma elan Puhangu tänaval ja olen kategooriliselt trammiliini ehitamise vastu. Sellel pole mingit mõtet, sest ühistranspordihüendus on juba praegu väga hea. See tooks ainult kahju loodusele ja oleks mõttetu eelarveraiskamine.	Täname arvamuse eest! Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengulade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubaajam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikumine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/ron), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korreieritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leia">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leia</a> Kehtiv).
234.	Eraisik I. K.	20.03.2025	234.1.	Olen täiesti nõus, et Pelguranna trammitee rajamine on vajalik Tallinna linna transpordi infrastruktuuri täiustamiseks, pakkudes mitmeid positiivseid keskkonnamõjusid ja turvalisuse täiustamist. Trammide kasutamine on kindlasti palju keskkonnasõbralikum alternatiiv bussidele. Trammid töötavad elektrienergia, mis annab võimaluse vähendada fossiilikutuste tarbimist ja õhusaastet. Kuna trammid ei eralda heitgaase ega saasta õhku samamoodi nagu bussi- või autotransport, aitab trammitee rajamine kaasa Tallinna linna rohelisema ja puhtama tuleviku kujundamisele. Lisaks sellele trammid mahutavad rohkem inimesi kui bussid, mis tähendab, et need on sobivamad suurema liikluskorrumise korral. Trammide suur mahutavus vähendab vajadust täiendava transpordi järele ning tagab, et rohkem inimesi pääseks kergemini ja mugavamalt soovitud sihtpunkti. Samuti sõidavad trammid sujuvamad, kuna nende liikumine ei ole segatud ega häiritud liikusummikute ega juhustlike takistustega, mis on sageli bussiliikluses tavaline. See tagab kiirema ja mugavama sõidukogemuse kõigile reisijatele.	Täname toetava arvamuse eest! Nõustume teie poolt välja toodud aspektidega.
			234.2.	Samas üks oluline aspekt, mida arvestada, on trammitee ümberpööramise ringide mõju. Ümberpööramisingide suurendamine ja sobivama trajektoori kujundamine võiks aidata vähendada müra mõju lähedal asuvate majade elanikele. Väiksema kiiruse ja kitsastes kohtades toimuv ümberpööramine võib põhjustada suuremat müra, mis mõjub negatiivselt piirkonna elukeskkonnale. Kui ring oleks suurema trajektooriga, väheneks trammide aeglane liikumine kitsastes kohtades, mis omakorda aitaks vähendada ka müra ja vibratsiooni, millel on sageli negatiivne mõju piirkonna elanike igapäevaelule.	Hetkel on perspektiivsem variant 2 ehk väiksem ring, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Projekteerimisel tuleb välja selgitada rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevad kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitseda ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
235.	Eraisik A. K.	20.03.2025	235.1.	Olen Puhangu 67 maja elanik. Palun arvestades müra trammii pööramise vältida trammitee variant 1 ehitamist. Merepoolsed variandid 2 ja 3 tunduvad mõistlikumad sest trammii ümberpööramine toimub elumajadest kaugemal distantsil.	Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Projekteerimisel tuleb välja selgitada rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevad kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitseda ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
236.	Eraisik H. A.	20.03.2025	236.1.	Pildilt vaadates tundub, Puhangu tänav jääb kitsaks võib olla oleks otstarbekam praeguse putukavälja peal kuni Kolde puisteeni ja siis tagasipöörde vana rongitee alal teha peale Kolde puisteed. Elan ise Kolde puistee ja Ehte tänav vahel ja kui tramm sõidab Puhangust, siis mei rajoonist jääb tee kaugemale. Kui oleks putukavälja juures tee lõpuni, saaks meie rajooni rahvas ka trammii paremini kasutada ja reisijaid saaks rohkem. Ega see trammii tagasipöörde seal ranna lähedal ka ilus ei paista lihtsa inimese vaatevinklist. Siis saaks ka kõiki rahuldavama lahenduse.	Variant D (ümberpöörde Putukaväljal) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalselt reisijate arv väiksem. • Putukaväljal ja Kolde pst-i on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatute läheduses väiksem. • Bisaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks ilkideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaaed ja Putukavälja Kolde pst otsas. Kõik see maksusumma lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variandite A ja D võrdlust: <a href="https://live.cs.tellahybridcloud.com/sfs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hijendus.pdf">https://live.cs.tellahybridcloud.com/sfs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hijendus.pdf</a> • Variant D on vähem perspektiivlikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.

237.	Eraisik A.	20.03.2025	237.1.	<p>Esitlitud projekti järgi trammiliini rajamise vastu, sest See avaldab negatiivset mõju lähedalasuvatele majadele (vibratsioonikoormused, müra), samuti avaldab trass negatiivset mõju piirkonna elanike ja linna kui terviku puhke- ja spordialale. Projekt ei ole tulus ja puudub võimalus hiljem vajadusel trassi muuta. Busside kasutamine on antud juhul palju loogilisem ja mugavam.</p>	<p>Projekti tasuvust hinnati enne välisrahaastuse taotluse esitamist, kuivõrd taotlemiseks tuli linnal tõendada suutlikkust projekt ellu viia ning näidata, et projekti eeldatav kulude ja tulude suhtarv on positiivne. Vt nt Tallinna ja Harjumaa kergrööbastranspordi teostatavus ja tasuvusanalüüs (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>). Projektiga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogilaid. Stroomi rand ja park on ülelinnalise tähtsusega puhkeala ning taotluse eesmärk on promenaadi väärtust ning kõrg- ja madalhaljastust maksimaalselt säilitada, luues koos trammiteega tervikliku tänavaühenduse. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (sh pingid, esteetilisel ilusad elemendid), vähem tühja asfaltipinda.</p> <p>Põhja-Tallinna liikuvusuuringu kohaselt ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise. Arenevas Põhja-Tallinna linnaosas on vajalik ettenägelikult planeerida muust liiklusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Linnas olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>).</p>
238.	Eraisik D.	20.03.2025	238.1.	<p>Peaaegu täielikuks kurjuseks viia tramm puhkealale ja rajada tagasipöördering ranna lähedale. See on väärtuslik puhkeala, kuna asub linna keskusele lähedal ja pakub inimestele võimalust puhata liiklusraskest.</p>	<p>Kaalutakse kolme võimaliku tagasipöörde variandi vahel. Tõenäoliselt osutub valituks lahendus, mis võimaldab rannaparki maksimaalselt säästa, kuid samas ei lähe vastuollu tehnovõrgu valdajate nõuetega. Kui aga projekteerimise käigus selgub, et selline lahendusvariant pole võimalik, tuleb kaaluda ka muid variante. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelsest kulgevast kanalistsioonitoru ei ole võimalik kaitsta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalistsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.</p>
			238.2.	<p>See projekt ei ole Štromka piirkonna elanikele vajalik, kuid miks peavad võimud tingimata "head" vägisi tegema?Puhangu tänav on trammiliikluse jaoks liiga kitsas ning juba oluline marsruut bussidele ja autodele – tramm oleks seal ülelign.</p>	<p>Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubaajam, kaugemal Hundipea Paljasaarel ning Seewaldi alal) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikumine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liiklusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linnas olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>).</p>
			238.3.	<p>Alternatiivina võiks kaaluda promenaadi garaažide ja Ehte tänava vahel, kuigi ka seal pole trammitee tegelikult hädavajalik.</p>	<p>Variant D (ümberpöörde Putukaväälal) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisi ajate arv väiksem.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Putukaväälal ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuks läheduses väiksem.</li> <li>•Busside ei otustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks liikvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnatähtsusega Putukavääl Kolde pst otas. Kõik see maksumus lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://lve.s3.telahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%85hjendus.pdf">https://lve.s3.telahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%85hjendus.pdf</a></li> <li>•Variant D on vähem perspektiivikam ka tulevikus arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.</li> </ul>
239.	Eraisik A. S.	20.03.2025	239.1.	<p>Imeline idee! Loodan et tuleb ellu</p>	<p>Täname toetava arvamuse eest!</p>
240.	Eraisik M-A. M.	20.03.2025	240.1.	<p>Pelguranna trammiliini ei ole üldse vaja, või tuleks see rajada pärast Mustakivi tee trammiliini ehitamist – seda on juba oodatud üle 40 aasta.</p>	<p>Välisrahaastus on määratud Pelguranna trammitee trassile, seda raha ei ole võimalik mõnele teisele lõigule ümber suunata. Põhja-Tallinna liigipääsuvõimalused on kõige halvemad ja mõistlik on Põhja-Tallinnast alustada. Järk-järgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks. Ajakohast infot Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti planeeritavate objektide kohta saab jälgida leheküljel: <a href="https://www.tallinn.ee/et/teed">https://www.tallinn.ee/et/teed</a></p>

241.	Eraisik R. A.	20.03.2025	241.1.	<p>Tere Meie oma viielikmelise perega elame Puhangu 67 majas. Palume, et trammitee tagasipööre ega trammitee ei ehitataks vahetult meie maja ette. Praegune garaažide rida Puhangu tänaval meie maja ees kaitseb liiklusrüüa eest ja annab pisut privaatsust. Trammitee lähedus majale nii lähedal tekitab müra, on ohtlik liiklejatele ja eriti lastele, samuti takistab jalutusteed bussipeatusesse. Ning toob kaasa veel rohkem võõraid inimesi ja liiklejaid meie elumajale nii lähedale. See vähendaks meie turvalisustunnet.Töötame abikaasaga vanalinna õpetajatena ja lapsed käivad vanalinnas koolis ja lasteaias. Samuti töötame etenduskunstikena teatrite juures. Liikleme busside ja jalgratastega keslinna vahet igapäevaselt ja bussiliiklus keslinna vahel on väga hea. Eriti buss 66 ja selle liiklustee otse Balti jaama. Me ei näe otsest vajadust trammitee järele. Samas ei ole ka selle vastu, kui see vaid ei ehitataks meie majale liiga lähedale.</p>	<p>Projekteerimisel nähakse ette eri liiklejate liikumissuundi selge tähistamine. Tagasipöördele on trammil kiirus väike ning ehituslikult on võimalik inimesed suunata rööbasteede ohutult ületama ka näiteks linnamööbli või haljastusega. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevad kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitseda ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberheitse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.</p> <p>Trassi valikul oli üheks oluliseks tingimuseks peatuste ümbruses kõrge tihedusega asustuse olemasolu, et trammil oleks võimalik kasutada võimalikult paljudel inimestel (mh tagades optimaalse kaugeuse erinevatest ümberkaudsetest asutustest). Putukavääl ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv väiksem. Puhangu-suunalise trammikoridori eeliseks on kiire ja otse ühendus Balti jaama ning keslinna suunal. Trammitee suunamine Kolde pst-le tähendaks märgatavalt pikemat marsruuti, mis vähendaks trammiliikluse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega. Lisaks kulgeb Pelguranna tänavaga ja osaliselt Kolde pst-ga paralleelselt kulgeb suur kanalisatsioonitoru, mille peale ega läheduses ei ole paralleelselt kulgevad trammiteed võimalik rajada (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused). Toru ümberhvitamine on väga kallid ning ei kuulu antud projekti mahtu. Et trammiteed saaks selle trassivaliku järgi kavandada, peaks selle rajama rannaparki või Pelguranna tänav hoonete kõrvale. Seda varianti ei valitud, kuna see lahendus oleks märkimisväärselt kulukam - see eeldaks tänavaruumi ümberkujundamist pikemas mahus, tooks kaasa ulatuslikuma tehnovõrkude ümberhvituse linna eelarvest, oleks suuremas ulatuses muu liiklusega samas koridoris ning trammitee rannaparki kavandamisel hõlmaks suurema osa rannapargist kui praegune lahendusvariant A. Selline marsruut on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest.</p>
			241.2.	<p>Pigem võiks see olla rannalistele liiklemiseks mugavam, võib-olla peatusega rannahoonele lähemal või nt teeks ringi mööda Puha gu-Pelguranna-Kolde pst-Putukavääl mööda tagasi keslinna poole.</p>	<p>Trammitee trassi Puhangu-Pelguranna-Kolde pst-Putukavääl oleks ehitustehniliselt keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalselt reisijate arv väiksem.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Putukavääl ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv väiksem.</li> <li>•Trammitee suunamine Kolde pst-le tähendaks ka märgatavalt pikemat marsruuti (st aeglasem ühendus), mis vähendaks trammiliikluse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega.</li> <li>•Isaks oleks lahendus ehitustehniliselt keerulisem, kui võrd Pelguranna tänavaga ja osaliselt Kolde pst-ga paralleelselt kulgeb suur kanalisatsioonitoru, mille peale ega läheduses ei ole paralleelselt kulgevad trammiteed võimalik rajada (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused). Toru ümberhvitamine on väga kallid ning ei kuulu antud projekti mahtu. Et trammiteed saaks selle trassivaliku järgi kavandada, peaks selle rajama rannaparki või Pelguranna tänav hoonete kõrvale. Seda varianti ei valitud, kuna see lahendus oleks märkimisväärselt kulukam - see eeldaks tänavaruumi ümberkujundamist pikemas mahus, tooks kaasa ulatuslikuma tehnovõrkude ümberhvituse linna eelarvest, oleks suuremas ulatuses muu liiklusega samas koridoris ning trammitee rannaparki kavandamisel hõlmaks suurema osa rannapargist kui variant A.</li> <li>•Selline marsruut on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.</li> </ul>
			241.3.	<p>Tere Mitte mingi juhul ei taha, et trammitee peatus tuleks meie maja Puhangu 67 ette! Kõik rannaskäijad hakkaksid liikuma meie maja eest (suvi) on need suured rahvahulgad, kes on sageli ka purjus ja lärmakad). See vähendab tunduvalt turva- ja heaolunnet ning lisaks peatuva trammil uste piksumine sulgedes ei laseks varahommikuti ja hilisõhtulit magada.Mitte mingil juhul ei soovi trammiteed meie maja ette!Pooldan trammil tagasipöördeks varianti 2.</p>	<p>Vt ka vastust punktis 241.1. Projektiiga tuleb tagada, et müra ja vibratsiooni jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatult müra ja vibratsiooni uuringu, mille eeslõiged tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetset lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiad.</p>
242.	Eraisik I. I.	20.03.2025	242.1.	<p>Hea ja kasulik trammitee ning selle viimine kavandatud viisil Stroomi randa on samuti mõistlik. Ometi tundub, et veel mõistlikum oleks, kui trammil liiguks tagasi läbi Kolde püestee ja seejärel mööda Sõle. Nii teenindataks veel veidi enam Pelguranna ja Pelgulinna inimesi. Trammiga saaks otse linna ka näiteks Sõle spordikeskusest, Pelgulinna Riigigümnaasiumist, Avatud Koolist, lähedale jääksid ka Pelgulinna sünnitusmaja, Sõle tervisemaja, mitmed lasteaia. Ehk selline väike ring muudaks selle trammil veel palju kasulikumaks. Ja väheneks ka koormus dispuuteeritud Puhangu tänavale.</p>	<p>Täname toetava arvamuse eest! Tallinna Transpordiameti hinnangul on Sõle tänaval ühistranspordi ühendus piisavalt hea ning sinna esmajärjekorras trammiteed rajada ei ole vaja. Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalsed trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks.</p>
243.	Eraisik G. L.	21.03.2025	243.1.	<p>Üldjuhul on trammitee Stroomi randa mõttetu, on minu arvamus. Aga mina ja minu maja rahvas on täielikult selle vastu, et trammil pöörang tuleks Puhangu 67 maja ette.Tramm võib küll vaikne olla nagu hõrra Ossinovski väidab, see võib olla sirgel lõigul aga pöörangud on ja jäävad lärmakaks, eriti sellise väikse raadiusega pöörang. Niisiis on minu arvamus,et kui trammitee tuleb siis pöörang võiks tulla elumajadest kaugemale.</p>	<p>Projekteerimisel selgitatakse uuringute põhjal välja rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevad kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitseda ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberheitse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.</p>
244.	Eraisik H.	21.03.2025	244.1.	<p>Toetan Pelguranna trammil Puhangu trassi varianti. Trammivõrgustiku arendamine Tallinnas on väga oluline ning Pelguranna on tihedalt asustatud piirkond. Antud trass teenindab rohkem inimesi kui alternatiivne kusagil Putukavääl lõppev trass. Loodan, et Pelguranna, Liivalaia ning ka teised trammiprojektid teostuvad lähitulevikus. See on oluline muuhulgas liikluse vähendamiseks, meeldiva elukeskkonna tekitamiseks ning kliimaneutraalsuse poole pürgimiseks.</p>	<p>Täname toetava arvamuse eest!</p>
245.	Eraisik R. J.	21.03.2025	245.1.	<p>Tere.Trammitee ehitus on tervitatav.Ei ole nõus trammil tagasipöörde variant 1Variandid 2 ja 3 on sobivad.</p>	<p>Täname toetava arvamuse eest! Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevad kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitseda ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberheitse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.</p>

246.	Eraisik V. I.	21.03.2025	246.1.	<p>Palun näidata, kus on uuritud uue trammiliini mõju järgmistele asjaoludele:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Puhangu tänava sõidukite läbilaskmise võimalus/kiirus; piltidel on näha, et ligas suunas on vaid 1 rida liikumiseks, mis on omakorda hõivatud trammiga; kuidas see uus olukord mõjutab kõrvalseisvate kortermajade elanike Puhangu tänavale ja edaspidi nt Sõle tänavale väljasõidu kiirust;</li> </ol>	<p>Sellist uuringut, mis selgitaks välja kortermajade elanike väljasõidukiiruse Puhangu või Sõle tänavale, tehtud ei ole. Liikluskorraldus täpsustab projekteerimise käigus. Trammitee ehitamise järgselt korigereeritakse busside marsruute (bussiliiklus väheneb), et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Trammide liiklustihedus ei ole nii suur, et hakkaks autodega konflikti looma. Trammitee ehitamisega ning bussiliikluse ümberkorraldamisega muutub ühistransport kättesaadavamaks ja mugavamaks, et seda eelistada autole ning autode kasutamise vajadus väheneb.</p>
			246.2.	<p>2. Puhangu tänava elanike parkimisvõimalused; praegu suurem osa Puhangu tänavast on naabermajade elanike kasutuses parkimisalaks; kuidas uue trammiliini ehitamine ja suurima osa parkimiskohtade kaotamine mõjutab Puhangu tänava elanike parkimiskohtadele ja -võimalustele;</p>	<p>Trammitee rajamisega parkimiskohtade arv tänaval väheneb, kuid projekteerimisel üritatakse säilitada nii palju kohti kui võimalik. Eelisklahenduses on Puhangu tänaval ette nähtud pikiparkimise kohti. Liikluskorralduslik lahendus (sh parkimine) selgub projekteerimise käigus. Parkimine on võimalik oma kinnistul, tänavamaal või avalikes parklates.</p>
			246.3.	<p>3. kuidas mõjutab uus trammiliin 50-60 ja veelgi rohkem aastat vana eluhoonete säilitavust;</p>	<p>Selgub koostatavatest müra ja vibratsiooni uuringutest. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille eeslaseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiaid.</p>
			246.4.	<p>4. millise mikrorajooni elanikkond tõuseb 40000-50000 inimese võrra; kus Pelgulinna ehitatakse niivõrd palju eramuid? Kas need eramuid ehitatakse Puhangu tänaval, et oleks põhjendatud KOV'i argument elanikkonna suuruse kohta?</p>	<p>Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõike arengualade (nt Meuruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaa, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringuale (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatrammi">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatrammi</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud.</p>
			246.5.	<p>5. miks on KOV'i poolt tagasilükatud ettepanek ehitada uus trammiliin Putukaväljas või Kolde pst-l, et mitte hävitada Stromka mets-pargi, Puhangu tänava elanike rahu, majasid, parkimis- ja liiklusvõimalust? Ette tänades!</p>	<p>Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnaehituslikult eelistatud lahendusvariant A, kuivõrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisirajate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõige paremini tuleviku arengutega. Variant D (ümberpöörne Putukaväljal ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuleb läheduses väiksem.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Putukaväljal ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuleb läheduses väiksem.</li> <li>•Isaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks liivideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaed ja Putukaväljal Kolde pst otas. Kõik see maksuunus lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksuunusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.tellyahybrid.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%85hendus.pdf">https://live.s3.tellyahybrid.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%85hendus.pdf</a></li> <li>•Variant D on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.</li> </ul>
247.	Eraisik L. A.	21.03.2025	247.1.	<p>Tere. Olen absoluutselt selle vastu, et trammi ümberpööramise jaoks kärbitakse rohelist ala Stroomi pargist. Palun, ärge tehke seda. Palun, säilitage rohelist ala. See on väärtus. Seda on vähe. Seda tuleb hoida.</p>	<p>Kaalutakse kolme võimaliku tagasipöörde variandi vahel. Tõenäoliselt osutub valituks lahendus, mis võimaldab rannaparki maksimaalselt säästa, kuid samas ei lähe vastuollu tehnovõrgu valdajate nõuetega. Kui aga projekteerimise käigus selgub, et selline lahendusvariant pole võimalik, tuleb kaaluda ka muid variante. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevad kanalistsioonitru ei ole võimalik kaitsa ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meuruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalistsioonitru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.</p>
248.	Eraisik A. L.	21.03.2025	248.1.	<p>Trammide tagasipöörde variandis on eelstatud variant nr 2.</p>	<p>Variant 2 on hetkel perspektiivsem, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevad kanalistsioonitru ei ole võimalik kaitsa ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meuruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalistsioonitru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.</p>
249.	Eraisik S.	21.03.2025	249.1.	<p>Ma ei soovi kuulata tammi larmi, ja selle ehitusega seotud ebamugavustega.Pisab bussidest.</p>	<p>Projektiiga tuleb tagada, et müra ja vibratsiooni jääksid normide piiresse, seda ka ehitustööde ajal. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille eeslaseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiaid. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegsed lahendusi, mille abil tramm ei saa olema bussidest erinev. Isaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte trammi. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklustihedus trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.</p>
250.	Eraisik J. K.	21.03.2025	250.1.	<p>Toetan Pelguranna trammitee rajamist, kuna kiire ühistranspordiühendus kesklinnaga on asumi jaoks kriitiline tähendusega. Tramm on kiirem, sujuvam, turvalisem ja keskkonnasõbralikum transpordivahend kui buss ning aitab parandada Tallinna ühistranspordi kvaliteeti ja tõhusust. Samas tuleb arvestada järgmistest aspektidest, et projekt saaks võimalikult hästi integreeritud piirkonna infrastruktuuri ja elanike igapäevaelu:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Puhangu tänaval on hädavajalik tagada eraldi kõnnitee ja rattateed lisaks trammiteele. Ratturid muutuksid sõiduteel trammiliiklusele takistuseks ning trammirööbastest vahel liikumine oleks neile ohtlik. Probleemseks kohaks on kõige kitsam lõik Puhangu 91 garaažiboksides juures, kus puudub piisav ruum vajalike liikluskoridore rajamiseks. Seetõttu tuleks kaaluda garaažiboksides sundvõrandamist, et tagada ohutu ja mugav liikumine kõigile osapooltele.</li> </ol>	<p>Täname toetava arvamuse eest! Projekteerimisel täpsustub terviklik tänavalahendus, sh jalg- ja jalgrattateed koos vajaliku liikluskorraldusega (sh nähakse ette eri liiklejate liikumisviisi selge tähistamine). Tagasipöördeid on trammil kiirus väike ning ehituslikult on võimalik inimesed suunata rööbasteed ohutult ületama ka näiteks linnaomabõli või haljastusega. Kavandamisel arvestatakse esmalt ikkagi olemasoleva vabade munitsipaalmandis olevate kinnistudega (lisaks on ouline maa sihtotstarve). Erakinnistuid hõlvatakse vaid põhjendatud juhtudel, kui muud paremat lahendust ei ole. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala.</p>

			250.2.	2) Kui garaažibokse lammutada, tekiks võimalus luua sellele kinnistule väike park ehk nn taskupark. Selline roheala pakuks väärtust eelkõige Puhangu 67, Puhangu 87 ja Pelguranna 57 majade elanikele, aidates leevendada nende pahameelt seoses trammiliini rajamisega. Samuti parandaks park piirkonna elukeskkonda ning looks meeldiva ja rahustava rohelise puhkeala.	Vt vastust punktis 250.1.
			250.3.	3) Trammitee projekteerimisel tuleb hoolikalt läbi mõelda ka tagasipöörde ringi suurus. Soovitav on valida pigem suurema kui väiksema raadiusega ring, et vähendada müra ja vibratsiooni taset, mis võib muidu häirida lähedalasuvate elanikke.	Vt ka vastust punktis 250.1. Tagasipöörde ringi minimaalne vajalik raadius on 25 m. Olenevalt projektiahendusest arvestatakse suurima võimaliku raadiusega.
251.	Eraisik HHH	21.03.2025	251.1.	Leian, et pole vajalik. Saan aru, et oleks "äge" lisa, viia turistide ja elanike randa aga Stroomi rand pole see kuhu randa. Tehku algul Stroomi rand korda ja naabruskond selle ümber, et ka hilisõhtul julgeks seai jalutada. Kui soovite turistidele Tallinna vaatamisväärsusi näidata, sobiks näiteks Teletorn või loomaaed rohkem. Ja Liivalaia projekt on ka minu jaoks arusaamatu. Saan aru, et Liivalaia tänav vajab juba remonti 10a aga kas seal peab olema trammitee? Tramm ei pea lga nurga taga sõitma, Teiseks trammil peale saab ca 15min jalutuskäiguga ligast Liivalaia ja/või Veerenni otsast.	Täname arvamuse eest! Tramm on hetkel konkurentsituolt kõige kiirem transpordiliik Tallinnas (vt Tallinna ja Harjumaa kergrööbastranspordi teostatavus ja tasuvusanalüüs, <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ) Põhja-Tallinna liikuvussuuringu kohaselt ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise. Arenevas Põhja-Tallinna linaosas on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostavat Põhja-Tallinna uidiplaneeringi). Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25, vt määruse lisa "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" <a href="https://www.rigiataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv">https://www.rigiataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv</a>  Tallinna Kesklinna- ja Kommunaalameti tegevusplaanis on ka Stroomi kohaselt kaitsealal rannapargi rekonstrueerimine (eraldi projekt), kus maastikuarhitektuurivõistlus on planeeritud aastasse 2027. Realiseerumise aeg sõltub Tallinna Linnavolikogu poolt investeerituteks eraldatavast eelarvelistest vahenditest. Täiendavate ettepanekute või probleemsete kohtade osas palume edastada info kommunaal@tallinn.lv ja pohja@tallinnlv.ee ning nendega tegeletakse käesolevatest projekteerimistingimustes eraldiseisvalt.
252.	Eraisik I. M.	22.03.2025	252.1.	Ma olen selle projekti vastu! Stroomi rand pole õige koht trammitee jaoks. Puhangu tänav on kitsas ja uute trammide müra hakkab segama elanikele	Projektiga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgsed tulemused tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogilaid. Vt ka PT punktis 5.1-5.3. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummimatid rööbastele all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapiinnale rajatud isoleerimata trammirööbastel täiskirusel liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegseid lahendusi, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte trammil. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklustihedus trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.
253.	Eraisik M. M.	22.03.2025	253.1.	Pooldan 27. jaanuaril Põhja-Tallinna kogukonnas tutvustatud varianti C, kus trammil tee on projekteeritud garaažide tagant kuni Kolde pst-ni. Stroomi randa külastavate inimeste jaoks sobib ka see variant kõige paremini.	Variandid (C ja D, ümberpöörde Putukaväljal) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisijate arv väiksem. • Putukaväljal ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuse läheduses väiksem. • Lisaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variantid C ja D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaaed ja Putukavälj Kolde pst otsas. Kõik see maksusum lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusel. Vt variante A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.telahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%85hjusid.pdf">https://live.s3.telahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%85hjusid.pdf</a> • Variantid C ja D on vähem perspektiivlikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.
254.	Eraisik L. V.	22.03.2025	254.1.	Lugupeetud Tallinna Linnavalitsus,Käesolevaga soovin esitada mure trammitee ehitamise plaani kohta läbi Puhangu tänaval, kulgedes elamupiirkondade vahelt ja lõppedes ranna lähedal. Kui kaaluda trammide toomist tihedalt asustatud piirkondadesse, on oluline põhjalikult arvestada nende tekitatud müra, mõju inimeste elukeskkonnale ning heaolu. Praegusel hetkel ei ole näha, et linn oleks võtnud tõsiselt baasuuringute tegemist, mida viidi läbi näiteks Rävåla tänav trammitee plaani puhul. Hetkel käsitletud andmed tunduvad olevat väga ühekülgsest vaid tasuvust arvestavate, kuid ka nende andmete puhul tundub, et andmeid on esitatud linnale sobivas võtmes ning ei pruugi peegeldada reaalsust.	Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgsed tulemused tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogilaid. Projektiga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringute ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> .
			254.2.	1. Trammide tekitatud müra Trammide tekitatud müra sõltub paljuski mitmest tegurist, sealhulgas trammide tüübist, tee kvaliteedist, trammide kiirusest ja ilmastikutingimustest. Uuringud on näidanud, et trammide müra tasemed võivad varieeruda sõltuvalt sellest, kuidas trammil liikumist reguleeritakse. a) Müra tasemed tavatingimustes: Trammide müra tavaliselt jääb vahemikku 70–85 dB, sõltuvalt trammist ja liikimisrežiimist.PESA on kinnitanud, et nende trammide seas on müra tase 54dB. Seega arvestades, et sisemüra jaoks on PESA rakendanud erinevaid helisolatsiooni meetmeid on väljaspool heli tõenäoliselt üle 70 dB heades oludes. b) Müra suuremine külm ja vihas Külm: Madalad temperatuurid suurendavad raste ja rööbastele hõõrdumist, muutes materjalid kõvemaks ja põhjustades rohkem vibratsioone ja suuremat müra. Müra võib kõrgendada 2–5 dB võrreldes tavatingimustega. Vihm: Vihmaga suureneb hõõrdumine, kuna vesi muudab rööpad libedamaks. Samuti võivad märjad pinnad heli peegeldada ja tugevdada, suurendades müra kuni 3–7 dB.Kombineeritud mõju külma ja vihma korral võib müra tõusta 5–10 dB või rohkem.Antud andmeid tuleb arvestada asukohast lähtuvalt, eriti kuna trammitee tuleks piirkonda, kus on niiskuse tase kõrgem ning üldiselt Tallinna ilmastik on enamuse aastast siiski jahedamapoolses ja suuremate sademetega. Sellest tingitult on ka Kopli poolsaarel asuv trammitee väga tugev müratekitaja, eriti pööratel, sest niiskus ja temperatuur mõjutavad tugevalt seda ka uute trammide puhul. Samuti on planeeritud tagasipöördearaadium pigem väike ning tramm läbib kurvi väiksema kraadi alt. Trammide müra ei ole täielikult välditav, kuigi on olemas mitmeid kaasaegseid tehnoloogilaid ja lahendusi, mis aitavad seda taset vähendada. Aga nende puhul on toodud välja, et väheneb ca 3-5 dB müra lähtuvalt uuringutest, mis on praeguse projekti puhul siiski liiga väike kasu.	Vt ka vastust punktis 254.1. Täname tähelepanekute eest! Edastame teie tagasiside ka Tallinna Transpordiametile. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummimatid rööbastele all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapiinnale rajatud isoleerimata trammirööbastel täiskirusel liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegseid lahendusi, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte trammil. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklustihedus trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Vt nt 2007. aastal Ühendkuningriigis tehtud võrdlevat uuringut linnas erinevate transpordivahendite poolt tekitatava müra kohta <a href="https://gat04-live-1517c8a4486c4160936c9c68f30c8-aa81074.dvivo-media.org/filer_public/c4/61/c461f8e5-1067-4a6d-b236-15c622b5a954/cd3754_ice_paper_-_frost_-_ison_2015_-_comparison_of_noise_impacts_from_urban_transport.pdf">https://gat04-live-1517c8a4486c4160936c9c68f30c8-aa81074.dvivo-media.org/filer_public/c4/61/c461f8e5-1067-4a6d-b236-15c622b5a954/cd3754_ice_paper_-_frost_-_ison_2015_-_comparison_of_noise_impacts_from_urban_transport.pdf</a> - kui tramm sõidab aeglasematel kiirustel (nt peatustest väljumisel) või ballastiga rööbastel ja sellisel on 1 bussi läbisõidust tekkinud müra võrdeline 2-3 trammil läbisõidust tekkinva müra, siis see erinevus muutub eriti oluliseks suurte reisijavogude korral, kuivõrd inimeste mahutavuse poolest on 3-4 bussi võrdeline 1 trammiga.

			254.3.	<p>3. Alternatiivid trammide rajamiseks</p> <p>Kuigi trammide ehitamine võib tunduda atraktiivne lahendus linnaliikluse probleemidele, tuleks arvestada ka teiste alternatiividega, mis võivad olla tõhusamad, vähem müra tekitavad, paindlikumad muutustele ja isegi odavamad:</p> <p>a) Elektrilised bussid: Elektrilised bussid on tunduvalt vaiksemad kui trammid või diiselbussid. Elektriliste busside müra on umbes 60–70 dB, samas kui trammide müra võib olla 75–85 dB. Elektribusside kasutamine on odavam ja paindlikum, kuna busside liine saab kiiremini kohandada vastavalt liikluskajadustele.</p> <p>b) Jalgrattad ja jalakäijate prioriteet: Väiksemad ja lühemad liiklusväljad ning jalgrattateed aitavad vähendada liiklusrõhku, edendades rohelisemaid ja vaiksemaid alternatiive.</p>	<p>Vt ka vastust punktis 254.2. Tervikliku tänavalahenduse raames rajatakse ka jalg- ja jalgrattateed, lahendus täpsustub projekteerimise käigus. Trammil on mitmeid eeliseid võrreldes muu liiklusega – see on kiirem, keskkonnasõbralikum ja mahutab rohkem kui buss.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Tramm kulgeb suures osas eraldatud liikusalal, mis tähendab, et see ei jää kinni ummikutesse. Valgusfooriga ristmikel antakse trammile üldjuhul eesõigus, võimaldades ristmikest esimesena läbi liikuda.</li> <li>•Trammid on suurema veovõimega, mahutades rohkem inimesi kui buss (1 tramm=3-4 busi kandevoime poolest). Seega on tramm parem variant, kui võrd rohkemate busside lisamine vaid võimendaks tulevikus liikluskorrumuse suurenemisel ummikute tekkimist.</li> <li>•Tramm on majanduslikult mõistlikum investeering – tramm liigub on ca 35 aastat, samas kui bussil on ca 14 aastat.</li> <li>•Tramm on keskkonnasõbralikum investeering – tramm tekitab vähem kasvuhoonegaase kui buss. Vt nt võrdlevat uuringut tramm ja busi keskkonناسäästlikkuse kohta</li> </ul> <p><a href="https://www.alstom.com/sites/alstom.com/files/2022/09/14/Alstom_Carbone_4_Tramways_or_BRTs_lifecycle_analysis%20_EN.pdf">https://www.alstom.com/sites/alstom.com/files/2022/09/14/Alstom_Carbone_4_Tramways_or_BRTs_lifecycle_analysis%20_EN.pdf</a>, kus on leitud, et kokku 30-aastase eluea jooksul tekitab tänapäevane tramm 57% vähem kasvuhoonegaase kui diisliksusel põhinev buss, 32% vähem kui pistikühendil põhinev buss ja 23% vähem kui täiselektriline buss.</p> <p>Trammiteid ei kavandata igale poole, vaid sellistesse piirkondadesse, kuhu see on linna hinnangul vajalik. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikluse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207eiakehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207eiakehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks. Tallinna linn juhindub uute trammide rajamisel liikluskavas toodud soovistest.</p>
			254.4.	<p>4. Seadusandlikud nõuded ja EL-i regulatsioonid</p> <p>Euroopa Liidu mürarõhki: Euroopa Liidu müradirektiiv (2002/49/EC) reguleerib müra hindamist ja juhtimist, et kaitsa linnaruumi elanikke müra eest. Direktiiv sätestab ka kohalikud müra tasemete piirangud erinevates piirkondades ja ajavahemikes. Eestis on müra piirangud määratud kohalikes seadustes ja Euroopa Liidu määrustes. Erilised piirangud kehtivad elamupiirkondades, kus müra tasemete ülempiir on tavaliselt 50–55 dB öösel ja 60–65 dB päeval ajal. Lähtuvalt nendest numbritest ei ole trammidel võimalik elumajadele nii lähedalt sõita vahemikus 22.00-07.00. Teadupärast sõidavad trammid Tallinnas aga 05.00-00.00.</p>	<p>Projekt tuleb koostada vastavalt kehtivatele standarditele, juhenditele, määrustele ja teiste valdkonda reguleerivatele õigusaktidele. Vt ka PT punktid 5.1-5.3.</p>
			254.5.	<p>5. Vajalikkus ning kasutajate hulk: Dokumentidest joonistub välja, et antud trajektoori kasuks on otsustatud kuna kasutajate arv on hinnangute järgi kõige suurem. Samas on uuringus välja toodud vaid kasutajate arv kes elavad piirkonnas, arvesse võtmata võimalikke ühendusi teiste transpordiliinidega ning kasutajatega, kes ei ela antud piirkonnas. Selgitustest paistab, et trammiliin kesklinna ja bussijaama on justkui võluvits kõikide probleemide suhtes. Ka toimunud kohtumisega linnaelanikega joonistus välja, et linnaosa arvamus on see, et tramm peab nii kaugele minema just vanemate inimeste pärast, kes vajavad kesklinna liikumist. Samas ei joonistu kusagilt välja see, et vanainimesed just kesklinna liikumist vajaksid ning see reaalsuses nende murekohti lahendaks.</p>	<p>Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liiklusest eraldiseisev rööbasühistransport, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Tramm liigub suures osas (Kopli tänavast kuni Puhangu tn alguseni) muust liiklusest eraldiseisevalt, autodega ühel sõidurajal on tramm vaid Puhangu tänav. Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevaste arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kätesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikluse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207eiakehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207eiakehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammiliini trassivalik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Välisrahatuse taotlus on esitatud Pelguranna trammitee trassile A, kui võrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisijate arv suur. Variant A on ehitus tehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulumak valik ning sobib kõige paremini tuleviku arengutega.</p>
			254.6.	<p>Trammi ühendamine kesklinnaga ei muuda probleemi, et reaalsuses puudub Põhja-Tallinnal mugav ja kiire ühendus piirkondadega kus asuvad Tallinnas haiglad - Mustamägi, Haabersti ja Kesklinna Liivalaia piirkond. Ka koosolekul toodi välja, et trammitee oleks loogiline siis kui seda ehitatakse läbi Sõle ja see ühenduks Kristiine teiste transpordiliinidega või liiguks läbi Merimetsa Haaberstisse, kus asub Lääne-Tallinna Keskhaigla ning samuti mitmed Perearstikeskused ja eriarsti kliinikud. Samuti on Sõle äärde viimastel aastatel loodud erinevaid poiklinnikuid. Lisaks annaks putkaväila lähedale ehitamine parema võimaluse ka Pelgulinna Riigigümnaasiumi lastele mugava ühenduse. 2014 aasta analüüs ei pruugi tänasel päeval pädeada ning vabandus, et selles pole põhjust mitte kahelda ei ole fakt, vaid väga subjektiivne vastus. Subjektiivsed vastused ei peaks kuuluma kümnede miljoneid eurosid maksvate projektide juurde, eriti kui räägitakse oma linnaosa inimeste heaolust ja selle võimalikust häirimisest. Sotsiaalmeedias on käima läinud meeletu trammipropaganda, kuid reaalsuses elanikke, kelle elu see otseselt müraga mõjutama hakkab ei ole kaasatud. Trammid võiksid kuuluda trassidele, kus juba ning müratase kõrgem. Seeläbi on tramm Kopli tänaval hinnatud ning kindlasti oleks selle vastuseis ka Sõle tänav traiektoriga madalam. Eriti kuna tänasel päeval ei ole probleemiks mitte poolsaarelt väljasamine, vaid kitsas Tulika tänav. Olukorras kus sealt läbimine ühistranspordiga muutus kiiremaks kui autoga, oleks kindlasti ka tramm pooldavalt rahvast rohkem.</p>	<p>Vt ka vastust punktis 254.5. Trammiliinide arendamiseks läbi viidud uuringuid saab lugeda jätkuvalt ajakohasteks, kui võrd arengualades ja detailplaneeringutes pole olulisi muutusi toimunud ning elanike ja töökohtade arv on suures plaanis sama (st pole vähenenud). Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Tallinna Transpordiameti hinnangul on Sõle tänav ühistranspordi ühendus piisavalt hea ning sinna esmajärjekorras trammiteed rajada ei ole vaja. Pelgulinna Riigigümnaasiumil on juba täna hea ühendus Sõle tn ühistranspordiga (Sõle tn peatusest ca 240 m kaugusel), uuest loodavast trammipeatusest jääb Pelgulinna Riigigümnaasium ca 730 m kaugusele, mis on gümnaasiumilõplasele samuti sobivas jalgsi käidavas kauguses. Põhja-Tallinna liikuvusuuring (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>) kohaselt ei ole Haabersti ja Põhja-Tallinna vahelised liikuvusprobleemid märkimisväärsed, kuna Põhja-Tallinnast peamised liikumised toimuvad Kesklinna ja Lasnamäe suunal. Seetõttu ei ole läbi Merimetsa kaitseala trammiteed kavandatud, kuna tramm rajamine väga pikas lõigus läbi metsa, kus ei ole potentsiaalseid reisirajad, pole otstarbekas ega majanduslikult põhjendatud. Teiseks on Merimetsa kaitseala kaitse-eeskirja kohaselt kaitseala teede ja tehnovõrgu rajatiste rajamine ning ehitiste püstistamine ilma kaitseala valitseja nõusolekuta keelatud ning erandid on ette nähtud ainult kaitsekorraldus- ja puhkeotstarbekes või juba olemasolevatele rajatistele. Pikemas perspektiivis on Paldiski mnt-le Haabersti-Põhja-Tallinna ühendust parandab. Järk-järgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikluse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207eiakehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207eiakehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks.</p>
			254.7.	<p>6. Kokkuvõtte ja soovitus: Arvestades trammide tekitatud müra ja mõju elamupiirkondades, oleks väga oluline teha ulatuslikud keskkonnanuuringud enne trammitee rajamist. Selleks, et tagada elanike heaolu ja vähendada võimalikke negatiivseid mõjusid, tuleks kaaluda järgmisi samme:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Alternatiivsete transpordivahendite uurimine, nagu elektrilised bussid ja kergraudtee süsteemid.</li> <li>-Täpsem müraanalüüs ja simulatsioonid trammitee mõju kohta erinevates ilmastikutingimustes.</li> <li>-Alternatiivsete marsruutide analüüs ning ühenduvus teiste transpordivahenditega.</li> </ul> <p>Loodan, et arvestate esitatud info ja soovistega trammitee rajamise plaani kaalumisel.</p>	<p>Täname põhjalike ettepanekute eest! Vt vastust punktides 254.1.–254.6. Vastavalt PT punktile 5.12. tuleb koostada ka keskkonnamõju hindamise eelhindang.</p>

255.	Eraisik I. B.	22.03.2025	255.1.	<p>Новый трамвай в Копли - это отличная идея. Трамваи - это прекрасно, современно, экологично и красиво. Однако, мне непонятно, зачем его пускать по улице Пухангу и зачем заканчивать линию разворотным кольцом? Было бы логично, если бы трамвай проходил по маршруту Putukaväli-Kolde pst-Pelguranna tn и соединялся с существующей трамвайной линией. Или прямо от Kopli tn по бульвару Kolde и дальше Pelguranna tn</p> <p>Mitteametlik tõlge: Kopli uus tramm on suurepärase idee. Trammid on imelised, kaasaegsed, keskkonnasõbralikud ja ilusad. Samas ma ei saa aru, miks peaks seda Puhangu tänav äärde lubama ja miks lõpetada rida pöörderingiga? Loogiline oleks, kui tramm sõidaks mööda Putukaväli-Kolde pst-Pelguranna tn marsruuti ja oleks ühendatud olemasoleva trammiliiniga. Või otse Kopli tn-st mööda Kolde puisteed ja edasi Pelguranna tn</p>	<p>Tramitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani (rahaliselt ei ole lihtsalt võimalik hetkel pikemat trassi rajada), kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal, mööda Pelguranna tänavat (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Tramitee trassil Puhangu-Pelguranna-Kolde pst-Putukaväli oleks ehitustehniliselt keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisi ajate arv väiksem.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Putukaväli ja Kolde pst-i on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv väiksem.</li> <li>•Tramitee suunamine Kolde pst-le tähendaks ka märgatavalt pikemat marsruuti (st aeglasem ühendus), mis vähendaks trammiliikluse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega.</li> <li>•Bisaks oleks lahendus ehitustehniliselt keerulisem, kui võrd Pelguranna tänavaga ja osaliselt Kolde pst-ga paralleelselt kulgeb suur kanalisatsioonitoru, mille peale ega lähedusse ei ole paralleelselt kulgevat tramiteed võimalik rajada (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused). Toru ümberehitamine on väga kalline ning ei kuulu antud projekti mahtu. Et tramiteed saaks selle trassivaliku järgi kavandada, peaks selle rajama rannaparki või Pelguranna tänav hoonete kõrval. Seda varianti ei valitud, kuna see lahendus oleks märkimisväärselt kulukam - see eeldaks tänavaruumi ümberkujundamist pikemas mahus, tooks kaasa ulatuslikuma tehnovõrkude ümberehituse linna eelarvest, oleks suuremas ulatuses muu liiklusega samas koridoris ning tramitee rannaparki kavandamisel hõlmaks suurema osa rannapargist kui variant A.</li> <li>•Selline marsruut on vähem perspektiivlikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.</li> </ul>
256.	Eraisik N.	23.03.2025	256.1.	<p>Jätke see piirkond lihtsalt rahule, siin pole tramm vaja. Otsime siia korterid valitse ja rahuliku asukoha tõttu. Selles suunas, kuhu plaanite uut trammiliini ehitada, ei tule kunagi rahvastiku juurdevoolu, seal on juba tihedalt areng. Kuulake rahvast. Ärge püüdke meid ilma meie soovita õnnelikuks teha.</p>	<p>Projekteerimisel selgitatakse uuringute põhjal välja rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengulade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/roong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kireem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikordid, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Tramitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Tramitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning tramiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>).</p>
257.	KÜ Pelguranna57	23.03.2025	257.1.	<p>Seoses planeeritava tramitrassi ehitusega Puhangu tänaval, kus tramm pöördekoht oleks Pelguranna tänaval meie maja ees, visime läbi küsitluse elanike arvamuse selgitamiseks. Küsitluse tulemused aitavad korterühistu juhatusel määrata edasised sammud. Kui enamik elanikke on selle projekti vastu, saab juhatus ametlikult väljendada elanike nimel oma vastuseisu ehitusele.</p> <p>Küsitluses osalenud 44 isikut/allkirja - kõik vastu. Isikuandmete kaitseks koopiat küsitlusest projekteerimistingimuste lisasse ei lisata.</p>	<p>Täname küsitluse läbiviimise ja arvamuste edastamise eest!</p>
258.	KÜ Pelguranna57	23.03.2025	258.1.	<p>В ответ на Ваш запрос относительно прокладки трамвайных путей по улицам Пухангу – Pelguranna сообщаем следующее отношение к проекту:</p> <p>Члены правления квартирного товарищества КУ Pelguranna 57, Tallinn в лице (4 инимест) провели опрос среди жителей дома по адресу: Pelguranna 57, Tallinn относительно планов прокладки трамвайных путей по улице Пухангу – Pelguranna с разворотом в береговой природно-охранной зоне под окнами дома.</p> <p>Большинство жителей дома категорически против.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Люди опасаются: за техническое состояние дома – дом построен в 1973 году и возможно проседание фундамента при строительных работах.</li> <li>2. Трамвай в пляжной зоне представляет опасность для отдыхающих, особенно детей.</li> <li>3. Шум при прохождении и развороте трамвая нарушит тишину и комфорт жителей ближайших домов.</li> </ol> <p>Список жителей, опрошенных членами правления, во вложении. Отмечаем также, что многие жители дома участвовали в опросе, проводимом Manuela Pihlap (Pelguranna tramitee ei tohi rajada Stroomi rannapargi ja Puhangu tänav arvelt), где также выразили протест против решения управы Таллинна о прокладке трамвайных путей.</p> <p>На основании проведенного опроса, КУ Pelguranna 57, Tallinn КАТЕГОРИЧЕСКИ ПРОТИВ прокладки трамвайных путей по маршруту Пухангу – Pelguranna с разворотом в береговой природно-охранной зоне.</p> <p>ЖИТЕЛИ ТРЕБУЮТ БЫТЬ УСЛЫШАНЫМИ – ИХ ДОМ, БЕЗОПАСНОСТЬ И КОМФОРТ ПОД УГРОЗОЙ!</p>	<p>Vt vastused punktides 258.2-258.4.</p>
			258.2.	<p>Vastus teie päringule seoses tramiteede rajamisega Puhangu – Pelguranna tänavatele Korteriühistu KU Pelguranna 57, Tallinn juhatus liikmed (4 inimest) viisid läbi elanike küsitluse aadressil Pelguranna 57, Tallinn seoses tramiteede rajamise plaaniga Puhangu – Pelguranna tänavale, kus tramitee pöördekoht oleks maja akende all rannakaitsealas. Enamik elanikest on kategooriliselt vastu.</p> <p>Küsitluses osalenud elanike nimekiri on lisatud. Samuti märgime, et paljud majaelanikud osalesid ka Manuela Pihlapi korraldatud küsitluses („Pelguranna tramiteed ei tohi rajada Stroomi rannapargi ja Puhangu tänav arvelt“) ja avaldasid sealgi protesti Tallinna linna otsuse vastu rajada tramitee.</p> <p>Läbiviidud küsitluse põhjal on KU Pelguranna 57, Tallinn KATEGORIILISelt VASTU tramiteede rajamisele Puhangu – Pelguranna marsruudil, kus tramitee pöördekoht jääb rannakaitsealale.</p> <p>ELANIKUD NÕUAVAD, ET NEID KUULDA VÕETAKS – NENDE KODU, TURVALISUS JA ELUKESKOND ON OHUS!</p>	<p>Täname küsitluse läbiviimise ja arvamuste edastamise eest! Trassi valik põhineb mitmel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja tramiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna tramm trassivalik. Kaalutakse kolme võimaliku tagasipöörde variandi vahel. Tõenäoliselt osutub valituks lahendus, mis võimaldab rannaparki maksimaalselt säästa, kuid samas ei lähe vastuollu tehnovõrgu valdajate nõuetega. Kui aga projekteerimise käigus selgub, et selline lahendusvariant pole võimalik, tuleb kaaluda ka muid variante. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevad kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitsta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib sliksi osutuda vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Tramitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumise sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.</p>



			258.3.	1. Inimesed kardavad oma maja tehnilise seisukorra pärast – maja on ehitatud 1973. aastal ja ehitustööd võivad põhjustada vundamenti vajumist.	Projektiiga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgsel tulemusil tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiad. Vt ka PT punktid 5.1-5.3. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummimatid rõõbaste all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapiinnale rajatud isoleerimata trammirööbaste täiskirusel liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegseid lahendusi, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte tramm. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklustihedus trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.
			258.4.	2. Tramm rannapiirkonnas kujutab ohtu puhkajatele, eriti lastele.	Pargis ei ole jalakäijatel ühtegi ristumist trammiteega. Ainus ristumine toimub Pelguranna tänaval, aga seal paikneb ka täna sõidutee ja ühistranspordi liiklus. Projekteerimisel nähakse ette eri liiklejate liikumisuumi selge tähistamine. Tagasipöördel on trammil kiirus väike ning ehtuslikult on võimalik inimesed suunata rõõbasteed ohutult ületama ka näiteks linnamööbli või haljastusega. Luuakse terviklik lahendus koos maastikuarhitektiga, eesmärk on torupiirdeid või aedasid mitte ette näha.
			258.5.	3. Tramm müra ja pöördekoht häirivad lähimate majade elanike rahu ja elukvaliteeti.	Vt vastust punktides 258.2. ja 258.3.
259.	Eraisik K.	23.03.2025	259.1.	Tramm on eelmise sajandi transport, kui ei olnud teisi keskkonnasõbralikke transpordivahendeid peale tramm ja trollibussi. Tramm on ohtlik: - asub tee keskel, - omab suurt inertust, - ohu korral ei saa pöörata. Tramm võtab teel olulise koha, isegi kui see hetkel asub mujal. Tramm on palju kallim ja ebamugavam kui elektrilised või vesinikuautobussid. Ei saa lahendada teisi probleeme, luues uusi.	Tramm liigub suures osas (Kopli tänavast kuni Puhangu tn alguseni) muust liiklusest eraldiseisvalt, autodega ühel sõidurajal on tramm vaid Puhangu tänaval. "Asub tee keskel" - ka täna tuleb arvestada sõidukite liikimisega sõiduteel, mistõttu trammiliiklus ei saa olema olemasolevast olukorrast kuidagi ohtlikum. Tramm sõidab kindlas koridoris ning ta ei teki kuskile kuidagi ootamatult. Lisaks ei saa trammide liiklustihedus olema nii suur, et hakkaks autodega konflikti looma. Puhangu tänavale määratakse 30 km/h kiirusepiirang ning sellest ei saa trammil tõttu suurema liiklusega tänav - pigem väheneb busside liiklus. Trammitee ehitamisega ning bussiliikluse ümberkorraldamisega muutub ühistransport kättesaadavamaks ja mugavamaks, et seda eelistada autole ning autode kasutamise vajadus väheneb. Trammil on mitmeid eeliseid võrreldes muu liiklusega – see on kiirem, keskkonnasõbralikum ja mahutab rohkem kui buss. •Tramm kulgeb suures osas eraldatud liiklusalal, mis tähendab, et see ei jää kinni ummikutesse. Valgusfooriga ristmikel antakse trammile üldjuhul eesõigus, võimaldades ristmikest esimesena läbi liikuda. •Trammid on suurema veovõimega, mahutades rohkem inimesi kui buss (1 tramm=3-4 bussi kandevõime poolest). Seega on tramm parem variant, kuivõrd rohkemate busside lisamine vaid võimendaks tulevikus liikluskooormuse suurenemisel ummikute tekkimist. •Tramm on majanduslikult mõistlikum investeering – trammil eluiga on ca 35 aastat, samas kui bussil on ca 14 aastat. •Tramm on keskkonnasõbralikum investering – tramm tekitab vähem kasvuhoonegaase kui buss. Vt nt võrdlevat uuringut tramm ja bussi keskkonnamõju kohta <a href="https://www.alstom.com/sites/alstom.com/files/2022/09/14/Alstom_Carbone_4_Tramways_or_BRTs_lifecycle_analysis%20_EN.pdf">https://www.alstom.com/sites/alstom.com/files/2022/09/14/Alstom_Carbone_4_Tramways_or_BRTs_lifecycle_analysis%20_EN.pdf</a> , kus on leitud, et kokku 30-aastase eluea jooksul tekitab tänapäevane tramm 57% vähem kasvuhoonegaase kui diisliühikutele põhinev buss, 32% vähem kui pistikhübriidil põhinev buss ja 23% vähem kui täselektriline buss.
260.	Eraisik T. T.	23.03.2025, 31.03.2025	260.1.	Mina olen uue trammiliini ehitamise vastu, aga kui on vaja valida, siis valin varianta 3. Arvan, et kaheksaosalise trammiliikluse jaoks on ruumi liiga vähe. Trammid sõidavad otse akende alt. Ja seda liini pole meie vanas piirkonnas üldse vaja, ühendus keskusega on hea ja meie lähikese rannahoovaja nimel pole mõtet seda ehitada.	Täname arvamuse eest! Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikumine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liiklusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal.
					Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppe kinnisaja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonitruu ei ole võimalik kaista ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitruu ümberhüütu ajast tehnoõrgu valdaja poolt.
261.	Eraisik J.	24.03.2025	261.1.	Mitu korda peaksid inimesed trammile EI ütlema? Tuhanded inimesed ütlesid EI! Tänaval pole seda vaja. Tänaval pole vaja puid istutada. Korra juba olemasolevad vanad puud.	Täname arvamuse eest! Stroomi rand ja park on ülelinnalise tähtsusega puhkeala ning taotluse eesmärk on promenaadi väärtust ning kõrg- ja madalhajlastust maksimaalselt säilitada, luues koos trammiteega tervikliku tänavalahenduse. Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikumine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liiklusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavalikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leia?kehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leia?kehtiv</a> ).

262.	Eraisik E. O.	24.03.2025	262.1.	Kas tõesti inimestehääl,elanike ei ole kuulda.See on puhkeala,laste mänguväljakud,spordi harrastamiseks,,Linna müra- st tulevad puhkama siia,nautida vaikust,loodust,,See projekt on mõttetu raha raiskamine.Puhangu tänav on tramm jaoks kitsas.Tramm puhanud tn rikub inimeste rahu,on eluohutlik.Et inimestehääl oleks kuulda ja arvesse võetud peavad inimesed protestima mis moodi?kääst kinni ketti tegema.võtke juba protestid kuulda.Olen sündinud Pelguranna 51.	Täname arvamuse eest! Stroomi rand ja park on ka ülelinnalse tähtsusega puhkeala, mistõttu on taotluse eesmärk promenaadi väärtust ning kõrg- ja madalhajlastust maksimaalselt säilitada, luues koos trammiteega tervikliku tänavalahenduse. Roheala jääb suures ulatuses puutumata - tagasipöörde variant 2, mis on hetkel perspektiivsem, hõlmaks vaid 1,1% pargi pindalast. Projekti raames on plaanis Puhangu tänav avalik ruum terviklikult kaasajastada ning lisada rohelust ja vaba aja veetmise võimalusi. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (pingid, esteetiliselt liisud elemendid), vähem tühja asfaltpinda. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiaid. Eelkõige järgi, mis on koostatud vastavalt standarditele, on Puhangu tänav trammiteede jaoks piisavalt lai. Trammitee jääb eluhoonetest ca 8-12 m kaugusele. Linnatänavate standardi järgi EVS 843 on vähim lubatud vahekaugus rööpaapaari välisküljel elamuni 3600 mm ja abihooneeni 2200 mm.
263.	Eraisik I. D.	24.03.2025	263.1.	Я против строительства трамвайной линии, потому что считаю, что эта зона должна быть зелёной зоной отдыха.  Mitteametlik tõlge: Olen trammiliini ehitamise vastu, sest leian, et see ala peaks olema roheline puhkeala.	Stroomi rand ja park on ülelinnalse tähtsusega puhkeala ning taotluse eesmärk on promenaadi väärtust ning kõrg- ja madalhajlastust maksimaalselt säilitada, luues koos trammiteega tervikliku tänavalahenduse. Samuti nähakse ette terviklik uushajastuse lahendus, kaasates projekteerimisse volitatud vähemalt maastikuarhitekti tase 7 kutsetunnistust omav maastikuarhitekt. Projekti raames on plaanis Puhangu tänav avalik ruum terviklikult kaasajastada ning lisada rohelust ja vaba aja veetmise võimalusi. Roheala jääb suures ulatuses puutumata - tagasipöörde variant 2, mis on hetkel perspektiivsem, hõlmaks vaid 1,1% pargi pindalast.
264.	Eraisik M. F.	24.03.2025	264.1.	Я и все жители Штрмки категорически против! Ул. Пухангу такое не выдержит и проект принесет страдания людям, живущим здесь. !!!!! Предлагаю провести опрос людей прямо на месте разворота трамвая в парке! Как раз ,при торжественном открытии футбольного поля. Согласился бы на первоначальном предложении ,где трамвай доходит до Кольде с перспективой в сторону Палдиски мнт. и т.д  Mitteametlik tõlge: Mina ja kõik Stromka elanikud oleme kategooriliselt selle vastu! Puhangu tn seda ei salli ja projekt toob siin elavatele inimestele kannatusi. !!!!! Teen ettepaneku viia läbi inimeste küsitlus just seal, kus pargis tramm ümber keerab! Just õigel ajal jalgpalliväljaku pidulikuks avamiseks. Nõustun algselt ettepanekuga, kus tramm läheb Koldesse väljavaatega Paldiski mnt poole. Jne	Põhja-Tallinna liikuvusuuringu kohaselt ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise. Arenevas Põhja-Tallinna linnaosas on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Trassi valik põhineb mitmel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> . Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?ieiaKehtlv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?ieiaKehtlv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks.  Variant D (ümberpöörde Putukaväljal) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukohta tõttu on potentsiaalselt reisi ajate arv väiksem. •Putukaväljal ja Koidel pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuks väiksem. •Bisaks ei otustatud Koidel pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur erapark (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukomaaed ja Putukaväljal Koidel pst otas. Kõik see maksumus lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjhendus.pdf">https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjhendus.pdf</a> •Bariant D on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.
		12.03.2025 (edastatud LOVile)	264.2.	Категорически против проекта трамвайной линии по Пухангу с разворотом на пляже. Это безумная идея и кроме чиновников никому не нужна. Аргументы высказаны множество раз и в медиа и на собраниях.  Mitteametlik tõlge: Oleme kategooriliselt vastu Puhangi äärsel trammiliini projektile, mille ümberpööramine on rannas. See on hull idee ja kellelgi peale ametnike pole seda vaja. Argumente on meedias ja koosolekutel korduvalt väljendatud.	Vt ka vastust punktis 264.1. Kaalutakse kolme võimaliku tagasipöörde variandi vahel. Tõenäoliselt osutub valituks lahendus, mis võimaldab rannaparki maksimaalselt säästa, kuid samas ei lähe vastuollu tehnovõrgu valdajate nõuetega. Kui aga projekteerimise käigus selgub, et selline lahendusvariant pole võimalik, tuleb kaaluda ka muid variante. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppe kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevast kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitseda ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerimine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
		24.03.2025 (edastatud LOVile)	264.3.	Olen kategooriliselt Puhangi projekti vastu!!!! Sellest saab katastroofi!	Täname arvamuse eest! Vt vastust punktis 264.1.
		(puudub, arvamus esitatud LOVis kohapeal)	264.4.	Категорически против. Надо сделать опрос на месте разворота парка. Будет народный протест. Штрмка – это тишина и покой.  Mitteametlik tõlge: Olen kategooriliselt selle vastu. Peame pargi pöördepunktis uuringu tegema. Toimub rahva protest. Shtromka on rahu ja vaikus.	Vt vastust punktides 264.1. ja 264.2. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiaid. Projektiga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse.

265.	Eralisk A. P.	24.03.2025	265.1.	<p>КАТЕГОРИЧЕСКИ ПРОТИВ трамвайной линии в Пельгуранна.* С 1888 года не нужно было , и тем более не нужно сейчас. * Много где побывал, но НИГДЕ в мире не видел трамвая близ пляжной зоны.* В Пельгуранна уже и так идёт достаточно автобусов.* Очередной распил денег, которые можно было бы потратить на более нужные вещи. Например, на убирание светофоров, велодорожек и столбиков, расставленных по городу в последние 15 лет и возвращение полос движения в центре в тот вид, какой был в Советском Союзе - ведь в то время проектировщики ещё думали головой, и в то время не было столько машин. ПЕРЕСТАНЬТЕ ДЕЛАТЬ ТО, О ЧЕМ ВАС НЕ ПРОСЯТ!!!! Вы слуги народа, окормляемые народом, помните это !!!Вы находитесь на своей работе с одной единственной целью - выполнять волю народа!</p> <p>Mitteametlik tõlge: RANGELT Pelgurannasse suunduva trammiliini VASTU.</p> <p>* 1888. aastast pole seda vaja olnud ja kindlasti pole ka praegu.</p> <p>* Pelgurannasse sõidab juba pisavalt busse.</p>	<p>Tallinna arengustraategia „Tallinn 2035“ üks eesmärgiks on edendada säästlikku liikumist ning parendada ühistranspordi kättesaadavust. Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubaajam, kaugemal Hundiäpa Paljassareel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosas kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistranspord, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistranspord (st tramm)/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisevat rööbasühistranspordit, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>).</p>
			265.2.	<p>* Olen käinud paljudes kohtades, aga KUSAGIL maailmas pole ma rannaala lähedal trammil näinud.</p> <p>* Järjekordne raha raiskamine, mille saaks kulutada vajalikumatele asjadele. Näiteks eemaldada viimase 15 aasta jooksul linna ümber palgutatud foorid, rattateed ja pollarid ning anda kesklinna liiklusrajad tagasi sellisele kujule, nagu need olid Nõukogude Liidus - ju tol ajal projekteerijad veel mõtlesid peaga ja tol ajal polnud autosid nii palju. LÕPETAGE TEGEMA, MIDA TEILT EI PALUTUD!!! Te olete rahva teenijad, rahva poolt toetatud, pidage seda meeles!!!! Olete oma tööl üheainsa eesmärgiga – täita rahva tahet!</p>	<p>Head lääneeuroopalikud näited trammidest, mis viivad randa, on Hollandis, Haagis tramm nr 11 ja Belgias de Kustram (rannikutramm), mis kulgeb on mööda rannikut, lausa ligi 67 km. Välisrahastus on määratud Pelguranna trammitee trassile, seda raha ei ole võimalik mõnele teisele lõigule (või muule tegevusele) ümber suunata.</p> <p>Kui teil on teisi konkreetseid parendusettepanekuid, palume need edastada kommunaal@tallinn.lv ja pohja@tallinnlv.ee ning nendega tegeletakse käesolevatest projekteerimistingimustest eraldi.</p>
266.	Eralisk A.	24.03.2025	266.1.	<p>Tere, olen Puhangu 67 maja elanik ning olen tugevalt trammiteede rajamise vastu, eriti juhul, kui need plaanitakse rajada meie akende alla, vaid mõne meetri kaugusele meie parkimisplatsist, kus meie autod on igapäevaselt parkimas. Põhjuseks on ka see, et muruplats, kuhu plaanitakse liinid rajada on paljude meie maja laste mängualaks. See on alati hea ja turvaline koht, kus saame rahumeeli oma lapsed lasta mängima, ise jälgides neid aknast ning hoides pilku peal. Me tõesti ei soovi sellest ilma jääda, see koht on meile südamelehedane.</p>	<p>Täname arvamuse eest! Projekteerimisel nähakse ette eri liiklejate liikumisuurumi selge tähistamine. Tagasipöördel on trammil kiirus väike ning ehitusliikl on võimalik inimesed suunata rööbasteede ohutult ületama ka näiteks linnamööbli või haljastusega. Kaalutakse kolme võimaliku tagasipöörde variandi vahel. Tõenäoliselt osutub valituks lahendus, mis võimaldab rannaparki maksimaalselt säästa, kuid samas ei lähe vastuollu tehnovõrgu valdajate nõuetega. Kui aga projekteerimise käigus selgub, et selline lahendusvariant pole võimalik, tuleb kaaluda ka muid variante. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisaja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevad kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitseda ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.</p>
			266.2.	<p>Teiseks, oleme elanud siin kogu oma elu ja peame seda piirkonda oma koduks. Stroomi rannapark on niigi tihedalt piirkond, eriti suveperioodil – lepime igapäeva meluga, kuid vähemalt teame, et jõudes koju, saame olla kõigest eemal. Trammiliinid mitte ainult ei kutsuks rohkem inimesi rannaäärsele nautimisele kui ka lisaks igapäevaelu akendesse kostvat transpordikriginat. Kas siis peaksime hülgama oma elupaiga, sest ei pea lugu elanike meelelahust ning otsima mõnd vaiksemat ja turvalisemat elupaika? Hetkel, tunneme tõesti end puudutatuna, sest jääme ilma nii rahust, meie niigi raskesti kättesaadavast vaikusest, turvalisest alast laste jaoks ning üldiselt alast, mis teeb meie elamise selles majas pisutki hubasemaks. Meie kodu läheduses asub juba kaks bussipeatust, mis põhjustab suuri rahvasseda suvepäevade ajal. Siiralt perega usume, et logistika siin kandis ei vaja veel lisaks trammile. Palun pange oma fookus Merelahe uuele kvartalile – seal ei ole ühtegi transpordit ning ärge kiusake meid. Tõesti palume kogu südamest. Meie linnaosa elanikud on üheselt vastu trammiteede rajamisele meie elupiirkonnas. See on tõesti meie südameasi ning oleme väga mures tehtud plaanide pärast.</p>	<p>Täname arvamuse eest! Teie tagasiside Merelahe osas edastatakse Tallinna Transpordiametile, võimalusel arvestatakse tagasisidega busside marsruutide ümberkorraldamisel. Vt ka vastust punktis 266.1. Mõistame teie muret, kuid tramm sõidab kindlas koridoris ning ta ei teki kuskile kuidagi ootamatult - ka täna sõidavad Puhangu tänav sõiduteel bussid ning autod ja sõiduteel ei mängi lapsed. Puhangu tänavale määratakse 30 km/h kiirusepiirang ning sellest ei saa trammil tõttu suurema liiklusedusega tänav - pigem väheneb busside liiklus. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltipinda. Trammitee projekteeritakse vastavalt nõuetele ning kasutusse võetakse vajaliku ohutusmeetmed ning müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Hea kvaliteetne ühistranspordihendus ja peatuse lähedus pigem tõstab kinnisvara atraktiivsust ja väärtust ning kvaliteetne ühistranspord meelitab ka arendajaid piirkonda rohkem panustama.</p> <p>Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25, vt määruse lisa "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> Tallinna linn juhindub uute trammide rajamisel liikuvuskavas toodud soovistustest.</p>
267.	Eralisk A. L.	24.03.2025	267.1.	<p>Meie, Puhangu 67 maja elanikud, palume tungival, et te kaaluksite meie muresid trammiteede rajamise osas. Me mõistame, et linnas on vaja arendust, kuid me ei suuda mõista, miks on vajalik rajada trammiliini just meie akende alla. See ei ole lihtsalt küsimus meie mugavusest või igapäevase elust, vaid ka meie turvalisusest ja rahust. Meie kodu, meie kodu ümbrus on koht, kus me tunneme end turvaliselt ja vähemalt talveperioodil rahulikult, kus me saame olla koos oma peredega ja laste lastel õues mängida. Trammiteede rajamine meie akende alla muudaks kõik. Me oleme siin elanud aastaid. Oleme oma kodu armastanud, meie lapsed on siin kasvanud ja meie elu on olnud seotud selle piirkonnaga. Meil on oma igapäevaelu, oma rutiti ja oma rahu. Me ei taha, et meie akende all mürisevad trammid muudaksid meie kodu elamiseks võimatuks. Me ei taha, et meie lapsed ei saaks enam õues rahus mängida, ilma et nad peaksid kartma liiklusõnnetusi või kuulma pidevat müra. Me ei taha, et meie igapäevaelu muutuks pidevaks rahutuks eluks, kus me ei saa niigi tihedas kandes rahu ja vaikust nautida. Kas tõesti on meie piirkond see koht, kus trammiliin peab kulgema? Palun mõelge Merelahe uuele kompleksile, kus on täielik logistiline auk. Me ei taha, et meie kodu kaotaks oma väärtuse, sest ümberringi oleks pidev müratase ja liikluskaos (mis see juba on tiheda bussiliikluse pärast). Me ei taha elada kohas, kus me peame muretssema oma laste turvalisuse pärast igal hetkel, kui nad õues mängivad, sest tramm võib igal ajal nende teele sattuda. Me ei taha, et meie kodu ümbrus muutuks tänavaks, kus inimesed kiirustavad, kus liiklus on tihed ja kus elukeskkond on muutunud lihtsalt tühjaks ja malbeks. Me ei soovi olla need, kes peavad oma elu ümber korraldama, sest keegi ei ole meie muredega arvestanud. Me oleme alati olnud head naabrid, alati pidanud oma kodu ja kanname head hoolt oma ümbruse üle, kuid nüüd, kui meid asetatakse sellisesse olukorda, kus me peame seisma oma kodu ja oma pere kaitses, ei leia me lihtsalt endale kohta. Palume, et te mõtleksite meie muredele ja leiaksite viisi, kuidas arendada linna, ilma et see tooks kaasa meie elukeskkonna hävitamise. Me ei soovi oma kodust lahkuda, kuid me ei taha ka elada kohtades, kus me ei tunne end enam turvaliselt. Loodame, et leiame lahenduse, mis arvestab kõikide elanikega ja ei pane meid sellisesse olukorda, kus me peame oma kodu kaitses seisma.</p>	<p>Täname arvamuse eest! Teie tagasiside Merelahe osas edastatakse Tallinna Transpordiametile, võimalusel arvestatakse tagasisidega busside marsruutide ümberkorraldamisel. Mõistame Teie muret, kuid tramm sõidab kindlas koridoris ning ta ei teki kuskile kuidagi ootamatult - ka täna sõidavad Puhangu tänav sõiduteel bussid ning autod ja sõiduteel ei mängi lapsed. Puhangu tänavale määratakse 30 km/h kiirusepiirang ning sellest ei saa trammil tõttu suurema liiklusedusega tänav - pigem väheneb busside liiklus. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltipinda. Trammitee projekteeritakse vastavalt nõuetele ning kasutusse võetakse vajaliku ohutusmeetmed ning müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Hea kvaliteetne ühistranspordihendus ja peatuse lähedus pigem tõstab kinnisvara atraktiivsust ja väärtust ning kvaliteetne ühistranspord meelitab ka arendajaid piirkonda rohkem panustama.</p> <p>Trassi valik põhineb mitmelte linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalsed trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammil trassivalik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisaja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevad kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitseda ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1.</p>

268.	Eraisik J.	24.03.2025	268.1.	Olen Puhangu 67 maja elanik ja seisan kindlalt vastu trammiteede rajamisele meie piirkonnas. Ei ole vastuvõetav, et trammiööpad plaanitakse rajada inimeste akende alla. Meie piirkond on olnud rahulik elamispiirkond, mitte meelelahutuspiirkond, kuhu niigi tihe bussiliiklus masside kaupa inimesi suvel sisse seab. Palun ärge rikkuge meie kodu vaikust! Meie kodu ei tohiks muutuda müra- ja ohtlikuks piirkonnaks. Trammitöö rajamine ei ole vajalik meie elukeskkonna jaoks ning alternatiivsed asukohad, nagu Haabersti või Põhja, oleksid selleks palju sobivamad. Meie kodu on meie püha paik, palun ärge muutke seda elamisvõimalust. Palume lõpetada elanike häirimine ja arvestada meie muredega, eriti praegusel keerulisel ajal!	Trammitöö jääb eluhoonetest ca 8-12 m kaugusele. Trammitöö projekteeritakse vastavalt nõuetele ning kasutuse võetakse vajalikul ohutusmeetmetel ning müra ja vibratsiooni leevendusmeetmetel. Tööajaks on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellitud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille eesmärgiks tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendavaid uuringuid. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiasid. Järk-järgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerimine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavalitsuse poolt 16.11.2023 vastu võetud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks. Trammitöö kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäätud võimalus pikendada trammiliini Meuruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammitöö ehitamise järgselt korregeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.
269.	Eraisik (nimi puudub)	24.03.2025	269.1.	Palun arvestada trammitee pööramise puhul, et Stroomi haljastus taastatakse täismahus ning et ei rikutaks pöördenurka Stroomi rannaalal, mis on piirkonna olulisim ja armastatuim looduslik keskkond. Palun luua Puhangu tänavale lisaks madalhaljastusribadele ka korralik puudega kõrghaljastus, arvestades, et kõrghaljastus on oluline faktor linnasise temperatuuri hoidmiseks ning kliimamuutuste leevendamiseks. Puhangu tänaval hetkel korralik haljastus täiesti puudub ja kui trammitee jaoks kaevetööd jtm tehakse, tuleks kasutada võimalust haljastuse ja kaasaegse linnaruumi rajamiseks.	Arvestada haljastuslahenduse loomisel. Roheala jääb suures ulatuses puutumata - tagasipöörde variant 2, mis on hetkel perspektiivsem, hõlmaks vaid 1,1% pargi pindalast. Projekteerimisel ja ehitamisel säilitatakse maksimaalselt kõrg- ja madalhaljastust. Samuti nähakse ette terviklik uushaljastuse lahendus, kaasates projekteerimisse volitatud vähemalt maastikuarhitekti tase 7 kutsetunnistust omav maastikuarhitekt. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltipinda.
270.	Eraisik M. R.	24.03.2025	270.1.	He согласна Mittematlik tõlge: Ma ei nõustu	Täname arvamuse eest! Arvamuse avaldajale saadetud 27.03.25 e-kiri, millega palutud esitada põhjendused, miks ollakse kavandatava vastu ning võimalusel ettepanekud kavandatava parendamiseks.
271.	Eraisik S. N.	24.03.2025	271.1.	tere,olen tutvunud projektiga ning ka väidetega milleks seda on vaja just täpsemalt Puhangu tänaval ja siis kohe on tekkinud vastuolud mida inimestele ei räägita: 1. "Põhja Tallinnasse on tulnud ja tuleb tuhandeid uusi elanikke"- tuleb küll aga mitte just Stroomi ja Puhangu tänavale, ehk millegipärast Stroomi ja Puhangu elanikud peavad kannatama teiste Manufaktuuri, Telliskivi, Volta jms uute elamurajoonite kasvamise pärast? Puhangu tänavale ei tulnud viimase 20 aasta ning ei ole plaanis (ei ole ruumi) midagi järgmise 20 aasta jooksul midagi ehitada. Seletage seda rahvale	Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meuruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi alal) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosas kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteede liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatrammi), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitöö kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäätud võimalus pikendada trammiliini Meuruse-Bekkeri suunal. Trammitöö ehitamise järgselt korregeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavalitsuse poolt 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv).
			271.2.	2. Kas Puhangu tn majad ehitamisel 1950'tes aastates olid projekteeritud sellisena et nende 5m läheduses hakkavad käima trammid täiskaaluga kuni 70tonni. Kui pärast ehitamist tulevad kaebused kas neid siis kõrvaldab riik või vastasel juhul pannakse tee kinni? Palun seletage	Trammitöö jääb eluhoonetest ca 8-12 m kaugusele. Projektiga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Tööajaks on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellitud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille eesmärgiks tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendavaid uuringuid. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiasid. Vt ka PT punktid 5.1-5.3. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummimatid rööbastel, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapinnale rajatud sooleirmita trammirööbastel täiskiluse liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegsed lahendused, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte tramm. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklusest trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korregeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.
			271.3.	3. Kas Puhangu tänavas pinnas mis on mereäärne sobib sellistele projektidele?	Vt ka vastust punktis 271.2. Projekteerimisel ja ehitamisel arvestatakse pinnaseomadustega ning rakendatakse meetmeid müra ja vibratsiooni vähendamiseks.
			271.4.	4. Kas trammitee ehitamine tänaval mis on kitsamas kohas ca 20meetrit on ohutu ja selline tegevus on lubatud arvestades et ehitatakse magalajoonis? Kas on veel Tallinnas selliseid projekte kus on vanade majade 5m läheduses ehitati trammitee (Majaka tn ehitatud 1955 aastal, seda võib mitte nimetada vastuses)	Vt ka vastust punktis 271.2. Trammitöö jääb eluhoonetest ca 8-12 m kaugusele. Linnatänavate standardi järgi EVS B43 843 on vähim lubatud vahekaugus rööbapaari välisküljest elumini 3600 mm ja abihooneini 2200 mm, seega saab rajada trammitee Puhangu tänavale. Ehituse käigus tuleb kasutusele võtta kaitse- ja leevendusmeetmed, et mitte kahjustada kõrvalolevaid hooned. Isegi kui rajatakse tavapärastest kitsamates oludes, siis on olemasoleva tänavalaaius piisav, sest ohutus tagatakse eelkõige heade projekteerimisvõtetega.
			271.5.	5. Ainuke põhjus milleks on seda trammilihendust vaja tuuakse igas dokumendis välja et see katab ca 6000 inimeste vajadusi, kas on keegi uurinud kui paljudele tegelikult elanikele on selline ühendus vajalik sest selles piirkonnas on hästi palju eakaid inimesi kes ei liigu igapäevaselt ja tihtipeale paremal juhul kord nädalas või harvemini keskkonnas, milleks täiesti piisab hetke bussiliiklusest mida on lausa neli erinevat maršruti Puhangu tänaval ja kõrvalt tänaval. Pigem nad eelistavad just rahulikku elu kus saab riskivaba liikuda.	Vt vastust punktis 271.1. Linnakeskkonna planeerimisel tuleb vaadata tänasest päevast natuke kaugemale, et ennendada lisanduvate elanikega kaasnevat liikuvus- ja liigipääsuprobleeme tulevikus. Trammitöö ehitamise järgselt korregeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatrammi. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavalitsuse poolt 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammiliini trassivalik. Trammitöö kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäätud võimalus pikendada trammiliini Meuruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Välisrahaastuse taotlus on esitatud Pelguranna trammitee trassile A, kuivõrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja keskkonnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisijate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõige paremini tulevikus arengutega.

			271.6.	6. Hetkel on antud piirkonnas väga harv autoliiklus, ning väga turvaline lastele ja eakatele, lisatrammtee seda küll ei tee ohutumaks.	Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltpinda. Trammitee projekteeritakse vastavalt nõuetele ning kasutusse võetakse vajalikud ohutusmeetmed ning müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed.
			271.7.	7. Stroomi pargist lõigatakse suur osa kus on alati olnud puhkeala, seades inimesed ohtu või piirates trammii keeramine mis ei sobi antud piirkonnale üldse.	Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppe kinnisa ja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitsta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt. Pargis ei ole jalakäijatel ühtegi ristumist trammiteega. Ainus ristumine toimub Pelguranna tänaval, aga seal paikneb ka täna sõidutee ja ühistranspordi liiklus. Projekteerimisel nähakse ette eri liiklejate liikumissuumi selge tähistamine. Tagasipöördel on trammii kiirus väike ning ehtuslikult on võimalik inimesed suunata rööbasteed ohutult ületama ka näiteks linnamööbli või haljastusega.
			271.8.	8. Väide ei "puhangu tänav on ummistatud autodega" ei vasta tõele, kas keegi on uurinud kui palju on tänaval pargitud ning segavad bussi jms liiklust, arvan et iga kohalik inimene teab et seda probleemis seal pole.	Vt ka vastust punktis 271.1. Trammide liiklusterohkus ei ole nii suur, et hakkaks autodega konflikti looma. Trammitee ehitamisega ning bussiliikluse ümberkorraldamisega muutub ühistransport kättesaadavamaks ja mugavamaks, et seda eelistada autole ning autode kasutamise vajadus väheneb. Kui on mõeldud parkimist, siis trammitee rajamisega parkimiskohtade arv tänaval väheneb, kuid projekteerimisel üritatakse säilitada nii palju kohti kui võimalik. Eskiislahenduses on Puhangu tänaval ette nähtud pikiparkimise kohti.
			271.9.	9. Antud piirkonnas ei ole eriti töökohti peale Stroomi keskust mis tegelikult jääb eemale, ei ole ei tehaseid, büroohoonesid, sadamaid jms millega võiks põhjendada just lisatranspordivajadust palun teid kommenteerida antud väidet	Trassi valikul oli üheks oluliseks tingimuseks peatuste ümbruses kõrge tihedusega asustuse olemasolu, et trammii oleks võimalik kasutada võimalikult paljudel inimestel, mh tagades optimaalse kauguse erinevatest ümberkaudsetest asutustest. Trammipeatustest jääb Stroomi kaubanduskeskus ca 430 m kaugusele, LOV ca 330 m kaugusele, Heleni kool ca 270 m, Ehte Humanitaargümnaasium ca 410 m kaugusele, lasteaed Pääsusepa vähem kui 200 m kaugusele. Ühistranspordi kavandamise osas jäävad eelmainitud sihtkohad küllaltki mugava jalutuskäigu kaugusele. Tavapärase jalakäija jaoks sobiv kaugus ühistranspordipeatusest on ca 400-500 meetrit (ca 5-7 minutit jalgsi käimist). Pelgulinna Riigigümnaasiumil on juba täna hea ühendus Sõle tn ühistranspordiga (Sõle tn peatusest ca 240 m kaugusel), uuest loodavast trammipeatusest jääb Pelgulinna Riigigümnaasium ca 730 m kaugusele, mis on gümnaasiumiõpilasele samuti sobivas jalgsi käidavas kauguses. Hetkel puudub Kalamajast mugav ja kiire ühendus Pelgulinna Riigigümnaasiumiga, mistõttu trammiliini tekkimisel see ühendus paraneb ja tagab ka kiirema liikumise linnaosasiseselt.
272.	Eraisik N. A.	24.03.2025	272.1.	Вопросы по проекту.1. Воздействие на близлежащие дома, расположенные по улице Puhangu ja Pelguranna, которые возникнут при строительстве трамвайных путей. Компенсация товариществам причиненного ущерба в случае проседания строений и угрозы обрушения стен? Кем и на какие суммы будут застрахованы здания?  Mitteametlik tõlge: Küsimused projekti kohta. 1. Mõju läheduses asuvatele Puhangu ja Pelguranna tänaval asuvatele majadele seoses trammiteede ehitusega. Hoonete vajumise ja müüride varisemise ohu korral tekkinud kahju hüvitamine seltsingutele? Kelle poolt ja milliste summade eest hooned kindlustatakse?	Projektiiga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse, seda ka ehitustööde ajal. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille eeslaseid tulemusi tutvustatakse avaliku arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogilaid. Vt ka PT punktis 5.1-5.3.  Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummatid rööbaste all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorirümi, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapinnale rajatud isoleerimata trammirööbastel täiskirguse liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegsed lahendusi, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte trammii. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklusterohkus trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.
			272.2.	2. Строительные нормы: допустимое расстояние от трамвайных путей до домов? 20 метров?  Mitteametlik tõlge: 2. Ehitusnormid: lubatud kaugus trammiteedest majadeni? 20 meetrit?	Trammitee jääb eluhoonetest ca 8-12 m kaugusele. Linnatänavate standardi järgi EVS 843 on vähim lubatud vahekaugus rööbapaari välisküljest elamuni 3600 mm ja abihooneni 2200 mm ehk trammitee rajamine Puhangu tänavale on lubatud.
			272.3.	3. Разворот предусмотрен в зеленой, природо-охранной зоне. Будет принято специальное решение о вырубке леса? Будут посажены новые деревья? Где?  Mitteametlik tõlge: 3. Pööre on ette nähtud rohelises keskkonnakaitsesööndis. Kas metsaraie osas tehakse eriotust? Kas istutatakse uusi puid? Kuhu?	Vt PT p 5.5: Juhul kui nähakse ette puude raiet, tuua välja liigiliselt, arvuliselt ja väärtusklasside kaupa liikvideerivat haljastust ning põhjendus selle likvideerimiseks. Esitada asendusistutuse arvutus vastavalt Tallinna Linnavolikogu 11.02.2021 määrusele nr 2 „Raie- ja hooldusloikusraja andmise kord“. Asendusistutused tuleb kavandada maksimaalselt samale kinnistule.  Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppe kinnisa ja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitsta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
			272.4.	4. Мероприятия по защите отдыхающих от потенциально опасного транспорта?  Mitteametlik tõlge: 4. Meetmed puhkajate kaitsmiseks potentsiaalselt ohtliku transpordi eest?	Ka täna sõidavad Puhangu tänaval sõiduteel bussid ning autod. Pargis ei ole jalakäijatel ühtegi ristumist trammiteega. Ainus ristumine toimub Pelguranna tänaval, aga seal paikneb ka täna sõidutee ja ühistranspordi liiklus. Puhangu tänavale määratakse 30 km/h kiirusepiirang ning sellest ei saa trammii tõttu suurema liikluskasutusega tänav - pigem väheneb busside liiklus. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltpinda. Trammitee projekteeritakse vastavalt nõuetele ning kasutusse võetakse vajalikud ohutusmeetmed ning müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Tagasipöördel on trammii kiirus väike ning ehtuslikult on võimalik inimesed suunata rööbasteed ohutult ületama ka näiteks linnamööbli või haljastusega. Luuakse terviklik lahendus koos maastikuarhitektiga, eesmärk on torupirideid või aedasil mitte ette näha.
			272.5.	5. Мероприятия по снижению уровня шума для жителей домов, примыкающих к трамвайным путям?  Mitteametlik tõlge: 5. Mürataseme vähendamise meetmed trammiteedega külgnevate majade elanike jaoks?	Vt vastust punktis 272.1.

			<p>6. Экономическая целесообразность данного маршрута? С точки зрения существования 5 автобусных маршрутов в данном районе. Какие финансовые выгоды трамвайный маршрут принесет городу? Какие привилегии получат жители района?</p> <p>Mitteametlik tõlge: 6. Selle marsruudi majanduslik teostatavus? Piirkonnas 5 bussiliini olemasolu poolest. Millist rahalist kasu trammimarsruut linnale toob? Milliseid privileege saavad piirkonna elanikud?</p>	<p>Projektis raames on plaanis Puhangu tänavavalik ruum kaasaajastada ning lisada rohelust ja vaba aja veetmise võimalusi. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (sh pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltipinda. Trammittee rajamine pakub kohalikele elanikele kiire, mugava ja otse ühistranspordihenduse Põhja-Tallinna ühe olulisema keskuse, aga ka ülerigiliselt olulise transpordisõlmpunkti, Balti jaama suunal ning kesklinna suunal, ühendades sellel marsruudil ka mitmeid asutusi, et elanikel oleks võimalik mugavalt liikuda töökohale, kodus, kooli või vahel. Tramm leevendab ettenägelikult tulevikus süvenevaid liikumisprobleeme Põhja-Tallinna linnaosas ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Suvisel ajal, mil Stroomi rand on populaarne sihtkoht nii teiste asumite kui ka linnaosade elanike seas, pakub tramm mugavat ja kiiret alternatiivi autoga tulekule. See aitab vähendada ajutist autokoormust piirkonnas ja ennetada olukordi, kus lühikesel pärgival massiliseid elamute ees või täidavad kohalike elanike parkimiskohad. Stroomi rand ja park on ülevallalise tähtsusega puhkeala ning taotluse eesmärk on promenaadi väärtust ning kõrg- ja madalhajastust maksimaalselt säilitada, luues koos trammiteega tervikliku tänavalahenduse.</p> <p>Projektis tasuvust hinnati enne välisrahaastuse taotluse esitamist, kuivõrd taotlemiseks tuli linnal tõendada suutlikkust projekt ellu viia ning näidata, et projekti eeldatav kulude ja tulude suhtarv on positiivne. Vt nt Tallinna ja Harjumaa kergrööbastranspordi teostatavust ja tasuvusanalüüsi (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatrammi">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatrammi</a>). Trammittee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.</p>
			<p>7. В случае прокладки трамвайных путей, что будет с движением автотранспорта и автобусов по улице Puhangu? Улица будет недоступна для движения автотранспорта. Куда будет перенаправлен автотранспорт?</p> <p>Mitteametlik tõlge: 7. Kui rajada trammirööpad, siis mis saab sõidukite ja busside liikumisest mööda Puhangu tänavat? Tänav jääb sõidukite liikluseks ligipääsmatuks. Kuhu sõidukid ümber suunatakse?</p>	<p>Trammide liiklustihedus ei ole nii suur, et hakkaks autodega konflikti looma. Trammittee ehitamisega ning bussiliikluse ümberkorraldamisega muutub ühistransport kättesaadavamaks ja mugavamaks, et seda eelistada autole ning autode kasutamise vajadus väheneb. Trammittee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.</p>
			<p>Категорически против. 1. Есть угроза проседания фундаментов близлежащих домов.</p> <p>Mitteametlik tõlge: Olen kategooriliselt selle vastu. 1. Lähedal asuvate majade vundamentide vajumise oht.</p>	<p>Vt ka vastust punktis 272.1. Projekteerimisel ja ehitamisel arvestatakse pinnaseomadustega ning rakendatakse meetmeid mura ja vibratsiooni vähendamiseks.</p>
			<p>2. Разворот трамвая в пляжной зоне - реальная угроза отдыхающим.</p> <p>Mitteametlik tõlge: 2. Rannaalal ringi keerav tramm on puhkajatele reaalse oht.</p>	<p>Vt vastust punktides 272.3. ja 272.4.</p>
			<p>3. Вырубка леса - угроза движения песка и гибели природо-охранной зоны.</p> <p>Mitteametlik tõlge: 3. Metsade raadamine on oht liiva liikumisele ja looduskaitsevööndi hävimisele.</p>	<p>Vt ka vastust punktis 272.3. Projekteerimisel ja ehitamisel säilitatakse maksimaalselt kõrg- ja madalhajastust ning nähakse ette uushajastuse lahendus, kaasates projekteerimise voilitatud vähemalt maastikuarhitekti tase 7 kutsutunimistust omav maastikuarhitekt. Rõhkeala jääb suures ulatuses puutumata - tagasipöörded variant 2, mis on hetkel perspektiivseim, hõlmaks vaid 1,1% pargi pindalast. Infos, et Keskkonnaamet on kavandatava kooskõlastanud oma 04.12.2024 kirjaga nr 6-2/24/24318-2.</p>
			<p>Более того, непонятно кто и зачем будет ездить таким маршрутом на Штромку? Привлекательность Штромки, как место отдыха - падает. На первой недели открытия пляжного сезона, над пляжем поднимается фиолетовый флаг - купание не рекомендуется и может представлять потенциальную угрозу для человека. Пляжная зона - без возможности купаться или с потенциальной угрозой бактериологического отравления никому не интересна. Как специалист, могу дать совет: необходимо провести дно-углубительные работы и увеличить глубину залива / он резко мелеет. - необходимы дополнительные работы по приведению системы канализации в порядок для жилого района Kodulahe, а также вывести трубу канализации как дальше от берега. А также остановить строительные работы в районе пляжа. - укрепить прибрежную зону деревьями - остановить наступление песка. Сейчас - песком покрыты газоны до парковки. Штромке - нужна изюминка, а не громычающий трамвай.</p> <p>Mitteametlik tõlge: Teiseks pole selge, kes ja miks seda teed Stromkasse sõidavad? Stromka kui puhkusekoha atraktiivsus väheneb. Rannahoovaja avamise esimesel nädalal heistatakse ranna kohale lilla lipp - ujumine ei ole soovitatav ja võib kujutada endast potentsiaalset ohtu inimesele. Ujumisvõimaluseta või potentsiaalse bakterioloogilise mürgistuse ohuga rannaala ei paku kellelegi huvi. Spetsialistina saan nõu anda: - vajalik on teha süvendustööd ja suurendada lahe sügavust / on järsult madalik. - Kodulahe elamurajooni kanalisatsiooni korratemiseks, samuti kanalisatsioonitoru kaldast kaugemale viimiseks on vaja lisatööd. Ja ka ehitustööd peatada rannaalal. - tugevdada rannikuvööndit puudega - peatada liiva edasilükumine. Nüüd on muruplatsid kuni parklani kaetud liivaga. Shromka vajab särtsu, mitte mürisevat trammi.</p>	<p>Vt ka vastust punktides 272.6. ja 272.1. Täname ettepanekute eest, võimalusel arvestatakse nendega projekteerimisel, kui need osutuvad vajalikuks käesoleva projekti edukaks elluviimiseks - see selgub projekteerimise käigus. Trassi valik põhineb mitmel linn poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevasti arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatrammi">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatrammi</a> (vt Põhja-Tallinna liikuvusuuring).</p> <p>Täiendavate ettepanekute või probleemsete kohtade osas palume edastada info kommunaal@tallinn.lv ja pohja@tallinnlv.ee ning nendega tegeletakse käesolevatest projekteerimistingimustes eraldiseisvalt.</p>
273.	Eraisik B.	24.03.2025	<p>273.1.</p> <p>Teie projektis, kus sinise ala pilt. Seal tabel ütleb et see sinine ala katab ainult 7000 inimest. Kuhu ta plaanite veel kümneid tuhandeid inimesi mahutada järgmist 10 aasta jooksul?</p>	<p>Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubaajam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatrammi">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatrammi</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikumisprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liiklusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammittee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammittee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linnal olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv</a>).</p>

274.	Eraisik K.	24.03.2025	274.1.	<p>Pole vaja trammil Stroomis!!!Meil hästi kaivad bussid.Kevadest sügiseni võib liikuma jalgrattaga.Trammiliinide toovad negatiivne mõju Stroomi pargile, selle floora ja faunale.Tramm toob müra mõju kohalike majade elanikele.Stroomi pargis inimesed tegelevad spordiga.Jalutavad koos lastega.Tramm rikub turvalisust.</p>	<p>Põhja-Tallinna liikuvusuuringu kohaselt ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise. Arnevas Põhja-Tallinna linnas on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Trassi valik põhineb mitmel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikordore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>). Projekteerimisel selgitatakse uuringute põhjal välja rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisaja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaista ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1.</p>
275.	Eraisik L. L.	24.03.2025	275.1.	<p>Vastuväide!Olen trammil liini rajamise vastu. Esiteks: antud tagaside on korrdatud isikustamata vormis., ehk isikud ei tuvasta iseesnda arvamuse väljendamiseks. Kuidas Põhja Tallinna Linnavalitsus võib tagada et arvamust jätis päris nimene ja tegu pole manipuleerimisega? Kuna Põhja Tallinna LV-l on selge huvi selle projekti poolt, kuigi see peaks olema neutraalne, kuna linnavalitsuse eesmärk on teenida inimesi, mitte sundida neid.</p>	<p>Tagaside vormis on isikud saanud soovi korral jätta oma nime ja kontaktaadressi, et olla kaasatud ka järgmistes etappides, ning kõik need nimesid ja kontaktandmeid on menetlejal teada. Kontaktandmeid ei avaldata isikuandmete kaitset lähtuvalt. Linna eesmärk on pakkuda võimalikult paljudele elanikele paremaid, mugavamaid ja keskkonnasõbralikumaid liikumisvõimalusi.</p>
			275.2.	<p>Teiseks: Põhja Tallinnas viimasel ajal on selgelt tekkinud elanike ümberasustamise ja gentrifikaatsiooni tendents, sundides madala sisetulekuga elanikke oma naabruskondadest lahkuma. Hea näide on Kopli liinid. Selline tendents on puhtalt diskrimineeriv. Selline projekt pakub rikkamate piirkonna elanikele lisamugavust vaesamate elanike arvelt, arvestades et madalama sisetulekuga elanike mõjuvõim on madal ja nad ei saa enda õiguste eest seista.</p>	<p>Kahjuks ei saa me teie arvamusega nõustuda, kuivõrd see pole õige ega tõendus põhine väide. Linna eesmärk on pakkuda kõigile ja võimalikult paljudele elanikele paremaid, mugavamaid ja keskkonnasõbralikumaid liikumisvõimalusi.</p>
			275.3.	<p>Kolmandaks: Pole piisavalt argumente liini ehitamiseks. Mõned andmed liini mõju piirkonna kohta on aegunud, uued uuringud pole tehtud, nagu Põhja Tallinna kodu ja õppeasutuste liikuvuste maht mis pärit aastast 2014. Nii suuremahulise projekti puhul tasub teha uued uuringud. Kuna suht rumal olla kindel, et midagi ei muutunud 10 aasta jooksul. Veidi rahvastikustatistikat <a href="https://statistika.tallinn.ee/">https://statistika.tallinn.ee/</a> – esimesel graafikul (lisa 1) on Tallinna linnasade rahvastiku kasv aastatel 2004–2024. Numbrikselt: Piritat: 90% Kesklinn: 54% Haabersti: 36% Kristiine: 17% Põhja-Tallinn: 11% Lasnamäe: 7% Mustamäe: 6% Nõmme: -1%. Teisel graafikul (lisa 2) on Põhja-Tallinna asumite rahvastikutihedus aastatel 2014–2023. Numbrikselt rahvastiku muutus: Kopli: -6% Kelmiküla: 39% Kalamaja: 42% Karjamaa: -9% Sitsi: 5% Pelguranna: -6% Pelgulinna: -5% Järeldus – Põhja-Tallinna elanikkond kasvab palju aeglasemalt kui teistes linnasades (Piritat, Kesklinn, Haabersti, Kristiine). Pelguranna ja Pelgulinna asumite elanikkond on vähenenud ning rahvastiku kasvu, mis nõuaks täiendavat transpordihendust nagu tramm, ei ole. Piritat on elanikkond hõlpsasti kasvanud, kui palju lisaline seal ei tekkinud. Sama meodi Kalamaja piirkonnas mis kasvab 40 % võrra, kuid lisa transpordiliike seal eriti ei tekkinud.</p>	<p>Protsentide puhul on oluline vaadata koguarvu, millest muudatuse protsenti arvutatakse - mida väiksem on koguarv, seda suurem on muudatuse protsent. 01.05.2025 seisuga on elanike arv Piritat 19 777 ja Põhja-Tallinnas 62 453. Seega ühe maja ehitamine Piritat toot kaasa suurema protsendi elanike arvu muudatuse näitlikustamisel. Elanike arvu suurenemine on näha kõigist menetluses olevatest Põhja-Tallinna detailplaneeringutest. Uuringuid saab lugeda jätkuvalt ajakohaseks, kuivõrd arengualades ja detailplaneeringutes pole olulisi muutusi toimunud ning elanike ja töökohtade arv on suures plaanis sama (st pole vähenenud). Lisaks on Puhangu tn ümbrus ja Pelgurand kõige tihedama asustusega piirkond Põhja-Tallinnas. Põhja-Tallinna ligipääsu võimalused on kõige halvemad ja mõistlik on Põhja-Tallinnast alustada. Põhja-Tallinna linnas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnas kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikumine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Trassi valik põhineb mitmel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalsed trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikordore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametlike ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammil trassivalik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.</p>
			275.4.	<p>Estitatud ekspertiarvamused on kahtlased, kuna näiteks T-Model OÜ on huvitatud projektis osaleda (seda võiks järeldada, kuna nad oslevad Liivalaia trammiliini projekti hankes), sellega ekspertiarvamus ei saa olla erapooletu. Variant D asub kolme kooli lähedal – see tähendab paremat ühistranspordihendust õpilastele! Paljudes Euroopa linnades on suund sellele, et koolid oleksid kergesti ligipääsetavad ühistranspordiga, mitte et nende ümber rajatakse suuri parklaid. Variant A ei läbi oluliste tähendusega ühiskonna hoone. Nii Linnasavilts kui ka Stroomi keskus on üle 400 m kaugusel. Kahtlaane et kui olemas he bussühendust keega hakkab seda teed kasutama.</p>	<p>Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnaehituslikult eelistatud lahendusvariant A, kuivõrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalselt reisijate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõige paremini tuleviku arengutele. Trassi valikul oli üheks oluliselt tingimuseks peatuse ümbruses kõrge tihedusega asustuse olemasolu, et trammil oleks võimalik kasutada võimalikult paljudel inimestel, mh tagades optimaalse kauguse erinevatest ümberkaudsetest asutustest. Trammipeatustest jääb Stroomi kaubanduskeskus ca 430 m kaugusele, LÖV ca 330 m kaugusele, Heleni kool ca 270 m, Ehte Humanitaargümnaasium ca 410 m kaugusele, lasteade Pääsupsa vähem kui 200 m kaugusele. Ühistranspordi kavandamise osas jäävad eelmainitud sihtkohad küllaltki mugava jalutuskaigu kaugusele. Tavapärane jalakäija jaoks sobiv kaugus ühistranspordipeatusest on ca 400-500 meetrit (ca 5-7 minutit jalgsi käimist). Pelgulinna Riigigümnaasiumil on juba täna hea ühendus Sõle tn ühistranspordiga (Sõle tn peatusest ca 240 m kaugusele), uuest loodavast trammipeatusest jääb Pelgulinna Riigigümnaasium ca 730 m kaugusele, mis on gümnaasiumõpilasele samuti sobiv jalgsi käidavas kauguses. Hetkel puudub Kalamajast mugav ja kiire ühendus Pelgulinna Riigigümnaasiumiga, mistõttu trammiliini tekkimisel see ühendus paraneb ja tagab ka kiirema liikumise linnasiseseselt.</p>

			272.5.	Ebaseleks jääb milleks on vaja osta erparkla, variant D puhul. Kuna lihtsam ja soodsam ümberpaigaldada kogukonnaed. 8193 m² on väga suur maa-ala ainult trammi tagasipöörde jaoks. Kui sama palju ruumi oleks vaja ka Stroomi rannapargis, siis see tähendaks, et suur osa avalikust rohealast muudetakse transporditaristuks. See ei ole kogukonna huvides, kuna Stroomi park on oluline puhkeala, eriti suvel, kui seal liigub massiliselt inimesi – jalgrattureid, tõukerattureid, jooksjaid, koertega jalutajaid ja persid väikeste lastega. Trammitree lisamine sellesse piirkonda tekitab suurema liikluskoormuse ja tõstaks kokkupuõrgete riski.	<p>Variant D (ümberpöörde Putukaväälil) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukohta tõttu on potentsiaalselt reisi ajad väiksem.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Putukaväälil ja Kolde pst-i on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuks läheduses väiksem.</li> <li>Bisaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaed ja Putukaväälil Kolde pst otsas. Kõik see maksumus lisanduks täiendavalt trammitree rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.telihybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf">https://live.s3.telihybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf</a></li> <li>Variant D on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.</li> </ul> <p>Roheala jääb suures ulatuses puutumata - tagasipöörde variant 2, mis on hetkel perspektiivsem, hõlmaks vaid 1,1% pargi pindalast. Pargis ei ole jalakäijatel ühtegi ristumist trammitreega. Ainus ristumine toimub Pelguranna tänaval, aga seal paikneb ka täna sõidutee ja ühistranspordi liiklus. Projekteerimisel nähakse ette eri liiklejate liikumisruumi selge tähistamine. Tagasipöördele on trammi kiirus väike ning ehtuslikult on võimalik inimesed suunata rööbasteele ohutult ületama ka näiteks linnamööbli või haljastusega.</p>
			275.5.	Neljandaks: Täna otsused kujundavad linnakeskkonda aastakümneteks. Pole selge kas trammisüsteem on projekteeritud piisavalt paindlikuna, et arendatulevaste tehnoloogiliste uuendustega, näiteks elektriliste või autonoomsete sõidukitega. On ikka kahtlus et trammisüsteem on ainus või parim lahendus ühistranspordivajadustele. Tehnoloogiline vananemine on veel üks oluline teema. Kuigi trammisüsteem võib olla lühiajalises perspektiivis väga kasulik, võib see muutuda aegunuks, kui tulevikus võetakse kasutusele näiteks elektrilised autonoomsed bussid. Trammisüsteem muutub kalliks ja raskesti hooldatavaks.	<p>Tehnoloogia arenebki kiiresti ja mõistlikum on arendustega jätkata, kui jääda kõige viimast tehnoloogilist uuendust ootama. Muudatusi tehnoloogias tuleb teha jooksvalt. Trammil on mitmeid eeliseid võrreldes muu liikusega – see on kiirem, keskkonnasõbralikum ja mahutab rohkem kui buss.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tramm kulgeb suures osas eraldatud liiklusalal, mis tähendab, et see ei jää kinni ummikutesse. Valgusfooriga ristmikel antakse trammile üldjuhul eesõigus, võimaldades ristmikest esimesena läbi liikuda.</li> <li>Trammid on suurema veovõimega, mahutades rohkem inimesi kui buss (1 tramm=3-4 bussi kandevõime poolest). Seega on tramm parem variant, kui võrd rohkemate busside lisamine vaid võimendaks tulevikus liikluskoormuse suurenemisel ummikute tekkimist.</li> <li>Tramm on majanduslikult mõistlikum investeering – trammi eluiga on ca 35 aastat, samas kui bussil on ca 14 aastat.</li> <li>Tramm on keskkonnasõbralikum investeering – tramm tekitab vähem kasuhoonegaase kui buss.</li> </ul>
			275.6.	Viies: Olen selgel arvamusel et trammi projekt ei teeni avalikku huvi vaid kitsaid majanduslikke või poliitilisi huve. Sellega arvan et kui projekt ikka läheb teostamale siis esialgu tuleb pöörduda Riigikontrolli selle projekti otstarbekuse hindamiseks, EL rahastajale ja muidugi saa ka esitada kaebust kohtusse.	Täname arvamuse eest! Tallinna arengustrateegia „Tallinn 2035“ üheks eesmärgiks on edendada säästlikku liikumist ning parendada ühistranspordi kättesaadavust. Kavandatav tegevus on kooskõlas linna arengustrategiatega, luues uued ühistranspordihõlmed Balti jaama ja kesklinna suunal ning kasvatades ühistranspordi kasutajate arvu. Trassi valikul oli üheks olulisest tingimusest peatuks ümbruses kõrge tihedusega asustuse olemasolu (mh tagades optimaalse kauguse erinevatest ümberkaudsetest asutustest), et trammi oleks võimalik kasutada võimalikult paljudel inimestel.
276.	Eraisik A. K-V.	24.03.2025	276.1.	Elan Puhangu tänaval juba 53 aastat ja olen selle vastu, et tramm hakkaks liikuma minu magamistoa akna all. Meil transpordi teenusega on kõik hästi. Meie piirkonnas on hästi organiseeritud transpordi liiklus ja suureks sooviks et Stroomi rand jääks puhkamiseks ja jalutamiseks, lastele roheliseks alaks, kus saaks turvaliselt ennast tunda. Kõnniteed viivad promenaadini, jalutavad eakad inimesed, lapsed, noored emad vankritega. Õhtuti meil on magala rajoon, vaikne ja rahulik. Hommikul kuuleme, kuidas linnud laulavad ja saab aknad lahti hoida. Palun jätkke, mille Puhangu tänavale elamiseks.	Trammitree ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute (bussiliiklus väheneb), et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Projekteerimisel selgitatakse uuringute põhjal välja rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Stroomi rand ja park on üldlinnase tähtsusega puhkeala ning taotluse eesmärk on promenaadi väärtust ning kõrg- ja madalhaljastust maksimaalselt säilitada, luues koos trammiteega tervikliku tänavalahenduse. Roheala jääb suures ulatuses puutumata - tagasipöörde variant 2, mis on hetkel perspektiivsem, hõlmaks vaid 1,1% pargi pindalast. Projekti raames on plaanis Puhangu tänavale avalik ruum terviklikult kaasaajada ning lisada rohelust ja vaba aja veetmise võimalusi. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (sh pingid, esteetiliselt liisad elementid), vähem tühja asfaltipinda. Trammitree kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25, vt määruse lisa "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv</a>
277.	Eraisik A. P.	24.03.2025	277.1.	Meie ilusa mereäärse pargi ala jääb vähemaks. Seal kus tramm peab tagasi pöörama suvel ju inimesed päevitavad, suur ala pargist läheb müra alla. Paremini ehitage ranna maja tagasi millele te ära lõhkustate, inimead külastasid seda kogu aeg, kas see jäi teile ette	<p>Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisaja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variant 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevad kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitseda ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitree kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehovõrgu valdaja poolt.</p> <p>Stroomi rannahoone projekteerimise ja ehituse hange on läbi viidud ning leping sõlmitud, eeldatav valmimise aeg on august 2025. Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti tegevusplaanis on ka Stroomi kohaselt kaitsesal rannapargi rekonstrueerimine (eraldi projekt), kus maastikuarhitektuurivõistlus on planeeritud aastasse 2027. Realiseerumise aeg sõltub Tallinna Linnavolikogu poolt investeerituteks eraldatavast eelarvelistest vahenditest.</p>
278.	Eraisik J. P.	24.03.2025	278.1.	Kirjutati teile, et väljendada oma kateoorilist vastuseisu kavandatavale trammiliini ehitusele Puhangu tänavale. Esitaks on Puhangu tänav äärmiselt kitsas ja ma olen veendunud, et trammid sinna füüsiliselt ei mahu. See tekitab tõsiselt probleeme nii trammiliiklusele endale kui ka teistele liiklejatele, sealhulgas jalakäijatele ja autojuhtidele.	Trammitree jääb eluhoonetest ca 8-12 m kaugusele. Linnatänavate standardi järgi EVS 843 on vähim lubatud vahekaugus rööpaari välisküljest elumuni 3600 mm ja abihooneni 2200 mm ehk trammitree rajamine Puhangu tänavale on nõuetekohane. Projekteerimisel nähakse ette terviklik tänavalahendus koos vajaliku liikluskorraldusega (sh eri liiklejate liikumisruumi selge tähistamine).
			278.2.	Teiseks on meil juba praegu oma piirkonnas suurepärase ühendus Tallinna kesklinnaga. Me ei vaja täiendavat trammiliini, mis minu hinnangul pigem häirib olemasolevat toimivat süsteemi.	Trammitree ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Põhja-Tallinna liikuvussuuringu kohaselt ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi sõistlike liikumisviiside edendamise. Arenevas Põhja-Tallinna linnas on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldi sõistav rööbastühitranspordi, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Trassi valik põhineb mitmel linna poolt tehtud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliini arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> . Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliini potentsiaalsed trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass. Trammitree kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25, vt määruse lisa "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv</a>



			278.3.	Kolmandaks, olles teadlikud hiljutistest sagedastest rikestest ja liikluskatkestustest uuel trammiliinil number 2, olen ma kindel, et sarnased probleemid tekivad ka meie piirkonnas. See tähendab, et kohalikud elanikud ei saa kindlad olla, kas nad üldse saavad koju või mitte, mis on täiesti vastuvõetamatu olukord.	Kui trammiliinis peaks tekkinud tõrked, siis lahendatakse see operatiivselt samamoodi nagu mujal linnas, nähes liikluses ette ümberkorraldused kuni tõrke kõrvaldamiseni. Trammide liiklustihedus ei ole nii suur, et hakkaks autodega konflikti looma. Trammitee ehitamisega ning bussiliikluse ümberkorraldamisega muutub ühistransport kättesaadavamaks ja mugavamaks, et seda eelistada autole ning autode kasutamise vajadus väheneb. Vt ka vastust punktis 278.2.
279.	Eraisik J. J.	24.03.2025	279.1.	Toetan igati Pelguranna trammitee rajamist - projekt omab väga tugevat mõju piirkonna ja kogu Põhja-Tallinna lääneosa arengus. Toetan tagasispööret variant nr 1 kajastatud lahenduses. Nii säätetaks maksimaalselt olemasolevat haljassala ning tekiks ainukordne võimalus nurgapealne kole garaazidega tühermaa väärindamiseks. Trammitee projekteerimisel tasub kohe arvestada ka võimalusega trammitee pikendamiseks Kopli suunas mööda Pelguranna tänavat (tagasispöörded var 2 ja 3 eeldaksid hiljem suuremat ümberehitust). Puhangu tänav ja sellega piirnevate alade projekteerimisel panna erilist rõhku uue tänaväärse kõrghaljastuse rajamiseks. Kõrghaljastada võiks ka kogu selle trammide ümberpöörde ala - et tekiks mõnusaalt hea linnapark, kus puudevajrus trammil oodata.	Täname toetava arvamuse eest! Stroomi rand ja park on ülelinnalise tähtsusega puhkeala ning taotluse eesmärk on promenaadi väärastust ning kõrg- ja madalhajastust maksimaalselt säilitada, luues koos trammiteega tervikliku tänavalahenduse. Samuti nähakse ette terviklik uushaljastuse lahendus, kaasates projekteerimise volitatud vähemalt maastikuarhitekti tase 7 kutsetunnistust omav maastikuarhitekt. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahvastatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (pingid, esteetiliselt liisud elemendid), vähem tühja asfaltpinna. Tagasispöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisaja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumatuna kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelsest kulgavast kanalistsiooni toru ei ole võimalik kaitseda ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasispöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal mööda Pelguranna tänavat (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalistsiooni toru ümberehituse ajast tehovõrgu valdaja poolt.
280.	Eraisik L-M. U.	24.03.2025	280.1.	Väga tore uudis! Ootan juba uut trammiliini. Olen paljudelt kuulnud, et selle käigus võetakse maha palju vanu puid. Palun teha kõik võimalik, et puud meile ümbrusest võimalikult palju alles jääks. Mida vanemad ja suuremad puud, seda rohkem kaitsevad need tänavaid ka üleküümenemise, vihma, lume eest, on inimestele peavarjaks, lindudele ja putukatele elupaigaks, mistõttu uute puude istutamine ei võrdu "puude olemasoluga". Kindlasti on teretulnud uute puude istutamine, kuid võimalusel ka istutada seljuhul vanad puud ümber (mis veel kannatavad) või leida lahendusi, et puud alles jätta. Linn on niigi lahe betoonilagendik, mistõttu on rohelus ja eriti puud, mis on pika eaga, eriti olulised.	Täname toetava arvamuse eest! Ka Tallinna linn soovib säilitada maksimaalselt puid ning haljastust. Kahjuks igal pool see võimalik ei ole, et ära mahutada tänavale nõuetele vastavad uued funktsioonid ning seetõttu võib tekkida vajadus üksikuid puid likvideerida. Kui see vajadus tekib, siis nähakse ette puude ümberistutamine või asendussistutus.
281.	Eraisik A. R.	24.03.2025	281.1.	Tramm on vajalik, sest et Tallinn peab arenema. Ja vanadest garaazidest juba ammu oli vaja vabastada pinnad ka mujal.	Täname toetava arvamuse eest!
282.	Eraisik V. R.	24.03.2025	282.1.	Trammiliin just Puhangu tänaval ja Stroomi rannapargi alal see on kõige viletsam otsus, mis võiks langetada valitsus või kes mõtleb välja sellised asju. Kitsas tänav ja puhkeala, kus tramm pole vajalik ja vastupidi tekitab palju ebamugavust ja ohtu. Sellest et projektist kahju tuleb rohkem kui kasu.  До сих пор Таллиннская мэрия не провела ни одного исследования, оценивающего уровень шума, вибрации и влияние новой трамвайной линии на прибрежный парк Штрומки. Без предварительного анализа последствий начинать проектирование абсолютно недопустимо.  Seni pole Tallinna linnavalitsus viinud läbi ühtegi uuringut, mis hindaks müra ja vibratsiooni häiringut ning milline on uue trammiliini mõju Stroomi rannapargile. Olen veendunud, et ilma eelnevat mõjuanalüüsida pole võimalik projekteerimisega alustada.	Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatamm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatamm</a> . Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalset trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatõttatud trass. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud ka sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille eesmärgiks tuleneb müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiasid. Vastavalt PT punktide 5.12. tuleb koostada ka keskkonnamõju hindamise eelhindamine. Vajalikul täiendavad uuringud viiakse läbi projekteerimise käigus. Projekteerimistingimuste eesmärk on eelkõige panna paika ehitise asukoht katastrirõhkude täpsusega, selgitada välja kitsendused ja täiendavate uuringute vajadus ning sõnastada tingimused, mille põhjal hiljem koostatakse ehitusprojekt.
			282.2.	Если так необходимым кажется продлить трамвайную линию в сторону Сыле, то есть более подходящий вариант. Это линия бывшей железной дороги за гаражами и оттуда в перспективе вывести её в сторону Палдиского шоссе и далее до Хаберсти. В этом есть логика и необходимость. От этого маршрута до пляжа 200 метров пешком. Пускать какой либо транспорт на зону отдыха это ПРЕСТУПЛЕНИЕ. Жители района уверены, что и проект Putukaväli был так быстро реализован с целью продавить трамвай на Пухангу, аргументировав невозможность изменения маршрута в сторону Палдиски мнт.именно тем, что уже всё сделано. Это обман и подлость.  Mitteametlik tõlge: Kui tundub nii vajalik trammiliini pikendamine Sõle poole, siis on sobivam variant. See on endise raudtee trass garaazide taga ja sealt edasi lähed edasi Paldiski maantee poole ja edasi Haaberstisse. Selles on loogika ja vajalikkus. Sellelt marsruudilt on randa 200 meetrit jalgsi. Igasuguse transpordi lubamine puhkealale on KURITEGU. Ümbruskonna elanikud on kindlad, et Putukaväli projekt sai nii kiiresti ellu viidud, et tramm Puhangasse lükata, vältes, et Paldiski mnt poole ei olnud võimalik marsruuti muuta. just sellepärast, et kõik on juba tehtud. See on pettus ja alatus.	Putukaväli projekts on arvestatud Pelguranna trammitee perspektiiviga (praegune lahendusvariant A). Putukaväli osas tuleb ümber ehitada väike osa Sõle tn ümbruses. Küll aga oleks vajalik suuremahuline Putukaväli ümberehitus variant D (ümberpöörde Putukaväli) puhul, mistõttu oli see üheks argumentidest, miks variandi D kasuks ei otsustatud. Variant D oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukohta tõttu on potentsiaalsete reisi ajate arv väiksem. •Putukaväli ja Kolde pst-i asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuks läheduses väiksem. •Bisaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur erapark (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaed ja Putukaväli Kolde pst otsas. Kõik see maksusumma lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.telahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjenduse.pdf">https://live.s3.telahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjenduse.pdf</a> •Variant D on vähem perspektiivlikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaateist kui variant A.  Tallinna Transpordiameti hinnangul on Sõle tänaval ühistranspordi ühendus piisavalt hea ning sinna esmajärjekorras trammiteed rajada ei ole vaja. Põhja-Tallinna liikuvusuuringu (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatamm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatamm</a> ) kohaselt ei ole Haabersti ja Põhja-Tallinna vahelised liikuvusprobleemid märkimisväärsed, kuna Põhja-Tallinnast peamised liikumised toimuvad Kesklinna ja Lasnamäe suunal. Seetõttu ei ole läbi Merimetsa kaitseala trammiteed kavandatud, kuna trammil rajamine väga pikas lõigus läbi metsa, kus ei ole potentsiaalset reisi ajate, pole otstarbekas ega majanduslikult põhjendatud. Teiseks on Merimetsa kaitseala kaitse-eeskirja kohaselt kaitsealal teede ja tehovõrgu rajatiste rajamine ning ehitiste püstistamine ilma kaitseala valitseja nõusolekuta keelatud ning erandid on ette nähtud ainult kaitsekorraldus- ja puhkeotstarbeks või juba olemasolevatele rajatistele. Pikemas perspektiivis on Paldiski mnt-le Haabersti teenindav linnasuunaline tramm ette nähtud ning ühistransport hakkab liikuma ka Ädala tn pikendusest, mis paralleelselt Paldiski mnt-ga Haabersti-Põhja-Tallinna ühendust parandab. Tallinna linnavalikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks.
283.	Eraisik V. B.	24.03.2025	283.1.	Vihuri 8 maja elanikuna olen trammil ehitamise vastu. See on kõige rumalam mõte kitsal tänaval majade vahel trammiga sõita. Oleme trammil müra vastu, see on mürataseme normide ja inimeste turvalisuse rikkumine. Jätke elanikud rahule.	Projekti taga, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille eesmärgiks tuleneb müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiasid. Vt ka PT punktis 5.1-5.3. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummimatid rõõbaste all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapinnale rajatud isoleerimata trammirööbastel täisküürusel liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegsed lahendused, mille abil trammil ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte trammil. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklustihedus trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.

284.	Eraisik M.	24.03.2025	284.1.	Meil polegi Pelguranna trammiteet vaja !!!!! Buss on mugav ja turvaline transpordiliik,eriti lastele,kui nad üksi sõidavad. Eriti on mugav buss 3 liin kiiresti ja tihedalt ning sõidab otse kesklinna ja edasi Veerini tänavale (8 aastasele papsele mugav kooli sõita)	Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikuks elanike arv kõike arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubaajam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluvismisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikumine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liiklusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.riligitajaja.ee/akt/4241120230207leia">https://www.riligitajaja.ee/akt/4241120230207leia</a> Kehtiv).
285.	Eraisik V.	24.03.2025	285.1.	Olen kategooriliselt uute trammiliinide vastu Stroomi suunas. 1. Isegi uued Pesa trammid teevad kurvides häält, näiteks Stroomi rannas kogu aeg kuulen trammide kabinat Maleva peatusest.	Täname tagasiside eest! Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille eesmärgiks tulemusi tutvustatakse avalikl arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimat võimalikku tehnoloogiat. Võtame tõsiselt kodanike tagasisidet ka olemasolevate trammide probleemide osas, üritame kaasata erinevaid eksperte ning töötada välja kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused, mille abil Pelguranna tramm saab täna olemasolevatest trammidest parem. Vajadusel viiakse projekteerimise käigus läbi ka muud vajalikud täiendavad uuringud.
			285.2.	2. Pargialal peetakse laatasid, seal puhkatakse ja jalutatakse. Trammiliiniga parki/haljasala lõhkuda ei tohi, piisab ühest liinist Koplis.	Tagasipöördte variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppe kinnisaja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui varianti 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonitruu ei ole võimalik kaista ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöördte variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitruu ümberehituse ajast tehnoõrgu valdaja poolt.
			285.3.	3. Trammid lagunevad iga päev, peatuvad iga päev mingil põhjusel, mis sageli raskendab õigeaegsaks tööle/kooli jõudmist.	Kahjuks kõik, mida kasutatakse, amortiseerub mingi hetk. Trammide liiklustingimused ei ole nii suured, et hakkaks autodega konkistat liin looma. Trammitee ehitamisega ning bussiliikluse ümberkorraldamisega muutub ühistransport kättesaadavamaks ja mugavamaks, et seda eelistada autole ning autode kasutamise vajadus väheneb. Kui trammiliinis peaks tekkima tõrkeid, siis ei tähenda see liikluskatkestust kogu piirkonnas - tõrge lahendatakse operatiivselt samamoodi nagu mujal linnas, nähes liikluses ette ümberkorraldused kuni tõrke kõrvaldamiseni.
			285.4.	4. Trammid on kehv alternatiiv sellisele liinile nagu buss 66, kuna Koplis ei sõideta mitte ainult kesklinna, vaid ka Lasnamäele (kus trammid ei käi).	Täname ettepaneku eest, edastame selle Tallinna Transpordiametile busside marsruutide ümberkorraldamisel võimalusel arvestamiseks.
286.	Eraisik T. P.	24.03.2025	286.1.	Я не согласна с продолжением трамвайной линии по ул. ПУХАНГУ. У нас очень хорошее сообщение с центром города и другими районами Трамвай не приблизит школу и районную управу, т.к. линия пройдет в стороне. Он лишь увеличит шум в нашем районе. Кольцо трамвайное в зоне отдыха совсем неуместно. Кроме пешеходов с детьми и горожан с собаками там еще и велосипеды, мопеды. Это зона отдыха и хочется расслабиться и трамвай этому не способствует. Можно проложить ветку по Путикавайль и сделать там кольцо. Оттуда пять минут ходьбы до пляжа. Ведь в Пирита автобус на пляж не идет. А вот береговую зону хотелось бы привести в порядок. Соны падают лет шесть уже.  Mitteametlik tõlge: Ma ei ole nõus trammiliini rajamisega tänava äärde. PUHANGU. Meil on väga hea ühendus kesklinna ja teiste piirkondadega. Trammi koolile ja linnaosavalitsusele lähemale tuua ei saa, sest liin läheb kõrvale. See ainult suurendab müra meie piirkonnas. Trammiring puhkealal on täiesti sobimatu. Lisaks lastega jalakäijatele ja koertega kodanikele on kohal ka jalgrattad ja mopeedid. See on puhkeala ja soovite lõõgastuda ning tramm ei aita sellele kaasa.	Projekteerimisel nähakse ette terviklik tänavalahendus koos vajaliku liikluskorraldusega (sh eri liiklejate liikumisruumi selge tähistamine), mh selgitatakse uuringute põhjal välja rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Projekti raames on plaanis Puhangu tänavavalik ruum kaasajastada ning lisada rohelust ja vaba aja veetmise võimalusi. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (sh pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltipinda. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Trassi valikul oli üheks oluliselt tingimuseks peatuste ümbruses kõrge tihedusega asustuse olemasolu, et tramm oleks võimalik kasutada võimalikult paljudel inimestel (mh tagades optimaalse kauguse erinevate ranneparki maksimaalsetest asutustest). Kaalutakse kolme võimaliku tagasipöördte variandi vahel. Tõenäoliselt osutub valituks lahendus, mis võimaldab rannaparki maksimaalselt säästa, kuid samas ei lähe vastuollu tehnoõrgu valdajate nõuetega. Tagasipöördte variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppe kinnisaja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui varianti 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui aga projekteerimise käigus selgub, et selline lahendusvariant pole võimalik, tuleb kaaluda ka muid variante.
			286.2.	Mitteametlik tõlge: Liini võiks rajada Putukaväljale ja seal ringi teha. Sealt on randa viimimutillise jalutuskaigu kaugusel. Piritat ju bussi randa ei sõida. Aga rannaala tahaks korda teha. Männipuud on langenud juba umbes kuus aastat.	Variant D (ümberpöörde Putukaväljal) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisi ajate arv väiksem. •Putukaväljal ja Kolde pst-i on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuste läheduses väiksem. •Bisaks ei otustatud Kolde pst trassi (variant D) kasu, kuna sellega tuleks likvideerida suur erapark (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaaed ja Putukaväljal Kolde pst otsas. Kõik see maksus lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.telahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5shjendus.pdf">https://live.s3.telahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5shjendus.pdf</a> •Variant D on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaateist kui variant A.  Infoks, et Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti tegevusplaanis on ka Stroomi kohaselt kaitsesal rannaparki rekonstrueerimine (eraldi projekt), kus maastikuarhitektuurivõistlus on planeeritud aastasse 2027. Realiseerumise aeg sõltub Tallinna Linnavolikogu poolt investeeerituteks eraldatavast eelarvelistest vahenditest.

287.	Eraisik K.	24.03.2025	287.1.	<p>Tagasiside:1. kuna trammitee tuleb niikuini, siis tuleb arvestada sellega, et ta ei teeks pööret praegu aktiivselt kasutataval rohe- ja puhkealal. Kui trammitee sõidab mööda Kolde pst'ed, siis saaks teenindada veel rohkem inimesi (nt kes käivad igapäevaselt Selveris või PERGIS, samuti Helme tn ja Kolde pst elanikud, kus on ka tihedus).</p>	<p>Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui varianti 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevad kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaiststa ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberhiteuse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.</p> <p>Trammitee trassil Puhangu-Pelguranna-Kolde pst-Putukaväli oleks ehitustehniliselt keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisijate arv väiksem.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Putukaväli ja Kolde pst-i on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv väiksem.</li> <li>•Trammitee suunamine Kolde pst-le tähendaks ka märgatavalt pikemat marsruuti (st aeglasem ühendus), mis vähendaks trammiliikluse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega.</li> <li>•Bisaks oleks lahendus ehitustehniliselt keerulisem, kui võrd Pelguranna tänavaga ja osaliselt Kolde pst-ga paralleelselt kulgeb suur kanalisatsioonitoru, mille peale ega lähedusse ei ole paralleelselt kulgevad trammiteed võimalik rajada (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused). Toru ümberhitamine on väga kallid ning ei kuulu antud projekti mahtu. Et trammiteed saaks selle trassivaliku järgi kavandada, peaks selle rajama rannaparki või Pelguranna tänavahoone kõrval. Seda varianti ei valitud, kuna see lahendus oleks märkimisväärselt kulukam - see eeldaks tänavaruumi ümberkujundamist pikemas mahus, tooks kaasa ulatuslikuma tehnovõrkude ümberhiteuse linna eelarvest, oleks suuremas ulatuses muu liiklusega samas koridoris ning trammitee rannaparki kavandamisel hõlmaks suurema osa rannapargist kui variant A.</li> <li>•Selline marsruut on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.</li> </ul>
			287.2.	<p>2. mulle tundub, et enamasti kukkus läbi selles projektis kommunikatsioon. nt kaartide peal ("miks trammiliin?" vms) oli ka märgitud gentrifitseeritud naabruskonnad - Volta ja Krulli - ning kohalikel elanikel pole nende naabruskondadega mingit pistmist. Protseess oli selgelt ülevalt-alla, arvestades seda, et varem on siin toimunud palju kaasamist ja erinevaid ühisprojekte, siis selle trammiliini eskiis tekitas kindlasti paljudele šokki.</p>	<p>Kindlasti oleks saanud perspektiivsete trasside valikul rohkem elanikke kaasata. Juhime tähelepanu, et koostamisel on ka Põhja-Tallinna üldplaneering, kus on elanikel võimalik tulevikuperspektiivides kaasa rääkida. Praegune trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatõstatud trass, mille kasutus otustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammiliini trassivalik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering).</p>
			287.3.	<p>3. Naabruskond gentrifitseerub väga kiiresti, kohalikul inimesed märkavad muutusi, aga ei oska neid adresseerida, sellepärast ka trammiliini protest, mida kasutavad ära opositsioonilised parteid. Kuidas tagada sotsiaalselt sidusust ja jätkusuutlikku gentrifitseerumist? Kas ja kuidas adresseeritakse nt tööisklassi probleeme? (majade renoveerimine, kortermajade hoovide korrastamine jms)</p>	<p>Linna eesmärk on pakkuda kõigile ja võimalikult paljudele elanikele paremaid, mugavamaid ja keskkonnasõbralikumaid liikumisvõimalusi. Oluline on kindlasti pikema perspektiivi nägemine ning ühiste eesmärkide nimel tegutsemine - kuna linnaosas on juba täna liikuvusprobleemid, mis aja jooksul süvenevad, siis tuleb juba täna linna kesklinna planeerimises hakata tegema vastavaid samme, et liikuvusprobleeme leevendada. Põhja-Tallinna liikuvusuuringu kohaselt ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise. Arenevas Põhja-Tallinna linnaosas on vajalik ettenägelikult planeerida muust liiklusest eraldiseisvat rööbasühistranspordi, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud.</p>
288.	Eraisik (nimi puudub)	24.03.2025	288.1.	<p>Puhangu jaoks pole trammiliini vaja</p>	<p>Täname arvamuse eest! Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubaajam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosas kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistranspord, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistranspord (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liiklusest eraldiseisvat rööbasühistranspordi, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korregeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv</a>).</p>
289.	Eraisik V. L.	24.03.2025	289.1.	<p>Piirkonna elanikuna olen trammiliinide ehitamise vastu. Bussid katavad täielikult vajaliku transpordimahu. Shtroni rannas olevad trammirööpad ohustavad laste ja koertega jalutavaid inimesi. See on kitsaste tänavatega jalakäijate ala ja see peaks jääma elanikele turvaliseks. Elanikud ei vaja trammiliini pargis</p>	<p>Projekteerimisel nähakse ette terviklik tänavalahendus koos vajaliku liikluskorraldusega (sh eri liiklejate liikumisruumi selge tähistamine). Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (sh pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltpinda. Trammitee ehitamise järgselt korregeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Tagasipöördele on trammiliin kiirus väike ning ehituslikult on võimalik inimesed suunata rööbasteede ohutult ületama ka näiteks linnamööbli või haljastusega. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui varianti 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevad kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaiststa ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberhiteuse ajast tehnovõrgu valdaja poolt. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25, vt määruse lisa "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv</a></p>

290.	Eraisik O. V.	24.03.2025	290.1.	Lugupeetud häärad! Me oleme Puhangu tänava elanikud. Meile ei ole vaja trammii mitte üheski variandis Puhangu tänaval. Trammii põoramisvõimalusi pole vaja pakkuda. Tramm tuleb viia Putukavälja tänavale, nagu see oli esialgsetes plaanides. Te püüate trammii mis tahes vajalike vahenditega reklaamida. Teie poolt esitatud argumentid on täiesti valed.	Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnaehituslikult eelistatud lahendusvariant A, kui võrd see tagab kiire ja kõlge otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisijate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõlge paremini tuleviku arengutega. Variant D (ümberpöörde Putukaväljal) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisijate arv väiksem. • Putukaväljal ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuste läheduses väiksem. • Biks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaaed ja Putukavälja Kolde pst otsas. Kõik see maksumus lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf">https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf</a> • Variant D on vähem perspektiivlikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.
			290.2.	1. Elanike arv piirkonnas kasvab. Kasvab palju aeglasemalt kui teistes linnaosades.	Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõlgede arengulade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatrammi">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatrammi</a> ), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistranspordi, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistranspordi (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistranspordi, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korregeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.riligitajaja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv">https://www.riligitajaja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv</a> ).
			290.3.	2. Müra vähenemine? Absoluutne vale. Meil on väga vaikne piirkond, vähe autosid. Autod sõidavad siin harva. Eriti kui võrrelda teiste piirkondadega. Lisaks kohutav müra ja vibratsioon isegi uute trammide puhul alates kella 5 hommikul kuni 1 öösel. Mingi kuulake näiteks Tartu mnt 51 juures.	Täname tagasiside eest! Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgselt tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimat võimalikku tehnoloogiat. Võtame tõsiselt kodanike tagasisidet ka olemasolevate trammide probleemide osas, üritame kaasata erinevaid eksperte ning töötada välja kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused, mille abil Pelguranna tramm saab täna olemasolevatest trammidest parem. Vajadusel viiakse projekteerimise käigus läbi ka muud vajalikud täiendavad uuringud.
			290.4.	3. Ühistranspordi pole piisavalt? Vale. Rohkem kui küllalt. Meil on 3 vaikset bussi. Bussid on pooltühjad.	Trammitee ehitamise järgselt korregeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Vt ka vastust punktis 290.2.
			290.5.	4. Üriti pinnast ja maju? Vale. Meie majad ei pea sellele vibratsioonile vastu.	Vt ka vastust punktis 290.3. Projekteerimisel ja ehitamisel arvestatakse pinnaseomadustega ning rakendatakse meetmeid müra ja vibratsiooni vähendamiseks.
			290.6.	5. Putukavälja variant katab vähem inimesi – vale! Teie ilusates joonistes pole millegipärast arvestatud Ehte gümnaasiumiga. Samuti on riigigümnaasiumi lastel palju lühem tee Putukavälja pööranguni kui Puhangu tänavale.	Variant D (ümberpöörde Putukaväljal) puhul on Ehte gümnaasium 275 m kaugusel, variant A (valitud trass) puhul 410 m kaugusel - seega mõlemad on sobiva kaugusega projekteeritavast trammipeatusest. Pelgulinna Riigigümnaasiumil on juba täna hea ühendus Sõle tn ühistranspordiga (Sõle tn peatusest ca 240 m kaugusel), uuest loodavast trammipeatusest jääb Pelgulinna Riigigümnaasium ca 730 m kaugusele, mis on gümnaasiumiõpilasele samuti sobivas jalgsi käidavas kauguses. Hetkel puudub Kalamajast mugav ja kiire ühendus Pelgulinna Riigigümnaasiumiga, mistõttu trammiliini tekkimisel see ühendus paraneb ja tagab ka kiirema liikumise linnaosasiseselt. Trassi valikul oli üks oluliseks tingimuseks peatuste ümbruses kõrge tihedusega asustuse olemasolu, et trammii oleks võimalik kasutada võimalikult paljudel inimestel (mh tagades optimaalse kauguse erinevatest ümberkaudetest asutustest). Putukaväljal ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv väiksem.
			290.7.	6. Kui viia tramm Putukavälja tänavale, saab selle ühendada olemasoleva vana raudteega uue linnaosaga, samuti avaneb võimalus viia tramm Mustamäele ja Öismäele.	Järk-järgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.riligitajaja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv">https://www.riligitajaja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks. Ajakohast infot Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti planeeritavate objektide kohta saab jälgida leheküljel: <a href="https://www.tallinn.ee/et/teed">https://www.tallinn.ee/et/teed</a>
			290.8.	7. Müra on kulutatud raha promenaadi peale – Putukavälja – kahju 8 miljonit eurot – aga kes on selles süüdi, kes otsustas raha kulutada ilma kohalike elanikega arutamata – las see maksab oma rumaluse eest.	Putukavälja projektis on arvestatud Pelguranna trammitee perspektiiviga (variant A). Putukavälja osas tuleb ümber ehitada väike osa Sõle tn ümbruses. Küll aga oleks vajalik suuremahuline Putukavälja ümberehitus variant D puhul, mistõttu oli see üks argument, miks varianti D kasuks ei otsustatud. Vt ka vastust punktis 290.1.
			290.9.	8. Trammii on vaja – elanikud tahavad? Vale. Tramm pole üldse vajalik. Elanikud on vastu. Elanike rahu halveneb, halveneb transpordihendus, kuna plaanis on bussid ära võtta. Trammiga sõitmine kesklinna võtab kohalikel elanikel kauem aega. Müra ja vibratsioon suurenevad.	Vt ka vastust punktides 290.1. kuni 290.4. Bussiliiklust ei likvideerita, kuid see väheneb. Puhangu tänav jääb jätkuvalt ühistranspordiga hästi ühendatuks. Trammitee ehitamisega ning bussiliikluse ümberkorraldamisega muutub ühistranspord kättesaadavamaks ja mugavamaks, et seda eelistada autole ning autode kasutamise vajadus väheneb.
			290.10.	9. Trammii on vaja, kuna Puhangu tänaval on palju koole ja töökohti? Vale. Trammiliini läheduses Puhangu tänaval pole ei koole ega töökohti, samas on palju koole ja töökohti Putukavälja variandi ümber.	Vt ka vastust punktis 290.6. Trassi valikul oli üks oluliseks tingimuseks peatuste ümbruses kõrge tihedusega asustuse olemasolu, et trammii oleks võimalik kasutada võimalikult paljudel inimestel, mh tagades optimaalse kauguse erinevatest ümberkaudetest asutustest. Erinevus seisneb elanike arvus peatuste teenindusalas: 400 m raadiuses on A variandi (valitud trass) puhul hõlmatud ca 8000 inimest, D variandi (ümberpöörde Putukaväljal) puhul ca 5200 inimest. Mida rohkem jääb peatuste teenindusalas elanikke, seda rohkem on hõlmatud inimesi, kel on võimalus auto asemel valida mugav ja kiire ühistranspord. Säästlike liikumisviiside edendamine ja soosimine autokasutamise asemel on ka üks osa "Tallinn 2035" arengueesmärkidest. Kui sellele lisaks arvestada ka trammiliini pikendamise perspektiiv, siis on lahendusvariandil A võimalik teenindada oluliselt rohkem inimesi kui variandil D.

			290.11.	<p>10. Elanike rahu ja turvalisus halveneb oluliselt. Planeeritud Puhangu tänava trammitee alal mängivad ja jalutavad lapsed. Seal on palju mänguväljakuid, emad jalutavad vankritega ja mitme lapsega. Vanemad kogu linnast tulevad meie väiksele tänavale jalutama. Te tahate ainukese väikse ja rahuliku koha ära rikkuda.</p>	<p>Vt ka vastust punktis 290.3. Mõistame teie muret, kuid tramm sõidab kindlas koridoris ning ta ei teki kuskile kuidagi ootamatult - ka täna sõidavad Puhangu tänava sõiduteel bussid ning autod ja sõiduteel ei mängi lapsed. Puhangu tänavale määratakse 30 km/h kiirusepiirang ning sellest ei saa trammil tõttu suurema liiklussagedusega tänav - pigem väheneb busside liiklus. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltipinda. Trammitee projekteeritakse vastavalt nõuetele ning kasutusse võetakse vajalikud ohutusmeetmed ning müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Tagasipöördel on trammil kiirus väike ning ehituslikult on võimalik inimesed suunata rööbasteele ohutult ületama ka näiteks linnamööbli või haljastusega.</p>
			290.12.	<p>11. Õn linnas, kus on palju rohkem inimesi, autosid, väga suured probleemid parkimisega, inimesed ootavad trammil aastakümneid. Trammile on seal palju paremad tingimused (elamud asuvad kaugemal ja kõrgemal), juba on tehtud sillad ja ligipääsud peatustele. See on Lasnamäe – Laagna tee!</p>	<p>Vt ka vastust punktis 290.7. Põhja-Tallinna ligipääsuvõimalused on kõige halvemad ja mõistlik on Põhja-Tallinnast alustada.</p>
291.	Eraisik J. B.	24.03.2025	291.1.	<p>Puhangu tänavale rajatavad trammiteed viitavad tee laienemisele, mis toimub rohealade arvelt. Tänavas asuvad majad on vanad ja neil on juba praegu praod, trammitee paigaldamine süvendab hoonete deformeerumist veelgi. Trammitee pöörderaadius kulgeb läbi pargiala, kus inimesed jalutavad lastega, päevitavad suvel ja lihtsalt veedavad aega – miks peaks neid sellest ilma jätta? Kas me ei peaks parke kaitsma? Trammide pööramine "silmsuses" tekitab palju müra – näiteks Suur-Paala trammisilmsus, mille tramm on kuulda mitme kilomeetri kaugusele, ja kui tuul on sobiv, siis veelgi kaugemale. Selles piirkonnas sõidab juba 3-4 bussi, ala on hästi ligipääsetav. Aga! Mõne kilomeetri kaugusel asub uus Kodulahe elamurajoon, mis on praegu sisuliselt "kesk eikuskit". See piirkond vajab tõesti paremat ühistranspordihendust ja võiks olla ühenduslülil Öismäe ja Pelguranna vahel.</p>	<p>Täname arvamuse eest! Teie tagasiside edastatakse Tallinna Transpordiametile, võimalusel arvestatakse tagasisidega busside marsruutide ümberkorraldamisel. Järk-järgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks. Pikemas perspektiivis on Paldiski mnt-le Haabersti teenindav linnasuunaline tramm ette nähtud ning ühistransport hakkab liikuma ka Ädala tn pikenduses, mis paralleelselt Paldiski mnt-ga Haabersti-Põhja-Tallinna ühendust parandab.</p> <p>Stroomi rand ja park on ülelinnase tähtsusega puhkeala ning taotluse eesmärk on promenaadi väärtust ning kõrg- ja madalhaljastust maksimaalselt säilitada, luues koos trammiteega tervikliku tänavalahenduse (sh jalg- ja jalgrattateed), sõiduteed ei ole plaanis laiendada. Lõplik lahendus täpsustub projekteerimise käigus. Samuti nähakse ette terviklik uushaljastuse lahendus, kaasates projekteerimisse volitatud vähemalt maastikuarhitekti tase 7 kutsetunnistust omav maastikuarhitekt. Projekti raames on plaanis Puhangu tänavas avalik ruum kaasaajastada ning lisada rohelust ja vaba aja veetmise võimalusi. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (sh pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltipinda. Roheala jääb suures ulatuses puutumata - tagasipöörde variant 2, mis on hetkel perspektiivsem, hõlmaks vaid 1,1% pargi pindalast. Kaalutakse kolme võimaliku tagasipöörde variandi vahel. Tõenäoliselt osutub valituks lahendus, mis võimaldab rannaparki maksimaalselt säästa, kuid samas ei lähe vastuollu tehnovõrgu valdajate nõuetega. Kui aga projekteerimise käigus selgub, et selline lahendusvariant pole võimalik, tuleb kaaluda ka muid variante. Projekteerimise käigus selgitatakse uuringute põhjal välja rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse ka busside marsruute (bussiliiklus väheneb), et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.</p>
292.	Eraisik A.	24.03.2025	292.1.	<p>Trammitee rajamine Koplis ei ole vajalik, kuna hetkel on olemas piisavalt alternatiive (olemasolevad trammid/bussid). Täiendavate trammiliinide rajamine ei paranda liikuvust, vaid võib isegi halvendada seda, kuna see toob kaasa liikluseummikud, ruumipuuduse ja elukeskkonna halvenemise. Hetkel on olemas kõik vajalikud transportimisvõimalused, ning Põhja-Tallinnas on olemas suuremad probleemid, mida oleks vaja lahendada.</p>	<p>Kui teil on teisi konkreetseid parendusettepanekuid, palume need edastada kommunaal@tallinnlv.ee ja pohja@tallinnlv.ee ja nendega tegeletakse käesolevatest projekteerimistingimustest eraldi.</p> <p>Põhja-Tallinna linnas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubaajam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluilmisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liiklusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parandada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv</a>).</p>
293.	Eraisik S. B.	24.03.2025	293.1.	<p>Mina kui Vihuri 8 maja elanik olen otseselt seotud minu tänavale kavandatava trammil ehitusega. Olen kategooriliselt vastu Puhangu tänavale rajatavale trammiliinile. Olen siin elanud kogu oma elu – 31 aastat. Kõigi nende aastate jooksul ei ole avaliku transpordiga kunagi probleeme olnud. Vihuri peatusesse saabub buss oli peaaegu alati tühi. Meediaväljaannetes väidetakse, et trammil on vaja, kuna piirkonna elanike arv kasvab. Kuid tekib küsimus: kuhu need inimesed elama hakkavad? Uute elamute ehitamist ei ole plaanis. Stroomi piirkonda on alati peetud kõige vaiksemaks ja rohelisemaks. Kohalikud elanikud on trammil vastu – seda ei ole siia vaja. Olemasolevad bussiliinid teenindavad piirkonda suurepäraselt nii praegu kui ka suvel. Meie elame siin ja meil peab olema õigus otsustada, kas tramm on vajalik või mitte. Anname selle projekti hea meelega Lasnamäe linnaosale – nemad vajavad seda rohkem ja on selle nimel aastaid vaeva näinud.</p>	<p>Täname ettepaneku eest! Välisrahastus on määratud Pelguranna trammitee trassile, seda raha ei ole võimalik mõnele teisele lõigule (või muule tegevusele) ümber suunata. Järk-järgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks.</p> <p>Põhja-Tallinna linnas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubaajam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluilmisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liiklusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parandada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv</a>).</p>
294.	Eraisik S.	24.03.2025	294.1.	<p>Trammil Pelguranna ja uut teed pole vaja. Bussid saavad hakkama.</p>	<p>Täname arvamuse eest! Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.</p>



			298.2.	<p>Alternativ - Putukaväli, Hipodroomi uus elamurajoon, edasi Kristine keskus ja Lilvalaia tn.</p>	<p>Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass. Põhja-Tallinna liikuvusuuringu (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>) kohaselt ei ole Haabersti ja Põhja-Tallinna vahelised liikuvusprobleemid märkimisväärsed, kuna Põhja-Tallinnast peamised liikumised toimuvad Kesklinna ja Lasnamäe suunal. Seetõttu ei ole läbi Merimetsa kaitseala trammiteede kavandatud, kuna trammii rajamine võiks lõigus läbi metsa, kus ei ole potentsiaalseid reisirajad, pole otstarbekas ega majanduslikult põhjendatud. Teiseks on Merimetsa kaitseala kaitse-eeskirja kohaselt kaitsealal teede ja tehovõrgu rajatiste rajamine ning ehitiste püstistamine ilma kaitseala valitseja nõusolekuta keelatud ning erandid on ette nähtud ainult kaitsekorraldus- ja puhkeotstarbeks või juba olemasolevatele rajatistele. Pikemas perspektiivis on Paldiski mnt-le Haabersti teenindav linnasuunaline tramm ette nähtud ning ühistransport hakkab liikuma ka Adala tn pikendusest, mis paralleelselt Paldiski mnt-ga Haabersti-Põhja-Tallinna ühendust parandab. Järk-järgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks.</p>
299.	Eralsik (nimi puudub)	24.03.2025	299.1.	<p><input checked="" type="checkbox"/> Kiire ja mugav ühendus Stroomi rannast kesklinna - balti jaam ei ole kesklinn. Elanikud soovivad siski ka mujale kui balti jaama. Ei saa kiiremini ka.</p>	<p>Trammitee rajamine pakub kohalikele elanikele kiire, mugava ja otse ühistranspordihenduse Põhja-Tallinna ühe olulisema keskuse, aga ka ülerigiliselt olulise transpordisõlmepunkti, Balti jaama suunal ning kesklinna suunal, ühendades sellel marsruudil ka mitmeid asutusi, et elanikel oleks võimalik mugavalt liikuda töökoha, kodu, kooli vm vahel. Järk-järgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks. Ajakohast infot Tallinna Kesklinna- ja Kommunaalameti planeeritavate objektide kohta saab jälgida leheküljel: <a href="https://www.tallinn.ee/et/teed">https://www.tallinn.ee/et/teed</a></p>
			299.2.	<p><input checked="" type="checkbox"/> Pareim juurdepääs lasteaedadele, koolidele ja teeninduspunktile - Puhangu tn. neid ei ole</p>	<p>Asutused asuvad planeeritava trammiliini läheduses. Trammitee trassi valikul on muuhulgas arvestatud optimaalse kaugusega erinevatest ümberkaudsetest asutustest, et trammii oleks võimalik kasutada võimalikult paljudel inimestel. Trammiteadestest jääb Stroomi kaubanduskeskus ca 430 m kaugusele, LOV ca 330 m kaugusele, Heleni kool ca 270 m, Ehte Humanitaargümnaasium ca 410 m kaugusele, lasteae Pääsusepääs vähem kui 200 m kaugusele. Ühistranspordi kavandamise osas jäävad eelmainitud sihtkohad küllaltki mugava jalutuskäigu kaugusele. Tavapärase jalakäija jaoks sobiv kaugus ühistranspordipeatusest on ca 400-500 meetrit (ca 5-7 minutit jalgsi käimist). Pelgulinna Riigigümnaasiumil on juba täna hea ühendus Sõle tn ühistranspordiga (Sõle tn peatusest ca 240 m kaugusel), uuest loodavast trammipeatusest jääb Pelgulinna Riigigümnaasium ca 730 m kaugusele, mis on gümnaasiumiõpilasele samuti sobivas jalgsi käidavas kauguses.</p>
			299.3.	<p><input checked="" type="checkbox"/> Puhangu tänava tänavaruum muutub rohelisemaks. - tramm küll tänavaruumo rohelisemaks ei tee, vastupidi kasvab müraerostus, tekib vibratsioon. Trammii planeeritakse elumajadele liiga lähedale. Puuduvad vibratsiooni ja müraüuringid</p>	<p>Taotluse eesmärk on promenaadi väärtust ning kõrg- ja madalhaljastust maksimaalselt säilitada, luues koos trammiteega tervikliku tänavalahenduse. Samuti nähakse ette terviklik uushaljastuse lahendus, kaasates projekteerimisse volitatud vähemalt maastikuarhitekti tase 7 kusetunnist osav maastikuarhitekt. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liikust, rohkem haljastust ja linnamööblit (sh pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltplatta. Projekteerimise käigus selgitatakse uuringute põhjal välja müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellitud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogilaid.</p>
			299.4.	<p><input checked="" type="checkbox"/> Suurendab jalakäijate ja ratturite liikumisvõimalusi ning vähendab ummikuid. Puhangu tn ei ole ummikuod, seal läheduses ei ole samuti ummikuid.Mida te surute elanikele peale trammii mida nad ei soovi ja mis halvendab elukeskkonda, kaasneb pidev müra jm. Müra tõttu kannatab unekvakeet, mille tõttu tervis jne. Kelle taskud selle läbi surumise tõttu täituvad? A.männil? Palju maksate hr kreutzwaldile igas grups kommenteerimise eest?</p>	<p>Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liiklusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>).</p>
300.	Eralsik J.	24.03.2025, 28.03.2025	300.1.	<p>Против. Моё обоснование. Я не хочу иметь трамвай под своими окнами.Это совершенно не тихий транспорт.Так же не разумно пускать трамвай через штрмку,где люди отдыхают и загорают.Дома в нашем районе старые,кто даст гарантию что том не обвалиться. Дорога тоже проваливается,кто делал замеры и проверку.Можете сами проверить.Скоро асфальт на перекрестке Пухангу, просто провалится.Меня в полное устраивает автобус, на котором я могу добраться в любое направлении,что не скажешь про трамвай.Я купила квартиру себе в этом районе,так как тут тихо и спокойно.В Пыхья Таллинне живу 45 лет.И не разу не пожалела,что у меня рядом нет трамвая.Я и моя семья будем выступать против.Пожалуйста начните уже слушать народ.</p> <p>Mitteametlik tõlge: Vastu. Minu põhjendus. Ma ei taha, et mu akende all oleks tramm. See ei ole üldse vaikne transport. Samuti pole mõistlik sõita trammiga läbi Stroomi, kus inimesed lõõgastuvad ja päevitavad. Meie piirkonna majad on vanad, kes garanteerib, et see kokku ei kuku. Tee on ka katki, kes tegi mõõtmised ja kontrollid. Saate seda ise kontrollida. Varsti vajub Puhangu ristmikul asfalt lihtsalt kokku. Bussiga, millega saab sõita igas suunas, olen igati rahul, mida trammii kohta öelda ei saa. Otsin endale sellesse piirkonda korteri, sest siin on vaikne ja rahulik. Olen elanud Põhja-Tallinnas 45 aastat. Ja ma pole kordagi kahetsenud, et mul pole läheduses trammii. Mu pere ja mina oleme sellele vastu. Palun hakake rahvast kuulama.</p>	<p>Täname arvamuse eest! Projekti raames on ühtlasi plaanis Puhangu tänav korrastada ning avalik ruum kaasaajastada ning lisada rohelust ja vaba aja veetmise võimalusi. Projekteerimisel ja ehitamisel arvestatakse pinnaseomadustega ning rakendatakse meetmeid müra ja vibratsiooni vähendamiseks. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass. Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammii trassivalik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering).</p>

301.	Eraisik M. O.	24.03.2025	301.1.	Tere ! Elan Pelguranna tn 51, olen siin sündinud enam, kui 60.a. tagasi. Olen Puhangu-Pelguranna trammiliini rajamise KATEGORILISELT VASTU !!! Trammi tagasipööre Stroomi pargis on VASTUVÕETAMATU !!! Trammiliin KAHJUSTAB LOODUSLIKKU RANNAALA !!! SEE ON ROHELINE TSOON, PUHKEALA, TERVISE ja SPORDI HARASTAMISEALA, SIIN on LASTEMÄNGUVÄLJAKUD, MÄNNIDE TERVISKÕHK, ALA Kuhu TULEVAD INIMESED LINNA MÜRAST PUHKAMA ja NAUTIMA VAIKUST ja LOODUST !!! Punangu-Pelguranna trammiliin on täiesti MÕTTETA !!!	Kaalutakse kolme võimaliku tagasipöördede variandi vahel. Tõenäoliselt osutub valituks lahendus, mis võimaldab rannaparki maksimaalselt säästa, kuid samas ei lähe vastuollu tehnovõrgu valdajate nõuetega. Kui aga projekteerimise käigus selgub, et selline lahendusvariant pole võimalik, tuleb kaaluda ka muid variante. Roheala jääb suures ulatuses puutumata - tagasipöördede variant 2, mis on hetkel perspektiivsem, hõlmaks vaid 1,1% pargi pindalast. Põhja-Tallinna liikuvusuuringu kohaselt ei ole võimalik täiendavaid sõidoteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise. Arenevas Põhja-Tallinna linnaosas on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> . Koostav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikordore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgset korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavoikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> ).
			301.2.	1). Olemasolevad bussid nr. 35, 40, 66 ja nr.3 viivad erinevatesse linnaosadesse, kujuures linnast tulenevad ja Supelranna peatusest väljuvad bussid on nii tiipitudidel, kui ka päevajooksul POOLTÜHJAD ehk nende täituvus on 1/3. Bussid täituvad vaid Sõle tn ja Kolde pst peatuste arvelt.	Täname arvamuse eest! Teie tagasiside edastatakse Tallinna Transpordiametile, võimalusel arvestatakse tagasisidega busside marsruutide ümberkorraldamisel. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.
			301.3.	2). Puhangu tn pole ühtegi kooli. Linnavalitsus, Stroomi keskus ja Huvikool asuvad Kari tn ja on Pelguranna peatusest, kus peatuvad bussid nr. 3, 35, 40, 66, 2 -3 min jalakäigu ulatuses.	Asutused asuvad planeeritava trammiliini läheduses. Trammitee trassi valikul on muuhulgas arvestatud optimaalse kaugusega erinevatest ümberkaudetest asutustest, et trammil oleks võimalik kasutada võimalikult paljudel inimestel. Trammipeatustest jääb Stroomi kaubanduskeskus ca 430 m kaugusele, LOV ca 330 m kaugusele, Heleni kool ca 270 m, Ehte Humanitaargümnaasium ca 410 m kaugusele, lasteaed Pääsusepa vähem kui 200 m kaugusele. Ühistranspordi kavandamise osas jäävad eelmainitud sihtkohad küllaltki mugava jalutuskäigu kaugusele. Tavapärane jalakäija jaoks sobiv kaugus ühistranspordipeatusest on ca 400-500 meetrit (ca 5-7 minutit jalgsi käimist). Pelgulinna Riigigümnaasiumil on juba täna hea ühendus Sõle tn ühistranspordiga (Sõle tn peatusest ca 240 m kaugusel), uuest loodavast trammipeatusest jääb Pelgulinna Riigigümnaasium ca 730 m kaugusele, mis on gümnaasiumiõpilasele samuti sobivas jalgsi käidavas kauguses. Vt ka vastust punktis 301.2.
			301.4.	3). Puhangu tn on trammiliini rajamiseks liiga kitsas. Kavandatav trammiliiklus ning kaasnev sellega krigin, vibratsioon rikuvad Puhangu tn elanike elukvaliteeti ja rahu !!! Samuti on suur oht, et liini ehitamise käigus võivad tekkida ehituskahjustused elamutele. Trammiliini rajamine kitsa tänavale elamute vahele on vastuvõetamatu !!! Puhangu-Pelguranna trammiprojekt on vastuvõetamatu !!! SÄILITAGE STROOMI PARK !!! PARGI ÜMBRUS, PELGURANNA PUHKEALA UNIKAALSUS !!! ÄRGE TOOGES SIIA ÜLELIGSET LINNATRASPORDI, LINNAMÜRA, SIIN EI OLE KESKLINN, SIIN ON VAIKNE LOODUS JA PUHKEALA !!!	Projektiga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse, seda ka ehitustööde ajal. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimald võimalikke tehnoloogilaid. Vt ka PT punktid 5.1-5.3. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummimatid rööbastele all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapinnale rajatud isoleerimata trammirööbastel täiskiirusel liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegseid lahendusi, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte trammil. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklusterohkus trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.
			301.5.	Alternatiiv : Paljassaar - Pikakari rand, liikluses on vaid üks buss, asustamata maa. Looge ühendus olemasoleva Kopli tn trammiliiniga. Avage linnastele kena Pikakari rand ja läheduses asuva looduspargi !!!	Välisrahastus on määratud Pelguranna trammitee trassile, seda raha ei ole võimalik mõnele teisele lõigule (või muule tegevusele) ümber suunata. Järgjärgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavoikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks. Ajakohast infot Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti planeeritavate objektide kohta saab jälgida leheküljel: <a href="https://www.tallinn.ee/et/teed">https://www.tallinn.ee/et/teed</a>
302.	Eraisik V. K.	24.03.2025	302.1.	Arvan et trammitee peab minema Putukatee kaudu Hüpodromi kvartali poole	Järgjärgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavoikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks. Ajakohast infot Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti planeeritavate objektide kohta saab jälgida leheküljel: <a href="https://www.tallinn.ee/et/teed">https://www.tallinn.ee/et/teed</a>
303.	Eraisik I. M.	24.03.2025	303.1.	Oleks tore, kui kavandataval projektilõigul, oleksid lisatud ka rattateed /-rajad, rattaste hoiukohad, haljastus- ja rohealad. Midagi sarnast nagu seda manuses lisatud piltidel. 	Täname ettepanekute eest, võimalusel arvestatakse tehnilise lähteülesande koostamisel. Rajatakse ka rattahoidjad. Lõplik lahendusvariant jalg- ja jalgrattateede osas selgub projekteerimise käigus. Haljastust ja rohealasid nähakse ette nii palju, kui võimalik, mh säilitades maksimaalselt olemasolevat. Projekteerimistöödesse kaasatakse haljastuse terviklahenduse loomiseks maastikuarhitekt.
304.	Eraisik R. R. J.	24.03.2025	304.1.	Tagamaks trammide efektiivsuse läbi kõrge kiiruse, kergliikuritele eraldi radade rajamise, jalakäijate turvalise, laia ruumi ja haljastuse tekitamiseks võib tekkida vajadus sulgeda autodele Puhangu tänav osaliselt, muuta see ühesuunaliseks või koguni sulgeda.	Sellist lahendust üleüldiselt ei pooldata, sest see raskendaks kohalike elanike liikumist.



305.	Eraisik K. K.	24.03.2025	305.1.	Tramitee peaks olema Puhangu tänaval kindlasti muust liikusest eraldi, vastasel juhul selle kiirus oluliselt väheneb ja projekti algne idee (muust liikusest eraldiseisev kiire ühistransport) kaob. Ei tohiks välistada ka tänava täielikku autodele sulgemist (nt Pelguranna tänavaga ristumises Randa tänavaga ristumiseni, sealt edasi garaažideni saaks vajadusel ühe ühesuunalise sõidurea säilitada) Samal ajal peaks ka jälgima, et jalakäijate ja jalgratturite olukord halvemaks ei läheks. Vajalik oleks ka foorielistust ristumisel Sõle teega.	Täielikku sulgemist autodele ülediselt ei pooldata, sest see raskendaks kohalike elanike liikumist. Tramm liigub suures osas (Kopli tänavast kuni Puhangu tn alguseni) muust liikusest eraldiseisvalt, autodega ühel sõidurajal on tramm vaid Puhangu tänaval. Trammide liiklustihedus ei ole nii suur, et hakkaks autodega konflikti looma. Tramitee ehitamisega muutub ühistransport kättesaadavamaks ja mugavamaks, et seda eelistada autole ning autode kasutamise vajadus väheneb. Foorielistust Sõle tn ristmikul on plaanis projekteerida. Projekti eesmärgiks on kindlasti ka jalakäijate ja jalgratturite tingimuste parendamine.
306.	Eraisik T. J.	24.03.2025	306.1.	Bussi ühendusest piisab. Bussid 66,3 viivad Balti jaama ja edasi kesklinna, bussid 35, 40 viivad kesklinna. Trammid on ka olemas. Ega bussid, ega trammid ülekoormatud ei ole, sh. TIP ajal. Mingit vajadust uuest trammiliinist ei ole. Uute ja uhkede majade noored ja jõukad elanikud nagunii trammiga ei hakka sõitma, sõidavad oma autodega. Uus trammiliin rikkub piirkonna rahu. Ei ole vaja.	Tramitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Tramitee ehitamisega ning bussiliikuse ümberkorraldamisega muutub ühistransport kättesaadavamaks ja mugavamaks, et seda eelistada autole ning autode kasutamise vajadus väheneb. Projekteerimisel selgitatakse uuringute põhjal välja ka rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed.  Linna eesmärk on pakkuda võimalikult paljudele elanikele paremaid, mugavamaid ja keskkonnasõbralikumaid liikumisvõimalusi ning parandada ühistranspordi kättesaadavust, et inimestel oleks võimalik valida auto asemel ühistransport. Põhja-Tallinna liikuvusuuringu kohaselt ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikumisprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise. Arenevas Põhja-Tallinna linnaosas on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Tramitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammitede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv</a> ).
307.	Eraisik O.	24.03.2025	307.1.	Minu pere on Puhangu tänava trammirööbastest vastu. See raskendab autode liikumist hooivdesse. Samuti raskendab tramm tuletõrjeautode ja kiirabiautode läbipääsu.	Nii kohalikele elanikele, nende külastele kui teenindavatele ja operatiivsõidukitele on tagatud ligipääs nii ehitustööde ajal kui selle järgselt.
308.	Eraisik L. Z.	24.03.2025	308.1.	Juhul kui trammiring rajatakse pargis, siis puud kas kohe võetakse maha 5 m kaugusel mõlematel pooltel rööbastest või nad kuivavad 5 aasta jooksul. Park on oluline osa tuulekaitselt Pelguranna linnaosast. Iga aasta mere joonel kukuvad männid. Haljastuse säilitamise poolt on halb mõte rajada trammiringi pargisse. Lõpuks alati hävib suurem puude arv, kui esialgselt planeeritakse. Puhangu 91/93 on mõistlik kohta trammiringi jaoks.	Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonitru ei ole võimalik kaitsta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Tramitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
309.	Eraisik A. V.	24.03.2025	309.1.	Olen piirkonna elanik ja harjunud pea igapäevaselt mööda Puhangu tänavat jalutama. Tegemist on rahuliku piirkonnaga, keset elumaja. Väga raske on siin ette kujutada liikumas trammil ja veel kahe suunas. Ma ei kujuta ka ette, kuidas see mõjub turvalisusele, sest piirkonnas on palju lapsi, ka minul endal kolm last. Ka ei sobi absoluutselt ringikeeramiseks rannapark, mis on praegu mõeldud jalutamiseks ja sportimiseks. See peab säilima tervikuna, meeldiva, rahuliku lõõgastuskohana. Trammil ringikeeramise koha sinna paigutamine on absoluutselt arusaamatu. See lõikab läbi senised jalutus- ja rattateed ning ala, kus inimesed suvel piknikku peavad ja päevitavad.	Mõistame teie muret, kuid tramm hakkab kulgema mööda täna toimivat sõiduteed, kus liiguvad autod ja bussid. Tagasipöördele on trammil kiirus väike ning ehituslikult on võimalik inimesed suunata rööbasteede ohutult ületama ka näiteks linnamööbli või haljastusega. Kaalutakse kolme võimaliku tagasipöörde variandi vahel. Tõenäoliselt osutub valituks lahendus, mis võimaldab rannaparki maksimaalselt säästa, kuid samas ei lähe vastuollu tehnovõrgu valdajate nõuetega. Kui aga projekteerimise käigus selgub, et selline lahendusvariant pole võimalik, tuleb kaaluda ka muid variante. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonitru ei ole võimalik kaitsta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Tramitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
			309.2.	Tramitee võiks kulgeda mööda suuremat magistaali või mööda putukaväli, kus on ka vana raudtee jäänused veel näha. Putukaväljal oli algsest mitu kavandit ja ühelgi ei mäleta, et tramm oleks pidanud kulgema Puhangut mööda. Praeguse tramitee kavand on väga halb üllatus ja ma ei toeta tramitee sellisel kujul rajamist. Ettepanek on tramitee lõpetada Sõle tänava juures, inimesi lisandub pigem Sitsi uude kvartalisse. Pelgurand on juba täis ehitatud ja ma ei näe, et seal elanike arv oluliselt kasvaks. Seda enam ei saa aru, miks on otse randa liiva peale mingi uus transpordihendus veel vaja lisada. Senine vajadus on ilusti kaetud.	Kopli tänavast kuni Sõle tänava ristmikuni ja ristmikust kuni Puhangu tn alguseni kavandataksegi tramitee liikusalale, kus varasemalt kulgs raudtee. Putukavälil on arvestatud praeguse tramitee lahendusvariandiga (A). Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) eluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikumine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikumisprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamine (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Tramitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Tramitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammitede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv</a> ).

310.	Eraisik L. P.	25.03.2025	310.1.	<p>Tallinna linnal on praegu võimalus teha suurepärase käik nii kui Pelguranna elanikkonna nii kui Pelguranna trammiprojekti suhtes. Ütleks rõhkem – see kiidab heaks suure osa linnaelanikest ja kohe võtab maha pineva olukorda Pelguranna rahval. See on ainavõimalik kompromiss tekkinud olukorras. Ja see on... trammitrassi variant " D + ". See tähendab seda_ et marsruut käib nii, nagu alguses planeeriti mööda Putukaväli Kolde pst' ni ja see järel mööda silamani säilinud endise raudteetammiki kuni Merimetsa haiglani ja teeb seal ringi. (Metsa vahel tramm ei peatu. Merimetsa haigla, polikliinikud ja EMO teenindab Põhja Tallinna piirkond. Kiirabi viib Koplast ainult sinna. Aga ühistranspordiga ühendus väga keeruline.) See on siis esimene etapp "TransTallinna trammist, sest edasi see liin jätkub Veskimetsa, Mustamäe, Haabersti, Astangu, Harku suunas. Ja loomulikult harud kasavad ka Öismäele, Mustamäele. Noh üks kõik kuhu – lai valik. Millised see trassi suured plussid on? Loen ette.</p> <p>1.Trammiliin sellega marsruudiga on oodatav ja teretunud inimeste poolt, isegi pool nendest kes praegu Stroomi ringi vastu. See ei mõju halvasti olemasolevatele kavandatud transpordikoridooridele (loomulikult välja arvatud Stroomi rand täis pikkusega. See üldse ei kuulu läbiarutamisele).</p> <p>2.Ei ole vaja välja osta kinnistud või häävitada parklad Kolde pst ääres. See toob kokkuvõet, mis võimaldab finantseerida trammiliini +1,5 km pikkem maad Merimetsa haiglani. Trammitee ehitus valmis raudteetammil on suhteliselt odavam, kui teha seda keset tänava. Loodus kannatab ei saa, sest endine raudteetrass paralleelselt endise kõrgepinge liini kaitsetsooniga moodustab piisavalt lai koridori, kus kasvab ainult põõsastik. Võimalik, et seal on hetkel kohati loodusekaitseala. Tramm aga loodusesõbralik.</p> <p>3.Trammimarsruut on elektrienergia allikast suhteliselt lähedal. Trassi peal jääb Mustamäe alajaam kust veolajaamad saavad energiat.</p> <p>4.Väga oluline see, et trammimarsruut on 99% pikkusega Mustamäeni käib eraldi sõiduteelt. See on väga suur ja kasulik pluss.</p> <p>5.Jah, tuleb natuke korrigeerida Putukavali projekte. Noh aga võreldes saabuva plussidega see on tühine asi.</p> <p>6.Ja mis juhtub, kui tramm jõuab Harkuni või isegi Tabasaluni? Mõelge – hommikul kogu Tabasalu rahvas sõidab Viimsile tööle läbi kesklinna, Viimsi rahvas aga tagurpidi.</p> <p>7.Ja veel üks asi, mida unustada ei saa. Tallinnas praegused trammidepood ei ole kummist tehtud. Mustamäel või kusagil seal kandis on ruumi_ kuhu kolmas trammidepood mahutama saab. Ja veel ja veel ja veel.</p>	<p>Täname põhjaliku arvamuse eest! Teie tagasiside edastatakse Tallinna Transpordiametile, võimalusel arvestatakse tagasisidega busside marsruutide ümberkorraldamisel. Välisrahaustus on määratud Pelguranna trammitee trassile, seda raha ei ole võimalik mõnele teisele lõigule (või muule tegevusele) ümber suunata. Põhja-Tallinna liikuvusuuringu (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>) kohaselt ei ole Haabersti ja Põhja-Tallinna vahelised liikuvusprobleemid märkimisväärsed, kuna Põhja-Tallinnast peamised liikumised toimuvad Kesklinna ja Lasnamäe suunal. Seetõttu ei ole läbi Merimetsa kaitseala trammiteed kavandatud, kuna trammirajamine väga pikas lõigus läbi metsa, kus ei ole potentsiaalseid reisirajad, pole otstarbekas ega majanduslikult põhjendatud. Teiseks on Merimetsa kaitseala kaitse-eeskirja kohaselt kaitseala teede ja tehnovõrgu rajatiste rajamine ning ehitiste püstistamine ilma kaitseala valitseja nõusolekuta keelatud ning erandid on ette nähtud ainult kaitsekorraldus- ja puhkeotstarbeks või juba olemasolevatele rajatistele. Pikemas perspektiivis on Paldiski mnt-le Haabersti teenindav linnasuunaline tramm ette nähtud ning ühistransport hakkab liikuma ka Ädala tn pikendusel, mis paralleelselt Paldiski mnt-ga Haabersti-Põhja-Tallinna ühendust parandab.</p> <p>Järk-järgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigi.teataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv">https://www.rigi.teataja.ee/akt/4241120230207leiakehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks. Ajakohast infot Tallinna Kesklinna- ja Kommunaalameti planeeritavate objektide kohta saab jälgida leheküljel: <a href="https://www.tallinn.ee/et/teed">https://www.tallinn.ee/et/teed</a></p>
311.	Eraisik A. R.	25.03.2025	311.1.	<p>Arvan, et tramm ei peaks tulema Puhangu tn. kaudu Stroomi randa. Parem variant oleks kui tramm sõidaks ja teeks tagasipööret enne Kolde pst.</p>	<p>Variant D (ümberpöörde Putukaväli) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalselt reisirajate arv väiksem.</p> <p>•Putukaväli ja Kolde pst-i on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuste läheduses väiksem.</p> <p>•Bisaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaed ja Putukaväli Kolde pst otsas. Kõik see maksusumma lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.telihybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf">https://live.s3.telihybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf</a></p> <p>•Variant D on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaateist kui variant A.</p>
312.	Eraisik I. M.	25.03.2025	312.1.	<p>Наша семья живёт в этом районе уже почти 50 лет.Мы пользовались и пользуемся всеми видами общественного транспорта, которые когда-либо были здесь доступны. Поэтому мы утверждаем, что никакого дополнительного трамвая в этом районе не нужно.Наши доводы основаны, прежде всего, на контраргументах тем «выгодами», что выдуманы городом («выгоды» выделены кавычками):- «Остановки будут расположены как можно ближе к подъездам жилых домов». Большинство людей вовсе не хотят, чтобы остановки общественного транспорта были перед подъездами их домов. Люди больше ценят тишину, а любой шум вредит здоровью.</p> <p>Mitteametlik tõlge: Meie pere on selles piirkonnas elanud ligi 50 aastat. Oleme kasutanud ja kasutame jätkuvalt kõiki ühistranspordi vorme, mis siin kunagi saadaval on olnud. Seetõttu väidame, et selles piirkonnas pole täiendavat trammil vaja. Meie argumentid põhinevad eelkõige vastuargumentidel linna väljamõeldud "hüvedele" ("kasud" on jutumärkides): "Peatused asuvad võimalikult lähedal elamute sissepääsudele." Enamik inimesi ei taha, et ühistranspordipeatused oleksid nende majade sissepääsude ees. Inimesed hindavad rõhkem vaikust ja igasuguse müra on tervisele kahjulik.</p>	<p>Trammipeatuste asukohad täpsustuvad projekteerimise käigus, mil selgitatakse uuringute põhjal välja ka rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Trammitee ehitamise ja bussiliikluse ümberkorraldamisega muutub ühistransport kättesaadavamaks ja mugavamaks, et seda eelistada autole ning autode kasutamise vajadus väheneb.</p>
			312.2.	<p>«Наибольшее количество жителей будет проживать в зоне шаговой доступности остановок». Большинство жителей нашего района уже проживают недалеко от остановок. А немного ходьбы - это очень полезно для здоровья. И не надо забывать, что далеко не всем может быть необходим трамвайный маршрут, многим может подходить какой-то иной, как сейчас.</p> <p>Mitteametlik tõlge: "Kõige rohkem elanikke elab bussipeatustest jalutuskäigu kaugusel." Enamik meie piirkonna elanikke elab väga praegu bussipeatuste läheduses. Ja väike kõndimine on tervisele väga kasulik. Ja me ei tohi unustada, et igaüks ei pruugi vajada trammiliini; paljudele võib sobida mõni muu marsruut, nagu praegu.</p>	<p>Vt ka vastust punktis 312.1. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute (bussiliiklus väheneb), et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.</p>
			312.3.	<p>«Удобное транспортное сообщение с образовательными учреждениями». В нашем районе нет таких образовательных учреждений, к которым необходимо проводить трамвайную линию: единственная школа, Гимназия Эхте, находится намного ближе к автобусным остановкам, чем к планируемому трамваю: 200 м против 600. Также и имеющиеся три детских сада (Pelguranna, Pääsupsa ja Sitsi) находятся или ближе к автобусам, или не дальше, чем от планируемого трамвая по Пухангы.</p> <p>Mitteametlik tõlge: "Mugav transpordilühendus haridusasutustega." Meie piirkonnas pole trammiliini vajavaid õppeasutusi: ainus kool, Ehte Gümnaasium, asub bussipeatustele palju lähemal kui planeeritud trammile: 200 m versus 600. Samuti on olemasolevad kolm lasteada (Pelguranna, Pääsupsa ja Sitsi) kas bussidele lähemal või mitte kaugemal kui kavandatud Puhangu tramm.</p>	<p>Asutused asuvad planeeritava trammiliini läheduses. Trammitee trassi valikul on muuhulgas arvestatud optimaalse kaugusega erinevatest ümberkaudsetest asutustest, et tramm oleks võimalik kasutada võimalikult paljudel inimestel. Trammipeatustest jääb Stroomi kaubanduskeskus ca 430 m kaugusele, LOV ca 330 m kaugusele, Heleni kool ca 270 m, Ehte Humanitaargümnaasium ca 410 m kaugusele, lasteade Pääsupsa vähem kui 200 m kaugusele. Ühistranspordi kavandamise osas jäävad eelmainitud sihtkohad küllaltki mugava jalutuskäigu kaugusele. Tavapärase jalakäija jaoks sobiv kaugus ühistranspordipeatusest on ca 400-500 meetrit (ca 5-7 minutit jalgsi käimist). Pelgulinna Riigigümnaasiumil on juba täna hea ühendus Sõle tn ühistranspordiga (Sõle tn peatusest ca 240 m kaugusel), uuest loodavast trammipeatusest jääb Pelgulinna Riigigümnaasium ca 730 m kaugusele, mis on gümnaasiumiõpilasele samuti sobivas jalgsi käidavas kauguses. Hetkel puudub Kalamajast mugav ja kiire ühendus Pelgulinna Riigigümnaasiumiga, mistõttu trammiliini tekkimisel see ühendus paraneb ja tagab ka kiirema liikumise linnaosasieselt.</p>

			312.4.	<p>«Легкий доступ к зданию районной управы, молодежному центру и торговому центру Stroomi».К районной Управе, молодежному центру и торговому центру Штрoми намного легче и ближе добираться от уже существующих автобусных остановок: от остановки Pelguranna (автобусы 3, 35, 40, 66) — всего только 100 и 150 метров. И от ул. Сыле от остановок Madala (автобусы 32, 33, 72) или Niidi (автобусы 3, 26, 26a) — 450 метров, тогда как от планируемого трамвая на Пухангу до этих объектов будет 500-600 метров.</p> <p>Mitteametlik tõlge: "Lihtne ligipääs linnaavalitsuse majja, noortekeskusse ja Stroomi kaubanduskeskusesse." Olemasolevatest bussipeatustest on linnaavalitsus, noortekeskusse ja Shtromi kaubanduskeskusesse palju lihtsam ja lähemale pääseda: Pelguranna peatusest (bussid 3, 35, 40, 66) - ainult 100 ja 150 meetrit. Ja alates st. Madala (bussid 32, 33, 72) või Niidi (bussid 3, 26, 26a) peatuste kaugus on 450 meetrit, kavandatavast trammist Puhangasse aga 500-600 meetrit.</p>	Vt vastust punktides 312.2. ja 312.3.
			312.5.	<p>«Прямой доступ к пляжу Штрoма и прибрежному парку».Такой «прямой доступ» имеется уже сейчас: остановка Superlanna (автобусы 35, 40, 66) и остановка Rannapargi (автобус 66) обеспечивают такой доступ без дополнительных затрат и строительства. И конечной остановкой трамвая планируется тоже Superlanna. Но зачем?!! Куда же еще более «прямой доступ», прямо в воду, что ли ?</p> <p>Mitteametlik tõlge: "Otsepääs Stroomi randa ja rannikuparki." Selline "otsepääs" on juba olemas: Superlanna peatus (bussid 35, 40, 66) ja Rannapargi peatus (buss 66) võimaldavad sellist juurdepääsu ilma lisakulude ja ehituseta. Ja ka trammil lõpp-peatuseks on planeeritud Superlanna. Aga miks?!! Kus on veel "otsepääs", otse vette või mis?</p>	Vt vastust punktides 312.1. ja 312.2. Tagatakse lääneeuroopaikult mugav juurdepääsu Stroomi rannale, arvestades ühtlasi võimalustega tulevikus trammiliini pikendamiseks Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt. Tagasipöörded variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppeel kinnisaja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevad kanalisatsioonitru ei ole võimalik kaitseda ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikkus realiseerida tagasipöörded variant 1.
			312.6.	<p>«Учет проекта благоустройства парка Пу́тукава́й без его изменения».Не надо прокладывать ненужную трамвайную линию - и не придётся ничего менять в парке Мухи Цокотухи.</p> <p>Mitteametlik tõlge: "Putukaväila heakorraprojektiga arvestamine ilma seda muutmata." Pole vaja rajada tarbetut trammiliini – ja te ei pea Putukaväilas midagi muutmata.</p>	Putukaväila osas tuleb ümber ehitada väike osa Sõle tn ümbruses (sellega on arvestatud projekti maksumuses). Kõll aga oleks vajalik suuremamahuline Putukaväila ümberehitus variant D (ümberpööre Putukaväilal) puhul, mistõttu oli see üheks argumentiks, miks variandi D kasuks ei otsustatud (täiendav kulu lisaks trammitee maksumusele). A ja D trammitrasside võrdlus on toodud: <a href="https://www.tallin.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallin.ee/et/pelgurannatramm</a> .
			312.7.	<p>«Полное обновление уличного пространства на улице Пухангу, что повысит его привлекательность». Улица Пухангу относительно недавно была отремонтирована, на что были истрачены большие суммы наших городских (народных) денег. Сейчас эта улица просторная, зелёная, достаточно безопасная для движения как пешеходов, так и автотранспорта. При этом, на ней имеется возможность для парковки пары десятков автомобилей жителей домов №№ 69-79. А по городскому проекту эта улица на самом деле сильно потеряет в привлекательности, т.к. зелени на ней существенно не прибавится, но исчезнет большинство удобных парковочных мест, многократно увеличится шум из-за трамваев, снизится пропускная способность для остального транспорта, т.к. придётся делить проезжую часть дороги с трамваем, визуально улица сузится, снизится безопасность движения. И уже возникает вопрос: где потом парковать автомобили с исчезнувших парковочных мест ул.Пухангу?</p> <p>Mitteametlik tõlge: "Puhangu tänavat tänavavarumi täielik renoveerimine, mis suurendab selle atraktiivsust." Hiljuti renoveeriti Puhangu tänav, mille jaoks kulutati suuri summasid meie linna (rahva)rahast. Nüüd on see tänav avar, roheline ja piisavalt turvaline nii jalakäijatele kui ka sõidukitele. Samas on sellel võimalus parkida paarikümnest majade nr 69-79 elanike autot. Aga linnaprojekti järgi kaotab see tänav tegelikult palju atraktiivsust, sest... rohelust oluliselt järele ei tule, vaid kaob ära suurem osa mugavatest parkimiskohtadest, trammidest kostuv müra tõuseb kordades, muu transpordi läbilaskevõime väheneb, kuna peate jagama sõiduteed trammiga, siis visuaalselt kitseneb tänav ja väheneb liiklusohutus. Ja tekib veel küsimus: kuhu Puhangu tänavat kadunud parkimiskohtadelt autod pigritakse?</p>	Uus tänavavarumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (pingid, esteetiliselt lused elemendid), vähem tühja asfaltipinda. Projekteerimise käigus selgitatakse uuringute põhjal välja ka rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Trammitee rajamisega parkimiskohtade arv tänaval väheneb, kuid projekteerimisel üritatakse säilitada nii palju kohti kui võimalik. Eeskislahenduses on Puhangu tänaval ette nähtud parkimise kohti. Liikluskorralduslik lahendus (sh parkimine) selgub projekteerimise käigus. Parkimine on võimalik oma kinnistul, tänavamaal või avalikes parklates. Trammide liiklusest ei ole nii suur, et hakkaks autodega konflikti looma. Trammitee ehitamisega ning bussiliikluse ümberkorraldamisega muutub ühistransport kättesaadavamaks ja mugavamaks, et seda eelistada autole ning autode kasutamise vajadus väheneb. Tramm leevendab ettenälgelikult tulevikus süvenevaid liikuvusprobleeme Põhja-Tallinna linnas, mis pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Suvisel ajal, mil Stroomi rand on populaarne sihtkoht nii teiste asumite kui ka linnaosade elanike seas, pakub tramm mugavat ja kiiret alternatiivi autoga tulekule. See aitab vähendada ajutist autokorrumust piirkonnas ja ennetada olukordi, kus küllalised parkivad massiliselt elumute ees või täidavad kohalike elanike parkimiskohad.
			312.8.	<p>Кроме вышеперечисленного:Даже сам городской архитектор утверждает, что сообщение общественным транспортом с другими районами у нас уже достаточно хорошее. Так зачем же ещё разбрасываться городскими деньгами ?!! Из нашего района есть прямое автобусное сообщение со всеми другими районами города, кроме Пирита. От нас до центра города на автобусе можно добраться в среднем за 15-20 минут. Согласно расписанию ТЛТ из нашего района автобусы едут так:№ 3 от остановки Randa до ост. Вabaduse väljak едет 18-22 минуты;№ 35 от Superlanna до Вabaduse väljak едет 14-19 минут;№ 40 от Superlanna до Вabaduse väljak едет 13-20 минут;№ 66 от Superlanna до Ahtri едет 17-22 минуты.Планируемый трамвай проедет от Superlanna до Hobujaama в среднем за те же 15-20 минут. (Те же яйца, только в профиль). Совершенно непонятно, кто и в чём нашёл выгоду данного трамвайного проекта?</p> <p>Lisaks eelnevale: Isegi linnaarhitekt ise väidab, et ühistranspordihendus teiste piirkondadega on juba päris hea. Milleks siis muidu linna raha raisata?!! Meie piirkonnast on bussi otseühendus kõigi teiste linnaosadega peale Prita. Bussiga saab meilt kesklinna keskmiselt 15-20 minutiga. Meie piirkonnast sõidavad TLТ graafiku järgi bussid nii: nr 3 Randa peatusest kuni peatuseni. Vabaduse väljak võtab aega 18-22 minutit; Nr 35 Superlannast Vabaduse väljakuni kulub 14-19 minutit; Nr 40 Superlannast Vabaduse väljakule sõidab 13-20 minutit; Nr 66 Superlannast Ahtrisse sõidab 17-22 minutit. Planeeritud tramm sõidab Superlannast Hobujaama keskmiselt sama 15-20 minutiga. (Sama jama, vahet pole). Kes ja mis sellest trammiprojektist kasu leidis, jääb täiesti arusaamatuks?</p>	Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubaajam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi alal) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringle (vt uuringud <a href="https://www.tallin.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallin.ee/et/pelgurannatramm</a> ), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenälgelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikordore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jätetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korreigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leia">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leia</a> Kehtiv).
			312.9.	<p>Здесь жилой район, жителям которого каждый день придется слушать трамвайный шум и скрежет, и переживать за сохранность своих домов, которые построены на довольно зыбком грунте, где не предполагалось дополнительных вибраций.Кстати, в отношении шума здесь город противоречит сам себе: недавно под фанфары была объявлена жестокая борьба с шумом в городе, а нам тут навязывается ушережущескрипучий трамвай. В этой части Пышья-Таллина не произойдет заметного прироста населения - строить уже почти нигде. Транспортное сообщение, как этот архитектор сам признает, у нас хорошее. А вот, например, в случае ДТП с участием трамвая при пересечении им ул.Сыле любое движение по ул.Сыле в обоих направлениях может быть полностью парализовано. Эти риски кто-нибудь учитывал? - А еще губительное влияние прокладки трамвайных линий на природную среду Штрoмки.Нет, не нужен здесь микной трамвай!И уж если городу совсем некуда девать деньги, и ничего умного в голову не приходит, то можно спросить у народа — люди подскажут. Например, можно построить парковочные дома с символическими ценами для местных жителей — пустьей в городе достаточно. И не придётся ничего ломать, носить, выкупать, никому вредить.</p> <p>Mitteametlik tõlge: -Tegemist on elurajooniga, mille elanikel tuleb iga päev kuulata trammimüra ja jauramist ning muretseda oma majade turvalisuse pärast, mis on ehitatud üsna raputavale maapinnale, kus lisavibratsiooni oodata ei olnud. Muide, sinise müra osas läheb linn endaga vastuollu: hiljuti kuulutati kära saatel linnas välja jõhker võitlus müra vastu ja siin oleme sunnitud kasutama kohutavalt krigisevat trammil. -Selles Põhja-Tallinna osas ei toimu märgatavat rahvastiku kasvu - pole peaaegu kuhugi ehitada. -Transpordihendused, nagu see arhitekt ise tunnustab, on head. Aga näiteks trammil õnnetuse korral, kui see ületab Sõle tänavat, võib igasugune liikumine mööda Sõle tänavat mõlemas suunas täielikult hävata. Kas keegi on nende riskidega arvestanud? -Ja ka trammiliinide rajamise hävitav mõju Stroomi looduskeskkonnale. Ei, siin pole trammil vaja! Ja kui linnal pole absoluutselt kuhugi raha panna ja midagi tarka pähe ei tule, siis võib rahva käest küsida – inimesed ütlevad. Näiteks saab kohalikele elanikele ehitada sümbotseete hindadega parkimisajaju - linnas on vabu krunte küllaga. Ja te ei pea midagi lõhkuma, lammutama, tagasi ostma ega kedagi kahjustama.</p>	Vt vastuseid punktides 312.1.-312.8. Välisrahastus on määratud Pelguranna trammitee trassile, seda raha ei ole võimalik mõnele teisele lõigule (või muule tegevusele) ümber suunata. Projekteerimise käigus tehakse vajalikud uuringud ning selgitatakse välja leevendusmeetmed planeerivate hoonete kaitsmiseks müra ja vibratsiooni eest. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõtumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgsed tulemused tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetseid lahendusi müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiald. Kui trammiliinis peaks tekkima tõrkeid, siis ei tähenda see liikluskatkestust kogu piirkonnas - tõrge lahendatakse operatiivselt samamoodi nagu mujal linnas, nähes liikluse ette ümberkorraldused kuni tõrke kõrvaldamiseni. Ka autode ning bussidega võib juhtuda Sõle tänaval selline õnnetus, mis sulgeb kogu liikluse. Järk-järgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leia">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leia</a> Kehtiv), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks.

313.	Eraisik A. H.	25.03.2025	313.1.	Ma ei ela Põhja-Talinnas kui Kristine elanikuna käin Iganädalaselt mitmeid kordi Stroomi rannas kas koeraga jalutamas või rattaga sõitmas. Stroomi on suurepärase selliseks tegevuseks sest võimaldab liikuda suure ringi turvaliselt valgustatud kergliiklusteedel. Uus-Meremaast Pelguranna tänavani ja tagasi. Super. Trammitee lõikab selle turvalise spordiringi pooleks. Peab hakkama ratta/koeraga liikuma üle Trammitee ja suurema hulga inimeste vahet läbi. Väga ebatavaline. See üks rada mis liiväärde jääb ei ole piisav ruum jala ja rattaga liikujatele ilusate ilmadega. Samuti ei tahaks enam rannas käia sest see trammikolin segaks seda vaikust mis praegu on. Ja trammiga ei hakkaks kunagi sõitma. Kristinest ja Mustamäele on Stroomi parki hea bussühendus olemas.Kristine elaniku vaatenurgast teeb antud Trammitee Stroomi rannarajoonile ainult kahju - tekitab müra, lõhub rannapromenaadi ja võtab enda alla arvestatava osa rohealast kus saaks pikniku pidada ja lapsed mängida.	Täname arvamuse eest! Pargis ei ole jalakäijatel ühtegi ristumist trammiteega. Ainus ristumine toimub Pelguranna tänaval, aga seal paikneb ka täna sõidutee ja ühistranspordi liiklus. Projekteerimisel nähakse ette eri liiklejate liikumisruumi selge tähistamine ja selgitatakse uuringute põhjal välja rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Tagasipöördele on trammil kiirus väike ning ehitusliikluse võimalikult olulises suunas roobasteed ohutult ületama ka näiteks linnamööbli või haljastusega. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui varianti 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevad kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitseda ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikkus realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
314.	Eraisik R.	25.03.2025	314.1.	On arusaamtu, et kuidas saab olla trammil Puhangu tänavale toomine kuidagigi abiks kohalikele elanikule, kui meil on täpselt samas piirkonnas 3 bussi. Aga kõige muret tekitavam on tagasipöörde koht. Antud koht on jalakäiate ja rohealas. See killustab ära praegu piki mereranda liikuvate jalakäijate ja rattuete tee. Tekitab sama olukorra nagu Balti jaama trolli ja ratta tee rist. Miks ei võiks jääda üks korralik roheala ainult rohealaks.	Projekti raames on plaanis Puhangu tänavale avalik ruum kaasaajastada ning lisada rohelust ja vaba aja veetmise võimalusi. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (sh pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltipinda. Trammitee rajamine pakub kohalikele elanikele kiire, mugava ja otse ühistranspordihenduse Põhja-Tallinna ühe olulisema keskuse, aga ka ülerigiliselt olulise transpordisõlmpunkti, Balti jaama suunal ning kesklinna suunal, ühendades sellel marsruudil ka mitmeid asutusi, et elanikel oleks võimalik mugavalt liikuda töökoha, kodu, kooli vm vahel. Tramm leevendab ettenägelikult tulevikus süvenevaid liikuvusprobleeme Põhja-Tallinna linnas osas ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Suvisel ajal, mil Stroomi rand on populaarne sihtkoht nii teiste asumite kui ka linnaosade elanike seas, pakub tramm mugavat ja kiiret alternatiiv autoga tulekule. See aitab vähendada ajutist autokoorumust piirkonnas ja ennetada olukordi, kus küllalised pargivad massiliselt elamute ees või täidavad kohalike elanike parkimiskohad. Stroomi rand ja park on ülelinnase tähtsusega puhkeala ning taotluse esmäärk on promenaadi väärtust ning kõrg- ja madalhajastust maksimaalselt säilitada, lüües koos trammiteega tervikliku tänavalahenduse. Roheala jääb suuremas ulatuses puutumata - tagasipöörde variant 2, mis on hetkel perspektiivsem, hõlmaks vaid 1,1% pargi pindalast. Kaalutakse kolme võimaliku tagasipöörde variandi vahel. Tõenäoliselt osutub valitaks lahendus, mis võimaldab rannaparki maksimaalselt säästa, kuid samas ei lähe vastuollu tehnovõrgu valdajate nõuetega. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.
			314.2.	Kui nii väga on vaja Puhangusse see tramm tuua siis palun tehke tagasi pööre tühermaal mis on garaazide ees. Vajab rohkem tegutsemist ilmselt aga seal ei segaks see kedagi teist kui vaid maajelanikke. Minu täielik soovik on üldse jätta tramm putukaväliale sest seal tuleb tramm kasuks ka nelle kes elavad sõle-kolde kolmnurgas. Koolid ja lasteaiad on ka lähemal. Eriti erivajadusega laste oma. Jala putukavälialt randa onit paras jalutuskäik mööda Kolde puiste roheala.	Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnaehituslikult eelistatud lahendusvariant A, kuivõrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinna, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisi ajate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõige paremini tuleviku arengutele. Variant D (ümberpöörde Putukavälial) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisi ajate arv väiksem. •Putukavälial ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuks läheduses väiksem. •Bisaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaed ja Putukavälial Kolde pst otsas. Kõik see maksumus lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.telihybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf">https://live.s3.telihybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf</a> •Variant D on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.
315.	Eraisik A. P.	25.03.2025	315.1.	Tramm on hea transpordihendus Stroomi rannas, soovini!	Täname toetava arvamuse eest!
316.	Eraisik R. M.	25.03.2025	316.1.	Alustades negatiivset, siis konkurentsilt kõige hullem variant on see mis hõlmab kinnistu Puhangu 91 maa pealt pühkimist ja peatuse mahutamist kinnistule Puhangu 55. Selle käigus teete jõhkra karuteene teete KÜ Puhangu 67 elanikele, kelle autode vahelt hakkavad voorima kõik Pelguranna 57 ning 59 inimesed, kõik ranna igapäevased ja ürituste külastajad. Selle käigus suureneb üldise maha visatud prahi kogus ning visatakse rohkem prügi ka ühistu prügi konteinerisse, mis on suviti niigi väga suur probleem. Lisaks suureneb autode igapäevane ära kraapimise oht ning talvel võib trammiteehoodusmasin hakata viskama lumetükke autode pihla. See kõik põhjustab inimestele täiendavat rahalist kulu. Täiendavalt peaks ehitusele ette jääma ka kinnistut läbiv gaasitrass.	Tallinna Transpordiametilt saadud info kohaselt pole selliseid juhtumeid siiani registreeritud, seega pole alust arvata, et see saaks olema probleemiks uue trammil puhul. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui varianti 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevad kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitseda ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikkus realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
			316.2.	Positiivset: Kõige parem trammil teie siiski tramm ringi keerata Kolde pst juures. Jah, selle koha peal jääb putukavälial kitsamaks ning peab osad pelgualad mõne meetri jagu ringi tõstma, kuid selle käigus avaneb trammisõitjatel teada saada sellise atraktsiooni olemasolust. Mõõtes vahemaid on näha ka seda, et seal on umbes 20m rohkem ruumi, kui puhangu tänav lõpus, seega saab alles jätta ka parklaid. Lisaks saab teha ka peatuse, mis on mõistlikus kauguses Ehte Humanitaariumgümnaasiumile ja Pelgulinna riigigümnaasiumile (praeguse planeeringu 730m on ikka päris pikk maa). Puudub ka vajadus võõrandada kinnistuid ja maha võtta puid, mis on juba kümneid aastaid kasvanud. See võiks olla ka odavam variant, kuna tuginedes teiste projektide maksumuse tõusule tänases olukorras on ju täiesti realistlik arvata, et kogu ehitus läheb niikuinii kallimaks, kui algselt planeeritud. Siis ei pea hakkama kulud kokku hoidma õpetajate palkade ja teiste tänavate remondi arvelt. Veel ei ole hilja näidata, et hoolite inimestest kelle elu te igapäevasele otseselt mõjutate. Planeerige trammil lõpppunkt pelguala juurde. Siis trammilühendus paremini kasutatavaks ka teisel pool Helme tänavat elavatele inimestele.	Variant D (ümberpöörde Putukavälial) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisi ajate arv väiksem. •Putukavälial ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuks läheduses väiksem. •Bisaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaed ja Putukavälial Kolde pst otsas. Kõik see maksumus lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.telihybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf">https://live.s3.telihybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf</a> •Variant D on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.
					Pelgulinna Riigigümnaasiumil on juba täna hea ühendus Sõle tn ühistranspordiga (Sõle tn peatusest ca 240 m kaugusel), uuest loodavast trammipeatusest jääb Pelgulinna Riigigümnaasium ca 730 m kaugusele, mis on gümnaasiumiõpilasele samuti sobivas jalgsi käidavas kauguses. Hetkel puudub Kalamajast mugav ja kiire ühendus Pelgulinna Riigigümnaasiumiga, mistõttu trammiliini tekkimisel see ühendus paraneb ja tagab ka kiirema liikumise linnaosasieselt.

317.	Eraisik E. L.	25.03.2025	317.1.	<p>Me ei ole nõus sellega et trammiliini seal. Kuna busses on pilsavalt ja see siis häirb elinke kes elavad majades. Kuidas te kompenseerike elanikule selle häire? Kas pakkute uut elamukohta/korterit?Kui tahate trammiliini.ehitada siis palju target oleks seda teha jäegmsel pöörel ( kus on hipodtroom ka kus pannakse jõulukuuse). Sela just ühel pool on mets ja inimesed ei ela. Seal te ei häiri kedagi. Olen täielikust vastu!</p>	<p>Tramitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute (bussiliiklus väheneb), et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Projekteerimisel selgitatakse uuringute põhjal välja rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass. Põhja-Tallinna liikuvusuuringu (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>) kohaselt ei ole Haabersti ja Põhja-Tallinna vahelised liikuvusprobleemid märkimisväärsed, kuna Põhja-Tallinnast peamised liikumised toimuvad Kesklinna ja Lasnamäe suunal. Seetõttu ei ole läbi Merimetsa kaitseala tramiteed kavandatud, kuna trammii rajamine väga pikas lõigus läbi metsa, kus ei ole potentsiaalseid reisiidaj, pole otstarbekas ega majanduslikult põhjendatud. Teiseks on Merimetsa kaitseala kaitse-eeskirja kohaselt kaitsealal teede ja tehnovõrgu rajamine ning ehitiste püstistamine ilma kaitseala valitseja nõusolekuta keelatud ning erandid on ette nähtud ainult kaitsekorraldus- ja puhkeotstarbeks või juba olemasolevatele rajatistele. Pikemas perspektiivis on Paldiski mnt-le Haaberstist teenindav linnasuunaline tramm ette nähtud ning ühistransport hakkab liikuma ka Ädala tn pikendusest, mis paralleelselt Paldiski mnt-ga Haabersti-Põhja-Tallinna ühendust parandab. Välisrahasutus on määratud Pelguranna tramitee trassile, seda raha ei ole võimalik mõnele teisele lõigule (või muule tegevusele) ümber suunata. Tramitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäätud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Järk-järgult arendatakse tramiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning tramiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25, vt määruse lisa "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a></p>
318.	Eraisik L. V.	25.03.2025	318.1.	<p>Ma elan Puhangu tänaval, just selles majas, mis on pildil kujutatud ja mille kõrvale on plaanitud tramiteed. Ma ei soovi, et tramitee sinna tuleks, sest see hakkaks kulgema kõigest kahe meetri kauguselt mu maja ja akende juurest, mis tähendab pidevat müra. Samuti ei ole seal tramitee järele tegelikult vajadust, kuna piirkonnas liigub juba mitu bussiliini. Kui te soovite siiski tramitee rajada, oleks mõistlikum see viia mööda Štrommi rannda äärt eraldi haruna ja alustada endise "valge maja" (seal, kus talvel on jõulupuu) juurest – parkimisplatsilt. Või viige tramitee läbi pargi, et see tuleks välja politseijaoskonna juures – see oleks ideaalne koht, kuna seal on rohkem ruumi, läheduses ei ole elumaju ning rohealad aitaksid müra summutada.</p>	<p>Tramitee jääb eluhoonetest ca 8-12 m kaugusele. Tramitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute (bussiliiklus väheneb), et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Projekteerimisel selgitatakse uuringute põhjal välja rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass. Põhja-Tallinna liikuvusuuringu (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>) kohaselt ei ole Haabersti ja Põhja-Tallinna vahelised liikuvusprobleemid märkimisväärsed, kuna Põhja-Tallinnast peamised liikumised toimuvad Kesklinna ja Lasnamäe suunal. Seetõttu ei ole läbi Merimetsa kaitseala tramiteed kavandatud, kuna trammii rajamine väga pikas lõigus läbi metsa, kus ei ole potentsiaalseid reisiidaj, pole otstarbekas ega majanduslikult põhjendatud. Teiseks on Merimetsa kaitseala kaitse-eeskirja kohaselt kaitsealal teede ja tehnovõrgu rajatiste rajamine ning ehitiste püstistamine ilma kaitseala valitseja nõusolekuta keelatud ning erandid on ette nähtud ainult kaitsekorraldus- ja puhkeotstarbeks või juba olemasolevatele rajatistele. Pikemas perspektiivis on Paldiski mnt-le Haaberstist teenindav linnasuunaline tramm ette nähtud ning ühistransport hakkab liikuma ka Ädala tn pikendusest, mis paralleelselt Paldiski mnt-ga Haabersti-Põhja-Tallinna ühendust parandab. Välisrahasutus on määratud Pelguranna tramitee trassile, seda raha ei ole võimalik mõnele teisele lõigule (või muule tegevusele) ümber suunata. Tramitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäätud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Järk-järgult arendatakse tramiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning tramiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25, vt määruse lisa "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a></p>
319.	Eraisik M. H.	25.03.2025	319.1.	<p>Selline liin on väga oodatud.</p>	<p>Täname toetava arvamuse eest!</p>
320.	Eraisik P.	25.03.2025	320.1.	<p>Kiire ja mugav ühendus Stroomi rannast kesklinna, Parem juurdepääs lasteadeadele, koolidele ja teeninduspunktile, Puhangu tänav tänavaruum muutub rohelisemaks, Suurendab jalakäijate ja ratturite liikumisvõimalusi ning vähendab ummikuid - Ükski nendest punktidest ei ole pilsav alus Puhangu tänavale trammii rajamiseks: Stroomi rannast kesklinna on juba praegu kiire ja mugav ühendus, tramm vastupidi viib ringiga Balti jaama, mis ei ole kesklinn. Rõhutate, et rannast aga ei arvesta kohalike elanikega, kes ei soovi Balti jaama. Busside marsruudi katavad rohkem elanike sihtkohtade soove (Kesklinn, Kristiine, 1 ümberistumisega ka Mustamäe, Öismäe jm)Punagu tänaval ei ole ei lastaedu, koole ega teeninduspunkte.Tramitee nüüd küll tänavaruumi rohelisemaks ei muuda. Samuti kaovad parkimiskohad nii Puhangu kui Pelguranna tänaval. Jalakäijatel ja ratturitel on väga head liikumisvõimalused ja Puhangu (ka Pelguranna jm tänavatel piirkonnas) ei ole mitte ühtegi liikusummikut.</p>	<p>Põhja-Tallinna linnas kasvat tulevikus elanike arv kõikide arengulade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaam, kaugeamal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvat kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liiklusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Tramitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäätud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Tramitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning tramiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>).</p> <p>Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnaehituslikult eelistatud lahendusvariant A, kui võrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalselt reisiidaj arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõige paremini tuleviku arengutele. Tramitee trassi valikul on muuhulgas arvestatud optimaalse kaugusega erinevatest ümberkaudetest asutustest, et trammii oleks võimalik kasutada võimalikult paljudel inimestel. Projekti raames on plaanis Puhangu tänav avalik ruum terviklikult kaasajastada ning lisada rohelust ja vaba aja veetmise võimalusi. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liikust, rohkem haljastust ja linnamööblit (sh pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltipinda. Tramitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Tramitee rajamisega parkimiskohtade arv tänaval väheneb, kuid projekteerimisel üritatakse säilitada nii palju kohti kui võimalik. Eksiislahenduses on Puhangu tänaval ette nähtud pikiparkimise kohti. Liikluskorralduslik lahendus (sh parkimine) selgub projekteerimise käigus. Parkimine on võimalik omna kinnistul, tänavamaal või avalikes parklates.</p>

			320.2.	Projekteerimistingimuste järgi ehitatakse teed majadeni???? (nt Puhangu 32, 34, 36), tänava asfalteeritakse majadeni kaotades olemasolev rohelus ja suured puud.Trammittee kavandatakse majadele lähemal kui 20 m – tegemata uuringud vibratsiooni mõjust ehitistele. Trammi tulekuga kaasneb pidev müra ja viilin, mis halvendab järsult elanike elamistingimusi (ning ka rannas viibijate rahu).Vaadake Pelguranna kui asumi kaarti, Puhangu on asumi ääres, sinna ei tule ka uusarendusi. Manufaktuur jm uusarendused on juba trammi tee ääres.	Vt ka vastust punktis 320.1. Trammittee jääb eluhoonetest ca 8-12 m kaugusele, mis on linnatänavate standardiga EVS 843 kooskõlas. Projekteerimistingimuste taotluses on märgitud tee ala kuni hooneteni, sest võib tekkida vajadus mõne avalikku funktsiooni kandva rajatisega liikuda eramaale. Selleks võib olla näiteks tänavavalgustusmast, jalgtee, trammi kontaktliini mast jms. Nt jalgteel hoonete lähemale toomise põhjuseks võib olla, et sõidutee ja hoonete vahele on vaja istutada täiendavat haljastust. Kindlasti ei tähenda projekteerimistingimustes toodud ruumikuju automaatselt, et tee tehakse akendeni välja - see selgub projekteerimise käigus. Kõik asjakohased uuringud tehakse projekteerimise käigus ning vajadusel nendes välja toodud leevendusmeetmetega arvestatakse. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogilaid.
321.	Eraisik (nimi puudub)	25.03.2025	321.1.	Olen nõus trammiliini rajamisega	Täname toetava arvamuse eest!
322.	Eraisik J. M.	25.03.2025	322.1.	<p>siin minu vastuväited toodud plussidele:</p> <p>*Kiire ja mugav ühendus Stroomi rannast kesklinna - see ühendus on praegu juba olemas</p> <p>*Puhangu tänava tänavaruum muutub rohelisemaks - putukavälja hävitamisega suruti rohelus euronõuetesse. Kas on uuritud, kuidas trammi lähedus mõjutab kõrval olevaid puid?</p> <p>kahtlustan, et maa vibratsiooni pigem mõjub puudele kahjulikult. Rohelus trammiliipritel (nagu kesklinnas) soodutab pigem putukate ja väikeloomade trammirataste alla jäämist.</p> <p>*Suurendab jalakäijate ja ratturite liikumisvõimalusi ning vähendab ummikuid - bussid on palju paremini ümber suunatavad kui tramm</p>	<p>Varasemalt on Tallinna Kesklinna- ja Kommunaalamet teinud uuringu, selgitamaks välja, millised puud ja põõsad peavad vastu Tallinnas magistraaltänavate ääres (vt <a href="https://uuritud.tallinn.ee/uring/vaata/2021/Tallinn-tanavahaljastuse-uringud-2018-2020">https://uuritud.tallinn.ee/uring/vaata/2021/Tallinn-tanavahaljastuse-uringud-2018-2020</a>). Projekteerimise käigus tehakse vibratsiooni uuring ning seal toodud leevendusmeetmetega vajadusel arvestatakse. Näiteks saab puude juurde ja trammittee vahele panna juuretõkked, aga ka trammittee alla paigaldatavad kummimatid aitavad vibratsiooni vähendada.</p> <p>Põhja-Tallinna liikuvusuuringu kohaselt ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamine. Arenevas Põhja-Tallinna linnas on vajalik ettenägelikult planeerida muust liiklust eraldi seisevat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Trassi valik põhineb mitmeltel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammittee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammittee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute (bussiliiklus väheneb), et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammitteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>).</p>
323.	Eraisik R.	25.03.2025	323.1.	Väga hea projekt, toetan kindlasti!	Täname toetava arvamuse eest!
324.	Eraisik K.	25.03.2025	324.1.	Mina olen trammittee rajamisega nõus. Olen muutuste ja arengu poolt. Usaldan valdkonna spetsialiste ja ametnike oma töö professionaalsuses.	Täname toetava arvamuse eest!
325.	Eraisik T.	25.03.2025	325.1.	Väga hea plaan, olen igati poolt ja mulle meeldib. Suurem ring tagasipöördel on vaiksem.Samuti oleks ka Liivalaia tramm väga OK.Vajalik on ka trammiliin Järvele ja Lasnamäe mõttega vajalik edasi minna.	Täname toetava arvamuse eest! Järk-järgult arendatakse trammitteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammitteede rajamiseks. Ajakohast infot Tallinna Kesklinna- ja Kommunaalameti planeeritavate objektide kohta saab jälgida leheküljel: <a href="https://www.tallinn.ee/et/teed">https://www.tallinn.ee/et/teed</a>
326.	Eraisik R. O.	25.03.2025	326.1.	<p>Добрый день,Почему жителей района ставят перед фактом? Очевидно же что почти все жители против этого трамвая, абсолютно все наши знакомые жители пыхья таллинн, против строительства этой ветки. Почему не было предварительных консультаций, почему сразу ставят перед фактом? Почему так же продвигают идею трамвая те, кто к нашему району не имеет никакого отношения. Вы своим трамваем слотили жителей так, что теперь просто так вам никто не даст строить эту линию.</p> <p>Mitteametlik tõlge: Tere pärastlõunast, miks pannakse piirkonna elanikud fakti ette? On ilmselge, et peaaegu kõik elanikud on selle trammi vastu, absoluutselt kõik meie tuttavad Põhja Tallinna elanikud on selle liini ehitamise vastu. Miks ei peetud eelkonsultatsioone, miks aetakse kohe faktiga silmitsi? Miks propageerivad trammiideed ka need, kel meie kandiga midagi pistmist pole? Olete oma trammiga ühendanud elanikke nii, et nüüd ei lase keegi teil seda liini lihtsalt ehitada.</p>	<p>Mõjutatud kinnistute omanikud kaasati Ehitusregistri menetluse käigus. Neil ja ka kõigil teistel oli võimalik arvamust esitada avaliku väljapaneku ajal (2 nädalat), nagu olete ka teinud. Täname arvamuse eest! Enne avalikku väljapanekut toimus ka Pelguranna trammi infotund. Tulemas on ka projekteerimistingimuste eelnoõ avalik arutelu. Seega oleme omalt poolt üritanud võimalikult palju teavitustööd teha ning kahju, et info teieni varem ei jõudnud. Trassi valik põhineb mitmeltel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kumisel. Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammitteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammi trassivalik. Trammittee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Välisrahastuse taotlus on esitatud Pelguranna trammittee trassile A.</p>
327.	Eraisik T. O.	25.03.2025	327.1.	Olen Pelguranna- ja Puhangu tänava põliselanik. Arvan, nagu paljud teisedki selle kandi elanikud ( oli viimati 3695 hüüdja häält, kes allkirjastasid protesti, aga võin eksida, sest te ettenägelikult selle lehe eemaldasite), et mingit trammitteed meil siin absoluutselt vaja ei ole.	Kui mõtlete Manuela Pihlapi korraldatud küsitlust („Pelguranna trammitteed ei tohi rajada Stroomi rannapargi ja Puhangu tänava arvelt“), siis oleme sellest teadlikud.
			327.2.	*Loodus. Meil Stroomis on üks väheheid veel alles jäänud rohelisi saarekesi, kus saab ka värskes õhus jalutada. Ning vaikus. Ei ole vaja seda n õ "kaasaegustada". Ei ole vaja metsa raida (nagu vähe veel oleks), linde ja oravakesi peletada .r.Oo! me haljastame teie tänavat! Teadagi, kuidas: betooni ja kivide peale visatakse õhuke mullakiht, puistatakse muruseemneid, eelnevalt loomulikult olemasolevad muruplatsid-ja puid hävitades. Tänav on ju kitsas. Ka mitu nigelad mururibad ei saa korvata üheainsa männi hukutamist.	Taotleuse eesmärk on promenaadi väärtust ning kõrg- ja madalhaljastust maksimaalselt säilitada, luues koos trammitteega tervikliku tänavalahenduse. Samuti nähakse ette terviklik uushaljastuse lahendus, kaasates projekteerimisse volitatud vähemalt maastikuarhitekti tase 7 kutsetunnistust omav maastikuarhitekt. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liikust, rohkem haljastust ja linnamööbilit (pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltipinda. Roheala jääb suures ulatuses puutumata - tagasipöörde variant 2, mis on hetkel perspektiivsem, hõlmaks vaid 1,1% pargi pindalast. Tõenäoliselt osutub valituks lahendus, mis võimaldab rannaparki maksimaalselt säästa, kuid samas ei lähe vastuollu tehnovõrgu valdajate nõuetega.


			327.3.	<p>*Vajadus .Kellel on seda vaja? 10-12 min. kiiremini kesklinna jõuda? Meil, pensionäridel, ei ole kuskile kiiret, aga noortel, kel kiire on, pea kõigi on oma autod olemas ja nad ei hakka niikuini teie trammiga sõitma.</p>	<p>Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõvikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubaajam, kaugeamal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikumine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisvat rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liiklusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korreieritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.riligitajaja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.riligitajaja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>).</p>
			327.4.	<p>*Elanikkonna ignoreerimine. See on kõige valusam. Meid pandi fakti ette, ei suvatsetud isegi meie arvamust küsida ega arutada. Nagu nõukaajal - meie (LV) arutasime ja MINA (selle tähts tegelane) otsustasin. Nõnda siis asjad käivad.</p>	<p>Mõjutatud kinnistute omanikud kaasati Ehitusregistri menetluse käigus. Neil ja ka kõigil teistel oli võimalik arvamust esitada avaliku väljapaneku ajal (2 nädalat), nagu olete ka teinud. Täname arvamuse eest! Enne avalikku väljapanekut toimus ka Pelguranna trammili infofund. Tulemas on ka projekteerimistingimuste eelõu avalik arutelu. Seega oleme omalt poolt üritanud võimalikult palju teavitustööd teha ning kahju, et info teieni varem ei jõudnud. Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalsete trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.riligitajaja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.riligitajaja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammili trassivalik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Välisrahastrateegia toetus on esitatud Pelguranna trammitee trassile A.</p>
328.	Telliskivi Selts	25.03.2025	328.1.	<p>25.03.2025 Arvamust Pelguranna trammiliini projekteerimistingimuste kohta Kalamaja ja Pelgulinna inimesi ühendava Telliskivi Seltsi juhatus vaatab Pelguranna trammiliini üldisema linnaplaneerimise koostöö taustal. Pelguranna trammiliini kavandamine on üks mõistlikumaid valikuid Tallinna trammivõrgu edasiarendamisel. Väljapakutud trassi valik Puhangu tänavale on piisavalt hästi põhjendatud. Tiheda elanikkonna lähedus peatustele ja laiemalt kasutatava Stroomi ranna asukoht annavad aluse liini rohekeele kasutamisele. Liin sobitub hästi suuremasse linnaruumi struktuuri, lähtudes putukavälist, rannast ja olemasolevast tänavavõrgustikust. Oma asumite linnaruumiga tegelemise kogemuse baasil julgeme öelda, et üldistest linnaehituslikest mõtetest ei peaks üksikute elanike vastuseisu tõttu loobuma. Samas tuleb elanike arvamuse suhtuda austusega, püüdes mõista ruumilise lahenduse tegelikkuse mõju elukeskkonnale ning lahendusega mitte kahjustada olemasolevaid väärtusi, sealhulgas tunnetuslikult häid ajaveetmise kohti avalikus ruumis. Soovitame püüda tunnetada, mis muutuse korral inimesi tegelikult häiriks ja vastavalt lahendust korregeerida.</p>	<p>Täname toetava tagasiside eest! Nõustume teie ettepanekutega, üritame võimalikult palju arvestada kohalike murede ja ettepanekutega ning leida koos sobivad lahendused parima projekti väljatöötamiseks.</p>
			328.2.	<p>Oskame projekteerimistingimustele ja projekteerimisele soovitada järgmist:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trammiteed peab kavandama kui elukeskkonna loomuliku osa, mitte kui tehnilist rajatist.</li> <li>• Jälgida hooliga inimeste ruumikasutust avalikus ruumis, mõelda selle samaväärsele kvaliteedile ka pärast trammiliini valmimist.</li> <li>• Mitte kahjustada olemasolevat kõrghaljastust. Lõikudes kus tramm on sõiduteest eraldi, jäägu trammirööbaste vahele muru mitte asfalt.</li> <li>• Hoolitseda et tramm ei rikuks tänavaruumi kasutamist, peatumist ega pöördeid autoga, rattaga või jalgsi.</li> <li>• Mõelda läbi, et Stroomi ranna lõpp-peatus oleks väärikas koht, mis seostub eeldatava uue rannahoonega, toob sinna kliente ja võimaldab mugavat liikumist otse trammist randa, nii et see koostis loob kokku uue väärtuse.</li> </ul>	<p>Täname ettepanekute eest! Nõustume nende põhimõtetega ning nende alusel töötatakse välja ka ehitusprojekt. Haljastuslahendus selgub projekteerimise käigus.</p>
			328.3.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kaaluda võimalust rajada tagasipöördeingi asemel tagasipöörde suurema ringina eri tänavatel. Sel juhul ühesuunaline trammitee on kitsam, koormab tänavaruumi ja parki vähem, võib anda parema ühenduse koolidega ning mõneti mõjuda ka sümboolselt tugevama trammiliini lõpuna Stroomi ranna juures, mõjutades vähem rannaparki. See võib aidata ka rannapargi üle muretsajaid rahustada.</li> </ul>	<p>Trammiteed trassil Puhangu-Pelguranna-Kolde pst-Putukaväli on kaalutud ühe variandina, kuid see oleks ehitustehniliselt keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisi ajate arv väiksem.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Butukaväli ja Kolde pst-l on asutus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv väiksem.</li> <li>• Trammitee suunamine Kolde pst-le tähendaks ka märgatavalt pikemat marsruuti (st aeglase ühendus), mis vähendaks trammiliikluse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega.</li> <li>• Isaks oleks lahendus ehitustehniliselt keerulisem, kuid võrd Pelguranna tänavaga ja osaliselt Kolde pst-ga paralleelselt kulgev suur kanalisatsioonitoru, mille peale ega lähedusse ei ole paralleelselt kulgevat trammiteed võimalik rajada (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused). Toru ümberehitamine on väga kallid ning ei kuulu antud projekti mahtu. Et trammiteed saaks selle trassivaliku järgi kavandada, peaks selle rajama rannaparki või Pelguranna tänavahoone kõrval. Seda varianti ei valitud, kuna see lahendus oleks märkimisväärselt kulukam - see eeldaks tänavaruumi ümberkujundamist pikemas mahus, tooks kaasa ulatuslikuma tehnovõrkude ümberehituse linna eelarvest, oleks suuremas ulatuses muu liiklusega samas koridoris ning trammitee rannaparki kavandamisel hõlmaks suurema osa rannapargist kui variant A.</li> <li>• Selline marsruut on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.</li> </ul>
			328.4.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lisada projekteerimistingimustesse punkt, mis väljendab et kavandatava trammiliini koridoriga luuakse ühtlasi terviklik linnaruum ning koridor jalgsi ja rattaga liikumiseks ning rohekoriidor, mida tuleb projekteerimisel terviklikult kavandada. Lisada nõue, et ehitusprojekti meeskonnas töötaks volitatud arhitekt, kelle ülesanne on hoolitseda ruumilise terviku eest ning lahenduse seondumise eest elukeskkonda.</li> </ul>	<p>Täname ettepaneku eest! Kliimaministri 17.08.2023 määruse nr 43 "Toetuse andmise ja kasutamise tingimused Tallinna, Tartu ja Pärnu linna säästva liikuvuskeskkonna edendamiseks perioodil 2021–2027" § 5 lg 10 kohaselt on välisrahastrateegia tingimused, et linnaruumi lahendused on koostatud ja projekteeritud koostöös arhitekti või maastikuarhitektiga. Projekteerimistingimustes on nõue luua terviklik lahendus ning kaasata projekteerimise volitatud vähemalt maastikuarhitekti tase 7 kutsetunnistust omav maastikuarhitekt. Lõplik tänavalahendus, sh jalg- ja jalgrattateed selgub projekteerimise käigus.</p>
			328.5.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kaaluda ka väikeste arhitektuurivõistluste läbiviimist keerukamatele sõlmpunktide lahendamiseks (trammiliini lõpp-punkt Stroomi rannas, Ristiku tänav viadukt koos vahetu ümbrusega, Sõle tänav ristide rohe- ja trammikoridoriga). Võistluste ülesande koostamise ja žüriise kutsuda ümbruse elanike esindaja. Kogu Põhja-Tallinna ja Stroomi ranna elukeskkonda suudab kavandavat trammiliini rikastada. Usume et kui trammiliini väärilt projekteerida, siis pärast eluviimist kiidavad seda ka kahtlevad elanikud.</li> </ul>	<p>Täname ettepaneku eest, kuid kahjuks tulenevalt välisrahastrateegia saamise tihedast ajagraafikust ei ole lihtsalt aega täiendavalt veel arhitektuurikonkursi läbi viia.</p>

329.	Eraisik M. P.	25.03.2025	329.1.	<p>Tramm hakkab liikuma minu maja juurest olenemata trassivalikust. Samas antud trassi on juba ca 5 aasta eest mainitud Putukaväila osana, st tramm ka seal kujutatud liikuma mööda Puhangu tänavat. Ajal mil KE, kes praegu valikut vägagi kritiseerivad, juhtis linna. Toona polnud selle üle ka mingit suuremat kära kui praegu, hoolimata, et avalikud esitlused ja arutelud toimusid.Liikudes tihhti läbi ja mööda Puhangu tänavat, siis värskendust vajab ta igal juhul, rohkem rohelust, paremad liikumisvõimalused jalakäijatele ja kergliiklejatele jpm. Ka Manufaktuuri-Sõle-Puhangu ristmik vajab lahendust, hetkel on see jalakäijana liigeldes ebanormaalne.Ühistranspordi osas on tramm väga hea valik. Kiire viis sõita nii rannaäärde kui ka kesklinna. Peasi, et trammid ja taristu oleksid valksed, töökindlad ning tekitaks ka võimalikult vähe vibratsiooni. Pole ka Stroomi rannapargi Puhangupoolne pisike osa pikas perspektiivis suur kaos vald võimalus tekitada parem keskkond kui praegu.Minu isiklik ettepanek on Puhangu tänava trassivalikuga jätkata, kindlasti aga kaasata kohalikkus kogukonda, eelkõige neid kes vahetult trammitee kõrval hakkavad elama. Kindlasti on vajalik tugev selgitustöö, muidu jääb nõ "NIMBY" domineerima kui levivad näiteks valeväited või õiget infot ei ole piisavalt/selgelt esitatud.Parimate soovidega, Kaera tn elanik</p>	<p>Täname toetava arvamuse eest! Nõustume teie ettepanekutega, üritame võimalikult palju arvestada kohalike murede ja ettepanekutega ning leida koos sobivad lahendused parima projekti väljatöötamiseks.</p>
330.	Eraisik T. S.	25.03.2025	330.1.	<p>Puhangu ja Pelguranna tänavatele ei ole vaja trammiteed ehitada. Ei ole vaja häirida meie vaikust. Olen kindel, et meie naabruskonna elanikud ei taha kuulda trammirataste kolinat ja uste avanemise vingumist. Ma olen siin elanud sünnist saadik ja olen veendunud, et trammil siia ei ole vaja.Olen veendunud, et trammid tekitavad ulatuslikku vibratsiooni mis on nii tervisele kui ka hoonetele kahjulik.</p>	<p>Projekteerimise käigus selgitatakse uuringute põhjal välja rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Põhja-Tallinna linnas kaswab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaam, kaugemal Hiiupea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikvusuuringu (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikvuseprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseivat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leia">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leia</a>Kehtiv).</p>
331.	Eraisik M. P.	25.03.2025	331.1.	<p>Ehkki Tallinna ühistransporti tuleb arendada ning uute trammiliinide rajamine peab jätkuma, tuleb seda teha kohalike elanike arvestades, erinevaid võimalikke variante esitades ning säästes Stroomi rannaparki ja Puhangu tänava keskkonda. Paraku on Tallinna linnavalitsus otsustanud läbi suruda ühe variandi, seda kohalikega arutamata ning alusuuringuid tellimata. Tõenäoliselt võtab trammil ümberpööramise ala Stroomi rannapargist suure tüki sportimiseks ja vaba aja veetmiseks vajalikku maad. Ka Puhangu tänav on kitsas ja sealne pöörang küsitava turvalisusega.</p>	<p>Roheala jääb suures ulatuses puutumata - tagasipöörde variant 2, mis on hetkel perspektiivsem, hõlmaks vaid 1,1% pargi pindalast. Kaalutakse kolme võimaliku tagasipöörde variandi vahel. Tõenäoliselt osutub valituks lahendus, mis võimaldab rannaparki maksimaalselt säästa, kuid samas ei lähe vastuollu tehnovõrgu valdajate nõuetega. Kindlasti oleks saanud perspektiivsete trasside valikul rohkem elanikke kaasata. Juhime tähelepanu, et koostamisel on ka Põhja-Tallinna üldplaneering, kus on elanikel võimalik tulevikuperspektiivides kaasa rääkida. Praegune trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leia">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leia</a>Kehtiv), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammil trassivalik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Välisrahauste taotlus on esitatud Pelguranna trammitee trassile A.</p>
			331.2.	<p>Ettepanek: Trammitee rajamisele peavad eelnema vajalikud alusuuringud, sealhulgas müra- ja vibratsiooniuring ning sisuline dialoog Pelguranna piirkonna elanikega, mille käigus on arutlusel kõik välja pakutud neli varianti, aga ka võimalus, et trammiliini ei rajatagi. Täna puudub ka linnavalitsuse otsus trammil trajektoori osas, mistõttu pole projekteerimistingimuste kinnitamine asjakohane. Enne tingimuste avalikustamist on vaja haldusakti.</p>	<p>Vt ka vastust punktis 331.1. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida lahendus müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimat võimalikku tehnoloogiat. Võtame tõsiselt kodanike tagasisidet ka olemasolevate trammide probleemide osas, üritame kaasata erinevaid eksperte ning töötada välja kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused, mille abil Pelguranna tramm saab täna olemasolevatest trammidest parem. Vajadusel viiakse projekteerimise käigus läbi ka muud vajalikud täiendavad uuringud.</p>
332.	Eraisik A.	25.03.2025	332.1.	<p>Kuigi ma ei ela kavandatava trammitee piirkonnas, soovin siiski avaldada oma toetust et projektile. Tramm on parim transpordiliik Tallinnas! Trammiteid peab rohkem ehitama. Kui elasin Kadriorus siis alati eelistasin trammil bussile.</p>	<p>Täname toetava arvamuse eest!</p>
333.	Eraisik K. A.	25.03.2025	333.1.	<p>Eelistaksin siiski esialgset trammitee varianti, kus tramm liikus mööda (vana raudteetammil) Putukaväila lõpuni ja pööras Kolde puistestele.Peale probleemse rannaalasse liikumise, oleks veel üks aspekt vana versiooni kasuks. Putukaväilas sõitev tramm säilitaks elu seal ka pikkadel pimedatel aastaaegadel. Hetkel on see küllaltki kõle koht. Uued teed ja valgustus kindlasti parandavad olukorda.Juhul kui valituks osutub 2-suunaline trammiliiklus Puhangu tänaval, loodan et käiku jääb endiselt ka buss nr. 40.</p>	<p>Täname arvamuse eest! Teie tagasiside edastatakse Tallinna Transpordiametile, võimalusel arvestatakse tagasisidega busside marsruutide ümberkorraldamisel. Variant D (ümberpöörde Putukaväilal) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukohta tõttu on potentsiaalsete reisijate arv väiksem.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Putukaväilal ja Kolde pst-i on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivset kasutajate arv peatuste läheduses väiksem.</li> <li>•Bisaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaaed ja Putukaväil Kolde pst otsas. Kõik see maksusum lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variante A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf">https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf</a></li> <li>•Variant D on vähem perspektiivlikam ka tulevik arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.</li> </ul>

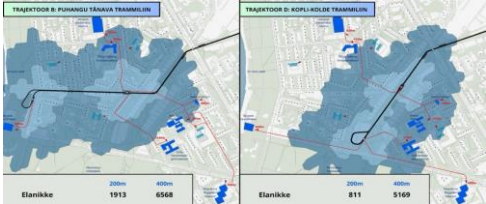



334.	Eraisik M. S.	25.03.2025	334.1.	Mõistan vajadust ja toetan Pelguranna trammitee rajamise mõtet. Kuid mis saab bussiliiklusest Puhangu tänaval? Ei ole otstarbekas jätta kitsale tänavale kolme ühistranspordivahendit. Kaera tänava elanikuna tunnen muret, kas jääb võimalus Ehte ja Nisu peatustest bussiga Vabaduse väljakule jõuda. Trammitrass võinuks kulgeda mööda endist raudteetammi Kolde puisteele, mille äärde on rajatud uus elamurajoon ja kust õpilastel olnuks lähem kooli jõuda. Ka rand koos rannahoonega ei jääks kaugele ning pöörang mere poole võimaldaks tulevikus samuti edasi ehitada teed Kopli poole.	Täname arvamuse eest! Teie tagasiside edastatakse Tallinna Transpordiametile, võimalusel arvestatakse tagasisidega busside marsruutide ümberkorraldamisel. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Loodavast trammipeatustest jääb Heleni kool ca 270 m ja Ehte Humanitaargümnaasium ca 410 m kaugusele, mis on mugava jalutuskäigu kaugusel. Tavapärase jalakäija jaoks sobiv kaugus ühistranspordipeatusest on ca 400-500 meetrit (ca 5-7 minutit jalgsi käimist). Pelgulinna Riigigümnaasiumil on juba täna hea ühendus Sõle tn ühistranspordiga (Sõle tn peatusest ca 240 m kaugusel), uuest loodavast trammipeatusest jääb Pelgulinna Riigigümnaasium ca 730 m kaugusele, mis on gümnaasiumõpilasele samuti sobivas jalgsi käidavas kauguses. Hetkel puudub Kalamajast mugav ja kiire ühendus Pelgulinna Riigigümnaasiumiga, mistõttu trammiliini tekkimisel see ühendus paraneb ja tagab ka kiirema liikumise linnaosasiseselt. Variant D (ümberpöörde Putukaväälil) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisijate arv väiksem. •Putukaväälil ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuste läheduses väiksem. •Bisaks ei otustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaaed ja Putukaväälil Kolde pst otsas. Kõik see maksumus lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf">https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf</a> •Variant D on vähem perspektiivlikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.
335.	Eraisik S.	25.03.2025	335.1.	Tere. Olen Puhangu 67 maja elanik ja see TAGASIPÕORDE VARIANT NR1 mis asuks otse Puhangu 67 maja akende all ei ole absoluutselt aktsepteeritav. Heli- ja mürapidavus sellistel paneelmajadel on ka väga puudulik.	Projekteerimisel selgitatakse uuringute põhjal välja rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitsta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.
			335.2.	Pigem teha suurem tagasipöörde mööda Pelguranna tn, Kolde pst ja otse tagasi Putukaväälile. Või veel mõistlikum variant, mis on ka läbi käinud teha tagasiõõre Putukaväälil lõppus enne Kolde pst.	Trammitee trassil Puhangu-Pelguranna-Kolde pst-Putukavääl oleks ehitustehniliselt keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisijate arv väiksem. •Putukaväälil ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv väiksem. •Trammitee suunamine Kolde pst-le tähendaks ka märgatavalt pikemat marsruuti (st aeglasem ühendus), mis vähendaks trammiliikluse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega. •Bisaks oleks lahendus ehitustehniliselt keerulisem, kui võrd Pelguranna tänavaga ja osaliselt Kolde pst-ga paralleelselt kulgeb suur kanalisatsioonitoru, mille peale ega lähedusse ei ole paralleelselt kulgevat trammiteed võimalik rajada (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused). Toru ümberehitamine on väga kallis ning ei kuulu antud projekti mahtu. Et trammiteed saaks selle trassivaliku järgi kavandada, peaks selle rajama rannaparki või Pelguranna tänav hoonete kõrval. Seda varianti ei valitud, kuna see lahendus oleks märkimisväärselt kulukam - see eeldaks tänavaruumi ümberkujundamist pikemas mahus, tooks kaasa ulatuslikuma tehnovõrkude ümberehituse linna eelarvest, oleks suuremas ulatuses muu liiklusega samas koridoris ning trammitee rannaparki kavandamisel hõlmaks suurema osa rannapargist kui variant A. •Selline marsruut on vähem perspektiivlikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A. Variantide A ja D (ümberpöörde Putukaväälil) võrdlust vt <a href="https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf">https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf</a>
336.	Eraisik A. Š.	25.03.2025	336.1.	Абсолютно бредовый проект. Испортит тихий район, увеличит уровень шума, безопасность дорожного движения пострадает. Для отдыха пропадет большая площадь пляжного парка.  Mitteametlik tõlge: Täiesti hull projekt. See rikub vaikset piirkonda, tõstab mürataset ja kannatab liiklusohutus. Suur ala rannapargist läheb puhkamiseks kaotsi.	Roheala jääb suures ulatuses puutumata - tagasipöörde variant 2, mis on hetkel perspektiivsem, hõlmaks vaid 1,1% pargi pindalast. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitsta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Projektiga tuleb ühtlasi tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse, seda ka ehitustööde ajal. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille eesmärgiks on tuvastada alavalku arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiaid.
337.	Eraisik K.	25.03.2025	337.1.	Tere, kuna vastu olevad inimesed on väga valjuhäälsed, siis tahtsin lihtsalt teada anda, et olen trammitee poolt :)	Täname toetava arvamuse eest!


338.	Eralisik T.	25.03.2025	338.1.	<p>Trammi rajamise LISAväärtus on mis? Võrreldes tänasega. Kui see tramm sõidaks edasi hoopis Paldiski maanteele, kuhu on ühistranspordiga stroomist väg ajamahukas eytvõtmine, oleks see alles väärtus. Aga viia rannapark laste jooksutrajekoorile ohtlikud rööpad - vabandage, mismoodi see kõik kokku sobib? Ah, et eraldatakse aia? = randa trammidepoolaade rajatis?</p>	<p>Täname arvamuse eest! Teie tagasidest edastatakse Tallinna Transpordiametile, võimalusel arvestatakse tagasidest busside marsruutide ümberkorraldamisel. Vt ka vastust punktis 338.3. Trammi leevendab ettenägelikult tulevikus süvenevaid liikuvusprobleeme Põhja-Tallinna linnaosas ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnaehituslikult eelistatud lahendusvariant A, kuivõrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisijate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõige paremini tuleviku arengutega. Projekti raames on plaanis Puhangu tänava avalik ruum kaasajastada ning lisada rohelust ja vaba aja veetmise võimalusi. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (sh pingid, esteetiliselt liisud elemendid), vähem tühja asfaltpinda. Tagasipöördel on trammi kiirus väike ning ehituslikult on võimalik inimesed suunata rööbasteed ohutult ületama ka näiteks linnamööbli või haljastusega, eesmärk on torupirdeid või aedasid mitte ette näha.</p> <p>Põhja-Tallinna liikuvusuuringu (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>) kohaselt ei ole Haabersti ja Põhja-Tallinna vahelised liikuvusprobleemid märkimisväärsed, kuna Põhja-Tallinnast peamised liikumised toimuvad Kesklinna ja Lasnamäe suunal. Seetõttu ei ole läbi Merimetsa kaitseala trammiteed kavandatud, kuna trammi rajamine väga pikas lõigus läbi metsa, kus ei ole potentsiaalseid reisijaid, pole otstarbekas ega majanduslikult põhjendatud. Teiseks on Merimetsa kaitseala kaitse-eeskirja kohaselt kaitsealal teede ja tehnoõrgu rajatiste rajamine ning ehitiste püstitamine ilma kaitseala valitseja nõusolekuta keelatud ning erandid on ette nähtud ainult kaitsekorraldus- ja puhkeotstarbekas või juba olemasolevatele rajatistele. Pikemas perspektiivis on Paldiski mnt-le Haabersti teenindav linnasuunaline tramm ette nähtud ning ühistransport hakkab liikuma ka Ädala tn pikendusest, mis paralleelselt Paldiski mnt-ga Haabersti-Põhja-Tallinna ühendust parandab. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207eiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207eiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks.</p>
			338.2.	<p>Paistab, et Puhangu tänavalt kaovad parkimiskohad.. Kuhu need asendatakse? Ka sinna maale rajatakse sealkandis uusi parkimiskohti?</p>	<p>Trammitee rajamisega parkimiskohtade arv tänaval väheneb, kuid projekteerimisel üritatakse säilitada nii palju kohti kui võimalik. Eeskislahenduses on Puhangu tänaval ette nähtud pikiparkimise kohti. Liikluskorralduslik lahendus (sh parkimine) selgub projekteerimise käigus. Parkimine on võimalik oma kinnistul, tänavamaal või avalikes parklates.</p>
			338.3.	<p>Selline jõuga surutav projekt on liiga kahtlane. Trajektoor on veider. Ranna alale tramm viia on jabur. Kitsaskohti siin mitte ei lahendada, vaid tuuakse juurde.Tänases maailmas ei kajastu trammide seisakud jooksvalt. Kas seda plaanitakse ka parandada? Kust raha selleks? Kas samas projektis? (Lapsed jäävad kooli hiljaks tulutult peatuses trammi oodates.... Õpetajad on karmid ka selliste põhjustega, märkused taas). Lisaks emotsioonidele on ülimalt palju arukaid põhjuseid selle projekti mõttetuse kohta. Eelised tunduvad jaburad, hābenemisevāārsed sulsa. Peaks paremini suutma.</p>	<p>Teie märkus seoses reaalaja info kehva kättesaadavusega edastatakse Tallinna Transpordiametile, sellega tegeletakse võimalusel käesolevatest projekteerimistingimustest eraldiseisvalt. Vt ka vastust punktis 338.1. Trammi liigub suures osas (Kopli tänavast kuni Puhangu tn alguseni) muust liikusest eraldiseisvalt, autodega ühel sõidurajal on tramm vaid Puhangu tänaval. Trammide liikustihedus ei ole nii suur, et hakkaks autodega konfliktki looma. Trammitee ehitamisega ning bussiliikluse ümberkorraldamisega muutub ühistransport kättesaadavamaks ja mugavamaks, et seda eelistada autole ning autode kasutamise vajadus väheneb. Kui trammiliinis peaks tekkima tõrkeid, siis ei tähenda see liikuskatkestust kogu piirkonnas - tõrge lahendatakse operatiivselt samamoodi nagu mujal linnas, nähes liikluses ette ümberkorraldused kuni tõrke kõrvaldamiseni.</p> <p>Põhja-Tallinna liikuvusuuringu kohaselt ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise. Arenevas Põhja-Tallinna linnaosas on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Trassi valik põhineb mitmel linna poolt tellitud uuringute ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalsed trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207eiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207eiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammi trassivalik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Välisrahaotuse taotlus on esitatud Pelguranna trammitee trassile A. Vt ka variantide A ja D (ümberpöörde Putukaväälal) võrdlust: <a href="https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valik%20p%C3%85B5jendus.pdf">https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valik%20p%C3%85B5jendus.pdf</a></p>

339.	Eraisik A. M.	25.03.2025	339.1.	<p>Tramitee Puhangu tänavale EI TAHAI Miks ei tehta seda trammiteed edasi mööda putukaväli kuni Kolde puisteeni? See variant on täiesti maha võetud. Lisasin selle pildile rohelise joone.Kolde puistee äärde jääb kolm kooli ja suunates trammi Puhangu tänavale ei ole se kuidagi abiks nende koolilastele: Riigigümnaasium, endine vene kool ja lisaks Heleni kool. Kui tramm Koldeni sõidaks saaks kõikide koolide lapsed seda kasutada.</p> 	<p>Vt ka vastust punktis 339.2. Trassi valik põhineb mitmel linn poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammi trassivalik. Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnaehituslikult eelistatud lahendusvariant A, kuivõrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisi ajate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõige paremini tuleviku arengutega. Loodavast trammipeatusest jääb Heleni kool ca 270 m ja Ehte Humanitaargümnaasium ca 410 m kaugusele, mis on mugava jalutuskäigu kaugusel. Tavapärase jalakäija jaoks sobib kaugus ühistranspordipeatusest on ca 400-500 meetrit (ca 5-7 minutit jalgsi käimist). Pelgulinna Riigigümnaasiumil on juba täna hea ühendus Sõle tn ühistranspordiga (Sõle tn peatusest ca 240 m kaugusel), uuest loodavast trammipeatusest jääb Pelgulinna Riigigümnaasium ca 730 m kaugusele, mis on gümnaasiumiõpilasele samuti sobivas jalgsi käidavas kauguses. Hetkel puudub Kalamajast mugav ja kiire ühendus Pelgulinna Riigigümnaasiumiga, mistõttu trammiliini tekkimisel see ühendus paraneb ja tagab ka kiirema liikumise linnaosasiseselt.</p> <p>Variant D (ümberpöörde Putukaväälal) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisi ajate arv väiksem.</p> <p>•Butukaväälal ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuste läheduses väiksem.</p> <p>•Bisaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks ilkvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaeet ja Putukavääl Kolde pst otsas. Kõik see maksumus lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variante A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjenduse.pdf">https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjenduse.pdf</a></p> <p>•Variant D on vähem perspektiivlikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.</p>
			339.2.	<p>Räägitakse kogu aeg, et seda trammi on vaja Puhangu tänava inimestel, ei taha ei mina ega meie naabrid seda. Hetkel tundub, see projektina, et raha on vaja lihtsalt ära kulutada. Ebareaalne, et kohalike inimesi lihtsalt ei kuulata.</p>	<p>Vt ka vastust punktis 339.1. Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengulade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikumisprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Tramitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Tramitee ehitamise järgselt korregeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>).</p>
				<p><b>B Avalikul väljapanekul esitatud arvamused projekteerimistingimuste eelnõu kohta (edastatud Põhja-Tallinna Valitsusele kohapeal või e-posti teel)</b></p>	
340.	Eraisik O. R.	03.03.2025	340.1.	<p>Уважаемая управа,трамвай на штрмку не нужен и вреден.Он снижает качество жизни местных жителей.В первую очередь это шумовое загрязнение.Визг рельсов в 5 утра на развороте еще никому не казался приятным,также это снижение безопасности детей,также это беспелезность аппендикса в принципе.Зимой и осенью некому пользоваться этим мсришрутом</p> <p>Mitteametlik tõlge: Kallis valitsus, tramm on tarbetu ja kahjulik. See vähendab kohalike elanike elukvaliteeti. Esiteks on see mürasaaste. Rööbastel krigistamine kell 5 hommikul ümbersõidul pole kunagi kellelegi meeldiv tundunud, see vähendab ka laste turvalisust, samuti on see mõttetu. Talvel ja sügisel pole seda marsruuti keegi kasutada.</p>	<p>Projekteerimise käigus selgitatakse uuringute põhjal välja rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Stroomi rand ja park on ülelinnalse tähtsusega puhkeala ning taotluse eesmärk on promenaadi väärtust ning kõrg- ja madalalajastust maksimaalselt säilitada, luues koos trammiteega terviklikud tänavalahenduse. Puhangu tänav avalik ruum terviklikult kaasajastada ning lisada rohelust ja vaba aja veetmise võimalusi. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem kaunistust ja linnamööblit (sh pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltipinda. Põhja-Tallinna liikuvusuuringu kohaselt ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikumisprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise. Arenevas Põhja-Tallinna linnaosas on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Trassi valik põhineb mitmel linn poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Ka koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Tramitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Tramitee ehitamise järgselt korregeeritakse busside marsruute (bussiliiklus väheneb), et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>).</p>

				<p>Olen teadlik , et trammide müraga mis on täna kasutusel Põhja-Tallinnas on probleemid näiteks Kopli tänaval.</p> <p>Küsimus kas projekteerimistingimustes tuleb ka eraldi nõue täitmiseks , et mõeldavate trammide maksimaalne helirõhutus LAFmax oleks &lt;= 75 dB vastavalt keskkonnaministri määruise nr 71 nõuetele?</p> <p>Uuel arendusel Kalamjas tegime müra mõõdistused ja Kajaaja Akustika OÜ akustika ekspert jagas järgmist arvamust.</p> <p>"Sama tänavaga ja trammitee lõigu kohta on koostatud hiljem Tallinna linna strateegilise mürakaardi koostamisel müraarvutused ja kui võrrelda mürakaartide õise ajavahemiku tulemusi (2022 siseriiklik mürakaart, Öine [Ln]), siis Kopli tn 64 hoone välispiirdele mõjuvad liiklusmüraarvutused on väga sarnased. Olen andnud omapoolse varasema hinnangu, et projekteeritud välisseina konstruktsioon koos paigaldatud välisavaldatidega vastab EVS 842 järjse meetoodika alusel leitud ühisolusiooni nõudele. See hinnang põhines nii DP raames koostatud mürahinnangu tulemustele kui ka 2023.a avalikustatud 2022.a andmete alusel koostatud strateegilistel mürakaartidel (viimase tellijal Tallinna linn). Varasemalt ei ole teada olnud asjaolu, et Tallinna linna poolt ostetud Hispaania päritolu trammid CAF Urbos põhjustavad Volta trammipeatustes lahkudes väga spetsiifilise heli, mis on nii kõrge, mis ületab õise aja väliskekkonnanõuded maksimaalse lubatud helirõhutamise oluliselt. Antud lühaegne heli tõstab ka vahetult peatuse ümber jääval alal ekvivalentse (keskmise) helirõhutamise kõrgemaks. Antud hüpotees tekkis Kajaaja Acoustics OÜ poolt 22.11.2023 teostatud asukohaga tutvumisel, kus fikseerimise lühaegselt erinevate trammide mõõdumise helirõhutamised ja mida kinnitas 06.02.2024 6.00-7.00 teostatud helirõhutamise mõõtmine väliskekkonnas.</p> <p>Kui mõeldavate trammide maksimaalne helirõhutus LAFmax oleks &lt;= 75 dB vastavalt keskkonnaministri määruise nr 71 nõuetele, siis ei oleks tekkinud ka maksimaalsete helirõhutamise ületamist siseruumides ja ka ekvivalentne helirõhutus oleks olnud madalam.</p> <p>Kui selline asjaolu sai tuvastatud väliskekkonnas, siis lahenduseks oli oluliselt parema heliisolatsiooniga akende paigaldamine tagamaks siseruumides nõuete täitmine."</p>	<p>Projekteeritule tule vastavalt kehtivatele standarditele, juhenditele, määrustele ja teistele valdkonna reguleerivatele õigusaktidele. Vastavad müra ja vibratsiooni nõuded on lisatud projekteerimistingimustesse (vt p.5.1- 5.3) Tootleja on projekteerimistingimustesse koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgselt tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimat võimalikku tehnoloogiat. Võtame tõsiselt kodanike tagasisidet ka olemasolevate trammide probleemide osas, üritame kaasata erinevaid eksperte ning töötada välja kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused, mille abil Pelguranna tramm saab täna olemasolevatest trammidest parem. Vajadusel viiakse projekteerimise käigus läbi ka muud vajalikud täiendavad uuringud.</p>
342.	Eraisik V. S.	11.03.2025	342.1.	<p>Я живу в 16-ти этажном доме по ул. Ehte 2 и мои окна выходят на Putukaväli, где уже проложили дорожки, засеяли газоны и построили две спортивные площадки. Из проекта не ясно как будет проходить трамвайные пути около нашего дома: будут ли они проходить там где раньше была железная дорога, или трамвай будет идти по дорожкам Putukaväli ? Я живу в этом доме с 1984 года, тогда у меня под окнами ходил поезд, что доставляло большое неудобство, и мне не хочется чтобы теперь под моими окнами ходил трамвай.</p> <p>Mitteametlik tõlge: Elan 16-korruselises majas tänaval. Ehte 2 ja minu akendest avaneb vaade Putukaväle, kuhu on juba rajatud teed, külvatud muru ja rajatud kaks spordiväljakut. Projektist ei selgu, kuidas trammiröödavad meie maja juures koosnaks hakkavad: kas need sõidavad seal, kus varem oli raudtee või läheb trammide mööda Putukaväli radu? Olen selles majas elanud aastast 1984, siis sõitis mu akende all rong, mis tekitas suuri ebamugavusi ja ma ei taha, et trammid akende all praegu sõidaks.</p>	<p>Kopli tänavast kuni Sõle tänav ristmikuni ja ristmikust kuni Puhangu tn alguseni kavandatakse trammitee liiklusalale, kus varasemalt kulges raudtee. Edasi liigub tramm mööda Puhangu tänavat Pelguranda. Vt ka materjal: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> Seega planeeritav tramm hakkab teie majast Ehte tn 2 mööda sõitma. Projektiaga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse, seda ka ehitusööde ajal. Tootleja on projekteerimistingimustesse koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgselt tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogilisi. Vt ka PT punktid 5.1-5.3.</p> <p>Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummutamid rööbastel alla, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapinnale rajatud isoleerimata trammirööbastel täiskiriusel liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegseid lahendusi, mille abil müra ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte tramm. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklusühendus trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.</p>
343.	Eraisik V. J.	12.03.2025	343.1.	<p>Olen Kolde 102 korterühistu maja elanik 1980. aastast. Minu isikliku hinnangu kohaselt võis sügavas põhmellis inimesel pähe tulla idee trammiliinist Pelgulinna asumis Puhangu tänavaga aarde tagasipöörega Stroomi rannapargi puhkeala juures.</p> <p>Projekti põhiee olemus on mitmekesistada piirkonnas olemasolevat ühistransporti (bussid) trammide lisamisega. Üldiselt on idee õige. Miks aga valiti trammimarsruut mööda kitsast Puhangu tänavat väljapääsuga Stroomi rannikualale?</p> <p>Eelmised linnavõimud kavandasid ju sellele trammiliinile teistsuguse marsruudi. Üks linnavõim põhjendab marsruudi muutmist pelgulinna elanike kasvava vajadusega sõita kesklinna. Küll aga tagavad praegu selle piirkonna elanike ühenduse pealinna kesklinnaga piisavalt bussid nr 3, 35, 40 ja 66 ning samuti lähedal sõitvad trammid mööda Kopli tänavat nr 1 ja 2. Ühistranspordi kättesaadavus ka tiptunnil on üsna normaalne. Selle piirkonna elanikel on palju suurem vajadus transpordihenduste järele linna teiste piirkondadega. Seetõttu ei vähenda trammiliini rajamine Puhangu tänavaga aarde Pelgulinna piirkonna elanike erasõidukite liikumist. Pelgulinna asumis massiline arendus valmis juba mitukümmend aastat tagasi ja uusi elumurajone siia oodata ei ole.</p>	<p>Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnaehituslikult eelistatud lahendusvariant A, kuivõrd see tagab kiire ja kõlge otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisirajate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõlge paremini tuleviku arengutega. Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Üksaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsidud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasutus otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207eiaahektiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207eiaahektiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammil trassivalik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäätud võimalust pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Värsirahastuse taotlus on esitatud Pelguranna trammitee trassile A. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Elanike arv kasvab eelkõige koostatava Põhja-Tallinna üldplaneeringu arengualadel: Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaam, kaugemal Hundipea Paljassaeres ning Seewaldi alal, kuid sellega seoses tekki liikluskorrum hakkab mõjutama kogu Põhja-Tallinna linnaosa. Trammitee ehitamisega ning bussiliikluse ümberkorraldamisega muutub ühistransport kättesaadavamaks ja mugavamaks, et seda eelistada autole ning autode kasutamise vajadus väheneb.</p>
			343.2.	<p>Ага kus on oodata märkimisväärselt rahvaarvu kasvu, on praegu ehitusjärgus olev Hipodroomi Linnak. Pelgulinna trammiliini ehitus peaks algama Sõle tn. ristumisega ja Putukaväli laia ruumi kasutamisega. Pärast Kolde pst. ületamist peaks trammiliini minema Hipodromi Linnaku juurde ja tegema tagasipööre Merimetsa haigla kandis - see oleks tõesti kasulik projekt. Edaspidi võiks sellist trammiliini rajada mööda Mustamäe teed või Paldiski mnt. Õismäe mikrorajooni. Võib-olla pole sel juhul vaja trammiliine Suur-Ameerika ja Endla tänavaga aarde rajada.</p>	<p>Põhja-Tallinna liikuvusuuringu (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>) kohaselt ei ole Haabersti ja Põhja-Tallinna vahelised liikuvusprobleemid märkimisväärsed, kuna Põhja-Tallinnast peamised liikumised toimuvad Kesklinna ja Lasnamäe suunal. Seetõttu ei ole läbi Merimetsa kaitsela trammiteed kavandatud, kuna trammil rajamine väga pikas lõigus läbi metsa, kus ei ole potentsiaalselt reisirajad, pole otstarbekas ega majanduslikult põhjendatud. Teiseks on Merimetsa kaitsela kaitsvate eeskirja kohaselt kaitsela teede ja tehnovõrgu rajatiste rajamine ning ehitiste püstistamine ilma kaitsela valitseja nõusolekuta keelatud ning erandid on ette nähtud ainult kaitselkorraldus- ja puhekõestatarkes või juba olemasolevatele rajatistele. Pikemas perspektiivis on Paldiski mnt-le Haaberstist teenindav linnasualine tramm ette nähtud ning ühistransport hakkab liikuma ka Adala tn pikendusest, mis paralleelselt Paldiski mnt-ga Haabersti-Põhja-Tallinna ühendust parandab. Järk-j</p>

346.	Eralisk (nimi pole loetav)	13.03.2025 (arvamus esitatud LOVis kohapeal)	346.1.	<p>Мы против трамвая, т.к. уже достаточно автобусов. Когда начали говорить о трамваях, еще не было автобусов №35 и 66. Лучше в час пик или в летний период добавить несколько автобусов. У 66-го больше перерывы, в час всего 2 или 5 автобуса. В павильонах на остановках желательно установить нормальные скамейки. Особенно на Пельгурана, чтобы могли сидеть не 2-3 человека.</p> <p>Mitteametlik tõlge: Oleme trammi vastu, sest... Busse on juba piisavalt. Kui trammidest rääkima hakati, polnud busse nr 35 ja 66. Parem on mitu bussi lisada tiipituunil või suvel. 66. on pikad vaheajad; tunnis sõidab ainult 2 või 5 bussi. Bussipeatuste paviilonidesse on soovitat paigaldada tavalised pingid. Eriti Pelgurannal, et istuda saaks rohkem kui 2-3 inimest.</p>	<p>Täname arvamuse eest! Teie tagasiside edastatakse Tallinna Transpordiametile, võimalusel arvestatakse tagasisidega busside marsruutide ümberkorraldamisel. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Trammid on suurema veovõimega, mahutades rohkem inimesi kui buss (1 tramm=3-4 bussi kandevõime poolest). Seega on tramm parem variant, kui võrd rohkemate busside lisamine vaid võimendaks tulevikus liikluskooormuse suurenemisel ummikute tekkimist. Lisaks näiteks kui trammid sõidavad 10-minutilise sagedusega kummaski suunas, mis annab kokku 12 tramm tunnis, siis sama hulga reisirajate vedamiseks oleks vaja umbes 50 bussi, mis tähendab bussi iga 2-3 minuti tagant ja mis omakorda tähendab oluliselt suuremat müra.</p>
347.	Eralisk K. K.	13.03.2025	347.1.	<p>Pelgulinna elanikuna mina EI POOLDA trammitee rajamist Stroomi rannapargi arvelt (trajektor B) ning olen oma rahulolematust üles näidanud osaledes rahvaalgatuses: „Pelguranna trammiteed ei tohi rajada Stroomi rannapargi ja Puhangu tänav arvelt“. (<a href="https://rahvaalgatus.ee/initiatives/1319-pelguranna-trammiteed-ei-tohi-rajada-stroomi-rannapargi-ja-puhangu-tanava-arvelt">https://rahvaalgatus.ee/initiatives/1319-pelguranna-trammiteed-ei-tohi-rajada-stroomi-rannapargi-ja-puhangu-tanava-arvelt</a>).</p> <p>Pelguranna elanikuna eelistan trajektoori D: KOPLI-KOLDE TRAMMILINI.</p> 	<p>Variant D (ümberpöörde Putukaväälal) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukohta tõttu on potentsiaalsete reisirajate arv väiksem.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Putukaväälal ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuste läheduses väiksem.</li> <li>Isaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaed ja Putukavääl Kolde pst otsas. Kõik see maksumus lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.tellahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjhendus.pdf">https://live.s3.tellahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjhendus.pdf</a></li> <li>Variant D on vähem perspektiivlikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.</li> </ul>
			347.2.	<p>Kohaliku elanikuna ma ei nõustu linnapea Jevgeni Ossinovski väitega kui trammitee trajektoorks on B „Puhangu tänav trammiliini“. „Stroomi rannast kesklinna sõitma hakkavad kaasaegsed mugavad trammid tõstavad piirkonna väärtust ja vähendavad elanike vajadust igapäevase autokasutuse järele. Uus trammiliin tagab hea juurdepääsu Põhja-Tallinna lasteaedadele, koolidele, kogukonnamajale, noortekeskusele, Stroomi kaubanduskeskusele ja rannale. Lisaks võimaldab trammitee rajamine terviklikult kaasajastada ja atraktiivsemaks muuta ka Puhangu tänavat, kuhu on plaanis lisada rohelust ja vaba aja veetmise võimalusi.“ (<a href="https://www.tallinn.ee/et/uudis/uleskute-anna-pelguranna-trammiliini-kohta-tallinnale-tagasisidet">https://www.tallinn.ee/et/uudis/uleskute-anna-pelguranna-trammiliini-kohta-tallinnale-tagasisidet</a>)</p> <p>Olen Põhja-Tallinna vanema Külli Tammuriga ühte meelt, et „Põhja-Tallinna tänane liikluskorraldus pole jätkusuutlik.“ Seoses kommentaariga, et meedias on alanud kibe poliitvõitlus – kes, kus ja millal otsustas ära konkreetse trajektoori trammiliini jaoks ei oma minu kui Pelgulinna elanikule tähtsust. Tähtsam on see, et võetakse lõpuks vastustus ning kuulatakse kohalike elanike arvamust ning vajadusel tehakse ka vigade parandust ning ei toetuta väitele, et iga suur muutus tekitab alati vastakaid arvamusi. Loodan väga, et Euroopa Liidu raha kulutatakse otstarbekalt.</p>	<p>Trassi valik põhineb mitmel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal välja töötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavalikogus võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/4241120230207/leia/kehtiv">https://www.riigiteataja.ee/akt/4241120230207/leia/kehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammi trassivalik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Välisrahistuse taotlus on esitatud Pelguranna trammitee trassile A, kui võrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudi ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisirajate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõige paremini tuleviku arengutega.</p>
			347.3.	<p>Tuginedes „Põhja-Tallinna sõnumid, märts 2025“ linnaosavanema veerule, kus Põhja-Tallinna vanema Külli Tammura väidab, et: „On lastud ringlema terve hulk väiteid, nagu raiutakse trammitee tarvis maha suurem osa rannapargist. Trammi ümberpöördekohas Stroomi rannapargis tuleb tõesti ilmselt raiuda ka üksikuid puid, kuid pargi suurust arvestades räägime siinkohal väikestest killukestest. Ümberpöördekoht tuleb maitsekalt ja turvaliselt pargikeskkonda sobitada ning haljastus maksimaalselt taastada või asendada.“</p> 	<p>Väiksem tagasipöörde ring on 1,1% pargi pindalast, suurem ring 3,4% pargi pindalast - seega roheala jääb suures osas puutumata. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisasja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitsta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnovõrgu valdaja poolt.</p>


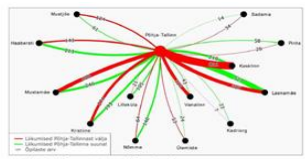
			347.4.	<p>Minu seisukot on, et tegelikult ei ole vahet kui suur see pöörang tuleb, sest igal juhul killustab see haljasala. Kohaliku elanikuna tean, et antud teed mööda liigub väga palju inimesi jalutades, lapsi tõukerattaga sõites. Aga senise turvalise ja pika raja asemel peab hakkama trammiteed ületama. Lisaks tekib uus mürafoon senisele puhkealale (suvel päevitavad inimesed antud alal, pensionärid kogunevad ja mängivad malet ja kabet). Selline arvamus ei ole ainult minul (<a href="https://www.facebook.com/PohjaTallinn">https://www.facebook.com/PohjaTallinn</a>)</p> <p>Kohaliku elanikuna leian, et on lausa mitu põhjust, miks ei peaks trammi ja selle pöördekohta tulema pargialale: (Foto Stroomi pargialast)</p> <p>•Killustab puhkeala ja võtab ära rohelaia kohalikest elanikest (vaatamata Külli Tammura väitele, et: "Pargi suurst arvestades räägime siinkohal väikesest killukesest"). Lähtuvalt Tallinna 2035 Arengustrateegiale on Tallinn looduslähedane. Siin on palju inimestele mugavaks kujundatud linnaväljakuid, parke ja muid tegutsemispaiku. Hetkel soovitakse toimivat parki hävitada. Stroomi rannaparki ei tohi mitte mingil juhul trammiteed ehitada.</p> 	<p>Vt ka vastust punktis 347.3. Erinevaid eesmärke ja huvisid on vaja tihti tasakaalustada. Ühtlasi on Tallinna arengustrateegia 2035 eesmärgiks edendada säästlikku liikumist ning parendada ühistranspordi kättesaadavust, luues uued ühistranspordihendused kesklinnaga ja kasvatades ühistranspordi kasutajate arvu. Mõistame teie seisukohta, kuid terviklik lahendus on võimalik luua ka mõlemat eesmärki silmas pidades. Stroomi rand ja park on ülelinnalise tähtsusega puhkeala ning taotluse eesmärk on promenaadi väärtust ning kõrg- ja madalhaljastust maksimaalselt säilitada, kaasates projekteerimistöödesse ka maastikuarhitekt. Pargis ei ole jalakäijatel ühtegi ristumist trammiteega. Ainus ristumine toimub Pelguranna tänaval, aga seal paikneb ka täna sõidutee ja ühistranspordi liiklus. Projekteerimisel nähakse ette eri liiklejate liikumisruumi selge tähistamine. Tagasipöördel on trammi kiirus väike ning ehituslikult on võimalik inimesed suunata rööbasteed ohutult ületama ka näiteks linnamööbli või haljastusega. Projekteerimisel selgitatakse uuringute põhjal välja ka rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed.</p>
			347.5.	<p>•Eisab ebaturvalisust ja paikset müra. ( Trammitee pöördekoht on vastuolus Tallinna 2035 Arengustrateegiaga. Arengustrateegia strateegilise sihiga 3 "Terve Tallinn liigub". Elukeskond toetab inimeste head tervist.</p>	<p>Vt ka vastust punktis 347.4. Tallinna arengustrateegia „Tallinn 2035“ üheks eesmärgiks on edendada säästlikku liikumist ning parendada ühistranspordi kättesaadavust. Kavandatav tegevus on kooskõlas linna arengustrateegiatega, luues uued ühistranspordihendused Balti jaama ja kesklinna suunal ning kasvatades ühistranspordi kasutajate arvu. Tallinna Linnavolikogu võttis 16.11.2023 vastu määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammi trassivalik. Kavandatav on määrusega kooskõlas. Trammitee rajamist planeeritavale asukohale toetab ka koostamisel olev Põhja-Tallinna üldplaneering, mille kohaselt on alale ette nähtud eraldiseisev (rööbas) ühistransport (ühistranspordi skeem).</p>
			347.6.	<p>•Pelgulinna on aktiivselt arenenud, ehitatud juurde uusi maju (Helme tänava kvartal. Kodulahe kvartal ning ehitusjärgus on ka Hipodroomi kvartal). Arvestama peab seda, et Stroomi rannapark ei ole kummist ja olen seisukohal, et Stroomi rannaparki ei tohi mitte mingil juhul trammiteed ehitada (ka väikesele killukesele alale). Pelgulinna elanikuna tajun, et antud projektiga tehakse just arengustrateegiale vastupidist: võetakse elanike turvalisus, võetakse pargiala jne. Jääb mulje, et projekti kiidavad heaks need kes antud rajoonis ei ela ning neil puudub selge ülevaade rajoonist ning kohalike elanike vajadustest. Oluline on võtta kuulda kohalike elanike arvamusi, et Pelgulinna jääks jätkuvalt kohaks kus soovitakse elada.</p> <p>Pelgulinna elanikuna kõnetab mind trajektoor D: Kopli-Kolde trammiliin.</p>  	<p>Vt vastust punktides 347.1.-347.4.</p>

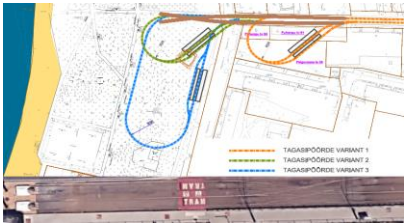
			<p>Häirib, et sellisest suurest et projektist on välja jäänud Putukavälja äärtes olevad paneelmajad, uus Kolde Pst. kortermaja, Padelikeskust, Helme tänava kortermajad, Hipodroomi arendus, Pelgulinna Riigigümnaasium. Trajektoor D suur eelis on see, et ta jätab alles Stroomi rannapargi ning sellega hoiab Tallinn looduskeskonda mis samal ajal parandab inimeste heaolu ning mõjub hästi vaimsele ja füüsilisele tervisele. Puhtam õhk ja vähem müra rannapargis soodustavad värskes õhus viibimist ning tervislikku ja stressivaba liikumist rannapargis (trammiliin rannapargis lisaks pingeid turvalisuse aspektis ning müra puhkealal ning on vastuolus Tallinna 2035 Arengustrateegiaga sihtidega). Samuti hoiaks trajektoor ära ummikuid Sõle, Paldiski mnt, Tulika ja Taksopargi juures. (Foto: 9.märts Helme tänava olukord. Padelikeskuse külastajad on hõivanud kõik parkimiskohad ning teeääred nii, et hoovist välja sõitmine on ohtlik piratud nähtavuse tõttu)</p> 	<p>Vt ka vastust punktis 347.1., 347.4. ja 347.5. Puhangu-suunalise trammikoridori peamiseks eeliseks on kiire ja otse ühendus Balti jaama ning kesklinna suunal. Trammitee suunamine Kolde pülesteele tähendaks märgatavalt pikemat marsruuti, mis vähendaks trammiliikluse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega. Trassi valikul oli õheks oluliseks tingimuseks peatuste ümbruses kõrge tihedusega asustuse olemasolu, et trammiliikluse võimalik kasutada võimalikult paljudel inimestel, mh tagades optimaalse kauguse erinevatest ümberkaudsetest asutustest. Trammipeatustest jääb Stroomi kaubanduskeskus ca 430 m kaugusele, LÕV ca 330 m kaugusele, Heleni kool ca 270 m, Ehte Humanitaargümnaasium ca 410 m kaugusele, lasteaiad Pääsupesa vähem kui 200 m kaugusele. Ühistranspordi kavandamise osas jäävad eelmainitud sihtkohad küllaltki mugava jalutuskäigu kaugusele. Tavapärase jalakäija jaoks sobiv kaugus ühistranspordipeatusest on ca 400-500 meetrit (ca 5-7 minutit jalgsi käimist). Pelgulinna Riigigümnaasiumil on juba täna hea ühendus Sõle tn ühistranspordiga (Sõle tn peatusest ca 240 m kaugusel), uuest loodavast trammipeatusest jääb Pelgulinna Riigigümnaasium ca 730 m kaugusele, mis on gümnaasiumilõplasele samuti sobivas jalgsi käidavas kauguses. Hetkel puudub Kalamajast mugav ja kiire ühendus Pelgulinna Riigigümnaasiumiga, mistõttu trammiliini tekkimisel see ühendus paraneb ja tagab ka kiirema liikumise linnaosasiseelt. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25, vt määruse lisa "Tallinna jätkusuutliku linna liikuvuse kava 2035" <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a></p>
			<p>Pelgulinna elanikuna näen trammiteed Putukaväljal. See oleks ainuõige otsus. Siis peavad tõseti paika väited:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tagab haridusasutustele hea teenindamise (Pelguranna Riigigümnaasium, Ehte Gümnaasium, Pääskese lasteaiad, Heleni kool).</li> <li>• Stroomi rand on väikese jalutuskäigu kaugusel (alles jääb inimestele Stroomi rannapark. Kooskõlas Tallinna Arengustrateegiaga).</li> <li>• Võimaldab kaasaajastada tänavaruumi (Putukavälja umbrus muutuks veelgi atraktiivsemaks).</li> </ul> <p>Miks ei ole osutunud valituks trajektoor D? Mis takistab trajektoori D rajamist? Kas elanike arvus (trajektooris D) on arvestatud ka ehitatava Hipodroomi kvartaliga? Kas arvestatud on ka Pelguranna Riigigümnaasiumi ning Padelikeskuse külastajatega?</p>	<p>Täname arvamuse eest! Vt ka vastust punktides 347.1.-347.7. Hipodroomi kvartal jääks Kolde pst trammiteest rõhkem kui 900 m kaugusele, mistõttu sellega ei ole D variandis arvestatud. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.telahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hijendus.pdf">https://live.s3.telahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hijendus.pdf</a></p>
348.	Erakisik A. S.	14.03.2025	<p>348.1.</p> <p>Avalik pöördumine Põhja-Tallinna Linnaosa Valitsuse poole. <a href="https://www.facebook.com/groups/838979896133432/permalink/9708329252531741/">https://www.facebook.com/groups/838979896133432/permalink/9708329252531741/</a>  Leian, et peaksite Pelgurannas trammiprojekti lõpetama, sest sellele projektile lähimate majade elanikud on selle vastu! Solidaarsusena nendega olen Põhja-Tallinna elanikuna ka selle vastu!</p> <p>Открытое обращение к районной управе Пыхья-Таллинна.  Считаю что вам следует прекратить проект трамвая в Пельгуранна, так как жители дома которых находятся ближе всего к этому проекту, против! Из солидарности с ними, я как житель Пыхья-таллинна, тоже против!</p>	<p>Täname arvamuse eest! Vt vastust punktides 348.2. ja 348.3.</p>
			<p>348.2.</p> <p>Не создавайте новую проблему, но решайте те проблемы которые уже существуют, например детский сад на Madala tn 13, 10315 Tallinn, который требует капитального ремонта в связи с тем что там проблема с чёрным грибом. Отказываясь решать эту ужасную проблему вы демонстрируете мизантропический характер вашего правления и политики. Есть проблема с цехом на Karjamaa tn 10, 10416 Tallinn, который с 2013 года сильно беспокоит жителей Карьямаа, для чего требуется завершить разрешение на эксплуатацию этого цеха.  Есть проблема с заводом на Nõlva tn 6, 10416 Tallinn, от которого идёт вонь которая сильно беспокоит жителей Пыхья-Таллинна, для чего требуется завершить разрешение на эксплуатацию этого завода.</p> <p>Mitteametlik tõlge: Ärge tekitage uut probleemi, vaid lahendage juba olemasolevaid probleeme, näiteks Madala tn 13, 10315 Tallinn, lasteaiad, mis vajab kapitaalremonti seoses mustaseene probleemiga. Keeldudes seda kohutavat probleemi lahendamast, demonstreerite oma valitsuse ja poliitika misantroopset olemust. Karjamaa elanikele alates 2013. aastast suureks mureks olnud töökojaga aadressil Karjamaa tn 10, 10416 Tallinn on tekkinud probleem, mille jaoks on vaja vormistada selle töökoja tegutsemisluba. Probleem on Nõlva tn 6, 10416 Tallinn, tehasega, millest levib Nõlva-Tallinna elanikke tugevalt häiriv hais, mille jaoks on vajalik selle tehase kasutustuba vormistada.</p>	<p>Täname tähelepanu juhtimast! Edastame murekohad Põhja-Tallinna Valitsusele. Teiste probleemide kohta linnas palume edastada info kommunaal@tallinn.lv ja pohja@tallinnlv.ee ning nendega tegeletakse käesolevatest projektieeringistingimustes eraldiisevalt.</p>
			<p>348.3.</p> <p>На деньги сэкономленные от проекта с трамваем можно решить огромное количество проблем в городе, но я вижу что вы не то что не решаете существующие проблемы, но нагло и поперёк воли жителей Пельгуранна продавливаете проект с трамваем в Пельгуранна, я предполагаю что вы это делаете в хищнических интересах крупного бизнеса который собирается превратить Пыхья-Таллинн в человекийн, заселив в него 40 000 — 50 000 человек, для чего потребуются построить множество жилищлоады, что предполагает ущерб интересам жителей Пыхья-Таллинна. Вы демонстрируете мизантропическое поведение так как с множеством уловок отказываетесь учитывать интересы жителей Пыхья-таллинна, что возмущительно.</p> <p>Mitteametlik tõlge: Trammiprojektist säästetud rahaga saab linnas lahendada tohutult palju probleeme, aga ma näen, et te mitte ainult ei lahenda olemasolevaid probleeme, vaid surute jultunult ja vastu Pelguranna elanike tahtmist läbi Pelguranna trammiprojekti, eeldan, et teete seda suurari rõõvelikes huvides, asustades Põhja-Tallinna 40 000 — 50 000 inimest, mis eeldaks palju elamispinna väljaehitamist, mis kahjustaks Põhja-Tallinna elanike huve. Demonstreerite misantroopset käitumist, kuna keeldute paljude nippidega Põhja-Tallinna elanike huve arvestamast, mis on ennekuulmatu.</p>	<p>Välisrahastus on määratud Pelguranna trammitee trassile, seda raha ei ole võimalik mõnele teisele lõigule ümber suunata. Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõhike arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubaajam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rõhkem autosid ning sõiduteedel liikumine saab olema raskestatud (rõhkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistranspord, muust transpordist eraldiisev rööbasühistranspord (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liiklust eraldiisevat rööbasühistranspordi, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust.</p> <p>Trassi valik põhineb mitmel linn poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsiidud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatõutatud trass. Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linna liikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammli trassivalik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammitee ehitamise järgset korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Välisrahastuse taotlus on esitatud Pelguranna trammitee trassile A, kuivõrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asuti, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisijate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõige paremini tuleviku arengutega.</p>



349.	Eraisik A-P. S.	14.03.2025 (arvamus esitatud LOVile kohapeal)	349.1.	1. Kas valijaltel on saadud mandaat trammitee rajamiseks? (sügisel on KOV valimised)	Lähtuvalt eelmiste kohalike omavalitsuste valimiste tulemustest juhib Tallinna linna linnavalitsus, kes soovib linna arendada ning viib ellu seatud eesmärged. Linna eesmärk on pakkuda võimalikult paljudele elanikele paremaid, mugavamaid ja keskkonnasõbralikumaid liikumisvõimalusi. Tallinna arengustrategia „Tallinn 2035“ üheks eesmärgiks on edendada säästlikku liikumist ning parendada ühistranspordi kättesaadavust. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25, vt määruse lisa "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" <a href="https://www.riligiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.riligiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>
			349.2.	2. Kui lisatakse uus liiklusvahend, siis oli viga senistel liiklusvahenditel (kokku 4 bussiliini). Uus liiklusvahend tingimata suurendab liiklusohhtlikkust.	Põhja-Tallinna liikuvusuuringu kohaselt ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise. Arenevad Põhja-Tallinna linnaosas on vajalik ettenägelikult planeerida muust liiklusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute (bussiliiklus väheneb), et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Trammide liiklustihedus ei ole nii suur, et hakkaks autodega konflikti looma. Trammitee ehitamisega ning bussiliikluse ümberkorraldamisega muutub ühistransport kättesaadavamaks ja mugavamaks, et seda eelistada autole ning autode kasutamise vajadus väheneb.
			349.3.	3. Uuringutele viidates oli kohalikus lehes põhjenduseks, et parandab koolide õpilaste liikuvusvõimalus. Aga sellele pole üldse puutumist Puhangu trammiliiniga. Kirjutada oleks palju, aga sedasi ekspropt visata pilk dokumentatsioonile - ilma dialoogita on nälik kaasamine.	Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnaehituslikult eelistatud lahendusvariant A, kuivõrd see tagab kiire ja kõlge otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudi ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisijate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõlge paremini tuleviku arengutega. Trassi valikul oli üheks oluliselt tingimuseks peatuste ümbruses kõrge tihedusega asustuse olemasolu, et trammil oleks võimalik kasutada võimalikult paljudel inimestel, mh tagades optimaalse kauguse erinevatest ümberkaudsetest asutustest. Trammipeatustest jääb Stroomi kaubanduskeskus ca 430 m kaugusele, LÖV ca 330 m kaugusele, Heleni kool ca 270 m, Ehte Humanitaargümnaasium ca 410 m kaugusele, lasteaed Pääsupsa vähem kui 200 m kaugusele. Ühistranspordi kavandamise osas jäävad eelmaintud sihtkohad küllaltki mugava jalutuskäigu kaugusele. Tavapärane jalakäija jaoks sobiv kaugus ühistranspordipeatusest on ca 400-500 meetrit (ca 5-7 minutit jalgsi käimist). Pelgulinna Riigigümnaasiumil on juba täna hea ühendus Sõle tn ühistranspordiga (Sõle tn peatusest ca 240 m kaugusel), uuest loodavast trammipeatusest jääb Pelgulinna Riigigümnaasium ca 730 m kaugusele, mis on gümnaasiumiõpilasele samuti sobivas jalgsi käidavas kauguses. Hetkel puudub Kalamajast mugav ja kiire ühendus Pelgulinna Riigigümnaasiumiga, mistõttu trammiliini tekkimisel see ühendus paraneb ja tagab ka kiirema liikumise linnaosasiseselt.
350.	Eraisik A. O.	17.03.2025	350.1.	Alustame sellest, et olen kategooriliselt Puhangu tänava ja Putkaväli trammiliini ehitamise vastu. Teen kõik endast oleneva, et seda ehitust ei juhtuks! Meie linnaosa pole kunagi olnud nii ühtne kui praegu! Enamik elanikke on sellele kategooriliselt vastu ja sellega peaksite arvestama. Tahaks ka teada, millise ehitusega meie linnaosa selles osas elanike arv kasvab, arvestades, et see on juba maksimaalselt täis ehitatud ja midagi uut siia ehitada ei ole?	Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikuks elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubaajam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisv rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liiklusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.riligiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.riligiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> ).
			350.2.	Tean, et Hundipeal ja Bekkeril toimub aktiivne ehitus, mis seos on neil kohtadel Puhangu ja Ehte? Küsimus on ka selles, kuidas on plaanis edaspidi ühendada Becker ja Shtromka, arvestades, et seal on eramud? Loogiline, et see trammiliin tuleb Kopli tänavale tagasi	Vt ka vastust punktis 350.1. Linnakeskkonna planeerimisel on vajalik tänaaset päevast kaugemale vaadata ning ettenägelikult lahendusi leida, kuivõrd suurenev liikluskorrumus hakkab mõjutama kogu Põhja-Tallinna piirkonda ning täiendavaid sõiduteid rajada pole võimalik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb ette trammitee kulgemist mööda Pelguranna tänavat, kus hargneb liideks Bekkeri sadamani ja Maleva peatuseni Kopli tänaval. Tulevikuperspektiivid saavad kirja ka koostatavas Põhja-Tallinna üldplaneeringusse, millele saate soovi korral ettepanekuid teha.
			350.3.	Miks ei taha kaaluda liini rajamist Sõle tänavale, ring läbi Kari ja Madala, need on laiemad ja trammidele mugavamad tänavad? Üten ka ära, et olen terve elu Kolde Puiesteel elanud ja mul pole kordagi probleeme olnud bussiga keskusesse jõudmisega. Ja jah, ma kordan, enamik inimesi on liini ehitamise vastu, sellega tuleb arvestada!	Tallinna Transpordiameti hinnangul on Sõle tänaval ühistranspordi ühendus piisavalt hea ning sinna esmajärjekorras trammiteed rajada ei ole vaja. Küll aga koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb ette võimaluse tulevikus ka Sõle tänavale trammil rajamise. Trassi valg põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> Puhangu trammil eelis on see, et see teenindab Stroomi randa, kuhu täna liigub palju inimesi autoga, ühendab Kalamaja ja kesklinnaga, luues kiire ühenduse asumite vahel ja ühendades oma marsruudi ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisijate arv suur. Stroomi rand on ülelinnalise tähtsusega puhkeala, mitte ainult kohalike teenindamiseks. Lisaks on perspektiivselt plaanis trammiteed pikendada põhja suunas. Järk-järgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.riligiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.riligiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks.



351.	Eralsik A. S.	18.03.2025	351.1.	Добрый день.Я владделец квартиры на ул.Пухангу. Я Против „Трамвая!!!. Mitteametlik tõlge: Tere päraštõunast. Olen Puhangu tänava korteri omanik. Olen trammi vastu!!!.	Täname arvamuse eest! Arvamuse avaldajale saadetud 01.04.25 e-kiri, millega palutud esitada põhjendused, miks ollakse kavandatava vastu ning võimalusel ettepanekud kavandatava parendamiseks.
352.	KÜ Puhangu 67	21.03.2025	352.1.	KÜ Puhangu 67 juhatas ja maja korteriomani kud on vastu trammi tagasipöördevariandile nr 1. Näeme seoses selle variandiga kahte olulist probleemi: 1. Pöördele (variant 1) planeeritud peatuselole ligipääs. Esklisi järgi tundub, et reisi jate liikumine rannast sellesse peatusesse hakkab toimuma suuresti läbi KÜ Puhangu 67 territooriumi. Kuna meli on sissesõiduteele paigaldatud ka tökkepuu, suunab see jalakäijad majasisele kitsale kõnniteele ja meie parklasse autode vahele. See on ebamugav nii Puhangu 67 majaelanikele kui ka reisi jatele. Mõtetmiseks: (i) Kuidas tagatakse variandi 1 puhul pöördele asuvalle peatuselole ohutu ja mugav ligipääs, mis ei läbi Puhangu 67 territooriumi? (ii) Kuidas tagatakse ümberpöörde variandi 1 puhul turvaline ligipääs Puhangu tn rannapoolses otsas olevale Superanna bussipeatuselole? Hetkel käib sinna liikumine risti üle selle platsi, kuhu trammi tagasipöörde on planeeritud. Kas need reisi jad suunatakse ainult läbi Puhangu 67 territooriumi? See on KÜ-le vatuvõetamatu ja kõigile ebamugav.	Teie poolt esitatud küsimused täpsustavad projekteerimise käigus, mil selgub lõplik tagasipöördevariant. Tagasipöördele on trammi kiirus väike ning ehituskiit on võimalik inimesed suunata rööbasteele ohutult ületama ka näiteks linnamööbli või haljastusega. Luuakse terviklik lahendus koos maastikuarhitektiga. Eesmärk on toripiridele või aedasid mitte ette näha. Tagasipöördele variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisjaja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevast kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitsta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnoõrgu valdaja poolt.
			352.2.	2. Trammi ümberpööramine teeb kindlasti rohkem erinevaid ja valjumaid helisid kui lihtsalt trammi kulgemine. Selle valju krigina ja vilina eest ei ole Puhangu 67 korteriomani kel mitte mingit kaitset. Kõik hakkab toimuma otse meie akende all ja see ei ole meie vastuvõetav. Pooldame tagasipöörde variante, mis on Rannapargis. Tagasipöörde variant 2. tundub kõige mõistlikum. Nii saab linna maale planeerida ja ehitada turvalise ligipääsu peatuselole ja see jääb ka inimeste magamistubade akende alt veidi eemale.	Vt ka vastust punktis 352.1. Projekti jga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiressse, seda ka ehitustööde ajal. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatult müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgsed tulemused tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiasid.
353.	Eralsik E. M.	22.03.2025	353.1.	Olen Puhangu 67 elanik ja koos teiste elanikega tunnen huvi rajatava trammitee plaani vastu. Seni on mitmeid vastuseid küsimusi, mille kohta pole meediast infot leidnud. Palun vastuseid igale punktile eraldi. 1. Milline on selle trammitee täielik marsruut, milliseid tänavaid ta läbib ja kuhu teine ots suundub? Seni on räägitud vaid Puhangu tänavast ja Balti Jaamast. Kas ja kuhu ta sealt edasi läheb või ongi nii lühike ots?	Trammitee asukoht on nähtav projekteerimistingimuste taotluse materjalidest, mis on kättesaadav: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> Tramm liigub suure osas (Kopli tänavast kuni Puhangu tn alguseni) muust liiklusest eraldiseisvalt (vana raudtee ala), autodega ühel sõidurajal on tramm vaid Puhangu tänaval. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Järk-järgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavalikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikluse kava 2035" ( <a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leia=kehtiv">https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023020?leia=kehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks.
			353.2.	2. Mis saabu bussiliiklusest - 66, 35 ja 40? Kas need jäävad alles või kaovad Puhangu tänavalt? Kas Puhangu tänavale jääb liikuma ainult tramm, või ka autod ja bussid? Tänav on väga kitsas, mis saab siis kui juhtub liiklusavarit? Kuna tramm eest ei liigu, kas siis peatub kogu liiklus?	Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Bussiliinide ja marsruutide täpsustavad projekteerimise käigus. Puhangu tänavale jäävad sõiduteele liikuma nii tramm, buss kui auto, kuid bussiliiklus väheneb. Trammide liiklustinged ei ole nii suur, et hakkaks autodega konfliktit looma. Trammitee ehitamisega ning bussiliikluse ümberkorraldamisega muutub ühistransport kättesaadavamaks ja mugavamaks, et seda eelistada autole ning autode kasutamise vajadus väheneb. Kui trammiliinis peaks tekima tõrked, siis ei tähenda see liikluskatkestust kogu riigikonnas - tõrge lahendatakse operatiivselt samamoodi nagu mujal linnas, nähes liikluses ette ümberkorraldused kuni tõrke kõrvaldamiseni.
			353.3.	3. Kuhu on planeeritud trammitee ületama Sõle tänavat, milline näeb välja ristmik Puhangu-Sõle+tramm?	Vt ka vastust punktis 353.1. Sõle tn ristmikule planeeritav ala on samuti nähtav projekteerimistingimuste taotluse materjalidest, mis on kättesaadav: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> Manufaktuuri-Sõle-Puhangu tänav ristmiku realiseerumine ning realiseerumise korral selle lõplik lahendus selgub projekteerimise käigus.
			353.4.	4. Variant 1 puhul, kus tramm hakkab tagasi pöörama otse meie maja ees muruplatsil, jääb rööbastest ja meie autoparkla vahele vaid meeter maad. Kui talvel sahk lükkab trammiteel lund lendab kogu sodi autodele. Juba praegu on suvel lisakoormus meie prügistidele. Kui trammipeatus tuleb ka siia, siis suurendab see veelgi meie muret prügi. Lisaks hakkab platsil vedelema kommi ja jäätisepabereid, mida tuul keerutab, ning vee ja õlle pudeleid. Kas on uuritud ka pöörava trammi rataste kriuksumise müratasest vastu rööpaide, eriti varahommikul ja hilisõhtusel ajal, kui ümbrus on vaikne?	Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppele kinnisjaja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui variandi 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevast kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitsta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberehituse ajast tehnoõrgu valdaja poolt. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatult müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgsed tulemused tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiasid. Puhangu tänaval tuleb aga kindlasti kasutada automaatseid määreajasid, mis pidevalt rööpaide, st seeläbi ka trammi rattaid määravad ning see vähendab kriuksumist.
			353.5.	5. Milliseks jäävad ühendused Vabaduse Väljakuga (seni vaid 15min), Estonia teatri ja teiste Tallinna linnaosadega? Näiteks asub meie elukoha Perearstikeskus Paldiski mnt, kuhu ka hetkel vaja sõita kolme transpordiga.	Täname arvamuse eest! Teie tagasiside edastatakse Tallinna Transpordiametile, võimalusel arvestatakse tagasisidega busside marsruutide ümberkorraldamisel. Vt ka vastust punktis 353.2. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Bussiliinide ja marsruutide täpsustavad projekteerimise käigus.
			353.6.	6. praegu käivad paljud lapsed kooli just bussidega 40 ja 35. Kas uus tramm ka seda võimaldab? 40 liinil on väga palju koole ja see buss käib nüüd nii harva ja on pidevalt rahvast täis.	Vt ka vastust punktis 353.5. Trammil on kindel trajektor, millega saab tutvuda projekteerimistingimuste taotluse materjalides.

			<p>Ja mõte, et tramm võiks liikuda mõõda Kolde puisteed (on koolidele lähemal) ja Stroomi keskuse kõrvalt Sõle tänavale (on kaubansuuskusele ja linnalivaltusele lähemal) ükskõik kummalt poolt ja kumba pidi.</p> <p>Raske on pakkuda mõtet välja kui ei tea kogu plaani.</p>	<p>353.7.</p>	<p>Vt ka vastust punktis 353.1. Tallinna Transpordiameti hinnangul on Sõle tänaval ühistranspordi ühendus piisavalt hea ning sinna esmajärjekorras trammiteed rajada ei ole vaja. Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnaehituslikult eelistatud lahendusvariant A, kuivõrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulevalevat on potentsiaalsete reisi ajate suurt. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõige paremini tuleviku arengutele. Trassi valikul oli üheks oluliseks tingimuseks peatuste ümbruses kõrge tihedusega asustuse olemasolu, et trammil oleks võimalik kasutada võimalikult paljudel inimestel, mh tagades optimaalse kauguse erinevatest ümberkaudsetest asutustest. Trammipeatustest jääb Stroomi kaubanduskeskus ca 430 m, LOV ca 330 m, Heleni kool ca 270 m, Ehte Humanitaargümnaasium ca 410 m ja lasteaiad Pääsupesa vähem kui 200 m kaugusele, mis on küllaltki mugav jalgutuskäigu kaugusel. Tüüpiline jalakäija jaoks sobiv kaugus ühistranspordipeatusest on ca 400-500 meetrit (ca 5-7 minutit jalgsi käimist). Pelgulinna Riigigümnaasiumil on juba täna hea ühendus Sõle tn ühistranspordiga (Sõle tn peatusest ca 240 m kaugusel), uuest loodavast trammipeatusest jääb Pelgulinna Riigigümnaasium ca 730 m kaugusele, mis on gümnaasiumiõpilasele samuti sobiv jalgis käidavas kauguses. Hetkel puudub Kalamajast mugav ja kiire ühendus Pelgulinna Riigigümnaasiumiga, mistõttu trammiliini tekkimisel see ühendus paraneb ja tagab ka kiirema liikumise linnaosasiseselt. Trammitee suunamine Kolde pst-le tähendaks märgatavalt pikemat marsruuti, mis vähendaks trammiliikluse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnalikkuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks. Tallinna linn juhindub uute trammide rajamisel liikuvuskavas toodud soovistest.</p>
354.	Eralisk T. R.	23.03.2025	<p>Pikaajase Pelguranna asumis elanikuna leian, et kavandatav Pelguranna trammitee ei täida oma välja reklaamitud eesmärki ja teiseks ei sobi kuidagi Puhangu tänavale ja Stroomi rannaparki.</p> <p>Põhjendused:</p> <p>Piirkonnas on piisav transpordihendus tagatud. Majanduslikult mõistlikum on vajadusel lisada mõni bussiliin.</p> <p>Pelguranna asumis ei ole uute elamute rajamiseks ruumi, seega elanike arv ranna piirkonnas on stabiilne.</p> <p>Seda kinnitab ka lisatud Stratum liikuvusseire uuring (2014) Joonis 4- kavandatud arendused on pigem Noblessneri/Kopli/Paljassaare ja siin ei alga Pelguranna trammiliin kuidagi olukorda parandada.</p> <p>Joonis 5 kohaselt Pelguranna elanike arv ei suurene!!!</p> <p>Samuti ei ole ette näha Pelguranna trammitee piirkonnas töökohtade arvu kasvu võrreldes tänasega.</p> <p>Välja on pandud kodulehele eraldi mingid väga veldra mõõtmisega liikumise seire - mis kuupäeval, mis kellal seire?</p> <p>Ei saa olla välja liikumise arv oluliselt suurem kui sisse liikumised. Kindlasti on Lasnamäega seotud liikumise arv kokku suurem kui Põhja - Tallinnas.</p> <p><a href="https://www.tallinn.ee/et/tallinna-elanike-arv">https://www.tallinn.ee/et/tallinna-elanike-arv</a></p>	<p>354.1.</p>	  <p>Joonis 26. Kõrge ja spetsiifilise liikumise suundade liikumise suund</p>
			<p>Rahvaalgatus: Pelguranna trammiteed ei tohi rajada Stroomi rannaparki ja Puhangu tänavale arvelt</p> <p>On kogunud 3702 allkirja ja palun seda tõsiselt võtta.</p> <p>Stroomi rannapark on täna linlaste armastatud puhkekoht, kus ei toimu mootorsõidukite liiklust ja kavandatud trammil pöörang lõhub kasu ala oluliselt. Puhangu tänav on kitsas ja sinna ei sobi trammitee.</p> <p><a href="https://rahvaalgatus.ee/initiatives/1319-pelguranna-trammiteed-ei-tohi-rajada-stroomi-rannaparki-ja-puhangu-tanava-arvelt">https://rahvaalgatus.ee/initiatives/1319-pelguranna-trammiteed-ei-tohi-rajada-stroomi-rannaparki-ja-puhangu-tanava-arvelt</a></p> <p>Tänavaruumi uuring on väidetud:</p> <p>Peatuste analüüs (Joonis 15) näitab asustustihedusest tulenevaid kõrgeid peatuste potentsiaale, seda küll eeskätt Sõle tänavale jäävates peatustes.</p> <p>Välja on toodud vaid potentsiaalsed reisi ajate arvud, lisaks ei ole selgitatud, kust need numbrid on saadud.</p> <p>Kõik elanikud ei hakka kindlasti trammil kasutama.</p> <p>Seega reisi ajate arvud tegelikkuses on teadmata, sest täna on linlastel harjunud olemasoleva ühistranspordi kasutamisega.</p>	<p>354.2.</p>	<p>Täname info eest, oleme antud rahvaalgatusest teadlikud. Liikuvusuuringu metoodika osas vt vastust punktis 354.1. Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass. A lahendusvarianti puhul elab 400 m raadiuses ca 8000 inimest (võrdluseks D varianti, ümberpöörde Putukaväljal, puhul ca 5200 inimest). Mida rohkem jääb peatuste teenindusala elanikele, seda rohkem on hõlmatud inimesi, kel on võimalus auto asemel valida mugav ja kiire ühistransport. Säästlike liikumisviiside edendamine ja soosimine autokasutamise asemel on ka üks osa "Tallinn 2035" arengueesmärkidest. Kui sellele lisaks arvestada ka trammiliini pikendamise perspektiivi, siis on lahendusvarianti A võimalik teenindada oluliselt rohkem inimesi. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Trammitee ehitamisega ning bussiliikluse ümberkorraldamisega muutub ühistransport kättesaadavamaks ja mugavamaks, et seda eelistada autole ning autode kasutamise vajadus väheneb. Vt ka variantide A ja B võrdlust: <a href="https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hijendus.pdf">https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hijendus.pdf</a></p>
			<p>Tallinna linnas on uueks trammiteeks palju sobivamaid ja suurema nõudlusega asukohti. Kõige suurema rahvaarvuga koht on Lasnamäe, ligi kaks korda enam elanikke kui Põhja-Tallinnas. Linna rahalisi ressursse ühistranspordi arendamiseks tuleb kasutada mõistlikult.</p>	<p>354.3.</p>	<p>Projekti tasuvust hinnati enne välisraha suutluse esitamist, kuivõrd taotlemiseks tuli linnal tõendada suutlikkust projekt ellu viia ning näidata, et projekti eeldatav kulude ja tulude suhtarv on positiivne. Vt nt Tallinna ja Harjumaa kergrööbastranspordi teostatavus ja tasuvusanalüüs (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>). Välisraha suutluse määratletud Pelguranna trammitee trassile, seda raha ei ole võimalik mõnele teisele lõigule ümber suunata. Tallinna Transpordiameti hinnangul on Põhja-Tallinna liigipääsu võimalused kõige halvemad ja mõistlik on Põhja-Tallinnast alustada. Järgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumise sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnalikkuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/4241120230207leiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks.</p>

			354.4.	<p>Ettepanekud:</p> <p>1)Belguranna tramitee jätta tervikuna rajamata</p> <p>2)Alternatiivselt, kui tramiteed teha, võiks tagasipööre toimuda Pelguranna Selveri juures.</p>	<p>Täname ettepanekute eest! Variant D (ümberpööre Putukaväälal) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukohta tõttu on potentsiaalsete reisijate arv väiksem.</p> <p>•Putukaväälal ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuste läheduses väiksem.</p> <p>•Bisaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaed ja Putukaväälil Kolde pst otsas. Kõik see maksumus lisanduks täiendavalt tramitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf">https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20tramitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf</a></p> <p>•Variant D on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.</p>
			354.5.	<p>Soovin olla kaasatud projekti edasisse menetlusse.</p>	<p>Arvestada. Projekteerimistingimustes on nõue kaasata kõik maaomanikud või -kasutajad, kelle ehitusõigust või maakasutust projekt mõjutab, mh projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastanud ning arvamust avaldanud asutused/iskud ehitusloa taotluse menetlusse. Lisaks on teil võimalik osa võtta projekteerimise järgmistest etappides: osaleda projekteerimistingimuste avalikul arutelul, avaldada arvamust eskiisprojektile ning osaleda selle tutvustusel.</p>
355.	Lidl Eesti OÜ lepinguline esindaja	24.03.2025	355.1.	<p>Kooskõlas Paavli tn 10 krundi ja lähiala detailplaneeringu DP044450 menetluse algatamise korralduse ning planeerimismenetluses esitatud märkustega on detailplaneeringu koostamisel juba arvestatud Pelguranna trammiliini ja Lidl Eesti OÜ kinnistutega piirnevale alale kavandatud trammipeatusega. Detailplaneeringu koostamisel on arvestatud Putukaväälal eskiisprojekti välja pakutud perspektiivse trammiliini ja -peatuste ning kõnni- ja jalgrattateede lahendusega, mis on planeeringuala ulatuses kantud detailplaneeringu joonistele. Lidl Eesti OÜ toetab Sõle ja Ristiku tänava vahelises lõigus trammiliini ja -peatuse rajamist eeldusel, et projekteerimistingimuste lahendus vastab Paavli tn 10 krundi ja lähiala detailplaneeringus kajastatud lahendusele.</p> <p>Projekteerimistingimuste eelnõu kohaselt ehitatakse võimalusel koos tramitee projektiga ümber ka Manufaktuuri-Sõle-Puhangu tänava ristmik. Ristmiku lõplik lahendus selgub projekteerimise käigus. Lidl Eesti OÜ on detailplaneeringu lahenduses töötanud välja Manufaktuuri tänava Sõle tänava poole lahenduse, millega arvestamist projekteerimisel taotleme.</p>	<p>Arvestada projekteerimisel Paavli tn 10 krundi ja lähiala detailplaneeringuga DP044450. Projekteerimistingimustes on nõue arvestada kehtivate detailplaneeringutega. Kavandatavaga muudetakse Kopli tn 35, 35a, 35d ja Sitsi tn 13a kinnistute detailplaneeringut (DP026280) ja Sõle tn 50a kinnistu ja lähiala detailplaneeringut (DP012900).</p>
			355.2.	<p>Projekteerimistingimustega kavandatud ehitised ja ehitamine mõjutavad vahetult Lidl Eesti OÜ õigusi ja huve. Projekteerimistingimustega kavandatud lahendus mõjutab detailplaneeringu lahendust, detailplaneeringu koostamise ja realiseerimise kulusid ning seda, milliseks kujuneb detailplaneeringu alale juurdepääs ühistranspordiga. Lidl Eesti OÜ soovib olla projekteerimistingimuste menetlusse kaasatud, sealhulgas saada teavet menetluses esitatavate ettepanekute ja vastuväidete kohta, teavet projekteerimistingimuste lahenduse võimalike muudatuste kohta ja osaleda esindaja kaudu avalikel aruteludel. Esitame taotluse Lidl Eesti OÜ kaasamiseks Pelguranna tramitee projekteerimistingimuste eelnõu menetlusse. Palume edastada kõik menetlusega seotud dokumendid aadressile margus.koiva@wallss.com.</p>	<p>Arvestada. Projekteerimistingimustes on nõue kaasata kõik maaomanikud või -kasutajad, kelle ehitusõigust või maakasutust projekt mõjutab, mh projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastanud ning arvamust avaldanud asutused/iskud ehitusloa taotluse menetlusse. Lisaks on teil võimalik osa võtta projekteerimise järgmistest etappides: osaleda projekteerimistingimuste avalikul arutelul, avaldada arvamust eskiisprojektile ning osaleda selle tutvustusel.</p>
356.	Eraisik B. V. H.	24.03.2025	356.1.	<p>First of all, I would like to thank you for bringing a tram line to Kopli neighborhood. It will greatly improve mobility in the area (please don't listen to the nimby's who want to cancel the whole project just cause they can drive their car, they don't realize how beneficial good public transport is and how many people are in favor of good public transport). I would like to be involved in the further process of the project and I live near the proposed tram route.</p> <p>I have three suggestions regarding the project.</p> <p>Mitteametlik tõlge: Kõigepealt tahaksin tänada, et toote trammiliini Kopli naabruskonda. See suurendab oluliselt mobiilsust piirkonnast. Palun mitte kuulata "mitte minu tagahoovi!" avaldusi, kes soovivad tervet projekti tühistada, et nad saaksid sõita autoga - nad ei saa aru, kui väärtuslik on ühistransport ning kui palju inimesi on hea ühistranspordi poolt. Ma sooviksin olla kaasatud projekti järgmistesse etappidesse ja ma elan perspektiivse trammiliini läheduses. Mul on 3 ettepanekut projektile.</p>	<p>Täname toetava arvamuse eest. Arvestada isiku kaasamisega järgmistest etappides. Projekteerimistingimustes on nõue kaasata kõik maaomanikud või -kasutajad, kelle ehitusõigust või maakasutust projekt mõjutab, mh projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastanud ning arvamust avaldanud asutused/iskud ehitusloa taotluse menetlusse. Lisaks on teil võimalik osa võtta projekteerimise järgmistest etappides: osaleda projekteerimistingimuste avalikul arutelul, avaldada arvamust eskiisprojektile ning osaleda selle tutvustusel.</p>
			356.2.	<p>1) X-turn instead of U-turn An X-turn (tram goes till end of the line, driver moves to the other side of the tram, then uses the X to get to the right side of the tracks) leaves more space for green areas and is more quiet (no wheels grating in the long turns). At the bottom of the first image you see a google maps screenshot of such an X turn (terminus on the left, X on the right side).</p> <p>Mitteametlik tõlge: X-pööre U-pöörde asemel. X-pööre (tramm läheb liini lõpuni, juht liigub trammist teise otsa ja kasutab X-pööret, et saada paremale poole rööbastele - see jätab rohkem ruumi rohealale ja on vaiksem (rattad ei riiva pikkadel pööretel). Allpool on näha joonis sellise X-pöörde jaoks (lõpp-punkt on vasakul, X on paremal).</p> 	<p>Täname huvitava ettepaneku eest! Kahjuks olemasolevat taristu ja veeremid seda lahendust ei võimalda. See eeldaks, et juhtimist oleks võimalik teostada mõlemat pidi, kuid olemasolevatel trammidel on see võimalus vaid manööverdamise eesmärgil. Lisaks pole tagurdamised pargialal (avatud alal) eelistatud ohutuse vaatest.</p>

			<p>2) Why stop at the beach? Instead of ending at Stroomi beach, I would suggest you design the current project with the option for extending the line north towards Kalmistupark (after which it can connect with existing lines at Maleva). This would connect the whole neighborhood and would bring important places (such as the library within a hundred meters of the tram line).</p> <p>Mitteametlik tõlge: Miks piirduda lõpp-peatusega rannas? Selle asemel, et liin lõppeks Stroomi rannas, ma soovitaks projekteerida võimalus, et pikendada liini põhjapoole Kalmistuparki, mida saaks pärast ühendada olemasolevate liinidega Malevas. See ühendaks terve naabruskonna ning olulised kohad (nt raamatukogu, mis on 100 m trammiliinist).</p>  <p>Instead of ending the line at Stroomi beach (bottom image) prepare for the option to (in the future) have it curve north, turn right before Kopli Kalmistupark and connect with the existing lines at Maleva (image on the left) This way the whole neighborhood is connected.</p>	<p>Koostatavas Põhja-Tallinna üldplaneeringus selle võimalusega ongi arvestatud, kuid lihtsalt rahaliselt pole võimalik nii suurt lõiku korraga rajada. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Vt koostamisel olev Põhja-Tallinna üldplaneering: <a href="https://www.tallinn.ee/et/ruumiloome/pohja-tallinna-linnaosa-uldplaneering">https://www.tallinn.ee/et/ruumiloome/pohja-tallinna-linnaosa-uldplaneering</a></p>
			<p>3) No seriously, why stop there? Belgium has a 67 kilometer tram line running along the full length of its coast. Tallinn could similarly benefit from a tram line that follows the bay from Kopli up to Kakumäe. Such a line would unlock the whole bay for recreational activities (and wouldn't require cars to be reached). It would connect several of the beaches, the harbor and places like Eesti Vabadusmuuseum.</p> <p>Mitteametlik tõlge: Aga päriselt, miks piirduda ainult selle trassiga? Belgias on 67 km trammiliini, mis jookseb täielikult mööda rannajoont. Tallinn võiks sarnaselt kasu saada trammiliinist, mis jookseb mööda rannajoont Koplilt üles Kakumäele. Selline liin avaks kogu ranna rekreatsiooni tegevustele (ja ei nõuaks autosid, et jõuda soovitud punkti). See ühendaks mitmeid randu, sadamaid ja kohti nagu Eesti Vabadusmuuseum.</p>  <p>Thank you for your time reading this. Wishing you the best of luck with this (and future) tram projects. In case of questions and/or remarks, do not hesitate to contact me. Mittametlik tõlge: Tänan lugemast. Soovin edu selle ja tuleviku trammi projektiga. Küsimuste või märkuste korral palun minuga kontakteeruda.</p>	<p>Täname ettepanekute eest! De Kusttram on kindlasti üks hea näide ranniku lähedal liiklevast trammist. Ettepanek on suursugune, mida praegu käesoleva projektiga siiski ei lahendata. Järk-järgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>), milles on toodud linnaolulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks. Tallinna linn juhindub uute trammide rajamisel liikuvuskavas toodud soovistest.</p>
357.	Erasisik K. U.	24.03.2025	<p>357.1.</p> <p>Clean the beach first, and no tram need to go so far. (Madala 16 elanik)</p> <p>Mitteametlik tõlge: Koristage enne rand puhtaks, ja tramm ei pea minema nii kaugele.</p>	<p>Täname tähelepanu juhtimast! Edastame murekohad Põhja-Tallinna Valitsusele. Täiendavate ettepanekute või probleemsete kohtade osas palume edastada info kommunaal@tallinn.lv ja pohja@tallinnlv.ee ning nendega tegeletakse käesolevatest projekteerimistingimustes eraldi seisevalt.</p>
358.	Erasisik A. S.	24.03.2025	<p>358.1.</p> <p>Добрый вечер! Я проживаю со своей семьей на улице Пухангу.И мы против трамвая. Это шум и вибрация.Так же мы требуем проверки от опытных людей и предоставление информации о безопасности данного маршрута. Дорога на Пухангу в очень плохом состоянии,скоро все провалиться под землю. И как же вы хотите тут пустить трамвай?Как же безопасность людей? Кто будет нести ответственность? Желая получить ответы на свои вопросы.</p> <p>Mitteametlik tõlge: Tere õhtust! Elan perega Puhangu tänaval. Ja me oleme trammi vastu. See on müra ja vibratsioon. Samuti nõuame kogenud inimeste ülevaatusi ja teabe edastamist selle marsruudi ohutuse kohta. Puhanga tee on väga halvas seisukorras; varsti langeb kõik maa alla. Ja kuidas sa tahad siin trammi juhtida? Aga inimeste turvalisus? Kes vastutab? Soovin saada vastuseid oma küsimustele.</p>	<p>Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalsete trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgsed tulemused tutvustatakse avalikult arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiasid. Projektiga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse, seda ka ehitustööde ajal. Vt ka PT punktid 5.1-5.3.</p> <p>Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummimatid rõõbaste all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapinnale rajatud isoleerimata trammirööbastel täiskilurisel liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegseid lahendusi, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte trammi. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liiklustihedus trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Vajadusel viiakse projekteerimise käigus läbi ka muud vajalikud täiendavad uuringud.</p>

359.	Eraisik N.	24.03.2025	359.1.	<p>Soovin väljendada kategoorilist protesti – tramm Puhangu tänavale ei ole vajalik! Tänav on kitsas, vanad majad, aknad jäävad otse tulevase trammikiina vastu! Palun halastage inimestele! Trammiliinid hävitavad rohealad, jalutusrajad ja puhkealad. Kellele seda vaja on? Kindlasti mitte Puhangu 87 elanikele! Loodame väga tervele mõistusele ja selle projekti tühistamisele.</p>	<p>Stroomi rand ja park on ülelinnalse tähtsusega puhkeala ning taotluse eesmärk on promenaadi väärtust ning kõrg- ja madalhajlastust maksimaalselt säilitada, luues koos trammiteega tervikliku tänavalahenduse. Projekti raames on plaanis Puhangu tänavale avalik ruum terviklikult kaasaajastada ning lisada rohelust ja vaba aja veetmise võimalusi. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem hajlastust ja linnamööblit (pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltipinda. Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubaajam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm)/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnahetussilult eelistatud lahendusvariant A, kuivõrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja keskkonnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisijate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõige paremini tulevikus arengutega. Pargis ei ole jalakäijatel ühtegi ristumist trammiteega. Ainus ristumine toimub Pelguranna tänaval, aga seal paikneb ka täna sõidutee ja ühistranspordi liikus. Projekteerimisel nähakse ette eri liiklejate liikumisruumi selge tähistamine. Tagasipöördele on trammil kiirus väike ning ehituslikult on võimalik inimesed suunata rööbasteede ohutult ületama ka näiteks linnamööbli või hajlastusega.</p>
360.	Eraisik D. P.	24.03.2025	360.1.	<p>Мы живем на улице Вихури 8. ТРАМВАЙНАЯ ЛИНИЯ на улице ПУХАНГУ нам не нужна. У нас очень хорошее сообщение с центром города и другими районами Автобус номер 66 за 12 минут доставит до жд вокзала ТРАМВАЙ школы и районную управу не приблизит ЛИШЬ увеличит уровень шума ТРАМВАЙНОЕ КОЛЬЦО УВЕЛИЧИТ РИСКИ ДЛЯ ДЕТЕЙ И ПОЖИЛЫХ ЛЮДЕЙ В ЗОНЕ ОТДЫХА А ЕЩЕ И ВЕЛОСИПЕДЫ САМОКАТЫ СОБАКИ МОЖНО ПРОЛОЖИТЬ ЛИНИЮ ПО ПУТУКАВЯЙЛЫ И КОЛЬЦО СДЕЛАТЬ ДО ПЛЯЖА 5 МИНУТ ХОДЬБЫ ДО ПЛЯЖА ПИРИТА АВТОБУС НЕ ИДЕТ ОБРАТИТЕ ЛУЧШЕ ВНИМАНИЕ НА ПЛЯЖНУЮ ЗОНУ СОСНЫ ПАДАЮТ УЖЕ ЛЕТ ДЕСЯТЬ</p> <p>Mitteametlik tõlge: MEIE elame Vihuri tn 8. PUHANGU tänaval TRAMMILIINI pole vaja. Meil on väga hea ühendus kesklinna ja teiste piirkondadega. Buss nr 66 viib teid 12 minutiga raudteejaama. Kooli- ja linnaosavalitsust TRAMM kuldagi lähemale ei too. AINULT see suurendab müraaset. TRAMMIRING SUURENDAB LASTE JA EAKATE RISKE PUHKETAVAL ALAL NING KA JALGRATTAD, TÕUKERATTAD, KOERAD.</p>	<p>Trassi valik põhineb mitmel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljätöötatud trass. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnahetussilult eelistatud lahendusvariant A, kuivõrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja keskkonnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisijate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõige paremini tulevikus arengutega. Pargis ei ole jalakäijatel ühtegi ristumist trammiteega. Ainus ristumine toimub Pelguranna tänaval, aga seal paikneb ka täna sõidutee ja ühistranspordi liikus. Projekteerimisel nähakse ette eri liiklejate liikumisruumi selge tähistamine. Tagasipöördele on trammil kiirus väike ning ehituslikult on võimalik inimesed suunata rööbasteede ohutult ületama ka näiteks linnamööbli või hajlastusega.</p>
			360.2.	<p>Mitteametlik tõlge: KAS OLEKS VÕIMALIK RAJADA RADA PUTUKAVÄILALE JA TEHA RINGTEE, MIS VIIB RANDA? RAND ON 5 MINUTI KAUGUSEL JALGSI. PIRITALE BUSS EI SÕIDA. PAREM PÕÕRAKE TÄHELEPANU RANNAALALE, KUS MÄNNID ON JUBA KÜMME AASTAT LANGENUD.</p>	<p>Täname ettepanekute eest, edastame need Põhja-Tallinna Valitsusele ja Tallinna Transpordiametile võimalusel arvestamiseks busside marsruutide korrigeerimisel. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Trammitee trassi Puhangu-Pelguranna-Kolde pst-Putukaväil oleks ehitustehniliselt keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisijate arv väiksem.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Putukaväilal ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv väiksem.</li> <li>•Trammitee suunamine Kolde pst-le tähendaks ka märgatavalt pikemat marsruuti (st aeglasem ühendus), mis vähendaks trammiliikluse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega.</li> <li>•Isaks oleks lahendus ehitustehniliselt keerulisem, kuivõrd Pelguranna tänavaga ja osaliselt Kolde pst-ga paralleelselt kulgeb suur kanalistsioonitoru, mille peale ega lähedusse ei ole paralleelselt kulgevat trammiteed võimalik rajada (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused). Toru ümberhittamine on väga kallis ning ei kuulu antud projekti mahtu. Et trammiteed saaks selle trassivaliku järgi kavandada, peaks selle rajama rannaparki või Pelguranna tänavahoone kõrval. Seda varianti ei valitud, kuna see lahendus oleks märkimisväärselt kulukam - see eeldaks tänavaruumi ümberkujundamist pikemas mahus, tooks kaasa ulatuslikuma tehnovõrkude ümberhituse linna eelarvest, oleks suuremas ulatuses muu liiklusega samas koridoris ning trammitee rannaparki kavandamisel hõlmaks suurema osa rannapargist kui variant A.</li> <li>•Selline marsruut on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.</li> </ul> <p>Täiendavate ettepanekute või probleemsete kohtade osas palume edastada info <a href="mailto:kommunaal@tallinn.lv">kommunaal@tallinn.lv</a> ja <a href="mailto:pohja@tallinniv.ee">pohja@tallinniv.ee</a> ning nendega tegeletakse käesolevatest projekteerimistingimustes eraldiiselsvalt.</p>
361.	Eraisik K. M.	24.03.2025 (arvamus esitatud LOVile kohapeal)	361.1.	<p>Põhja Tallinna Valitsusele minu arvamus Pelguranna trammiliini ehituse kohta. Palun teatage, kus ja millal toimub avalik arutelu.</p> <p>Tutvusin Pelguranna trammiliini projekteerimistingimustele eelnõuga Infosails Kari 13. Minu tähelepanek on, et plaan on udune, peenes kirjas ja kogu Pelguranna asumi plaan on paigutatud lehele A4 ning hõlmab territooriumi kuni Sõle tänavani. Sõle tänav sellel plaanil puudub. See tulevikus tramm peab igal juhul ületama Sõle tänavat 2 korda - tules ja minnes. Sõle tn on väga ülekoormatud Tulika tänav jätt, mida mõelda liiguvad Kopli poolsaarel ja Paljassaarel asuvate tööstuste - Bekkeri sadama, Balti Laevaremondi tehase ja teiste suuremahulised ja rasked veokid. Ka Paljassaarel asuvate tööstuste transport liigub Sitsi tn kaudu Paljassaarele. Koplis asub Mere Akadeemia ja Kunstikool, kus töötavad ja õpivad paljud Pelgurannas elavad inimesed. Selle tulevikus trammiga saab tõesti sõita Balti jaama turule ja keskkonna. Praegu saab turule sõita bussiga nr 3 ja 55 otse treppi. Kas uus tramm hakkab Kopli poole tagasi keerama juba praegu ülekoormatud Viru ringi? Pelgurannast Kõplisse see uus tramm ei sõida. Pelgurannas elavad inimesed käivad tööl Männikul, Öismäel, Lasnamäel, Kadaka teel, Ülemistel, Laki tänaval, Tondil ja mujal. Nendes rajoonides sõidetakse hästi läbimõeldud bussiliinidega. Tallinnas ei ole kohta kuhu ei saaks Pelgurannast bussiga sõita. Pelguranna elurajoon on hästi paikloksunud tänavate ja majadevaheliste aladega, korras, puud ja põõsad elujõulised. Bussidega No 66 ja 35 saab Lasnamäelt otse randa.</p>	<p>Täname tagasiside eest, arvestame järgmistel kordadel parema resolutsiooniga pabermaterjaliga. Projekteerimistingimuste taotluse materjalidega on võimalik tutvuda ka siin: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> Seda, kas tramm hakkab ringi pöörama Viru ringi või mujal - see täpsustub projekteerimise käigus liikluslahenduse väljatöötamisel. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Sõle-Puhangu-Manufaktuuri ristmik soovitakse muuta kompaktsemaks, lihtsamaks ja turvalisemaks, luues terviklahenduse, mis vastab piirkonna arengu suunistele - rajada kahe ristumiku asemel üks, kus tekib võimalus ühendada footisõidukeid kõigi kasutajagruppide jaoks, kua jalakäijale üleakäiguks Manufaktuuri tn shis ning sõidukite turvalisem otseiselt Paavli keskuse ja Pelguranna asumi vahel. Manufaktuuri-Sõle-Puhangu tänavat ristmiku realiseerumine ning realiseerumise korral selle lõplik lahendus selgub projekteerimise käigus.</p>
			361.2.	<p>Plaanitav trammiliin Krulli vabriku juures Paavli tänavani peab läbima garaazide vahelise ala, tõenäoliselt jääb ette veel teisi väheväärtuslikke rajatisi, mis on kellegi omandis, need tuleb kinni maksta. See vormistamine ise on pikalevenin ja kahtlane protsess. Territoorium Krulli vabrikust üle Kaubaajama Paavli tänavani on üsna suur ala praktiliselt Toompea ja Vanalinnaga kõlle all. Kas Tallinna Linna arhitektile ja inseneridele on see ala kahe silma vahele jäänud?? Enne kui otsustatakse Pelguranda trammiliini rajada tuleks kümme korda kaaluda kasu ja kahju, mis tekib selle ettevõtmise teoksamisel.</p> <p>28 milj - praegusel vaeasel ja probleemsel ajal - paneb mõtlema.</p>	<p>Trammiliini rajamiseks tekib / võib tekkida tööpoolest vajadus teatud kinnistute võõrandamiseks või sellel sundvalduse seadmisel, täpsem info projekteerimistingimustes. Projekti tasuvust hinnati enne välisrahastuse taotluse esitamist, kuivõrd taotlemise käigus tehti juba ettearvamusi selle kohta, et projekt ei oleks kasumatu. Projekt on kasumatu, et projekt eeldatav kulude ja tulude suhtarv on positiivne. Vt nt Tallinna ja Harjumaa kergõbustranspordi teostatavust ja tasuvusanalüüsi (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>). Trassi valik põhineb mitmel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljätöötatud trass.</p>

362.	Eraisikud (2) A. Š., V. Š.	25.03.2025	362.1.	<p>Peame Pelgurandi piirkonda trammiliini rajamise pealesurumist lubamatuks , me ei vaja tramm, kuid oleme nõrduin selle üle, et linnavõimud ei taha piirkonnaelanike arvamisi kuulda. On väga kahju ,et me ainult teeskleme, et hoolime rahvast , aga tegelikult on meil ainult inimesed valitsuse jaoks , mitte valitsus rahva jaoks.</p>	<p>Põhja-Tallinna linnosaas kasvab tulevikuks elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubaajam, kaugemal Hundipea Paljassaarel ning Seewaldi ala) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikumine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikisest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitree kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitree ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammitree rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.riligitaja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.riligitaja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>).</p>
363.	Eraisik V. Ž.	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	363.1.	<p>Выступаю против строительства трамвайной линии на улице Рухангу и в прибрежной зоне. В нашем районе нет такого количества жителей, для кого нужна была бы новая ветка. Предполагаемая застройка порта Bekkeri, конечно, увеличит количество жителей, но для чего строить новую ветку через весь район, если уже на улице Kopli уже есть своя трамвайная линия в двух шагах от Bekkeri sadam.</p> <p>Улица Рухангу очень узкая особенно в последней ее части. Зачем подвергать шуму и вибрациям жителей близлежащих домов? Зачем нарушать природное пространство прибрежной зоны? Трамвайный путь мог пролегать до конца Putukaväli и далее через лес Stroomi в сторону Кристийне-Ыйсьмяэ по бывшей ж/д насыпи как вариант. В данном предложенном варианте по ул. Рухангу нет ничего, чтобы его оправдывало – поблизости мало общественных мест, магазинов, школ, садинов. Линия по Putukaväli и через лес Stroomi дала бы связь с другим районом. В нынешнем виде я категорически против этой стройки.</p> <p>Mitteametlik tõlge: Olen vastu trammiliini rajamisele Puhangu tänavale ja rannikualale. Meie piirkonnas pole piisavalt elanikke, kes vajaksid uut filiaali. Kavandatav Bekkeri sadama arendus tõstab loomulikult elanike arvu, aga milleks rajada uus liin läbi terve piirkonna, kui Kopli tänaval on juba kiviviske kaugusel Bekkeri sadamast oma trammiliin. Puhangu tänav on väga kitsas, eriti viimases osas. Miks hoida lähedalasuvaid elanikke müra ja vibratsiooni kokku? Miks häirida rannikuvööndi loodusruumi?</p>	<p>Linnakeskkonna planeerimisel on vajalik tänasest päevast kaugemale vaadata ning ettenägelikult lahendusi leida, kuivõrd suurenev liikluskorrumus hakkab mõjutama kogu Põhja-Tallinna piirkonda ning täiendavaid sõiduteid rajada pole võimalik. Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasutsustajad Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.riligitaja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.riligitaja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammitree rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna tramm trassivalik. Trammitree kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Projekteerimise käigus selgitatakse uuringute põhjal välja rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Roheala jääb suures ulatuses puutumata - tagasipöörde variant 2, mis on hetkel perspektiivsem, hõlmaks vaid 1,1% pargi pindalast.</p>
			363.2.	<p>Trammide marsruut võiks kulgeda Putukaväli lõpuni ja edasi läbi Stroomi metsa Kristine Öismäe poole mööda endist raudteetamm viariandina. Selles pakutud variandis tänaval. Puhangul pole seda miski õigustada - lähedal on vähe avalikke kohti, kauplused, koolid, lasteaiaid. Liin mööda Putukaväli ja läbi Stroomi metsa annaks ühenduse teise piirkonnaga. Praegusel kujul olen sellele konstruksioonile kategooriliselt vastu.</p>	<p>Vt ka vastust punktis 363.1. Asutused asuvad planeeritava trammiliini läheduses. Trassi valikul oli üheks oluliseks tingimuseks peatuste ümbruses kõrge tihedusega asustuse olemasolu, et tramm oleks võimalik kasutada võimalikult paljudel inimestel (mh tagades optimaalse kauguse erinevatest ümberkaudsetest asutustest). Põhja-Tallinna liikuvusuuringu (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>) kohaselt ei ole Haabersti ja Põhja-Tallinna vahelised liikuvusprobleemid märkimisväärsed, kuna Põhja-Tallinnast peamised liikumised toimuvad Kesklinna ja Lasnamäe suunal. Seetõttu ei ole läbi Merimetsa kaitseala trammitreed kavandatud, kuna tramm rajamine väga pikas lõigus läbi metsa, kus ei ole potentsiaalseid reisiidajaid, pole otstarbekas ega majanduslikult põhjendatud. Teiseks on Merimetsa kaitseala kaitse-eeskirja kohaselt kaitsealal teede ja tehnovõrgu rajatiste rajamine ning ehitiste püstistamine ilma kaitseala valitseja nõusolekuta keelatud ning erandid on ette nähtud ainult kaitsekorraldus- ja puhkeotstarbeks või juba olemasolevatele rajatistele. Pikemas perspektiivis on Paldiski mnt-le Haabersti teenindav linnasuunaline tramm ette nähtud ning ühistransport hakkab liikuma ka Ädala tn pikendusest, mis paralleelselt Paldiski mnt-ga Haabersti-Põhja-Tallinna ühendust parandab.</p>
364.	Eraisik A. B.	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	364.1.	Trammi vastu!!	<p>Täname arvamuse eest! Kuna arvamuse avaldaja pole jätnud e-posti aadressi, pole võimalik küsida põhjendusi, miks ollakse kavandatava vastu ning võimalusel ettepanekuid kavandatava parendamiseks.</p>
365.	Eraisik M. P.	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	365.1.	<p>Против движения трамваев по ул. Рухангу автобусное движение хорошее, улица узкая, трамвай будет ходить под окнами, создавать шум.</p> <p>Mitteametlik tõlge: Trammide tänaval liikumise vastu. Puhangu bussiliiklus on hea, tänav kitsas, tramm sõidab akende alt läbi ja tekitab müra.</p>	<p>Trammitree ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Projekteerimise käigus selgitatakse uuringute põhjal välja vajalikud rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed.</p>
366.	Eraisik L. R.	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	366.1.	<p>Категорически против.</p> <p>Mitteametlik tõlge: Kateroogiliselt vastu.</p>	<p>Täname arvamuse eest! Kuna arvamuse avaldaja pole jätnud e-posti aadressi, pole võimalik küsida põhjendusi, miks ollakse kavandatava vastu ning võimalusel ettepanekuid kavandatava parendamiseks.</p>
		(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	366.2.	<p>Пугает перспектива иметь остановку обществ транспорта в метре от подъезда. Трамваи висят и стучат. Проживаю на 2-й линии от трамвайных путей. Проверено. Зачем разрушать существующую лесопарковую зону. Где можно ознакомиться с результатами исследований, если они были?</p> <p>Mitteametlik tõlge: Väljavaade, et sissepääsust meetri kaugusel on ühistranspordipeatus, on hirmutav. Trammid viilistavad ja koputavad. Elan tramm rööbastelt 2. liinil. Kinnitatud. Milleks hävitada olemasolev metsapargi ala. Kus ma saan näha uurimistulemusi, kui neid on?</p>	<p>Täname arvamuse eest! Tramm jääb eluhoonetest ca 8-12 m kaugusele. Trammipeatused täpsustuvad projekteerimise käigus, mis selgitatakse välja ka vajalikud rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille eeslsgelised tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetseid lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiasid. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnaehituslikult eelistatud lahendusvariant A, kuivõrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisiijate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõige paremini tuleviku arengutega. Roheala jääb suures ulatuses puutumata - tagasipöörde variant 2, mis on hetkel perspektiivsem, hõlmaks vaid 1,1% pargi pindalast. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppeel kinnisaja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata (variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalistsioonitru ei ole võimalik kaitseda ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1.</p>



367.	Eraisik L. V.	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	367.1.	Tramm teeb palju müra. Sellises keskkonnas elada Puhangu tänaval ebamugav. Teen ettepaneku suunata trammiliin mööda Kolde puisteed.	Projekteerimise käigus selgitatakse uuringute põhjal välja rakendatavad ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Trassi valikul oli üheks olulisel tingimuseks peatuste ümbruses kõrge tihedusega asustuse olemasolu, et trammil oleks võimalik kasutada võimalikult paljudel inimestel (mh tagades optimaalse kauguse erinevatest ümberkaudsetest asutustest). Putukaväälil ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv väiksem. Puhangu-suunalise trammikoridori eeliseks on kiire ja otse ühendus Balti jaama ning kesklinna suunal. Trammitee suunamine Kolde pst-le tähendaks märgatavalt pikemat marsruuti, mis vähendaks trammiliikluse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega. Lisaks oleks lahenduse ehitustehniliselt keerulisem, kui võrd Pelguranna tänavaga ja osaliselt Kolde pst-ga paralleelselt kulgeb suur kanalisatsioonitoru, mille peale ega läheduses ei ole paralleelselt kulgevate trammiteede võimalik rajada (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused). Toru ümberehitamine on väga kallis ning ei kuulu antud projekti mahtu. Et trammiteed saaks selle trassivaliku järgi kavandada, peaks selle rajama rannaparki või Pelguranna tänavahoone kõrvale. Seda varianti ei valitud, kuna see lahendus oleks märkimisväärselt kulukam - see eeldaks tänavaruumi ümberkujundamist pikemas mahus, tooks kaasa ulatuslikuma tehnovõrkude ümberehituse linna eelarvest, oleks suuremas ulatuses muu liiklusega samas koridoris ning trammitee rannaparki kavandamisel hõlmaks suurema osa rannapargist kui praegune lahendusvariant A. Selline marsruut on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest.
368.	Eraisik A.	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	368.1.	Абсолютно наш микрорайон не нуждается в такой дополнит тельном транспорте, как трамвай! Сейчас отлично выстроена система транспортной доставки в разные районы города. Трамваи создают очень серьёзное шумовое загрязнение и вибрацию. Наш район довольно старый большинство домов старше 60 лет. И возле пляжа прохождение трамваев опасно для детей. Гораздо опаснее, чем другой транспорт. Категорически Против. Проведите линию лучше в Маарду.	Arenevas Põhja-Tallinna linnaosas on oluline ettenägelikult planeerida ja edendada muust liiklusest eraldiseisvat ühistransporti, et ühtlasi leevendada lisanduvate elanikega kaasneva liikuvus- ja ligipääsuprobleeme tulevikus. Trammitee ehitamise järgselt korregeeritakse busside marsruute (bussiliiklus väheneb), et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatu müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetset lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiaid. Projekteerimisel nähakse ette eri liiklejate liikumisruumi selge tähistamine. Tagasipöördel on trammil kiirus väike ning ehituslikult on võimalik inimesed suunata rööbasteed ohutult ületama ka näiteks linnamööbli või haljastusega.
			368.2.	Tehke parem liin Maardusse.	Välisrahaust on määratud Pelguranna trammitee trassile, seda raha ei ole võimalik mõnele teisele lõigule ümber suunata. Järk-järgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks. Ajakohast infot Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalmete planeeritavate objektide kohta saab jälgida leheküljel: <a href="https://www.tallinn.ee/et/teed">https://www.tallinn.ee/et/teed</a>
369.	Eraisik E. L.	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	369.1.	Liiklus Puhangu tänaval on juba kaetud mitme bussiliiniga. Kas bussi liinid on plaanis kaotada? Sinna trammil vaja ei ole! Uus trammiliin võiks olla seotud Manufaktuuri kvartaliga. Seal on kindlasti elanike arv suurem kui Puhangu tänaval. Kui trammiliin viia Kopli tänavalt läbi Manufaktuuri kvartali oleks sellele areneval kvartalil ka liiklemise võimalus.	Bussiliine ei kaotata, kuid nende arv pigem väheneb. Trammitee ehitamise järgselt korregeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Manufaktuuri piirkonda teenindab Kopli ja Sõle ühistransport ning hakkab teenindama loodav uus tramm, kus trammipeatus jääb ca 400 m kaugusele. Kopli tänavast kuni Sõle tänav ristmikuni ja ristmikust kuni Puhangu tn alguseni kavandatakse trammitee liiklusalale, kus varasemalt kulges raudtee. Seega kasutatakse pikas ulatuses ära haljasala, kuhu ehitamine on oluliselt odavam. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb võimaluse ka Kalaranna tänavale tramm kavandada, üldplaneeringus on selleks ühistranspordikaardi näidatud muust transpordist võimalusel eraldiseisev ühistranspordikoridor/rööbastransport. Järk-järgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks.
			369.2.	Trammitee võiks viia Kolde pst ümberpööramisega peale garaaže, sealt on tühja maaala piltsavalt. Ristiku tänav ületuseks ei oleks vaja uut viadukti, seal oli viadukt, ehk saaks selles varjandis olemasolevat osa ära kasutada?	Ristiku tänav viadukt oli avariiline ning ohtlik ja see tuli ära lammutada. Uue viadukti lahendus selgub projekteerimise käigus - kui on ostarbekas ning ehitustehniliselt võimalik, siis kindlasti kaalutakse olemasolevate tugiseinte kasutamist. Variant D (ümberpöore Putukaväälil) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukoha tõttu on potentsiaalsete reisijate arv väiksem. •Putukaväälil ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuste läheduses väiksem. •Bisaks ei otsustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaaet ja Putukaväälil Kolde pst otsas. Kõik see maksumus lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf">https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5hjendus.pdf</a> •Variant E on vähem perspektiivikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.
370.	Eraisik V. K.	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	370.1.	OLEN TRAMMILIINI VASTU PELGURANNAS.	Täname arvamuse eest! Kuna arvamuse avaldaja pole jättnud e-posti aadressi, pole võimalik küsida põhjendusi, miks ollakse kavandatava vastu ning võimalusel ettepanekuid kavandatava parendamiseks.
371.	Eraisik I. S.	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	371.1.	Trammiliini ehitamise vastu! Sõle-Manufaktuuri-Puhangu tn ristmik on niigi ülekoormatud, tramm teeb olukorra veel ohtlikumaks, eriti koollastele, kes liiguvad Sõle tänavale Ehite peatusse kõigist 3-st tänavast.	Projekteerimisel nähakse ette terviklik tänavalahendus koos vajaliku liikluskorraldusega (sh eri liiklejate liikumisruumi selge tähistamine). Sõle-Puhangu-Manufaktuuri ristmik soovitakse muuta kompaktsemaks, lihtsamaks ja turvalisemaks, luues terviklahenduse, mis vastab piirkonna arengu suunistele - rajada kahe ristmiku asemel üks, kus tekib võimalus lühendada footrissidele kõigi kasutajagruppide jaoks, luua jalakijale ülekaldukoht Manufaktuuri tn sihis ning sõidukitele turvalisem otsesihit Paavli keskuse ja Pelguranna asumil vahel. Manufaktuuri-Sõle-Puhangu tänav ristmiku realiseerumine ning realiseerumise korral teise lõpki lahendus selgub projekteerimise käigus.
372.	Eraisik V. P.	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	372.1.	Трамвай не нужен, т.к.дом находится на перекрестке. Дом старый, думаю дом не выдержит такого близкого расстояния путей. Mitteametlik tõlge: Trammil pole vaja, kuna maja asub ristmikul. Maja on vana, ma arvan, et maja nii lähedalt rööbastee vahet ei pea.	Linna eesmärk on pakkuda võimalikult paljudele elanikele paremaid, mugavamaid ja keskkonnasõbralikumaid liikumisvõimalusi. Projekteerimise käigus selgitatakse uuringute põhjal välja rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed.

373.	Eraisik T. O.	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	373.1.	Я против трамвая. У нас хорошее обслуживание автобуса Трамвай может ходить по к новым районам кольце  Mitteametlik tõlge: Olen trammivi vastu. Meil on hea bussiliiklus. Tramm võib sõita ümber ringi uutele aladele.	Arenevas Põhja-Tallinna linnaosas on oluline ettenägelikult planeerida ja edendada muust liiklusest eraldi seisvat ühistransporti, et ühtlasi leevendada lisanduvate elanikega kaasevaid liikuvus- ja ligipääsuprobleeme tulevikus. Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnaehituslikult eelistatud lahendusvariant A, kuivõrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisijate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõige paremini tuleviku arengutega. Trammittee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammittee ehitamise järgselt korreigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammittee rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25, vt määruse lisa "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>
374.	Eraisik S. B.	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	374.1.	Против трамвайной линии. Дома и выход из подъезда находятся близко к проезжей части. Опасность для людей.  Mitteametlik tõlge: Trammiliini vastu. Majad ja väljapääs sissepääsust asuvad sõidutee lähedal. Oht inimestele.	Tramm jääb eluhoonetest ca 8-12 m kaugusele. Projekteerimisel nähakse ette terviklik tänavalahendus koos vajaliku liikluskorraldusega (sh eri liiklejate liikumisruumi selge tähistamine). Tramm sõidab kindlas koridoris ning ei teki kuskile kuidagi ootamatult - ka täna sõidavad Puhangu tänav sõiduteel bussid ning autod. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööblit (pingid, esteetiliselt ilusad elemendid), vähem tühja asfaltpinda.
375.	Eraisik J. B.	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	375.1.	Я против категорически. Трамвай совершенно не нужен. Автобусы ходят прекрасно, нет никаких давок, нет пробок. А вы построите эти ненужные пути, тогда они и возникнут. Где будут идти автобусы и машины?? И вся пляжная зона испорчена будет.  Mitteametlik tõlge: Olen kategooriliselt selle vastu. Tramm on täiesti ebavajalik. Bussid sõidavad ideaalselt, pole rahvast ega ummikuid. Ja ehitate need mittevajalikud teed, siis need tekivad. Kuhu bussid ja autod lähevad?? Ja kogu rannaala rikutakse.	Arenevas Põhja-Tallinna linnaosas on oluline ettenägelikult planeerida ja edendada muust liiklusest eraldi seisvat ühistransporti, et ühtlasi leevendada lisanduvate elanikega kaasevaid liikuvus- ja ligipääsuprobleeme tulevikus. Põhja-Tallinna liikuvusuuringu kohaselt ei ole võimalik täiendavalt sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise. Trammittee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Terviklikus tänavalahenduses lahendatakse ka jalg- ja jalgrattateed, mis täpsustub projekteerimise käigus. Trammittee ehitamise järgselt korreigeeritakse busside marsruute (bussiliiklus väheneb), et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Trammide liiklustihedus ei ole nii suur, et hakkaks autodega konflikti looma. Trammittee ehitamisega ning bussiliikluse ümberkorraldamisega muutub ühistransport kättesaadavamaks ja mugavamaks, et seda eelistada autole ning autode kasutamise vajadus väheneb. Roheala jääb suurel ulatusel puutumata - tagasipöörde variant 2, mis on hetkel perspektiivsem, hõlmaks vaid 1,1% pargi pindalast. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammittee rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25, vt määruse lisa "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>
376.	Eraisik I. M.	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	376.1.	Kas garaažide omanikud (Puhangu) on juba teadlikud võimalikust muudatustest? Et garaažid lähevad ehituse alla?	Tänane küsimuse eest! Kõik mõjutatud kinnistute omanikud on kaasatud projekteerimistingimuste taotluse menetluses.
377.	Eraisik A. M.	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	377.1.	Категорически против всех проектов. Все собственники дома. Это ужасный проект. Не имеет смысла, хотите заменить автобусы, замените электробусы! Трамвай не нужен!  Mitteametlik tõlge: Olen kategooriliselt kõikide projektide vastu. Kõik majaomanikud. See on kohutav projekt. Ei ole mõtet, kui tahad busse välja vahetada, vaheta elektribussid välja! Trammi pole vaja!	Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikide arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufaktuuri, Kopli kaubajaam, kagumal Hundipea-Paljassaarel ning Seewaldi alal) elulivimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muududa, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liiklemine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> ), ei ole võimalik täiendavalt sõiduteid kavandada ning ainus variant liikuvusprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistransport, muust transpordist eraldi seisvat rööbasühistransport (st tramm/rong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liiklusest eraldi seisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammittee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammittee ehitamise järgselt korreigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammittee rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> ).
378.	KÜ Puhangu 67 kolm liiget	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	378.1.	Ei soovi trammiliini Puhangu tänavale, eriti mere äärde. Kuna on rannajoon ja trammiga ei pea randa sõitma. Praegune ranna ala läheks trammittee alla. See ei ole normaalne.	Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub Puhangu tn 91 kinnistu omaniku nõusolek kokkuleppe kinnisaja omandamiseks ning variant 3 hõlmaks rohkem roheala. Variant 2 puhul jääks ka rannapark suuremas ulatuses puutumata kui varianti 3 puhul (variant 2 hõlmab 1,1% ja variant 3 hõlmab 3,4% pargi pindalast). Kui projekteerimise käigus selgub, et Pelguranna tänavaga paralleelselt kulgevat kanalistsioonitoru ei ole võimalik kaistta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammittee kavandamisel on arvestatud võimalusena pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalistsioonitoru ümberhüübe ajast tehnoõrgu valdaja poolt.
379.	Eraisik V. K.	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	379.1.	Я против трамвайной линии, так как очень узкие улицы не предназначены для прокладки линий, против захвата футбольной площадки на пляже. К тому же в нашем районе ходят автобусы 40,35,66. Из новостроек в нашем районе народ пользуется личным транспортом. Она на трам не ездит.  Mitteametlik tõlge: Olen trammiliini vastu, kuna väga kitsad tänavad ei ole mõeldud liinide rajamiseks, ja olen vastu jalgpalliväljaku hõivamisele rannas. Lisaks on meie piirkonnas bussid 40,35,66. Meie piirkonna uusehitistest kasutavad inimesed isiklikku transporti. Nad ei lähe trammile.	Jalgpalliväljaku osas muudatusi ei tehta. Trammittee ehitamise järgselt korreigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Trammittee ehitamisega ning bussiliikluse ümberkorraldamisega muutub ühistransport kättesaadavamaks ja mugavamaks, et seda eelistada autole ning autode kasutamise vajadus väheneb. Trassi valik põhineb mitmetel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbi viidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a> . Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalsete trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" ( <a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> ), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammittee rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammiliini trassivalik. Trammittee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering).
380.	Eraisik V. I.	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	380.1.	Движение автобусов устраивает. Трамвай не нужен.  Mitteametlik tõlge: Bussiliiklus on hea. Trammi pole vaja.	Tänane arvamus eest! Tramm leevendab ettenägelikult tulevikus süvenevaid liikuvusprobleeme Põhja-Tallinna linnaosas ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Trammittee ehitamise järgselt korreigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.



381.	Eraisik T. K.	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	381.1.	<p>Ei soovi trammiliini! Meil on juba 3 bussid; N 40, 35, 66 ja veel N3. Против трамвая на Штромке. На пляже будет очень шумно, так как трамваи скрепят и звенят. Экология пляжа будет нарушена и опять будет перекопан весь город.</p> <p>Mitteametlik tõlge: Shtromkal trammile vastu. Rand on väga lärmakas, kuna trammid on omavahel kinni ja kõmisevad. Ranna ökoloogia on häiritud ja kogu linn kaevatakse uuesti üles.</p>	<p>Projekteerimise käigus selgitatakse uuringute põhjal välja rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Projektiga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse, seda ka ehitustööde ajal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Rohelaia jääb suures ulatuses puutumata - tagasipöörde variant 2, mis on hetkel perspektiivsem, hõlmaks vaid 1,1% pargi pindalast. Tagasipöörde variantidest on hetkel perspektiivsem variant 2 või sellega sarnane lahendusvariant, kuna variant 1 puhul puudub tänavaaga paralleelselt kulgevad kanalisatsioonitoru ei ole võimalik kaitsta ega säilitada ilma seda ümber tõstmata (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused), võib siiski osutada vajalikuks realiseerida tagasipöörde variant 1. Trammitee kavandamisel on arvestatud võimalusega pikendada liini tulevikus Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Trammiliini pikendamise realiseerumine sõltub rahalistest vahenditest ning kanalisatsioonitoru ümberhüite ajast tehnovõrgu valdaja poolt.</p>
382.	Eraisik M. S.	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	382.1.	<p>Trammi projekt on väga hea. Võiks arutada ka Sõle-Madala-Pelguranna-Puhangu-riingliini - hõlmaks veelgi suurema piirkonna.</p>	<p>Täname toetava arvamuse eest! Tallinna Transpordiameti hinnangul on Sõle tänav ühistranspordi ühendus plisaval hea ning sinna esmajärjekorras trammiteed rajada ei ole vaja. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a> Tulevikuperspektiivid), milles on toodud linnaolulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks. Tallinna linn juhindub uute trammide rajamisel liikuvuskavas toodud soovistest. Tulevikuperspektiivid saavad kirja ka koostatavas Põhja-Tallinna üldplaneeringusse, millele saate soovi korral ettepanekuid teha.</p>
383.	Eraisik G. V.	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	383.1.	<p>Оставьте автобусы. Трамвай не нужен.</p> <p>Mitteametlik tõlge: Jätta bussid. Trammi pole vaja.</p>	<p>Täname arvamuse eest! Tramm leevendab ettenägelikult tulevikus süvenevaid liikuvusprobleeme Põhja-Tallinna linnaosas ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.</p>
384.	Eraisik M. S.	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	384.1.	<p>Kui säilib senine bussiliiklus, siis ei näe vajadust trammide järele.</p>	<p>Täname arvamuse eest! Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud.</p>
385.	Eraisik H. S.	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	385.1.	<p>Antud bussiliikluse juures ei ole vaja trammi. Viige see putukaväila kohale, mis oleks palju otstarbekam, kas putukad on tähtsamad.</p>	<p>Täname arvamuse eest! Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Variant D (ümberpöörde Putukaväila) oleks keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukohta tõttu on potentsiaalselt reisijate arv väiksem. Putukaväilal ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv peatuste läheduses väiksem. BIsaks ei otustatud Kolde pst trassi (variant D) kasuks, kuna sellega tuleks likvideerida suur eraparkla (ca 250-300 kohta), mis tuleks eelnevalt linna poolt omandada ja mille puhul parkimisvõimaluste kadumine oleks kohalikele suureks probleemiks, ning ümber ehitada kogukonnaed ja Putukaväil Kolde pst otsas. Kõik see maksumus lisanduks täiendavalt trammitee rajamise maksumusele. Vt variantide A ja D võrdlust: <a href="https://live.s3.telahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5shendus.pdf">https://live.s3.telahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Pelguranna%20trammitrassi%20valiku%20p%C3%B5shendus.pdf</a> Variant D on vähem perspektiivlikam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.</p>
386.	Eraisikud (3) M. N., A. G., N. N.	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	386.1.	<p>Как житье дома на перекрестке Пuhangu и Randia, не хотим иметь под окнами ещё один вид транспорта (трамвай). На ходим иметь остановку в шаговой доступности. Хотим больше двигаться. Имеющихся остановок автобусов 40, 35, 66 всех устраивает. Улицы Пuhangu узкая, сейчас ограничение скорости 30 км/ч. Узкие тротуары, опасные для пешеходов. Мало парковочных мест на улице, не надо их убирать! Штромка должна оставаться тихим и спокойным местом, курортным, для отдыха детей и взрослых. Это не достопримечательность города, туристам предлагаем ехать в Пирита - сделать удобную трамвайную линию в Пирита. Наша семья против трамвая в районе Штромки.</p> <p>Mitteametlik tõlge: Puhangu ja Randia ristmikul asuva maja elanikuna me ei taha, et meie akende all oleks teist tüüpi transport (tramm). Soovime, et peatus oleks jalutuskäigu kaugusel. Tahame rohkem liikuda. Saadaolevad bussipeatused 40, 35, 66 sobivad kõigile. Puhangu tänav on kitsas ja praegune piirkiirus on 30 km/h. Kitsad kõnniteed, ohtlikud jalakäijatele. Tänaval on vähe parkimiskohti, neid pole vaja eemaldada! Shtromka peaks jääma vaikseks ja rahulikuks paigaks, laste ja täiskasvanute puhkekohaks. See pole linna vaatamisväärsus, soovime turistidel Piritale minna - tehke Piritale mugav trammiliin. Meie pere on trammi vastu Shtromki piirkonnas.</p>	<p>Trammitee jääb eluhoonetest ca 8-12 m kaugsele. Stroomi rand ja park on ülelinnalises tähtsusega puhkeala ning taotluse eesmärgid on promenaadi väärtust ning kõrg- ja madalhaljastust maksimaalselt säilitada, luues koos trammiteega tervikliku tänavalahenduse (sh eri liikleajate liikumisruumi selge tähistamine). Projekti raames on plaanis Puhangu tänavavalik ruum terviklikult kaasajastada ning lisada rohelust ja vaba aja veetmise võimalusi. Uus tänavaruumi kujundus näeb ette rahustatud liiklust, rohkem haljastust ja linnamööbilit (pingid, esteetiliselt liisad elemendid), vähem tühja asfaltpinna. Projekteerimise käigus selgitatakse uuringute põhjal välja rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Trammitee rajamise parkimiskohtade arv tänaval väheneb, kuid projekteerimisel üritatakse säilitada nii palju kohti kui võimalik. Ekskisi lahenduses on Puhangu tänaval ette nähtud pikiparkimise kohti. Liikluskorralduslik lahendus (sh parkimine) selgub projekteerimise käigus. Parkimine on võimalik oma kinnistul, tänavamaal või avalikes parklates. Suvisel ajal, mil Stroomi rand on populaarne sihtkoht nii teiste asumite kui ka linnaosade elanike seas, pakub tramm mugavat ja kiiret alternatiivi autoka tulekule. See aitab täiendada ajutist autokorrumust piirkonnas ja ennetada olukordi, kus küllalised pargivad massiliselt elamute ees või täidavad kohalike elanike parkimiskohad.</p>
			386.2.	<p>See pole linna vaatamisväärsus, soovime turistidel Piritale minna - tehke Piritale mugav trammiliin. Meie pere on trammi vastu Shtromki piirkonnas.</p>	<p>Järk-järgult arendatakse trammiteede võrku, mille realiseerumine sõltub oluliselt rahastusvõimalustest. Tallinna Linnavolikogu on 16.11.2023 vastu võtnud määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leiaKehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks.</p>
387.	Eraisik J. Ž.	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	387.1.	<p>Как житье нашего района я против постройки трамвайных путей, т.к. считаю свой район тихим, спокойным местом. Транспортное сообщение с городом прекрасное и вполне достаточно автобусов и до трамвая не составляет труда добраться. Строительство повлечет за собой неудобства в виде неизбежного шума, строения, здания могут пострадать и начать разрушаться. Зона отдыха тоже достаточно обеспечена доступностью от общественного транспорта. И трамвай создаст в следствии тоже дополнительный шум. И для автоладельцев это тоже создаст дополнительные трудности в перемещении по району.</p> <p>Mitteametlik tõlge: Meie kandi elanikuna olen ma trammiteede rajamise vastu, sest... pean oma piirkonda vaikseks, rahulikuks paigaks. Transpordihendus linnaga on suurepärase ja bussist piisab ning trammi pole raske ligi pääseda. Ehitus toob kassa ebamugavusi vältimatu müra näol, konstruktsioonid, hooned võivad kannatada ja hakata kokku varisema. Puhkealale on piisavalt ligipääsetav ka ühistranspordiga. Ja tramm tekitab hiljem lisamüra. Ja automaanikele tekitab see ka täiendavaid raskusi piirkonnas liikumisel.</p>	<p>Projektiga tuleb tagada, et müra ja vibratsioon jääksid normide piiresse, seda ka ehitustööde ajal. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille esialgseid tulemusi tutvustatakse avalikul arutelul ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimal võimalikke tehnoloogilaid. Vt ka PT punktid 5.1.5-5.3. Uued tehnoloogiad ning ehituslahendused, nt kummitatid rõõbaste all, aitavad müra ja vibratsiooni vähendada. Busside mootorimüra, eriti järsul kiirendamisel, võib tekitada kohati suuremat müra kui trammid. Trammid võivad mõnes olukorras (nt tänavapiirile rajatud isoleerimata trammirööbastele liikudes) olla valjemad, kuid selliste probleemidega saab projekteerimisel ettenägelikult arvestada. Ehitustehniliselt on võimalik kasutusele võtta kaasaegsed lahendused, mille abil tramm ei saa olema bussidest valjem. Lisaks mahutab tramm rohkem inimesi kui buss, mistõttu saab mitme bussi asemel kasutada ühte trammi. Seega ühistranspordist tulenev müra ja vibratsioon eeldatavasti ei suurene, kuivõrd busside liikustihedus trammitee ehitamise järgselt väheneb - busside marsruute korrigeeritakse, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Trammide liikustihedus ei ole nii suur, et hakkaks autodega konflikti looma. Trammitee ehitamisega ning bussiliikluse ümberkorraldamisega muutub ühistransport kättesaadavamaks ja mugavamaks, et seda eelistada autole ning autode kasutamise vajadus väheneb.</p>

388.	Eraisik F. P.	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	388.1.	<p>В Пыжья-Таллинн хорошая дорожная инфраструктура. В строительстве трамвайной линии я против!</p> <p>Mitteametlik tõlge: Põhja-Tallinnas on hea teede infrastruktuur. Olen trammiliini ehitamise vastu!</p>	<p>Tänane arvamus eest! Põhja-Tallinna linnaosas kasvab tulevikus elanike arv kõikeid arengualade (nt Meeruse-Bekkeri, Manufakturi, Kopli kaubajaam, kaugemal Hundiäpe Paljassaarele ning Seewaldi alal) elluviimisel ligikaudu 40 000 võrra, mis omakorda loob võimaluse uute töökohtade tekkeks. Pelgurannas ei pruugi elanike arv märkimisväärselt muutuda, kuid kogu linnaosa kasvab kiiresti. See toob tänavatele rohkem autosid ning sõiduteedel liikumine saab olema raskendatud (rohkem ummikuid). Tuginedes Põhja-Tallinna liikuvusuuringule (vt uuringud <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>), ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikumisprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamise (ühistranspord, muust transpordist eraldiseisev rööbasühistranspord (st tramm/roong), rattateed jne). Sellest tulenevalt on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal. Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Linna olulisemad vajadused ühistranspordi ning trammiteede rajamiseks on vastu võetud Tallinna Linnavoikogu 16.11.2023 määrusega nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leia=Kehitiiv">https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023020?leia=Kehitiiv</a>).</p>
389.	Eraisik N. P.	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	389.1.	<p>С рождения проживаю в нашем районе. И все меньше и меньше природы остается вокруг. Хочется жить у моря и слушать шум прибоя, а не грохот трамваев. Я категорически против проведения трамвайной линии к морю.</p> <p>Mitteametlik tõlge: Olen sünnist saati meie kandes elanud. Ja loodust jääb ümber aina vähemaks. Ma tahan elada mere ääres ja kuulata surfi häält, mitte trammide müra. Olen kategooriliselt merele viiva trammiliini ehitamise vastu.</p>	<p>Stroomi rand ja park on ülevallise tähtsusega puhkeala ning taotluse eesmärk on promenaadi väärtust ning kõrg- ja madalhaglastust maksimaalselt säilitada, luues koos trammiteega tervikliku tänavalahenduse. Roheala jääb suures ulatuses puutumata - tagasipöörde variant 2, mis on hetkel perspektiivsem, hõlmaks vaid 1,1% pargi pindalast. Taotleja on projekteerimistingimuste koostamise ajal tellinud sõltumatut müra ja vibratsiooni uuringu, mille eesmärgiks tulemustest avastada avakulud arvel ning projekteerimise käigus tehakse veel täiendav uuring. Nende põhjal tuleb valida kaasaegsed ja kvaliteetsed lahendused müra ja vibratsiooni vähendamiseks, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiaid.</p>
390.	Eraisik J. V.	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	390.1.	<p>Tramm mööda Kolde puuesteed mere äärde ei sega kedagi!!!</p>	<p>Trassi valikul oli üheks oluliseks tingimuseks peatuste ümbruses kõrge tihedusega asustuse olemasolu, et trammiliin oleks võimalik kasutada võimalikult paljudel inimestel (mh tagades optimaalse kauge erinevatest ümberkaudsetest asutustest). Putukaväälil ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv väiksem. Puhangu-suunalise trammikoridori eeliseks on kiire ja otse ühendus Balti jaama ning kesklinna suunal. Trammitee suunamine Kolde pst-le tähendaks märgatavalt pikemat marsruuti, mis vähendaks trammiliikluse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega. Lisaks Pelguranna tänavaga ja osaliselt Kolde pst-ga paralleelselt kulgeb suur kanalisatsioonitoru, mille peale ega läheduse ei ole paralleelselt kulgevad trammiteed võimalik rajada (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused). Toru ümberheitmine on väga kallid ning ei kuulu antud projekti mahtu. Et trammiteed saaks selle trassivaliku järgi kavandada, peaks selle rajama rannaparki või Pelguranna tänav hoonete kõrval. Seda varianti ei valitud, kuna see lahendus oleks märkimisväärselt kulukam - see eeldaks tänavaruumi ümberkujundamist pikemas mahus, tooks kaasa ulatuslikuma tehnovõrkude ümberhituse linna eelarvest, oleks suuremas ulatuses muu liiklusega samas koridoris ning trammitee rannaparki kavandamisel hõlmaks suurema osa rannapargist kui praegune lahendusvariant A. Selline marsruut on vähem perspektiivkam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest.</p>
391.	Eraisik E. A.	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	391.1.	<p>TRAMM PUHANGU TÄNAVALE EI SOBI. MEIL ON KORRALIK AUTOBUSSI ÜHENDUS.</p>	<p>Tänane arvamus eest! Trammitee ehitamise järgselt korrigeeritakse busside marsruute, et ka teised tänavad oleksid ühistranspordiga paremini kaetud. Põhja-Tallinna liikuvusuuringu kohaselt ei ole võimalik täiendavaid sõiduteid kavandada ning ainus variant liikumisprobleemidega tegeleda on läbi säästlike liikumisviiside edendamine. Arenevad Põhja-Tallinna linnaosas on vajalik ettenägelikult planeerida muust liikusest eraldiseisvat rööbasühistransporti, mis on kiirem ning pakub alternatiivset liikumisviisi, kui tänavatel on ummikud. Trassi valik põhineb mitmel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering näeb oma lahenduses samuti ette mitmeid võimalikke rööbastranspordikoridore, et parendada ühistransporditeenuse kättesaadavust ja kasutatavust.</p>
392.	Eraisik A. P.	(puudub, arvamus esitatud LOV kohapeal)	392.1.	<p>Мы против трамвая. Трамвай не нужен с его вибрацией и шумовыми эффектами.</p> <p>Mitteametlik tõlge: Oleme trammile vastu. Pole vaja trammile oma vibratsiooni- ja müraefektidega.</p>	<p>Projekteerimisel selgitatakse uuringute põhjal välja rakendatavad müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed.</p>
393.	Eraisik V. T.	03.04.2025	393.1.	<p>Algatuseks esitan väikese hilineemisega Pelguranna trammiliini rajamise (ehitisregistri kood 221468377) ettepaneku, mis on toodud ka 2022.a. trammiteede tänavaruumi uuringu 4. leheküljel joonisel 1 <a href="https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Trammiteede%20t%C3%A4navaruumi%20uuringu%20seletuskirj%202022-10.pdf">https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Trammiteede%20t%C3%A4navaruumi%20uuringu%20seletuskirj%202022-10.pdf</a></p> <p>Palun veelkord kaaluda trammitee lõpparingi rannaparki kavandamise asemel lahendada trammitee ümber kvartali: Puhangu tänav - Pelguranna tänav T3 - Pelguranna tn 63 - Kolde puistee T4 - Kolde pst 92 (vt joonis).</p> <p>Eelpool nimetatud uuringus on Pelguranna trammiliini käsitletud punktis 3.5. lk 42-45. Uuringust ei ole leitavad põhjendused, miks lükati kõrval ümber kvartali trammitee lahendus. Ümber kvartali trammitee kavandamisega jääb ära mürarikkam lõpuring, mis on joonistatud paiknema väljaspool transpordimaad. Lõpuring jääb täielikult Läänemere ranna 200 meetrilise piiranguvööndisse. Eelistatud on trammitee ehitamine transpordimaale. Ümber kvartali lahendus toob trammitee lähemale lisaks projekteeritud rannahoonele (ehitisregistri kood 121432750) ka Ehte Humanitaargümnaasiumile. Ümber kvartali lahenduse puhul on vajalik muuta ja täiendada töös oleva putukaväälil (ehitisregistri kood 221396628) ehitusprojekti.</p> 	<p>Variant A puhul jääb Ehte Humanitaargümnaasiumi ka 410 m kaugusel, mis on sobiva kaugeusega projekteeritavast trammipeatusest. Putukaväälil projekts on arvestatud Pelguranna trammitee perspektiiviga (variant A). Trammitee trassi Puhangu-Pelguranna-Kolde pst-Putukaväälil oleks ehitustehniliselt keerulisem ja kallim valik, kus trassi asukohta tõttu on potentsiaalselt reisi ajad väiksem.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Putukaväälil ja Kolde pst-l on asustus väiksema tihedusega ning seetõttu perspektiivsete kasutajate arv väiksem.</li> <li>•Trammitee suunamine Kolde pst-le tähendaks ka märgatavalt pikemat marsruuti (st aeglased ühendused), mis vähendaks trammiliikluse konkurentsivõimet võrreldes teiste liikumisviisidega.</li> <li>•Bisaks oleks lahendus ehitustehniliselt keerulisem, kui võrd Pelguranna tänavaga ja osaliselt Kolde pst-ga paralleelselt kulgeb suur kanalisatsioonitoru, mille peale ega läheduse ei ole paralleelselt kulgevad trammiteed võimalik rajada (vt AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused). Toru ümberheitmine on väga kallid ning ei kuulu antud projekti mahtu. Et trammiteed saaks selle trassivaliku järgi kavandada, peaks selle rajama rannaparki või Pelguranna tänav hoonete kõrval. Seda varianti ei valitud, kuna see lahendus oleks märkimisväärselt kulukam - see eeldaks tänavaruumi ümberkujundamist pikemas mahus, tooks kaasa ulatuslikuma tehnovõrkude ümberhituse linna eelarvest, oleks suuremas ulatuses muu liiklusega samas koridoris ning trammitee rannaparki kavandamisel hõlmaks suurema osa rannapargist kui variant A.</li> <li>•Selline marsruut on vähem perspektiivkam ka tuleviku arengute ja liini pikendamise võimaluste vaatest kui variant A.</li> </ul>

		06.05.2025	393.2.	<p>Lisan veel 2 võimalikku lahendust.</p> 	<p>Täname täiendavate ettepanekute eest trassi valikul! Kolde pst-le suunamise osas vt vastust punktis 393.1. Trassi kulgemine üle Kopli raudteejaama sellisel kujul poleks ilmselt teostatav kasutuses olevate rööbasteede tõttu või nõuaks suuremahulist ümberehitust.</p> <p>Trassi valik põhineb mitmel linna poolt tellitud uuringutel ja analüüsidel, kus võrreldi erinevaid võimalusi ning võeti arvesse elanike liikumisvajadusi ja tulevase arendusi. Trammiliinide arendamiseks läbiviidud uuringud on kättesaadavad: <a href="https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm">https://www.tallinn.ee/et/pelgurannatramm</a>. Lisaks on Põhja-Tallinna trammiliinide potentsiaalseid trasse analüüsitud ka koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu menetluses. Seega on töös uuringute põhjal väljatöötatud trass, mille kasuks otsustati Tallinna ametite ja linna juhtkonna ühisel kaalumisel. Tallinna Linnavolikogu võttis vastu 16.11.2023 määruse nr 25 "Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035" (<a href="https://www.rigikohus.ee/akt/424112023020?leia=kehtiv">https://www.rigikohus.ee/akt/424112023020?leia=kehtiv</a>), milles on toodud linna olulisemad vajadused ühistranspordi ja trammiteede rajamiseks ning kus on näidatud ka Pelguranna trammli trassivalik. Trammitee kavandatakse hetkel rajada kuni Pelgurannani, kuid tulevikus on jäetud võimalus pikendada trammiliini Meeruse-Bekkeri suunal (vt koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering). Välisrahistuse taotlus on esitatud Pelguranna trammitee trassile A.</p>
			393.3.		<p>Vt ka vastust punktis 393.2. Alternatiivide kaalumise tulemusena on strateegiliselt ja linnaehituslikult eelistatud lahendusvariant A, kuivõrd see tagab kiire ja kõige otsema marsruudiga ühenduse Balti jaama ja kesklinnaga, ühendades oma marsruudil ka mitmeid asutusi, millest tulenevalt on potentsiaalsete reisijate arv suur. Variant A on ehitustehniliselt lihtsamini teostatav ja vähemkulukam valik ning sobib kõige paremini tuleviku arengutega ja pikendamise võimalustega.</p>
<b>C Avalikul arutelul (06.05.25) esitatud (uued) arvamused projekteerimistingimuste eelnõu kohta</b>					
394.	Eraisik	06.05.2025	394.1.	<p>Miks ei võiks teha trammli Pelguranna tänavale, mis saab alguse Maleva peatuse juurest Kopli tänavalt? Pelguranna tn pidi alla oleks trammiteed lihtsam ehitada ning ka tänav on laiem. Hetkel seal puuduvad ühistranspordipeatused.</p>	<p>Ühistranspordi puhul on oluline, et sõiduaeg oleks võimalikult lühike, et tagada konkurentsieelis auto ees. Sellise trassi puhul sõiduaeg pikeneb. Juba praeguses rahvastiku olukorras näitavad arvutused, et suunal Puhangu-Balti jaam-Hobujaama-bussijaam jõuaks sihtpunkti kiiremini kui ühegi teise ühistranspordivahendiga ning tulevikus see eelis aina kasvab. Lisaks piirneb Pelguranna tn osaliselt vana kalmistupargiga, seega potentsiaalsed reisijad on vähem (vaid ühel pool trammiteed).</p>
395.	Eraisik E. S.	06.05.2025	395.1.	<p>Rööbastransport on hea ning vajalik, linnaruumi mõttes säästlik. Küll aga keskendutakse vaid ühele väikesele lõigule ning ei vaadata tervikut laiemalt. Tervistavaid rohealasid jääb järjest vähemaks. Mis saab Kopli ranna läbimurdest? Millal tuuakse tramm läbi Pelguranna pargi ja läbi Merimetsa? See on justkui ukse avamine trammiliini pikendamiseks tulevikus.</p>	<p>Põhja-Tallinna üldplaneering ei näe ette rööbastransporti Kopli ranna tänavale ega Merimetsa kaitsealale. Merimetsa kaitseala kaitse-eeskirja kohaselt on kaitsealal teede ja tehovõrgu rajatiste rajamine ning ehitiste püstitamine ilma kaitseala valitseja nõusolekuta keelatud ning erandid on ette nähtud ainult kaitsekorraldus- ja puhkeotstarbeks või juba olemasolevatele rajatistele. Linn pigem üritab roheala suurendada, mistõttu on arendajatega sel teemal tihti suured vaidlused. Trammitee ehitamine on kallis ning selleks, et see oleks põhjendatud, peab see olema rajatud sinna, kus on inimesed ehk kus on selleks vajadus. Põhja-Tallinna inimeste liikuvus Haabestri ja Põhja-Tallinna vahel on hetkel üks väiksemaid.</p>
			395.2.	<p>Hetkel võetakse enesestmõistetavana, et jätkame sellist projekteerimist, kus igale korterile on ette nähtud 2 parkimiskohta ning sellest tulenevalt on vaja teha ebamugavaid lahendusi. See pole aus, loogiline ega jätkusuutlik.</p>	<p>Tallinna Transpordiamet ja Tallinna Linnaplaneerimise Amet on üle vaatamas olemasolevat parkimiskohtade praktikat ehk on teadvustatud probleemi, et 2 parkimiskohta võib olla liiga palju, aga protsess on alles algusjärgus ning sellega tegeletakse.</p>
			395.3.	<p>Võib-olla ei peaks elanike arvul laskma paisuda ning ei peaks lubama Bekkeri sadamasse laskma projekteerida ja ehitada pilvelõhkujaid, vaid mõnusat miljõe sobivat kortermajade hoonestust.</p>	<p>Linn on üsna jälgalt kinni hoidnud kehtivast kõrghoonete teemaplaneeringust, mis ei luba Põhja-Tallinnasse kõrghooned rajada, v.a Sitsi mäele, kus on load juba välja antud ning raske on protsessi tagasi keerata.</p>
396.	Eraisik T.	06.05.2025	396.1.	<p>Positiivse tagasisidena toodi välja, et võiks mõelda laiemalt. Põhja-Tallinn ongi suurem - Kalamaja, uued elukvartalid. Piirkonnas asuvad mitmed koolid, nt PERG, Ehte gümnaasium, ning liigub üle 3000 õpilase. Hetkel õpilased tulevad Kalamajast mitme transpordiga, tramm võimaldaks liikuda Kalamajast otse. Lisaks juhitakse tähelepanu, et kinnisvara hind tõuseb, kuna ligipääsetavus kinnisvarale saab olema parem.</p>	<p>Täname toetava tagasiside eest!</p>
397.	Eraisik	06.05.2025	397.1.	<p>Valin transpordi, millega saan kiiremini sihtpunkti. Ei kujuta ette, mis on sõidukiirus trammidel, aga trammid sõidavad sõiduplaanide järgi. Kas tramm hakkab kiiremini sõitma? Kuidas me teame, et tramm hakkab kiiremini sõitma kui buss? Kas trammitee on sõiduteest täiesti eraldatud? Kas linnaruum võimaldab ehitada nii, et tramm oleks sõidukiiruse tõstmisel ka turvaline? Hetkel ei ole arusaadav, kui ahattev on trammiga sõita Põhja-Tallinnasse.</p>	<p>Inimesed kasutavad seda liikumisviisi, mis pakub neile kõige lühema aja algpunktist sihtpunkti. Muu liiklusega koos on planeeritav trammitee vaid Puhangu tänaval. Putukaväila osas on eraldi koridor, kus trammil on võimalik ülejäänud liikusest eraldi sõita, st võimaldab sõita häiringuteta ning vältida ummikuid. Ristmikel on võimalik rakendada trammil prioriteedüsteemi. Mõistlik on projekteerimisel ka peatused ristmikega ühildada nii, et tramm peaks peatuma ühe korra. Mida rohkem on kohti, kus tramm peab peatuma, seda aeglasemaks muutub ka trammli kiirus. Sõidunõudluse järgi pannakse paika trajektoorid ning selle järgi korraldatakse ka ühistranspordiliiklus. Projekteeritava trammli kiirus selgub liikluse mudelist, mille põhjal modelleeritakse kõikvõimalikud seisakud ja võrreldakse seda bussiliiklusega, millele kehtivad tavalikluse reeglid. Tallinna tänavad ja erinevad lõigud, ristmikud on kõik andmebaasis kirjeldatud ning andmete võrdlus annab võrdlemisi hea ülevaate, kui kiiresti hakkab tramm sõitma ning praeguste andmete kohaselt hakkab tramm sõitma kiiremini kui buss. Arvestades ühtlasi ka elaniku arvu kasu tulevikus ning seda, et busside sõidukiirus ummikute tõttu langeb, siis trammli efektiivsus kasvab veelgi.</p>
398.	Eraisik	06.05.2025	398.1.	<p>Esitatud mürauringu näidete peal on näha maksimaalne mürasündmus ligi 80 dB. Sama on nt ühe pöörangu peal Poska ja Narva mnt nurgal. Mida saab teha, kui müraallikat tuleb juurde trammli näoi?</p>	<p>Tegemist on üksikute maksimaalsete mürasündmustega (nt bussid seisid või kiirendasid, liikusid kohalt), neid ei ole võimalik ette ennustada. Kui tehakse arvutusi, siis vaadatakse hinnatud taset päevasel ja öisel ajal. Müra onelene sellest, milline tramm sõidab, milline on rööbastee olukord, milline müratase läheb hoonesse ning milline on hoone tehniline seisukord. Olemasolevate trammiliinidel ei ole kasutatud kõiki tehnilisi lahendusi, mis tänapäeval on võimalik, et müra ja vibratsiooni vähendada. Pelguranna trammli puhul kasutatakse projekteerimise raames kõiki võimalikke kaasageid meetodeid, et selliseid erakordseid üksikuid müraületusi ei oleks.</p>

			398.2.	Pole arusaadav, kas joonisel olev tagasipöördoring on õige suurusega. Lisaks on juba praegu on probleem, et tormiga tuul kannab liiga tänavatele laiali. Mis saab tagasipöörde rajamisel parki?	Projekteerimistingimustega ei panda paika trammitee paiknemist ruumis. Tagasipöörde konkreetne lahendus sünnib projekteerimise käigus, hetkel on tegemist skemaatilise joonisega. Tagasipöörderingiga seotud muresid võetakse tõsiselt ning projekteerimise käigus saab sellele eriliselt tähelepanu pöörata, et leida piirangute vahel võimalikult optimaalne tasakaal - et ring ei oleks liiga suur ning hõlmaks võimalikult väikeste ala pargist, samas ei oleks liiga väikeste raadiusega, et tekits rohkem müra. Mitte ainult ei pea puid maha võtma, vaid saab ka puid lisada. Tagasipöördoring ei ole planeeritud lageda asfaltplatsina - kogu trammitee trass, tänavaruumi ja haljastuse kujundus, sh ümberpöördoring peab sobituma pargi miljööse.
399.	Eraisik	06.05.2025	399.1.	Majad on ehitatud n-ö voolavate liivade peale. Tramm jääb elumajadest 5 m kaugusele. Millised on normid? Kuidas mõjutab vibratsioon maju, kui tramm läheb nii lähedalt?	(Täpuse huvides toome välja, et tramm jääb elumajadest ca 8-12 m kaugusele.) Eesti regulatsioon määrab, kuidas tuleb hinnata mõju inimese tervisele. Vibratsiooni mõju hoonetele hinnatakse vastavalt Saksamaa normidele, seal on põhjalikult kirjas just mõju hoonete konstruktsioonile. Vibratsiooni tuleb eraldi hinnata, selle mõju võib olla erinev vastavalt hoonete konstruktsioonile, maapinnale jne. Ehitusspetsialist (A. Henk) tõi välja, et nt Praha vanalinnas rajati trammitee betoonalusele, kus enne betooni valamist paigaldati pinnasele vibratsioonimatt nii alla kui külgedele, et vibratsiooni summutada kohas, kus see tekib ning et see ei leviks edasi. Hoone vundamenti on võimalik tugevdada erinevate inseneritehnilise lahendustega, isegi kui hoone on nt maakividest ning vuuigud lagunevad. Seega on tänapäeval võimalusi hooned säilitada ning vibratsioonikindamaks teha, aga kasutusele võetavad meetmed sõltuvad konkreetsest hoonest ja see selgub uuringute käigus.
			399.2.	Mida teeb linn kahjustuse vältimiseks või kompenseerimiseks?	Enamus meetmed on müra vähendamiseks trammitee konstruktsioonis, mis aitavad vähendada ka vibratsiooni, aga üks planeeritud vibratsiooni vähendamise meede, on tavalisest sügavam haljasriba trammitee ja hoonete vahel. Enne ehitust dokumenteeritakse kõikide hoonete seisukord ning kui peaks tekkinud kahjustusi, siis need likvideeritakse ja kompenseeritakse. Ehitusspetsialist (A. Henk) lisas, et ehitushankes on ehitajal vastutuskindlustus, st projekteerimismeetmetega ning ehitusega tuleb tagada, et hooned säiliks. Ehitajale jääb vastutus ehitustegusevuse eest - kui peaks midagi juhtuma, siis on olemas vastav kindlustus.
400.	Eraisik	06.05.2025	400.1.	Kodanik tõi esile, et talle on edastatud detailplaneeringu (Bekkeri sadama detailplaneering) arutelul osalemise kutse ning selles detailplaneeringus on näidatud perspektiivne trammitee Kopliranna tänaval kui Pelguranna trammitee pikendus.	Kopliranna tänavas osas olid arutelud, aga kõik, kes on Sirbi tänaval käinud, teavad, et merepoolne ots, kust jalgrada läbi läheb, on ruumiliselt nii kitsas, et tramm ei mahu läbi. Seega erinevates aruteludes ja osade kaartide peal oli vahepeal näidatud perspektiivne tramm Kopliranna tänaval, kuid koostatava Põhja-Tallinna üldplaneeringu viimasest versioonist on see välja võetud.
401.	Eraisik	06.05.2025	401.1.	Mis meetodika alusel ja kuidas saadakse vibrokeerenduse andmed Puhangu tänaval? Kui Puhangu tänaval trammi ei ole, kuidas saadakse vibratsiooni andmed?	Korteritesse pannakse spetsiaalsed vibratsiooni andurid, tavaliselt elutoa keskele, kus tavaliselt esinevad kõige kõrgemad vibratsioonitasemed. Puhangu tänaval kogutakse hetkel lähteandmeid, mis on hetkeolukord. Tulevikus, kui tramm on rajatud, tehakse uuesti mõõtmised ning võrreldakse lähteandmetega. Lisaks on mõõdetud Maneeži ja Hobujaama tänaval nii müra kui vibratsiooni andmeid, mida saab samuti võrrelda. Vibratsioon levib pinnases, seega on üldine pinnase omadused (geoloogiline läbilõige, mis pinnasega on tegemist jm). Projekteerimise etapis saab pinnase omadusi ja konstruktsioonilist lahendust arvesse võttes välja töötada konkreetset vajalikud leevendusmeetmed. Nagu eelnevalt välja toodud (vt ka vastust punktis 399.1), siis müra ja vibratsiooni leevendamine otse allika juures (trammitee juures) on kõige lihtsam ja odavam meede.
402.	Eraisik R.	06.05.2025	402.1.	Tallinna Kesklinna- ja Kommunaalamet on teinud 2022. aastal uuringu "Suur- ja väikeimetajate levik ning elupaikade sidusus Tallinnas" ( <a href="https://uuringud.tallinn.ee/uuring/vaata/2022/Suur-ja-vaikeimetajate-levik-ning-elupaikade-sidusus-Tallinnas">https://uuringud.tallinn.ee/uuring/vaata/2022/Suur-ja-vaikeimetajate-levik-ning-elupaikade-sidusus-Tallinnas</a> ). Tallinnas on 24 liigist 20 liiki, mis on ühe pealinn kohta palju. Kuidas saavad suured ja väikesed loomad minna ühelt rohealalt teisele? Suur koormus langeb erakinnistutele. Kuidas saavad suuremad loomad Merimetsast ülesse Kopli lõppu? Trammitee rajamine sellele kaasa ei aita. Kuidas me saame tegutseda nii? Soovime, et meil oleks hea elada, aga ajame looduse täiesti välja.	Loomade liikumisel tuleb vaadata erinevaid loomi eraldi. Siilil on ühed nõuded, metskitsel teised. Metsloomad liiguvad öösel, kui tramm ei liigu. Trammitee ei muutu füüsiliseks barjääriks ning loomadel on ikkagi võimalik liikuda. Loodetavasti suuri ulukeid ei liigu majade vahel, kus nad võiksid sattuda abitusse olukusse. Suurloomad kasutavad pigem mereteed, kuivõrd rohekoriidori on juba praegu üpris suletud, st loomadel on keeruline liikuda Stroomi metsast Paljassaare poolsaarele. Vt ka 2025. aasta uuring: <a href="https://uuringud.tallinn.ee/uuring/vaata/2025/Suur-ja-vaikeimetajate-elupaikade-sidusus-parandamine-Tallinnas">https://uuringud.tallinn.ee/uuring/vaata/2025/Suur-ja-vaikeimetajate-elupaikade-sidusus-parandamine-Tallinnas</a>
403.	Hooneühistu Puhangu 1 esindaja	06.05.2025	403.1.	Hetkel ei ole arusaadav, kas koos trammi projektiga ehitatakse ümber ka Sõle tn-Puhangu tn ristmik ning kas Puhangu tn 1 garaažid likvideeritakse või mitte. Kas saaksite selgitada?	Ristmik on tulevikus plaanis ikkagi ümber ehitada ning võimalusel ehitatakse see ümber koos trammitee projektiga, mis tähendab ka, et Puhangu tn 1 kinnistu on sel juhul vajalik võõrandada hädavajalikus ulatuses. Loodetavasti jõutakse selles osas kokkuleppele kinnistu omanikuga.
404.	Eraisik E.	06.05.2025	404.1.	Mul pole trammi vastu midagi, aga ehk oleks võimalik kavandada nii, et Puhangu tänaval ei ole kahe-suunaline tee, vaid võetakse kasutusele kahepoolselt juhitav tramm, mis sõidab tupikusse ning sõidab sealt teistpidi tagasi.	Kahjuks olemasolev taristu ja veeremid seda lahendust ei võimalda. See eeldaks, et juhtimist oleks võimalik teostada mõlematpidi, kuid olemasolevatel trammidel on see võimalus vaid manööverdamise eesmärgil. Lisaks pole tagurdamised pargialal (avatud ala) eelistatud ohutuse vaatest. Praegustel trammidel on 1 kabiin, sõidavad ainult ühtepidi ning on vajalik ümberpöördoring. Olemasolevad trammid on ka kitsa rõõpmelaisuga. Seda on arutatud, et äkki tulevikus läheks linn üle laiemale rõõpmelaisusele, mis oleks ka odavam toota, kuivõrd mujal on kasutusel lahendus, kus kabiin on mõlemas otsas ja tramm on mõlematpidi juhitav. Praegune trammipark ja veeremi eripära on paljude varasemate otsuste tulemus ning ainult Pelguranna pärast erisugust trammi rajada ei ole mõistlik.
405.	Eraisik S.	06.05.2025	405.1.	Elasin 7 aastat Vana-Lõuna tänaval, kus trammid sõidavad depoose. Trammitee kaugus majast ca 30 m ning maja seinte paksus 35-45 cm. Puhangu tänaval on tramm lähemal ning ka seinad hoonetel on õhemad. Kui Eesti on demokraatlik riik, kus kõrgeim riigivõim on rahval ning rahvas on vastu, siis kuidas te lükate ideed edasi nagu buldooseriaga?	See on põhjus, miks soovime mõõta müra ja vibratsiooni erinevates kohtades, kus on rakendatud erinevaid ehitustehnilisi lahendusi. Me kõik leiame Tallinnas pöörangukohti, kus elada ei tahaks. Need on ehitatud vanal ajal, teise tehnoloogiaga. Seetõttu nõutaksegi projekteerimistingimuste kontekstis projekteerijalt, et kasutatakse parimaid ehitustehnilisi lahendusi, et müra ja vibratsioon oleks minimaalne. See on tagasiside kohalikele ning seda küsimust võetakse tõsiselt. On arusaadav, et on mure müra, vibratsiooni ja tagasipöördega. Kui tramm rajatakse täna Koidula-Weizenbergi tänavale, siis ka sealised elanikud oleksid sama murelikud. Hinnang on, et kõikidele nendele küsimustele on võimalik projekteerimise käigus vastata ja lahendus leida. Parimaid võimalikke tehnoloogiasid kasutades on võimalik projekteerida nii, et elukeskkond ei halvene, vaid pigem paraneb. Projekteerimisel nõutavad uuringud on kirjas projekteerimistingimustes ning ka järgmistesse etappidesse kaasatakse kohalikke, et nende muredele ja küsimustele vastata.
406.	Eraisik R. L.	06.05.2025	406.1.	Lahendame probleemi seal, kus seda on vaja - anname bussidele päriselt eesõiguse. Sõle tn on nii lai küll, et teatud tingimustel on võimalik bussidele anda eesõigus, kuhu autod ei trügi. Tippiundidel oleks autoga raske välja saada ning see paneks ühistransporti kasutama.	Teoreetiliselt on võimalik lahendada ühistranspordiprobleem selliselt, et teha nt Sõle tn 2+2 sõiduteest saaks 1+1, aga isegi tänaste teetööde valguses on näha, et reaalselt poleks see mõeldav. See oleks variant, kui laiendada autoteid haljasalade arvelt lähemale elumajadele, tundlikule infrastruktuurile (sünnitusmaja) jm, aga see ei lähe kokku linna strateegiliste eesmärkidega, haljasalade arvelt järeleandmisi ei tehta ning ka müraspetsialistid ilmselt ei peaks seda heaks lahenduseks. Juba täna on ligipääs Põhja-Tallinnale rakendatud ning see süveneb uute elanike lisandumisel veelgi, probleemi see ei lahendaks.