

**Meeruse sadamaala DP KSH VTK – ASUTUSTE SEISUKOHTADEGA ARVESTAMISE TABEL**

Jrk nr	Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht DP LS või KSH VTK kohta	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
1	Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet 30.03.2021 nr 10-11/280-19	1. Kasutusaegsete mõjuallikate hulka tuleks lisada planeeringualale langev ja sealt ärajuhitud sademevesi. Hinnata avatud parklatele ja teedele langeva sademevee võimalikku mõju keskkonnale.	Sademevete lahenduse (kuhu juhitud, kui palju immutatakse, kas parklate vett puhastatakse jne) esitab planeerija DP koosseisus vastavalt PlanS § 126 lg 1 p 4. VTK ptk-e 7.1, 7.2.1, 7.4 ja 9 täiendati vastavalt ettepanekule.
		2. Palume täpsustada punkti 7.2.3. („Sotsiaalmajanduslik keskkond. Rohe- ja puhkealad“), täpsustada minimaalset haljastuse mahtu elamufunktsiooniga aladel (soovitavalt 30%). KSH aruandes antakse hinnang rohe- ja puhkealade piisavusele ning kättesaadavusele, hinnata tuleb kindlasti kasutuskooormuse kasvu Stroomi rannaala põhjaosas ja tuua välja vajadus rajada puhke- ja mängualasid ka planeeringualale.	VTK ptk-i 7.2.3 täiendati DP algatamise aluseks olnud Meeruse sadamaala arengu visiooni juurde kuuluva seletuskirja kohaselt (haljastuse protsent – 30%) ning täpsustati hinnangu andmist seoses rohe- ja puhkealadega DP alal ning lähipiirkonnas, sh Stroomi rannas.
		3. Korrigeerida joonist 21 ja täpsustada detailplaneeringu ala asukoht.	Viidatud joonist korrigeeriti (DP ala piirjoon oli joonisel paigast nihkunud)
		4. Täpsustada hoonete korruselisis lehekülgedel 11 ja 16.	VTK-d täiendati DP algatamise aluseks olnud Meeruse sadamaala arengu visiooni juurde kuuluva seletuskirja kohaselt ptk-s 3.1 ja koostatava Põhja-Tallinna linnaosa ÜP kohaselt ptk-s 4.1.
		5. Maa-ameti üleujutusosalade kaardirakenduse järgi on üleujutuse tõenäosus Meeruse sadamaala Stroomi ranna poolses osas kord 10 aasta jooksul ja Bekkeri sadama poolses osas üks kord 50 aasta jooksul, mitte vaid kord saja aasta jooksul nagu antud VTK dokumendi leheküljel 28 on märgitud.	Ptk-i 5.6 korrigeeriti.
		6. Tegemist on rannikualaga, seetõttu käsitleda KSH aruandes tuulte teemat (kiirus, suund, võimalikud tuulte poolt tekitatud keskkonnamõjud). Käsitleda tuulte poolt kaasa toodavad häiringud DP alale (mõju kavandatavale Meeruse sadamaarendusele) ja selle lähipiirkonnale.	DP lahenduse koostamisel tuleb mh arvestada tuulte oludega (võimalike tuulekoridoridega, vt DP LS p 5, VTK ptk 3.2). KSH aruandes saab anda hinnangu, kas võimalike tuulekoridoridega on DP lahenduse koostamisel arvestatud. Ptk-i 7.1 täiendati vastavalt.

**Meeruse sadamaala DP KSH VTK – ASUTUSTE SEISUKOHTADEGA ARVESTAMISE TABEL**

		7. Palume ametlikult kinnitada käesoleva DP KSH juhtekspert.	KSH juhteksperti vahetus on Tellijaga (Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet) kooskõlastatud (lepingu muudatus tehtud).
2	Tallinna Strateegiakeskus 10.03.2021 nr 5-1.1/300-2	1. <i>ptk 4. Seosed asjakohaste arengu- ja planeerimisdokumentidega</i> Käsitleda Tallinna Linnavolikogu 17.12.2020 määrusega nr 26 kinnitatud Tallinna arengustrateegiat „Tallinn 2035“. Analüüsida DP lahenduse vastavust strateegiadokumendis sõnastatud visiooni ja strateegiliste sihtide täitmisele.	DP on alles koostamisel ja DP lahendust VTK etapis ei hinnata. DP ja KSH koostamisel lähtutakse kõigist asjakohastest arengudokumentidest, millest ülevaade tuuakse DP seletuskirjas ja KSH aruandes (KeHJS § 40 lg 4 p 2). Viide strateegiale lisati VTK ptk-i 4.
		2. <i>ptk 7.2.1. Looduskeskkond:</i> - Käsitleda DP lahenduse mõju kliimamuutustega kohanemise ja leevendamise osas. Kohanemismeetmed peavad lähtuma ajakohastest kliimarisikidest: kuumalaine, merevee tõus/langus, tormid, tugevad sademed, hoovihmadest tingitud üleujutus, tugev tuul/tuulekoridorid jms. KSH aruandes anda hinnang, kas planeeringulahendusega kavandatud haljasalade osakaal ning detailplaneeringu lähteseisukohtades seatud nõuded on piisavad tagamaks kliimakindlus. KSH aruandes tuua välja võimalikud leevendusmeetmed. Hinnata DP lahenduse kooskõla <u>Tallinna pikaajaliste kliima- ja energiaeesmärkidega</u> . Pöörata tähelepanu arendusala mikrokliimat mõjutavatele teguritele läbi ruumilise planeerimise ja ehituslike võtete (nt varieeruva korruselisuse kavandamine tuulekoridoride vähendamiseks, kõrghaljastusega haljasalade osakaalu suurendamine sademeveest põhjustatud üleujutuste või soojussaarte leevendamiseks jms). - Hinnata DP lahenduse mõju elurikkusele, bioloogilise mitmekesisuse toetamisele ja arendamisele. Analüüsida rohevõrgustiku toimimist nii arendusala sees (mikrotasandi rohestruktuur) kui ka sidusust ümberkaudsete aladega.	- DP lahenduse koostamisel tuleb mh arvestada üleujutusala, võimalike tuulekoridoride (vt DP LS p 5, VTK ptk 3.2) jmt-ga. Vastav info tuuakse ära DP seletuskirjas. KSH aruandes saab anda hinnangu, kas nende aspektidega on DP koostamisel arvestatud. Kliimamuutustega kohanemise aspekte käsitletakse üldisel tasemel KSH aruandes. VTK ptk-e 7.2.3, 7.4 ja 9 täiendati vastavalt.  - VTK ptk-e 7.2.1, 7.4 ja 9 on vastavalt täiendatud – elurikkuse jm nimetatud aspekte kajastatakse KSH aruandes.
		3. <i>ptk 7.2.2 Kultuuriline keskkond:</i> Planeeritavate mahtude sobivuse hindamisel mälestiste ja kaitsevööndi keskkonnas tuleb arvestada Meeruse sadamaala DP-le koostatud muinsuskaitse eritingimustega ning selles esitatud seisukohtadega (koostanud ajaloolane Aleksandr Pantelejev).	Muinsuskaitse eritingimused on DP koostajale edastatud ning nendega arvestatakse vastava DP koostamisel. Viide muinsuskaitse eritingimustele lisati VTK ptk-i 5.10

## Meeruse sadamaala DP KSH VTK – ASUTUSTE SEISUKOHTADEGA ARVESTAMISE TABEL

	<p>4. <i>ptk 7.2.3. Sotsiaalmajanduslik keskkond:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- lisaks rohe- ja puhkealade piisavusele ning kättesaadavusele analüüsida täiendavalt rohevõrgustiku ja rohelade toimimist kliimamuutustest tingitud negatiivsete mõjude leevendamisel inimese heaolule ja tervisele.</li> <li>- lisaks mereveeüleujutusohu minimeerimisele pöörata tähelepanu ka sademevee hulkade kasvust tingitud sademevee üleujutusriskide maandamisele ning tuua välja leevendusmeetmeid (nt puhverdamine, sademevee immutusalade kavandamine, looduspõhiste lahenduste ja kombineeritud süsteemide kasutamine, liigvee ajutine mahutamine, lahkvoolse kanalisatsioonisüsteemi arendamine, sademevee kui ressursi kasutamise võimaluste väljaselgitamine majapidamises).</li> <li>- Tartu ülikooli poolt läbi viidud üleeuroopalisest uurimusele toetudes on Tallinna kõige kiiremini segregeeruv pealinn Euroopas (Tiit Tammaru „Sotsiaalmajanduslik segregatsioon Euroopa pealinnades. Ida kohtub Läänega“). <i>Inimese tervis, heaolu ja vara</i> alapeatüki all anda hinnang, milline on planeeringulahenduse mõju segregatsioonile ning sotsiaalsele lõimumisele, inimese varale, sh kinnisvara väärtusele ja eluaseme taskukohasusele. KSH aruandes tuua välja võimalikud leevendusmeetmed.</li> <li>- Eraldi rõhutada mitmekesise liikuvuskeskkonna arendamise vajadust ning selle mõju inimese heaolule, tervisele ja varale.</li> </ul> <p>Tallinna strateegiadokumentidele toetudes peab planeeringulahendus olema orienteeritud ühistranspordi kasutusele ning jalg- ja rattasõbraliku liikuvuskeskkonna loomisele. Nii Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneering, Tallinna liikuvuskava kui ka Tallinna arengustrateegia 2035 seavad eesmärgiks, et aastaks 2035 tehakse 70% liikumistest sõiduautot kasutamata ehk ühistranspordiga, jalgsi või jalgrattaga. Aktiivsete</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kliimamuutustega kohanemise aspekte käsitletakse üldisel tasemel KSH aruandes. VTK ptk-e 7.2.3, 7.4 ja 9 täiendati vastavalt.</li> <li>- Sademevee lahenduse (kuhu juhatakse, kui palju immutatakse, kas parklate vett puhastatakse jne) esitab planeerija DP koosseisus vastavalt PlanS § 126 lg 1 p 4. KSH aruandes saab anda hinnangu sademevee lahenduse mõjust keskkonnale (merevesi, pinnas, pinnavesi jne). VTK ptk-e 7.1, 7.2.1, 7.4 ja 9 täiendati vastavalt ettepanekule.</li> <li>- <i>segregatsioon ja sotsiaalne lõimumine</i> - tegemist ei ole DP KSH-s käsitletavate aspektidega. DP peamine ülesanne on alale ehitusõiguse määramine. Segregatsioon ja sotsiaalne lõimumine kuuluvad pigem ÜP tasandil arvestamisele, kui planeeritakse linnaosa arengut ja maakasutust tervikuna. Arendajal on äriplaan, mis määrab ära pakutavate korterite hinna ja kättesaadavuse. Linn kui otsustaja määrab lõpuks, kas ja mis kujul see äriplaan, sh avaliku ruumi kättesaadavuse osas, realiseerub läbi planeeringu.</li> <li><i>Mõju inimese varale</i> puudub, kuna DP alal ei asu inimeste vara, mida DP alusel kavandatav tegevus võiks ohtu seada. <i>Mõju kinnisvara väärtusele ja eluaseme taskukohasusele</i> on majanduslik analüüs, mis ei kuulu KeHJS-i alusel KSH aruandes käsitletavate aspektide hulka.</li> <li>- Mõju inimese tervisele ja heaolule hõlmab mh hinnangut, kas DP lahendus toetab erinevaid liikumisviise (nt jalgsi, rattaga, ühistransport), sh aitab kaasa autoliikluse osakaalu kasvu pidurdamisele ning pakub puhke- ja vaba aja</li> </ul>
--	---	---

**Meeruse sadamaala DP KSH VTK – ASUTUSTE SEISUKOHTADEGA ARVESTAMISE TABEL**

		<p>liikumisviiside atraktiivsuse tõstmiseks on oluline luua eri liikumisviise arvestav terviklik tänavatevõrk, ehitada välja ohutu ja mugav taristu ning tagada rataste parkimise võimalused. Haridus-, kultuuri- või spordiasutuste lähiümbruses tuleb soodustada jalgsi ja jalgrattaga ohutut jalgrattasõbralike teekondade disainimist.</p> <p>KSH aruandes hinnata planeeringulahenduse vastavust eesmärgi täitmisele.</p>	<p>veetmise võimalusi planeeringualal või selle läheduses. VTK ptk-e 7.2.3 ja 7.4 täpsustati.</p> <p>DP ja KSH koostamisel lähtutakse kõigist asjakohastest arengudokumentidest, millest ülevaade tuuakse DP seletuskirjas ja KSH aruandes (KeHJSi § 40 lg 4 p 2).</p>
3	<p>Tallinna Linnaplaneerimise Amet 15.03.2021 nr 3- 2/20/1642-8</p>	<p><u>Palume täpsustada KSH ulatust DP kontaktvööndi osas.</u> Väljatöötamise kavatsuse kohaselt hinnatakse muuhulgas Bekkeri sadama tegevusest tulenevat mõju planeeringualale. Kavandatava tegevuse peatüki kirjelduses on märgitud perspektiivis Meeruse sadamaala detailplaneeringu (DP) alaga vahetult piirneva Bekkeri kaubasadama territooriumil olevad heiteallikad. Palume selgitada, kas hinnang antakse kehtivat või perspektiivset arengut arvestades või arvestatakse mõlemaid alternatiive.</p> <p>Märgime, et koostatava Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneeringu maakasutuskaardi kohaselt on arvestatud nii Meeruse kui ka Bekkeri sadamaala arenguplaanidega ning määratud need segahoonestusalaks.</p>	<p>Arendaja on täpsustanud, et peale Meeruse DP kehtestamist on kavas lõpetada kaubaoperatsioonid ka Bekkeri sadamas ning keskenduda oma tegevuses kinnisvara arendamisele. Seega kaob tulevikus piirkonnas (nii Meeruse kui Bekkeri sadamas) kaubavedu ära. Sellest lähtuvalt arvestatakse Meeruse sadamaala DP KSH läbiviimisel arendaja arenguplaanide ja koostamisel oleva Põhja-Tallinna linnaosa ÜP-ga.</p> <p>Teadaolevalt on Bekkeri sadamaala uus DP algatamisel, et määrata ala samuti segahoonestusalaks.</p> <p>Bekkeri sadam kaubasadamana jääb VTK-sse vaid olemasoleva olukorra kirjelduse mõttes.</p> <p>Meeruse sadamaala DP KSH-s arvestatakse Bekkeri arengualalt tulenevaid mõjusid piirkonnale üldiselt, kuna Bekkeri alale kavandatakse mahtusid ja tegevusi (suurem arv hooneid, parkimiskohti, mereala täitmine ooperimaja ehitamiseks jne), mis oma mõju osas on tõenäoliselt olulisemad (suuremad), kui Meeruse arendus. Ehk mh annatakse üldine hinnang piirkonna arengule tervikuna (koosmõju kontekstis).</p>

**Meeruse sadamaala DP KSH VTK – ASUTUSTE SEISUKOHTADEGA ARVESTAMISE TABEL**

		<p>KSH VTK-s on märgitud, et arvestatakse ka teisi piirkonnas menetletavaid projekte (sh Bekkeri sadama kai nr 6 ehitus) ning nende koosmõju. P 2 esitatud tabelis (Tabel 1) on toodud Meeruse ja Bekkeri sadamate kaide (kokku 11) parameetrid ning seletuskirja kohaselt on joonisel (Joonis 2) märgitud nende kaide asukohad. Juhime tähelepanu, et tabelis ja joonisel esitatavate kaide arv ei vasta omavahel. Palume korrigeerida kaide asukohtade joonist ning tuua selgituses täpselt välja, millises ulatuses hõlmab koostatav KSH.</p> <p>1. Lisaks juhime tähelepanu, et Bekkeri sadama detailplaneeringus on kaid nr 6 ja 7 märgitud perspektiivsena, mistõttu ei käsitleta Bekkeri sadama detailplaneeringu KMH aruandes kaide rajamisega kaasnevaid mõjusid. Kuna Meeruse sadamaala DP kehtestamisega muutub Bekkeri sadama (Marati tn 4a, 7 ja 14) detailplaneering käesolevas detailplaneeringus käsitletava maa-ala osas kehtetuks, peame vajalikuks KSH väljatöötamise kavatsuses kontaktalana käsitleda naabruses olevaid kvartaleid tervikuna sh nimetatud kaide ehitust.</p>	<p>Viidatud lause pärineb DP ja KSH algatamisotsusest. Kaide asukohad on viidatud joonisel ja tekstis korrektsed, info on võetud sadama eeskirjast, vt vastav viide VTK-s.</p> <p>KSH aruandes käsitletakse väljapoolt DP ala tulenevaid mõjusid, nt kai nr 6/tulevikus ooperimaja asukoht Bekkeri sadamaala DP alal, üldiselt koosmõju (<i>kavandatava tegevuse koosmõju teiste piirkonnas olemasolevate või/ja kavandatavate tegevustega – KeHJS § 40 lg 4 p 6 ja KeM 01.09.2017 määruse nr 34 „Keskkonnamõju hindamise aruande sisule esitatavad täpsustatud nõuded” § 6 lg 2 p 6 – kuna KSH lähteülesande kohaselt tuleb käesolev DP KSH teostada KMH täpsusega</i>) kontekstis.</p> <p>Samas märgime, et Bekkeri sadamaala arenduse mõjusid tuleb hinnata vastava DP KSH käigus, mis on ka sisendiks Meeruse DP KSH koosmõju hindamiseks.</p>
		<p>Palume täiendada materjale ja arvestada ameti seisukohtadega KSH aruande väljatöötamise kava koostamisel.</p>	<p>Asjakohaste ettepanekutega on arvestatud ja VTK-d täiendatud.</p>
4	<p>Keskkonnaamet 15.03.2021 nr 6-5/21/3480-2</p>	<p>1. KSH VTK lk 15 esimeses lõigus vajab korrigeerida sõna „orineteeruvalt” ja Joonisel 21 DP ala asukohta märgistus (DP-ala on märgitud valesse kohta).</p>	<p>VTK-d korrigeeriti vastavalt märkustele.</p>
		<p>2. KSH VTK lk 5: „Linnavolikogu otsuse kohaselt on DP koostamisel KSH vajalik järgmistel põhjustel: - DP-ga kavandatakse eeldatavalt olulise keskkonnamõjuga tegevust nagu sadamarajatiste rajamine või laiendamine”.</p> <p>Planeeringus on oluline käsitleda ka tegevusi, mida planeeritakse sadamarajatiste rajamisel – merel süvendamine, tahkete ainete paigutamine veekogusse (sadama- ja rannakindlustusrajaistised). Keskkonnaamet juhhib tähelepanu, et arvestada tuleb allpool keskmist veetaset paigutatavat materjali (vastavalt Keskkonnaministeeriumi seisukohale, mis on registreeritud Keskkonnaameti dokumendihaldus-</p>	<p>DP koostaja sõnul ei ole DP elluviimiseks vajalik sadama akvatooriumi ja laevatee süvendamine, kuna praegu asub seal kaubalaevade sadam, mille sügavus on 10 m, ehk piisav väikelaevade jaoks. Kuna sadama kai on suhteliselt kõrge (keskeltläbi 2 m) ja kaldast alates maapind tõuseb maismaa suunas, siis maapinna täitmist ei ole vaja samuti teha.</p> <p>DP-ga ei muudeta planeeringuala rannajoont ehk säilib olemasolev olukord. Planeeringu-</p>

## Meeruse sadamaala DP KSH VTK – ASUTUSTE SEISUKOHTADEGA ARVESTAMISE TABEL

		<p>süsteemis 01.06.2020 kirja nr 1-17/20/1291-3 all). KeHJS § 6 lg 1 p 17 ja 17<sup>1</sup> kohaselt on mere süvendamine alates pinnase mahust 10 000 m<sup>3</sup> ja merepõhja tahkete ainete uputamine alates ainete mahust 10 000 m<sup>3</sup> olulise keskkonnamõjuga tegevus. Kui DP-ga kavandatavate tegevustega kaasneb süvendamine või tahkete ainete paigutamine üle 10 000 m<sup>3</sup>, peab tegevusega kaasnevaid mõjusid (heljum, setete reostus, veerežiim jne) käsitlema KSH-s (KeHJS § 11 lg 6) või arvestama tulevikus tegevuslubade taotlemisel KMH vajadusega.</p>	<p>lahendus (K-Projekti koostatud eskiisi põhilahendus, seisuga 25.03.2021) lähtub olemasoleva Meeruse sadama kaide ja akvatooriumi paiknemisest, sh rannapromenaad kavandatakse olemasolevale kaile/maa-alale. Jahtide jaoks planeeritakse sadama akvatooriumisse ujuvkaid.</p> <p>Seega süvendus- ega kaadamistööde mõjusid merekeskkonnale ei esine. VTK-d korrigeeriti vastavalt.</p>
		<p>3. Lisaks juhib Keskkonnaamet tähelepanu, et uued merre kavandatavad statsionaarsed rajatised peab koostatavas DP-s konkreetselt välja tooma. Mis tüüpi kaisid planeeritakse, kuhu need planeeritakse, kas rajatakse lisaks ka teisi uusi rajatisi näiteks paadislipp, rannakindlustus, trepistik vm?</p>	<p>Hetkel on alles DP LS ja KSH VTK etapp, DP materjali alles koostatakse ja vastav info tuuakse ära DP seletuskirjas ja joonistel.</p>
		<p>4. Peatüki 5.3. „Müra, vibratsioon ja õhukvaliteet“ alapeatüki „Müra“ (lk 21) kohaselt on III mürakategooria (keskuse maaala) alal nii päevasel kui öisel ajal tööstusmüra piirväärtuseks 65 dB. Keskkonnaamet juhib tähelepanu, et keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ lisa 1 järgi on tööstusmüra piirväärtus III kategooria aladel öisel ajal 50 dB.</p> <p>Tallinna Bekkeri Sadam OÜ omab paiksest heiteallikast saasteainete välisõhku väljutamise keskkonnaluba nr L.ÕV/328352, käitise heiteallikad asuvad nii Bekkeri kui Meeruse sadamas. Alapeatükis Õhukvaliteet (lk 24) on kirjutatud: „<i>Perspektiivis DP alaga vahetult piirneva Bekkeri kaubasadama territooriumil olevatest heiteallikatest DP alale ülenormatiivsetes kontsentratsioonides saasteainete levikut ei esine.</i>“ ning lk 23 on lisaks mainitud, et: „<i>Bekkeri ja Meeruse kaubasadamate tegevuse osas on esitatud kohalike elanike poolt kaebusi seoses välisõhu kvaliteediga – tolmu teke ja levik elamualadele (lähim elamu asub heiteallikast ca 90 m kaugusel)</i>“.</p> <p>Keskkonnaamet juhib tähelepanu, et kavandatavad uued elamud on lähemal Bekkeri sadama lassimis-lossimis aladele, kui olemasolevad elamud, mille elanikud on esitanud kaebusi häiringute kohta.</p>	<p>VTK ptk-s 5.3 korrigeeriti öise aja müra normtasest vastavalt viidatud määrusele.</p> <p>Arendajalt saabunud täpsustuste kohaselt on pärast Meeruse DP kehtestamist kavas lõpetada kaubaoperatsioonid ka Bekkeri sadamas ning Bekkeri sadamaala muuta samuti segahoonestusalaks. Kuna perspektiivis kaubasadamate tegevust piirkonnas ei toimu, siis ei esine ka kaupade käitlemisega kaasnevate saasteainete (eeskätt tahkete osakeste) ning müra teket ja levikut välisõhus. Seega puudub vajadus kaubasadamatega seotud mõjude käsitlemiseks. VTK-d korrigeeriti vastavalt täpsustunud olukorrale.</p>

**Meeruse sadamaala DP KSH VTK – ASUTUSTE SEISUKOHTADEGA ARVESTAMISE TABEL**

		<p>Samuti kavandatakse vahetult piirnevale alale jahisadamat – ka väikelaevadele võib tolm negatiivset mõju tekitada (värvi kahjustused vm). Seega võib häiring olla oluline (häirivuse all mõeldakse tegurit, mida üksikisik või rühm tajub negatiivsena, ebameeldivana ja soovimatuna (WHO 1980) ning seda ei ole võimalik normtasemetega reguleerida).</p> <p>Samuti ei selgu KSH VTK-st, kas Meeruse sadamat läbivad kaubakogused liiguvad edaspidi läbi Bekkeri sadama ning kas seetõttu lisandub Bekkeri sadama-alale heiteallikaid ning suurenevad saasteainete heitkogused. Kui Bekkeri sadama kaubamahud tulevikus Meeruse sadama arvelt kasvavad, tuleb detailplaneeringu KSH käigus sellega nii müra modelleerimisel kui välisõhu kvaliteedi hindamisel arvestada.</p> <p>Eelnevat arvesse võttes palub Keskkonnaamet KSH-s nii müra kui tahkete osakeste lendumise teemat põhjalikult käsitleda ning lisaks peatükis 7.5 toodule läbi viia tahkete osakeste lendumise modelleerimine.</p>	
		<p>5. KSH VTK peatükis 9 „DP ja KSH osapooled“ (lk 46) on esitatud KSH ekspertrühma koosseis. Keskkonnaamet palub täiendada esitatud informatsiooni ning lisada iga ekspertrühma liikme juurde täpsustus, miks iga konkreetne isik hindab just konkreetset valdkonda (varasem töökogemus või vastav erialane haridus). Siis on kõigil menetlusosalistel üheselt mõistetav, et kõik kaasatud isikud on selle valdkonna eksperdid.</p>	<p>VTK ptk-i 9 täiendati. Ekspertrühma liikmed on KeHJS § 34 lg 6 alusel valinud juhtekspert vastavalt nende pädevusele, varasematele töökogemustele ja omavahelise koostöö kogemusele. Ekspertrühma liikmete pädevuse eest vastutab KeHJS § 34 lg 5 kohaselt juhtekspert.</p>
		<p>Kui arvestatakse eelnevalt esitatud ettepanekutega, on Keskkonnaamet seisukohal, et kõnealune KSH VTK ja lähteseisukohad on piisavad ja asjakohased, et hinnata keskkonnamõju, mis võib kaasneda Meeruse sadamaala detailplaneeringuga planeeritava jahisadama ning ärifunktsiooniga elamukvartali rajamisega. Seisukoht on antud Keskkonnaameti pädevusse jääva osas.</p>	<p>Asjakohaste ettepanekutega on arvestatud ja VTK-d täiendatud.</p>
5	<p>Terviseamet 15.03.2021 nr 9.3-4/21/1801-2</p>	<p>Detailplaneeringu KSH väljatöötamise kavatsuse lk 8 on välja toodud järgnev: „<i>Laevade lastimine/lossimine toimub ööpäevaringselt vastavalt tellimusele. Sadam on navigatsiooniks avatud aastaringselt.</i>“</p> <p>Juhime tähelepanu, et nii päevasel kui ka öisel ajal peavad nii Bekkeri sadamast kui ka mujalt lähtuvad müratasemed planeeritaval alal vastama keskkonnaministri 16.12.2016 määruses nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ (edaspidi KeM määrus nr 71) lisa 1 toodud normtasemetele.</p>	<p>VTK ptk 7.2.3 on märgitud, et müra mõju hindamisel juhendatakse asjakohastest õigusaktidest.</p> <p>Perspektiivis kaob DP alalt ning selle naabrusest (st ka Bekkeri sadama alalt) kaubasadama tegevus üldse ära.</p>

**Meeruse sadamaala DP KSH VTK – ASUTUSTE SEISUKOHTADEGA ARVESTAMISE TABEL**

		<p>Uute planeeringute koostamisel tuleb huvitatud isikul tagada, et planeeritava alal ei ületataks müra sihtväärtusi (atmosfääriõhu kaitse seaduse § 56 lg 3).</p>	
		<p>Detailplaneeringu KSH väljatöötamise kavatsuse lk 13 on välja toodud järgnev:  <i>„Hinnata Bekkeri sadama tegevusest tuleneva müra ja õhusaaste (sh tolmu) mõju DP alale;“</i>          Amet nõustub, et <u>müra hindamine on vajalik veendumaks kas ja mil määral ületavad planeeritava alal välisõhus levivad müratasemed KeM määrus nr 71 välja toodud normtasemeid ning selgitamaks välja vajadus müraleevendavate meetmete rakendamiseks.</u></p>	<p>Arendaja täpsustuste kohaselt on pärast Meeruse DP kehtestamist kavas lõpetada kaubaoperatsioonid ka Bekkeri sadamas ning Bekkeri sadamaala muuta samuti segahoonestusalaks. Seega kaupade käitlemisega seotud müra ja õhusaaste piirkonnas tulevikus enam ei teki ning vajadus Bekkeri kaubasadama mõju hindamiseks puudub. KSH raames toetatav mürauring käsitleb piirkonna perspektiivse liikluse ja jahisadama tegevusega seonduvat müra. VTK-d korrigeeriti vastavalt täpsustunud olukorrale.</p>
		<p>Detailplaneeringu KSH väljatöötamise kavatsuse peatükis 5.3 on välja toodud järgnev: <i>„Bekkeri ja Meeruse kaubasadamate mürataset on eraldiseisvalt hinnatud 2018. aastal teostatud müramõõtmiste (Tööstusmüra tasemete mõõtmine ja müra hinnatud tasemete määramine tööstusobjekti ümbritseval elamisalal. Bekkeri ja Meeruse sadamate territoorium ja lähiümborus. Müra mõõtmiste aruanne. Terviseamet, 2018.) raames. Mõõtmiste eesmärk oli määrata müratase sadamatele lähemal asuvate elamute maa-aladel, kust on kohalikelt elanikelt laekunud kaebusi seoses sadamatest lähtuva mürahäiringuga. Mõõtmiste käigus uuriti järgmiste sadamate territooriumidel töötavate müraallikate mõju: sadama tehnoloogilised seadmed laevade peale- ja mahalaadimiseks ning veoautode ja kaubarongide liiklus ja laadimisseadmete töö sadamate territooriumil. Mõõtmiste tulemusel selgus, et sadamatele lähematel elamualadel (Marati ja Kopliranna tee äärsed elamud, kaugused müraallikast ca 90-250 m) ei ületa müratase kehtestatud piirtasemeid nii päeval kui öösel (piirväärtus päeval: 60 dB, mõõdetud kõrgem müratase: 46-50 dB; piirväärtus öösel: 60 dB, mõõdetud kõrgem müratase 38-41 dB). Bekkeri kaubasadama territooriumil mõõdeti müratasemeks päeval 62,9 dB ja öösel 56,8 dB. See on mõnevõrra madalam Tallinna strateegilisel mürakaardil toodust. Kuna mõõtmispunkt asus Bekkeri</i></p>	<p>Kuna Bekkeri sadamaalal perspektiivis kaubasadama tegevus lõpetatakse, siis vajadus teema käsitlemiseks puudub. VTK-d korrigeeriti vastavalt täpsustunud olukorrale.</p>



## Meeruse sadamaala DP KSH VTK – ASUTUSTE SEISUKOHTADEGA ARVESTAMISE TABEL

	<p><i>sadama territooriumi keskosas, siis millist mürataset võib sadama töö põhjustada vahetult DP piiril või selle alal, mõõtmistulemustest ei nähtu.</i></p> <p>Eeltoodust selgub, et mõõtmispunkt asus Bekkeri sadama territooriumi keskosas ning <u>millist mürataset võib sadama töö põhjustada vahetult detailplaneeringu piiril või sellel alal, mõõtmistulemusest ei nähtu. Seega leiab amet, et täpsemate müratasemete välja selgitamiseks tuleb teostada põhjalikum mürauuring.</u></p>	
	<p>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. Vajadusel rakendada müravastaseid meetmeid lähtudes muuhulgas EVS 842:2003 „Ehitiste heliisolatsiooninõuded. Kaitse müra eest.“</p>	<p>KSH koostaja on viidatud määrusest ja standardist teadlik ning nendega arvestatakse DP KSH aruande koostamisel niivõrd, kuivõrd selle täpsusastmes on asjakohane.</p>
	<p>Tehnoseadmetest levivad müratasemed peavad planeeritaval alal ning lähedusse jäävatel elamualadel vastama KeM määruse nr 71 lisas 1 kehtestatud tööstusmüra sihtväärtustele.</p>	<p>KSH koostaja on viidatud määrusest teadlik ning selle nõuetega arvestatakse DP KSH aruande koostamisel niivõrd, kuivõrd selle täpsusastmes on asjakohane.</p>
	<p>Ehitismüra tasemed ei tohi lähedusse jäävatel elamualadel ajavahemikus 21.00-07.00 ületada KeM määrus nr 71 lisas 1 toodud normtasest. Impulssmüra piirväärtusena rakendatakse asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtasest. Impulssmüra põhjustavat tööd võib teha tööpäevadel kella 07.00-19.00.</p>	<p>KSH koostaja on viidatud määrusest teadlik ning selle nõuetega arvestatakse DP KSH aruande koostamisel niivõrd, kuivõrd selle täpsusastmes on asjakohane.</p>
	<p>Detailplaneeringu KSH väljatöötamise kavatsuse peatükis 5.3 on välja toodud järgnev: <i>„Pinnase kaudu leviva vibratsiooni teke on võimalik Bekkeri ja Meeruse kaubasadamates seoses raskeveokite liiklemisega territooriumidel ning vagunite liiklemisega raudteel. Täpsemad andmed tekkiva vibratsioonitaseme ja leviku ulatuse kohta puuduvad.“</i></p> <p>Juhime tähelepanu, et nii ehitusaegsed kui ka kasutusaegsed vibratsioonitasemed ei tohi ületada sotsiaalministri 17.05.2002 määruses nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“ § 3 toodud piirväärtuseid. <u>Veendumaks, et kasutusaegsed piirväärtused vastaksid eeltoodud määrusele, tuleks ameti hinnangul planeeritaval alal teostada vibratsioonitasemete mõõtmised.</u></p>	<p>KSH koostaja on viidatud määrusest teadlik ning selle nõuetega arvestatakse DP KSH aruande koostamisel. Kuna Arendaja täpsustuste kohaselt likvideeritakse perspektiivis Bekkeri sadamaalal kaubasadama tegevus ning asemele kavandatakse segahoonestusala, siis ei ole kaubasadamates tekkiv ja pinnase kaudu leviv vibratsioon enam asjakohane teema. VTK-d korrigeeriti vastavalt täpsustunud olukorrale.</p>

## Meeruse sadamaala DP KSH VTK – ASUTUSTE SEISUKOHTADEGA ARVESTAMISE TABEL

		<p>Detailplaneeringu KSH väljatöötamise kavatsuse lk 35 on välja toodud järgnev: „<i>Radoonisisaldus alale lähimas pinnaseõhu mõõtmispunktis<sup>35</sup> on 19,67 kBq/m<sup>3</sup>. Eesti pinnase radooniriski ja looduskiirguse interpoleeritud atlase<sup>36</sup> põhjal on alal radoonisisaldus normaalne, ehk 10-30 kBq/m<sup>3</sup>.</i>”</p> <p>Tähelepanu tuleb pöörata asjaolule, et radoonisisaldus ei ole pinnases ühtlaselt jaotunud. Määramaks asjakohaseid leevendavaid meetmeid, <u>tuleks planeeritava alal teostada radoonitasemete mõõtmised.</u></p> <p>Siseruumides tuleb tagada radooniohutu keskkond vastavalt EVS 840:2017 „Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes” toodule.</p>	<p>VTK ptk-is 7.2.3 on kirjas: <i>Tulenevalt geoloogilistest tingimustest on radoonioht alal normaalsel tasemel. Seetõttu ei ole tegevus radoonist mõjutatud ega mõju radoonitaseme muutumisele oluline. KSH aruandes teemat ei käsitleta.</i></p> <p>VTK ptk-i 5.11 lisati väljavõtte radooniriski leviku kaardist DP ala piirkonnas ja selgitus, miks DP alal pole radooni teema asjakohane.</p>
		<p><u>Ameti hinnangul tuleks planeeritavale alale teostada insolatsioonianalüüs</u> veendumaks, et insolatsioon vastab EVS 894:2008+A2:2015 „Loomulik valgustus elu- ja bürooruumides” või EVS 938:2019 „Päevavalgus hoonetes. Insolatsiooni arvutamisel kasutatav kuupäev” ja EVS-EN 17037:2019 „Päevavalgus hoonetes” nõuetele.</p>	<p>Insolatsiooniga arvestatakse DP ja ehitusprojekti koostamisel. Viide teemale lisati VTK ptk-i 7.2.3.</p>
		<p>Detailplaneeringu KSH väljatöötamise kavatsuse lk 11 on välja toodud järgnev: „<i>Detailplaneeringu koostamisel moodustatakse tootmismaa sihtotstarbega Kopliranna tn 47, Kopliranna tn 49 ja Kopliranna tn 53b kinnistust ning ärimaa sihtotstarbega Klaasi tn 1, 90% tootmismaa ja 10% elamumaa sihtotstarbega Marati tn 7 ja tootmismaa sihtotstarbega Marati tn 14 kinnistust äri- ja/või elamumaa, üldkasutatava maa ja transpordimaa sihtotstarbega krundid määrates ehitusõiguse piirkonda sobiva kõrgusega hoonete, põhiliselt kuni 4-korruseliste ärihoonete, korterelamute või äripindadega korterelamute, ehitamiseks.</i>”</p> <p>Ametile jääb selgusetuks, miks on kirjeldatud, et DP koostamisel moodustatakse 90% tootmismaa ja 10% elamumaa sihtotstarbega Marati tn 7 ja tootmismaa sihtotstarbega Marati tn 14 kinnistust äri- ja/või elamumaa, kui esitatud joonistel (ka Tallinna Planeeringute Registris leiduva põhijoonise/asendiplaanilise lahenduse järgi, mis on leitav aadressil <a href="https://tpr.tallinn.ee/DetailPlanning/Details/DP042780">https://tpr.tallinn.ee/DetailPlanning/Details/DP042780</a>) jäävad Marati tn 7 ja Marati tn 14 kinnistud planeeritava ala piiridest välja. Lisaks selgub Maaameti kaardirakendusest, et Marati tn 7 kinnistu sihtotstarve on ärimaa 100%.</p>	<p>Viidatud lõik pärineb DP ja KSH algatamisotsusest. Marati tn 7 kinnistu sihtotstarve on täna 90% tootmis- ja 10% ärimaa, mitte 10% elamumaa, nagu on ekslikult algatamisotsuses märgitud. VTK-d on vastavalt korrigeeritud.</p>
		<p>Ametile teadaolevalt on viimane Bekkeri sadama (OÜ Tallinna Bekkeri Sadam) tegevusest põhjustatud keskkonnamüra tasemete hindamise</p>	<p>VTK ptk-is 5.3.1 täiendati olemasoleva olukorra ülevaadet lähtudes viidatud töö tulemustest.</p>

**Meeruse sadamaala DP KSH VTK – ASUTUSTE SEISUKOHTADEGA ARVESTAMISE TABEL**

		<p>aruanne koostatud detsembris 2020 (Akukon Eesti OÜ, töö nr 201547-1). Hindamaks Bekkeri sadamast põhjustatud müratasemeid lähimate eluhoonete juures (Kopliiranna tn) tuli teha eeldusi, sest sadama töö sõltub paljudest teguritest, mis ei ole alati ühetaolised, korduvad ja regulaarsed. Seega, oli arvutuslikel mürakaartidel kirjeldatud olukorda, kus kaidel (nr 1,4,11,5) toimub killustiku laeva lossimine ja maha laadimine (platsil nr 4 ja 5) ning veoautode liiklust kaide ja laadimisplatsi vahel on arvestatud nii, et laevade lossimine ja killustiku maha laadimine on pidev ehk ööpäevaringne, mis iseloomustab kõige halvimat olukorda. <b>Tulemusena selgus, et kui laevade lossimine toimub kail nr 1, 4, 11 ja 5, siis ületatakse Kopliiranna tn müratundlikel aladel öisel ajal KeM määrus nr 71 lisas 1 välja toodud tööstusmüra normtasemeid.</b> Eeltoodu ja põhjalikum kokkuvõte Bekkeri sadama mürakaardist on amet edastanud Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalametile 16.02.2021 kirjaga nr 12.3/20/159-14.</p>	<p>Samas märgime, et kuna arendaja täpsustuste kohaselt ei jätku perspektiivis piirkonnas enam kaubasadamate tegevus, st Bekkeri sadamaalast arendatakse samuti segahoonestusala, siis ei ole kaubasadamatega seotud müra tulevikus enam asjakohane teema. VTK-d korrigeeriti vastavalt täpsustunud olukorrale.</p>
		<p>Detailplaneeringu põhijoonisel selgub, et planeeritavale alale tahetakse rajada muuhulgas jahisadam ning ühistranspordi taristu. Juhime tähelepanu, et planeeritava ala ümbruses on ametile laekunud mitmeid mürakaebuseid. <b>Tulenevalt eeltoodust peab amet vajalikuks edaspidises planeerimises teostada mürauring, kus oleks käsitletud olemasolevat (koos võimalike müraleevendavate meetmetega) ning perspektiivset tööstusmüra, liiklusmüra (autoliiklus, veesõidukid/väikelaevad, ühistransport sh trammiliiklus) ning muid müraallikaid, mis võivad negatiivselt mõjutada planeeritavat ala.</b> Mürauringu koostamisel arvestada keskkonnaministri 03.10.2016 määrusega nr 32 „Välisõhus leviva müra piiramise eesmärgil planeeringu koostamise kohta esitatavad nõuded“. Arvestada, et ka maksimaalsed helirõhutasemed müratundlike hoonetega aladel ei tohi ületada KeM määrus nr 71 § 6 lg 2 ja lg 3 välja toodud normtasemeid.</p>	<p>Olemasoleva olukorra ülevaate koostamiseks on KSH eksperdi hinnangul piisavalt teavet (mitmed seni teostatud mürauringud). VTK-d korrigeeriti vastavalt.</p> <p>DP elluviimisega seonduva müra mõju hindamiseks teostatakse KSH raames mürauring, kus käsitletakse kõiki asjakohaseid müraallikaid, mis võivad perspektiivis negatiivselt mõjutada nii DP ala kui ka teisi müratundlikke objekte piirkonnas. Uuringus ei käsitleta Bekkeri kaubasadamat, kuna tulevikus kaubasadam piirkonnas enam ei tegutse. Uuringus käsitletakse Bekkeri sadamaala segahoonestusalana, st alalt tulenevaid täiendavaid mõjusid (koosmõju) Meeruse DP alale. Koosmõju saab arvestada ulatuses, kuivõrd arenduse kohta on KSH läbiviimise hetkel andmeid. VTK-d korrigeeriti vastavalt täpsustunud olukorrale. Viidatud määrusest oleme teadlikud ja arvestame sellega mürauringu koostamisel.</p>

**Meeruse sadamaala DP KSH VTK – ASUTUSTE SEISUKOHTADEGA ARVESTAMISE TABEL**

<p>6</p>	<p>Tallinna Transpordiamet 16.03.2021 nr 4-10/21/40-2</p>	<p><b>KSH eesmärk ja ulatus:</b> Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneering (ÜP) on koostamisel ning <u>ÜP-ga kavandatavate ehitusmahtude teenindamiseks ja juurdepääsuks kavandatud tänavavõrgule puudub arvestatav liiklusanalüüs ja väljaehitamiseks teostatavuse hinnang. ÜP-s kajastatud tänavate (sh ühistranspordi) koridorid on kujutatud visuaalselt arvestamata tänavamaa laiuse, olemasolevate hoonete ja ühistranspordi (eelkõige trammi) toimimiseks vajalike pöörderaadiustega.</u> Planeeritavate Meeruse ja Bekkeri sadamate alale kavandatavast hoonestusest tekitatav mõju ulatub meie hinnangul kaugemale planeeritavast alast. <u>Tänasele sadama ja tootmisalale korterite ning äri (sh uue tõmbekeskse) väljaehitamisel muutub liikluskoosseis ning kasvab liiklussagedus oluliselt.</u></p>	<p>Nõustume, et kavandavate arendusalade (nii Bekkeri kui Meeruse ala arendamine segahoonestusalaks) mõju ulatub DP-alast kaugemale, kuna piirkonna liikluskoormused kasvavad oluliselt. Meeruse DP koostamise raames viiakse läbi liiklusuuring, mis viidatud teemat käsitleb (nii Bekkeri kui Meeruse arendusala liikluse analüüs), vt DP LS punktid 19-23 (VTK ptk 3.2). Ka Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneeringu koostamisel tuleb analüüsida piirkonna kogu arendustegevustega kaasneva liikluskoormuse kasvu mõju ning ulatust ning seada ÜP-ga vastavad tingimused negatiivse keskkonnamõju vältimiseks või leevendamiseks.</p>
		<p><b>Meile teadaolevalt on planeeringute registris Meeruse sadama ja Bekkeri sadama põhijoonised uuendamata ega vasta kavandatavale.</b></p> <p><u>Liikluskoormuse hindamisel, sh müra ja õhusaaste hindamisel, tuleb arvestada nõ sadamaala terviklahendusega: Meeruse ja Bekkeri sadamate arenduste koosmõjuga. Kõrval asuva Bekkeri sadama liikluse mõju tuleb hinnata nii olemasoleva tegevuse jätkumisel, kui alale välja reklaamitud korterite, äri ja muu suuremahulise tõmbekeskuse kavandamisel.</u></p>	<p>Tallinna planeeringute registris on kättesaadavad nii algatatud Meeruse sadamaala DP materjalid, kui Bekkeri sadamaala DP algatamisettepanekule lisatud materjalid. Bekkeri sadamaala DP algatamisettepanek on TLPA-s menetlemisel. Arendaja täpsustuste kohaselt on pärast Meeruse DP kehtestamist kavas lõpetada kaubaoperatsioonid ka Bekkeri sadamas ning muuta see samuti segahoonestusalaks. Seega kaubasadamate tegevusega seotud müra ja õhusaaste ei ole enam asjakohane teema. Meeruse sadamaala DP KSH läbiviimisel arvestatakse arendaja arenguplaanidega ehk olukorraga, kus Bekkeri ja Meeruse sadamaalad on mõlemad segahoonestusalad. Müra ja õhusaaste mõju hindamisel arvestatakse Meeruse ja Bekkeri arenduste koosmõjuga. Bekkeri arendusega saab arvestada ulatuses, kui võrd selle kohta on KSH koostamise hetkel</p>

**Meeruse sadamaala DP KSH VTK – ASUTUSTE SEISUKOHTADEGA ARVESTAMISE TABEL**

		<p>Planeeritavale alale (sh seotud Bekkeri sadama alale) on juurdepääsuks Kopli tänava poolt Marati, Ankru ja Vasara tänavad. Kopliranna tn, kuhu on näidatud trammikoridor, <u>on tänases olukorras katkestatud kõrghaljastusega ja sõidukite läbipääs Pelguranna tänava suunas puudub. Käesoleva detailplaneeringualaga seotud tänavavõrk olemasoleval kujul ei taga piisavat juurdepääsu. Juurdepääsuks tuleb Marati, Ankru ja Vasara tänavatel tagada kahesuunaline liiklus ja rajada puuduvad kõnni- ja/ või kergliiklusteed.</u></p>	<p>andmeid. VTK-d korrigeeriti vastavalt täpsustunud olukorrale.</p> <p>Meeruse DP koostamisel tegeletakse liikluse (tänavad, parkimine, ühistransport jms) teemadega vastavalt DP LS-le (vt VTK ptk 3.2), kus mh on märgitud teemad, mida lahendatakse koostöös Tallinna Transpordiametiga.</p>
		<p>Kuna Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneering on alles koostamisel, tuleb planeeringute koostamisel hinnata planeeringu elluviimise mõju ja teostatavust.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kogu seotud piirkonna tänavavõrgu kavandamisel tuleb määrata ühistranspordi (buss, tramm) koridorid ja näha ette ühistranspordi korraldamist võimaldav infrastruktuur.</li> <li>• Ühistranspordi toomiseks planeeringu alale on vaja vaadata üle pikemas seotud lõigus liikluskorraldus.</li> <li>• Tänavamaa laius peab tagama ühistranspordi (tramm, buss, sadama ning muu teeninduse liikumise ja manööverdusruumi. Sõiduradade laiuse ja ristmikel pöörderaadiuste kavandamisel tuleb arvestada busside/trammi ning sadamat teenindavate järeilhaagistega.</li> <li>• Ühistranspordi (trammi) häireteta ühenduse tagamiseks tuleb näha ette muust liiklusest eraldatud koridor. Trammiliin tuleb kavandada jätkuvana kuni ühendusteni olemasoleva liinivõrguga ja lõpp-peatuses tagasipöörde ringi või depooga. Trammide lõpp-peatustesse tuleb kavandada paralleelteed trammide liinitöö tagamiseks, samuti tuleb kavandatavale trammitrassile planeerida haruteed mõlemale sõidusuunale vähemalt ühe trammi pikkuselt. Olemasoleva Kopli trammide lõpp-peatuse alale tuleb kavandada täiendavad paralleelteed lisanduva liinivõrgu teenindamiseks. Tagada tuleb nõuetekohased pöörderaadiused. Leida tuleb liikluskorralduslik lahendus trammi läbiviimiseks kitsal Kopliranna tn lõigul Kopliranna tn – Sirbi tn ristmiku piirkonnas.</li> <li>• Planeeritavate arenduste parkimismahu alusel tuleb anda hinnang ristmikele lisanduva liikluskoormuse osas, liiklusanalüüs teostada planeeringu alalt Kopli tänavale suunduvatele tänavatele ning Kopli tänava ristmikele lõigus Marati-Sõle.</li> </ul>	<p>Meeruse DP koostamisel tegeletakse liikluse (tänavad, parkimine, ühistransport jms) teemadega vastavalt DP LS-le (vt VTK ptk 3.2), kus mh on märgitud teemad, mida lahendatakse koostöös Tallinna Transpordiametiga.</p> <p>Vaatamata sellele tuleb ka Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneeringu koostamisel analüüsida piirkonna <u>kogu arendustegevustega</u> kaasneva liikluskoormuse kasvu mõju ning ulatust ning seada ÜP-ga vastavad tingimused negatiivse keskkonnamõju vältimiseks või leevendamiseks.</p>

**Meeruse sadamaala DP KSH VTK – ASUTUSTE SEISUKOHTADEGA ARVESTAMISE TABEL**

		<p>Kuna detailplaneeringute koostamine on algstaadiumis, tuleb alale juurdepääsuks ja erinevate liikumisviiside võimaldamiseks kaaluda alternatiive.</p> <p>Anda võimalikele alternatiivsetele liikluslahendustele keskkonnamõjude hinnang.</p>	<p>Kui DP koostamisel pakutakse välja alternatiivseid lahendusi, siis neid käsitletakse KSH aruandes (vt VTK ptk 3.3).</p>
7	<p>Põhja-Tallinna Valitsus 18.03.2021 nr 5-3.4/558-2</p>	<p>Meeruse sadamaala DP KSH väljatöötamise kavatsuses on käsitletud teemasid, millelele Põhja-Tallinna Valitsus on varsemalt ka tähelepanu juhtinud. Sadama piirkonna arendamisel lähtuda eesmärgist rajada multifunktsionaalne linnaruum, arvestades lähiala elanike huvidega (kuidas on kaitstud Meeruse sadamaala arendus kõrvaloleva Bekkeri sadama tegevusega kaasneva tolmu ning müra eest jne). Soodustades erinevaid liikumisviise (jalgsi, jalgrattaga ja ühistranspordiga), vähendades liiklusummikuid. Liikumisviiside muutus ja hea avalik ruum on ka Tallinna arengukavas 2035 seatud eesmärgid. KSH aruandes käsitletakse ka planeeringu elluviimisega kaasnevat mõju merekeskkonnale. Merele avatus (mugavad ühendused mereäärde) ja katkematu terviklik rannapromenaad. Oluline on, et läbi viiakse rannaprotsesside uuring.</p> <p>Asendiplaanil on näidatud ka osaliselt DP alaga piirneva munitsipaalomandis oleva Kopliranna tn 25 kinnistule planeeritavat lahendust, kuhu kavandatakse seikluspark, laste mänguväljakud, palliplatsid (tenniseväljak jne), promenaadi osa jne.</p> <p>Meeruse sadamaala DP on kehtivat Tallinna ÜP-d muutev kuna DP-ga muudetakse maa-ala sihtotstarvet tootmistaast elamu-, äri ja üldkasutatavaks maaks. Juhime tähelepanu, et lisaks sihtotstarbe muutmisele taotletakse looduskaitseeseadusest tuleneva ehituskeeluvööndi vähendamist – kavandatavad hooned jäävad ehituskeeluvööndisse.</p>	<p>Arendaja täpsustuste kohaselt on pärast Meeruse DP kehtestamist kavas lõpetada kaubaoperatsioonid ka Bekkeri sadamas ning muuta see samuti segahoonestusalaks. Seega kaubasadamate tegevusega seotud müra ja õhusaaste ei ole enam asjakohane teema.</p> <p>Erinevate liikumisviiside soodustamist, liikluse mõju jms aspekte käsitletakse KSH aruandes (vt VTK ptk 7.2.3 ja 7.4).</p> <p>Viidatud rannaprotsesside uuringu läbiviimiseks vajadus puudub, sest DP-ga ei muudeta planeeringuala rannajoont, st selles osas säilib olemasolev olukord. Planeeringulahendus lähtub olemasoleva Meeruse sadama kaide ja akvatooriumi paiknemisest. Mereala ei täideta ega süvendata. Meeruse sadama akvatooriumi sügavus, mis on piisav suurte kaubalaevade jaoks, sobib ka väikelaevadele. Jahtide jaoks sadama akvatooriumisse planeeritud ujuvkaid ei mõjuta rannaprotsesse.</p> <p>Oleme kursus, et tegemist on ÜP-d muutva DP-ga ja ehituskeeluvööndi vähendamise ettepanekuga. Teemat on kajastatud VTK vastavates ptk-des (Sissejuhatus, ptk-d 3.1, 3.2, 4.1, 7.1, 7.2.3 ja 7.4). Vastavalt DP LS p 12 põhjendatakse 50 m ehituskeeluvööndi vähendamist DP seletuskirjas (vt VTK ptk 3.2). Ehituskeeluvööndi vähendamise mõju hinnatakse KSH aruandes lähtuvalt looduskaitseeseaduse §-s 34 toodud ranna ja kalda kaitse-eesmärkidest (vt VTK ptk 7.2.3).</p>

**Meeruse sadamaala DP KSH VTK – ASUTUSTE SEISUKOHTADEGA ARVESTAMISE TABEL**

8	Tallinna Kultuuri- ja Spordiamet 25.03.2021 nr 4-2/34-2	Palume kaaluda võimalust planeerida Meeruse sadamaalale ka purje- ja teiste veespordi aladega tegelemise võimalused. Veespordialadega tegelemine ja aktiivne ajaveetmine merel on kogumas aina enam populaarsust ja on asjakohane uue sadama ja selle kaldataristu rajamisel sellega arvestada.	Arendaja sõnul on Meeruse DP-ga kavas ette näha jahtklubi hoone rajamine, mille baasil on kavas lahendada ka laste purjetamiskooli tegevus. Veespordi vajadustega arvestatakse sadamataristu väljaehitamisel. Teemat kajastati ka VTK-s (ptk 3.1, 7.1 ja 7.4)
9	Päästeamet 22.03.2021 reg nr 10-11/280 jrk nr 15	Detailplaneeringu seletuskirjas puudub tuleohutusosa ning vajalik informatsioon hinnangu andmiseks. Alus: Planeerimisseadus § 126.	Viidatud nõuded tulevad DP lahendusse ja seejärel ehitusprojekti, hetkel on alles pooleli DP LS etapp.
10	Tallinna Linnavaaramet 24.02.2021 nr 4.3-1/939-2	Tallinna Linnavaaramet võtab koostatud KSH väljatöötamise kavatsuse teadmiseks ja omapoolseid ettepanekuid ei esita.	-
11	Politsei- ja Piirivalveamet 18.03.2021 nr 2.1-3/5612-2	Seoses Meeruse sadamaala detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise väljatöötamise kavatsuse osas seisukoha küsimisega teatame, et meil puuduvad ettepanekud antud KSH väljatöötamise kavatsuse kohta.	-
12	AS Utilitas Tallinn 20.04.2021 nr 30002-7/68-1	AS Utilitas Tallinn kavandab perspektiivis Meeruse ja Bekkeri sadamate piirkonda merevee baasil kaugkütte- ja jahutusjaama rajamist. Seoses sellega palume koostatava KSH raames käsitleda ka merevee kasutamisega kaasnevaid mõjusid. Jaama suuruse ning kasutatava merevee hinnangulised veekulud esitame peale piirkonna eeldatavate soojus- ja jahutuskoormuste läbianalüüsimist täiendavalt.	Arendaja on märkinud, et kuna momendil Eestis puudub kogemus ja oskusteave kaugkütte- ja jahutusetehnoloogial põhineval lahenduste rajamisel nii suures ulatuses, seetõttu lahendatakse DP-s küttevastustus vastavalt võrguvaldaja Utilitas poolt seatud tingimustele. Ehitusprojekti koostamisel otsustatakse, kas küttevastustus lahendada kaugküttena või leitakse keskkonnasõbralik kaasaegne lahendus merevee baasil. <u>Merevee baasil kaugkütte- ja jahutusjaama</u> rajamist saab KSH aruandes kajastada kui see on seotud DP alaga (või kui kavandatakse lähipiirkonda, siis koosmõju all) ning kui hindamiseks on esitatud vajalikud lähteandmed. AS Utilitas Tallinn (Kopliiranna tn 47, KÜ 78408:808:0093, tootmismaa 100%) lisati

**Meeruse sadamaala DP KSH VTK – ASUTUSTE SEISUKOHTADEGA ARVESTAMISE TABEL**

			menetlusosaliste nimekirja (VTK ptk 10) ning katlamaja tegevusest tulenevaid aspekte kajastati VTK asjakohastes ptk-des. Teemat käsitletakse KSH aruandes, kui hindamiseks on esitatud vajalikud lähteandmed.
13	AS Hoolekandeteenused 16.04.2021 nr 2021/KVH-3/10651-3	AS Hoolekandeteenused ei oma vastuväiteid ega muudatusettepanekuid Meeruse sadamaala DP KSH väljatöötamise kavatsusele. Palun hoida meid DP koostamisega kursis.	AS Hoolekandeteenused (Vasara tn 30 kinnistu, KÜ 8401:101:2649, elamumaa 100%) lisati menetlusosaliste nimekirja (VTK ptk 10).