

Pärnu Linnavalitsus
linnavalitsus@parnu.ee

Janno Poopuu
janno.poopuu@parnu.ee

Teadmiseks:

Rahandusministeerium
info@fin.ee ; Merilin.Rosenberg@fin.ee

Transpordiamet
info@transpordiamet.ee ; Marek.Lind@mnt.ee

30.08.2023

SEISUKOHT

seoses Raba tn 18, Lille tn 35 ja 46 kinnistute ning lähiala detailplaneeringuga

SISSEJUHATUS

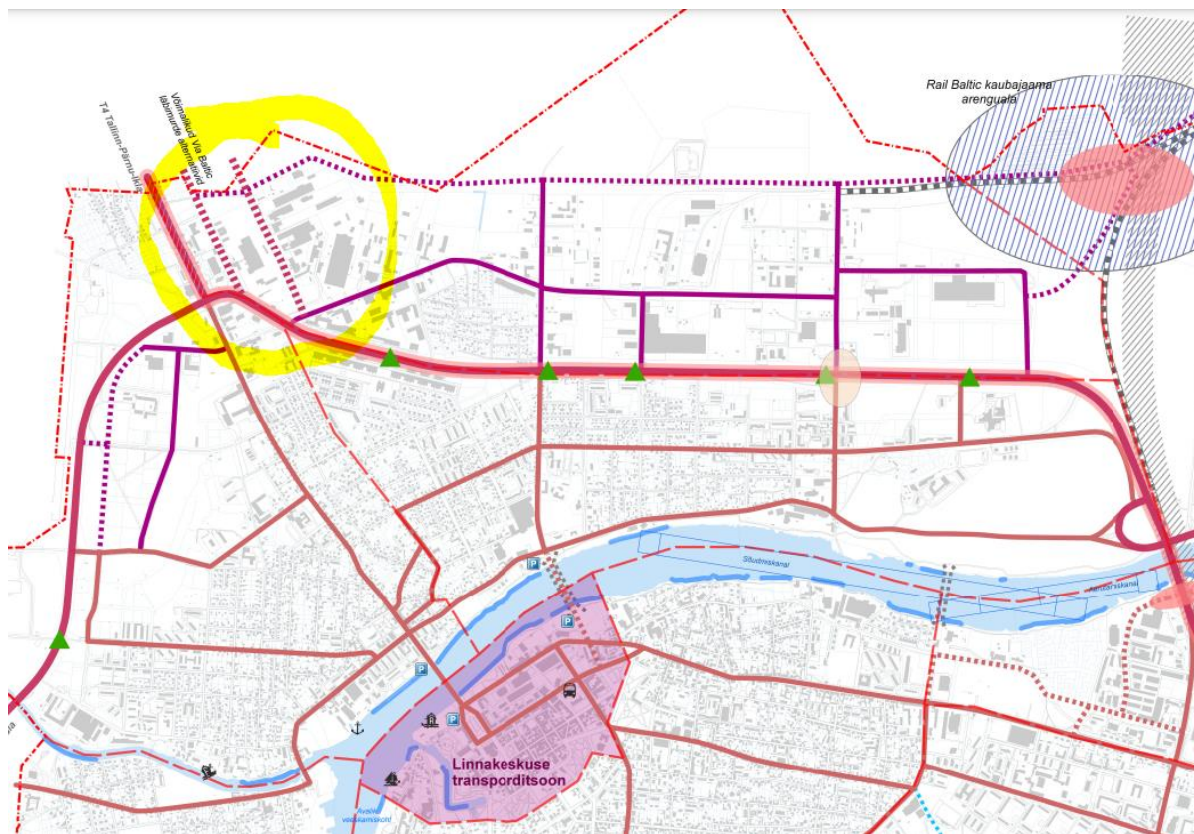
1. 08.05.2023 korraldusega nr 231 võttis Pärnu Linnavalitsus (**Pärnu LV**) vastu Raba tn 18, Lille tn 35 ja 46 ja lähiala detailplaneeringu (**DP**). 23.05.2023 korraldusega nr 8-4/5631-43 suunas Pärnu LV DP avalikule väljapanekule, mis toimus 05.06-18.06.2023. Avaliku väljapaneku arutelu toimus 09.08.2023.
2. Kirsi Majad OÜ-le (registrikood 16486967) kuulub kinnistu aadressil Kirsi 29, Pärnu; Kirsi Arendus OÜ-le (registrikood 16487234) kuulub kinnistu aadressil Lille 44a, Pärnu; Kirsi Kodud OÜ-le (registrikood 16486134) kuulub kinnistu aadressil Lille 44b, Pärnu; Kirsi Klient OÜ-le (registrikood 16486832) kuulub 3549/6457 suurune kaasomandi osa kinnistust aadressil Lille 44c, Pärnu; RRLeht Aktiaseltsile (registrikood 10072791) kuulub 2908/6457 suurune kaasomandi osa kinnistust aadressil Lille 44c, Pärnu ning RRLeht Aktiaseltsile ja Kirsi Kapital OÜ-le (registrikood 16763935) kuulub kaasomandina Kirsi 31, Pärnu asuv kinnistu. Nimetatud kinnistute osas kehtib 15.05.2006 kehtestatud Lille tn 44a kinnistu detailplaneering, mis näeb ette kinnistutele ärihoonestuse ja elamute rajamise. Kõik eeltoodud kinnistud külgnevad DP alaga või asuvad selle vahetus läheduses.
3. **Kirsi Majad OÜ, Kirsi Arendus OÜ, Kirsi Kodud OÜ, Kirsi Klient OÜ, Kirsi Kapital OÜ ja RRLeht Aktiaselts (kolmandad isikud) jäävad DP menetluses, sh avaliku väljapaneku ja avaliku väljapaneku arutelu ajal esitatud arvamuste ja vastuväidete juurde. Alljärgnevalt toome välja olulisema, mida soovime rõhutada ning millega palume DP menetluse jätkumise korral arvestada.**

PÕHJENDUSED

- (I) **DP-ga kavandatu ei ole kooskõlas linnaruumi arengu põhisuundadega**
4. DP ala piirneb põhjasuunast Ehitajate teega, mis on rahvusvahelise TEN-T (*Trans-European Transport Network*) võrgustikku kuuluva Tallinn-Pärnu-Ikla maantee (mis on osa Via Balticast) lõik Pärnu linnas. Kui täna kulgeb Pärnu linna sisenev Via Baltica trass mööda Tallinna maanteed, mis

viib kesklinna sillani, siis juba lähiaastatel on kavandatud trassikoridori nihutamine idasuunas, s.o Tuisu tänava joonele.

5. Raba tänav on praegusel hetkel jaotustänav, s.o linnaosa sisest liiklust võimaldav tänav.¹ Via Baltica trassikoridori muutmise ning uue silla ehitamisega muutub Raba tänav sisuliselt põhitänavaks, mille funktsiooniks on teenindada linnasisest eri linnaosade vahelist liiklust ja tagada kiire, sujuv ning ohutu ühendus erinevate piirkondade ja tõmbekeskuste vahel.²



(Joonis 1. Väljavõte Pärnu linna asustusüksuse üldplaneeringust. Tänavavõrgu skeem).

6. Sisuliselt tähendab liikluskorralduse muutumine seda, et oluline osa Tallinna maantee kesklinna suunalisest ja kesklinnast väljuvast liikluskooormusest kandub üle Raba tänavale. Pärnu linnaapea Romek Kosenkranius on selgitanud: „Mõistmaks, milline on Raba-Laia ja Kesklinna silla kasutus nelja-viie aasta pärast, tuleb arvestada liiklusvoogudega alates Jänesseljast. Tallinna maantee tähtsus linna siseneva trassikoridorina langeb lähiaastatel. Nimelt kavatseb maanteeamet järgmisel aastal alustada uue Tallinna-poolse linna sissesõidu ehitamist, alates Jänesseljast kuni Ehitajate teeni, nihutades trassi praegusest asukohast ida poole, Tuisu tänava joonele. Uue maantee valmimisel muutub Tallinna maantee tulevikus rohkem Ülejõe piirkonda teenindavaks tänavaks ja Tallinna poolt tulev liiklus suundub Raba tänavale [...] Raba ja Oja tänava ristmik on plaanis ehitada ringristmikuks, samuti suurendada Ehitajate teelt Raba tänavale suunduva liikluse läbilaskevõimet, millega arvestati juba Ehitajate tee ehituse ajal.“³

¹ Pärnu linna asustusüksuse üldplaneeringu (ÜP) seletuskirja kohaselt on jaotustänavate funktsiooniks koguda piirkonna sees tekkivat liiklust ning ühendada juurdepääsutänavad põhitänavatega.

² Vt ÜP seletuskirjas toodud põhitänavate definitsiooni.

³ <https://parnu.ee/index.php/uudised/uudised-koik/3907-romek-kosenkranius-veelkord-sildadest>

7. Seisukohale, et uue silla avamine muudab Raba tänava linna tuiksooneks, on asunud ka Pärnu linna peaarhitekt, kes on selgitanud, et: „*Ja kui uuest sillast räägime, siis Ehitajate teelt kesklinna hakkab peamine liiklus sealtkaudu käima. Ja silla ületus muudab selle tuiksoone väga tähtsaks.*“⁴
8. DP-ga kavandatu neid arenguid ei arvesta, kuivõrd kogu DP liiklusskeem lähtub endiselt eeldusest, et Raba tänava näol on üksnes linnaosa sisest liiklust võimaldava jaotustänavaga.
9. **Kokkuvõtteks oleme seisukohal, et DP-ga kavandatu ei arvesta Pärnu linna ruumilise arengu peamiste suundadega ning töötab kaasa tuua märkimisväärsed probleeme liikluskorralduse seisukohalt planeeringuala ümbruses. Liikluskorraldusega seotud probleeme ei ole DP menetluses lahendatud ning neid ei ole ka põhimõtteliselt võimalik lahendada ilma, et planeeringulahendus hõlmaks ühtlasi Ehitajate teed ja Raba tänavat ning selle ristumiskohta kui kogu linna lähiaastate liikluskorralduse seisukohast kesket transpordikoridori. Lisaks sellele on jätkuvalt lahendamata probleemid sademevee juhtimise, kergliiklusteede ja haljastusega. Kõik eelnevad probleemid on olulisel määral tingitud lubamatult suurest ehitusmahust, mis ei arvesta väljakujunenud hoonestust, ehitusjoont ega piirkonna elanike ja ettevõtjate huve.**

(II) Transpordiamet ei ole kooskõlastanud DP-d

10. Transpordiamet on liikluskorraldusega seonduvatele probleemidele tähelepanu juhtinud juba 10.09.2021 seisukohas.⁵ Näiteks on Transpordiamet 10.09.2021 kirjas selgitanud:
 - Pärnu linna kolmanda silla realiseerudes suureneb pöördeliiklussagedus Raba tänavale oluliselt ning ristmiku ohutuse ja läbilaskvuse tagamiseks on eeldatavalt sobilik lisarajale põimumisi mitte juurde luua;
 - Tuleb hinnata arenduse ja Pärnu linna uue sillaga kaasnevat liiklussageduse kasvu ja liikluskoosseisu. Analüüsida tuleb lisanduva liikluse mõju riigitee ristumiskoha läbilaskevõimele;
 - Raba tänavale projekteeritud uus ristmik asub riigitee nr 4 ja Raba tänava ristmikust umbes 40 m kaugusel. Kõikide pööretega uus ristmik moodustab konfliktiala.
 - Planeeringus käsitleda kõrgematele planeeringutele vastavust ning planeeringulahendus siduda kontaktalas paiknevate teiste planeeringutega.
11. Eeltoodud probleeme ei ole jätkuvalt DP menetluses lahendatud. Oleme seisukohal, et läbi tuleks viia põhjalik liiklusuuring, mille käigus mh teostatakse asjakohased mõõtmised (vt ka all ptk (III)). Ainult selliselt on võimalik praeguses faasis välja selgitada, milline mõju on nii DP realiseerimisel, aga ka uue silla avamisega kaasneval liikluskorralduse muutumisel antud piirkonnale.
12. Juhime tähelepanu, et Transpordiameti 07.03.2023 kooskõlastus on antud tingimuslikult (märkusega). Transpordiamet selgitas oma 07.03.2023 kirjas, et kõikidele riigitee kaitsevööndisse kavandatud ehitusloa kohustusega tööde projektidele tuleb saada täiendav kooskõlastus Transpordiametilt. Lisaks nõuab Transpordiamet ka ristumiskoha projekti koostamiseks nõusolekut (EhS § 99 lg 3). Riigitee kaitsevööndisse ehitamine on lubatud üksnes Transpordiameti kooskõlastuse olemasolul. Eeltoodu tähendab sisuliselt seda, et projekteerimistööde faasis tuleb saada Transpordiametilt uus kooskõlastus. Oleme seisukohal, et selline edasilükkavalt tingimuslik kooskõlastus ei ole praegusel juhul piisav, sest seab DP realiseerimise võimalikkuse selle oluliste

⁴ Uus sild ja Rail Baltic muudavad linnapilti märgatavalt. Pärnu Postimees. Internetis: https://parnu.postimees.ee/7635154/intervjuu-parnu-linnaarhitekt-uus-sild-ja-rail-baltic-muudavad-linnapilti-margatavalt?fbclid=IwAR12VdNC-q9j_IJP97Tg_exc_wlRd1f1jnRG14k3YYJL45Q1IOur1QjfhNk

⁵ Transpordiamet. 10.09.2021. Kiri nr 7.1-2/21/19795-2.

tingimuste osas sõltuvusse järgnevatest menetlustest, mis ei ole õiguspärane. Selliselt ei täida DP ka oma eesmärgi, milleks on vastavalt PlanS § 124 lg-le 2 mh planeeringualale ruumilise terviklahenduse loomine.

13. Juhime ka tähelepanu asjaolule, et Transpordiameti kodulehel on välja toodud, et Transpordiamet ei kooskõlasta uusi ehitusloakohustuslikke hooneid teekaitsevööndisse, v.a. juhul kui on olemasolev hoonestusjoon.⁶ Pärnu LV sõnul puudub Ehitajate teel ehitusjoon, mistõttu ei saaks teekaitsevööndisse uusi hooneid kavandada. Eeltoodut arvesse võttes on tõenäoline, et planeeringulahenduse realiseerimine takerdub Transpordiameti kooskõlastuse taha.

(III) DP liiklusuuring on puudulik: analüüsimata on jäetud liiklusohutus ja Raba-Laia silla avamise mõju Raba tn liiklusalale

14. PlanS § 126 lg 1 p 7 kohaselt on DP üheks ülesandeks liikluskorralduse põhimõtete määramine. Juba praegu on Raba tn suure liikluskorraldusega tänav, kuid uue silla valmimisega suureneb liikluskorraldus Raba tänaval veelgi. Eeltoodut on kinnitanud nii Pärnu LV⁷, Transpordiamet⁸ ning see on välja toodud ka DP seletuskirjas.⁹ Samuti on sellele tähelepanu juhtinud Pärnu linna peaarhitekt R. Kosenkranius ja linna peaarhitekt (vt ülal p 6 ja p 7).
15. DP-s ei ole analüüsitud, kuidas on tagatud liiklusohutus olukorras, kui Ehitajate tee-Raba tn ristmik muutub peamiseks Pärnu kesklinna pääsuks pärast Raba-Laia tänava silla valmimist. Sillalt tulenev 2+1 põhimõttel toimiv sõidutee muutub Raba tänaval 2-realiseks – selline liikluskorraldus tekitab Raba tänavale paratamatult juurde ummikuid, müra ja heitgaase. Ummikute hulka suurendab ka see, et Transpordiamet ei ole nõus Ehitajate tee ja Raba tn ristmiku fooritsükli pikendamisega.¹⁰ Suurenenud liiklusvoog ja ummikud omavad olulist ja selget mõju Raba tn liiklusohutusele. Transpordiamet on oma 07.03.2023 kirjas viidanud, et tulenevalt Lille tänava läbimurdest lisandub Lille ja Raba tänava ristmikule lisaks planeeringualalt lähtuval autoliiklusele ka planeeritud ehitistega mitteseotud läbiliiklus. Transpordiameti hinnangul ei ole sellega liiklusuuringus arvestatud. **Samuti rõhutas Transpordiamet, et vasakpöörde tegemine Lille tänavalt Raba tänavale võib tiptunnil olla ohtlik.**¹¹ Seega on ka Transpordiamet juhtinud tähelepanu liikluskorralduse ohtlikkusele, kuid Pärnu LV on jätnud vastavad asjaolud DP menetluses arvestamata.
16. Oluline on osundada ka Transpordiameti 26.01.2023 kirjas toodule, milles märgitakse, et uue silla valmimisega kaasnevat läbilaskevõime suurendamise vajadust on võimalik saavutada riigiomandis oleva Raba tänav T11 krundile sõidutee laiendamisega. See tähendaks aga seda, et jalakäijate ning kergliiklustee tuleks rajada POS 1 krundile ehk vajalikuks võib osutuda krundi võõrandamine või isikliku kasutusõiguse seadmine. Tegemist on küsimusega, mis tuleb vastavalt PlanS § 126 lg 1 p-le 20 lahendada juba detailplaneeringu menetluse käigus.
17. DP seletuskirjas on üksnes mainitud, et kui planeeringu realiseerimisel tekib probleeme piirkonna ristmike läbilaskvusega, tuleb koostöös krundiomanikega teha muudatusi liikluskorralduses.¹² Ei ole eluliselt usutav, et peale DP elluviimist on nõus kinnisasja omanik välja kujunenud liikluskorralduses muudatusi tegema ja loobuma selleks krundi omandi- või kasutusõigusest. See oleks kinnisasja omanikule finantsiliselt kulukas ning nõuaks ehitiste ümberehitamist või isegi osalist lammutamist.

⁶ Vt: <https://transpordiamet.ee/mahasoidud>

⁷ Pärnu LV 08.05.2023 korraldus DP vastuvõtmiseks, lõik 4.

⁸ 07.03.2023 Transpordiameti kooskõlastamine märkusega, viimane lõik.

⁹ DP seletuskiri, p 2.5 ja p 1.5.3.

¹⁰ 07.03.2023 Transpordiameti kooskõlastamine märkusega.

¹¹ 07.03.2023 Transpordiameti kooskõlastamine märkusega, viimane lõik.

¹² DP seletuskiri, lk 11.

Seetõttu tuleb liikluskorraldus, sh liiklusohutust tagavad nõuded paika panna enne DP elluviimisega alustamist.

3.1. Liiklusuuring ei anna täielikku ülevaadet liikluskorraldusest, kuna selle on koostanud sama isik, kes koostas DP liiklusskeemid

18. DP liiklusskeemid on koostanud Tarmo Sulger. Pärnu LV tellis liiklusuuringu inseneribüroolt Osauhing Stratum, kelle juhatuse liige on samuti Tarmo Sulger. Meie hinnangul ei ole aktsepteeritav, et DP liikluskeemi n-ö „õigsust“ on kontrollinud liiklusuuringu koostaja. Liiklusuuring ei saa olla sellisel juhul objektiivne. Oleme seisukohal, et läbi tuleb viia uus ja sõltumatu liiklusuuring millega oleks võimalik põhjalikumalt hinnata liikluskorralduse muutusi ja liiklusohutust, sh vajadusel ette näha või vähemalt anda soovitusi selle kohta, kuidas tagada piirkonnas liiklusohutus ning toimiv liiklus pärast DP elluviimist ja uue silla avamist.
19. Lisaks rõhutame, et liiklusuuringu koostamisel ei ole läbi viidud ühtegi uut mõõtmist, vaid on ainult tuginetud vanadele andmetele ja neid on üksnes mudeldatud. Me nõustume Transpordiameti kriitikaga selle kohta, et liiklusuuringus ei ole analüüsitud, et lisaks planeeringualalt lähtuvale autoliiklusele ka planeeritud ehitistega mitteseotud läbiliiklus. Seda peaks liiklusuuringus kindlasti tegema.

(IV) Läbi tuleb viia keskkonnamõju strateegiline hindamine

20. Meie jätkuv seisukoht on, et arvestades kõiki DP realiseerimisega kaasneda võivaid mõjutusi ja häiringuid komplekselt koos kogu DP ala ümbritsevatest piirkondadest lähtuvate mõjutuste ja häiringutega, on käesoleva DP puhul vaja vältimatult läbi viia keskkonnamõju strateegiline hindamine (**KSH**).
21. PlanS § 126 lg 2 p 12 järgi on DP ülesandeks ka müra-, vibratsiooni-, saasteriski ning muid keskkonnatingimusi tagavate nõuete seadmine. Rõhutame, et praegusel juhul DP-ga ei ole võimalik neid nõudeid seada, kuna pealiskaudse KSH eelhinnangu põhjal ei saa paika panna, millised keskkonnahäiringud DP seadmisega üleüldse kaasnevad.

4.1. KSH eelhindang ei ole piisav

22. KSH eelhinnangu 4. peatükis „seotus teiste planeerimisdokumentidega“ ei ole Raba-Laia tänava silla detailplaneeringut üleüldse käsitletud. KSH eelhindamisel ei ole seega arvestatud mõjuga, mis kaasneb uue silla avamisega. Ka Rahandusministeerium on oma 03.11.2020 seisukohas DP algatamise kohta viidanud, et KSH eelhindang on väga pealiskaudselt liiklusega seonduvat käsitletud.¹³ Samuti on Rahandusministeerium palunud Raba tänava liikluslahendust põhjalikumalt analüüsida, et tagada liikluse arenguks piisav ruum.¹⁴ Seda ei ole Pärnu LV paraku teinud. Pärnu LV ei ole andnud ammendavaid selgitusi ka Rahandusministeeriumi arvamusele selle kohta, et KSH eelhindamine on olnud puudulik.

4.2. KSH ei hõlma üksnes keskkonnamõju

23. DP algatamise korralduses on üldsõnaliselt viidatud, et menetluse varasemas etapis on hinnatud võimalikku negatiivset keskkonnamõju tankla rajamisega seoses ja leitud, et DP-ga kavandatav ei oma olulist keskkonnamõju.

¹³ 03.11.2020 Rahandusministeeriumi vastus Pärnu LV-le DP algatamise seisukoha küsimise kohta, p 2.

¹⁴ 09.09.2022 Rahandusministeeriumi seisukoht DP eelnõule, p 2.

24. Kuigi tankla rajamisega ei pruugi kaasneda olulist keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (**KeHJS**) § 6 lg 1 mõttes, leiame, et kõiki asjaolusid arvestades DP realiseerimisega siiski kaasneb oluline keskkonnamõju, nagu see on defineeritud KeHJS §-s 2². Nimetatud sätte kohaselt on keskkonnamõju oluline, kui see võib eeldatavalt ületada mõjuala keskkonnataluvust, põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi või seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi ja vara. KeHJS § 2¹ kohaselt tähendab keskkonnamõju kavandatava tegevusega või strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega eeldatavalt kaasnevat vahetut või kaudset mõju keskkonnale, inimese tervisele ja heaolule, kultuuripärandile või varale. Antud juhul on KSH läbiviimine vajalik eelkõige selleks, et terviklikult välja selgitada DP realiseerimisega kaasnevad sotsiaalmajanduslikud mõjud, läbi viia liiklusuuringud, mürauuringud, saastet (eelkõige õhusaastet) puudutavad uuringud jms. Siiani on see jäetud tegemata.
25. Oleme jätkuvalt seisukohal, et KSH tuleks läbi viia ka seetõttu, et oleks võimalik komplekselt läbi viia kõik asjakohased uuringud. Arvestada tuleb loomuliku valguse tagamise, müra leviku takistamisega, parkimise korraldamise lahenduste, tuleohutusest tulenevate nõuete ning muud hoonete hilisemat kasutamist mõjutavate teguritega. Samuti tuleks planeeringualal ette näha terviklik haljastuse lahendus ja liikumist (sh jalgsi kui ka jalgrattaga) soodustav lahendus. Arvestades, et piirkonda planeeritakse rajada mastaapne hoonestus (suure parkimisalaga), tankla ning lisaks suureneb piirkonnas selgelt liikluskoomus, siis toob see ilmselgelt kaasa kogu piirkonna autostumise, mis aga ei ole kooskõlas üldiste linnakeskkonna planeerimise põhimõtetega.
26. Igal juhul tuleb läbi viia **mürauuring**, kuna Keskkonnaministri 03.10.2016 määruse nr 32 „Välisõhus leviva müra piiramise eesmärgil planeeringu koostamise kohta esitatavad nõuded“ § 2 lg 1 sätestab, et kui planeeringuga kavandatakse ehitist või tegevust, mis võib kaasa tuua müra normtaseme ületamise, kuid selle puhul ei viida läbi keskkonnamõju strateegilist hindamist, peab planeeringudokumentatsioon sisaldama mürahinnangut. Seega isegi, kui Pärnu LV otsustab, et KSH läbi viimine ei ole vajalik, on mürauuringu koostamine kohustuslik.

(V) POS 1 ja POS 2 krundi hoonestusala laiendamine ei ole põhjendatud

27. Menetluses olevas DP-s on hoonestuse planeerimisel märkimisväärselt kaldutud kõrvale piirkonna väljakujunenud ehitusjoonest ja põhimõtetest, mida on laiemalt Pärnu linnas detailplaneeringute koostamisel oluliseks peetud. Meie hinnangul peaks DP ehitusjoon kulgema kooskõlas juba kehtiva ja realiseeritud Lille tn 44a detailplaneeringuga ja arvestama seal toodud hoonestusala paiknemise põhimõtteid. Seevastu nähtub DP lisaks 1 olevalt DP põhijooniselt, et menetluses oleva DP-ga soovitakse ehitusjoont oluliselt muuta: POS 1 krundi ehitusjoon nihkub vastu Ehitajate tee ja Raba tn nurga krundipiiri ning tekitab Lille tn-st tupiktänava, mis lõpeb hoonestusega. POS 2 krundil on hoonestusala määratud Ehitajate tee servast üksnes 6 m kaugusele.¹⁵ Seega tekib olukord, kus POS 2 krundi hoonestusala on Lille 44a detailplaneeringuga määratud hoonestusalast koguni 11 m laiem Ehitajate tee poole ja 3 m laiem Lille tn poole. Niivõrd ulatuslik hoonestusala laiendamine ei ole põhjendatud.
28. Pärnu LV on 13.07.2023 vastuses Rein Reinvee (RR) Lektus Aktsiaselts) arvamusele väitnud, et otseselt kohustusliku ehitusjoone vajadust Pärnu LV ei näe, kuna Ehitajate tee ääres ei ole see välja kujunenud, sh ei ole kohustuslikku ehitusjoont paika pandud ka Lille tn 44a DP-s.¹⁶ Selle seisukohaga ei saa nõustuda.
- 1) POS 2 krundi puhul ei ole järgitud varasemat Lille tn 44a DP-ga ette nähtud hoonestusala. DP-s ei ole põhjendusi, miks ei peaks POS 2 puhul lähtuma naaberkinnistul asuva

¹⁵ Vt lähemalt DP seletuskiri, p 2.4.

¹⁶ 13.07.2023 Pärnu LV vastus Rein Reinvee arvamusele, vastus I küsimusele.

hoonestuse paiknemisest, s.o puuduvad põhjendused, miks ei ole POS 2 krundi puhul järgitud Lille tn ja Ehitajate tee ehitusjoont;

- 2) Isegi kui asuda seisukohale, et Ehitajate teel ei ole ühtne ehitusjoon välja kujunenud (millega me ei nõustu), siis Raba tänaval on ehitusjoon selgelt välja kujunenud. POS 1 krundil on tankla planeeritud krundi piirile ning olulises osas vastu Raba tänav T11 kinnistut, seevastu enamik ehitised Raba tänaval paiknevad vähemalt 5 m kaugusel Raba tänavast.
- 3) Seejuures eirab POS 1 täielikult väljakujunenud ehitusjoont Lille tänaval. Lille tänav on ca 2 kilomeetrit pikk tänav. Kogu tänava ulatuses on järgitud põhimõtet, et vahemaa sõiduteest piirneva krundi piirini on vähemalt 3-4 meetrit.

DP-ga kavandatu kohaselt on oluline osa POS 1 ehitusmahust kavandatud Lille tänavale, mis seejuures on linnale kuuluv maa.



DP seletuskirjas ei ole vähimalgi määral selgitatud, millest tuleneb munitsipaalmaa võõrandamise või koormamise vajadus – on arusaadav, et DP alale soovitakse luua juurdepääs avalikult teelt, kuid seda on võimalik teha ka arendajale kuuluvate kinnistute piires. Linnavara võõrandamine on reguleeritud Pärnu Linnavolikogu 25.04.2019 määrusega nr 15 „Linnavara valitsemise kord“. DP vastuvõtmise korralduses ei ole selgitatud, millisel õiguslikul alusel linnavara võõrandamine toimub.

29. DP seletuskirjas ei ole ka üldisemalt põhjendatud, miks on ehitusjoone nihutamine vajalik ja põhjendatud konkreetseid asjaolusid arvesse võttes. Seejuures on oluline silmas pidada, et Lille tn 44a DP-s sellist võimalust ei olnud. Sarnases olukorras isikute erinev kohtlemine eeldab, et selleks on mõjuvad põhjendused. Ühtegi põhjendust isikute erinevaks kohtlemiseks esitatud ei ole.
30. Juhime tähelepanu ka sellele, et Ehitajate tee ja Raba tn liiklussõlmele lähedale ehitades on tulevikus välistatud ristmiku laiendamine või kergliiklustee rajamine (vt p 16). **Arvestades ristmiku olulisuse kasvu Raba-Laia silla avamisel, võib eeldada, et tulevikus tekib vajadus ristmiku lahendus tervikuna üle vaadata ning vajalikuks võib osutuda ka kinnistu osaline sundvõõrandamine.**

Ristmiku lahenduse ülevaatamise vajadusele on tähelepanu juhtinud ka Transpordiamet,¹⁷ kuid Pärnu LV on jätnud vastavasisulise tähelepaneku täielikult arvestamata.

(VI) DP-ga kavandatud hoonete paiknemine ei arvesta piirkonna väljakujunenud hoonestust

31. DP-le ei ole lisatud jooniseid, mis selgitakse korrektset hoonete paiknemist ja nende sobivust ümbritsevasse keskkonda. Ehitiste paiknemist on proovitud visualiseerida DP dokumentatsioonile lisatud illustratsioonidega, s.o mahueskiisidega, kuid seda on tehtud puudulikult. Näiteks puuduvad vaated n-ö inimese kõrguselt, mis võiksid olulisemalt realistlikumalt edasi anda hoonete tegelikud mahud ja paiknemised võrrelduna ülejäänud piirkonna hoonestusega. Sellele vaatamata nähtub ka lisatud illustratsioonidest, et tegemist on asetusest piirkonda sobimatu hoonestusega. POS 1 krundile planeeritav tankla ja sellega ühtse ehitusliku kompleksi moodustav hoone asub erineval joonel teistest Lille tn ja Ehitajate tee ääres paiknevatest eluhoonetest. Sama kehtib ka Raba tn hoonete võrdluses.

(VII) DP-ga kavandatud haljastus ei vasta ÜP-s toodud nõuetele

32. ÜP-st tulenevalt on segahoonestuse maa-alal väikseim lubatud haljastuse osakaal 30% krundi pinnast. Põhjendatud juhul võib kohalik omavalitsus lubada haljastusprotsendi vähendamist. Kuid ka siis on haljastusprotsendi vähendamise eelduseks kokkulepe, mille alusel puudujääv haljastuse osakaal kompenseeritakse mujal linna territooriumil (tänaval, avalikul haljasalal). **Oluline on tõsta haljastuse kvaliteeti ja parandada linnakeskkonna tingimusi.**¹⁸
33. Meil puudub teadmine, et vastav kokkulepe on sõlmitud ega seegi, mis on selle kokkuleppe tingimused.
34. DP seletuskirjas on toodud, et tulenevalt kruntidele kavandatavast sihtotstarbest ja kruntide asukohast on POS 1 ja POS 2 krundi lubatud osakaal **madalam** üldplaneeringus nimetatud eesmärgist. POS 1 on näitlik haljasala pind u 8% krundi pinnast ning POS 2 u 26% krundi pinnast. Puudujääv haljastus on planeeritud osaliselt tagada POS 3 tänavamaal ja POS 4 tänavamaal.¹⁹
35. Oleme seisukohal, et praegusel juhul puuduvad objektiivsed põhjused ÜP-s toodud haljastuse vähendamise erandi rakendamiseks. Seejuures ei ole DP seletuskirjas toodud ka ühtegi objektiivset põhjendust, miks haljastusprotsendi vähendamine on põhjendatud. Haljastusprotsendi vähendamise põhjenduseks ei saa olla ainuüksi kruntide kavandatav sihtotstarve või asukoht, toomata täpsemalt põhjendusi, miks ei ole kavandatava sihtotstarbega krundil ehitusõiguse määramine võimalik nõutavat haljastusprotsenti säilitades.
36. Võttes seejuures arvesse asjaolu, et DP-ga kavandatakse suuremahulist hoonestust, mille tarbeks on plaanis kalduda kõrvale olemasolevast ehitusjoonest ning ehitised on kavandatud lausa teekaitsevööndisse, siis peaks haljasala pind ja haljastuse osakaal suurem, kui ÜP-s ette nähtud, kuivõrd haljastusel on positiivne toime nii müra kui ka visuaalse reostuse seisukohast. Sarnaselt puudub põhjendus haljastuse vähendamiseks tulenevalt asjaolust, et kinnistule kavandatakse tanklat. Vastuspidiselt - kaetud pindade lisandumine nõuab sademeveega toimetulekuks tasakaalu lisanduvate haljasalade näol, s.o ilmselt ebapiisavaks saab pidada nõ kompensatsioonina üksnes vertikaalhaljastuse rajamist. Teadaolevalt on piirkonnas probleeme sadevee ärajuhtimisega ning olemasolev torustik ei ole võimeline teenindama tekkivat sadevee mahtu (vt lähemalt ka ptk (VII)). Eeltoodud asjaolusid arvesse võttes oluaks põhjendatud haljastuse ja kitsamalt haljasalade rajamine

¹⁷ 26.01.2023 Transpordiameti DP kooskõlastamata jätmine, p 3.

¹⁸ Pärnu Üldplaneering 2025+, lk 28.

¹⁹ DP seletuskiri, ptk 2.6, lk 12.

oluliselt kõrgemas osakaalus kui ÜP-s nõutud. Selliselt on võimalik sademeveett hajutada, immutada ning vähendada sademevee voolukiirust. Samuti aitab see tagada, et sademevesi ei voolaks naaberkinnistutele, s.o Kirsi Majad OÜ-le, Kirsi Arendus OÜ-le, Kirsi Kodud OÜ-le, Kirsi Klient OÜ-le, Kirsi Kapital OÜ-le ja RRLektus Aktsiaseltsile kuuluvatele kinnistutele.

(VIII) DP-ga on lahendamata sademevee küsimus

37. DP seletuskirja p-i 2.8.3 kohaselt on POS 1 ja POS 2 sademevesi kavandatud juhtida tänavatorustikku.
38. Olemasolev tänavatorustik on kaasneva sademeekogusega toimetulekuks ilmselgelt ebapiisav ning kaudselt kinnitab seda ka DP seletuskirjas toodu: „Vähendamaks ühissademeveekanaliseerimise juhitava sademevee kogust tuleb sademevesi võimalikult suures ulatuses käidelda oma krundi piires: hajutada haljasalale, võimalusel immutada, rakendada taaskasutust. Vastavad lahendused nähakse ette projekteerimisel.“
39. DP alal puuduvad tõhusad võimalused sademevee hajutamiseks haljasalale, kuivõrd haljasalad sisuliselt puuduvad (milleni on viinud lubamatu haljastuse vähendamine alla lubatud piiri). Samuti ei ole võimalik sademeveett immutada, kuivõrd sisuliselt kogu DP ala on kaetud hoonestuse või kõvakattega pindadega. DP-s ei ole ettenähtud ka võimalusi taaskasutuseks. Taaskasutus eeldaks, et kavandatud on sademeveemahutite rajamine. Paraku sademeveemahutite rajamist DP ette ei näe ehkki tegemist on kavandatud hoonete ja rajatiste toimimiseks vajalikuga.
40. Sademevee ärajuhtimisega seonduv on kriitilise tähtsusega küsimus arvestades kliimamuutusi – viimastel aastatel on pikaajalised põuad ja ägedad ning rohked vihmad muutunud üha sagedamaks. Selle küsimuse lahendamata jätmine toob kaasa probleeme mitte ainult DP ala piires, vaid laiemalt piirkonna elanikele ja ettevõtjatele.

KOKKUVÕTTEKS

41. **Meie hinnangul on praegusel kujul DP-l palju puudusi ning tegemist on selliste puudustega, mis peaksid tingima DP menetluse lõpetamise. DP menetlusega jätkamine nõuab välja töötatud planeeringulahenduse märkimisväärset muutmist ja täiendamist, reaalsel mõõtmistel tuginevate liiklusuuringute teostamist ja liikluse modelleerimist, KSH läbiviimist (sh mürauuringu teostamist) ning nõuetekohast ja põhjalikku kaasamist. Alles pärast seda on võimalik uuesti otsustada detailplaneering vastu võtmise ning uuesti avalikule väljapanekule esitamise üle.**

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Madis Kasemets

Kirsi Majad OÜ, Kirsi Arendus OÜ, Kirsi Kodud OÜ, Kirsi Kapital OÜ ja Kirsi Klient OÜ juhatus liige

(allkirjastatud digitaalselt)

Rein Reinvee

RRLektus Aktsiaselts juhatus liige