

Tartu mnt 17 kinnistu detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) aruande eelnõu avaliku väljapaneku laekunud arvamused ja KSH koostamise korraldaja seisukohad	
Esitatud arvamus, küsimus, seisukoht	Seisukoht
<b>Terviseamet 17.10.2025 nr 9.3-4/25/7514-2</b>	
<p>Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet teavitas Terviseametit (edaspidi amet) Tartu mnt 17 kinnistu detailplaneeringu (edaspidi detailplaneering) keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi KSH) aruande eelnõu valmimisest. Amet on detailplaneeringu lahenduse varasemalt kooskõlastanud 23.10.2018 kirjaga nr 9.3-1/6509-4.</p> <p>Lisaks KSH aruandes väljatoodule juhib amet tähelepanu järgnevale:</p> <p>Planeeritud hoone elektrivarustus on ette nähtud uue hoonesisese trafoalajaama baasil. Alajaama asukoha valikul arvestada majandus- ja taristuministri 25.06.2015 määruses nr 73 „Ehitise kaitsevööndi ulatus, kaitsevööndis tegutsemise kord ja kaitsevööndi tähistusele esitatavad nõuded“ § 10 lõikes 6 tooduga, mille alusel ulatub alajaamade ja jaotusseadmete ümber kaitsevöönd 2 meetri kaugusele piirdeaiast, seinast või nende puudumisel seadmest. Hoonesisese alajaama projekteerimisel tuleb tagada, et alajaamast lähtuvad müratasemed ei ületaks rahvatervishoiu seaduse alusel kehtestatava uue siseruumi füüsiliste ohutegurite nõudeid seadva määruses toodud normtasemeid. Lisaks arvestada sotsiaalministri 21.02.2002 määruses nr 38 „Mitteioniseeriva kiirguse piirväärtused elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes, õpperuumides ja mitteioniseeriva kiirguse tasemete mõõtmise“ tooduga.</p>	<p>Vastav täiendav tingimus on lisatud detailplaneeringu seletuskirja punkti 6.3 alla nõudeks ehitusprojektide koostamisel.</p>
<p>KSH aruande eelnõus on kirjutatud: „Planeeringuga ei kavandata hoonet trammiteele lähemale kui on käesoleval ajal olemasolev hoone. Kuna mõõtmiste alusel trammitee vibratsioonitasemed vastavad käesoleval ajal hoones kehtivatele nõuetele, siis ei ole oodata et ka samasse asukohta uue kaasaegsetele ehitusnõuetele vastava hoone rajamisel trammiliiklusest tulenevaid vibratsiooni normtasemeid hoones ületataks. Arvestama peab ka, et vibratsiooni teket ja</p>	<p>Vastav täiendav tingimus on lisatud detailplaneeringu seletuskirja punkti 6.3.2 alla nõudeks ehitusprojektide koostamisel.</p>

<p><i>levikut on sealjuures võimalik vähendada eeskätt trammi tehniliste ja trammitee konstruktsiooniliste lahendustega, mitte hoonestuslahendusega.</i>“.</p> <p>Amet juhib tähelepanu, et vibratsioonitingimused tuleb tagada ka praeguses olukorras, kuna trammipargi ja -taristu kaasajastamise aeg ja ulatus ei ole teada. Peamine vibratsiooninõuete tagamine peaks leidma lahenduse hoonestuse ehitustehniliste meetme kaudu.</p>	
<p>Materjalides viidatakse sotsiaalministri 17.05.2002 määrusele nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsioonimõõtmise meetodid“, mis on tänaseks päevaks kehtetu. Edasistes etappides arvestada sotsiaalministri 01.10.2025 määrusega nr 54 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni hindamise kord“.</p>	<p>Määruse nr ja kuupäev korrigeeritud detailplaneeringu seletuskirja punkti 6.3 tingimustes ja korrigeeritakse KSH aruandes.</p>
<p>Detailplaneeringu seletuskirjas kirjutatakse: „<i>Elamute siseruumide müratasemed ei tohi ületada sotsiaalministri 04.03.2002 määruses nr 42 „Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid” kehtestatud normtasemeid.</i>“.</p> <p>Amet juhib tähelepanusellele, et viidatud määrus on samuti tänaseks päevaks kehtetu. Edasisel planeerimisel arvestada rahvatervishoiu seaduse alusel kehtestatava uue siseruumi füüsikaliste ohutegurite nõudeid seadva määrusega.</p>	<p>Määruse viide korrigeeritud detailplaneeringu seletuskirja punkti 6.3 tingimustes ja korrigeeritakse KSH aruandes.</p>
<p><b>Keskkonnaamet 15.10.2025 nr 6-5/25/17541-2</b></p>	
<p>Teavitasite Keskkonnaametit Tartu mnt 17 kinnistu detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi KSH) avaliku väljapaneku toimumisest.</p> <p>Tartu mnt 17 kinnistu detailplaneeringu algatamisaegne põhieesmärk oli muuta Tartu mnt 17 kinnistu ärimaa sihtotstarve elamu- ja ärimaaks ning määrata ehitusõigus kuni 42 maapealse ja kuni 3 maa-aluse korrusega äriruumidega korterelamu ehitamiseks.</p> <p>Oleme tutvunud KSH aruandega. KSH aruandes on jõutud järeldusele, et maa-aluste korruste rajamine korrektseid tehnilisi lahendusi rakendades on</p>	<p>Kirjas esitatud tingimused on kõik lisatud detailplaneeringu seletuskirja punkti 6.3.2 alla nõueteks ehitusprojektide koostamiseks.</p>

<p>võimalik ilma naaberhooneid ning pinna- ja põhjavett oluliselt mõjutamata. Detailplaneeringuga kavandatava tegevuse elluviimisel tuleb süvendi rajamisel järgida KSH aruandes ja hüdrogeoloogilises eksperthinnangus toodud mõju vähendavaid meetmeid ning arvestada geoloogilise uuringu tulemusi.</p> <p>Lisaks juhime tähelepanu, et kui ehitustegevuse käigus maa-aluste korruste rajamiseks on vaja põhjavett ümber juhtida, võib olla vajalik veeluba (veeseadus (VeeS) § 187 p 12). Veeluba ei ole vaja ehitise ehitamiseks, kui põhjavett juhitakse ümber maapinnalähedasest põhjaveekihist alla kuue kuu ja kõige rohkem 1000 kuupmeetrit ööpäevas (VeeS § 188 lg 1 p 11).</p> <p>Keskkonnaametil puuduvad ettepanekud KSH aruande täiendamiseks.</p>	
<b>Transpordiamet 06.10.2025 nr 7.2-3/25/15304-2</b>	
<p>Tartu mnt 17 kinnistu detailplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõuga tutvumise järel on Transpordiametil järgmised kommentaarid:</p> <p>Tallinna Linnavolikogu 16.04.2009 otsusega nr 77 kehtestatud teemaplaneeringu „Kõrghoonete paiknemine Tallinnas“ on Maakri kõrghoonete piirkonna suurim lubatav ehituskõrgus 130 meetrit arvestatuna keskmisest merepinnast. Tartu mnt 17 hoone suurimaks kõrguseks on samuti kavandatud 130 meetrit merepinnast. Palume arvestada, et selle kõrguse sisse peavad mahtuma ka hoone katusele kavandatud rajatised ja tehnoseadmed.</p> <p>Hoone katuse nurkadesse palume paigaldada madalintensiivsusega tüüp B lennuohutustuled (vt manus ICAO Annex 14 tabel 6-1).</p>	<p>Kirjas esitatud tingimused on kõik lisatud detailplaneeringu seletuskirja punkti 6.3 alla nõueteks ehitusprojektide koostamiseks.</p>
<p>Palume arvestada, et suurim lubatav kõrgus 130 meetrit arvestatuna merepinnast kehtib ka ehitustehnikale (kraana). Kui hoone ehitamise käigus kavatsetakse kasutada kraanat, mille tipp ületab 130 meetrit merepinnast, tuleb selle kasutamise tingimused (kasutusaeg, valgustus) kooskõlastada Transpordiametiga.</p>	

Kooskõlastustingimuste väljastamiseks võib osutada vajalikuks lennundusseaduse § 35 lg 4 kohane aeronavigatsiooniline ekspertiis.	
<b>Regionaal- ja Põllumajandusministeerium 11.09.2025</b>	
<p>Saatsite Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumile kirja Tartu mnt 17 kinnistu detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõu avalikustamise kohta.</p> <p>Kuna kinnistu asub Tallinna linnas, puudub ministeeriumil antud eelnõuga puutumus.</p> <p>Kirjast ei selgu, kas kiri on edastatud ka Maa- ja Ruumiametile (<i>MaRu</i>), kelle ülesannete hulka ruumiline planeerimine alates 01.01.2025 kuulub.</p>	Maa- ja Ruumiamet on kaastatud ja nende arvamus kajastatud käesolevas tabelis.
<b>Muinsuskaitseamet 11.09.2025</b>	
<p>Tartu mnt 17 kinnistu detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõu avalikustamine vastusena:</p> <p>Edastame kirja Tallinna Linnaplaneerimise Ametile, Muinsuskaitseameti halduspartnerile Tallinnas.</p>	Tallinna Linnaplaneerimise Amet Muinsuskaitse osakonna kooskõlastus on kajastatud planeeringu koostöö tabeli lahtris nr 2.6.
<b>Tallinna Haridusamet 29.09.2025 nr 6-2/3309 - 2</b>	
<p>Oleme tutvunud teie poolt edastatud dokumendiga „Tartu mnt 17 kinnistu detailplaneeringu keskkonnamõju strateegiline hindamine“.</p> <p>Tallinna Haridusamet juhib tähelepanu, et DP 038590 koostatud seletuskirjas punkt 3.6 välja toodud ettepanekut, Kaaluda kostöös Tallinna Transpordiametiga Tartu mnt 23 hoone ees oleva trammipeatuse nihutamist uude asukohta kas rohkem Liivalaia tänava poole või siis Tartu mnt 17 planeeritava uue hoone ette, ei ole kajastatud teie poolt edastatud aruande eelnõus.</p>	<p>Detailplaneeringus on kaalutud Tartu mnt 23 hoone ees oleva trammipeatuse nihutamist uude asukohta kas rohkem Liivalaia tänava poole või siis Tartu mnt 17 kinnistule planeeritava uue hoone ette, kuid tulenevalt trammi pikkusest mis on 31m ja maksimaalne lubatav haagisega liigendtrammi pikkus kuni 45 m, siis on praegune trammi peatumiskoht piirkonnas ainuvõimalik ning selle asukohta ei saa muuta.</p> <p>Vastav asjaolu kajastatakse ka KSH aruandes.</p>

<b>Kliimaministeerium 08.10.2025 nr 7-15/25/4030-2</b>	
Teavitasite Kliimaministeeriumit Tartu mnt 17 kinnistu detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) aruande eelnõu avalikust väljapanekust. Täname Teid detailplaneeringu ja KSH menetlusse kaasamise eest, kuid märgime, et Kliimaministeerium ei pea vajalikuks menetluses kaasatud asutusena osaleda. Piisab, kui keskkonnavaldkonnas on asjaomase asutusena kaasatud Keskkonnaamet.	Keskkonnaamet on kaastatud ja nende arvamus kajastatud käesolevas tabelis.
<b>Riigi Kinnisvara AS 29.09.2025</b>	
<p>Tutvustime saadetud Tartu mnt 17 detailplaneeringu materjalidega. DP seletuskirjas punktis 3.6 on viidatud, et DP kavandab E.Viiralti tänavale uue terviklahenduse. Samas punktis on aga lisaks öeldud, et liikluskorralduse ja parkimise korraldamise lahendus täpsustatakse projekteerimise staadiumis ning vastavalt täpsustatakse ka E. Viiralti tänava lahendust tagades piisava ja linnaruumiliselt sobiva lahenduse.</p> <p>Palun edastage meile kõik DP koostamise käigus E.Viiralti tänava lahendust puudutavad materjalid, sealhulgas liikluskorralduse uuringud ning mõjuanalüüsid E.Viiralt ja Pronksi tänava ristmikule.</p> <p>Ühtlasi rõhutame, et Riigi Kinnisvara jaoks on äärmiselt oluline, et E.Viiralt tänaval Pronksi 12 kinnistuga piirnevalt säiliks kõik tänased avalikud parkimiskohad ka E.Viiralt tänava tupiktänavaks ümberehitamise järgselt.</p>	<p>Tartu mnt 17 kinnistu planeeringu koosseisus ei ole liiklusuuringut koostatud kuna planeeringus kavandatud parkimiskohtade arvuks on ainult 78 kohta ja kui arvestada max stsenaariumiga, et pooled nendest stardivad tiipptunnil, siis lisandub ca 1 auto 2 minuti jooksul Viiralti tänavale. Olulist koormuse lisandumist oodata ei ole.</p> <p>Viiralti tänava äärsed parkimiskohad on detailplaneeringus säilitatud ning see märkus on detailplaneeringus ka kajastatud. Tänava täpne lahendus koostatakse ehitusprojekti käigus. Tegemist on linnale kuuluva transpordimaaga ning tänava lahendus kavandatakse vastavalt linna vajadustele.</p>
<b>Maa- ja Ruumiamet 22.10.2025 nr 6-3/25/13748-2</b>	
Tutvunud esitatud materjaliga, märgib MaRu planeeringute osakond järgmist.  Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet on kirjas teavitanud avalikust väljapanekust erinevalt – pealkirja järgi toimub KSH aruande eelnõu avalik väljapanek. Samas on aga kirjas info, et 26.09-26.10.2025 toimub detailplaneeringu ja KSH aruande eelnõu avalik väljapanek, samas saab	Võtame teadmiseks ja arvestame edaspidi teadete koostamisel. Väljapaneku jooksul laekus ettepanekuid ja seisukohti nii detailplaneeringu kui ka KSH aruande osas. Samuti olid väljapanekul kättesaadavad nii detailplaneeringu kui KSH materjalid.

<p>ettepanekuid, vastuväiteid ja küsimusi esitada vaid KSH aruande kohta. Juhime tähelepanu, et PlanS sätestatud põhimõtte kohaselt koostatakse detailplaneeringut ja KSH aruannet koos (PlanS § 2 lg 3), § 82 lõike 1 ja 2 kohaselt korraldab kohalik omavalitsus detailplaneeringu ja KSH aruande eelnõu avaliku väljapaneku. Avaliku väljapaneku jooksul on igal isikul õigus avaldada detailplaneeringu ja KSH aruande eelnõu kohta arvamust. MaRu-le eraldi detailplaneeringu avalikust väljapanekust teadet saadetud pole ning ei ole antud ka võimalust avaldada arvamust detailplaneeringu eelnõu kohta. Palume edaspidi KSH-ga detailplaneeringute menetlemisel sellega arvestada ning üheselt ja arusaadavalt teavitada detailplaneeringu ja KSH aruande eelnõu avalikust väljapanekust.</p>	<p>Detailplaneeringu avalik väljapanek (koos selle lisaks oleva KSH aruandega) korraldatakse täiendavalt ka peale detailplaneeringu vastuvõtmist, kui avaliku väljapaneku käigus esitatud ettepanekute alusel on detailplaneeringusse sisse viidud vastavad täiendused.</p>
<p>Seletuskirja peatükis 7.3 on toodud, et planeeringuala jääb teemaplaneeringu kohaselt Maakri kõrghoonete piirkonna 6. kvartalisse ning samas ka, et 9. kvartalisse. Palume üle vaadata ja täpsustada seletuskirjas, millisesse teemaplaneeringus käsitletud kvartalisse planeeringuala jääb (KSH eelnõu aruande peatükis 3.3 on selgitatud, et planeeringuala jääb teemaplaneeringu kohaselt 9. kvartalisse).</p>	<p>Detailplaneeringu seletuskirja on korrigeeritud nii, et planeeringuala jääb 9. kvartalisse.</p>
<p>Riigihalduse ministri 17.10.2019 määruse „Planeeringu vormistamisele ja ülesehitusele esitatavad nõuded“ (määrus) § 3 lõike 3 kohaselt peavad seletuskirja leheküljed olema nummerdatud. Palume määruuses toodud nõudega arvestada ning seletuskirja lehekülgedele lisada numbrid.</p>	<p>Detailplaneeringu seletuskirja lehtede numbrid kajastatud.</p>
<p>Seletuskirja kohaselt kavandatakse detailplaneeringuga E. Viiralti tänavale uus terviklahendus, laiendatakse jalakäijate ala, lisatakse tänava äärde uut kõrghaljastust, muudetakse parkimislahendust ning muudetakse tänava liikluskorraldust (E. Viiralti tänav muudetakse tupiktänavaks). Planeeringu põhijooniselt nähtub, et planeeringualast on välja jäetud osa E. Viiralti tänavast, aga väljaspoole planeeringuala on planeeritud tänava maa-alale mh parkla, kergliikluse ala, madalhaljastuse võimalikud asukohad, märgitud säilitatavad puud ja tehnovõrguservituudi vajadusega alad. Tehnovõrkude joonise kohaselt on väljaspoole planeeringuala kavandatud kaugküttetorustik, tänavavalgustuse</p>	<p>E. Viiralti tänaval asuvad olemasolevad tehnovõrgud, mille kaudu on tagatud ühendused ka Tartu mnt 17 kinnistul paiknevale hoonele. Detailplaneeringu kohaselt kavandatakse vastavalt võrguvaldajate tehnilistele tingimustele olemasolevate tehnovõrkude ühenduste likvideerimine ja asendamine uute võrkudega. Tallinna Linnaplaneerimise Ameti nõudel ei taastata tänavakatet üksnes likvideeritavate ühenduste asukohtades, vaid kogu E. Viiralti tänava ulatuses kavandatakse uue katte rajamine.</p>

<p>kaablikoridor jms. Märgime, et PlanS-is sätestatud põhimõtte kohaselt ei saa väljaspoole planeeringuala lahendust kavandada. Määruse § 2 lõike 7 punkt 1 kohaselt eristatakse planeeringus planeeringuga määratavaid maakasutus- ja ehitustingimusi. Määruse § 4 lõike 2 kohaselt märgitakse ning eristatakse planeeringu jooniste esituskujul planeeringulahenduse ja alusandmete leppemärgid. Seega, kui väljaspool planeeringuala määratud tingimused on määratud mõne teise arengudokumendiga, tuleb see planeeringus selgelt välja tuua. Juhul, kui kavas on väljaspoole Tartu mnt 17 katastriüksust detailplaneeringuga määrata ehitus- või maakasutustingimusi, tuleb planeeringuala laiendada. Planeeringuala laiendamist on käsitletud portaalis planeerimine.ee.</p>	<p>Parkimiskorraldus tänaval jääb endiseks. Uushaljastus ning kõnnitee laiendus on kavandatud alale, mis jääb planeeringuala piiresse. Detailplaneeringus on E. Viiralti tänav Tallinna Transpordiameti nõudel kujutatud tupiktänavana, kusjuures see tänavaosa jääb samuti planeeringuala piiridesse.</p> <p>Seetõttu ei ole ilmselt otstarbekas koostada eraldi detailplaneeringut üksnes tehnovõrkude taastamise, rajamise või tänavakatte uuendamise eesmärgil.</p>
<p>Tallinna planeeringute registrist on nähtav, et detailplaneering esitati 22.08.2018 kooskõlastamiseks Terviseametile, Päästeametile, Lennuametile, Kaitseministeeriumile, Politsei- ja Piirivalveametile. Kuna kooskõlastused on enam kui seitse aastat vanad, lahendus on muutunud ning asjaolud ja õigusaktid võivad olla muutunud, siis on vajalik võtta detailplaneeringule ning KSH aruandele uued kooskõlastused. Lähtuvalt detailplaneeringu materjalidest, arvestades Vabariigi Valitsuse 17.12.2015 määruses nr 133 „Planeeringute koostamisel koostöö tegemise kord ja planeeringute kooskõlastamise alused“ sätestatud, määrab MaRu koostöötegijateks, kellelt tuleb küsida uus kooskõlastus – Politsei- ja Piirivalveamet, Päästeamet, Riigi Kaitseinvesteeringute Keskus, Muinsuskaitseamet ehk Tallinna Linnaplaneerimise Ameti muinsuskaitse osakond, Terviseamet ja Transpordiamet.</p> <p>PlanS § 127 lõike 2 kohaselt kaasatakse detailplaneeringu koostamisse isikud, kelle õigusi võib</p> <p>planeering puudutada, ja isikud, kes on avaldanud soovi olla selle koostamisse kaasatud. Tulenevalt PlanS § 127 lõikest 3 võib detailplaneeringu koostamisse kaasata ka isiku, kelle huve võib planeering puudutada. Sellest tulenevalt palume tagada, et kõik puudutatud isikud (sh</p> <p>planeeringuala kõik piirinaabrid ning üle Tartu maantee ning E. Viiralti tänava asuvate kinnisasjade omanikud ja nende isiklike kasutusõigusi omavad isikud</p>	<p>2018 aastal võetud kooskõlastused on kehtivad, sest nendel ei ole kehtivuse aega määratud ning keegi ei ole neid mittekehtivaks tunnistanud. Ka Terviseamet on oma uues kirjas 17.10.2025 nr 9.3-4/25/7514-2 (lahter 2.36) öelnud, et Terviseamet on planeeringu juba kooskõlastanud 23.10.2018 kirjaga nr 9.3-1/6509-4 ning seega on varasemad kooskõlastused kehtivad.</p> <p>Samuti ei ole detailplaneeringu põhilahendus muutunud vaid tulenevalt alale läbiviidud arhitektuurivõistluse võidutööst on kavandatud mahte vähendatud võrreldes varasemaga.</p> <p>Lisaks on käesolevaga kõigile ametitele esitatud tutvumiseks ka KSH (nagu ka MaRu-le) kus on kajastatud ametite täiendussoovid ka detailplaneeringule (nagu ka käesoleva kirja alusel on täiendused detailplaneeringusse viidud). Kirjas toodud ametite kooskõlastused on kajastatud planeeringu koostöö tabelis: Politsei- ja Piirivalveamet käesoleva tabeli lahtris 2.18; Päästeamet lahtris 2.24; Riigi Kaitseinvesteeringute Keskus lahtris 2.29, Muinsuskaitseamet ehk Tallinna Linnaplaneerimise Ameti muinsuskaitse osakond lahtris 2.6; 2.23 ja 2.30; Terviseamet lahtris 2.17 ja 2.36; Transpordiamet lahtris 2.5 ja 2.33.</p>

<p>ning korteriomandi omanikud, kellele kuuluvas eluruumis väheneb insolatsiooni kestus) oleksid kaasatud detailplaneeringu koostamisse. Kuna E. Viiralti tänava liikluskorraldust muudetakse, siis tuleb planeeringu koostamisse kaasata ka kõik E. Viiralti tänava ääres asuvate kinnisasjade omanikud ja kinnistu omanikud, kelle kinnisasjale on juurdepääs E. Viiralti tänavalt. Juhul kui kohalik omavalitsus otsustab mitte arvestada mõne eeltoodud ettepanekuga, siis palume saata MaRu-le põhjendatud seisukohad nendega mitteamvestamise kohta.</p>	<p>Seega on ametid selle planeeringu juba ka täiendavalt üle vaadanud ning veel täiendavalt esitatakse ametitele see tutvumiseks detailplaneeringu avalikustamise käigus.</p> <p>Detailplaneeringu avalikust väljapanekust teavitatakse nii ameteid, naaberkinnistu omanikke seaduses sätestatud korra alusel.</p>
<p><b>Korteriühistu Viiralti 7 21.10.2025</b></p>	
<p>Käesolevaga soovib KÜ Viiralti 7 esitada omapoolsed arvamused ja vastuväited seoses Tartu mnt 17 detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamisega. Linnakeskusesse nii kõrge ja suure hoone püstitamine võib oluliselt halvendada olemasolevaid keskkonnatingimusi, seetõttu on vajalik igakülgsest uurida keskkonna mõju ümbruskonnale ning võtta arvesse ka ümberkaudsete, juba olemasolevate hoonete, elanike arvamused ja ettepanekud.</p> <p>1. Hoonestustihedus</p> <p>Esialgne versioon - Kvartali pindala on 19500 m<sup>2</sup>. Teemaplaneeringus lubatud hoonestustihedus 3,9 puhul on kvartali hoonete maapealse osa võimalik suletud brutopind 76050 m<sup>2</sup>.</p> <p>Lähtuvalt asjaolust, et esialgne hoonestustihedus oli planeeritud rohkem kui lubatud 3,9, siis peale seda kui sellele osutas tähelepanu KSH algatamist 24.02.2016.a. - Harju Maavalitsus 12.10.2016 oma kirjas nr 12-4/3270, täheldades, et Harju Maavalitsus ei esita sisulisi</p> <p>märkusi Tartu mnt 17 detailplaneeringu KSH väljatöötamise kavatsuse kohta, ent juhib tähelepanu, et Tallinna Linnavolikogu 16.04.2009 otsusega nr 77 kehtestatud teemaplaneeringuga „Kõrghoonete paiknemine Tallinnas“ on</p>	<p>Kui algselt oli detailplaneeringus tingimus viia läbi arhitektuurivõistlus krundile sobivaima lahenduse saamiseks peale detailplaneeringu kehtestamist, siis koostöös TLPA-ga otsustati see läbi viia juba detailplaneeringu staadiumis mille tulemusena on vähendatud oluliselt algselt kavandatud mahtu. Mahu vähendused on kirjeldatud planeeringu seletuskirja punkti 7.16 all.</p> <p>Selgitame, et hinnatavad alternatiivid lähtuvad eeskätt alal soovitava tegevuse eesmärgist. Kuna tegu on kõrghoone planeeringuga, siis täiendava olulise mahu vähendamise korral ei täidaks hoonestus oma eesmärgi. Samuti saavad mahu vähendamisel põhinevad alternatiivid eeskätt tulla hindamisele kui suurema mahulise alternatiivi korral esineks oluline keskkonnamõju. Antud juhul on eeskätt läbiviidud arhitektuurivõistlusel põhineva planeeringulahenduse puhul tegu linnakeskkonda sobiliku hoonestusmahuga, mille korral on tagatud olemasoleva keskkonnaga võrreldes suurem välisruum ja mikrohoovõrgustiku kavandamise võimalused. Täiendava mahu vähendamisel põhineva alternatiivi hindamise vajadus puudub. Samuti ei ole võimalik antud maaüksusel ehitusalust pindala oluliselt rohkem vähendada tagamaks samal ajal arhitektuurselt toimivat hoonestuslahendust.</p>



<p>piirkonna suurim hoonestustihedus 3.9, mida antud lahendus tunduvalt ületab.</p> <p>Siis kõnealuses KSH aruandes toodud alternatiivid I ja II on juba muudetud keskkonna - sõbralikumaks, vastavalt siis Tartu mnt 17 kinnistu detailplaneeringus on alternatiiv I korral hoone maapealse osa kavandatud suletud brutopind 21900 m<sup>2</sup>. Alternatiiv I korral on</p> <p>kvartali hoonestustihedus seega 3,7 ning Tartu mnt 17 kinnistu detailplaneeringus on alternatiiv II korral hoone maapealse osa kavandatud suletud brutopind 15500 m<sup>2</sup>. Alternatiiv II korral on kvartali hoonestustihedus seega 3,2.</p> <p>KÜ Viiralti 7 leiab, et oleks mõttekas kaaluda ka III alternatiivi välja töötamist, mis vähendaks hoonestustihedust ning maapealset brutopinda veelgi ning oleks sealjuures keskkonnasõbralikum.</p>	
<p>2. Piirkonna teised planeeringud</p> <p>Käesolevast KSH aruandest ei selgu, kuidas või mis on tehtud selgitamiseks välja Tartu mnt 17 planeeritava hoonestuse mõju kõrval asuvate kinnistute, Tartu mnt 13 ja 15 detailplaneeringutega, arvestades, et Tartu mnt 15 kinnistul ehitustegevus juba käib.</p> <p>On vaid täheldatud, et planeeringuala kvartalisse jääb kehtivatest, kuid käesolevaks ajaks veel mitte realiseerunud planeeringutest Tartu mnt 13 ja Tartu mnt 15 kinnistute detailplaneering ja et Tartu mnt 13 ja 15 planeeringut on Tartu mnt 17 planeeringu koostamisel arvestatud (nt ehitusjoone seadmisel) ja arvestatud mõjude hindamisel valdkondades kus koosmõju võib eeldada (eeskätt insolatsioon).</p> <p>Samuti pole KSH aruande lisana oleval joonisel nr 4, arvestades, et see on esitatud eelnõule 07. september 2025, märgitud, et Tartu mnt 13 ja 15 oleks taotletavaid või algatatud detailplaneeringuid, kuigi nagu eelpool sai mainitud, et ehitustegevus Tartu mnt 15 kinnistul juba käib.</p>	<p>Arvestamine ja analüüs piirkonna teiste planeeringutega ja hoonestusega on kirjeldatud planeeringu lisa 9.1 alla ning graafiliselt kajastatud lisa 9.2 kontaktvööndi analüüsi joonisel.</p> <p>KSH aruandes on koosmõju hinnatud valdkondades kus see esineb (nt insolatsioon) ning kaudselt müra hindamisel (arvestatud on kogu piirkonna liikluskoormuse perspektiivset suurenemist eri arenduste koostoimes).</p> <p>Tartu mnt 13 ja 15 alal on kehtiv detailplaneering ja selle alusel väljastatud praeguseks ka ehitusluba. Selgitame et võrreldes kehtestatud Tartu mnt 13 ja 15 detailplaneeringus lubatud ehitusmahuga on selle ehitusprojektis ka antud planeeringujärgset mahtu vähendatud.</p>

<p>3. Kultuuriline keskkond</p> <p>Planeeringualale jäävad mitmed naaberkinnistutel paiknevad muinsuskaitse objektid.</p> <p>Nendest kolme kaitsevööndid, 50 m laiune maa-ala mälestise väli kontuurist ulatub planeeringualale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ehitismälestis reg nr 27043: Elamugrupi Viiralti 3-9/Gonsiori 14</li> <li>- Ajaloomälestis reg nr 1232: Jaani seegi territoorium koos säilinud hoonete ja endise kalmistuga</li> <li>- Arheoloogiamälestis reg nr 2594: Asulakoht, 13.-16. saj.</li> </ul> <p>Ehitismälestis reg nr 8812: Koolihoone Tartu mnt. 23, kaitsevööndiulatuseks on väidetavalt krundipiir.</p> <p>Arvestades, et eelpool mainitud muinsuskaitse objektid asuvad planeeritava hoone läheduses, siis käesolev KSH aruanne ainult annab soovitusi, kuidas tuleks planeeringut ellu viia, sealjuures ei ole mingeid garantiisid, et realselt ei tekitata ehitustegevuse käigus kahju kõnealustele muinsuskaitse objektidele.</p>	<p>Kõik muinsuskaitsealused kitsendused on kajastatud detailplaneeringu põhijoonisel, kirjeldatud ka seletuskirja punkti 5.1 all. Detailplaneeringule on koostatud Muinsuskaitse eritingimused mis on ka planeeringulahenduse alusmaterjaliks ning nii Muinsuskaitse eritingimused kui ka planeeringu lahendus on kooskõlastatud Muinsuskaitsega. Nõuded ehitusprojektide koostamiseks, et oleks tagatud Muinsuskaitsealuste hoonete kaitstus, on kajastatud seletuskirja punkti 6.3 alla nõuetena ehitusprojektide koostamiseks ja ehitamiseks.</p>
<p>4. Liikluskorraldus ja – koormus ning liiklus – ja tehnoseadmete müra</p> <p>Planeeringuala jääb Tartu mnt, Kivisilla tn, Gonsiori tn ja E. Viiralti tänavaga piiratud kvartalisse ning avaneb E. Viiralti tänavale.</p> <p>Tartu mnt lõik, mille äärde jääb planeeritav Tartu mnt 17 hoone on kavandatud kui rahustatud liiklusega tänav. Eesti standardi EVS 843:2003 Linnatänavad kohaselt peab liikluse rahustamise tulemusena piirkonnas saavutatama olukord, kus liiklussagedus ei ületa 1500-2000 autot ööpäevas (200-300 autot) tunnis. Peale viimast rekonstrueerimist on piirkonda jääv Tartu mnt lõik</p>	<p>Nii Viiralti tänav kui ka Tartu maantee on linnatänavad ja Tallinna Transpordiameti haldusallas kus määrab liikluskorralduse Tallinna Transpordiamet. Detailplaneeringus on kavandatud Viiralti tänavale täna seal olevast kõnniteest oluliselt laiem jalakäijate ala ning samuti on detailplaneeringus kajastatud lahendus, mis muudab Viiralti tänava tupikuks nii, et läbisõitu Tartu maanteele ei toimuks ning Viiralti tänava lõpus on autode ümberpööramise ala. Sellega vähendatakse veelgi transiitliiklust Viiralti tänaval ning liiklusintensiivsus väheneb veelgi. Täpne Viiralti tänava</p>

<p>kasutusel jalakäijate tänavana ning suletud sõidukitele Tartu mnt - Pronksi-Liivalaia ristmikule välja- ja sissesõiduks, lubatud on ainult trammiliiklus.</p> <p>Tänaval on autoliiklus lubatud vaid hoonetele juurdepääsuks ja praegu kehtiva liikluskorralduse kohaselt ei ole lubatud pööre Tartu mnt- Viiralti tänavale (vastupidi võimalik).</p> <p>KSH aruandele lisatud joonis 10 Aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus a/ööp planeeringuala piirkonnas 2024 a vastavalt Tallinna liiklusmodelile (Stratum OÜ) ei ole tõene, kuna antud joonisel on kujutatud Kivisilla tänav kvartalit läbivana, kuid peale viimaseid Gonsiori-Pronksi tänava rekonstrueerimistöid on suletud Kivisilla tn Gonsiori tn poole suunduv osa ning muudetud see jalakäijate alaks. Samuti ei arvesta Stratum OÜ poolt 2024.a. arvestatud liiklusintensiivsus (2060 autot ööpäevas käesoleval ajal) Kivisilla tänaval olukorda tulevikus kui saavad valmisedhitatud kõik planeeritud kõrghooned (Tartu mnt 1, 13, 15, 17) lisaks olemasolevatele hoonetele Kompassi kvartalis.</p> <p>Samuti Viiralti/Tartu mnt 23 tn nurgal olev koolimaja, kus praegu asuvad 21. keskkooli algklassid ning sellest tulenevalt on juba praegu suurenenud liiklusintensiivsus õpilasi kooli toovate-viivate lapsevanemate autodest nii E. Viiralti kui Tartu mnt lõigul.</p> <p>Samuti väidetakse aruandes, et planeeringuga kavandatud tegevus tõstab piirkonna liikluskoormusi, kuid tegevuse tagajärjel ei ole eeldatavalt oodata ümbruskonna ristmike läbilaskevõime olulist halvenemist võrreldes olukorraga kui planeeringut ellu ei viida Sellise väitega ei saa kuidagi nõus olla juba seetõttu, kui kõikide planeerimisetapis ja juba ehitatavate planeeringute KSH aruannetes on väidetud/väidetakse sama, siis püütakse sellega tähelepanu kõrvale juhtida oluliselt teemalt, mille tulemusena tekib olukord, et kavandavad planeeringut ehitatakse valmis ilma nende kõikide koosmõju antud piirkonnas liiklusele hindamata.</p> <p>Liikluskoormuse tõusuga, kui ka rajatava hoonestusega kaasnevalt mitmete tehnoseadmete rajamise tulemusena (jahutussüsteemid,</p>	<p>liikluslahendus selgitatakse välja ehitusprojekti koostamisel koostöös Tallinna Transpordiametiga.</p> <p>Kõik müranõuded on kajastatud detailplaneeringu seletuskirja punktis 6.3 ja 6.3.2 all, samuti on planeeritud hoonesse ettenähtud jahutus kaugjahutuse võrgu baasil, mille tulemusena ei antud hoonetele vajadust lokaalsete rohkem müra tekitavate jahutusseadmete paigaldamiseks.</p>
--	---

<p>ventilatsiooniseadmed jms), tõuseb piirkonnas nii liiklus- kui tehnoseadmete müratase.</p>	
<p>5. Mõju veerežiimile ja sademevee immutamine</p> <p>Tsiteerides KSH aruandes toodut.</p> <p>Kesklinna piirkonna puhul on tegu ehitustegevusest tugevalt mõjutatud veerežiimiga alaga. Ebakorrektsel maa-aluste korruste ehitamisel võib kaasneda negatiivne mõju ümbritsevale hoonestusele seoses keerukate ehitustingimustega. Samas on võimalik korrektseid tehnilisi lahendusi kasutades alale maa-aluseid korruseid rajada ilma naaberhooneid ning pinna- ja põhjavett olulisel määral mõjutamata. Ehitusprojekti koostamisel tuleb ala ehitusgeoloogilisi tingimusi täpsustada vastava uuringuga ning ehitusprojekti raames projekteerida tingimustesse sobilikud sulundseinad. Täpsem veealanduse, süvendist välja pumbatava vee koguse prognoos ja depressioonilehtri kuju arvutus koostada süvendi rajamise ja toestamise projekti valmimisel. Antud juhul on alternatiiv II eelistatum kui alternatiiv I, sest maa-alune ehitusalune pindala on väiksem ja asub osadest krundipiiridest kaugema. Sellest lähtuvalt võib jällegi konstateerida, et ehitusmahu vähendamine veelgi avaldaks igati positiivset mõju ka veerežiimile üldiselt.</p> <p>Mis puudutab sademevee immutamist, siis väidetakse, et arvestades, et planeeringuala on käesoleval ajal peaaegu täielikult hoonestatud või kaetud kõvakattega, siis ala hoonestamisega olulist negatiivset mõju, seoses täiendavate sademevee koguste juhtimisega kanalisatsiooni, ei kaasne.</p> <p>Antud väitega ei saa jällegi nõustuda, sest peale viimaste aastate suuremaid kaevetöid ümbruskonnas on KÜ V7 hoones keldrikorrusel hakanud tekkima probleemid, kus suuremate sadude ajal kogu sademevesi ei valgu ettenähtud kanalisatsiooni, vaid jääb liivasesse pinnasesse ning otsib muid teid, valgudes Viiralti 7 hoone alla, mille tulemusel tekib maja vundamendis liigniisuks ning võivad tekkida muudatused ka pinnases üldse ning niigi hoovi suunas vajunud hoone hakkab veel rohkem vajuma.</p>	<p>Detailplaneeringus on planeeritud Viiralti tänavale uus sademevee toru kuhu on ette nähtud suunata ka planeeritud krundi sademeveed. Seega on planeeringus sademevesi lahendatud ühisvõrgu baasil mille eelvooluks on Reidi tee DN1400 sademevee kollektor.</p> <p>Detailplaneeringu seletuskirja punktis 6.3 on nõuete all kajastatud, et ümbritsevad hooned tuleb võtta geotehnilise kontrolli alla enne ehitamise algust. Hoonete tehniline seisund tuleb dokumenteerida ja konstruktsioonidesse paigaldada reeperid.</p>

<p>6. Tekkivad tuulekoridorid</p> <p>Käesolevas aruandes väidetakse, et Tallinnas on kõrghoonete planeerimisel tuulekoridoride hindamisega tegeletud vähe, puuduvad südalinna piirkonna kohta tuulekoridoride modelleerimised, mida käesolevas töös kasutada. Ning seejärel väidetakse, et tulenevalt sellest, et antud kvartalis, arvestades hoonestuse kavandatud paiknemist, võib öelda, et kõrghoone ehitamine Tartu mnt 17 krundile ei tekita piirkonda täiendavaid olulisi tuulekoridore, mis võiksid olulisel määral mõjutada jalakäijate tuulemugavust.</p> <p>Reaalsus näitab aga jällegi seda, et ka praeguses olukorras, kus antud piirkonnas on ainult üks kõrghoone, SEB Pank, on selle läheduses Tartu mnt lõigul väga tuuline.</p>	<p>Planeeritud hoone jääb tõesti Tartu maanteel olemasolevate hoonetega ühele ehitusjoonele piirnedes ühelt poolt ehitamisel oleva Tartu mnt 15 kõrghoonega ja teiselt poolt Tartu mnt 23 koolimaja kõrval oleva Tartu mnt 25 kõrghoonega. Planeeringus on kavandatud hoone arhitektuurse lahendusega kus on ette nähtud varieeruva suurusega nn looklev hoone tuulekoridori vältimiseks ning samuti on kavandatud Viiralti tänavale uue kõrghaljastuse istutamine, mis samuti vähendab tuule mõju.</p>
<p>7. Mõjude kumuleerumine ja koosmõjude esinemine</p> <p>Tsiteerides aruannet:</p> <p>Senini on linna praktika kõrghoonete planeerimisel olnud mõne krundi, mitte kogu kõrghoonete kvartali planeerimine. Sellest lähtuvalt saab ka KSH arvesse võtta peamiselt konkreetse planeeringuga kaasnevaid mõjusid ja arendusi, mille realiseerumiseks on olemas planeeringuline alus, kuna ülejäänud kvartali osas valitseb ebaselgus. See aga muudab koosmõjude ja mõjude kumuleerumise hindamise raskendatuks.</p> <p>Ilmselgelt on see suur miinus, arvestades, et lähitulevikus tekib antud piirkonda juurde vähemalt 4 uut kõrghoonet ning nende koosmõju ei ole keegi hinnanud lähtuvalt eelpool toodust.</p>	<p>Antud detailplaneeringuala kvartalis on tänaseks võimalikud hoonestusmahud tegelikkuses selgunud, st Gonsiori tänaval ja Viiralti tänaval on olemasolevad korterelamud ning Tartu mnt 13 ja 15 krundil on ehitamisel seal kehtestatud detailplaneeringujärgne hoonestus. Seega ongi selle kvartali viimaseimaks võimalikuks arenduseks Tartu mnt 17 kinnistule planeeritav hoonestus. Vastava asjaoluga täpsustatakse KSH aruannet.</p> <p>Piirkonna kontaktvööndi analüüs on kajastatud detailplaneeringu lisa 9.1 all.</p> <p>Kõrghoonete kvartalite lubatavad hoonestusmahud määrab teemaplaneering <i>Kõrghoonete paiknemine Tallinnas</i>. Teemaplaneeringule viidi läbi keskkonnamõju strateegiline hindamine selgitamaks hoonestusmahtude rajamisega kaasnevaid mõjusid.</p>