

**Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10
kinnistute detailplaneeringu keskkonnamõju
strateegiline hindamine**

ARUANDE EELNÕU 12.01.2025

Nimetus: Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 kinnistute detailplaneeringu keskkonnamõju strateegiline hindamine. Aruanne.

Töö teostaja: LEMMA OÜ

Reg nr 11453673

Värvi tn 5, 10621 Tallinn,

Tel +372 +372 600 7740

E-post info@lemma.ee

Töö tellija: Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet

Müнди 2, 15197 Tallinn

Tel +372 645 7191

E-post kommunaal@tallinnlv.ee

KSH juhtekspert: Piret Toonpere

Töö versioon: 12.01.2025

Sisukord

Sisukord.....	3
Aruande kokkuvõte.....	6
1 Üldosa	10
1.1 Kavandatava tegevuse eesmärk ja vajadus	10
1.2 Osapooled.....	11
1.3 Metoodika.....	12
1.4 Lähtematerjalid.....	13
1.5 Ülevaade raskustest, mis ilmsid KSH aruande koostamisel	14
2 Detailplaneeringu lahendus ja selle alternatiivid	15
2.1 Alternatiiv 0	15
2.2 Alternatiiv I	15
2.3 Alternatiiv II	18
2.4 Alternatiiv III	19
2.5 Alternatiiv IV	19
2.6 Alternatiiv V	20
2.7 Planeeringu keskkonnakoormust mõjutavad põhinäitajad erinevate alternatiivide puhul 20	
3 Detailplaneeringu seos ülemuslike strateegiliste planeerimisdokumentidega	22
3.1 Tallinna arengustrateegia „Tallinn 2035“	22
3.2 Pirita linnaosa üldplaneering	22
3.3 Tallinna keskkonnanstrateegia aastani 2030.....	23
3.4 Kliimaneutraalne Tallinn. Tallinna säästva energiamajanduse ja kliima muutustega kohanemise kava 2030	24
3.5 Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035	25
3.6 Kehtivad detailplaneeringud	25
3.7 Piirkonna teised planeeringud.....	25
4 Mõjutatava keskkonna kirjeldus.....	27
4.1 Üldandmed	27
4.2 Tänavad ja liikluskorraldus	28
4.3 Looduskeskkond	29
4.3.1 Geoloogia ja hüdrogeoloogia	29
4.3.2 Pinnavesi	29
4.3.3 Radoon	31
4.3.4 Kaitsealused objektid	32
4.3.5 Puittaimed.....	33

4.3.6	Soontaimed	36
4.3.7	Loomad, sh linnustik	38
4.3.8	Õhukvaliteet.....	39
4.3.9	Müra.....	39
4.3.10	Jääkreostuse võimalikkus.....	40
4.4	Kultuuriline keskkond	40
4.5	Sotsiaalmajanduslik keskkond	40
4.5.1	Teenuste kättesaadavus	40
4.5.2	Liikluskorraldus	41
4.5.3	Tehnovõrgud	42
4.6	Ruumiline keskkond.....	42
4.6.1	Hoonestus	42
5	Kavandatava tegevusega eeldatavalt kaasneva keskkonnamõju analüüs	43
5.1	Mõju elustikule (loomastik, sh linnustik; taimestik) ja metsakooslusele	43
5.1.1	Mõju loomastikule, sh linnustikule	43
5.1.2	Mõju taimestikule	44
5.1.3	Mõju metsakooslustele.....	45
5.2	Mõju Tallinna linna rohevõrgustikule	46
5.3	Mõju pinna- ja põhjaveele, sh sademe- ja reovee kogumise ja puhastamisega kaasnev keskkonnamõju.....	46
5.3.1	Maa-aluste korruste rajamine	46
5.3.2	Mõju kõrghaljastuse kasvutingimustele	47
5.3.3	Sademevee ärajuhtimine	47
5.3.4	Reo- ja joogivesi	49
5.4	Jäätmeteke	49
5.4.1	Ehitus- ja lammutusjätmed	49
5.4.2	Hoonete kasutusaegne jäätmeteke	50
5.5	Mõju liiklusskeemile ja -koormusele	51
5.5.1	Liiklusloendus ja AKÖL	51
5.5.2	Liikluse prognoos	52
5.5.3	Üldised soovitusel liikluskorraldusele.....	53
5.6	Mõju välisõhule, sh õhukvaliteedile ning müra.....	54
5.6.1	Mõju õhukvaliteedile	54
5.6.2	Müra.....	56

5.7	Sotsiaal-majanduslik mõju, sh mõju inimese tervisele ja heaolule	62
5.7.1	Tervisemõju.....	62
5.7.2	Ühiskondliku hoone vajadus riigile kuuluval Sompa tee 46 kinnistul	63
5.8	Keskkonnalubade vajadus	65
6	Negatiivse keskkonnamõju vältimise või leevendamise meetmed.....	66
7	Alternatiivide võrdlemine	72
8	Keskkonnaseire.....	79
9	Laekunud ettepanekud ja nendega arvestamine	80
	Kasutatud allikmaterjalid	127
	Lisad	131
	Lisa 1. KSH programm koos lisadega	131
	Lisa 2. KSH aruandes käsitletud alternatiivide joonised	131
		132
	Lisa 3. KSH aruandele laekunud ettepanekud ja vastuskirjad	136
	Tallinna Keskkonnaamet 23.11.2016 nr 6.1-4.2.1./1247	136
	Keskkonnaameti Põhja regioon 09.12.2016 nr 6-5/16/309-2	138
	Lisa 4. KSH aruande avalikustamise dokumendid.....	140
	Teade Ametlikes Teadaannetes.....	140
	Avaliku arutelu protokoll	140
	Lisa 5. KSH aruande heakskiit	145

Aruande kokkuvõte

Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 kinnistute ja lähiala detailplaneering (DP) ja detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) koostamine algatati Tallinna Linnavalitsuse 04. märtsi 2015 korraldusega nr 292-k. Käesolev KSH aruanne on koostatud lähtuvalt KSH programmist, mis kiideti heaks Keskkonnaameti Harju-Järva-Rapla regiooni poolt 24.03.2016 kirjaga nr HJR 6-5/16/112-2.

Keskkonnamõju strateegilise hindamise eesmärgiks on arvestada keskkonnakaalutlusi detailplaneeringu koostamisel ning kehtestamisel, tagada kõrgetasemeline keskkonnakaitse ja edendada säästvat arengut.

Hindamisprotsessi käigus anti ülevaade planeeringu piirkonna hetkeolukorrast. Analüüsiti kavandatava tegevuse ning selle reaalsete alternatiivide keskkonnamõjusid ning toodi välja meetmed negatiivsete mõjude leevendamiseks. Käesolevas peatükis on toodud hindamistulemuste lühikokkuvõte.

Planeeritav ala asub Tallinnas Pirita linnaosas Lepiku asumis, Lepiku tee 49 ja 51, Päevakoera tn 32, 35, 41, Kõlviku põik 4, 6, 8, 10, Sompaa tee 46 kinnistutel.

KSH koostamisel lähtuti alal teostatud uuringutest, eeskätt taimeestiku hinnangutest. Täiendava uuringuna viidi DP ja KSH käigus läbi liikluskoormuse ja -korralduse uuring, radooniuuring ning liiklusriskide modelleerimine.

DP algatamise korralduse nr 292-k järgi oli detailplaneeringu koostamise eesmärk Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 ning Lepiku tee 49 ja 51 kinnistutest ja reformimata riigimaast moodustada kolmkümmend kaks elamumaa, üks ühiskondlike ehitiste maa, kolm üldkasutatava maa, üks tootmismaa ja üheksa transpordimaa sihtotstarbega krunti. Lisaks määrata ehitusõigus kahekümne kahe (sealhulgas kuue olemasoleva) kuni 2-korruselise üksiklamu, viie kuni 2-korruselise korterelamu, nelja kuni 2-korruselise ridaelamu, ühe kuni 2-korruselise kahe korteriga elamu, abihoonete ja lasteaiahoone ehitamiseks. Samuti määrata detailplaneeringus üldised maakasutustingimused ning heakorrastuse, haljastuse, juurdepääsuteede, parkimise ja tehnovõrkudega varustamise põhimõtted.

DP koostamise käigus on kruntide arv ja sihtotstarbed muutunud võrreldes esialgse DP algatamiseelse eskiisiga.

KSH koostamise käigus analüüsiti DP lahenduse ja selle alternatiivide vastavust ülemuslikele strateegilistele planeerimisdokumentidele. Hindamisel leiti, et DP-ga kavandatav tegevus on kooskõlas kehtestatud Pirita linnaosa üldplaneeringuga (ÜP). Samuti vastavad DP lahendus ja selle alternatiivid, mis näevad ette ala kasutuselevõttu valdavalt elamumaana, Pirita linnaosa üldplaneeringule.

KSH käigus käsitleti järgmisi alternatiive:

- Alternatiiv 0 – tegevust ei viida ellu ning säilib praegune maakasutus, sh säilib õigus kehtivate planeeringute elluviimiseks. Sisuliselt ei vasta see DP algatamise eesmärgile, kui planeeringut üldse ellu ei viida. Samuti näeb ÜP ette ala kasutamist elamualana.
- Alternatiiv I – tegevus viiakse ellu detailplaneeringu esialgses eskiisis kirjeldatud viisil (Lisa 2 joonis 1).
- Alternatiiv II – 2016 a eskiisiga kavandatud tegevused (Lisa 2 joonis 2). Lühidalt 5 korterelamut, 3 ridaelamut, 1 paarismaja, 21 eramut, ühiskondlik hoone.

- Alternatiiv III – planeeringuala jagatakse vaid üksikelamute kruntideks, mille suurus on vähemalt 1500 m². Lisaks nähakse riigimaale ette ühiskondlike ehitiste maad ja arvestatakse, et avalik ala oleks minimaalselt 5 % planeeritavast alast. Lisaks nähakse ette Sompaa tee pikendamist kuni Kõlviku teeni vastavalt Pirita LOV ettepanekule KSH programmi staadiumis (Lisa 2 joonis 3). Lühidalt 32 eramut, ühiskondlik hoone, ühendus Sompaa teele.
- Alternatiiv IV – 2019. a koostatud eskiisiga kavandatud tegevused (Lisa 2 joonis 4). Lühidalt 5 korterelamut, 3 kolme boksiga ridaelamut, 1 paarismaja, 22 eramut (6 olemasolevat + 16 uut), ühiskondliku hoonet ei tule, ühendus Sompaa teele.
- Alternatiiv V – 2024. a koostatud uue eskiisiga kavandatud tegevused (Lisa 2 joonis 5). Lühidalt 32 eramut (6 olemasolevat + 26 uut), ühiskondliku hoonet ei kavandata, ühendus Sompaa teele ja Kõlviku tee äärne haljaskoridor ja DP ala keskne metsaala on kavandatud eraldi üldkasutatava maa sihtotstarbega kruntidena.

Mõjude hindamisel käsitleti järgmisi mõjuvaldkondi:

1) Mõju elustikule ja metsakooslusele

Kavandatava detailplaneeringu ning selle alternatiivide elluviimine omab vähest negatiivset mõju haljastusele. Hoonestusalade määramisel on kõigi alternatiivide puhul arvestatud sellega, et säilib võimalikult palju II ja III väärtusklassi puid ning haljastuse protsent säilib kõigi planeeringulahenduste puhul linnakeskkonna kontekstis kõrgena. Kavandatud tegevuse tulemusel väheneb olemasoleva haljaspinna osakaal antud alal. Kõrghaljastuse kadu on võimalik kompenseerida asendusistutusega, kuid arvestama peab siiski ala looduslikkuse vähenemisega. Kavandatava detailplaneeringu ja selle alternatiivide elluviimine ei oma olulist negatiivset mõju loomaliikidele, sh linnustikule, sest alal puuduvad haruldaste või kaitsealuste liikide olulised elupaigad.

2) Mõju Tallinna linna rohevõrgustikule

Planeeringuala hoonestamisega ei kaasne ülemuslikes strateegilistes dokumentides säilitavaks määratud roheala pindala vähenemist või roheühenduste katkemist. Planeeringus säilitatakse vähemalt 25 m laiune rohekoridor. Alternatiivide puhul, kus rohekoridor jääb eramajade kruntide sisse võib mõju rohekoridori toimimisele pidada vähesel määral negatiivsemaks kui alternatiivide puhul, kus see jääb kortermajade kruntide sisse või on lahendatud eraldi krundina. Eramajade rajamisega kaasneb suurem surve piirdeaedade rajamiseks rohekoridori alale, kuna eramute omanikud eelistavad krundi ümbritsemist aedadega. Alternatiiv V puhul on see küsimus lahendatud eraldi Kõlviku tee äärsete üldkasutatava maa kruntide loomisega, mis moodustavad planeeringuala keskse metsaalaga ühtse terviku.

3) Mõju pinna- ja põhjaveele, sh sademe- ja reovee kogumise ja puhastamisega kaasnev keskkonnamõju

Ei ole ette näha olulist negatiivse mõju kaasnemist pinna- ja põhjaveele seoses planeeritava tegevusega ning selle alternatiividega. Kraavituse torusse sulgemisel tuleb tagada sobiliku läbimõõduga toru vastavalt arvutuslikele vooluhulkadele.

4) Jäätmete

Kavandatava tegevusega kaasnevana pole oodata jäätmetekkest tulenevaid keskkonnataluvust ületavaid mõjusid. Jäätmekäitlus tuleb nii ehituse kui hoonete kasutamise ajal lahendada vastavalt kehtivatele õigusaktidele.

5) Mõju liikluskoormusele ja -korraldusele

Kõik esitatud alternatiivid on liikluskorralduslikust aspektist vaadatuna reaalselt võimalikud rakendada ega tekita olulisi täiendavaid probleeme ei ümbritseva ala liiklusele ega DP ala elanikele. Piirkonnas valitsevaid liikluskorralduslikke kitsaskohti ei ole võimalik antud planeeringu raames lahendada. Positiivse aspektina näevad alternatiivid III (pöörangutega ühendus) ning IV ja V (otseühendus) ette uue ühendustee rajamist, mis võimaldaks piirkonna täiendavat ühendust Kloostrimetsa teega.

6) Mõju välisõhule, sh õhukvaliteedile ja müratasemetele

Arvestades piirkonna kõrget haljastuse osakaalu ning kavandatava tegevuse iseloomu, ei ole kavandatava tegevuse ega selle alternatiividega kaasnevana oodata olulist mõju piirkonna õhukvaliteedile.

Arvestades DP ala maksimaalset hoonestusmahtu, ei ole oodata täiendavat liiklusvoogu, mis võiks põhjustada piirkonnas välisõhu saasteainete piirväärtuste ületamisi.

Mida suurem on ala arendusmaht, seda suurem on lisanduv liikluskoormus ja sellest lähtuv liikluspõhine müra. Siiski ei ole oodata kavandatud tegevuse ühegi alternatiivlahenduse korral liikluspõhise müra piiratasemete ületamist.

7) Sotsiaal-majanduslik mõju, sh mõju inimese tervisele ja heaolule

Antud planeeringu puhul jääb liiklusest põhjustatud müratase kõigi alternatiivide puhul alla lubatud piirnormi. Seega ei ole oodata müratasemete teket tasemel, mis võiks põhjustada negatiivset tervisemõju planeeringuala ja lähialade elanikele.

Alal esineb uuringu alusel kõrge radoonitasemega alasid. Radoonitaset tuleb ehitusprojektide koostamisel täpsustada. Korrekse ehitustegevuse ning sobilike ennetusmeetmete rakendamisel ei ole oodata negatiivset tervisemõju.

KSH aruande koostamisel esitati leevendavad meetmed (ptk 6), mis aitaksid negatiivseid keskkonnamõjusid minimeerida või vältida. Meetmetest olulisemad on:

- Seoses olemasoleva väärtusliku haljastuse säilitamisega tuleb iga krundi ehitusprojekti raames koostada täpsustav dendroloogiline hinnang koos asendusistutuse arvutusega, kui hoone ehitusega krundil kaasneb puude likvideerimine.
- Säilitada tuleb planeeringualal paiknev Mati Laane kogutud kollektsooniaed ja selle alalt tuleb likvideerida tavalisemate kodumaiste liikide isendeid, aga ka tavalisemate haljastuspuude isendeid, et parandada kollektsoonitaimede valgustingimusi.
- Raietöid ning pinnasekoorimist planeeringualal teostada väljaspool lindude pesitsusperioodi, mis enamikel liikidel kestab 15. märtsist 31. juulini.
- Vastavalt Eesti standardile EVS 840:2023 „Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes“ on piiranguteta ehitustegevuseks lubatud radooni piirsisaldus pinnaseõhus: 50 kBq/m³. Planeeringuala paikneb vähemalt osaliselt kõrge Rn-riski piirkonnas, kus jääb Rn sisaldus pinnaseõhus piiranguteta ehitustegevuseks lubatud piiridest välja (>50 kBq/m³). Ehitusprojektide koosseisus teostada täpsustav radooniuuring vundamendisüvendi asukohas. Kõrgendatud radoonisisalduse esinemisel

tuleb hoonete projekteerimisel arvestada radooniohuga ning kasutada radooniennetuse komplekslahendust so. vundamendi tuulutussüsteeme ning radoonikilet. Vundamenti läbivad kommunikatsioonid tuleb hoolikalt hermetiseerida. Lisaks tuleb hoonesse rajada kvaliteetne ventilatsioon.

KSH raames koostatud hinnangutest saab järeldada, et DP-ga kavandatava tegevusega kaasneb negatiivse mõjuga aspekte, kuid üldjoontes ei ole mõjud olulised. Traditsioonilises mõistes olulisi keskkonnamõjusid (mis ületaks keskkonnataluvust või seaks ohtu inimese tervise või vara) tegevuse õiguspärase elluviimise korral ühegi alternatiiviga ei kaasne. Vaadeldud alternatiividest on otseste mõjude osas looduskeskkonnale parimad 0-alternatiiv ja tegevusalternatiividest alternatiiv V. Detailplaneeringu eesmärki silmas pidades võib optimaalseimaks pidada V alternatiivi, mis vastab ühtlasi ka linna arengudokumentidele ning kus on arvesse võetud menetlusse kaasatud ametiasutuste ettepanekuid, sh tagab linnaosa arengusooviks oleva uue teeühenduse potentsiaalse tekke. Samal ajal tagab lahendus võimalikult terviklikult planeeringuala väärtuslikemate metsakoosluste säilimise.

1 Üldosa

1.1 Kavandatava tegevuse eesmärk ja vajadus

Käesoleva keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi nimetatud ka KSH) objektiks on Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 kinnistute ja lähiala detailplaneering (edaspidi nimetatud ka DP). KSH eesmärgiks on tagada detailplaneeringualal võimalikult optimaalse, tasakaalustatud ja keskkonnahoidlike hoonestuse, rohe- ja puhkealade, teedevõrgu, liig- ja sademevee ärajuhtimise süsteemide jm infrastruktuuriobjektide kavandamine ning keskkonnatingimusi arvestava planeeringulahenduse koostamine ja elluviimine.

Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 kinnistute ja lähiala detailplaneering ja detailplaneeringu KSH koostamine algatati Tallinna Linnavalitsuse 04. märtsi 2015 korraldusega nr 292-k. Planeering ja KSH algatati tuginedes planeerimisseaduse § 10 lg 5, keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 33 lg 1 p 3, § 35 lg-te 1 ja 5, kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse § 30 lg 1 p 3 ja 4, Vabariigi Valitsuse 29. augusti 2005 määruse nr 224 "Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu" § 13 p 2, Tallinna Linnavolikogu 6. septembri 2012 määruse nr 21 "Tallinna linna ehitismäärus" § 11 lg 2 ja § 12 lg 6 alusel, kooskõlas Tallinna Linnavolikogu 17. septembri 2009 otsusega nr 179 kehtestatud Pirita linnaosa üldplaneeringuga ja tulenevalt R. Ilp'i 9. veebruari 2009 algatamisettepanekust ja asjaolust, et detailplaneeringu elluviimisega kaasnev tegevus nagu elamurajooni rajamine metsaalale omab eeldatavalt olulist keskkonnamõju.

Algamise korralduse järgi oli DP koostamise eesmärk Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 ning Lepiku tee 49 ja 51 kinnistutest ja reformimata riigimaast moodustada kolmkümmend kaks elamumaa, üks ühiskondlike ehitiste maa, kolm üldkasutatava maa, üks tootmismaa ja üheksa transpordimaa sihtotstarbega krunti. Lisaks määrata ehitusõigus kahekümne kahe (sealhulgas kuue olemasoleva) kuni 2-korruselise üksikelamu, viie kuni 2-korruselise korterelamu, nelja kuni 2-korruselise ridaelamu, ühe kuni 2-korruselise kahe korteriga elamu, abihoonete ja lasteaiahoone ehitamiseks. Samuti määrata detailplaneeringus üldised maakasutustingimused ning heakorrastuse, haljastuse, juurdepääsuteede, parkimise ja tehnovõrkudega varustamise põhimõtted.

Keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviimine detailplaneeringu koostamisel oli eelhindangu põhjal vajalik järgmistel põhjustel:

- detailplaneeringuga kavandatakse eeldatavalt olulise keskkonnamõjuga tegevust nagu elamurajooni rajamist metsaalale. Detailplaneeringu elluviimise tulemusel likvideeritakse hoonete, teede ja tehnovõrkude ehitamisega suurel hulgal väärtuslikku ja heas seisukorras kõrghaljastust, millega kaasneb oluline mõju metsakooslusele ning ala hoonestamine kahandab piirkonna elurikkust. Samuti on ohustatud rohevõrgustiku säilimine ja sidusus ümbritsevate rohestruktuuridega. Pirita linnaosa üldplaneeringu kohaselt tuleb detailplaneeringu koostamisel arvestada, et tegemist on kõrghaljastuse säilitamisega väikeelamute alaga;
- keskkonnamõju strateegiline hindamine peab selgitama metsaalale kavandatava hoonestamise võimalikkuse ja mõju looduskooslustele ning keskkonnatingimuste ja keskkonnasäästlike meetmetega arvestatava kõige sobilikuma ja looduslähedasema planeeringulahenduse. Hinnata tuleb metsa ökoloogilist väärtuslikkust tervikliku kooslusena (elupaigatüübina);

- keskkonnamõju strateegiline hindamine peab käsitlema erinevaid planeeringulahenduse alternatiive (sh hoonestuse paigutuse ja mahu osas). Hoonestusalade ja teedevõrgu asukohtade ja ulatuse määramisel tuleb arvestada alal esinevaid loodusväärtusi, olemasolevaid kraave ning kõrghaljastuse paiknemist, metsa ökoloogilist väärtust ja terviklikku metsakooslust.

KSH viidi läbi vastavalt *keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse* (KeHJS) märtsis 2015 kehtinud versioonile, kuna DP ja KSH algatati enne *planeerimisseaduse* (PlanS) ja vastava KeHJS muudatuse jõustumist 01.07.2015. KSH aruanne on koostatud lähtuvalt KSH programmist, mis kiideti heaks Keskkonnaameti (tollase Harju-Järva-Rapla regiooni) poolt 24.03.2016 kirjaga nr HJR 6-5/16/112-2.

1.2 Osapooled

Arendajad:

Osaühing Favorte

Kontakt: Ahtri tn 6a, Kesklinna linnaosa, 10151 Tallinn, Harju maakond

Kontaktisik: Rainer Hinno

Tropley Finance S.A, keda esindab volikirja alusel Polar Kinnisvara Eesti OÜ

Kontakt: Tehnika tn 16-2, 10149 Tallinn

Kontaktisik: Heino Nõu

Toomas Kajak

Kontakt: toomas.kajak@gmail.com

DP koostamise korraldaja: Tallinna Linnaplaneerimise Amet

Kontakt: Vabaduse väljak 7, Tallinn, 15198

KSH koostamise korraldaja: Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet

Kontakt: Mündi 2, 15197 Tallinn; kommunaal@tallinnlv.ee

Kontaktisik: Kärt Talimaa-Eelmaa, tel 6404771, e-post kart.talimaa-eelmaa@tallinnlv.ee

KSH järelvalve teostaja (heakskiitja, tegu on enne 01.07.2015 algatatud KSHga):

Keskkonnaamet

Kontakt: Roheline 64, 80010 Pärnu linn; info@keskkonnaamet.ee

Detailplaneeringu koostaja: Guru Projekt OÜ

Kontakt: Lai tn 2 // Nunne tn 2 // Pikk tn 1, Kesklinna linnaosa, 10133 Tallinn, Harju maakond

Kontaktisik: Ivo Rebane, tel 64 44 414, e-post info@guruprojekt.ee

Ekspert: LEMMA OÜ

Kontakt: Värv tn 5, 10621 Tallinn

Kontaktisik: Piret Toonpere, tel 5059914, e-post piret@lemma.ee

Töörupi koosseis:

- Piret Toonpere – KSH juhtekspert, keskkonnaspetsialist – mõjud looduskeskkonnale ja rohevõrgustikule, müra mõju;
- Mihkel Vaarik – KSH juhtekspert programmi koostamisel, keskkonnaspetsialist – mõjud pinna- ja põhjaveele, sotsiaalmajanduslikud mõjud;
- Andrus Veskioja – välisõhu spetsialist – kavandatava tegevuse mõju välisõhule;

- Janek Kivi (töögruppis kuni 2015) – looduskaitse spetsialist – mõjud looduskeskkonnale, KSH kartograafilised tööd;
- Astrid Koplimäe – keskkonnaspetsialist - ülemuslike strateegiliste dokumentide analüüs, foonikirjelduse koostamine, uuendatud alusuuringute integreerimine aruandesse.

Lisaks on töös lähtutud DP ja KSH raames koostatud uuringutest:

- Grün-E World OÜ. 2011. Dendroloogiline uuring.
- Abner, O. 2012. Soontaimestiku uuring.
- Abner, O. 2015. Päevakoera tn. 32, 35, 41 ja lähiala puittaimestiku haljastuslik hinnang.
- Abner, O. 2020. Aruanne Päevakoera tn 32 ja Päevakoera tn 41 kinnistute ja lähiala taimekooslustest, kaitstavatest ja looduslikku tasakaalu ohustavatest taimeliikidest.
- Radoonitõrjekeskus. 2015. Päevakoera 32 ja 41, Tallinnas asuval kinnistul radoonitaseme määramine maapinnas ning radooniohtlikkuse hinnang.
- Inseneribüroo Stratum. 2020. Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 kinnistute ja lähiala detailplaneering. Planeeringuala ja lähipiirkonna liiklusloendus ja liiklusanalüüs.

Asjast huvitatud isikud:

- Trolley Finance S.A, Osaühing Favorte, Toomas Kajak, Taavi Mölder (arendajad);
- Guru Projekt OÜ (detailplaneeringu koostaja);
- Keskkonnaamet (KSH järelevalvaja);
- Naaberkinnistute omanikud;
- Valitsusvälised organisatsioonid ja kodanikeühendused:
 - Eesti Keskkonnaühenduste Koda;
 - MTÜ Mähe Selts.
- Ametiasutused:
 - Terviseamet;
 - Maa- ja Ruumiamet;
 - Tallinna Linnaplaneerimise Amet;
 - Tallinna Transpordiamet;
 - Pirita Linnaosa Valitsus.
- Tallinna linna elanikud, ettevõtted, asutused ja laiem avalikkus.

1.3 Metoodika

Keskkonnamõju strateegiline hindamine viiakse läbi lähtudes keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadusest (RT I 2005, 15, 87).

Käesolev KSH on algatatud enne 01.07.2015. Alates 01.07.2015 on oluliselt muutunud ruumiliste planeeringute KSH läbiviimise kord. Kuna antud planeering ja KSH on algatatud varem, siis toimub KSH menetlus vastavalt algatamise ajal kehtinud KeHJS redaktsioonile. Sellest lähtuvalt järgitakse KSH protsess kulgeb paralleelselt detailplaneeringu protsessiga ja seda saab jagada etappideks:

- Planeeringu algatamise taotlemine, KSH eelhindamine otsustaja poolt ja vajadusel KSH protsessi ning planeeringu algatamine;
- planeeringu eesmärgi ja sisu määratlemine;
- huvipoolte ja KSH valdkondade määratlemine;
- KSH programmi koostamine ja avalikustamise läbiviimine, vastavalt laekunud ettepanekutele programmis täienduste tegemine;

- KSH programmi heakskiitmine järelevalvaja poolt;
- asjassepuutuva materjali kogumine, tausta kirjeldamine;
- vajalike alusuuringute teostamine;
- planeeringu alternatiivide püstitamine, hindamine ja võrdlemine;
- leevendavate meetmete väljatöötamine;
- seiremeetmete väljatöötamine;
- keskkonnatingimusi arvestava planeeringuverisooni väljatöötamine;
- KSH aruande ja planeeringu koostamine ja kooskõlastamine;
- planeeringu vastuvõtmine ja planeeringu ja KSH avalikustamise läbiviimine, vastavalt laekunud ettepanekutele aruandes täienduste tegemine;
- KSH aruande heakskiitmine järelevalvaja poolt, seire- ja keskkonnatingimuste määramine;
- planeeringu kehtestamine.

Hindamisel lähtuti asjakohastest meetodilistest juhendmaterjalidest, millest olulisemad olid:

- Peterson, K., Kutsar, R., Metspalu, P., Vahtrus, S. ja Kalle, H. 2017. Keskkonnamõju strateegilise hindamise käsiraamat.
- Pöder, T. 2017. Keskkonnamõju hindamise käsiraamat.

Lisaks võetakse keskkonnamõju hindamisel arvesse juhteksperdi ja töögrupi keskkonnamõju hindamise alaseid teadmisi ja üldtunnustatud hindamismetoodikat.

Keskkonnamõju hindamisel toimusid piirkonnaga tutvumiseks, probleemide analüüsiks ning planeeringulahenduse täpsustamiseks välitööd, kasutati olemasolevaid planeeringute, uuringute ja muude allikate materjale. Protsessi käigus tehti koostööd arendaja, linnavalitsuse ametnike, planeerimisdokumendi koostaja ja keskkonnaekspertide vahel.

Hindamisel arvestati ka väljastpoolt planeeringuala tulenevate oluliste mõjudega ning mõjude kumuleerimisega.

Mõju olulisuse hindamisel lähtuti võimalusel Eestis kehtivatest piirnormidest ja normatiivväärtustest. Valdkondades, kus vastavad normid puuduvad, toimus hindamine analüüsi, järeldamise ja arutelu teel.

KSH protsessi tulemused esitatakse käesoleva aruandena. KSH aruanne on koostatud lähtuvalt KSH programmist.

1.4 Lähtematerjalid

KSH koostamisel võeti lähtematerjalideks:

- Tallinna Linnavalitsuse 04. märtsi 2015 korraldus nr 292-k „Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 kinnistute ja lähiala detailplaneeringu koostamise ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine Pirita linnaosas“.
- Projekt363 OÜ. 2015. Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 kinnistute ja lähiala detailplaneering.
- Guru Projekt OÜ. 2016. Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 kinnistute ja lähiala detailplaneering.
- Guru Projekt OÜ. 2024. Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 kinnistute ja lähiala detailplaneering.

1.5 Ülevaade raskustest, mis ilmneseid KSH aruande koostamisel

Planeeringu algatamisaegse eskiisi koostas BIM-Projekt363 OÜ, kelle väljatöötatud lahendusele oli kohalike elanike poolt aastatega tekkinud põhimõtteline vastuseis. 2016. a alguses vahetus planeeringu konsultant Guru Projekt OÜ vastu, kes arvestas edasises planeerimises avalikustamise käigus laekunud ettepanekutega ja töötas välja mitmeid planeeringulahendusi. 2016 väljatöötatud DP lahendus on KSH aruandes käsitletud alternatiivina II. Lähtuvalt planeeringu käigus eri osapoolte poolt esitatud täiendusettepanekutele võeti töö käigus hindamisele veel alternatiivid III ja IV. 2022 a kevadeks oli valminud kõigi koostöö osapoolte poolt kooskõlastatud ja seega eelduslikult sobilik planeeringulahendus ja toimus KSH aruande avalikustamine. Avalikustamisel ilmnese aga tugev vastuseis planeeringulahendusele. Seejärel hakati otsima uut sobilikku lahendust. 2024 a lõpus andis Tallinna Linnaplaneerimise Amet teada, et on Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 kinnistute ja lähiala detailplaneeringu materjalid läbi vaadanud ja jõudnud seisukohale, et korrigeeritud lahendus on põhimõtteliselt sobiv ja esitatud lahenduse alusel võib detailplaneeringu menetlusega jätkata. Arvestades, et planeeringu lahendus on olemuslikult muutunud ja koostöö on tehtud 6 kuni 8 aastat tagasi, tuleb koostöö etapist alates detailplaneeringu menetlus uuesti läbi viia. Samuti ilmnese vajadus kogu KSH aruande ajakohastamiseks. Aastal 2025 täiendati KSH aruannet seega 02.08.2024 koostatud Guru Projekt OÜ DP lahendusega, mida käsitletakse alternatiivina V. Samuti ajakohastati aruannet lähtudes vahepeal muutunud õigusaktidest ja strateegilistest dokumentidest.

Kokkuvõttes on antud planeeringu koostamine ja sellest tulenevalt ka KSH koostamine olnud ülimalt pikaajaline protsess, mis on toonud kaasa mitmekordset materjalide ajakohastamise ja täiendamise vajadust.

2 Detailplaneeringu lahendus ja selle alternatiivid

Keskkonnamõju strateegilise hindamise metoodikast tulenevalt tuleb hindamise käigus analüüsida alternatiivseid arengustsenaariumeid. KSHs hinnatavad alternatiivid peavad olema reaalsed. Et alternatiivid oleksid reaalsed, peaksid need vastama õigusaktidele, olema tehniliselt teostatavad ning võimaldama kavandatava tegevuse eesmärgi saavutamist mõistliku aja ja vahenditega. Samuti on mõistlik KSH protsessis võtta alternatiivide püstitamise eelduseks see, et arendaja on põhimõtteliselt valmis kõiki pakutud alternatiive rakendama (Peterson, 2007).

Kuna detailplaneeringu eesmärk on konkreetse ala edasise kasutuse määramine, siis ei saa detailplaneeringute KSHde puhul käsitleda traditsioonilises mõistes asukohaalternatiive. KSH puhul on võimalik detailplaneeringutel alternatiividena vaadata maakasutuslikke alternatiive ja paigutuslikke alternatiive (krundi sisesed hoonestusalade ja teede paigutusalternatiivid).

Alternatiivide joonised on esitatud lisas 2.

2.1 Alternatiiv 0

Traditsiooniliselt on 0-alternatiivi puhul tegu olukorraga, kus tegevust ei viida ellu ning säilib praegune maakasutus. Praegust seisukorda on kirjeldatud peatükis 4.

2.2 Alternatiiv I

Alternatiiv I on DP algatamiseelne eskiislahendus. Vt Lisa 2 joonis 1.

Detailplaneering algatati 2015. aastal BIM-Projekt363 OÜ poolt koostatud algsele DP eskiisile, mida on koostatud alates 2008. aastast ning DP algatamisettepanek esitati veebruaris 2009. a.

Kaheksale elamumaa sihtotstarbega krundile on kavandatud kahekorruselised kuni 8 m kõrgused paariselamud (kokku 9), viiele krundile kahekorruselised üksikelamud (5). Kõigile elamutele on antud maa-aluse korruse rajamise võimalus abiruumide ja panipaikade ehitamiseks.

Vastavalt Pirita linnaosa üldplaneeringule on kõrghaljastuse säilitamisega väikeelamute alal uute elamukruntide minimaalseks suurusks lubatud planeerida 1500 m², kruntide maksimaalseks lubatud täisehituseks 15% ja tiheduseks kuni 0,15. Kõik kavandatavad krundid on suuremad kui 1500 m², kruntide täisehituse protsent on 7 kuni 9 ja hoonestustihedus jääb vahemikku 0,14 kuni 0,15.

Kruntidele positsioon (edaspidi pos) 1, pos 11, pos 12, pos 19 ja pos 23 määratakse elamumaa sihtotstarve ja antakse ehitusõigus kuni 2-korruselise mitme korteriga elamu ning abihoonete ehitamiseks. Kruntidele pos 2-4, pos 6-10, pos 13, pos 17, pos 20-22, pos 24-28, pos 31-34 määratakse elamumaa sihtotstarve ja antakse ehitusõigus kuni 2-korruselise üksikelamu ning abihoone või abihoonete ehitamiseks.

Krundile pos 5 määratakse elamumaa sihtotstarve ja antakse ehitusõigus 2-korruselise kahe korteriga elamu (paarismaja) ning abihoonete ehitamiseks.

Kruntidele pos 14-16 määratakse elamumaa sihtotstarve ja antakse ehitusõigus kokku nelja kuni 2-korruselise ridaelamu ning abihoonete ehitamiseks.

Kruntidele pos 18, pos 29 ja pos 36 määratakse üldkasutatava maa sihtotstarve.

Krundile pos 30 määratakse ühiskondlike ehitiste maa sihtotstarve ja antakse ehitusõigus kuni 2-korruselise lasteaiahoone ning abihoonete ehitamiseks.

Krundile pos 35 määratakse elamumaa sihtotstarve ja antakse ehitusõigus, mis vastab kõrvalasuvale Piksepeni tn 7 kinnistule õigusliku aluseta ehitatud üksikelamu üle piiri ulatuvale osale. Tegemist on ajutise krundiga, mis on võimalik liita Piksepeni tn 7 kinnistuga.

Krundile pos 37 määratakse tootmismaa sihtotstarve ja antakse ehitusõigus alajaama ehitamiseks.

Kruntidele pos 38-48 määratakse transpordimaa sihtotstarve.

Parkimiskohti on planeeritavale maa-alale kavandatud kokku 159.

Alternatiiviga I on ette nähtud läbi planeeritava ala Kõlviku tee ja Päevakoera tänav ühendada moodustatava transpordimaa krundiga. Hoonestatavad krundid on planeeritud võimalikult suure pindalaga, et alles jääks rohkem kõrghaljastust. Lisaks on Kõlviku tee äärde kavandatud hoonestusest vaba haljaskoridor, kuhu on ette nähtud ka liikumiskoridor, mis ühendab Lepiku asumit Kloostrimetsa rekreatsioonialadega.

Planeeringualal on krundid moodustatud nii, et nende minimaalne suurus oleks 1500 m². Erandiks on olemasolevad Kõlviku põik 4, 6, 8 ja 10 ning Lepiku tee 49 ja 51 kinnistud, mille suurust planeeringuga ei muudeta. Suuremad krundipinnad annavad võimaluse rajada üksikelamud üksteisest eraldatult ning valida hoonele sobiv asukoht, mis võimaldab säilitada võimalikult suure osa krundil kasvavast kõrghaljastusest. Ehitusõiguse määramisel on jälgitud, et maksimaalne täisehitusprotsent oleks 15% ning kruntide hoonestustihedus 0,15. See aitab hoida piirkonnale iseloomulikke välisilmet. Igal krundil on määratud hoonestusala. Hoone asukoha valikul tuleb lähtuda kõrghaljastuse paiknemisest. Oluline on, et hoone rajamisega säiliks võimalikult palju olemasolevat väärtuslikku haljastust.

Alternatiiviga I on alale kavandatud suures osas krundid, mille juhtfunktsioon on elamumaa. Need krundid on planeeritud hoonestada kuni kahekorruseliste üksikelamute, kuni kuue korteriga kahekorruseliste korterelamutega ja kuni kahekorruseliste ridaelamutega ning paariselamutega. Korterelamuid on kavandatud viiele krundile, paariselamuid ühele krundile, ridaelamuid kolmele krundile ning üksikelamuid kahekümne kolmele krundile, lisaks on kuus olemasolevate elamuhoonetega krunti.

Piirkonnale iseloomuliku hoonestuskõrguse hoidmiseks on hoone lubatud maksimaalseks kõrguseks määratud ka üldplaneeringuga lubatud 9 m. Olemasolevaid hooneid planeeringuga ei muudeta.

Korterelamud on planeeritud Kõlviku tee ääres paiknevatele kinnistutele, mis jäävad teisel pool teed paiknevate olemasolevate korterelamute vastu. Planeeritavad korterelamud on kavandatud maksimaalselt kahekorruselistena, seega tulevad need madalamad kui olemasolevad ning muudavad ülemineku kolmekorruselistelt kortermajadelt ühe- või kahekorruseliste üksikelamutele sujuvamaks. Kortereid on planeeritud hoonetesse maksimaalselt kuus. Ridaelamud on planeeritud ala keskossa Päevakoera tänav äärde.

Ala edelaosas paikneva tiigi kõrvale on planeeritud üldmaa sihtotstarbega krunt, millele on kavas rajada lastead.

Vastavalt Pirita linnaosa üldplaneeringule tuleb üle 2 ha tervikalaga detailplaneeringus ette näha avalikult kasutatava sotsiaalmaana orienteeruvalt 5% planeeritavast alast. Seetõttu on planeeritud kaks suuremat üldmaa sihtotstarbega krunti, mis ei kuulu hoonestamisele, vaid on mõeldud avaliku kasutusega haljasaladeks. Põhiline ala asub riigimaal ning sellele jääb olemasolev tiik, mida läbib Lepiku peakraav. Seda võib kasutada puhke- ja rekreatsioonialana. Ala pindala on kokku 4667 m², mis on ligikaudu 6% kogu planeeritavast alast.

Planeeringus on arvestatud ka Pirita üldplaneeringus ette nähtud haljaskoridori nõudega Kõlviku tee äärde. Üldplaneeringuga on defineeritud mõiste Haljaskoridor koos liikumisrajaga – teede ja tänavate, kergliiklusteede jms piirnevad ribajad poollooduslikud ja kultuurhaljakud sh puiesteed ja alleed. Koos liikumisrajaga haljaskoridori laius on võimalusel vähemalt 25 m. Pirita LO üldplaneeringuga on ette nähtud säilitada või rajada haljaskoridorid tänava haljastusena. Kõlviku tee äärde on jäetud 25 m laiune riba, mis jääb hoonestamata ning kus säilitatakse olemasolev haljastus ning istutatakse juurde uut kõrghaljastust. Koridor ei moodusta omaette krunti, vaid jääb Kõlviku tee äärde planeeritud kruntide (kaks eramu- ja viis korterelamukrunti) koosseisu.

Otsene juurdepääs planeeringualale on ette nähtud Lepiku teelt ja Kõlviku teelt. Põhiliseks teeks alal on Päevakoera tänav. Lisaks on kolm teelõiku, mis tagavad juurdepääsu ülejäänud kruntidele. Kergliiklustee on planeeritud Päevakoera tänava äärde ja pos 29 ida ja lääneserva. Lisaks on krundile pos 36 ette nähtud perspektiivne sõidutee, mille kohale on hetkel planeeritud kergliiklustee. Samuti on perspektiivse sõidutee rajamiseks moodustatud krunt T9.

Looduslikud jalgrajad jäävad Kloostrimetsani viivatele lõikudele, üks Kõlviku tee pikendusena ja teine Kõlviku põik pikendusena. Oluline on, et kergliiklejatele oleks planeeringualalt tagatud hea ühendus Sompaa teele (pääs Kloostrimetsa teel asuvasse bussipeatusesse). Kõige lühem (ca 200 m) ja lihtsam võimalus juurdepääsuks põhitänavavõrgult planeeringualale on Pärnamäe teelt Kõlviku tee kaudu. Perspektiivselt on sellele lõigule võimalik rajada eraldi kergliiklustee, millega ühendatakse planeeringualale ettenähtud kergliiklusteed olemasoleva võrguga. Perspektiivse kergliiklustee rajamise võimalus on ette nähtud ka Lepiku tee äärde.

Vastavalt planeeringulahendusele on ette nähtud Lepiku peakraavile truubi rajamine Päevakoera tn 41 krundi lõunapoolse piiri kohale planeeritud juurdepääsutee kohale. Truubi rajamisel tuleb lähtuda Lepiku peakraavi rekonstrueerimise projektist (K-Projekt AS, töö nr. 08198) ning truubi projekteerimisel lähtuda selle projekti põhimõtetest. Lähtudes Lepiku peakraavi rekonstrueerimise projektist, on kraavi hooldamiseks ja mehhanismidega juurdepääsuks sellele ette nähtud maa-ala kraavi vasakule kaldale. Planeeringuala lääneserva läbib ka Kalmistu peakraav.

Kalmistu peakraav on olnud eelvooluks Kupra tee, Suislepa tee, Arnika tee ja Randvere tee vahelisele valgalale. Tänapäevaks on Kalmistu peakraav aga Kupra ja Kõlviku tee tupiklõigu vahelisel alal likvideeritud. Kraavi trassile on rajatud hooned ning õuealad. Valgalas kogutavad veed on juhitud mööda Kupra teed ja Kõlviku teed rajatud drenaaživete kanalisatsioonitorustikku Lepiku peakraavi. Kõlviku tänava tupiklõigu piirkonnas krundid Kõlviku tee 12, 14, 16), kus seni on hoonestus puudunud, on Kalmistu kraavi trass säilitatud kuid asendatud drenaažitorustikuga võimaldades piirkonnas asuvatel kruntides pinnase liigvete kogumist ja ärajuhtimist. Selle piirkonna valgala eelvooluks on aga samuti Lepiku peakraav – 2010.a. on rajatud kraav piki Kõlviku tee 14 ja 20 kinnistu lõunapoolset piiri kuni Lepiku peakraavini vastavalt Vealeidja OÜ poolt koostatud projektile, töö nr. 10VK01. Rajatud kraaviga paralleelselt on planeeritud jalgrada koos teemaa-ala kinnistuga. Kuna nimetatud kraavilõigu vooluhulk on suhteliselt väike, siis tuleks kaaluda ka selle kraavilõigu asendamist drenaaživete kanalisatsioonitoruga – see tõstaks ka planeeritava jalgraja kasutamise ohutust ning oleks sobivam lahendus linnakeskkonnas kui avatud voolusängiga kraav.

Seega on planeeringuala ulatuses (vastavalt eeltoodud Kalmistu kraavi seisukorra kirjeldusele) tegemist Kalmistu kraavi näol lokaalset kuivendusefekti omava veejuhtmega. Transiitvoolu planeeringuala ulatuses pole, valgala on väike ning seega on ka vooluhulgad väikesed. Sellest lähtuvalt on vastavalt planeeringulahendusele ette nähtud Kalmistu kraavi avatud voolusäng asendada torustikuga ka Päevakoera tn 41 krundi lõunapoolse piiri kohal - see tõstaks ka

planeeritava juurdepääsutee kasutamise ohutust, võimaldaks planeeritava teemaa-ala optimaalsemat kasutamist ning oleks sobivam lahendus linnakeskkonnas kui avatud voolusängiga kraav. Toruga asendatava kraavilõigu ulatus ning tee drenaaži rajamise vajadus täpsustatakse edasises planeeringuprotsessis.

2.3 Alternatiiv II

Alternatiivina II käsitletakse Guru Projekt OÜ poolt 2016 a detsembris väljatöötatud DP lahendust. Antud detailplaneeringu eskiisiga jagatakse ala kokku planeeringuala jagamine kokku 42 krundiks – moodustatakse 30 elamumaa (nende hulgas 6 olemasolevat ja mittemuudetavat), 3 maatulundusmaa (neist üks olemasolev ja mittemuudetav), 1 ühiskondlike ehitiste või ärimaa, 2 üldkasutatava maa ja 6 transpordimaa sihtotstarbega krunti.

Kruntide minimaalne suurus on 1500 m². Olemasolevate kruntide (Kõlviku põik 4, 6, 8 ja 10, Lepiku tee 49 ja 51 ning Päevakoera tn 35) suurusi planeeringus ei muudeta.

Ehitusõiguse määramisel uutele kruntidele on jälgitud, et täisehitusprotsent ei ületaks 15% ning kruntide hoonestustihedus 0,15 (välja arvatud olemasolevad hoonestatud krundid). See aitab säilitada piirkonnale iseloomulikku aed- ja metsalinna miljööd.

Kavandatud hoonete suuruse dikteerivad samuti üldplaneeringu tingimused. Alale on planeeritud kuni 2-korruselised eramud, paarismaja, ridaelamud, korterelamud ja üks ühiskondlik ehitis, maksimaalse kõrgusega kuni 9 m ümbritsevast maapinnast. Olemasolevaid hooneid planeeringus ei muudeta.

Korterelamud on kavandatud planeeringuala põhjaossa Kõlviku tee ääres paiknevatele kinnistutele, mis jäävad teisel pool Kõlviku teed rajatud olemasolevate 3-korruseliste üle 15 korteriga korterelamute vastu. Planeeritud 5 korterelamut on kavandatud maksimaalselt kahekorruselistena, seega madalamad kui olemasolevad, ning muudavad ülemineku kolmekorruselistelt kortermajadelt ühe- või kahekorruselistele üksikelamutele sujuvaks. Kortereid on planeeritud korterelamutesse valdavalt 4 ning ühte kortermajja maksimaalselt 6. Ridaelamud on planeeritud planeeringuala lõunaossa.

Ala edelaosas paikneva tiigi kõrvale Sompaa tee 46 kinnistule on planeeritud ühiskondlike ehitiste maa sihtotstarbega krunt, millele on võimalik rajada lasteaed, hooldekodu vms asutus.

Juurdepääs planeeringualale on ette nähtud Lepiku teelt ja Kõlviku teelt. Kõige lühem (ca 200 m) ja lihtsam võimalus juurdepääsuks põhitänavavõrgult planeeringualale on Pärnamäe teelt Kõlviku tee kaudu. Planeeringus tehakse ettepanek Lepiku tee ja Kõlviku tee ristmiku perspektiivseks lahendamiseks ringristmikuna.

Põhitänavaks planeeringualal on Päevakoera tänav, mis on hetkel ala lõunapiiril suletud Päevakoera tn 29 ja 30 kinnistute omanike poolt. Piirkonna elanikud on sulgenud osa kvartalisisesid teid tõkkepuude, aedade ja kividega, kuna teede omandiküsimus on lahendamata. Juurdepääsu võimaldamiseks planeeringuala kruntidele (nii planeeritud kui olemasolevatele kinnistutele) kui ka planeeringualaga piirnevatele kruntidele Sompaa tee 33 ja Sompaa tee 33a on planeeringuala täiendatud kvartalisisesest tänavalõikudega, millest üks kulgeb planeeringuala lõunapiiril ning ühendab Kõlviku põigu Päevakoera tänavalõigu kaudu Lepiku teega. Kõlviku põik planeeringuala lääneosas ning kaks juurdepääsutänavat on umbtänavad. Tänavamaa laiuseks on ette nähtud 12 m.

Kõik kvartalisisesed tänavad on ääristatud kõnniteega. Kavandatud on iseseisev kergliiklustee Kõlviku teelt tiigi kõrvale paiknevale mänguplatsiga haljasalale.

Eskiis on Kõlviku tee äärde kavandatud Pirita linnaosa üldplaneeringus ette nähtud 25 m laiune haljaskoridor koos liikumisrajaga, mis tagab ligipääsu Kloostrimetsa jalgradadele.

Eskiis on ette nähtud perspektiivse kergliiklustee rajamise võimalus ka Lepiku tee äärde. Eskiis nähakse ette 135 parkimiskohta.

2.4 Alternatiiv III

Vastavalt KSH programmile käsitletakse alternatiivina III lahendust, mille puhul planeeringuala jagatakse vaid üksikelumute kruntideks, mille suurus on vähemalt 1500 m². Lisaks nähakse riigimaale ette ühiskondlike ehitiste maad ja arvestatakse, et avalik ala oleks minimaalselt 5 % planeeritavast alast. Lisaks nähakse jälle ette Sompä tee pikendamist kuni Kõlviku teeni vastavalt KSH programmi staadiumis esitatud Pirita LOV ettepanekule.

Alternatiiv III eskiisjoonis on lisatud lissasse 2.

2.5 Alternatiiv IV

Alternatiivina IV käsitletakse DP koostamise käigus välja töötatud alternatiivi (seisuga 16.08.2021). Antud lahendus näeb ette riigile kuuluvale Sompä tee 46 kinnistule ühiskondlike ehitiste maa sihtotstarbe asemel elumumaa ja üldkasutatava maa sihtotstarvete määramist. Lisaks nähakse jälle ette Sompä tee pikendamist kuni Kõlviku teeni vastavalt Tallinna linna ametkondade ettepanekutele.

Antud DP lahendusega jagatakse planeeringuala kokku 44 krundiks – moodustatakse 32 elumumaa (nende hulgas 5 olemasolevat ja mittemuudetavat kinnistut, 1 olemasolev, millele on ette nähtud erastamise teel täiendava maariba juurde liitmise võimalus, ning üks ilma ehitusõigusega krunt, mis on võimalik erastada ja liita väljaspool planeeringuala asuva elumumaa krundiga), 2 maatulundusmaa (neist üks olemasolev ja mittemuudetav), 2 üldkasutatava maa ja 8 transpordimaa sihtotstarbega krunti.

Kruntide minimaalne suurus on 1500 m². Olemasolevate kruntide (Kõlviku põik 4, 6, 8 ja 10, Lepiku tee 49 ja 51 ning Päevakoera tn 35) suurusi planeeringus ei muudeta.

Ehitusõiguse määramisel uutele kruntidele on jälgitud, et täisehitusprotsent ei ületaks 15% ning kruntide hoonestustihedus 0,15 (välja arvatud olemasolevad hoonestatud krundid) nagu näeb ette Pirita linnaosa üldplaneering. See aitab säilitada piirkonnale iseloomulikke aed- ja metsalinna miljööd. Kuna üle 2 ha tervikalaga detailplaneeringus tuleb Pirita linnaosa üldplaneeringu kohaselt näha ette avalikult kasutatava haljastu rajamiseks ca 5% planeeritavast alast, siis on planeeringus ette nähtud 2 üldkasutatava maa krunti (krundid pos 35 ja 36) kogupindalaga 8 566 m² (10,5% planeeringualast), mis on mõeldud avalikuks kasutamiseks ning kus on ette nähtud säilitada ja korrastada väärtuslik kõrghaljastus. Lisaks on ette nähtud kaks suuremat olemasoleva maatulundusmaa sihtotstarbega krunti (krundid pos 33 ja 34) olemasoleva kõrghaljastusega haljakute säilitamiseks.

Kavandatud hoonete suuruse dikteerivad samuti Pirita linnaosa ÜP tingimused. Alale on planeeritud lisaks 6-le olemasolevale üksikelumule 16 kuni 2-korruselist eramut, üks paarismaja, kolm 3 boksiga ridaelamut, kolm kuni 6 korteriga ja kaks kuni 4 korteriga korterelamut. Hoonetele on lubatud maa-aluse korruse ehitamine. Hoonete maksimaalseks kõrguseks on kuni 9 m ümbristsevast maapinnast. Olemasolevaid hooneid planeeringus ei muudeta.

Korterelamud on kavandatud planeeringuala põhjaossa Kõlviku tee ääres paiknevatele kruntidele, mis jäävad teisel pool Kõlviku teed rajatud olemasolevate 3-korruseliste üle 11 m kõrguste 17

korteriga korterelamute vastu haljaskoridori taha. Planeeritud 5 korterelamut on kavandatud maksimaalselt kahekorruselistena, seega madalamad kui piirkonnas olemasolevad, ning nad muudavad ülemineku kolmekorruselistelt kortermajadelt ühe- või kahekorruseliste väikeelamutele sujuvamaks. Ridaelamud on planeeritud planeeringuala lõunaossa.

Juurdepääs planeeringualale on ette nähtud Lepiku teelt ja Kõlviku teelt. Samuti nähakse ette Kõlviku tee ja Sompaa tee ühendamine. Planeeringus tehakse ettepanek Lepiku tee ja Kõlviku tee ristmiku perspektiivseks lahendamiseks ringristmikuna. Põhitänavaks planeeringualal on Päevakoera tänav. Kõik kvartalisised tänavad on ääristatud kõnniteega. Eskiis on Kõlviku tee äärde kavandatud Pirita linnaosa üldplaneeringus ette nähtud 25 m laiune haljaskoridor koos liikumisrajaga, mis tagab ligipääsu Kloostrimetsa jalgradadele.

Alternatiiv IV eskiisjoonis on lisatud lisasse 2.

2.6 Alternatiiv V

Alternatiivina V käsitletakse DP koostamise käigus välja töötatud alternatiivi (seisuga 02.08.2024). Antud alternatiivi kohaselt korterelamuid DP alale ei kavandata. Planeeringuala jagatakse kokku 49 krundiks – moodustatakse 32 elumumaa, 2 maatulundusmaa, 6 üldkasutatava maa ja 9 transpordimaa sihtotstarbega krunti. Kõlviku tee äärne liikumisrajaga haljaskoridor, mis ühtlasi tagab ligipääsu Kloostrimetsa jalgradadele, on kavandatud eraldi üldkasutatava maa sihtotstarbega kruntidena. Riigile kuuluvast Sompaa tee 46 (KSH aruande koostamise ajal on maaüksuse valitseja on Regionaal ja Põllumajandusministeerium ja volitatud asutus Maa- ja Ruumiamet) kinnistust moodustatakse üks elumumaa sihtotstarbega krunt ja üks üldkasutatava maa krunt. Ehitusõiguse määramisel uutele kruntidele on jälgitud, et täisehitusprotsent ei ületaks 15% ning kruntide hoonestustihedus 0,15 (välja arvatud olemasolevad hoonestatud krundid) nagu näeb ette Pirita linnaosa üldplaneering. Kruntide minimaalne suurus on 1500 m² (va kaks maaüksust, mis on võimalik liita olemasolevate elumumaa kruntidega). Planeeritud on jalakäijate tee ühendamaks transpordimaa krundid pos 43 ja pos 47.

Alternatiiv V eskiisjoonis on lisatud lisasse 2.

2.7 Planeeringu keskkonnakoormust mõjutavad põhinäitajad erinevate alternatiivide puhul

Tabel 1. Planeeringu keskkonnakoormust mõjutavad põhinäitajad erinevate alternatiivide puhul.

Näitaja	Alternatiiv 0	Alternatiiv I	Alternatiiv II	Alternatiiv III	Alternatiiv IV	Alternatiiv V
Eluasemeüksuste arv	6	60	54	32	59	30
Ehitusalune pind, m ²	1640	9169	8965	8792	9013	7440
Parkimiskohtade arv	18	159	135	101	141	60
Hoonestustihedus	0.03	0.15	0.12	0.12	0.12	0.1

Üldkasutatav maa + maatulundusmaa, m ²	58182	8158	10240	10005	10491	19992
Teeühendused	Väljasõidud Kõlviku teele (2 tk)	Väljasõidud Kõlviku teele (2 tk), Piksepeni tänavale.	Väljasõidud Kõlviku teele (2 tk), Lepiku teele, Sompa teele, Piksepeni tänavale	Väljasõidud Kõlviku teele (2 tk), Lepiku teele, Piksepeni tänavale	Väljasõidud Kõlviku teele (2 tk), Lepiku teele, Sompa teele (Kõlviku-Sompa otseühendus), Piksepeni tänavale	Väljasõidud Kõlviku teele (2 tk), Lepiku teele, Sompa teele (Kõlviku-Sompa otseühendus), Piksepeni tänavale

3 Detailplaneeringu seos ülemuslike strateegiliste planeerimisdokumentidega

3.1 Tallinna arengustrateegia „Tallinn 2035“

Tallinna arengustrateegia „Tallinn 2035“¹ on vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 17.12.2020 määrusega nr 26.

Arengustrateegia seab strateegilised sihid ligi 15 aastaks. Linna uue arengustrateegia keskmes on kuus sihti:

- Loov maailmalinn
- Sõbralik linnaruum
- Terve Tallinn liigub
- Roheline pööre
- Heatahtlik kogukond
- Kodu, mis algab tänavast.

Strateegiliste sihtide saavutamise nimel peab töötama kogu linnaorganisatsioon koostöös linlaste, kogukondade, ettevõtjate, linnaregiooni omavalitsuste, riigi ja rahvusvaheliste partneritega. Arengustrateegia kohaselt on Tallinnas kvaliteetselt ehitatud linnaruumi rikastavad elujõulised rohe- ja veealad. Nii linnaruum, transport kui ka hooned on kõigile mugavalt ligipääsetavad. Iseseisvalt õues liikumine on turvaline kõigile, ka lastele ja eakatele. Inimesed liiguvad jalgsi ja mitmesuguste kergliiklus vahenditega, tagatud on kõigi turvalisus.

Tallinn on paljukeskuseline linn, kus enamusele elanikest on igapäevategevused ja -teenused 15 minuti jalgsikäigu kaugusel. Tallinnas on suuremaid ja väiksemaid keskusi, mis on kujunenud olulisteks igapäevasuhtluse paikadeks – neid iseloomustab kvaliteetne avalik ruum, tegevusvõimaluste ja inimeste rohusus. Linnatänav ei ole üksnes liikumistee, vaid ka meeldiv ja mitmekülgseid võimalusi pakkuv keskkond. Hästi kujundatud ruum vähendab kihutamist ja muud teistesse hoolimatut suhtumist. Tallinna tänavaid kujundatakse nende kohaväärtuse järgi, mis arvestab tänavaruumi iseloomu – olulisust jalakäijatele, ratturitele ja ühistranspordile ning autoliikluse ohutut korraldamist. Avalikus linnaruumis on võimalik leida meeldivaid kohti peatumiseks, ajaveetmiseks ja isegi töötamiseks.

Tallinna elukeskkond toetab inimeste head tervist. Värskes õhus liikuda ja aega veeta on meeldiv hoolimata sellest, milline ilm parajasti on. Suurem osa inimesi liigub Tallinna regioonis kiire ja kättesaadava ühistranspordiga, rattaga või jalgsi. Liikuvus on muutunud kasutajasõbralikuks teenuseks, mis võimaldab mugavalt ja säästlikult kombineerida erinevaid liikumisviise.

Detailplaneering on vastav „Tallinna arengustrateegias 2035“ toodud arengusuundadele, luues kõrge haljastuse osakaaluga uue elupiirkonna.

3.2 Pirita linnaosa üldplaneering

Tallinna Linnavolikogu 17. septembri 2009 otsusega nr 179 kehtestatud „[Pirita linnaosa üldplaneeringu](#)“ kohaselt on planeeritava maa-ala maakasutuse juhtotstarbeks määratud kõrghaljastuse säilitamisega väikeelamute ala. Alale võib ehitada väikeelamuid ja lähipiirkonda

¹ <https://strateegia.tallinn.ee/>

teenindavaid kaubandus-, teenindus-, haridus-, tervishoiu-, ja vabaaja harrastusega seonduvaid ettevõtteid ning asutusi, tehnoehitisi, parke, haljasalasid, mängu- ja spordiväljakuid jms.

Pirita linnaosa üldplaneeringu järgi peab haljaskoridori laius olema **võimaluse korral** vähemalt 50 m. *Haljaskoridori koos liikumisrajaga* – teede ja tänavate, kergliiklusteedega jms piirnevad ribajad poollooduslikud ja kultuurhaljakud, sh puisteed ja alleed, laius peab olema koos liikumisrajaga **võimaluse korral** vähemalt 25 m, et kindlustada Tallinna rohevõrgustiku ökoloogilise ja rekreatiivse funktsiooni toimimine.

Uute hoonestatavate kruntide puhul on maksimaalne täisehitusprotsent 15% ning lubatud hoonestustihedus krundil 0,15. Lubatud on rajada kuni üks maa-alune korrus.

Detailplaneering on kooskõlas Pirita linnaosa üldplaneeringuga.

3.3 Tallinna keskkonnastrateegia aastani 2030

Tallinna keskkonnastrateegia seab linnaruumi planeerimise valdkonnas järgnevad eesmärgid:

- Keskkonna kujundamise ja ruumilise arengu kavandamise tagamine, mis tasakaalustatult arvestab majandusliku, sotsiaalse ja kultuurilise keskkonna ning looduskeskkonna arengu pikaajalisi suundumusi ja vajadusi.
- Keskkonna ja elukvaliteedi pidev parendamine läbi planeerimisprotsessi. Linnaruumi säästlikumaks, ohutumaks ja inimkeskemaks muutmine, sh autoliikluse ohjamine linnas tervikuna.
- Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnamõju strateegiline hindamine kujunemine tõhusaks keskkonnakorralduslikuks vahendiks, mis on omavalitsusele abiks kõige sobilikuma lahenduse valikul ja otsuse tegemisel.
- Rohelise Pealinna tiitli saavutamine aastaks 2018.

Eesmärkide saavutamiseks tuuakse muuseas välja meetmed:

- Kvaliteetse ja inimkeskse linnaruumi planeerimise tõhustamine, kus tähtsustatakse võimalikult palju avalikku ruumi ja keskkonnaaspekte.
- Detailplaneeringute koostamine kooskõlas üldplaneeringu põhilahendusega. Üldplaneeringu muutmise võimaldamine vaid väga hoolikalt põhjendatud vajaduse korral erandjuhtudel.
- Arengualade ja hoonestuse planeerimisel ja projekteerimisel keskkonnasäästlike lahendustega arvestamine ja nende rakendamine, sh haljastuse maksimaalne säilitamine ja uue rajamine, säästlike energia-, vee-, sh sademevee jm ressursside kasutamise lahenduste väljatöötamine ja rakendamine, linnustikule ja loomastikule elupaikade säilitamine ja loomine (sh nt haljaskatused pakuvad võimalusi nii sademevee sidumiseks kui elustikule elu- ja toitumispaiku).
- Maakasutuse suunamine lähtuvalt olemasolevast ja kavandatavast transpordisüsteemist - töö- ja elukohti eelisarendatakse ja suunatakse ühistranspordiliinide lähedastesse piirkondadesse. Senisest vähem autokeskne planeerimine aitab linnaruumi tihendamise kaudu vähendada autokasutuse vajadust. Uute teede ja ristmike planeerimise ja projekteerimisega ei tohiks soodustada autostumise taseme suurenemist.
- Valginnastumise ohjamine - soodustatakse mõõdukat linnaruumi tihendamist ja arendustegevust elanikkonna kasvuks linnapiiride sees, kuid seejuures ei tohi areng

toimuda looduskeskkonna arvelt. Keskenduda tuleb kvaliteetse linnaruumi kujunemisele, sh ka olemasoleva hoonestuse renoveerimise ja rekonstrueerimise kaudu ning arenduse suunamisega pigem endistele tööstusaladele ja mahajäetud jäätmaadele. Planeerimise kaudu välditakse monofunktsionaalse ja kaootilise asustuse kujunemist.

Detailplaneeringut võib pidada keskkonnanstrateegia eesmärkidega kooskõlas olevaks, sest tegu on olemasolevate hoonestusalade vahelise ala tihendamise ja planeerimisega.

3.4 Kliimaneutraalne Tallinn. Tallinna säästva energiamajanduse ja kliima muutustega kohanemise kava 2030

Tallinna pikaajalise kliimakava eesmärk on pealinn saada 2050. aastaks kliimaneutraalseks. Kliimaneutraalse Tallinna kava seab eesmärgi välja töötada kogukondlike taastuenergiaühistute mudel, edendada rattaliiklust, parandada ühistranspordi ligipääsetavust ning toetada korterelamute tervikrekonstrueerimist arvestades energiatõhususe nõudeid. Arengudokument täpsustab kõiki valdkondi arvestades kehtiva pikaajalise arengustrateegia „Tallinn 2035“ rohelise pöörde alaeesmärgi täitmist. „Kliimaneutraalses Tallinnas“ on seatud eesmärgid nii kliimamuutuste leevendamiseks kui ka nendega kohanemiseks: vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside (edaspidi KHG) heitkogust 40% ning püüelda kliimaneutraalsuse saavutamise poole; kavandada tegevusi, et paremini kohaneda kliimamuutustest tingitud muutuste ja riskidega.

Nende eesmärkide saavutamiseks rakendatavad meetmed on jagatud suundadeks:

- hoonestu KHG heite vähendamine;
- transpordi KHG heite vähendamine;
- energiamajanduse KHG heite vähendamine;
- kliimamuutustega kohanemine;
- kliimamuutustega seotud teadlikkuse ja administratiivse võimekuse suurendamine.

Transpordisektori KHG heite vähendamise meetmete all on välja toodud sundliiklust ja autostumist vähendav ruumiplaneerimine ja liikuvuskorraldus. Tegevusena hõlmab see eri liikumisviise arvestavate terviklike tänavate planeerimist, tänavate rekonstrueerimist ja uute ehitamist, lähtudes üheksa tänavatüübi põhimõttest².

Maakasutuse ja planeerimisega seotud meetmete all on kirjeldatud meetmed, mis aitavad eelkõige vähendada kliimamuutuste mõju veemajandusele, tervisele, transpordile ja hoonestule. Esile on tõstetud on sidus ja toimiv rohetaristu sh tänavahaljastuses (sh parklates) kõrghaljastuse osakaalu suurendamine.

Detailplaneeringut võib pidada pikaajalise kliimakava eesmärkidega kooskõlas olevaks, kuna alternatiivide hulgas on lahendusi, mis tagavad võimalikult terviklikult planeeringuala väärtuslikemate metsakoosluste säilimise ja näevad ette kvartalisestest tänavate äärde tervikliku kergteede võrgustiku.

² <https://strateegia.tallinn.ee/liikuvus>

3.5 Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035

[Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava](#) ehk liikuvuse valdkonna arengukava 2035 (edaspidi liikuvuskava) lähtub arengustrateegia „Tallinn 2035“ strateegilistest sihtidest ja liikuvuse tegevusvaldkonnast ning strateegia kaudu ka ÜRO säästva arengu eesmärkidest. Liikuvuskava on tihedalt seotud Tallinna kliimakavaga, Eesti riikliku transpordi ja liikuvuse arengukava ja Harju maakonna arengustrateegiaga.

Detailplaneeringute koostamisel lähtutakse põhimõttest, et vähemalt 70% planeeringuala elanikest ja töötajatest liigub (saab teha seda mugavalt) üldiselt teisiti kui isikliku autoga. Linna eri piirkondades võib see osakaal erineda, olles keskustevälistel aladel 70% ning kesklinnas ja teistes keskustes 80–90%. Detailplaneeringute koostamisel tuleb muuhulgas seada tingimused hea jalgsi liikumise keskkonna loomiseks, võimalusel teekondade võrgustiku tihendamiseks ja säilitamiseks ning parima ühenduse loomiseks ühistranspordivõrgustikuga ning tänavaruumi kavandamisel määrata detailplaneeringute mahus rakendatav tänavatüüp või lähtuda olemasoleval tänaval juba määratud tänavatüübist ja rakendada vastavaid põhimõtteid. Detailplaneeringute (ehitusõiguse) elluviimine tuleb jaotada etappideks ja siduda liikuvuseesmärkide ning sotsiaalse ja tehnilise taristu väljaehitamisega.

Detailplaneeringut võib pidada jätkusuutliku linnaliikuvuse kava eesmärkidega kooskõlas olevaks, kuna alternatiivide hulgas on lahendusi, mis näevad ette kvartalisestest tänavate äärde tervikliku kergteede võrgustiku.

3.6 Kehtivad detailplaneeringud

Planeeritaval maa-alal, Kõlviku tee ja Lepiku tee maa-alal, kehtivad osaliselt Tallinna Linnavolikogu 16. oktoobri 1997 otsusega nr 187 kehtestatud „[Lepiku tee 50a ja 50b kinnistute detailplaneering](#)” (DP001230), Tallinna Linnavolikogu 16. detsembri 1999 otsusega nr 293 kehtestatud „[Lepiku tee 60, 55a ja Kõlviku tee 2a, 2b, 3a ja 5a maa-ala detailplaneering](#)” (DP002090) ning Tallinna Linnavolikogu 8. märtsi 2001 otsusega nr 61 kehtestatud „[Lepiku tee 42 kinnistu detailplaneering](#)” (DP002400).

Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 kinnistute ja lähiala detailplaneeringu kehtestamisel muutuvad ülalnimetatud detailplaneeringud käesolevas detailplaneeringus käsitletava maa-ala osas kehtetuks.

3.7 Piirkonna teised planeeringud

Planeeringuga haaratud ala asub Tallinna linna atraktiivses ja seetõttu aktiivselt arendatavas piirkonnas ning kuna keskkonnamõjude hindamise aspektist (eeskätt võimalike koosmõjude hindamisel) on oluline ka planeeringuala piirkonna arengusuunad, siis siinkohal käsitleme ka planeeritava ala lähialade võimalikke arengusuundi vastavalt menetluses olevatele või juba kehtestatud detailplaneeringutele.

Planeeritava maa-ala kohta on algatatud detailplaneering Tallinna Linnavalitsuse 1. oktoobri 2003 korraldusega nr 2180-k “Endise Varreta kinnistu detailplaneeringu koostamise algatamine”, eesmärgiga endise Varreta kinnistu maa-alal kruntide moodustamine ja üksikelanute ehitamine. Käesoleva DP algatamise korraldusega 04.03.2015 nr 292-k on nimetatud korraldus tunnistatud kehtetuks.

Arvestatavad detailplaneeringud lähipiirkonnas on:

- Somp tee 33a kinnistu detailplaneering (DP037600). Algatatud 17.03.2014.a.

- Lepiku tee 45A kinnistu detailplaneering (DP001120). Kehtestatud 22.12.1997.a.
- Somp tee 27A krundi detailplaneering (DP004920). Kehtestatud 21.03.2002.a.
- Endise kinnistu Kase 151 detailplaneering (DP007530). Kehtestatud 07.04.2004.a.

Planeeritava maa-alal kehtivad Kõlviku tee ja Lepiku tee maa-alal **osaliselt** Lepiku tee 50a ja 50b kinnistute detailplaneering, Lepiku tee 60, 55a ja Kõlviku tee 2a, 2b, 3a ja 5a maa-ala detailplaneering ning Lepiku tee 42 kinnistu detailplaneering. Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 kinnistute ja lähiala detailplaneeringu kehtestamise korral muutuvad nimetatud detailplaneeringud kattuva maa-ala osas kehtetuks.

Koostatava Somp tee 33a kinnistu DP juurdepääsutee ja tehnovõrkude lahendus sõltub asukoha tõttu otseselt Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 kinnistute ja lähiala detailplaneeringu lahendusest.

4 Mõjutatava keskkonna kirjeldus

Käesolev peatükk annab ülevaate kavandatava tegevusega potentsiaalselt mõjutatava ala seisukorrast käesoleval ajal. Kuna tegu on detailplaneeringu koostamisega, millega ei kavandata olulise ruumilise mõjuga objekte, siis võib planeeringu otseseks mõjualaks pidada planeeringuala ning kaudselt mõjutavaks alaks planeeringuala kontaktvööndit.

4.1 Üldandmed

Planeeritav ala asub Tallinnas Pirita linnaosas, Lepiku asumis, Lepiku tee 49 ja 51, Päevakoera tn 32, 35, 41, Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 ja Sompaa tee 46 kinnistutel.

Planeeritav ala suurus on 8,78 ha. Planeeritava territooriumi keskele jäävad Lepiku tee 49 ja 51 kinnistud ning lõunaosasse jäävad Kõlviku põik 4, 6, 8 ja 10 kinnistud on elamumaa sihtotstarbega ja hoonestatud üksikelamute ja kõrvalhoonetega. Kõlviku põik 4 kinnistu suurus on 1228 m², Kõlviku põik 6 kinnistu 1469 m², Kõlviku põik 8 kinnistu 1919 m² ja Kõlviku põik 10 kinnistu 2132 m².

Lepiku tee 49 krundi suurus on 1712 m² ja seal paikneb 1 ühekorruseline elamu ja 2 abihoonet (ilma õigusliku aluseta püstitatud). Lepiku tee 51 krundi suurus on 1745 m² ja seal asub 1 kahekorruseline elamu. Kõlviku põik 4 krundil paikneb 1 kahekorruseline hoone. Kõlviku põik 6 krundil paiknevad 1 kahekorruseline elamu ja 3 abihoonet. Kõlviku tee 8 krundil paikneb 1 ühekorruseline elamu ning 1 abihoone (ilma õigusliku aluseta püstitatud). Kõlviku tee 10 krundil asuvad 1 ühekorruseline elamu ning 1 abihoone (ilma õigusliku aluseta püstitatud). Ülejäänud planeeringuala on formaalselt hoonestamata.

Päevakoera tn 32 kinnistu suurus on 34 763 m² ja sihtotstarve on maatulundusmaa. Kinnistul paikneb kolm abihoonet (ilma õigusliku aluseta püstitatud). Kõrvalasuvale Piksepeni tn 7 kinnistule on ehitatud elamu, mis osaliselt (4 m²) ulatub Päevakoera tn 32 kinnistule.

Päevakoera tn 35 kinnistu suurus on 1133 m² ja maakasutuse sihtotstarve on maatulundusmaa. Kinnistu on hoonestamata.

Päevakoera tn 41 kinnistu suurus on 23 419 m² ja sihtotstarve on maatulundusmaa. Kinnistu on hoonestamata, kuid kinnistut läbib Lepiku peakraav.

Lisaks paiknevad alal järgmised Tallinna linnale kuuluvad transpordimaa sihtotstarbega kinnistud: Kõlviku tee T6, Kõlviku tee lõik 7, Kõlviku tee T8, Kõlviku tee lõik 9, Lepiku tee lõik 1 ja Päevakoera tänav T9. Osaliselt jäävad planeeringualale transpordimaa sihtotstarbega Kõlviku tee T5 ja Kõlviku tee T10 kinnistud.

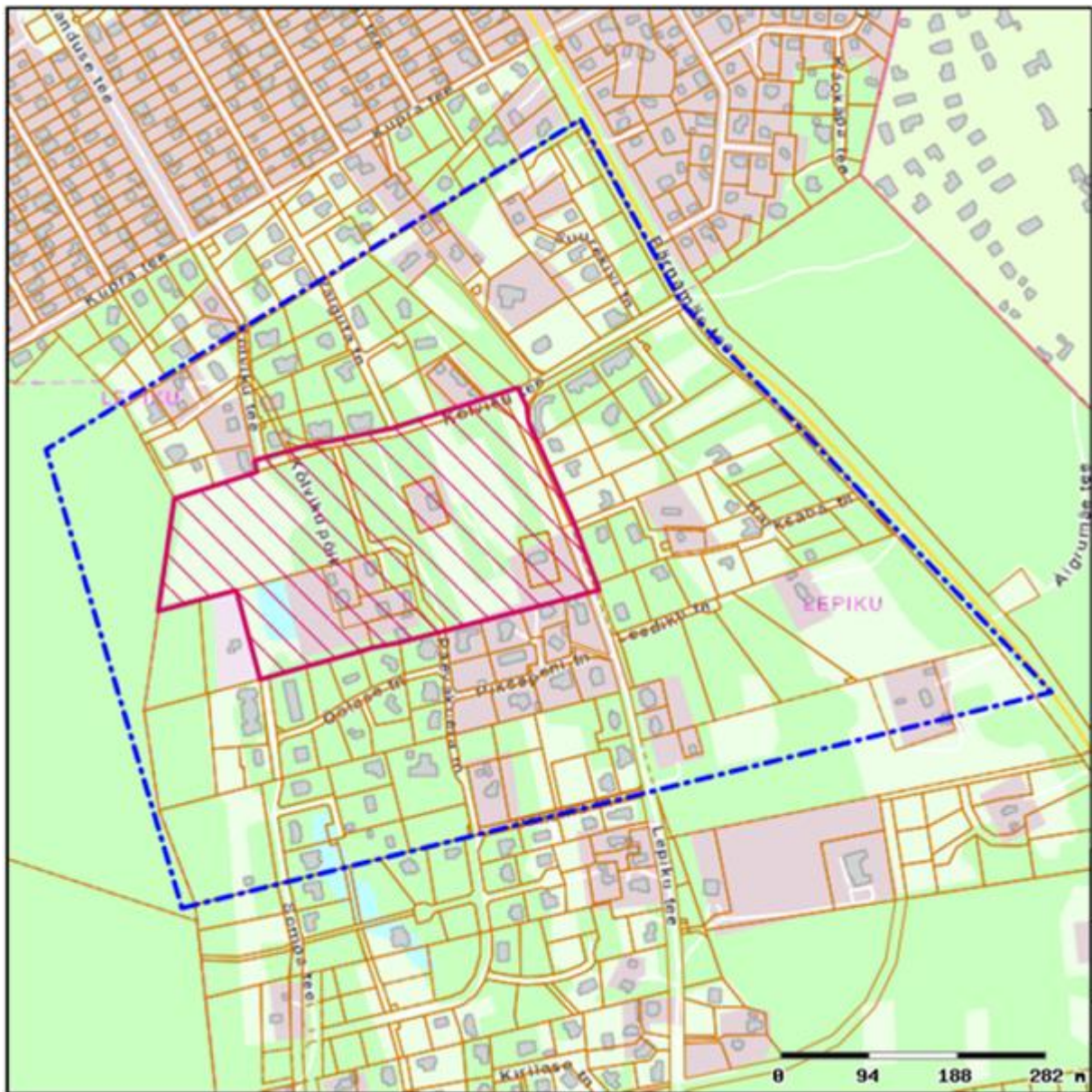
Asukoha mõttes külgneb planeeritav ala põhjast Kõlviku teega ja idast Lepiku teega. Tänavate ääres on ala naabrid Kõlviku tee 14 ja 20 kinnistud ning Kõlviku tee äärsed elamumaa krundid, lõunas Sompaa tee 33 ja 33a, Päevakoera tn 29 ja 30, Öölase tn 7, Piksepeni tn 5 ja 7, Lepiku tee 45a krundid. Kinnistust ida suunas jäävad Kõlviku tee äärsed eraomanduses elamumaa krundid, lääne suunas on riigimaa, kus Kloostrimets on piirkonna ja ka kogu Tallinna üks suuremaid metsamassiive ning kuulub Pirita jõeoru maastikukaitseala koosseisu. Planeeringualast ida pool paikneb Pärnamäe kalmistu ja edelaosas Metsakalmistu.

Planeeritav ala on valdavas osas kaetud kõrghaljastusega.

Ala reljeef tõuseb ühtlaselt Lepiku tee suunas. Kõrguste vahemik ulatub 20.00 – 24.50. Kõige madalamad piirkonnad on kraavide kaldad, kõige kõrgem piirkond asub Lepiku tee ääres.

4.2 Tänavad ja liikluskorraldus

Ala piirneb põhjas Kõlviku teega ja idas Lepiku teega. Lõunasse jäävad Sompaa tee ja Päevakoera tänav. Kõlviku teelt pääseb Aianduse tee, mis omakorda viib Randvere tee. Samuti on võimalik sõita Kõlviku teelt Pärnamäe tee, kus asuvad lähimad ühistranspordipeatused (Kõlviku tee peatus, kaugus ca 250 m). Mööda Lepiku teed või Sompaa teed lõuna poole minnes pääseb Kloostrimetsa tee. Otsene juurdepääs planeeringualale on Lepiku teelt ja Kõlviku teelt. Ühendus Kõlviku tee ja Aianduse tee kaudu Randvere tee on üks põhilistest ühendustest kesklinna suunas (planeeringualalt Randvere tee ca 700 m). Ühendus Lepiku tee kaudu Kloostrimetsa tee on teine põhilistest ühendustest kesklinna suunas ja kuigi kaugus planeeringualast Merivälja tee – Kloostrimetsa tee ristmikule on sama, mis Aianduse tänavat kasutades, on teepikkus põhitänavavõrgule jõudmiseks 2 korda pikem (planeeringualalt Kloostrimetsa tee ca 1,4 km).



Joonis 1. Detailplaneeringuala paiknemine. Punasega tähistatud planeeritav ala, sinisega tähistatud kontaktvööndi piir. Alus: Tallinna planeeringute register.

Käesoleval ajal puudub planeeringuala ühendus Sompaa teega.

4.3 Looduskeskkond

4.3.1 Geoloogia ja hüdrogeoloogia

Planeeringuala geoloogilisi uuringuid teostatud ei ole.

Ala lähiümbruses on tehtud järgmised ehitusgeoloogilised uuringud (Ehitusgeoloogia fondi nr):

- EGF-28942 OÜ REI Geotehnika töö nr 746-02 „Tallinn, Sompaa tee 29/31 elamu ehitusgeoloogiline uuring“. Tallinn 2002.
- EGF-32694 OÜ REI Geotehnika töö nr 2843-11 „Tallinn Öölase tn 4 elamu ehitusgeoloogiline uuring“. Tallinn 2011.
- EGF-33158 Maves AS töö nr 14094, „Tallinna Pirita linnaosa Sompaa tee 33a kinnistu ehitusgeoloogilise uuring“. Tallinn 2014.

Piirkonna hüdrogeoloogiat on täpsustatud Maves AS poolt koostatud „Tallinna Lepiku - Laiaküla piirkonna ehitus- ja hüdrogeoloogiliste tingimuste hinnangus“, töö nr 1058, Tallinn 2001.

Piirkond paikneb Põhja-Eesti rannikumadalikul, mattunud Merivälja ürgoru kohal. Pinnakate ülaosa koosneb mere- ja soo setetest, mida katab muld. Aluspõhja moodustab peamiselt Alam-Kambriumi Lontova lademe savi ca 70 m sügavusel maapinnast. Pinnakatte uuritud alal moodustavad merelised liivad või kruusad, jääjõelised setted ja jäätekkeline moreen. Pinnakatte paksus ürgoru piires on üle 75 m. Pindmiseks kihiks on enamasti turbamuld, selle peal möll, mis on hall, kohev kuni kesktihe, niiske kuni veeküllastunud ja sisaldab kuni 3 cm paksusi pehme savi vahekihte. Allpool leidub möllsavi, mis on pruunikashall ja pehme konsistentsiga ning sisaldab õhukesti (kuni 2 cm) mölli vahekihte. Möllsavi all on peenliiv. Peenliiv on hall, kohev kuni kesktihe ja veeküllastunud. Peenliiv sisaldab orgaanilise aine vahekihte, allpool kohati ka kruusa. Põhjavett drenivad olemasolevad kraavid.

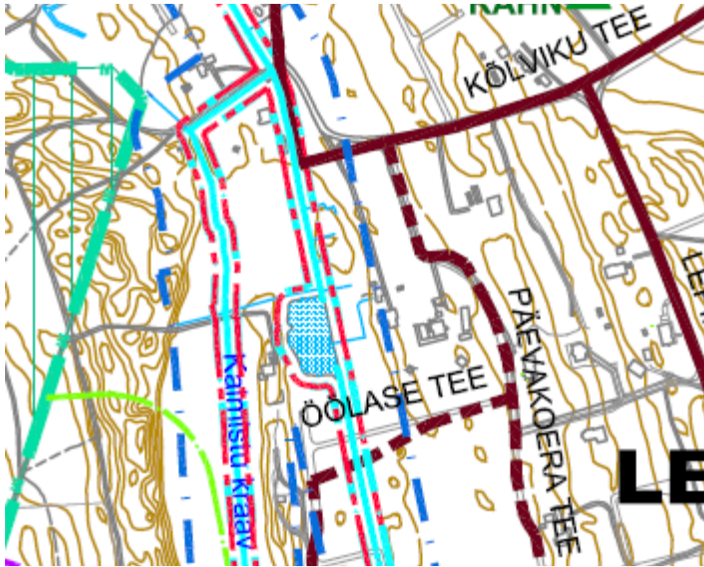
Piirkonnas levib kolm põhjavee kihti: vabapinnaline maapinnalähedane põhjaveekiht (pinnasevesi); Merivälja ürgoru piires levib surveiline kvaternaari veekiht; Randvere tee piirkonnas ordoviitsiumi-kambriumi veekiht. Põhjavee esimene kiht on kaitsmata maapinnalt lähtuva reostuse eest. Pinnasevesi (põhjavee esimene vabapinnaline kiht) on uuritud alal seotud mereliste liiv- ja jämpurdpinnastega. Veetase piirkonnas on maapinnalähedane jäädes 0...2,6 m sügavusele maapinnast. Veetaseme kõikumise amplituudiks on siin 0,5...0,7 m. Pinnasevee voolu suund on lääne või edela poole. Liigniiskuse põhjuseks on vee kogunemine piirkonna madalamasse lääne- ja edelaossa, kus looduslik drenaaž puudub.

Ehitusgeoloogilised tingimused on suhteliselt head. Kaevetöödel tuleb arvestada sellega, et tolmlüü ei ole püsiv. Pinna(se)vee tase alal on enamasti kõrge.

4.3.2 Pinnavesi

Põhikaardi alusel läbivad Päevakoera tn 41 kinnistut kraavid ning Sompaa tee 46 kinnistul paikneb läbivooluga tiik. Eesti Looduse Infosüsteemi andmetel läbib ala Lepiku kraav (VEE1089206), mis on alla 10 km² valgala, 2,5 km pikk Pirita jõkke suubuv kraav.

Pirita linnaosa üldplaneeringu kitsenduste ja piirangute joonise alusel läbivad planeeringuala Kalmistu kraav ja Lepiku peakraav. Lepiku peakraavi suubuvad sademeveed Randvere tee ja Pärnamäe tee vaheliselt alalt. Kraavid on vajalikud liig- ja sademevee ärajuhtimiseks peamiselt Mähe aedlinna alalt ja Lepiku asumiga maadelt.



Joonis 2. Planeeritava piirkonna kraavide paiknemine. Väljavõte Pirita linnaosa üldplaneeringu kitsenduste joonisest.

Planeeringuala edelaosas asuvale riigimaale jääb Lepiku peakraaviga ühenduses olev tiik. Sademeveega satub kraavi ja tiiki tahkeid osakesi, mis settivad tiigis. Kraavi ei juhitava reovett.

Kalmistu kraavile ja Lepiku peakraavile (Lepiku kraav, valgalaga alla 10 km²) looduskaitseadusele üldplaneeringuga määratud piiranguvööndi ulatuseks 50 m ja ehituskeeluvööndiks 10 m. Tulenevalt veeseadusest on veekaitsevööndi ulatus 10 m. Looduskaitseaduse kohaselt on kalda ehituskeeluvööndis uute hoonete ja rajatiste ehitamine keelatud. Ehituskeeld ei laiene: hajaasustuses olemasoleva elamu õuemaale ehitatavale uuele ehitisele, mis ei jää veekaitsevööndisse; tiheasustusalal ehituskeeluvööndis varem väljakujunenud ehitusjoonest maismaa suunas olemasolevate ehitiste vahele uue ehitise püstitamisele; kalda kindlustusrajatisele; supelranna teenindamiseks vajalikule rajatisele; maaparandussüsteemile, välja arvatud poldrile; olemasoleva ehitise esmakordsele juurdeehitisele juhul, kui juurdeehitise maht on väiksem kui üks kolmandik olemasoleva ehitise kubatuurist; piirdeaedadele; piirivalve rajatisele; maakaabelliinile; olemasoleva elamu tarbeks rajatavale tehnovõrgule ja -rajatisele.

Ehituskeeld ei laiene kehtestatud detailplaneeringuga või kehtestatud üldplaneeringuga kavandatud: pinnavee veehaarde ehitisele; sadamaehitisele ja veeliiklusrajatisele; ranna kindlustusrajatisele; hüdrograafiateenistuse ja seirejaama ehitisele; kalakasvatusehitisele; riigikaitse, piirivalve ja päästeasutuse ehitisele; tehnovõrgule ja -rajatisele; sillale; avalikult kasutatavale teele; raudteele.

Kalda piiranguvööndis on keelatud: reoveesette laotamine; matmispaiga rajamine; jäätmete töötlemiseks või ladustamiseks määratud ehitise rajamine ja laiendamine, välja arvatud sadamas; maavara kaevandamine; mootorsõidukiga sõitmine väljaspool selleks määratud teid ning maastikusõidukiga sõitmine, välja arvatud riiklikuks seireks, kaitstava loodusobjekti valitsemisega seotud töödeks või tiheasustusalal haljasala hooldustöödeks, kutselise või harrastuskalapüügi õigusega isikul kalapüügiks vajaliku veesõiduki veekogusse viimiseks, pilliroo varumiseks ja adru kogumiseks ning maatulundusmaal metsamajandustöödeks ja põllumajandustöödeks.

Veekaitsevööndis on veeseaduse kohaselt keelatud: maavarade ja maa-ainese kaevandamine ning geoloogilise uuringu teostamine; puu- ja põõsarinde raie ilma Keskkonnaameti nõusolekuta, välja arvatud raie maaparandussüsteemi eesvoolul maaparandushoiutööde tegemisel;

majandustegevus, välja arvatud veest väljauhutud taimestiku eemaldamine, heina niitmine, roo lõikamine ja heina ning roo koristamine ning karjatamine käesoleva seaduses sätestatud tingimustel; väetise, keemilise taimekaitsevahendi ja reoveesette kasutamine ning sõnnikuhoidla või -auna paigaldamine. Lubatud on taimekaitsevahendi kasutamine taimehaiguste korral ja kahjurite puhanguliste kollete likvideerimisel Keskkonnaameti igakordsel loal.

Lepiku peakraavi lähteks on võetud ristumiskoht Kupra tee kraaviga. Tegu on põhjalõunasuunalise luidetevahelistes lohkudes paikneva kraaviga. Lepiku peakraav suubub Pirita jõkke läbi Botaanikaai tiikide.

Mõned varasemate planeeringute lahendused (Lumiku tänaval, Täpiku tänaval) on näinud ette Lepiku peakraavi kinniajamist ja torustamist. Sügiselase tänaval piirkonnas on kraavi sängi ka ümber tõstetud. Paljudes planeeringutes on planeeritud tee kraavi servale. Mitmes kohas on tekkinud pudelikaelad, sest tegelikud rajatud toru läbimõõdud on oluliselt väiksemad kui arvutuslikult vajalikud läbimõõdud.

Planeeringuala lääneserva läbiva Kalmistu kraavi puhul on käesolevaks ajaks tegemist lokaalset kuivendusefekti omava veejuhtmega. Transiitvoolu planeeringuala ulatuses pole, sest Kõlviku tee 12, 14, 16 kruntidel on kraav asendatud drenaažitorustikuga ning suunatud Lepiku peakraavi, seega Kalmistu kraavi valgala ning ka vooluhulgad on väikesed. Üldiselt on kraav ja kraavikaldad võsastunud ja vajavad setetest ja võsast puhastamist.

Pirita üldplaneeringu sademevee ärajuhtimise lahendus näeb ette mõlema Sompa tee äärse kraavi (Lepiku peakraavi ja Kalmistu kraavi) säilimise lahtiste veekogudena. See tagab kraavide valgalal elutingimusteks sobiva veerežiimi, väldib üleujutuste tekkimist ning võimaldab kinnistuid hoonestada sõltumata nende arendamise ajast ja järjekorrast.

4.3.3 Radoon

Radoon on looduslik radioaktiivne gaas. Värvitu ja lõhnata radoon kuulub inertsgaaside hulka, see tähendab, et ta ei osale keemilistes reaktsioonides. Vees võib ta lahustuda, samuti ka veres ja koevedelikes. Gaasiline olek teeb ta eriliseks teiste uraanirea elementide hulgas, andes talle suurema liikuvuse. Seega, tekkides uraani sisaldavas aines (pinnas, kivim, ehitusmaterjal) on radooni aatom võimeline liikuma aine pooridesse. Sealt edasi on võimalik liikumine difusiooni teel, samuti ka transpordituna õhu ja veega. Kuna radooni radioaktiivse lagunemise poolestusaeg on lühike, 3,8 ööpäeva, siis difusiooni teel on tema levik küllalt piiratud. Maapinnast õhku pääsenud radoon hajub atmosfääris - tema sisaldus välisõhus on ainult 10-20 Bq/m³³.

Radooni peetakse suitsetamise järel oluliseks kopsuvähi riskiteguriks.

Eesti Geoloogiakeskuse koostatud Harjumaa pinnase radooniriski kaardi järgi jääb planeeritav ala kõrge radoonisaldusega piirkonda.

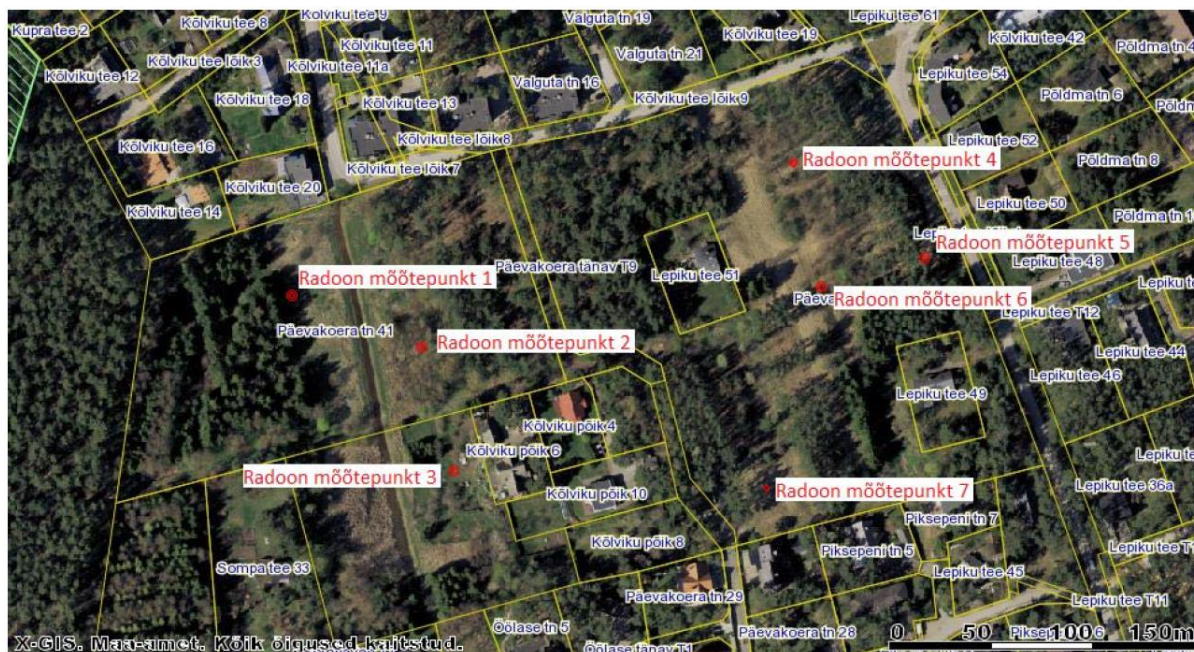
KSH koostamisel teostati Radoonitõrjekeskuse (AS Tulelaev) poolt 2015. a maikuus täpsustav pinnase radooniuuring⁴.

³ <https://kliimaministerium.ee/elurikkus-keskkonnakaitse/kiirgus/radoon>

⁴ Radoonitõrjekeskus. 2015. Päevakoera 32 ja 41, Tallinnas asuval kinnistul radoonitaseme määramine maapinnas ning radooniohtlikkuse hinnang.

Tabel 2. Radooni mõõtmise tulemus vastavates mõõtepunktides.

1)	48 kBq/m³	± 4,8
2)	46 kBq/m³	± 4,6
3)	52 kBq/m³	± 5,2
4)	39 kBq/m³	± 3,9
5)	40 kBq/m³	± 4,0
6)	44 kBq/m³	± 4,4
7)	57 kBq/m³	± 5,7



Joonis 3. Radoonitaseme mõõtmise punktid. Alus: Radoonitõrjekeskus.

Hoonete projekteerimisel on soovitatav arvestada radoonikaitsemeetmetega, nt kasutada radoonikilet ning vundamendi tuulutust (radoonikaevud). Kõik vundamenti läbivad kommunikatsioonid tuleb hoolikalt hermetiseerida. Lisaks rajada nõuetele vastav ventilatsioon.

4.3.4 Kaitsealused objektid

Planeeringuala piirneb lääne suunas Kloostrimetsaga, mis on samas Tallinna üks suuremaid metsamassiive ning kuulub Pirita jõeoru maastikukaitseala koosseisu. Maastikukaitseala asub Tallinna linna ja Jõelähtme valla territooriumil ning omab kaitsestaatust 1957. aastast. Kaitseala eesmärgiks on Pirita jõeoru, sealsete terrasside, paljandite ja taimekoosluste kaitse ning tutvustamine.

Ala omab olulist puhkemajanduslikku tähtsust. Kaitsealale jääb Tallinna Botaanikaäed ja arheoloogiamälestis Iru linnamägi. Kaitseala ilmestavad luited ning Pirita jõe ürgoru terrassid, millel kasvavad 150-200 aastased männikud, jõe kaldale jäävad liigirikkad lehtpuupuistud. Alal kasvab mitmeid kaitstavaid taimi nagu roosa merikann (*Armeria maritima*), aas-karukell (*Pulsatilla pratensis*), roomav öövilge (*Goodyera repens*), laialehine neiuvaip (*Epipactis helleborine*). Maastikukaitseala pindala on kokku 707.1 ha, millest maismaa moodustab 671.7 ha ning siseveekogude pindala on 35,4 ha.

Samas kuulub maastikukaitseala Natura 2000 võrgustikku Pirita loodusala koosseisus. Loodusala eesmärk on loodusdirektiivi I lisas nimetatud kaitstavate elupaigatüüpide metsastunud luited (2180), jõed ja ojad (3260), liigirikkad niidud lubjavaesel mullal (*6270), niiskuslembesed

kõrgrohostud (6430), lamminiidud (6450), aas-rebasesaba ja ürt-punanupuga niidud (6510) ning puisniidud (6530*) kaitse ning II lisas nimetatud liikide, mille isendite elupaiku kaitstakse, on tiigilendlane (*Myotis dasycneme*), saarmas (*Lutra lutra*), paksukojaline jõekarp (*Unio crassus*), harilik hink (*Cobitis taenia*), harilik võldas (*Cottus gobio*), jõesilm (*Lampetra fluviatilis*) ja lõhe (*Salmo salar*).

Planeeritavast alast ca 100 m kirdes Lepiku tee 58 kinnistul (78402:205:1130) paikneb Suurekivi rahn, mis on kaitstav looduse üksikobjekt (KL04000150).

4.3.5 Puittaimed

Planeeritaval alal kasvab märkimisväärselt kõrghaljastust, millest kõige väärtuslikum jääb ala keskossa Lepiku tee 51 kinnistust lääne- ja loodepoole. Alal on teostatud puittaimestiku hinnangud 2011⁵ ja 2015⁶, 2020⁷ a on lisaks koostatud taimekoosluste inventuur. Viimane puittaimestiku hinnang ajakohastab 2011.a teostatud hinnangut ja seega lähtutakse KSHs 2015. a puittaimestiku hinnangust ja 2020 a taimekoosluste inventuurist.

Planeeringuga hõlmatud alal on ülekaalus looduslikku päritolu või istutatud puistud ja puude rühmad. Kuivõrd reljeef, mullad ja inimõju tugevus alal on muutlikud, on varieeruv puittaimestiku liigiline ja vanuseline struktuur, puistute või rühmade tihedus ja haljastuslik väärtus. Suuremaid alasid hõlmavad kuivendatud madalsoo kasvukohatüübi kuusikud ja sookaasikud ning mustika ja pohla kasvukohatüübi männikud.

Sompa tee 33 kinnistust ida pool piirneval jätkuvalt riigi omandis oleval alal paikneb osa meisteraednik Mati Laane poolt kogutud taimekollektsioonist, mis annab olulise osa uuringuala liigi- ja sordirikkusest. Tüüpilist aiataimestikku on veel Kõlviku põik 4, 6, 8 ja 10 ning Lepiku tee 49 ja 51 õuealadel. Kuivõrd õuealadele välitöödel juurde ei pääsenud (v.a. Kõlviku põik 6 alale), siis on õuealade puittaimestiku kirjeldused hinnangus ebatäiuslikud.

Päevakoera tn. 41 madalamas lääneosas on kuivendatud madalsoo- ja gleimuldadel endise heinamaa alal hakanud kasvama sookased, mille vahele on istutatud rühmadena juurde harilikke kuuski ja vähesel määral harilikke mände. Osa kaski on tänapäevaks likvideeritud ja harvendatud on ka mõnda kuuskede rühma.

Praeguseks on enamik istutatud kuused vanuses 25–40 aastat. Osa kuuskede rühmi on jäänud õigeaegselt harvendamata. Õigeaegne puhastusraie (raie 11–20 aastat pärast kultuuri istutamist) on kultuuris jäänud tegemata ja kõrvaldamata on jäänud osa kasvuruumi mitte omavatest kuuskedest ja samuti mõned kuuski varjavad kased. Tihedates rühmades on kuused võra alaosas laasunud ja rühmade siseosas kasvavatel puudel moodustab elusvõra vaid ¼ puu kõrgusest. Kängunud puid on rohkem läänepoolsetes rühmades.

Hõredamas asetuses paremates valgustingimustes kasvanud kuuskede kõrgus on 14–15 m ja võra läbimõõt 5–7 m.

Kuuskede haljastuslik väärtus sõltub nende elusvõra pikkusest ja võra sümmeetrilisusest. Haljastuslikult väärtuslikud on maapinna lähedalt algava ja tüvest igas suunas võrdselt arenenud okstega kuused. Kui kuuse võra on enam kui ¼ võrra puu pikkusest alaosas laasunud (oksad on kuivanud), võib veel puud haljastuslikult oluliseks pidada. Kui puu on laasunud enam kui ½ kõrgusest

⁵ Grün-E World OÜ. 2011. Dendroloogiline uuring.

⁶ Abner, O. 2015. Päevakoera tn. 32, 35, 41 ja lähiala puittaimestiku haljastuslik hinnang.

⁷ Abner, O. 2020. Aruanne Päevakoera tn 32 ja Päevakoera tn 41 kinnistute ja lähiala taimekooslustest, kaitstavatest ja looduslikku tasakaalu ohustavatest taimeliikidest.

ulatuses, on puu haljastuse seisukohast väheväärtuslik. Kuuskede haljastuslikku väärtust vähendab ka teiste puude varjust tekitatud võra ebasümmeetrilisus, kus oksad on välja arenenud vaid võra valgusele avatud küljel.

Kuuskede vahele jäänud valgusnõudlikud harilikud männid on rõhutatud olekus, kõrgelt laasunud ja tihti hõrenenud okastikuga ja enamuse oma haljastuslikust väärtusest kaotanud.

Vanemad sookased on kõrgusega 16–17 m. Tihedalt koos kasvanud või kuuskede kõrval kasvanud sookased on enamikus 2/3 kuni ¾ kõrguse ulatuses alt laasunud ja nende haljastuslik väärtus on madal.

Madalsoomuldadel kasvavad puud on tundlikud mullatöödele ja veerežiimi muutustele. Nii kuuskede kui ka sookaskede juurekava on maapinnalähedane ja häirimise korral võivad puud muutuda tormiheitehellaks või hävineda kasvutingimuste muutuste tõttu.

Päevakoera tn. 41 kinnistu keskosas paiknevad ümber laia kraavi angervaksa kasvukohatüübi raietest ning maaparandusega häiritud kooslused ja rohumaad. Kraavist ida pool paiknevad 25–40 aasta vanused sookase enamusega kaserühmad. Osades kaserühmadest on läbi viidud hooldusraied, kuid mõni kaskede rühm on jätkuvalt liiga tihe.

Päevakoera tn. 41 kinnistu idapoolses osas kasvavad mustika, karusambla ja karusambla-mustika kasvukohatüübi keskealised ja eelküpseid männipuistud. Valitsevate mändide vanus jääb vahemikku 70–100 aastat. Arvestades mändide asetust maastikul, on enamik mände loodusliku tekkega. Mändide kõrgus jääb enamasti vahemikku 17–20 m. Männipuistutes on läbi viidud hooldusraieid. Paiguti on likvideeritud ka alusmets. Männid on praegu püsivas seisundis. Enamasti on gleistunud ja gleimuldadel kasvavad männid mulla- ning kaevetöödele mõõdukalt vastupidavad.

Päevakoera tn. 32 lääneservas paiknevad kuivendusele allunud karusambla ja mustika kasvukohatüübi keskealised ja eelküpseid männipuistud. Valitsevate mändide vanus jääb vahemikku 90–110 aastat. Arvestades mändide asetust maastikul, on enamik mände loodusliku tekkega. Vanema põlvkonna männid võivad olla alale külvatud. Kuna puistu on suhteliselt hõre, on mändide võrad küllalt suured ja puude haljastuslik väärtus kõrge.

Päevakoera tn. 32 edelanurgas on mustika kasvukohatüübi alale rajatud männikultuur, mis on praegu umbes 40-aastane. Osa kultuurist on tihe ja paljude mändide võrad on väikesed ja puude haljastuslik väärtus üksikpuudena madal.

Päevakoera tn. 32 kinnistu keskosas paikneb põhjaosas karusambla-mustika ja jänsekapsa-mustika kasvukohatüübi tõenäoliselt looduslik sookase-männi segamets ning lõunaosas keskealine männikultuur. Nii looduslikus puistus kui ka männikultuuris on läbi viidud hooldusraied. Puistu harvendamisega on hiljaks jäänud ja enamik puid on kõrgelt laasunud ja üsna väikese läbimõõduga võraga. Idapool jänsekapsa kasvukohatüübi alal paiknevad kaskede rühmad ja lõunaosas ka istutatud kuuskede rühmad.

Lähialal paikneb Lepiku tee 49 kinnistust lääne pool maha jäetud aiamaa kõrval heas seisundis kuuskede rida ja istutatud vene lehised. Lehiste rühm on heas seisundis, kuid osadel lehistel kasvuruum puudub.

Päevakoera tn. 32 kinnistu idaosas on osalt endisele karjamaale, osalt raiestikule rajatud sinilille kasvukohatüübi mõõdukalt tihe männikultuur, mis on praegu umbes 40 aastane. Paari aasta eest on kultuuri harvendatud. Kultuuri harvendamisega on hiljaks jäänud ja enamik mände on kõrgelt laasunud. Männikultuurist kirde pool Lepiku tee servas on säilinud veel paluniidu fragmente.

Päevakoera tn. 32 kinnistu kagunurgas on pohla kasvukohatüübi männikultuur, mis lõunapool on segus kuusega. Alale on levinud sookased ja h. vahtra järelkasv. Osadel puudel puudub kasvuruum. Lepiku tee 49 kinnistu sissesõidutee servas kasvab mitu ilusat harilikku tamme ja sammasja võraga tamm.

Päevakoera tn. 35 kinnistul ja lähiümbruses karusambla mustika kasvukohatüübi männikus on puude vanus varieeruv. Loodepoolses osas kasvavad vanad, 90–120 aasta vanused puud ja kagu pool nooremad 35–70 aasta vanused puud. Noored puud on kasvanud tihedalt koos ja puudel on väikesed võrad. Eriti väikesed on puude võrad männikultuuris.

Sompa tee 33 kinnistust ida pool piirneval jätkuvalt riigi omandis oleval alal paikneb tiigi läänekaldal looduslike puude ja istutatud kuuskede kõrval ja vahel osa meisteraednik Mati Laane poolt kogutud taimekollektsioonist, mis annab olulise osa uuringuala liigi- ja sordirikkusest. Esile võib tuua dendroloogilised haruldused nagu pihlakad 'Dodong', mis on vanimad isendid Eestis, lepalehine pihlakas, Maximowiczi lepp, tüvikuna kasvav leedrilehine pihlakas, harilik saar 'Nana', õitsevad ja viljuvad mandžuuria araaliad ehk kuradipuud ja harilik saar 'Heterophylla Pendula'. Uuritud alale ulatub silmapaistvalt suure võraga (võra läbimõõt 20 m) h. vahtra võra.

Jätkuvalt riigi omandis oleva ala idapoolses osas tiigi teisel kaldal paiknevad kuusekultuurid, viljapuuaed, kaskede ja haabade rühmad, mõned vanad männid ja noored tammed, paiguti on hariliku vahtra järelkasvu. Ka siin on kuuserühmade sees kasvavad isendid kõrgelt laasunud ja madala haljastusliku väärtusega.

Uuritud ala on liigi- ja sordirikas, eristati 120 nimetust puittaimi, millest 37 on kodumaised.

Haljastuslikult väga väärtuslikud on dendroloogiliste harulduste suured ja vanad isendid, samuti suurema võra läbimõõduga ja pikema ning korrapärasema võraga vanad puud (harilikud männid ja vene lehised, harilikud vahtrad), hästi arenenud võraga keskealsed üksikud puud ja väikesed puude rühmad (kuused, kuldkaased, tammed), erinevad noored istutatud ja korralikult juurdunud haljastuspuud ja -põõsad, pikaealiste heas seisundis olevate puudega metsaeraldised (männikud) ja puude rühmad, aga ka mitmed väiksemate mõõtmetega või mõnevõrra varju tõttu nõrgestunud dendroloogilised haruldused. Samuti on haljastuslikult väärtuslikult hooldatud põõsad, põõsaste rühmad ja hekid.

Likvideerida tuleb murdumisohtlike harude või tüvedega puud, surnud puud, hääbuvad, kängunud, oluliste vigastustega ja kasvuruumi mitte omavad puud ja väärtuslikumaid puid varjavad puud, teedel vaadet varjavad puud ja põõsad, tihedad juurevõsude rühmad, järelkasvu isendid, millel puudub kasvuruum või mis kahjustavad või hakkavad kahjustama hooneid ja rajatisi.

Planeeritaval alal on praegu suures ulatuses kaetud mitme erineva kasvukohatüübi, erineva tekkeviisi, vanuselise ja liigilise koosseisuga ning tihedusega puistute ja puuderühmadega.

Päevakoera tn. 41 lääne- ja keskosas turvas- ja gleimuldadel kasvavad h. kuuskede ja sookaskede rühmad sobivad ala veerežiimiga. Nii h. kuused kui ka sookased moodustavad märjas kasvukohas maapinnalähedase juurekava ning võivad häirimise korral (mulla- ja kaevetööde tegemisel) muutuda tormiheitehellaks. Kuuskede haljastuslik väärtus oleneb puude elusvõra pikkusest – mida pikem on elusvõra, seda väärtuslikum on puu. Päevakoera tn. 41 alal on osades kuusekultuurides (istutatud kuuskede rühmades) harvendamine õigeaegselt jäänud tegemata ja paljud kuused on kõrgelt laasunud ja neil on madal haljastuslik väärtus. Kuuskede laasumine tihedates rühmades jätkub.

Päevakoera tn. 41 keskosas on osa sookase nooremaid rühmi tihedad ja puud laasuvad rühmades kiiresti.

Päevakoera tn. 41 idaosas, Päevakoera tn. 32 ja Päevakoera tn. 35 alal on loodusliku tekkega puude hulgas ülekaalus harilikud männid, mis sobivad hästi leetunud gleistunud ja gleimuldadega. Gleistunud muldadel on männil tavaliselt sügav juurekava ja puud on tormikindlad. Leede-gleimuldadel võib juurte sügavusse tungimist takistada nõrgkivi kiht ja puistu harvendamisel võivad puud muutuda tormihteitellaks. Haljastuslikult on väärtuslikud suuremate võradega keskealised ja eelküpsed männid. Enamik selliseid puid paikneb Päevakoera tn. 41 idaosas ja Päevakoera tn. 32 lääneosas. **Suur osa Päevakoera tn. 41 lääneservas ja Sompaa tee 33 kinnistust ida pool jätkuvalt riigi omandis oleval alal kasvavatest istutatud kuuskedest on kaotanud liiga tihedalt koos kasvades iseloomuliku võrakuju ja puude haljastuslik väärtus on madal. Tihedaid kuuse rühmi tuleb harvendada.**

Päevakoera tn. 32 alale rajatud hariliku männi kultuurid on jäänud õigeaegselt harvendamata ja valgusnõudlikud harilikud männid on enamasti kõrgelt laasunud. Paremini arenenud võradega on kultuuride servas kasvavad puud. Männikultuuride siseosas puude intensiivne laasumine jätkub. **Suurte mändide ümbert tuleb likvideerida lehtpuude järelkasvu ja väheväärtuslikke mände.**

Õuealade ümber on kuuse- ja männipuistute ning -rühmade alla hakanud kasvama lehtpuude järelkasv. Osa suuremaid järelkasvuisendeid konkureerib okaspuudega ja sunnib okaspuid enneaegselt laasuma.

Suure osa uuritud ala liigi- ja sordirikkusest annab Mati Laane kogutud kollektsiooniaed, mille üks osa jääb jätkuvalt riigi omandis olevale alale Sompaa tee 33 kinnistu idaserva. Kollektsoonis on esindatud mitmed senini dendroloogiliseks harulduseks jäänud taimeliigid ja sordid, aga ka omal ajal esmakordselt Eestisse toodud, aga tänapäevaks haljastuses üldlevinuks saanud puittaimede vanad isendid. Mati Laane kollektsiooniaed on üks Tallinna liigi- ja sordirikkamaid puittaimede erakollektsoone. Antud asukohta on levinud looduslikku tasakaalu ohustavaid võõrliike nagu vooljas- ja sahhalini pargitatar (rühmad) ning Sosnovski karuputk.

4.3.6 Soontaimed

Taimkatte hinnang viidi läbi planeeringualal 8. juunil ja 5. juulil 2012. a⁸. Taimestiku uuringu käigus inventeeriti alalt kolm III kaitsekategooria liigi aas-karukella (*Pulsatilla pratensis*) kasvukohta.

Uuritud ala reljeef on vaheldusrikas. Alale jäävad valdavalt põhja-lõunasuunalised luitevallid ja nendevaheline org. Muutuva veerežiimiga alal on kujunenud mitmekesised mullad ning taimekooslused. Päevakoera tn 32 maaüksuse lääneservas paiknevad kraaviäärsel tasasel alal õhukesed lammi madalloomullad (AM¹), mis kraavi suunas lähevad üle lammi-gleimullaks (AG), kus on üleujutusohut ning mille kestvus on sesoonselt pikaajaline. Metsastunud ala iseloomustab gleistunud keskmiselt leetunud leedemuld (LIlg), mille vahele jääb leede-gleimulla (LG) ning nõrgalt leetunud mulla (Lkl) võõndid. Planeeritava ala Lepiku tee äärde jääb leetjas mullavõõnd (KI).

Maaüksuse lääneosas esineb kuivendusemõjuga karusambala ja mustika kasvukohatüübi keskealine männipuistu. Alustaimestik esineb ohtlalt mustikat ja ohtest sõnajalga. Edelanurka, mustika kasvukohatüüpi on rajatud männikultuur, mille vanus on ligikaudu 40 aastat. Maaüksuse keskosas esineb karusambala-mustika ja jänesekapsa kasvukohatüübi sookase-männi segamets,

⁸Abner, O. 2012. Soontaimestiku uuring.

lõunaosas tihe männikultuur ning kagunurgas on pohla kasvukohatüübi männikultuur. Lepiku tee servas on säilinud paluniidu fragmente.

Kaitstavatest liikidest leiti uuringuala idaservast Lepiku tee äärest III kaitsekategooria taimeliigi aas-karukella isendirohked kasvualad. Päevakoera tn 32 kinnistu omanikud esitasid Keskkonnaameti Harju-Järva-Rapla regioonile taotluse kaitsealuste taimede ümberasustamiseks seoses koostatava detailplaneeringuga ja seejärel kavandatava väikeelamute ehitustegevusega Päevakoera tn 32 kinnistul. Keskkonnaameti Harju-Järva-Rapla regioon andis loa taimede ümberasustamiseks juhataja 23. juuli 2014 korraldusega nr HJR 1-15/14/424. Taimed on ümber asustatud Nõmme-Mustamäe maastikukaitsealale.



Joonis 4. Kaitsealuse taimeliigi leiukoht Päevakoera tn 32 kinnistul 2012 inventuuril. 2016 a seisuga on kaitsealused taimed ümberistutatud. Joonise alus: Maa- ja Ruumiameti WMS rakendus.

2020 viidi alal läbi uus taimestiku inventuur⁹, kus varasemaid tulemusi täiendati. Seekord leiti välitöödel Päevakoera tn 32 kinnistu kesk- ja idaosast III kaitsekategooriasse kuuluvate kaitstavate taimeliikide aas-karukella (*Pulsatilla pratensis*) ja roosa-merikanni (*Armeria maritima subsp. elongata*) mõned taimed. Tegu on vähearvukate leiukohtadega.

⁹ Abner, O. 2020. Aruanne Päevakoera tn 32 ja Päevakoera tn 41 kinnistute ja lähiala taimekooslustest, kaitstavatest ja looduslikku tasakaalu ohustavatest taimeliikidest.

Taimestiku inventuuri käigus leiti alalt neli rohttaimeliiki, mis on kantud „Looduslikku tasakaalu ohustavate võõrliikide nimekirja“¹⁰ — kanada kuldvits (*Solidago canadensis*), Sosnovski karuputk (*Heracleum sosnowskyi*), vooljas pargitatar (*Reynoutria japonica*) ning sahalini pargitatar (*Reynoutria sachalinensis*).

4.3.7 Loomad, sh linnustik

EELISes puuduvad registreeringud planeeringualal või selle kontaktvööndis esinevate kaitsealuste loomaliikide osas.

Planeeringualal pole teadaolevalt loomastiku, sh linnustiku, uuringuid läbi viidud. Samas paikneb planeeringuala Kloostrimetsa roheala vahetus lähenduses ning sellega on käesoleval ajal veel säilinud ühendus. Seega võib eeldada, et planeeringualal võib kohata sarnaseid loomaliike nagu Kloostrimetsas laiemalt. Kloostrimetsa loomastikku on teadaolevalt viimati uuritud Tallinna rohealade teemaplaneeringu koostamisel läbiviidud uuringute käigus¹¹.

Kloostrimetsas registreeritud loomaliigid on Tallinna rohealade loomastiku-uuringu kohaselt järgmised: põder, metskits, valgejänes, halljänes, orav, siil, mutt, nahkhiir (liik täpsustamata), rebane, metsnugis, leethiir, kaelushiir, karihiir, rott, koduhiir, juttuselghiir, rohukonn, arusisalik, rästik, nastik. Nimetatud liikidest põdra esinemine planeeringualal on ümbritseva inimasustuse rohkuse tõttu vähetõenäoline, kuid teised nimetatud liigid võivad kasutada elu- ja toitumispaijana ka planeeringuala.

Kahepaiksete jaoks sobilikuks elu- ja kudemispaijaks võib pidada Lepiku kraavi ja selle laiendust ehk nn planeeringualale jäävat tiiki (Joonis 5). Tegu on madalaveelise ning aeglase läbivooluga rohke taimestikuga ning laugete kallastega veekoguga.



Joonis 5. Planeeringualale jääv Lepiku kraavi laiendus ehk tiik 2021 aastal.

¹⁰ Keskkonnaministri määrus nr 126, jõustus 22.10.2004, nimekirja uuendatud 14.05.2007

¹¹ Tallinna rohealade loomastik. Koostaja: Piret Kiristaja. 2006; Tallinna rohealade linnustik. Koostaja: MTÜ Tallinna Linnuklubi. 2006.

Kloostrimetsa linnustiku laiem ülevaade on koostatud Tallinna rohealade linnustiku uuringu raames. Antud uuringu kohaselt võib Kloostrimetsas kohata pesitsemas kuni 69 linnuliiki ning üldse kokku 99 linnuliiki. Kõige arvukamalt pesitseb Kloostrimetsas värvulisi – mets-lehelindu, musträstast ja metsvinti. Linnudirektiivi liikidest pesitseb alal kõige arvukamalt väike-kärbsenäpp, lisaks võivad pesitseda ka herilaseviu, hallpea-rähn, musträhn ja nõmmelõoke. Muudest tõenäolistest kaitsealustest haudelindudest esineb alal raud- ja kanakull, lõopistrik, väänkael, väike-kirjurähn ning hoburästas. Kloostrimets on oluline sellegi poolest, et asub Tallinna kagu- ja idaosas lühikese linnustiku rändeteel (nn. Ida-Tallinna rändeteel).

Kloostrimetsa piirkonnas arvukalt esinevate värvuliste pesitsemine planeeringualal on igati tõenäoline. Linnudirektiivi ning teiste kaitsealuste linnuliikide pesitsemine planeeringualal on alal esineva inimõhu tõttu vähem tõenäoline. KSH välitöödel (linnustiku inventuuri KSH raames ei teostatud, sest selle vajadust ei nähtud ette ka KSH programmis) kohati planeeringualal metsvinti, hallrästast, musträstast, hallvarest, põhjatihast, rasvatihast ja suur-kirjurähni.

Putukate kohta planeeringuala ja lähiala osas andmed puuduvad. Arvestades alal esinevat metsakooslust on tõenäoline, et alal võib esineda kuklasepesi. Kuklased on Eestis kaitse all. 2020. a taimestiku inventuuri käigus kaardistati alal ka kuklasepesi asukoht (leiti alalt üks pesa).

4.3.8 Õhukvaliteet

Peamisteks õhusaaste allikateks Pirita piirkonnas on liiklus, olmekütmine ja vähesel määral tööstusest tulenev saaste. Sealjuures tulenevalt suurest eramute osakaalust omab just olmekütmine olulist panust Pirita õhukvaliteeti, eeskätt läbi tahkete osakeste emissioonide. Kohapeal tekkinud saastele lisandub teistest piirkondadest tulenev õhusaaste. Lähtudes Tallinna välisõhu tegevuskavast¹² võib Pirita linnaosa õhukvaliteeti üldiselt hinnata heaks. Väljastatud välisõhu saastelubade alusel planeeringuala lähialadel olulised paigad saasteallikad puuduvad.

4.3.9 Müra

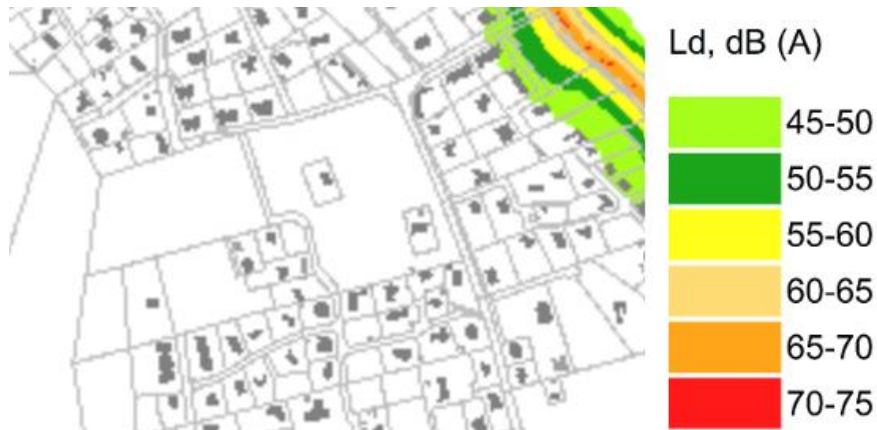
Müra on ebameeldiv või häiriv või muul viisil inimese tervist ja heaolu kahjustav heli. Müra on ka üks levinuimaid ja olulisimaid elukeskkonna kvaliteeti vähendavatest teguritest. Müra mõjub tervisele ja heaolule mitmel moel. Müra võib häirida või raskendada töötamist ja puhkamist, infovahetust jms. Müra võib kahjustada püsivalt kõrva ja põhjustada kuulmisvõime halvenemist. Müra võib põhjustada stressi või erinevaid funktsionaalseid häireid.

Detailplaneeringu ala paikneb aedlinna tüüpi asumis, mille tänavate liiklusintensiivsus on madal. Lähimaks aktiivse liiklusega tänavaks on alast idasse jääv Pärnamäe tee, mis paikneb 270 m kaugusel. Mürarikas tööstus või tehnoseadmed piirkonnas teadaolevalt puuduvad. Arvestades liiklussituatsiooni on ebatõenäoline kõrgete müratasemete esinemine.

Tallinna linna kohta on 2022. aastal valminud uuendatud Tallinna linna strateegiline mürakaart. Lisaks strateegilisele mürakaardile on koostatud ka siseriiklikud mürakaardid. Siseriiklike mürakaartide alusel on planeeringuala peamiseks müratekitajaks liiklus. Koondmürakaardi andmete alusel jääb vaadeldava piirkonna müratase päevasel ajal alla 45 dB (Joonis 6) ja öisel ajal alla 40 dB (Joonis 7).

Arvestama peab, et Lepiku ja Kõlviku teed ei ole hõlmatud strateegilise mürakaardi arvutusmudelisse, kuna tegu on liiga väikeste tänavatega.

¹² Kättesaadav: [Tallinna linnastu välisõhu kvaliteedi parendamise tegevuskava](#).



Joonis 6. Väljavõte Tallinna linna strateegilisest mürakaardi summaarsest siseriiklikust mürakaartist, L_d – päevane mürakoormus. Kättesaadav <https://www.tallinn.ee/et/media/482194>



Joonis 7. Väljavõte Tallinna linna strateegilisest mürakaardi summaarsest siseriiklikust mürakaartist, L_{night} – öine mürakoormus. Kättesaadav <https://www.tallinn.ee/et/media/482195>

4.3.10 Jääkreostuse võimalikkus

Ala on suuresti looduslikus seisundis. Teadaolevalt alal pinnase- või põhjavee reostust põhjustada võivaid tegevusi ei ole toimunud. Ala kohtulevaatusel olulist prügistumist ei tuvastatud. Seega on vähetõenäoline alal piirnorme ületava reostuse esinemine.

4.4 Kultuuriline keskkond

Kultuurimälestiste riikliku registri kohaselt ei asu planeeringualal ühtegi muinsuskaitseobjekti. Planeeringualast u 250 m kaugusel asub kaks arheoloogiamälestist - Kupra tee 22 ja 24 vastas asub põline asulakoht ja Pärnamäe tee 65 paikneb kultusekivi.

4.5 Sotsiaalmajanduslik keskkond

4.5.1 Teenuste kättesaadavus

Pirita linnaosa territoorium on senise arengu käigus, tulenevalt looduslikest eeldustest, välja kujunenud kui elu- ja puhkepiirkond. Linnaosa elanikud töötavad paljudel juhtudel teistes Tallinna linnaosades või linnast väljaspool ning veedavad Pirital põhiliselt tööst vaba aega, milleks on kohapeal atraktiivsed looduslähedased puhkuse ning vaba aja veetmise võimalused.

Tööstustegevus linnaosas puudub. Võrreldes Tallinna teiste linnaosadega on ettevõtluse osakaal väiksem ja suur osa ettevõtlusest on ka sesoonne, mis tuleneb suuresti asjaolust, et linnaosa territooriumil, kus on soodsad tingimused suvitamiseks ja rekreatsiooniks, kasvab oluliselt suveperioodil pakutavate teenuste hulk.

Kuna kavandatakse uut hoonestuspiirkonda koos elamispindade loomisega, on väga oluline uute elanike sotsiaalsete vajaduste rahuldamine halvenemata olemasolevate elanike jaoks tingimusi. See hõlmab piirkonnas olemasolevate teenuste pakkumist (mänguväljakud, sportimisvõimalused, koolid, lasteaiaid, perearstikeskused). Nimetatud teenused on sõltuvad kaugusest elamualast, arvestades üldiselt inimeste eelistust tarbida teenuseid elukoha lähinaabruses. Eri rajatiste teenindusraadiused sõltuvad teenuse iseloomust. Vaadata võib ca 1,5 km raadius planeeringualast lähtudes, et sellist vahemaad on kergesti võimalik läbida jalgsi (seega kättesaadav nii vanuritele kui lastega peredele).

4.5.1.1 Haridus

Pirita linnaosas tegutseb 4 koolieelset lasteasutust ja 3 üldhariduskooli. Huvialakoole, kutsekoole ja ülikoole linnaosa territooriumil ei tegutse.

Linnaosa elanike lasteaiakohtade puudus on üks suuremaid probleeme. Pirita linnaosa koolieelsed munitsipaallasteasutused on Merivälja Lasteaed, Pirita-Kose Lasteaed, Pirita Lasteaed ja Padriku lasteaed. Tallinna linnavalitsus algatas 14.02.2024 Lepiku tee 18 kinnistu detailplaneeringu koostamise, mille eesmärk on anda ehitusõigus Piritale uue lasteaia ehitamiseks. Planeeritav ala asub Pirita linnaosas Sirptiiva ja Udeselja tänavate vahelisel 2,12 ha suurusel alal.

4.5.1.2 Arstiabi

Pirita linnaosas haiglaid ei ole, haigeid teenindavad vastavalt vajadusele kas Ida-Tallinna Keskhaigla, Lääne-Tallinna Keskhaigla või Põhja-Eesti Regionaalhaigla. Apteekide on Rummu, Merivälja ja Ranna teel.

Esmatasandi arstiabi linnaosas tagavad kohalikud perearstid. Pirita linnaosas on perearstid Pirita perearstikeskuses ja Pirita-Kose perearstikeskuses. Perearstiabi on kättesaadav siiski vaid 8 tundi tööpäeval. Esma- ja vältimatut abi perearstitöövälisel ajal osutavad ITKH, LTKH, SA PERH ja SA Tallinna Lastehaigla EMO osakonnad.

4.5.2 Liikluskorraldus

Ala piirneb põhjas Kõlviku teega ja idas Lepiku teega. Lõunasse jäävad Sompaa tee ja Päevakoera tänav. Kõlviku teelt pääseb Aianduse teele, mis omakorda viib Randvere teele. Samuti viib Kõlviku tee Pärnamäe teele, kus asuvad lähimad ühistranspordi peatused (Kõlviku tee peatus, kaugus u 250 m). Mööda Lepiku teed või Sompaa teed lõuna poole minnes pääseb Kloostrimetsa teele. Otsene juurdepääs planeeringualale on Lepiku teelt ja Kõlviku teelt. Ühendus Kõlviku tee ja Aianduse tee kaudu Randvere teele on üks põhilistest ühendustest kesklinna suunas (planeeringualalt Randvere teele u 700 m). Ühendus Lepiku tee kaudu Kloostrimetsa teele on teine põhilistest ühendustest kesklinna suunas ja kuigi kaugus planeeringualast Merivälja tee – Kloostrimetsa tee ristmikule on sama, mis Aianduse tänavat kasutades, on teepikkus põhitänavavõrgule jõudmiseks 2 korda pikem (planeeringualalt Kloostrimetsa teele u 1,4 km). Käesoleval ajal puudub planeeringuala ühendus Sompaa teega.

Lähim ühistranspordipeatus asub Pärnamäe teel – Kõlviku tee peatus, u 250 m kaugusel (liinibussid nr 8 ja 38). Kloostrimetsa teel on lähimad peatused Motoklubi ja Kloostrimetsa, mõlemad u 1,1 km kaugusel (liinibussid nr 34A, 38 ja 49).

4.5.3 Tehnovõrgud

Paralleelselt Lepiku teega ja Kõlviku teega kulgeb maagaasi jaotustorustik Kose-Mähe B4. Planeeringualale jäävad mitmed Elektrilevi OÜ elektriõhuliinid ja maakaablid.

Olemasolevate elamute veevarustus on lahendatud OÜ Somp ja Lepiku puurkaevust. Planeeritavat ala läbib trass, mis on ehitatud ca 20 aastat tagasi, kuid pole õigusliku alusega rajatud. OÜ Somp ja Lepiku ei ole Tallinna linna vee-ettevõtjaks määratud.

Piirkonna vee- ja kanalisatsioonisüsteemi haldab Mähe teeninduspiirkonnas Tallinna Linnavolikogu otsusega 14.juuni 2012 nr. 91 vee-ettevõtjaks määratud Esmar Vesi OÜ. Mähe tegevuspiirkonnas võetakse põhjavett Aianduse tn 84B asuvast puurkaevust (katastri number 14928) ja Pärnamäe tee 81 kinnistul asuvast puurkaevust (katastri number 122). Esmar Vesi OÜ omab vee erikasutusluba nr L.VV/324889 põhjaveevõtuks kambriumi-vendi põhjaveekihtidest Tallinna kümnenda põhjaveemaardla varude arvelt ja sademevee juhtimiseks Mähe oja.

Piirkonna kanalisatsioonisüsteem on lahkvoolne.

4.6 Ruumiline keskkond

4.6.1 Hoonestus

Planeeritud maa-ala kontaktvööndi maakasutus on elamumaa sihtotstarbega ja peamiselt monofunktsionaalne. Tegemist on valdavalt pere- ja ridaelamutega hoonestatud elamupiirkonnaga, mida iseloomustab rikkaliku kõrghaljastusega metsalik üldilme. Piirkonna hoonestamisel on lähtutud metsalinnalaadsest planeerimisest, pidades oluliseks kõrghaljastuse maksimaalset säilitamist.

Kontaktvööndis asuvad peamiselt 1–2-korruselised üksikelamud, vähem on ridaelamuid ja mõned kuni 3-korruselised korterelamud planeeritavast alast põhja pool ning üks edelas. Ridamajad asuvad alast kirde suunas. Paljud 10-17 aastat tagasi kehtestatud detailplaneeringute alusel moodustatud krundid on seni hoonestamata.

Naaberhoonestus paikneb hajali ja ühtset ehituslikku struktuuri ei ole. Alast kagusse ja edelasse jäävad mõningad sotsiaalmaja sihtotstarbega kinnistud.

Hoonestusviis on lahtine, hooned on ehitatud vabaplaneeringu alusel. Enamasti puudub ühtne ehitusjoon, erandiks on Kõlviku tee 11, 13, 15 ja Valguta tn 16 korterelamud. Hoonestustihedus on kogualal suhteliselt madal (alla 0,1). Veidi tihedam on hoonestus olemasolevate korterelamutega piirkonnas, kus tihedus kogu ala kohta on ligikaudu 0,2, korterelamutega kruntidel isegi 0,7.

5 Kavandatava tegevusega eeldatavalt kaasneva keskkonnamõju analüüs

5.1 Mõju elustikule (loomastik, sh linnustik; taimeistik) ja metsakooslusele

5.1.1 Mõju loomastikule, sh linnustikule

Planeeringualal ei ole registreeritud haruldasi või ohustatud looma- ega linnuliike ega ole tuvastatud ka haruldaste imetajate, lindude, roomajate või kahepaiksete esinemist. Kuna ala on valdavalt looduslikus seisundis, siis linnalises kontekstis võib ala pidada võrdlemisi elurikkaks. Samas looduskaitsealast vaatenurgast ei ole tegu kaitsealuste liikide olulise elupaigaga.

Ala olemust arvestades ei läbi planeeringuala olulised rohealade vahelised imetajate liikumiskoridorid. Suurematele imetajatele sobilik liikumiskoridori ühendus Kloostrimetsa roheala ja Pärnamäe kalmistu - Äigrumäe vaheliste rohealade vahel on katkestatud eelnevalt toimunud arendustega. Tõenäoline on ala kasutamine liikumiseks väikeimetajate poolt (võimalikud liigid loetletud ptk 4.3.7) ja linnustiku poolt, kellel liikumisvõimaluste säilimiseks on käsitletud mõningaid negatiivse keskkonnamõju vältimise või leevendamise meetmeid ptk 7.

Kahepaiksete jaoks võib olulisemaks elupaigaks lugeda planeeringualal paiknevat tiiki (Lepiku kraavi laiendus). Teised planeeringualal paiknevad väiksemad kraavid on sademetevaasel perioodil kuivad ning võsastunud. Ka Lepiku kraavi ja eeskätt selle tiigi puhul on tegu eutrofeeruva veekoguga. Tiik ja kraav on madalaveelised ning väikse voolukiirusega veekogud. Seega on nad sobilikud kahepaiksete elu- ja kudemispaigad. Ühegi kavandatud tegevuse alternatiiviga tiigi likvideerimist ei kavandata ja seega olulised elupaigad kahepaiksetele säilitatakse. Planeering ei näe tiigi alal ette tegevusi (sh tiigi kallaste kalde muutmist, tiigi kallaste looduslikkuse olulist vähendamist vms), seega planeeringuga tiigi seisundit elupaigana ei mõjutata. Tiik on potentsiaalselt sobilik kahepaiksete elupaigaks (nõlvad lauged ja loodusliku ilmega). Tiigi lähikümbruses säilitatakse kõrge haljastuse osakaal ning tiigist läände jääv ala säilitatakse senises seisundis, sh jääb tiigist läände Kloostrimetsa roheala. Seega võib tiigi lähialale jäävaid potentsiaalseid elu- ja toitumispaiku pidada piisavaks säilitamiseks piirkonnas kahepaiksete elupaiku.

Alal võib potentsiaalselt esineda kuklaste kuhilpesasid. Üks kuklasepesa on ka taimeistiku inventuuri käigus alal registreeritud. Iga krundi ehitusprojekti koostamisel tuleb tuvastada vastaval alal kuklasepesade esinemine ja selle esinemise korral see võimalusel säilitada. Juhul kui pesa ei ole võimalik säilitada tuleb see ümberasustada vastavalt Vabariigi Valitsuse 15.07.2004 määrusele nr 248 *Kaitsealuse liigi isendi ümberasustamise kord*.

Oodata on, et ala pesitsemiseks ja toitumiseks kasutavad inimpelglikumad linnuliigid paiknevad suures osas ringi. Sealjuures on antud arengut oodata kõigi alternatiivide puhul, sest hoolimata konkreetsest hoonestusmahust on kõigi alternatiivide puhul oodata planeeringuala kasutuskooormuse tõusu, mis tõstab inimpelglike liikide jaoks häiringute hulka. Kuna kinnistu on ümbritsetud samalaadsetest kooslustest, siis on võimalik uute pesitsus- ja toitumisalade leidmine lähialadel. Suurema inimtaluvusega liigid võivad jätkata ala kasutamist ning linnustiku osas võib lisanduda uusi elupaiku (hoonete räästaalused, pesakastid jms) inimkaasnevatele liikidele.

Eelnevast tulenevalt võib öelda, et kavandatava detailplaneeringu ja selle alternatiivide elluviimine ei oma olulist negatiivset mõju loomaliikidele, sh linnustikule. Alal ei esine olulisi imetaja- või kahepaiksete liikide elupaiku ega liikumiskoridore, mida tegevus võiks ohustada.

Alternatiividest võib elustiku jaoks parimaks pidada 0 alternatiivi, mille korral säilib praegune olukord. Tegevusalternatiividest I-V võib elustikule mõnevõrra paremaks pidada alternatiivi V, mille korral säilitatakse terviklikult ja eraldiseisva maaüksusena planeeringuala keskosas paiknev II väärtusklassi puistu ala. Puistu määramine eraldiseisvaks maaüksuseks tagab mõnevõrra paremini selle looduslikus seisundis püsimise alternatiivide I ja II korral kavandatud korterelamu ning alternatiiv II korral eramute õueala asemel. Mida terviklikumalt linnasiseseid metsaalasid säilitatakse, seda suurem on ka sealne elupaikade pakkumise võimalus. Samuti ei nähta alternatiividega III, IV ja V ette teekoridori otseselt II väärtusklassi puistuga külgnevale alale, mis võimaldab metsaalal ja seal paiknevaid potentsiaalseid elupaiku säilitada terviklikumalt.

5.1.2 Mõju taimestikule

Esialgse planeeringualal läbi viidud taimestiku inventuuriga tuvastati kolm III kaitsekategooria liigi aas-karukella (*Pulsatilla pratensis*) arvukamat kasvukohta. Antud taime isendid asustati seejärel ümber Nõmme-Mustamäe maastikukaitsealale (vt ptk 4.3.6). 2020 a. täiendati taimestiku inventuuri ja selle käigus leiti alalt veel üksikud III kaitsekategooria soontaimede kasvukohad. Vastavalt anti uuesti soovitus - kui kaitsealuste taimeliikide aas-karukella ja roosa-merikanni taimed jäävad ehitusele ette, tuleb need sobivasse kohta ümber asustada lähtudes looduskaitseaduse § 58 lõigetest 4, 5 ja 6 ning Vabariigi Valitsuse 15.07.2004 määrusest nr 248 „Kaitsealuse liigi isendi ümberasustamise kord“. Eelnevat arvesse võttes olulist mõju tegevusega ega selle alternatiividega kaitsealustele soontaimeliikidele ei avaldata.

Haljastuse osas on alternatiivsete planeeringulahenduste koostamisel lähtutud alal 2015 ja 2020 a. teostatud haljastuslikest hinnangutest. Kavandatav tegevus eeldab hoonestusaladel ning samuti teede ja platside alla jäävatel aladel puistu eemaldamist. Mida suurem on ehitusalune pind, seda suurem on eemaldatava haljastuse maht ja seda negatiivsem taimekooslusele avaldatav mõju. Planeeringu ja selle alternatiividega ei nähta ette I väärtusklassi haljastusobjektide likvideerimist, küll aga esineb II ja III väärtusklassi haljastusobjektide likvideerimist. **II väärtusklassi haljastusobjektide puhul tuleb nende likvideerimisvajadust kõigi alternatiivide puhul minimeerida. Ehitusprojektide koostamisel tuleb teostada täpsustavad dendroloogilised hindamised ning võimaluse korral tuleb leida ehituslikud lahendused II väärtusklassi objektide säilitamiseks.** Tegevusalternatiivide võrdluses võib negatiivseima mõjuga pidada alternatiivi I, mille puhul maksimaalne kavandatud hoonete alune pind on 9169 m³. Minimaalne hoonete alune pind on tegevusalternatiividest alternatiivi V puhul- 7440 m³. Teiste tegevusalternatiivide hoonete alused pinnad jäävad eelpoolmainitud suuruste vahemikku. Seega on tegevusalternatiividel negatiivne mõju haljastusele – tegevusega kaasneb haljastuse, sh väärusliku haljastuse likvideerimine. Kõigi alternatiivide puhul tuleb haljastuslikku mõju vähendada maksimaalselt, säilitades maksimaalselt II väärtusklassi haljastusobjekte. Negatiivset mõju on võimalik kompenseerida asendusistutusega. 0-alternatiivi puhul mõju taimestikule puudub.

Taimestiku inventuuri käigus leiti alalt neli rohttaimeliiki, mis on kantud „Looduslikku tasakaalu ohustavate võõrliikide nimekirja“¹³ — kanada kuldvits (*Solidago canadensis*), Sosnovski karuputk (*Heracleum sosnowskyi*), vooljas pargitatar (*Reynoutria japonica*) ning sahhalini pargitatar (*Reynoutria sachalinensis*). Looduslikku tasakaalu ohustavate võõrliikide taimed tuleb likvideerida.

¹³ Keskkonnaministri määrus nr 126, jõustus 22.10.2004, nimekirja uuendatud 14.05.2007

Positiivse mõjuna kaasneb kõigi tegevusalternatiividega haljastuse hoolduse läbiviimine, mida mitmed haljastusobjektid teostatud hinnangu alusel vajavad. Hooldus parandab planeeringuala haljastuse seisukorda ning väärtust linnahaljastuse kontekstis.

5.1.3 Mõju metsakooslustele

Planeeritav ala on suures osas kaetud metsaga. Planeeringuala metsa puhul on tegu suuresti inimtegevusest (raietest ja kuivendusest) tugevalt mõjutatud metsakooslusega, mis on suures osas ka kultuurpuistud (istutatud), seega ei ole tegu Loodusdirektiivi mõistes elupaigatüübiks klassifitseeruvate puistutega. Alal ei esine eelnevalt kirjeldatud inimõju tõttu ka metsa vääriselupaiku¹⁴. Seega ei ole tegu kõrge ökoloogilise väärtusega metsakooslusega. Linnalises kontekstis võib aga ida loodusliku ilmega ala pidada oluliseks ning seda tuleks püüda säilitada võimalikelt suurte sidusate eraldistena.

Haljastusliku hinnanguga on väärtuslikuks hinnatud metsakooslus, mis paikneb maaüksustest Päevakoera tn 32 lääneservas ja Päevakoera tn 41 idaservas. Planeering ja selle alternatiivid näevad ette nende metsakooslus(t)e võimalikult suurte eraldistena säilitamist. Taimestiku inventuuri põhjal koostatud aruandes antakse soovitus, et need pika järjepidevusega karussambla-mustika ja mustika männikud säilitatakse võimalikult terviklikult.

Arvestades et alal puuduvad väärtuslikud metsaelupaigatüübid (vastavalt loodusdirektiivi elupaigatüüpide liigitusele), siis võib kõigi tegevusalternatiivide puhul mõju metsakooslusele pidada negatiivseks, kuid keskkonnataluvust mitte ületavaks. 0- alternatiivi korral on mõju neutraalne. Alternatiivide I ja II korral säilitatakse planeeringuala põhjaosa II väärtusklassi puistu terviklikuna korterelamu krundi koosseisus. Alternatiiv III puhul jagatakse see kolme eramu krundi vahel. Puistueraldisel terviklikuna säilivuse huvides on väiksema negatiivse mõjuga alternatiivid I ja II. Alternatiiv III korral on oht puistu killustumiseks. Parim lahendus antud puistu osas on ette nähtud alternatiiviga V, mille korral alast moodustatakse eraldiseisev üldkasutatava maa kinnistu koos Kõlviku tee äärsel haljaskoridoriga. Võrreldes alternatiiviga IV ei kavandata alternatiiv V puhul puistu kõrvale ka korterelamuid, mis vähendavad võimalikku tallamiskoormust puistuga piirneval alal ning parkimiseks vajalikku pinda. Alternatiividega IV ja V ei nähta ette teekoridori otseselt II väärtusklassi puistuga külgnevale alale, mis võimaldab metsaala terviklikumalt säilitada.

Alternatiivide III, IV ja V puhul nähtaks vastavalt Tallinna ametkondade ettepanekule ette Sompaa tee pikendamine Kõlviku teeni. Teekoridori loogilisem paiknemine oleks otse läbi taimeaiaga (tiigi läänekaldalt). Sellisel lahendusel oleks tugev negatiivne mõju ja KSH koostaja peab sellist lahendust tugevalt ebasoovitavaks. Alternatiivselt (nagu ka alternatiiv III, IV ja V eskiisid ette näevad) on võimalik teeühendus tiigi idakaldal. Ka sellise lahendusega kaasneb mõõdukas negatiivne mõju metsakooslusele. Antud juhul on tiigiäärne metsakooslus koos sinna rajatud taimeaiaga üks väärtuslikum planeeringuala taimekoosluse osa, mis moodustab tervikliku haljastus- ja puhkeala.

Alternatiivide IV ja V puhul ettenähtud ühendustee algus Kõlviku teelt, kulgedes Lepiku peakraavi idakalda lähedalt, võimaldab edaspidi terviklikumalt säilitada looduslikku puistut, mis Kõlviku tee ääres paikneb. Alternatiiv V näeb ette kahe II väärtusklassi puudegrupi vahele katkestusena vaid oluliselt kitsama ja minimaalse liiklusega eramu sissesõidutee. Seega alternatiivide IV ja V on

¹⁴ Vääriselupaiga Eesti kontseptsiooni väljatöötajad määratlesid vääriselupaika kui vähima inimõjuga metsaala, kus praegusajal suure tõenäosusega ja mittejuhuslikult leidub ohustatud, ohualteid, haruldasi või tähelepanu vajavaid liike, mis on kasvukohtadega kitsalt kohastunud. Metsaseaduse järgselt on vääriselupaik ala, kus kitsalt kohastunud, ohustatud, ohualdiste või haruldaste liikide esinemise tõenäosus on suur.

antud koridori sõiduteetrassi rajamisel on mõõdukas negatiivne mõju kooslusele, nendest alternatiivil V on selles osas eelistatum.

5.2 Mõju Tallinna linna rohevõrgustikule

Pirita linnaosa üldplaneering näeb ette Kõlviku tee äärde rohekoridori, mis ühendaks Pärnamäe kalmistu roheala Kloostrimetsaga. Elustiku jaoks on antud koridor reaalselt praeguseks väga halva toimimisega, sest seda katkestavad olulise liikumistõkkena Pärnamäe tee ning Kõlviku tee äärde praeguseks rajatud hoonestus. Juba rajatud hoonestus ei säilita nõutavat rohekoridori. Seega ei ole koridor juba praegusel ajal läbitav (suur)imetajatele.

Linnaosa üldplaneeringu järgi peab haljaskoridori laius olema **võimaluse korral** vähemalt 50 m. *Haljaskoridori koos liikumisrajaga* – teede ja tänavate, kergliiklusteedega jms piirnevad ribajad poollooduslikud ja kultuurhaljakud, sh puisteed ja alleed, laius peab olema koos liikumisrajaga **võimaluse korral** vähemalt 25 m, et kindlustada Tallinna rohevõrgustiku ökoloogilise ja rekreatiivse funktsiooni toimimine.

Kõikide tegevusalternatiivide korral vähemalt 25 m kõrghaljastusega ala. Alternatiiv II, IV ja V korral säilitatakse lisaks 25 m otseselt rohekoridoriks kavandatud alale 5 m puhverala, kuhu hoonestust ja parklaid ei kavandata sh alternatiiv V puhul on 25 m sellest ka eraldi üldkasutatava maa (edaspidi ka Üm) ja transpordimaamaa kruntideks. Alternatiiv I, II ja IV puhul on Kõlviku tee äärde kavandatud korterelamud, millele ei rajata rohekoridori alale piirdeaedu ning seega on ala võimalik läbida väikeimetajatel. Alternatiiv I, II, IV ja V puhul on kavandatud ka planeeringuala keskosasse rohekoridoriga ühendatud nn rohevõrgustiku tugiala (terviklikult säilitatav metsala). Alternatiivide IV ja V puhul on planeeringu keskosa metsala eraldi Üm sihtotstarbega maaüksuseks planeeritud, mis tagab paremini selle õuealastumise vältimist sh alternatiiv V puhul moodustavad Kõlviku tee äärsed Üm krundid metsaalaga ühtse terviku. Alternatiiv III korral rajatakse alale täies ulatuses eramud, millele reeglina soovitakse rajada ka piirdeaiaid. Kohalikul omavalitsusel on võimalik mitte lubada piirdeaedade rajamist rohekoridorides olenemata hoonetüübist, siiski võib ohtu selleks hinnata mõnevõrra eramajade puhul kõrgemaks kui korterelamute puhul. Seega alternatiiv III puhul on vähesel määral suurem oht rohekoridori toimimise halvenemiseks võrreldes alternatiividega I, II, IV ja V puhul.

Eelnevast lähtuvalt ei avaldata alternatiividega I, II, III ja IV puhul olulist negatiivset mõju Tallinna ökoloogilisele rohevõrgustikule. Alternatiivi V puhul moodustavad Kõlviku tee äärsed Üm krundid metsaalaga ühtse terviku, mis tagab roheala tervikliku säilimise mõnevõrra paremini. Planeeringuala hoonestamisega kaasneb roheala pindala vähenemine, kuid ei kavandata oluliste roheühenduste katkemist. Kavandatava rohekoridori laiust võib pidada piisavaks arvestada seda potentsiaalselt kasutavaid elustikurühmi. 0 alternatiivi korral rohevõrgustikule mõju puudub.

5.3 Mõju pinna- ja põhjaveele, sh sademe- ja reovee kogumise ja puhastamisega kaasnev keskkonnamõju

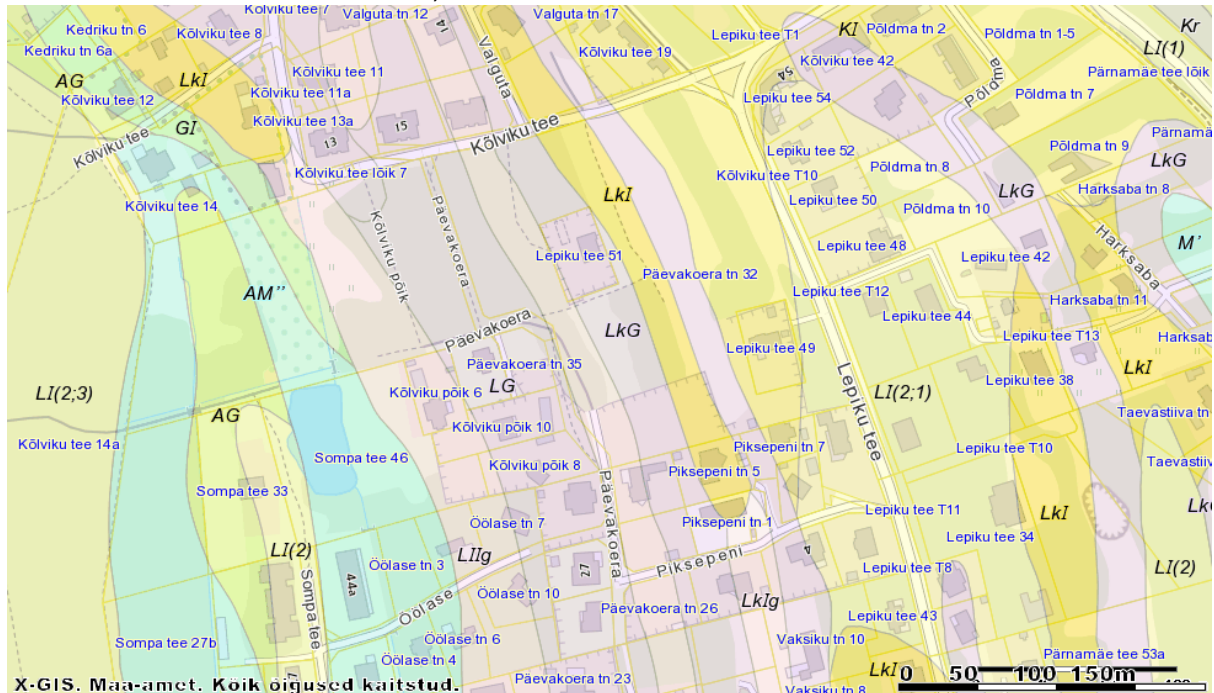
5.3.1 Maa-aluste korruste rajamine

Detailplaneeringu alale rajatavatele elamutele on lubatud kuni üks maa-alune korrus. Ehitusgeoloogilisi takistusi maa-aluse korruse rajamiseks alal ei esine. Veetaseme alandus süvendite rajamisel on vähene ja ei avaldata mõju lähiala teistele olemasolevatele hoonetele.

Alternatiivide I, II, III, IV ja V korral on tegu kuni ühe maa-aluse korruse rajamisega ning seega on mõju alternatiivide puhul analoogne. 0 alternatiivi korral mõju puudub ehk on neutraalne.

5.3.2 Mõju kõrghaljastuse kasvutingimustele

Planeeringualal esineb liigniiskeid osasid. Liigniiskete osade paiknemist iseloomustab väljavõtte mullastiku kaardist, mis on esitatud



Joonis 8. Planeeringuala mullastiku kaardi alusel on kogu planeeringuala läänepoolne osa ajutiselt või pidevalt liigniiske. Liigniisked kooslused puittaimestiku hinnangu alusel jäävad valdavalt Päevakoera tn 41 kinnistu lääne ja keskosasse. Madalsoomuldadel (lammi-madalsoomullad – AM, lammi-gleimuld - AG) kasvavad puud on aga tundlikud mullatöödele ja veerežiimi muutustele. Nii kuuskede kui ka sookaskede juurekava on maapinnalähedane ja häirimise korral võivad puud muutuda tormiheitehellaks ning ka hävineda kasvutingimuste muutuste tõttu. Seega võib esineda eeskätt ehitusaegne negatiivne mõju, juhul kui ehitustegevuse käigus toimub puude juurte ja tüvede vigastamine või muudetakse oluliselt niiskusežiimi. Üldjuhul tuleb krundil säilitatavad puud eraldada ehitustsoonist ajutise piirdeaiaga. Eriti tuleb puude kaitsele pöörata tähelepanu Päevakoera tn. 41 lääneosas turvastunud muldade alal, mis on väikese kandevõimega. Mõju leevendamise meetmed on esitatud ptk 6.

Kuna planeeringuala on ulatuslik, siis tuleb iga krundi ehitusprojekti koostada täpsustatud haljastuslik hinnang, kui hoone ehitusega krundil kaasneb puude likvideerimine. Ehitamisel tuleb järgida haljastuslikes hinnangutes antud soovitusi säilitatava puittaimestiku kasvutingimuste säilitamiseks.

Planeeritava tegevusega (alternatiivid I, II, III, IV ja V) ei kaasne olulist veetaseme alandamist, mis halvendaks olulisel määral kõrghaljastuse kasvutingimusi. 0 alternatiivi korral mõju puudub ehk on neutraalne.

Vett mitteläbilaskvate pindade osakaalu suurenemine ei põhjusta antud piirkonnas üleujutuste sagenemist, sest säilib piisavas ulatuses vett läbilaskvat maapinda sademevee imbumiseks. Projekteerimise staadiumis tuleb vertikaalplaneerimisega näha ette meetmed sademevee valgumise vältimiseks naaberkinnistutele. Sademevesi tuleb käidelda maksimaalselt omal kinnistul – immutada pinnasesse, paigaldada ühtlustusmahutid, koguda vahemahutitesse ja kasutada haljastuse kastmiseks ning olmes.

Kavandatud tegevus ja selle tegevusalternatiivid näevad ette tiigi säilitamist. Planeeringualal tuleb tagada liig- ja sademevee vaba liikumine. Planeeringus on ette nähtud planeeringualast põhjasuunas asuvatelt kinnistutelt drenaažitorustikku suunatud liigvett Lepiku peakraavi juhtiv kraav asendada toruga planeeringuala loodenurga kruntide põhjapiiril. See võimaldab planeeritud liikumisrajaga haljaskoridori kavandatud liikumisraja kõrvalt likvideerida ohtliku avatud kraavi. Lepiku peakraav on ette nähtud säilitada avatuna ning tagada selle korrashoid. Samuti on ette nähtud planeeringuala läbiva Kalmistu kraavi lõigu põhimõtteline säilitamine ja selle hoolduse tagamine.

Vastavalt planeeringulahendusele on Lepiku peakraavile ette nähtud truubi rajamine vaid kvartalisisesse tänava väljaehitamiseks.

Olemasoleva kraavitusel osalise torusse sulgemise korral tuleb seda teha korrektset dimensioneerimist võimaldava projekti alusel. Juhul, kui toru on dimensioneeritud sobilikult, ei halvenda see sademevee ärajuhtimist. Antud sademeveesüsteemi toimivuse osas on mitmes kohas väljapool planeeringuala tekkinud nn pudelikaelad, sest kraavid on suletud torudesse ning tegelikud rajatud toru läbimõõdud on oluliselt väiksemad kui arvutuslikult vajalikud. Selliseid probleeme ei ole võimalik lahendada antud planeeringu raames, sest probleemkohad jäävad väljapoole planeeringuala.

Planeeritud tegevus ei halvenda korrektse projekteerimise ja rajamise juures sademeveesüsteemi toimivust.

Kalmistu kraavile ja Lepiku peakraavile (VEE1089206) kehtis varem looduskaitseaduse alusel piiranguvöönd ulatusega 50 m. Vastavalt kehtivale Pirita LO üldplaneeringule (2009) on kraavide ehituskeeluvööndiks 10 m. Kehtiva looduskaitseaduse alusel on piiranguvöönd ja ehituskeeluvöönd vaid ojal ja maaparandussüsteemi eesvoolul. Kraavidel, mis pole peakraavid, vastavad vööndid puuduvad.

Tulenevalt uue veeseaduse¹ § 118 on peakraavidel veekaitsevööndi ulatus 10 m, kuid Keskkonnaportaalis märgitud Lepiku kraavil (VEE1089206) valgala alla 10 km² ei ole veekaitsevööndit kehtestatud ning see ei kajastu ka Maa- ja Ruumiameti geoportaali kitsenduste kaardirakenduses. Õigusaktidest tulenevate kitsendustega tuleb planeeringu koostamisel arvestada (vt ptk 4.3.2).

Veeseaduse¹ § 187 alusel on veeluba kohustuslik, kui juhitakse suublasse saasteaineid või heitvett ja jahutusvett. Muudel juhtudel (näiteks truubid) tuleb hinnata, kas vajalik on veeseaduse¹ § 196 alusel veekeskkonnariskiga tegevuse registreerimine.

Alternatiivide I, II, III, IV ja V sademevee lahendused saavad olla võrdlemisi analoogsed ning seega on ka nende mõjud sarnased. 0 alternatiivi korral on mõju neutraalne või pikaajalises plaanis nõrgalt negatiivne kuna ala vähese kasutuse korral on väiksema tõenäosusega ka sademeveekraavide hoolduse tagamine.

5.3.4 Reo- ja joogivesi

Planeeringualal tekkiv reovesi suunatakse reoveekanaliseerimisele, kust see juhitakse reoveepuhastusjaama. Kuna reovesi puhastatakse reoveepuhastusjaamas nõuetekohaselt, siis olulist keskkonnamõju planeeringualal tekkiva reoveega ei kaasne. Samuti ei ole oodata tekkivaid reoveekoguseid, mis ületaks reoveepuhasti vastuvõtuvõime.

Planeeringuala joogiveevarustus on võimalik lahendada Esmar Vesi OÜ ühisveevärgist ning sellise lahenduse korral ei ole oodata joogivee mittevastavust nõuetele või veetarbimisest tulenevat olulist keskkonnamõju. Esmar Vesi OÜ võtab vett Tallinna põhjaveemaardla kinnitatud põhjaveevarude arvelt ning veevõtt peab jääma Pirita arvestuspiirkonna põhjavee tarbevaru (2000 m³ ööpäevas) piiresse ka uute kinnistute liitumisel veevärgiga.

Tegevusalternatiivide puhul olulist vahet võetava vee ja reovee tekkekoostes ja käitlemislahenduses ei esine. Alternatiivi V veetarve ning tekkiva reovee kogus on oluliselt väiksem kui I alternatiivil kuna hoonestusmaht on väiksem (planeeritakse vaid eramuid, mitte kortermaju). 0 alternatiivi korral säilib mõju praegusel tasemel.

Eelnevast lähtudes ei ole ette näha olulist negatiivse mõju kaasnemist pinna- ja põhjaveele seoses planeeritava tegevusega ning selle alternatiividega.

5.4 Jäätmete

5.4.1 Ehitus- ja lammutusjätmed

Planeeringualal ehitustööde käigus tuleb rakendada kõiki sobivaid jäätmetekke vältimise võimalusi, samuti kanda hoolt, et tekkivad jätmed ei põhjustaks ülemäärast ohtu tervisele, varale ega keskkonnale.

Enne ehitamise alustamist tuleb ehitusjätmete käitlemine kooskõlastada Tallinna Strateegiakeskuse ringmajanduse osakonna jäätmespetsialistiga.

Ehitusjätmete valdaja peab rakendama kõiki tehnoloogilisi võimalusi ehitusjätmete liigiti kogumiseks tekkekohas; korraldama oma jätmete taaskasutamise või andma jätmed käitlemiseks üle jäätmeluba omavale isikule; rakendama kõiki võimalusi ehitusjätmete taaskasutamiseks; võtma tarvitusele abinõud tolmu tekke vältimiseks ehitusjätmete paigutamisel mahutitesse või laadimisel veokitele või nende kohapeal taaskasutamisel.

Loodusvarade ja toorme säästlikuks kasutamiseks tuleb rakendada parimat võimalikku tehnikat, sealhulgas tehnoloogiat, milles võimalikult suures ulatuses taaskasutatakse jätmeid. Et võimaldada ehitusjätmete taaskasutamist võimalikult suures ulatuses, tuleb need koguda liigiti. Eraldi tuleb sortida:

- puit;
- kiletamata paber ja kartong;
- metall (eraldi must- ja värviline metall);
- mineraalsed jätmed (kivid, ehituskivid ja tellised, krohv, betoon, kips, lehtklaas jne);
- raudbetoon- ja betoondetailid;
- tõrva mittesisaldav asfalt;
- kile;
- ohtlikud jätmed (ohtlikke aineid sisaldavad ehitusjätmed, saastunud pinnas, asbesti sisaldavad ehitusmaterjalid, värvi-, laki-, liimi- ja vaigujätmed, õli- ja naftasaadused jne).

Liigiti kogutud jätmed tuleb taaskasutada kohapeal või anda taaskasutamiseks või kõrvaldamiseks üle vastavat jäätmeluba omavale jäätmekäitlusettevõttele. Ohtlikud jätmed tuleb koguda liikide kaupa eraldi ja vastavalt kehtestatud korrale anda üle ohtlike jätmete käitluslitsentsi ja jäätmeluba või kompleksluba omavale jäätmekäitlusettevõttele.

Raudbetoon- ja betoondetailid ning tõrva mittesisaldav asfalt tuleb üle anda purustamiseks ja materjalide taaskasutamiseks vastava jäätmeloaga jäätmekäitlejale. Eelsorditud ehituskivid ja tellised tuleb kas taaskasutada ehituskivide ja tellistena või anda purustamiseks ja materjalide taaskasutamiseks üle vastava jäätmeloaga jäätmekäitlejale. Puhas puit tuleb kas kasutada küttena (kui ehitusjätmetena tekkinud puidu põletamine toimub samadel tingimustel puitkütusega, välja arvatud jätmete avapõletamine väljaspool küttekoldeid, põletusseadmeid vms, siis peab ettevõtte oma tegevuse vastavalt jäätmeseaduse¹ §-le 74 Keskkonnaametis registreerima) või anda puiduhakke valmistamiseks üle vastava jäätmeloaga jäätmekäitlejale. Tõrva sisaldav asfalt tuleb käidelda ohtliku ehitusjätmena.

5.4.2 Hoonete kasutusaegne jäätmeteke

Tallinna haldusterritoorium kuulub tiheasustusalana tervikuna piirkonda, kus korraldatud jäätmeveoga liitumine on kohustuslik. Piirkondades, kus on rakendunud korraldatud jäätmevedu, on jäätmevaldajad kohustatud andma olmejäätmed üle jäätmehoolduseeskirjas sätestatud tingimustele.

Planeeringualal tekkivad jäätmed tuleb koguda liigiti, et võimaldada nende taaskasutamist võimalikult suures ulatuses. Olmejäätmete sortimisel tekkekohas tuleb liigiti koguda:

- paber ja kartong;
- pakendid;
- ohtlikud jäätmed;
- biolagunevad aia- ja haljastujäätmed;
- biolagundatavad köögijäätmed;
- probleemtoodete jäätmed, sealhulgas romusõidukid ja nende osad ning vanarehvid, elektroonikaromud ja nende osad, patareid ja akud;
- põlevjäätmed, sealhulgas puit ja plastid;
- suurjäätmed;
- metallid.

Jäätmete kogumiskoha planeerimisel, jäätmemahutite tähistamisel ning nende suuruse valimisel ning tühjendamise sagedusel tuleb lähtuda Tallinna jäätmehoolduseeskirjast. Jäätmemahutitele tuleb tagada jäätmehoolduseeskirjas ettenähtud ligipääs. Jäätmemahutid tuleb paigaldada kõva kattega (betoon, asfalt, kiviparkett jms) pinnale ning soovitatavalt jäätmemajja, katusealusesse või aedikusse. Mahuti võib varjata näiteks tara või hekiga. Koht, kus mahuti paikneb, peab olema küllaldaselt valgustatud.

Planeeringus on ette nähtud olmejäätmeid koguda mahutitesse, mis paiknevad oma krundil. Seega vastab planeeringulahendus kehtivatele nõuetele.

Kavandatava tegevusega kaasnevana pole oodata jäätmetekkest tulenevaid keskkonnataluvust ületavaid mõjusid. Jäätmekäitlus tuleb nii ehituse kui hoonete kasutamise ajal lahendada vastavalt kehtivatele õigusaktidele. Olulist erinevust kavandatud tegevuse tegevusalternatiivide I, II, III ja IV jäätmetekke kogustes ei esine. Küll aga on jäätmetekke seisukohalt vähem koormav alternatiiv V, kuna sellega planeeritakse väiksemat elamuühikute arvu. 0 alternatiivide korral säilib praegune kasutusaegne jäätmeteke, kuna ala on osaliselt hoonestatud, ehitusaegne jäätmeteke 0 alternatiivi puhul puudub.

5.5 Mõju liiklusskeemile ja -koormusele

Antud peatüki koostamisel on kasutatud Stratum OÜ tööd „Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 kinnistute ja lähiala detailplaneering. Liiklusloendus ja prognoos“ (koostatud 2016, täiendatud 2020). Töö eesmärk oli välja selgitada DP ala täiendava liikluse mõjud peamistele juurdepääsudele – Kõlviku-Lepiku tee ja Pärnamäe-Kõlviku tee ristmikule. Tööga on võimalik eraldi tutvuda DP dokumentatsiooni koosseisus. Käesolevale KSH aruandele seda täiemahuliselt lisada pole otstarbekas.

Liikluses on arvestatud Guru Projekt OÜ poolt koostatud lahendust (alternatiiv II). Kuna kõigi tegevusalternatiivide korral jääb lisanduv liikluskoormus madalale tasemele, siis on alternatiivide mõju liikluskoormusele sarnane.

5.5.1 Liiklusloendus ja AKÖL

Liiklusloendus viidi läbi 16.06.2016 hommikul ja õhtusel liikluse tippajal. Olukorra tuvastamiseks viidi 10.10.2019 hommikul liikluse tippajal 07:30 – 09:00 läbi täiendav liiklusloendus.

Joonis 9 on toodud Tallinna liiklusmudeli väljavõtteid Pärnamäe tee lõigul Randvere tee – Kloostrimetsa tee AKÖL kohta. AKÖL on toodud aasta 2025 kohta. AKÖL väärtusi saab kasutada müra modelleerimiseks. Cube Voyager modelleerimistarkvara graafikamooduli eripära on see, et numbrid kuvatakse alati mõlemale poole teed – AKÖL väärtused on siiski ristlõike kohta, mitte suuna kohta, nagu ekslikult võib arvata.



Joonis 9. Modelleeritud liiklussageduse väärtused 2025.

5.5.2 Liikluse prognoos

Kuna DP menetlus on viibinud, siis liikluse prognoos teostati toona lühikese perspektiiviga, st. olukorra kohta, kus DP alale ette nähtud ehitusmahud oleksid realiseerunud aastaks 2020. Arvestati planeeringualale korterelamute rajamisel potentsiaalselt lisanduva liiklusmahuga ehk halvima olukorraga.

5.5.2.1 Liiklusprognoosi alused

DP ala objektide perspektiivse liikluse määramisel on aluseks Stratum IB poolt teostatud erinevad loendused (andmebaas) sarnaste liiklusobjektide juures. Liiklusprognoosis on arvestatud DP ala rahuldavat ühistranspordiühendust kesklinnaga. Lähim ühissõidukipeatus on Kõlviku tee, DP ala keskkohast on peatuseni ligikaudu 470 meetrit. Kõlviku peatusest on liinidel 8 ja 38 tiiptundidel 6-7 väljumist kesklinna ja ka vastupidisel suunal.

DP ala liikluse prognoosis (arvestati planeeringuala kasutuselevõtuga aastaks 2020) on arvestanud DP (alternatiivi II) põhijoonise andmetega, kus DP alale on ette nähtud 138 parklakohta. Olemasolev parkimine DP alal on väga väike (5-6 sõidukit) ning seetõttu on liiklusprognoosis arvestatud 100% täiendava liiklusega olemasolevale.

Elamispindade parkimiskohtade arv on 133 ja 5 parkimiskohta on lasteaiale või hooldekodule. Prognoosis oleme arvestanud laste päevahoiu liiklusega, kus autodega tuuakse ja viiakse tipptunnil hinnanguliselt 10 last.

DP ala poolt genereeritav liiklussagedus – prognoos:

- hommikul tipptunnil 17 a/h siseneval ja 63 a/h väljuval suunal;
- õhtusel tipptunnil 57 a/h siseneval ja 37 a/h väljuval suunal.

Pärnamäe tee – Kõlviku tee – Männimäe tee liiklusprognoosi juures on arvestatud ka Männimäe tee tagamaale jääva liikluse täiendava kasvuga, kuna Liivamäe ja Äigru teel (Viimsi vald) on kehtestatud detailplaneeringud ning väikeses osas võivad objektid realiseeruda.

Juhul, kui lähiaastatel ei tule olulisi muudatusi liikluskäitumises ja liikumisviisi valikus, **suudab Kõlviku-Lepiku tee ristmik liiklust teenindada nii hetkel, kui ka tulevikus heal tasemel, teenindustase on A.** Selle ristmikuga läbilaskevõime probleeme ei ole. Probleemiks on juhtide suurimast lubatud sõidukiirusest mitte kinnipidamine (NB! ristmik asub õuealal ehk 20 km/h piirkonnas) ja sellest johtuv liiklusohutuse vähenemine.

Läbilaskevõime probleemid on Pärnamäe tee – Kõlviku tee – Männimäe tee ristmikul, kuid need probleemid on olemas juba tänapäeval ja isegi suvisel väiksema liiklusega ajal. DP ala objektide väljaehitamine muudab neid probleeme vähesel määral (üleminek teenindustasemelt E teenindustasemele F on liiklussageduse väiksemagi kasvu puhul kiire). Kui 2016. aastal oli arvutuslikult kahel manöövril teenindustase F, siis prognoosis koos DP ala liiklusega on teenindustase F neljal manöövril (vasakpöörde ja peatee ületused kõrvalteedelt ehk Kõlviku ja Männimäe teelt). Kõrvalteede kasutaja seisukohast tähendab see pikema ooteaega manöövri sooritamiseks.

5.5.3 Üldised soovitused liikluskorraldusele.

Lepiku teel on vajalik sõidukite kiiruse piiramine. Liiklusbüroo OÜ aastal 2009 tehtud töös nr 903/22-S „Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 kinnistute ja lähiala detailplaneeringu liikluskseem“ ette nähtud kiirust piiravad meetmed on senimaani rakendamata. Liikluse kasvades (eeskätt Pärnamäe teel) on vaja radikaalsemaid meetmeid, üksikutest künnistest enam ei piisa.

Pärnamäe tee – Kloostrimetsa tee ristmiku liikluskorraldusest tulenevalt on Lepiku tee hea alternatiiv Pärnamäe teele. Hommikuse tipptunni ootejärjekord Pärnamäe teel on kohalike sõnul vahel kuni Kõlviku teeni ja kaugemale ning siis kasutatakse Lepiku teed, kuna see on kiirem viis jõuda Kloostrimetsa teele. Kuid Lepiku tee (õueala) kasutamine läbisõiduks peab olema ka füüsiliselt võimalikult raske või aeganõudev. Kõige radikaalsem meede oleks Lepiku tee läbilõikamine näiteks Lepiku tee 34b kohal, kus on laste päevahoid – juurdepääs oleks siis ühelt või teiselt poolt, kuid otse läbi enam ei saaks. Sama probleem on ka Aianduse teega, mis pikendab nõ alternatiivset Lepiku tee koridori Randvere teeni ja aitab „mööda põigata“ ka ülekoormatud Randvere tee – Pärnamäe tee ristmikust. Sarnaselt Lepiku teega oleks Aianduse tee läbilõikamine läbiv- ehk transiitliikluse õigesse koridori suunamisel hädavajalik. Lõpptulemusena aitaks see aitaks säilitada elukeskkonna kvaliteeti ja parandaks liiklusohutust suurel alal, mis jääb Randvere tee – Pärnamäe tee – Kloostrimetsa tee vahelisele alale.

Kokkuvõtvalt on arvutuslikult Pärnamäe tee – Kõlviku – Lepiku tee reguleerimata ristmiku läbilaskevõime juba praegusel ajal läbilaskevõime osas ammendunud ning vajab rekonstrueerimist. Seejuures probleem ei ole Kõlviku tn või Männimäe tee liikluses, vaid mööda Pärnamäe teed kulgevas liikluses. Piirkonna liiklusprobleemid lahendaks suures osas nimetatud ristmiku rekonstrueerimine.

Liikluskoormuse seisukohalt võiks eelistada alternatiive 0, III ja II ja V millega kaasneb mõnevõrra väiksem liikluskoormus. Nendest V on tegevusalternatiividest kõige väiksema liikluskoormusega.

Uue asumi tõmbekeskuseks on Tallinna kesklinn (Pirita tee). Kesklinna on võimalik autoga pääseda Mähe (ehk Randvere tee) kaudu või siis Kloostrimetsa (ehk Sompä ja Lepiku teede) kaudu. Vahemaad on kilomeetrites sarnased aga Kloostrimetsa tee on oluliselt vähem koormatud ja sujuvama liiklusega. Seega oleks Tallinna linna ametkondade poolt eelistatud (LPA kiri 01.12.2017 nr 3-2/2351 - 14) liikluse suunamine Kloostrimetsa kaudu. Liikluskorralduslikult võib parimateks pidada seega alternatiive III, IV ja V, mille korral kavandatakse enim väljasõite planeeringualalt ja seega hajutatakse maksimaalselt liikluskoormust. Samuti kavandatakse nende alternatiivide puhul Kõlviku ja Sompä tee ühendust, mida omavalitsus soovib rajada suunamaks liiklust piirkonnast Kloostrimetsa teele. Ühenduse kavandamisel tuleb arvestada aga, et Sompä tee on käesoleval ajal juurdepääsutanav alamliigiga kvartalisine tänav, kui kasutada EVS 843:2016 „Linnatänavad“ joonis 4.1 toodud tänavate liigitust. Ehk see on kõige madalama taseme tee, mis on mõeldud ligipääsuks selle tee ääres olevatele kinnistutele. Sellise tee kiirus peaks olema 20-30 km/h ning soovituslik liiklussagedus 50-600 a/ööp ja 8-90 a/h (EVS tabel 4.3). Sompä tee läbisõiduteena kasutamiseks on vajalik selle funktsiooni muutmine ehk rekonstrueerimine selliselt, et selle tehnilised parameetrid vastaks kõrvaltänavale kehtestatud nõuetele. Kuni rekonstrueerimiseni tuleks jätta ühendus lõplikult välja ehitamata või peab Sompä tee üldisele liiklusele mingis kohas läbi lõikama, näiteks Sompä tee 46 kinnistu juures. Ilma Sompä tee funktsiooni muutmata ei tohiks ühendust kahe tee vahel luua vältimaks transiitliiklust.

Kõik DP alternatiivid on seega liikluskorralduslikust aspektist vaadatuna reaalselt võimalikud rakendada, ega tekita olulisi probleeme ei ümbritsevale liiklusele ega planeeringuala elanikele. Samas on mõisteta, et kuigi liikluse mõju pole kriitiline, on erinevate variantide puhul see siiski erineva suurusega, mida rohkem kavandatakse elamuühikuid ja sellest tulenevalt parkimiskohti, seda suuremaks võib pidada ka lisanduvat liikluskoormust. 0 alternatiivi mõju liikluskoormusele ja -skeemile on neutraalne.

5.6 Mõju välisõhule, sh õhukvaliteedile ning müra

5.6.1 Mõju õhukvaliteedile

Kavandatud tegevuse elluviimiseks vajalik ehitustegevus võib põhjustada õhukvaliteedi ajutist halvenemist peamiselt tolmu tekkimise kaudu.

Kavandatavate ehitustööde käigus võib õhusaastet põhjustada ehitusmaterjalide laadimine ja ladustamine ning kaevetööde läbiviimine planeeringualal. Puistematerjalide kuhjas ladustamisel võivad tolmuemissioonid esineda mitmel etapil: materjali kuhjadesse laadimisel, tugevate tuuleilide korral ja materjali kuhjast eemaldamisel. Laadimisprotsesside ja veoautode liikumine võivad samuti tolmuemissioone põhjustada. Ehitustööde ajal tekitavad heitgaase transpordivahenditest veoautod, millega transporditakse puiste- ja muid ehitusmaterjale ning muud ehitusel kasutatavad diiselmootoriga transpordivahendid. Siiski, võib järeldada, et puistematerjalide laadimine ja ladustamine ning diiselmootoriga transpordivahenditega kasutamine ei tekita Pirita piirkonnas olulisi õhukaitsealaseid probleeme, sest tegu on ajutise

hääringuga ehitustegevuse ajal. Lisaks on tegu eramute ehitamisega, mille ehitusmahud on väikesed. Tolmuemissioone ehitustöödel on võimalik vältida materjali langemiskõrguse vähendamise abil, ehitusmaterjalide katmisega veol ja ladustamisel, vajadusel lenduva materjali niisutamisega, ehitusplatsil teede ja seadmete perioodilise puhastamisega ning kui ehitusmaterjalide laadimist ei teostata tugeva tuulega.

Ehitustegevuse õhusaaste näol on tegu lühiajalise mõjuga, mis tekitab keskkonnale täiendavat, kuid mööduvat koormust ning tegevusega ei ole ette näha ka piirnormide ületamist.

Peamisteks õhusaaste allikateks Pirital on olmekütmine. Kohapeal tekkinud saastele lisandub teistest piirkondadest tulenev õhusaaste. Üldiselt võib Pirita linnaosa õhukvaliteeti hinnata heaks.

Vastavalt Tallinna Linnavolikogu 18.05.2017 määrusega nr 9 kinnitatud „Tallinna kaugküttepiirkonna piirid, kaugküttevõrguga liitumise ja sellest eraldumise tingimused ja kord, kaugkütte üldised kvaliteedinõuded ja võrguettevõtja arenduskohustus ja kord, kaugkütte üldised kvaliteedinõuded, soojuse piirhinna kooskõlastamine ja soojusettevõtja arenduskohustus” lisadele (Tallinna kaugküttepiirkonna piirid) jääb planeeritav ala kaugküttepiirkonnast välja. Planeeritavate elamute soojavarustus lahendatakse gaasikütte või elektri baasil. Korterelamute kütte tuleb samuti lahendada lokaalkatlamajadega. Katlamaja rajamisel tuleb arvestada keskkonnaministri 14.12.2016 määrusega nr 67 *Tegevuse künnisvõimsused ja saasteainete heidete künniskogused, millest alates on käitise tegevuse jaoks nõutav õhusaasteluba*, mille kohaselt õhusaasteluba on vajalik kui ühel territooriumil asuvate põletusseadmete summaarne soojussisendile vastav nimisoojusvõimsus kütuse põletamisel on võrdne või suurem kui 1 MW_{th}.

Gaasi- ja elektrikütet võib lokaalküttelahendustest pidada keskkonda vähim saastaivaks, võrreldes kütteõilidega. Puitkütte kasutamisel eralduvad välisõhku eeskätt tahked osakesed, mis paljude allikate koosmõjus halvendavad aedlinna piirkondade õhukvaliteeti.

Keskkonnasõbralikematest kütteviisidest oleks alal võimalik kasutada ka maakütet, kuna kavandatakse võrdlemisi suuri krunte. Samas nõuab enamlevinud maakütte horisontaalkollektorite paigaldamine kõrghaljastuse ulatuslikku eemaldamist, mis antud juhul ei ole soovitatav. Horisontaalkollektorite paigaldamine välistab mitmekesise ja –rindelise haljastuse rajamist alale ehk avaldab olulist mõju perspektiivsele haljastusele. Võimalik oleks paigaldada vertikaalseid ja spiraalkollektoreid ning nende rajamise võimalust oleks soovitatav ka planeeringus ette näha. Maakütte kollektorite rajamisel tuleb järgida tingimust, et säilitatakse II väärtusklassi puud. Keskkonnaministri 09.07.2015 määruse nr 43 § 6 punkt 1 kohaselt ei tohi puurkaev või -auk põhjustada põhjavee seisundi halvenemist ega avaldada negatiivset mõju läheduses asuvatele puurkaevudele või -aukudele, salvkaevudele, maakasutusele ning ökosüsteemidele. Seega, vältimaks veekihi reostumist on soovitatav maasoojus puuraukude ja -kaevude sügavus valida selliselt, et need ei ulatuks põhjaveekihti, mille vett kasutatakse vaadeldava piirkonna ühisveevärgi tarbeks ja kinnitatud põhjaveearuga veekihti. Antud piirkonnas kasutatakse peamiselt kambriumi-vendi põhjaveekihti, mille puurkaevud on 100-150 m sügavused. Vertikaalkollektorite sügavus ei tohi ulatuda üle 90 m. Puurkaevtüüpi kollektori puhul tuleb selleks koostada nõuetekohane puuraugu projekt pädeva ettevõtte poolt ja puurkaevu asukoht eelnevalt kooskõlastada omavalitsusega ning Keskkonnaametiga. Soojuspuuraugu rajamisel ja käitamisel tuleb järgida Tartu Ülikooli geoloogia osakonna 2012. aastal koostatud [uuringu](#) toodud soovitusi.

Muude küttelahendustega kombineeritult võiks käsitletavas piirkonnas kasutada ka õhksoojuspumpasid. Samas tuleb nende paigutamisel arvestada võimaliku mürataseme tõusuga ning soovitatav on kasutada võimalikult väikse müraemissiooniga kaasaegseid seadmeid ning nende paigutamisel arvestada ka naaberhoonetega.

Keskkonnasäästliku lisakütteallikana on soovitatav päikesepaneelide kasutamine.

Vähendamaks küttevajadust, tuleb hoonete edasisel projekteerimisel erilist tähelepanu pöörata nende energiatarbimisele. Euroopa Parlamendi 2002. aasta hoonete energiatõhususe direktiivi täienduse kohaselt peavad kõik riigiasutuste hooned, mis on ehitatud pärast 31.12.2018, tootma sama palju energiat kui need kohapeal tarbivad. Pärast 31.12.2020 ehitatavad muud hooned EL-is peavad kõik olema ainult liginullenergiahooneid.

Arvestades piirkonna kõrget haljastuse osakaalu ning võrdlemisi väikest kavandatavat arendusmahtu, siis ei ole kavandatava tegevuse ega selle alternatiividega kaasnevana oodata olulist mõju piirkonna õhukvaliteedile. Kütelahendustes on soovitatav kasutada väiksema lokaalse saasteainete emissioonidega kütuseliike (gaas, elekter, maa- ja õhkküte, toetavana ka päikeseenergia).

Täiendavalt õhukvaliteeti mõjutavaks aspektiks on eeskätt linnakeskkonnas liiklus. Antud juhul ei paikne planeeringuala suurte magistraaltänavate ääres ning liikluse mõju õhukvaliteedile antud alal on väike. Planeeringu elluviimisel (nii alternatiivid I, II, III, IV kui V) lisandub piirkonda parkimiskohti ning sõidukeid. Tegevuse tagajärjel tõuseb ala liikluskoormus, kuid ka juhul kui tipptunnil toimub parkimiskohtadelt maksimaalne autode liikumine, ei ole oodata liiklusest tulenevat saasteainete piirväärtuse ületamist alal. 0 alternatiivi mõju õhukvaliteedile on neutraalne, praegust olukorda ei muudeta.

Arvestades planeeringuala maksimaalset hoonestusmahtu, ei ole oodata liiklusvoogu, mis võiks põhjustada piirkonnas välisõhu saasteainete piirnormide ületamisi.

5.6.1.1 Mõju kliimamuutustele

Kavandatava ehitustegevusega kaasneb ehitusmaterjalide tootmine ja tarbimine, mille käigus emiteeritakse muuhulgas õhku kasvuhoonegaase. Arvestades tegevuse mahtu, ei ole oodata sellest tingituna olulist mõju kliimamuutustele.

Kavandatava tegevuse kasutusetapis toimub kõigi tegevusalternatiivide puhul liikluse ja inimeste arvu suurenemine antud alal, kuid otseselt ei ole tegu autode või inimeste arvu suurenemisega, vaid ümberpaiknemisega, mis summaarset kasvuhoonegaaside kogust ei suurenda. Hoonete kasutusega kaasneb energia tarbimine nii kütte- kui elektrilahendustes. Arvestades tegevuse mahtu, ei ole oodata sellest tingituna olulist mõju kliimamuutustele ühegi alternatiivi korral.

5.6.2 Mära

5.6.2.1 Ehitusmära

Ei ole välistatud piirkonna elanikele lühiajaliselt toimuvad häiringud ehitusmära näol, mille allikaks on hoonete, teede, tehnovõrkude jt rajatiste ehitusel kasutatavad mehhanismid ja seadmed.

Tähtsamad müraallikad ehitustöödel on:

- mehhaanilised, hüdraulilised ja pneumaatilised seadmed (näiteks suruõhuhaamrid);
- sisepõlemismootorid.

Piirkonna mürasituatsiooni ehitustööde ajal võib halvendada ka täiendav autotranspordi (eeskätt raskeveokite) liikumine, mille leevendamiseks tuleb vajadusel kehtestada kiirusepiirangud planeeringualale suunduvatel tänavatele. Ehitusmära vähendamiseks tuleb ööseks ehitustegevus kindlasti peatada ning erinevate hoonete ehitustöid on soovitatav võimalusel teostada üheaegselt.

Ehitusmüra näol on tegu lühiajalise mõjuga, mis tekitab keskkonnale täiendavat, kuid mööduvat koormust. Ehitusmüra kaasneb kõigi tegevusalternatiividega, 0 alternatiivi korral on mõju neutraalne.

5.6.2.2 Liiklusmüra

Planeeringuala paikneb võrdlemisi kõrge liiklusintensiivsusega Pärnamäe tee läheduses. Ala mõjutavaks on seega teeliikluse müra. Olulised tööstusmüra allikad või mürarikkad tehnoseadmed piirkonnas puuduvad.

Müra leviku hindamine toimus modelleerimise teel ning selleks kasutati vastavat tarkvarapaketti SoundPlan Essential 2.0.

SoundPlan Essential on maailmas ühe enimkasutatava tarkvara SoundPlan kompaktversioon. Antud pakett sisaldab kõiki Euroopa Liidus müraarvutusteks soovitatavaid meetodeid tee-, raudtee-, tööstusmüra hindamiseks. Tarkvara võimaldab modelleerida nii üksikute müraallikate müralevi kui ka eriliigiliste müraallikate koostoimet, koostada mürakaarte, kavandada müraleevendusmeetmeid, arvutada müratasemeid hoonete fassaadidel ja huvipakkuvates punktides.

Teeliikluse müra hindamiseks kasutatakse Prantsusmaa siseriiklikku arvutusmeetodit "NMPB-Routes-96 (SERA-CERTU-LCPC-CSTB)", mis on avaldatud Prantsusmaa Teatajas (Journal Officiel) 10. mail 1995 pealkirja all "Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Article 6" ja Prantsusmaa standardis "XPS 31-133". Tegu on Euroopa Parlamendi ja Nõukogu keskkonnamüra hindamise ja kontrollimisega seotud Direktiivis 02/49/EÜ toodud soovitusliku arvutusmeetodiga liikmesriikidele autotranspordist tuleneva müra hindamiseks.

Uuritavas piirkonnas levivate müratasemete määramiseks kasutati kolmemõõtmelist maastikumodelit. Mudeli saamiseks sisestati planeeringuala alusplaanilt kõrguspunktid. Samuti kasutati Maa- ja Ruumiameti aluskaardi kõrgusjooni. Lisaks sisestati olemasolev ja planeeritav hoonestus koos kontuuride ja kõrgustega ning teejooned mõõtmete ja prognoositavate liiklussagedustega (2020+ prognoosandmed). Planeeringuala siseseid väiketänavaid mudelisse ei sisestatud kuna nende liiklusintensiivsus jääb selgelt liiga madalaks, et põhjustada ülenormatiivseid müratasemeid.

Mürakaardid on arvutatud päevase (7-23) ja öise (23-7) ajavahemiku kohta. Samuti on esitatud andmed müratasemete kohta fassaadidel.

Mürakaartidel on müratasemed modelleeriti kahe meetri kõrgusel maapinnast, mis võimaldab hinnata müra mõju hoonete õuealadel inimese kuulmise kõrgusel.

Müra modelleerimisel seati arvutussammuks 5x5 meetrit ning kaartidel esitati mürakontuurid 5 dB kaupa.

Müra modelleerimise tulemusena koostati müraproгноos aastaks 2020+ juhul, kui planeeringuga kavandatu on rakendunud.

Keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid” kohaselt kehtib planeeritavatel elamualadel liiklusmüra sihtväärtus 55 dB päeval ja 50 dB öösel.

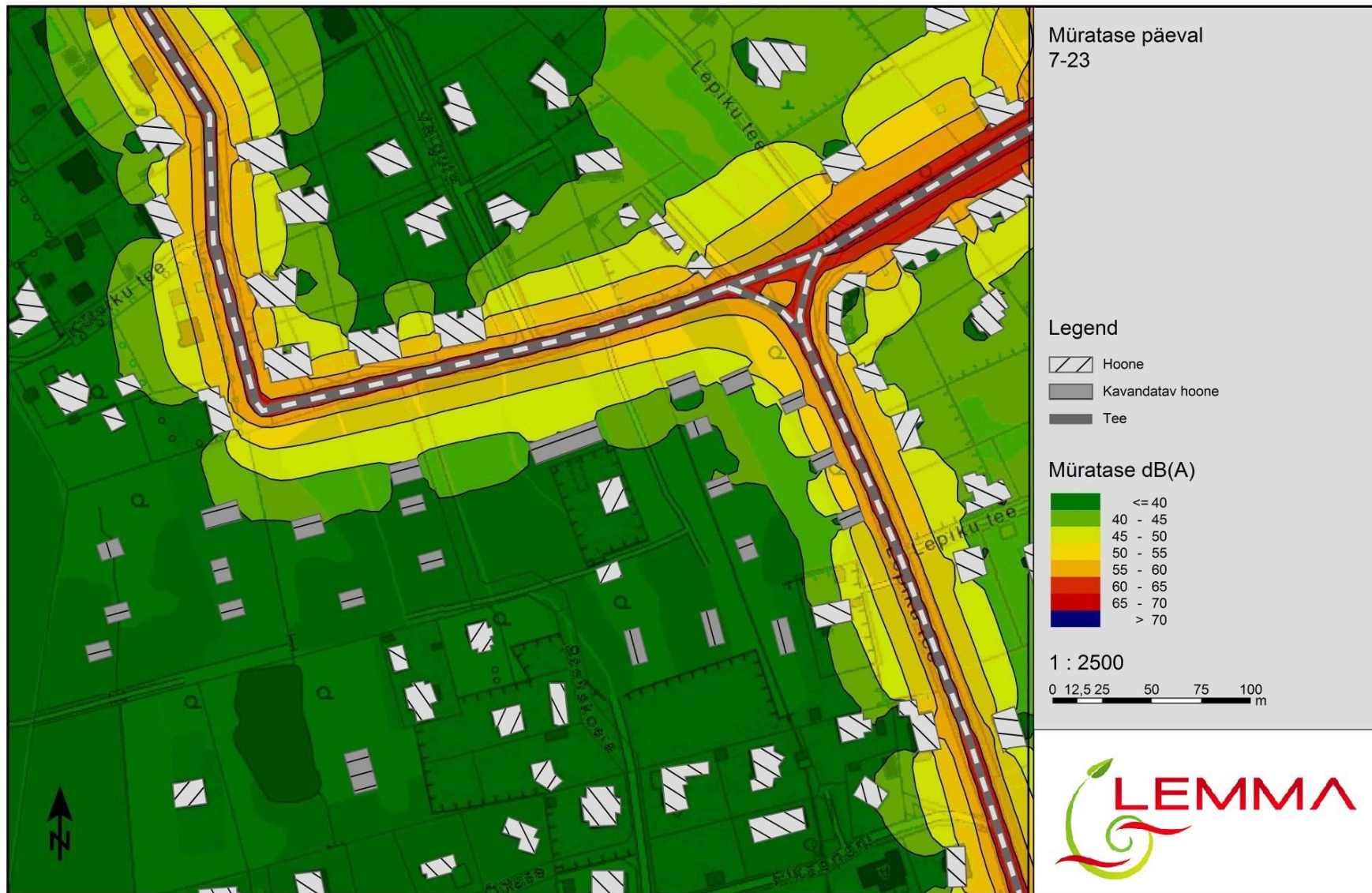
Kavandatava tegevuse korral ulatuvad hoonete fassaadidel tulevikus müratasemed päeval ajal maksimaalselt 54,8 dB ja öisel ajal 45,4 dB. Enim on müra poolt mõjutatud DP eskiiside puhul (alternatiiv IV, 2018, pos 15, 17 ja 20 ja alternatiiv V, 2024, pos 14, 16, 17) hooned, mis paiknevad

Lepiku teele väga lähedal. Keskkonnaministri määruse nr 71 kohaseid müra normtasemeid ei ületata. Soovitav on hoonestuse projekteerimisel müratasemeid arvestada ja hoonestus paigutada hoonestusalal viisil, mille korral vahemaa teega jääks vähemalt 10 m (nt rajada parkimisala tee ja hoone vahele vms). Planeeringus määratud hoonestusala ulatus võimaldab hoonestust paigutada viisil, mis tagab müra taotlustasemete järgimise hoone fassaadidel. Teedest kaugemal paikneva hoonestuse fassaadidel müra taotlustasemete ületamist ei esine.

Täpsemalt on müra modelleerimise tulemusi võimalik tulemusi näha mürakaartidelt.

Detailne müramodelleering koostati KSH käigus alternatiivile II. Alternatiiv I puhul on oodatav müratase planeeringualal analoogne või vähesel määral kõrgem alternatiivile II, kuna oodatav liikluskoormus piirkonna tänavatel ei oma olulist erinevust (parkimiskohtade arv 24 kohta suurem, seega ka liikluskoormus vähesel määral kõrgem). Alternatiiv I puhul on hoonete paiknemine mõnevõrra teine, kuid kuna alal ei ole oodata kõrgeid müratasemeid, siis ei ole oodata ka alternatiiv I puhul olulist müra taotlustasemete ületamist ning leevendavad meetmed on analoogsed alternatiivile II. Alternatiivi III korral jääb lisanduv liikluskoormus väiksemaks kui alternatiivi II korral ja seega jäävad ka lisanduvad müratasemed mõnevõrra väiksemaks. Alternatiiv IV korral on samuti müratasemed analoogsed alternatiivile II. Alternatiiv V puhul jäävad müratasemed tegevusalternatiividest kõige madalamale tasemele. Alternatiiv 0 mõju mürataseme muutusele puudub.

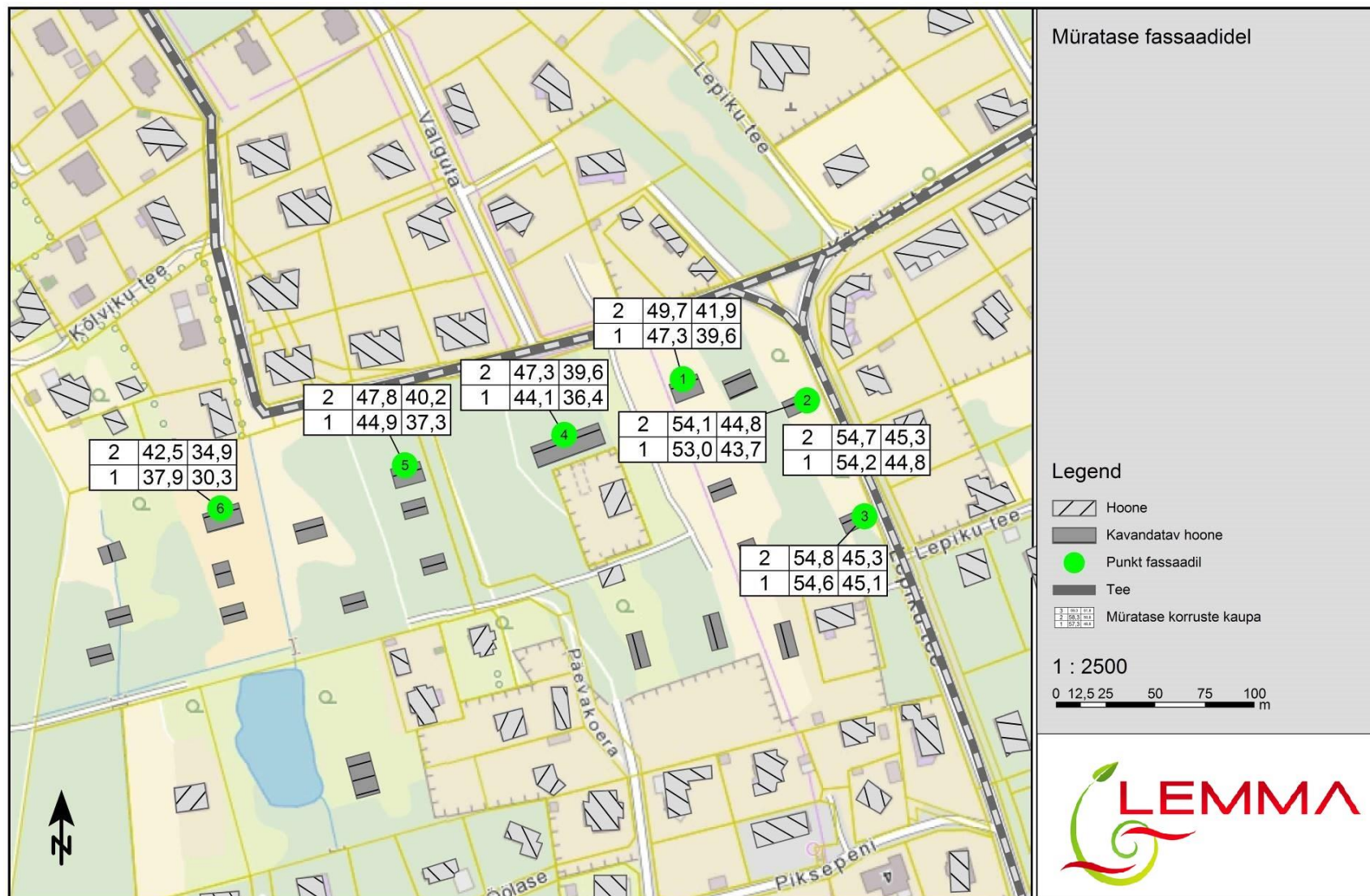
Arvestades, et tegu on aedlinna tüüpi asumiga ning kõrge liiklusintensiivsusega tänavad vahetus läheduses puuduvad, ei ole oodata kõrgete müratasemete teket uushoonestuse fassaadidel ega õuealadel. Vahetult tänavate kaitsevööndis võib esineda uutele elamualadele kehtivate müra taotlustasemete vähest ületamist. Samuti ei kaasne planeeringu rakendamisega liikluse müra taseme tõusu lähialadel ulatuses, mis olulisel määral muudaks praegu esinevaid müratasemeid. Hoonete ehitusel on oluline arvestada ptk 6 esitatud leevendavaid meetmeid.



Joonis 10. Müراتase päeval.



Joonis 11. Müra tase öösel.



Joonis 12. Müratase fassaadidel.

5.7 Sotsiaal-majanduslik mõju, sh mõju inimese tervisele ja heaolule

5.7.1 Tervisemõju

5.7.1.1 Radoon

Planeeringuala paikneb potentsiaalselt radooniriskiga alal, mis võib põhjustada tervisemõju (vt ptk 4.3.3). Selgitamaks radooniriski teostati planeeringualal radooniuuring Radoonitõrjekeskuse poolt.

Vastavalt Eesti standardile EVS 840:2023 „Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes“ on piiranguteta ehitustegevuseks lubatud radooni piirsisaldus pinnaseõhus: **50 kBq/m³**. **Planeeringuala paikneb kõrge Rn-riski piirkonnas**, mille piires jääb Rn sisaldus pinnaseõhus piiranguteta ehitustegevuseks lubatud piiridest välja (>50 kBq/m³).

Kuna kinnistu asub kõrge radooniriski alal, **tuleb hoonete projekteerimisel arvestada radooniohuga ning kasutada radooniennetuse komplekslahendust** so. vundamendi tuulutusüsteeme ning radoonikilet. Vundamenti läbivad kommunikatsioonid tuleb hoolikalt hermetiseerida. Lisaks tuleb hoonesse rajada kvaliteetne ventilatsioon. Selliselt on võimalik tagada madal radoonitase hoones ning seeläbi minimeerida terviseriski.

Korrektse projekteerimise ja ehitustegevuse korral terviseriski hoone kasutajatele ei kaasne. Radooniennetusmeetmeid tuleb rakendada kõigi alternatiivide puhul.

5.7.1.2 Müra

Olulised muud teadaolevad tervisemõju põhjustavad aspektid antud planeeringuala puhul puuduvad. Asjakohaseks võib pidada vaid liiklusrütmide tervisemõju hindamist.

Müra on ebameeldiv või häiriv või muul viisil inimese tervist ja heaolu kahjustav heli ning üks levinumaid ja olulisemaid elukeskkonna kvaliteeti vähendavatest teguritest. Müra mõjub tervisele ja heaolule mitmel moel – võib häirida või raskendada töötamist, infovahetust ja puhkamist, kahjustada püsivalt kõrva ja põhjustada kuulmisvõime halvenemist, stressi või erinevaid funktsionaalseid häireid.

Koostatud mürahinnangust ilmnes, et lähiala elanikke mõjutavaks müraliigiks on tänavaliiklusest tulenev transpordimüra. Teiste müraallikate osatähtsus antud ala puhul on vähetähtis.

Uutel planeeritavatel elamualadel on liiklusrütmide sihtväärtuseks 55 dB päeval ja 50 dB öösel.

Pidevat mürataset 65 dB peetakse üldjuhul talutava müra ülempiiriks. 70 dB taustamüra raskendab kõnesid ja kõnest arusaamist. Pideva viibimise korral üle 75 dB tugevusega müratsoonis sagenevad elanike kaebused ja võimalikud tervisehäired. Tervisele otseselt kahjulikuks peetakse kestvat müra tugevusega üle 85 dB. Kuulmiselundi ühekordse kahjustuse riskipiiriks peetakse 130-140 dB tugevusega müra.

Antud planeeringu puhul jääb liiklusest põhjustatud müratase kõigi reaalsete alternatiivide puhul leevendavate meetmete rakendamisel alla lubatud piirnormi. Seega ei ole oodata müratasemete teket tasemel, mis võiks põhjustada negatiivset tervisemõju planeeringuala ja lähialade elanikele. Samas võrreldes olemasoleva olukorraga (alternatiiv 0) suureneb liiklus ja ka müratase.

5.7.2 Ühiskondliku hoone vajadus riigile kuuluval Sompaa tee 46 kinnistul

Tallinna Linnavalitsuse 04.03.2015 korraldusega nr 292-k algatati „Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 kinnistute ja lähiala detailplaneeringu“ koostamine, mille eesmärgiks on Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 ning Lepiku tee 49 ja 51 kinnistutest ja **reformimata riigimaast moodustada elamumaa, ühiskondlike ehitiste maa, üldkasutatava maa, tootmismaa ja transpordimaa sihtotstarbega krundid ning määrata ehitusõigus väike- ja korterelamute ning lasteaiahoone ehitamiseks.**

Reformimata riigimaast on 2016. aastal moodustatud Sompaa tee 46 kinnistu, mis kuulub Eesti Vabariigi omandisse. KSH alternatiividega I, II ja III nähti ette kinnistu planeerimist sotsiaalmaak ja sinna lasteaia vms sotsiaalhoone kavandamist. Riigimaa valitseja Maa- ja Ruumiamet aga sellise lahendusega ei nõustunud. Pirita linnaosa üldplaneeringus jääb Sompaa tee 46 kinnistu kõrghaljastuse säilitamisega väikeelamute alale, kuhu lasteaeda ega muud avaliku kasutusega asutust/hoonet ei ole otseselt kavandatud. Perspektiivne lasteaed (üldkasutatavate ehitiste ala juhtotstarbega ala) on üldplaneeringus kavandatud Lepiku tee äärde. Samuti jäi Maa- ja Ruumiameti jaoks arusaamatuks lasteaia ja selle parkla kavandamine planeeringualas asukohta (tupiktänava lõppu), kuhu puudub kiire ja mugav juurdepääs. Maa- ja Ruumiamet on alustanud Sompaa tee 46 kinnisasja võõrandamise menetluse ning on seega huvitatud kinnistu avaliku enampakkumise tarvis selle planeerimisest samuti elamumaaks.

Tallinna Haridusamet on oma kirjas 09.01.2018 nr 6.-2/17/2478 – 3 väljendanud seisukohta, et Pirita linnaosa vajab täiendavaid lasteaiakohti seoses pideva ehitustegevuse ja elanike arvu suurenemisega. Samas leitakse, et väljapakutud asukoht lasteaia tarbeks ei ole otstarbekas. Lasteaed peaks asuma suurema elamupiirkonna keskmes või lähedal, et tagada selle võimalikult mugav kasutamine.

Tallinna Linnaplaneerimise Amet on soovinud oma kirjas 01.12.2017 nr 3-2/2351 – 14, et KSHs analüüsitakse muuhulgas ühiskondliku hoone kavandamise aspekte riigile kuuluval krundil. KSH koosseisus on asjakohane analüüsida ühiskondliku hoone rajamist keskkonna seisukohast, võrreldes seda väikeelamu rajamisega ning sellega kaasneva keskkonnamõjuga.

Keskkonnamõju strateegilise hindamise eesmärk on klassikalises mõistes teha kindlaks ja hoida ära antud juhul planeeringudokumendi (DP) elluviimisega kaasnev oluline negatiivne mõju looduskeskkonnale ja seeläbi inimese tervisele, heaolule, kultuuripärandile ja varale. Seepärast käsitletakse ka KSH-de käigus DP elluviimisega kaasnevat sotsiaalset ja majanduslikku mõju sedavõrd, kuivõrd need lähtuvad looduskeskkonnaseisundi kahjustamisest. Ehk, kui näiteks välisõhu kvaliteet halveneb, siis selle mõju inimese tervisele, heaolule, kultuuripärandile ja varale on vajalik käsitleda KSH-s. Kui aga soovitakse selgitada **planeeringu lahendusest tulenevat sotsiaalset ja majanduslikku mõju, siis see ei ole KSH objekt, vaid tuleb selgeks teha ja ära lahendada strateegilise planeerimise põhidokumendi koosseisus.**

Ühiskondliku hoone (näiteks lasteaed) kasutamisega kaasneb, võrreldes elamutega, eelkõige suurem liikluskoormus ja välisõhu saaste, sh võimalik mürahäiring ja sõidukite heitgaaside emissioon hommikul ja õhtul lastevanemate sõidukite tõttu. Samuti on tavapärasest suurem vajalike parkimiskohtade arv nii lasteaia külastajatele kui töötajatele. Ühiskondlik hoone suurendab ka tõenäoliselt survet tänavaäärsele parkimisele. Lasteaia puhul jääb liiklus ja parkimiskohtade kasutus põhiliselt suure tõenäosusega hommikusele ja õhtusele tipptunnile. **IB Stratum töös „Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 kinnistute ja lähiala detailplaneering. Liiklusloendus ja prognoos“ oli arvestatud perspektiivse lasteaia rajamisega planeeringualale ning koormuse suurenemist ei hinnatud siiski tänavate läbilaskevõimele olulise mõjuga olevaks.**

Muude võimalike ühiskondlike hoonete (nt vanade- või hooldekodu) puhul jääb liikluskoormus aga pigem tavapärasele tööajale (E-R kell 8-18), mil saab esineda ka lähiala elamute elanikke vähem häiriv liiklus ja parkimiskohtade riskasutus. Välistada aga ei saa aktiivset külastust ka õhtusel perioodil ja nädalavahetusel, kus lähiala elanikke tõenäoliselt rohkem häirib väljapoole ettenähtud parkimiskohti parkimine ning liiklus.

Elamute ja ühiskondliku ehitise erinevused ressursitarbimise ja potentsiaalselt tegevustega kaasneva võivate keskkonnanäringute osas ei ole antud mahtude puhul olulise mõjuga. Näiteks kasutatava olmevee ja tekkiva reovee hulk on ühiskondliku ehitise puhul küll tõenäoliselt suurem kui elamute puhul, kuid ühisveevarustuse ja – kanalisatsiooniga varustatud alal ei ole see oluline mõju.

Nii elamute kui ühiskondliku hoone puhul on vajalik väikse võimsusega lokaalkütteseadme paigaldamine, mille puhul ei ole aga oodata saasteainete õhukvaliteedi piirväärtuste ületamist ega ole vajalik õhusaasteloa olemasolu. Samas on emiteeritavate saasteainete hetkelised heitkogused otseselt sõltuvuses kütteseadmete võimsusest (mida võimsam seade seda kõrgem on saasteaine hetkeline heitkogus). Erinevus õhku korraga paisatavate saasteainete heitkoguste osas on eeldatavalt väike.

Ühiskondliku hoone puhul on tõenäoliselt vajalik mõnevõrra võimsamate ventilatsiooniseadmete olemasolu. Kaasaegsete nõuetekohaselt paigaldatud ventilatsiooniseadmete korral ei ole aga oodata ülenormatiivsete müratasemete teket, samas kehtib reegel, et suurema võimsusega seadmed põhjustavad ka kõrgemate müratasemete esinemist.

Ühiskondliku hoone jäätmete teke on eeldatavalt mõnevõrra suurem kui elamul. Eeskätt on tõenäoline pakendijäätmete suuremas koguses teke. Samuti lisandub jäätmeliikidest arvestavas koguses biolagunevaid köögijäätmeid. Korrektse hoiustamise ja tühjendussagedusega on võimalik tagada jäätmete nõuetekohane käitlemine ning mõju ei ole oluline.

Seega saab erinevuse alusel väita, et ühiskondliku hoone (lasteaed, vanadekodu) kasutusotstarbega kaasneb potentsiaalselt suurem ressursitarve (suurem veekasutus, reovee-, jäätme-, müra- ja õhusaaste teke) kui elamuga. Samuti kaasneb tõenäoliselt suurem külastatavus, mis võib elamupiirkonnas olla kohati rohkem häiriv. Arvestades siiski Sompa tee 46 kinnistu asukohta ning alale kavandatavaid võimalikke mahte pole siiski ka ühiskondliku hoone rajamise korral sellist kasutuskooormust, millega kaasneb oluline keskkonnamõju. Otsuse tegemine sõltub pigem sotsiaalsest vajadusest. **Keskkonnamõju osas võib aktsepteeritavaks pidada alale nii elamute kui ühiskondliku hoone rajamist. Samas nõ häirivuse seisukohalt võib kuni kahte eramut pidada lähiala elanikele vähem häirivust põhjustavaks kui ühiskondliku kasutusega hoonet.**

Tallinna Linnavalitsuse, REMi ja Maa-ameti vahel 13.12.2023 toimunud koosolekul tegi Maa-amet kompromissettepaneku vähemalt ühe elamumaa krundi moodustamiseks, et säilitada see riigi maareservis riigi ülesannete täitmiseks. Riigi esindajad nõustusid ühe elamumaa krundi (alternatiiv IV puhul pos 21) moodustamisega ning krundi pindala vähendamisega (miinimum suurus 1500 m²) ulatuses, mis tagab riigi omandisse jäävale krundile ehitusõiguse. Teisele elamumaa sihtotstarbega krundile (alternatiiv IV puhul pos 22), millel on tihedam kõrghaljastus, nõustuti üldkasutatava maa määramisega (Regionaal- ja Põllumajandusameti 29.12.2023 kiri Tallinna Linnavaraametile nr 15-2/3474-2). Kõige hilisema DP lahenduse, alternatiiv V joonisel, puhul on Üm krundiks pos 39.

5.8 Keskkonnalubade vajadus

KSH objektiks oleva planeeringu alusel kavandatavale tegevusele võib olla edasine keskkonnalubade taotlemine vajalik järgnevatel juhtudel:

- a. Keskkonnaministri 14.12.2016 a määrus nr 67 "Tegevuse künnisvõimsused ja saasteainete heidete künniskogused, millest alates on käitise tegevuse jaoks nõutav õhusaasteluba" sätestab saasteainete heitkogused ja kasutatavate seadmete võimsused, millest alates on õhusaasteluba nõutav. Atmosfääriõhu kaitse seaduse § 79 järgi tuleb enne ehitusloa taotlemist taotleda õhusaasteluba. Saasteluba on vajalik kui planeeringualale rajatakse kütteseadmed, mille soojussisendile vastav nimisoojusvõimsus kütuse põletamisel on võrdne või suurem kui 1 MW_{th}. Eeldatavalt kavandatavate hoonete puhul õhusaasteloa künniskoguseid ei ületata, täpne küttelahendus ja seega õhusaasteloa või registreeringu vajadus selgub edasisel projekteerimisel.
- b. Veeseaduse § 187 alusel on veeluba kohustuslik, kui juhitakse suublassee saasteaineid või heitvett ja jahutusvett. Muudel juhtudel (näiteks truubid) tuleb hinnata, kas vajalik on Veeseaduse § 196 alusel veekeskkonnariskiga tegevuse registreerimine.
- c. Juhul, kui pinnast kavatakse tekkekohast ära vedada ning taaskasutada teisel kinnistul, tuleb lähtudes jäätmeseaduse § 74 lg 1 punktide 1 ja 2 taotleda Keskkonnaametist registreerimistõend. Teate vormile tuleb lisada maaomaniku kooskõlastus, kelle maale pinnas veetakse.
- d. Maapõueseaduse § 96 sätestab ehitamisel, maaparandushoiutöödel, maaparandussüsteemi ehitamisel ja põllumajandustöödel ülejääva kaevis kasutamise, sama § 97 võõrandamise ning väljaspool kinnisasja kasutamise ning selleks Keskkonnaametilt nõusoleku saamise korra. Nõusolekut saab taotleda peale asjaomase tegevusloa saamist või asjaomase projektdokumentatsiooni olemasolul. Alates 01.04.2023 Keskkonnaameti luba ehitustöödel üle jääva kaevis võõrandamiseks, mis on mahus alla 5000 kuupmeetrit.

Keskkonnalubade vajaduse analüüs on esitatud KSH koostamisel planeeritava tegevuse kohta olemasoleva info alusel. Juhul kui tulevikus kavandatakse alale tegevusi, mis ei vaja teostamise aluseks planeeringut, siis võib lisanduda täiendavalt keskkonnalubade vajadus, mida tuleb analüüsida antud tegevuste kavandamisel.

6 Negatiivse keskkonnamõju vältimise või leevendamise meetmed

KSH käigus ei tuvastatud olulisi mõjusid, mis ületavad tegevuskoha keskkonnataluvust, põhjustavad keskkonnas pöördumatuid muutusi või seavad ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara. Siiski on järgnevalt välja toodud meetmed, mis aitavad negatiivseid mõjusid vältida või leevendada.

Ehitusaegsete mõjude vähendamine:

- Ehitusaegse mürahäiringu vähendamiseks tuleb vältida öiseid ehitustöid (v.a. hoonesisesed ehitustööd, mis ei põhjusta müraemissiooni väliterritooriumile).
- Ehitusaegse tolmu teket tuleb minimaliseerida. Puistematerjalide ladustamisel ning kuivades tingimustes kaevetöid tehes tuleb vajadusel tolmu teket vältida niisutamise abil. Tolmuemissioone ehitustöödel on võimalik vältida ka materjali langemiskõrguse vähendamise abil, ehitusmaterjalide katmisega veol ja ladustamisel, ehitusplatsil teede ja seadmete perioodilise puhastamisega ning kui ehitusmaterjalide laadimist ei teostata tugeva tuulega.
- Ehitustegevuse käigus tuleb vältida ülenormatiivse vibratsiooni teket.

Negatiivse mõju vähendamine taimestikule ning haljastuse hea seisundi tagamine:

- Seoses olemasoleva väärtusliku haljastuse säilitamisega tuleb iga krundi ehitusprojektis täpsustada dendroloogiline hinnang koos asendusistutuse arvutusega, kui hoone ehitusega krundil kaasneb puude likvideerimine. Hoonete asukohtade määramisel säilitada maksimaalselt kõrgema väärtusega haljastust.
- Linnahaljastuse seisundi parandamiseks tuleb jätkata juba harvendatud kuuskede ja mändide kultuuride harvendamist. Harvendusraiet tuleb teha hajusalt üle rühma üksikute puude kaupa ja mitmes järgus, et mitte soodustada tormiheidet ega -murdu.
- Veel mitte harvendatud kuuskede, mändide ja kaskede rühmi tuleb harvendada. Esimeses järgus tuleb likvideerida kõige lühema elusvõraga puud ning hiljem teised rõhutud seisundis puud. Kände ei tohi säilivate puude läheduses välja juurida, kuna juurimisel võivad vigastusi saada säilivate puude juured ja puud muutuda tormihellaks. Kännud tuleb madalaks saagida. Osade väga tihedate rühmade puhul, kus puud on iseloomuliku võrakuju kaotanud, on otstarbekas rühm tervikuna likvideerida ja istutada uued puud.
- Vanade mändide ümbert tuleb likvideerida lehtpuude järelkasv ja vajadusel ka osa vähemväärtuslikke lehtpuid või mände, et pidurdada vanade puude laasumist.
- Ehitiste jaoks planeeritaval alal tuleb säilitada vanema põlvkonna väärtuslikke mände kui piirkonnale iseloomulikke ning suure biomassiga puid, mis sügava(ma) juurestiku tõttu taluvad ehitustegevusega kaasnevaid mullatöid paremini kui teised alal kasvavad puud.
- Ehitustööde käigus tuleb võimalikult vältida säilivate puude juurte ja tüvede vigastamist ning võrade kahjustamist. Üldjuhul tuleb need puud eraldada ehitustsoonist ajutise piirdeaiaga. Eriti tuleb puude kaitsese pöörata tähelepanu Päevakoera tn 41 lääneosas turvastunud muldade alal, mis on väikese kandevõimega.
- Kui siiski on vaja mõne puu all mehhanismide sõita, tuleb sõiduteed kindlustada killustikuga ning sõiduteede äärsete puude tüved katta laudade või muu kaitsva materjaliga. Säilivate puude juurekaitsevööndis tuleb kaevetööd teha käsitsi.
- Kommunikatsioonid tuleb puudega kaetud alal paigutada teede alla, et ehitustegevusega häirida väiksemat hulka puid.

- Männikultuurides, kus puudel on väikesed võrad, tuleb puid säilitada rühmadena.
- Võimalikult terviklikult tuleb säilitada Päevakoera tn 32 lääneservas ja Päevakoera tn 41 idaservas paiknevad pika järjepidevusega karussambla-mustika ja mustika männikud.
- Säilivatel puudel tuleb ohutuse tagamiseks elamute läheduses, teede ja parklate servas võrast välja saagida suuremad kuivanud harud ja oksad ning oksatüükad.
- Üle kogu ala peab likvideerima hääbuvad ja kuivanud puud ning puud, millel puudub kasvuruum.
- Säilitada tuleb Mati Laane kogutud kollektsiooniaed ja selle alalt tuleb likvideerida tavalisemate kodumaiste liikide isendeid, aga ka tavalisemate haljastuspuude isendeid, et parandada kollektsioonitaimede valgustingimusi.
- Asendus- ja täiendusistutustes on turvasmuldadel sobivateks liikideks kodumaistest liikidest sanglepp, harilik kuusk ja harilik mänd. Liivadel kujunenud erinevatel gleistunud muldadel on sobivad kodumaistest liikidest harilik mänd, harilik kuusk, arukask, harilik tamm, harilik vaher; võõrliikidest euroopa lehis, vene lehis, eurojaapani lehis, rumeelia mänd (makedoonia mänd), serbia kuusk, punane tamm, sootamm, kollane kask, kivikask, suhkruvaher, hõbevaher, punane vaher, läänepärn, suurelehine pärn, hõbepärn, läiklehine pärn, hall pähklipuu, virgiinia humalpöök. Kõrgetest pöösastest on sobivad harilik sarapuu ja tema punaselehine sort 'Fuscorubra', toompihlakad, keskmise kõrgusega pöösastest läikiv tuhkpuu, tatari kuslapuu, Maacki kuslapuu, harilik ja laialehine ebajasmiiin, mitmed ebajasmiiinide sordid, korea kuslapuu, korea forsüütia, varajane veigela, hambuline enelas jt.
- Madalsoomuldadel kasvavad puud on tundlikud mullatöödele ja veerežiimi muutustele. Nii kuuskede kui ka sookaskede juurekava on maapinnalähedane ja häirimise korral võivad puud muutuda tormiheitehellaks. Mullatööde käigus tagada allesjätavate puude ümbruses (minimaalselt juurekaitsevööndi ulatuses) olemasoleva maapinna kõrgusarvude säilimine ja vajalik veevahetus. Tähelepanu tuleb pöörata puude võrade, tüvede ja juurte kaitsmisele ehitustegevuse ajal. Kõik allesjätavate ja ehitustegevusest ohustatud puude tüved tuleb kaitsta plankudega ning transpordil tuleb piirata liikumist otseselt puude all.
- Vajadusel tuleb allesjätavaid puid ehitusperioodi kestel kasta.
- Likvideeritavate puude asendusistutus kruntide ehitusprojektide koostamisel teostada vastavalt Tallinna Linnavalitsuse 11.02.2021 määrusele nr 2 „Raie- ja hoolduslõikusloa andmise kord“.
- Tänavate rajamisel tuleb arvestada, et puudele jäetava riba laius uutel või rekonstrueeritavatel tänavatel peab olema vastavalt tänavapuu liigile vähemalt 3 meetrit lai. Puu tüve vähim kaugus äärekivist on sõidutee pool 2 meetrit ja kõnnitee pool 1 meetrit ning sinna piirkonda ei tohi rajada tehnovõrke. Tehnovõrkude, hoonestuse ja haljastuse vahelised kujad on sätestatud Eesti standardiga EVS 843:2016 „Linnatänavad“. Planeeringus tuleb järgida standardi nõudeid tagamaks nii säilitatavatele kui istutatavatele puudele vajalikud kujad ja sellest lähtuvalt sobilikud kasvutingimused.
- Asendusistutusel eelistada piirkonnale iseloomulikke liike ning istutamisel järgida Tallinna Linnavalitsuse 28.09.2011 määramises nr 112 „Avalikule alale puude istutamise kord“ sätestatud nõudeid (muudetud RT IV, 29.05.2019, 9).

- Säilitada tuleb haljastuslikult väga väärtuslikud (I väärtusklass) ja väärtuslikud (II väärtusklass) puittaimed.
- Juhul kui säilitavate puude kasvutsoonis soovitakse läbi viia ehitustöid ning puu likvideerimine ei ole otstarbekas, tuleks arvestada alljärgnevate asjaoludega:
 - a) Puule tuleb seada tarand vähemalt 3m x 3m ulatuses.
 - b) Puu kaitsetsoonis teostatud kaevetööd tuleb läbi viia eriala spetsialisti juuresolekul.
 - c) Suuremaid kui 5 cm juuri ei tohi läbi raiuda. Juured tuleb lahti kaevata ja ümber tõsta. Juuri on keelatud lõhkuda kopaga rebides.
 - d) Juuri ei tohi kokku murda.
 - e) Puujuurte kahjustumisel tuleb juured lõigata tagasi hargnemiskohalt.
 - f) Puujuurte kasvu suunamiseks ja vundamendi kaitsmiseks tuleb paigaldada juuretõkkematerjal.
 - g) Vältida juurestiku lõhkumist enama kui 10% osas.
 - h) Puu ümbruses asuvat pinnast ei tohi tõsta ehk juurekaelasid ei tohi mätta ka ehituse ajal.
 - i) Võra ulatuses ei tohi sõita rasketehnikaga.
 - j) Murukamara ja puujuurestiku kaitseks tsemendivedelike ja muude tööstusvedelike eest tuleks kasutada filtreerimiseks liivakaste.
 - k) Puujuurte ümbertõstmisel mitte murda juuri kokku.
- Kanada kuldvits (*Solidago canadensis*), Sosnovski karuputk (*Heracleum sosnowskyi*), vooljas pargitatar (*Reynoutria japonica*) ning sahhalini pargitatar (*Reynoutria sachalinensis*) tuleb DP alalt likvideerida, kuna need on looduslikku tasakaalu ohustavad võõrliigid. Võõrliikide kasvukohtades (eriti karupukte puhul) ehitamisel tuleb silmas pidada, et kui ehitustöid viiakse läbi kohas, kus on võõrliigi kasvukoht, tohib ehitustöid läbi viia nii, et teiseldatav pinnas laotakse pärast tagasi samale kohale, kus kaevetöid läbi viidi. Kui see ei ole võimalik, tuleb teiseldatav pinnas transportida lähimasse tõrjes olevasse kolooniasse, mis asub riigi maal. Autode rattad ja kast tuleb seejärel põhjalikult puhastada samas kohas, kuhu materjal veeti.

Negatiivse mõju vähendamine elustikule:

- Raietöid planeeringualal teostada väljaspool lindude pesitsusperioodi, mis enamikel liikidel kestab 15. märtsist kuni 31. juulini. Pinnasekoorimist mitte teostada liigniiskel perioodil (aprill, mai algus).
- Kasutada uue haljastuse rajamisel kodumaiseid ja piirkonnale iseloomulikke taimeliike, mille seemnetest, viljadest või õitest erinevad loomaliigid toituvad: pihlakas, pooppuu, pärn, vaher, kukerpuu, sirel, sõstar, vaarikas, aroonia, kirss, murel, kibuvits jms. Meetme sihtliigid on kõik linnud, kes mingil perioodil aastast toituvad marjadest või muudest puuseemnetest (nt. siidisaba, leevike, rästad, pasknäär jne.) ning putukad (nt. kimalased). Soovitusi taimeliikide valikuks leiab lisaks Linnaelustiku käsiraamatust. Tegu on soovitusliku meetmega, mis aitab tõsta piirkonna bioloogilist mitmekesisust ning leevendada elupaigakadu.

- Hoonete arhitektuurses lahenduses on soovitatav vältida suuri peegeldavaid või läbipaistvaid vertikaalseid klaaspindu. Linnud ei suuda klaasi eristada ning suur hulk linde hukkub või vigastab ennast vastu klaasi lendamisel. Kasutada klaasidel mustreid, frittklaasi, mattklaasi (peegeldus 0-10%), toonitud klaasi ja klaasruudustikke. Mustrite puhul tuleks arvestada, et elementide vahed ei tohiks olla suuremad kui 10 cm. Kui arhitektuurselt on mustrite kasutamine sobimatu, võib mustrid tekitada kasutades UV värve (inimsilmale nähtamatud, kuid lindude poolt nähtavad värvid). Tegu on soovitusliku meetmega, et vältida lindude hukkumist kokkupõrgete tagajärjel.
- Kuna planeeritavad tegevused eeldavad arvestatava hulga puude kõrvaldamist kinnistult, siis kindlasti on soovitatav just metsaliikidest õõnespesitsejate jaoks, keda puude kõrvaldamine kõige tugevamini mõjutab, luua uusi pesitsemisvõimalusi pesakastide püstitamise näol. Sihtliikideks võiksid olla tihased, kelle jaoks sobilike näitajatega pesakaste asustavad sageli ka paljud teised õõnespesitsejad: väänkael, põldvarblane, koduvarblane, ka must-kärbsenäpp ja lepalind. Arvestada võiks, et igale tekkivale krundile võiks paigaldada vähemalt ühe pesakasti. Põgusaid nõuandeid, kuidas ja milliseid pesakaste ehitada, võib leida Eesti Ornitoloogiaühingu kodulehelt: <http://www.eoy.ee/pesakastid>. Samal lehel on toodud ka viide juhenditele, kuidas ja millal pesakaste puhastada ning hooldada, mida oleks kohane potentsiaalsetele tulevastele elanikele/hoonete haldajatele järgida.
- Arvestada krundipiirete rajamisel väikeimetajate liikumisvajadust ning tagada piirete läbitavus (läbipääsuavad aedades). Samuti vältida tänavatel pikkade (üle paarisaja meetriste) kõrgendatud äärekiviga lõikude rajamist, kõrgendatud äärekivi kasutamisel katkestada seda aeg-ajalt laugjate pääsukohtadega. Rohekoridori alale piirdeid mitte rajada.
- Kui kaitsealuste taimeliikide aas-karukella ja roosa-merikanni taimed või kaitstava loomaliigi metsakuklaste pesakuhila jäävad ehitusele ette, tuleb need sobivasse kohta ümber asustada lähtudes looduskaitseaduse § 58 lõigetest 4, 5 ja 6 ning Vabariigi Valitsuse 15.07.2004 määrusest nr 248 „Kaitsealuse liigi isendi ümberasustamise kord“.

Pinna-ja põhjavee mõjuvaldkonnas tuleb:

- Olemasoleva kraavituse osalise torusse sulgemise korral tuleb seda teha korrektset dimensioneerimist võimaldava projekti alusel. Juhul, kui toru on dimensioneeritud sobilikult, ei halvenda see sademevee ärajuhtimist.
- Olemasoleva tiigi kaldale tee rajamisel tuleb tee projekteerimisel arvestada tiigi olemasoluga ning sellest tuleneva võimaliku keeruka ehitusgeoloogilise olukorraga. Tagada tuleb tee stabiilsus ning vältida ehitustegevuse perioodil pinnase kannet tiiki. Samuti tuleb tagada, et tee ehituse järgselt ei hakkaks toimuma teelt saasteainete (õlid, sool) kannet tiiki.

Jäätmekäitluse korraldamine:

- Jäätmete kogumiskoha planeerimisel, jäätmemahutite tähistamisel ning nende suuruse valimisel ning tühendamise sagedusel tuleb lähtuda Tallinna jäätmehoolduseeskirjast.
- Planeeringualal tekkivad jäätmeid tuleb koguda liigiti, et võimaldada nende taaskasutamist võimalikult suures ulatuses.
- Jäätmemahutid tuleb paigaldada kõva kattega (betoon, asfalt, kiviparkett jms) pinnale ning soovitatavalt jäätmemajja, katusealusesse või aedikusse. Mahuti võib varjata näiteks aia või hekiga. Koht, kus mahuti paikneb, peab olema küllaldaselt valgustatud.

- Juhul kui ehitustegevuse käigus tekib kahtlus pinnase reostunud olemise üle, tuleb teostada pinnaseanalüüs ning kindlaks teha reostuse maht. Kui esineb piirnormide ületamist, tuleb eemaldada reostunud pinnas ning anda see utiliseerimiseks üle vastavat jäätmeluba ja ohtlike jäätmete käitluslitsentsi omavale ettevõttele.

Negatiivse mõju vähendamine inimeste tervisele ja heaolule:

- Kuritegevuse riskide vähendamiseks rakendada Eesti standardis EVS 809-1:2002 „Kuritegevuse ennetamine. Linnaplaneerimine ja arhitektuur. Osa 1: Linnaplaneerimine“ toodud soovitusi.
- Hoonete konstruktiivse ja tehnilise lahenduse kavandamisel lähtuda energiasäästlike hoonete kontseptsioonist. Järgnevates projekteerimisstaadiumites analüüsida hoonete energiakulu, energiatarbimise efektiivsust ja heitmete vähendamise meetmeid.
- Vastavalt Eesti standardile EVS 840:2023 „Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes“ on piiranguteta ehitustegevuseks lubatud radooni piirsisaldus pinnaseõhus: 50 kBq/m³. Planeeringuala paikneb vähemalt osaliselt kõrge Rn-riski piirkonnas, mille piires jääb Rn sisaldus pinnaseõhus piiranguteta ehitustegevuseks lubatud piiridest välja (>50 kBq/m³). Ehitusprojektide koosseisus teostada täpsustav radooniuuring vundamendisüvendi asukohas. Kõrgendatud radoonisisalduse esinemisel tuleb hoonete projekteerimisel arvestada radoonihuga ning kasutada radooniennetuse komplekslahendust so. vundamenti tuulutusüsteeme ning radoonikilet. Vundamenti läbivad kommunikatsioonid tuleb hoolikalt hermetiseerida. Lisaks tuleb hoonesse rajada kvaliteetne ventilatsioon.

Liiklusest tulenevate mõjude vähendamine:

- Kasutada Eesti standard EVS 843:2016 "Linnatänavad" kohaseid liikluse rahustamise võtteid. Lepiku teel on vajalik sõidukite kiiruse piiramine ning selleks tuleb kasutada sobilikke liikluse rahustamise võtteid.

Müra mõju vähendamine:

- Eestis kehtiva standardi EVS 842 "Ehitiste heliisolatsiooninõuded. Kaitse müra eest" tabeli 6.3 "Välispiiretele esitatavad heliisolatsiooninõuded olenevalt välismüratasemest" kohaselt tuleks planeeritavate hoonete tänavapoolsed välispiirded projekteerida minimaalselt selliselt, et mitmest erineva heliisolatsiooniga elemendist välispiirde ühisisolatsioon oleks vähemalt $R'w + C_{tr} \geq 30$ dB. $R'w$ (dB) on õhumüra isolatsiooni indeks - arv, mille abil hinnatakse õhumüra isolatsiooni ehitise ruumide vahel (iseloomustab heli ülekannet läbi vaadeldava piirdekonstruktsiooni ja sellega külgnevate konstruktsioonide). C_{tr} on transpordimüra spektri lähendustegur vastavalt standardile EVS-EN ISO 717, mida kasutatakse ehitiste välispiirete heliisolatsiooni hindamisel ja üksikelementide valikul.
- Akende valikul hoone tänavapoolsetel külgedel tuleb tähelepanu pöörata akende heliisolatsioonile teeliiklusest tuleneva müra suhtes. Kui aken moodustab $\geq 50\%$ välispiirde pinnast, võetakse akna nõutava heliisolatsiooni suuruseks välispiirde õhumüra isolatsiooni indeks. Kui akna pind on väiksem kui 50%, siis võib akna heliisolatsiooni väärtust vähendada suuruse 10 lgS/Sa võrra, kus S on ruumi välispiirdepinna ja Sa on ruumi akende pind.
- Kasutada on soovitatav tõhusa heliisolatsiooniga klaaspakettaknaid.

- Välispiirde nõutava heliisolatsiooni tagamisel tuleb jälgida, et ventileerimiseks ettenähtud elemendid (näiteks akende tuulutusavad) ei vähendaks heliisolatsiooni taset sel määral, et ruumides ületatakse lubatud müratasemeid.
- Enim on müra poolt mõjutatud DP eskiiside (alternatiiv IV, 2018, pos 15, 17 ja 20 ja alternatiiv V, 2024, pos 14, 16, 17) hooned, mis paiknevad Lepiku teele lähedal. Hoonestuse projekteerimisel tuleb võimalikke kõrgemaid müratasemeid arvestada ja hoonestus paigutada hoonestusalal viisil, mille korral vahemaa teega jääks vähemalt 10 m (nt rajada parkimisala tee ja hoone vahele vms). Samuti on soovitatav vaiksemaid tingimusi eeldavad ruumid paigutada sisehoovi poolsele küljele.
- Projekteeritavate hoonete välispiiretele nõutava heliisolatsiooni tagamisel tuleb jälgida, et ventileerimiseks ettenähtud elemendid (näiteks akende tuulutusavad) ei vähendaks heliisolatsiooni taset sel määral, et ruumides ületatakse lubatud müratasemed.
- Projekteeritavatele hoonetele tehnoseadmete paigaldamisel (näiteks lokaalsete gaasikatelde, õhksoojuspumpade, ventilatsiooniseadmete, konditsioneeride vms) arvestada nende müratasemeid ning soovitatav on kasutada tehniliselt kaasaegseid ja vaiksemaid seadmeid, et minimaliseerida mürataset.

Hea õhukvaliteedi säilitamine:

- Hoonete ventilatsiooniprojektis arvestada hoone paiknemist, piirkonna niiskussisaldust ja tolmu sisaldust välisõhus. Soovituslik on kasutada soojustagastusega ventilatsioonisüsteemi. Hea ventilatsioon vähendab soojakadusid ja kaitseb ka ehitist kahjustuste eest (hoonesse jääv niiskus kahjustab aja jooksul ehituskonstruksioone) ning tagab siseruumides kvaliteetsema õhu, mis omakorda omab positiivset mõju inimeste tervisele.

7 Alternatiivide võrdlemine

Detailplaneeringu koostamise põhieesmärk on Päevakoera tn 32, 35, 41, Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 ja Sompa tee 46 ning Lepiku tee 49 ja 51 kinnistutest moodustada uus terviklik elamupiirkond, koos (võimalike) ühiskondlike ehitiste, üldkasutatava maa ning transpordimaa määratlemisega. Selleks määratakse kindlaks ala maakasutustingimused ning liikluse ja tehnovõrkudega varustamise põhimõtted vastavalt kõrgemalseisvate strateegiliste dokumentide põhisuundadele.

KSH aruandes käsitletakse järgmisi alternatiive:

- Alternatiiv 0 – tegevust ei viida ellu ning säilib praegune maakasutus, sh säilib õigus kehtivate planeeringute elluviimiseks. Sisuliselt ei vasta see DP algatamise eesmärgile, kui planeeringut üldse ellu ei viida. Samuti näeb üldplaneering ette ala kasutamist elamualana.
- Alternatiiv I – tegevus viiakse ellu detailplaneeringu esialgses eskiisis kirjeldatud viisil (Lisa 2 joonis 1). **Lühidalt 5 korterelamut, 3 ridaelamut, 1 paarismaja, 23 eramut, ühiskondlik hoone.**
- Alternatiiv II – 2016 a eskiisiga kavandatud tegevused (Lisa 2 joonis 2). **Lühidalt 5 korterelamut, 3 ridaelamut, 1 paarismaja, 21 eramut, ühiskondlik hoone.**
- Alternatiiv III – planeeringuala jagatakse vaid üksikelamute kruntideks, mille suurus on vähemalt 1500 m². Lisaks nähakse riigimaale ette ühiskondlike ehitiste maad ja arvestatakse, et avalik ala oleks minimaalselt 5 % planeeritavast alast. Lisaks nähakse ette Sompa tee pikendamist kuni Kõlviku teeni vastavalt Pirita LOV ettepanekule KSH programmi staadiumis (Lisa 2 joonis 3). **Lühidalt 32 eramut, ühiskondlik hoone, ühendus Sompa teele.**
- Alternatiiv IV – 2019. a koostatud eskiisiga kavandatud tegevused (Lisa 2 joonis 4). **Lühidalt 5 korterelamut, 3 kolme boksiga ridaelamut, 1 paarismaja, 22 eramut (6 olemasolevat + 16 uut), ühiskondliku hoonet ei tule, ühendus Sompa teele.**
- Alternatiiv V – 2024. a koostatud uue eskiisiga kavandatud tegevused (Lisa 2 joonis 5). **Lühidalt 32 eramut (6 olemasolevat + 26 uut), ühiskondliku hoonet ei kavandata, ühendus Sompa teele ja Kõlviku tee äärne haljaskoridor ja DP ala keskne metsala on kavandatud eraldi üldkasutatava maa sihtotstarbega kruntidena.**

Alternatiivide pikemad kirjeldused on esitatud ptk 0.

Alternatiivide võrdlus on esitatud hindamismatriksina, kus on esitatud iga kriteeriumi ja alternatiivi kohta mõju suund (negatiivne, positiivne) ning olulisuse hinnang (puudub – vähene – keskmine – tugev). Hindamine toimus KSH eksperdi poolt, arvestades eelnevates peatükkides esitatud keskkonna kirjeldust ja mõjude analüüsi.

Tabel 3. Alternatiivide mõju võrdlemine.

	0-alternatiiv	I-alternatiiv	II-alternatiiv	III-alternatiiv	IV-alternatiiv	V-alternatiiv
Ehitus-tegevusega kaasnev müra ja õhusaaste	Mõju neutraalne.	Vähene negatiivne mõju. Sarnaselt igasugusele ehitustegevusele on võimalikud ehitusaegsed häiringud lähialadel. Kuna ehitusmahtude erinevus ei ole suur, siis on tegevusalternatiivid I-IV analoogilise ehitustegevusega kaasneva mõjuga.	Vähene negatiivne mõju. Sarnaselt igasugusele ehitustegevusele on võimalikud ehitusaegsed häiringud lähialadel. Kuna ehitusmahtude erinevus ei ole suur, siis on tegevusalternatiivid I-IV analoogilise ehitustegevusega kaasneva mõjuga.	Vähene negatiivne mõju. Sarnaselt igasugusele ehitustegevusele on võimalikud ehitusaegsed häiringud lähialadel. Kuna ehitusmahtude erinevus ei ole suur, siis on tegevusalternatiivid I-IV analoogilise ehitustegevusega kaasneva mõjuga.	Vähene negatiivne mõju. Sarnaselt igasugusele ehitustegevusele on võimalikud ehitusaegsed häiringud lähialadel. Kuna ehitusmahtude erinevus ei ole suur, siis on tegevusalternatiivid I-IV analoogilise ehitustegevusega kaasneva mõjuga.	Vähene negatiivne mõju. Sarnaselt igasugusele ehitustegevusele on võimalikud ehitusaegsed häiringud lähialadel. Kuigi ehitusmahtude erinevus antud tegevusalternatiivi puhul on väiksem, kui teiste tegevusalternatiivide puhul, siis mõningane häiring siiski ümberkaudsele piirkonnale on võimalik.
Mõju elustikule	Mõju neutraalne.	Vähene negatiivne mõju. Osaliselt kaovad elupaigad inimpelglikumate liikide jaoks. Alternatiividest suurima lisanduva elanike arvu ja ehitusaluse pindalaga lahendus. Tiigi kaldale kavandatud ainult kergliiklusteed. Suurim II väärtusklassi puistu kavandatud osaliselt eraldiseisva krundina ja osaliselt korruselamu koosseisu.	Vähene negatiivne mõju. Osaliselt kaovad elupaigad inimpelglikumate liikide jaoks. Tiigi kaldale kavandatud ainult kergliiklusteed. Suurim II väärtusklassi puistu kavandatud korruselamu koosseisu.	Möödukas negatiivne mõju. Osaliselt kaovad elupaigad inimpelglikumate liikide jaoks. Somp ja Kõlviku tee ühenduse rajamisega killustatakse ühte väärtuslikumat taimekoosluse osa. Lisanduv elanike arv ja otsene ehitusalune pind on tegevusalternatiividest väiksem, samas suurim II väärtusklassi puistu killustatakse elamukruntide vahel.	Vähene negatiivne mõju. Osaliselt kaovad elupaigad inimpelglikumate liikide jaoks. Somp ja Kõlviku tee ühenduse rajamisega killustatakse ühte väärtuslikumat taimekoosluse osa, samas säilitatakse suurim II väärtusklassi puistu tervikuna eraldi krundina. Selles alternatiivis on Kõlviku tee kavandatud ühendusteed paigutatud eemale II väärtusklassi puistutest.	Vähene negatiivne mõju. Osaliselt kaovad elupaigad inimpelglikumate liikide jaoks. Somp ja Kõlviku tee ühenduse rajamisega killustatakse ühte väärtuslikumat taimekoosluse osa, samas säilitatakse suurim II väärtusklassi puistu tervikuna eraldi krundina koos Kõlviku tee äärses haljaskoridoriga. Selles alternatiivis on Kõlviku tee kavandatud ühendusteed paigutatud eemale II väärtusklassi puistutest.

Mõju rohe- võrgustikule	Mõju neutraalne. ÜP kohane rohekoridor imetajate liikumise jaoks juba praegu hävitatud.	Möödukas negatiivne mõju. Ehitiste ja rajatiste aluse pindala arvelt väheneb looduslikus seisundis ala pindala. Säilitatakse 25 m laiune rohekoridor, mis on tegevusalternatiividest kõige kitsam reaalselt säilitatav ala, kuna ehitusalad on kavandatud kohe rohekoridori vastu.	Vähene negatiivne mõju. Ehitiste ja rajatiste aluse pindala arvelt väheneb looduslikus seisundis ala pindala. Säilitatakse 25 m laiune rohekoridor koos 5 m hoonestusvaba puhverribaga.	Möödukas negatiivne mõju. Ehitiste ja rajatiste aluse pindala arvelt väheneb looduslikus seisundis ala pindala. Säilitatakse 25 m laiune rohekoridor koos 5 m hoonestusvaba puhverribaga. Võrreldes teiste alternatiividega võib kaasneda suurem surve (eramute ümber eelistavad omanikud aedade olemasolu) piirdeaedade rajamiseks rohekoridori alale, mis halvendaksid selle toimimist.	Vähene negatiivne mõju. Ehitiste ja rajatiste aluse pindala arvelt väheneb looduslikus seisundis ala pindala. Säilitatakse 25 m laiune rohekoridor koos 5 m hoonestusvaba puhverribaga. Rohevõrgustiku tugialana toimiv II väärtusklassi puistu säilitatakse eraldiseisva krundina, mis eeldatavalt vähendab selle õuealastumist. Võrreldes teiste tegevusalternatiividega kavandatud rohekoridori killustavana 3 teekoridori (sh kergliiklustee tarbeks).	Vähene negatiivne mõju. Ehitiste ja rajatiste aluse pindala arvelt väheneb looduslikus seisundis ala pindala. Säilitatakse eraldi Üm krundidena 25 m laiune rohekoridor koos 5 m hoonestusvaba puhverribaga (va transpordimaa). Rohevõrgustiku tugialana toimiv II väärtusklassi puistu säilitatakse tervikuna eraldi krundina koos Kõlviku tee äärse haljaskoridoriga, mis eeldatavalt vähendab selle õuealastumist. Võrreldes teiste tegevusalternatiividega kavandatud rohekoridori killustavana 3 teekoridori (sh kergliiklustee tarbeks), kuid antud alternatiivi juures on kõikide teekoridoride liiklustihedus väiksem, kuna hoonestustihedus on planeeritud väiksem.
---	---	---	--	---	--	---

Mõju pinna- ja põhjaveele	Mõju neutraalne. Alal paiknevat sademevee äravoolusüsteemi mõjutavad väljapoole planeeringuala jäävad valesti dimensioneeritud torustikud.	Oluline mõju puudub juhul kui kraavituse torusse sulgemisel tagatakse sobilik dimensioneerimine.	Oluline mõju puudub juhul kui kraavituse torusse sulgemisel tagatakse sobilik dimensioneerimine	Oluline mõju puudub juhul kui kraavituse torusse sulgemisel tagatakse sobilik dimensioneerimine	Oluline mõju puudub juhul kui kraavituse torusse sulgemisel tagatakse sobilik dimensioneerimine	Oluline mõju puudub juhul kui kraavituse torusse sulgemisel tagatakse sobilik dimensioneerimine
Jäätmete	Mõju neutraalne.	Oluline mõju puudub kui jäätmekäitlus lahendatakse vastavalt kehtivale korrale.	Oluline mõju puudub kui jäätmekäitlus lahendatakse vastavalt kehtivale korrale.	Oluline mõju puudub kui jäätmekäitlus lahendatakse vastavalt kehtivale korrale.	Oluline mõju puudub kui jäätmekäitlus lahendatakse vastavalt kehtivale korrale.	Oluline mõju puudub kui jäätmekäitlus lahendatakse vastavalt kehtivale korrale.
Mõju liiklusele	Mõju neutraalne. Pärnamäe tee – Kõlviku – Lepiku tee reguleerimata ristmiku läbilaskevõime juba praegusel ajal läbilaskevõime osas ammendunud ning vajab rekonstrueerimist. Seejuures probleem ei ole Kõlviku tn või Männimäe tee liikluses, vaid mõõda Pärnamäe teed kulgevas liikluses.	Vähene negatiivne mõju. Planeeringu rakendamisel lisandub piirkonda liiklust, kuid lisanduv liiklus ei muuda juba praegusel ajal toimivat liiklusskeemi ega tõsta olulisel määral liikluskoormust. Lisandub alale 141 parkimiskohta. Selline lisanduv liikluskoormus ei muuda mõjutatavate ristmikute teenindustasemeid. Tegu on tegevusalternatiividest suurima lisanduva	Vähene negatiivne mõju. Planeeringu rakendamisel lisandub piirkonda liiklust, kuid lisanduv liiklus ei muuda juba praegusel ajal toimivat liiklusskeemi ega tõsta olulisel määral liikluskoormust. Lisandub alale 117 parkimiskohta. Selline lisanduv liikluskoormus ei muuda mõjutatavate ristmikute teenindustasemeid.	Vähene negatiivne mõju. Planeeringu rakendamisel lisandub piirkonda liiklust, kuid lisanduv liiklus ei tõsta olulisel määral liikluskoormust. Lisandub alale 83 parkimiskohta. Selline lisanduv liikluskoormus ei muuda mõjutatavate ristmikute teenindustasemeid. Tegu on tegevusalternatiividest väikseima lisanduva liiklus-koormusega lahendusega. Lisandub potentsiaalne uus transiitliiklusele kasutatav ühendustee Kõlviku ja Sompä tänavate vahel, mis võimaldab piirkonna elanikele alternatiivset väljapääsu Kloostrimetsa tee ja seega pendelliikluse hajutamist.	Vähene negatiivne mõju. Planeeringu rakendamisel lisandub piirkonda liiklust, kuid lisanduv liiklus ei tõsta olulisel määral liikluskoormust. Lisandub alale 83-123 parkimiskohta. Selline lisanduv liikluskoormus ei muuda mõjutatavate ristmikute teenindustasemeid. Lisandub potentsiaalne uus transiitliiklusele kasutatav ühendustee Kõlviku ja Sompä tänavate vahel, mis võimaldab piirkonna elanikele alternatiivset väljapääsu Kloostrimetsa teele.	Vähene negatiivne mõju. Planeeringu rakendamisel lisandub piirkonda liiklust, kuid lisanduv liiklus ei tõsta olulisel määral liikluskoormust. Alale lisandub 60 parkimiskohta, mis on vähem, kui teiste tegevusalternatiivide puhul. Selline lisanduv liikluskoormus ei muuda mõjutatavate ristmikute teenindustasemeid. Lisandub potentsiaalne uus transiitliiklusele kasutatav ühendustee Kõlviku ja Sompä tänavate vahel, mis võimaldab piirkonna elanikele alternatiivset väljapääsu Kloostrimetsa teele.

		liikluskoormusega lahendusega.				
Mõju müra-tasemetele	Mõju neutraalne.	Vähene negatiivne mõju. Piirkonna liiklusemüra tase tõuseb võrreldes olemasoleva olukorraga vähesel määral. Vahetult tänavate kaitsevööndis võib esineda uutele elamualadele kehtivate müra sihttasemete vähest ületamist, mille mõju on võimalik leevendavate meetmetega vähendada. Arvestades alternatiivide puhul lisanduva liikluskoormuse erinevust ei ole see suurusjärgus, mis põhjustaks olulisi erinevusi liiklusemüra modelleerimistulemustes.	Vähene negatiivne mõju. Piirkonna liiklusemüra tase tõuseb võrreldes olemasoleva olukorraga vähesel määral. Vahetult tänavate kaitsevööndis võib esineda uutele elamualadele kehtivate müra sihttasemete vähest ületamist, mille mõju on võimalik leevendavate meetmetega vähendada. Arvestades alternatiivide puhul lisanduva liikluskoormuse erinevust ei ole see suurusjärgus, mis põhjustaks olulisi erinevusi liiklusemüra modelleerimistulemustes.	Vähene negatiivne mõju. Piirkonna liiklusemüra tase tõuseb võrreldes olemasoleva olukorraga vähesel määral. Vahetult tänavate kaitsevööndis võib esineda uutele elamualadele kehtivate müra sihttasemete vähest ületamist, mille mõju on võimalik leevendavate meetmetega vähendada. Arvestades alternatiivide puhul lisanduva liikluskoormuse erinevust ei ole see suurusjärgus, mis põhjustaks olulisi erinevusi liiklusemüra modelleerimistulemustes.	Vähene negatiivne mõju. Piirkonna liiklusemüra tase tõuseb võrreldes olemasoleva olukorraga vähesel määral. Vahetult tänavate kaitsevööndis võib esineda uutele elamualadele kehtivate müra sihttasemete vähest ületamist, mille mõju on võimalik leevendavate meetmetega vähendada. Arvestades alternatiivide puhul lisanduva liikluskoormuse erinevust ei ole see suurusjärgus, mis põhjustaks olulisi erinevusi liiklusemüra modelleerimistulemustes.	Vähene negatiivne mõju. Piirkonna liiklusemüra tase tõuseb võrreldes olemasoleva olukorraga vähesel määral. Vahetult tänavate kaitsevööndis võib esineda uutele elamualadele kehtivate müra sihttasemete vähest ületamist, mille mõju on võimalik leevendavate meetmetega vähendada. Arvestades alternatiivide puhul lisanduva liikluskoormuse erinevust ei ole see suurusjärgus, mis põhjustaks olulisi erinevusi liiklusemüra modelleerimistulemustes.
Mõju õhu-kvaliteedile	Mõju neutraalne.	Oluline mõju puudub.	Oluline mõju puudub.	Oluline mõju puudub.	Oluline mõju puudub.	Oluline mõju puudub.
Mõju tervisele ja heaolule	Mõju neutraalne.	Oluline mõju puudub. Kavandatava tegevusega kaasnevana pole oodata olulist tervisemõju ega mõju inimeste heaolule.	Oluline mõju puudub. Kavandatava tegevusega kaasnevana pole oodata olulist tervisemõju ega mõju inimeste heaolule.	Oluline mõju puudub. Kavandatava tegevusega kaasnevana pole oodata olulist tervisemõju ega mõju inimeste heaolule.	Oluline mõju puudub. Kavandatava tegevusega kaasnevana pole oodata olulist tervisemõju ega mõju inimeste heaolule.	Oluline mõju puudub. Kavandatava tegevusega kaasnevana pole oodata olulist tervisemõju ega mõju inimeste heaolule.

					Häiringuliselt võib ühiskondliku hoone asemel kahe eramu kavandamist pidada lähiala elanikke vähem häirivaks. Samas teenuste kättesaadavuse osas ei ole monofunktsionaalse elamupiirkonna kavandamine parim lahendus.	Häiringuliselt võib ühiskondliku hoone asemel ühe eramu kavandamist pidada tegevusalternatiividest lähiala elanikke kõige vähem häirivaks. Samas teenuste kättesaadavuse osas ei ole monofunktsionaalse elamupiirkonna kavandamine parim lahendus.
Vastavus strateegilistele dokumentidele ja õigusaktidele	Alale on rajatud ilma õigusliku aluseta hoonestust, mis vajab seadustamist (või likvideerimist)	Vastab.	Vastab.	Vastab.	Vastab.	Vastab.

Hinnangutest ja mõjude kokkuvõtlikust esitusest saab järeldada, et KSHs käsitletud tegevusalternatiividega kavandatava tegevusega kaasneb negatiivse mõjuga aspekte, kuid üldjoontes ei ole mõjud tugevad ning sellest järelduvalt ei ole keskkonnamõju osas välistatud ühegi alternatiivi rakendamine. Vaadeldud alternatiividest on otseste mõjude osas looduskeskkonnale parimad 0-alternatiiv ja tegevusalternatiividest alternatiiv V. Detailplaneeringu eesmärki silmas pidades võib optimaalseimaks pidada V alternatiivi, mis vastab ühtlasi ka linna arengudokumentidele ning kus on arvesse võetud menetlusse kaasatud ametiasutuste ettepanekuid, sh tagab linnaosa arengusooviks oleva uue teeühenduse potentsiaalse tekke. Samal ajal tagab lahendus võimalikult terviklikult planeeringuala väärtuslikemate metsakoosluste säilimise ja kohaliku kogukonna poolt eelistatud eramutega elurajooni rajamise.

8 Keskkonnaseire

Keskkonnaseire korraldamine on vajalik, et ennetada kavandatava tegevusega kaasnevaid olulisi negatiivseid mõjusid keskkonnale ja inimeste tervisele. *Keskkonnaseire seaduse* kohaselt teostab ettevõtja/arendaja keskkonnaseiret oma kulul tema tegevuse või sellega keskkonda suunatavate heitmete mõjupiirkonnas kas ettevõtja/arendaja enda soovil oma tarbeks või siis seaduse alusel antava keskkonnaloaga määratud mahus ja korras.

Käesoleva planeeringu raames ei tuvastatud olulisi keskkonnamõjusid, mille korral oleks asjakohane rakendada seiremeetmeid. Seire vajadust nähakse ette pinnase radoonitaseme osas. Kui osutub vajalikuks planeeringu alusel kavandatavale tegevusele keskkonnalubade väljastamine, siis võidakse sätestada täiendavad seirenõuded keskkonnaloaga.

Radoonitaseme seire osas nähakse ette järgnev:

- Ehitusprojektide koosseisus teostada täpsustav radooniuring hoone vundamendisüvendi asukohas. Juhul kui esineb radoonitase pinnaseõhus $>50 \text{ kBq/m}^3$. Projekteerimisel ja ehitamisel tuleb rakendada ehituslikke radooniennetusmeetmeid.
- Ühiskondliku ehitise (lasteaed vms sotsiaalobjekt) puhul tuleb hoone omanikul, veendumaks ehitise radoonitaseme nõuetekohasuses, teostada radooni seiret järgnevalt:
 - pärast hoone eksploatatsiooni andmist tuleb esimestel talvekuudel teha radooni kontrollmõõtmised (mõõta radoonisisaldus hoone siseõhus Bq/m^3 , mõõtmised teostada esimesel korrusel ja madalaimal keldrikorrusel vähemalt 7 päevasel perioodil), veendumaks projektlahenduses antud radoonitõrje meetmete tõhususes ja sellekohaste ehitustööde kvaliteedis;
 - kontrollmõõtmisi on soovitatav korrata kahe aasta möödudes ja ka hilisematel aastatel veendumaks, et hoones ei ole eksploatatsiooni käigus tekkinud pragusid, mille kaudu radoon võib pääseda hoonesse;
 - juhul kui ruumides, kus inimesed viibivad pikemat aega, tuvastatakse normikohasest suuremat radoonisisaldust, tuleb välja selgitada radooni ruumidesse pääsemise põhjused ja koostada projekt olukorra lahendamiseks.

Radooni kontrollmõõtmised tuleb teostada vastavat pädevust omava kalibreeritud mõõteseadmeid omava ettevõtte poolt. Mõõtmistulemused tuleb esitada Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalametile ning Keskkonnaameti kliima- ja kiirgusosakonnale. Vastavad asutused tegelevad radoonialaste andmete kogumise ja töödeldud andmete avalikustamisega.

9 Laekunud ettepanekud ja nendega arvestamine

Tabel 4. Laekunud ettepanekud ja nendega arvestamine enne KSH aruande avalikustamist.

Ettepanek	Arvestamine
Tallinna Keskkonnaamet 23.11.2016 nr 6.1-4.2.1./1247	
Erinevate tegevuste alternatiivide võrdlus ülevaatlikkuse parandamiseks esitada koondtabelina.	Alternatiivide mõjude võrdlus on esitatud KSH aruande ptk 9, alternatiivide põhinäitajate võrdlustabel lisati ptk 2 lõppu.
Lisada planeeringuala läbivate kraavide paigutust selgitav skeem ja käsitleda ehituskeeluvööndis ja veekaitsevööndis looduskaitseadusega ning veeseadusega sätestatud kitsendusi.	Lisatud KSH aruande ptk 4.3.3.
Keskkonnaameti Põhja regioon 09.12.2016 nr 6-5/16/309-2	
Palume ajakohastada aruande eelnõu peatükis 1.2 „Osapooled“ (lk 10) toodud järelevalve teostaja andmeid. Keskkonnaameti Harju-Järva-Rapla regiooni asemel palume kirjutada Põhja regioon ning harju@keskkonnaamet.ee asemel pohja@keskkonnaamet.ee.	Ajakohastatud ptk 1.2.
Aruande eelnõu peatükist 5.1.1 „Mõju loomastikule, sh linnustikule“ (lk 38) on märgitud, et planeeringualal paiknevat tiiki ei likvideerita. Aruande eelnõust ei selgu aga, kas antud tiik jääb looduslikku seisundisse ning kas tiigi kaldad on looduslikud ja kallaste kalle on kahepaiksetele sobiv. Palume aruande eelnõus analüüsida, kas tiik, kui kahepaiksete sigimisala, on neile sobiv ja kas tiigi lähiümbrusesse jääb liikidele piisavalt toitumisalasid, et nad saaksid antud piirkonnas üldse jätkusuutlikud olla.	Täiendatud ptk 5.1.1.
Aruande eelnõu peatüki 5.3.4 „Reo- ja joogivesi“ (lk 41) on kirjutatud, et planeeringuala joogiveevarustus on võimalik lahendada Esmar Vesi OÜ ühisveevärgist ning sellise lahenduse korral ei ole oodata joogivee mittevastavust nõuetele või veetarbimisest tulenevat olulist keskkonnamõju. Märgime, et Esmar Vesi OÜ võtab vett Tallinna põhjaveemaardla kinnitatud põhjaveevarude arvelt ning veevõtt peab jääma Pirita arvestuspiirkonna põhjavee tarbevaru (2000 m ³ ööpäevas) piiresse ka uute kinnistute liitumisel veevärgiga. Lisaks juhime tähelepanu, et veeseaduse § 8 lõike 2 punktide 4 ja 7 kohaselt on sademeveega saasteainete juhtimiseks suublasse ja tahkete ainete uputamiseks või heitmiseks veekogusse (truupide paigaldamine)	Täiendatud ptk 5.3.4. Lisatud ptk 5.8. – Keskkonnalubade vajadus.

vajalik vee erikasutusloa olemasolu. Palume antud asjaolud välja tuua nii KSH aruande eelnõus kui ka planeeringu seletuskirjas.	
Aruande eelnõu peatükis 5.6.1 „Mõju õhukvaliteedile“ (lk 46) on kirjutatud: „Siiski, võib järeldada, et puistematerjalide laadimine ja ladustamine ning diiselmootoriga transpordivahenditega kasutamine ei tekita Nõmme piirkonnas olulisi õhukaitsealaseid probleeme, sest tegu on ajutise häiringuga ehitustegevuse ajal“. Ilmselt on mõeldud siiski Pirita mitte Nõmme piirkonda. Palume antud lauset korrigeerida.	Parandatud ptk 5.6.1. esinenud ebatäpsus.
Peatükis 5.6.2.2 „Liiklusrüüa“ toodud jooniste 8, 9 ja 10 legendid ei ole arusaadavad (loetavad). Palume nimetatud joonised muuta nõnda, et need oleksid selgesti arusaadavad.	Ptk 5.6.2.2. jooniste resolutsiooni on parandatud.
Kui aruande eelnõu peatüki 5 „Kavandatava tegevusega eeldatavalt kaasneva keskkonnamõju analüüs“ alapeatükkides 5.1 – 5.2 on mõjude hindamisel kirjeldatud kõigi alternatiivide puhul esinevaid mõjusid (sh ka alternatiivi 0), siis edasistes alapeatükkides 5.3 – 5.7 seda tehtud ei ole (üldjoontes on kirjeldatud ainult kavandatava tegevuse mõjusid). Palume alapeatükke 5.3 – 5.7 täiendada.	Täiendati ptk 5.3.-5.7.
Peatükis 7 „Alternatiivide võrdlemine“ tabelis 3 (lk 59) on alternatiivide I-III puhul mõju müratasemetele kohta märgitud, et piirkonna liiklusrüüa tase tõuseb võrreldes olemasoleva olukorraga vähesel määral, kuid müranormide ületamist ei esine, seega esineb vähene negatiivne mõju. Samas aruande eelnõu peatükis 5.6.2.2 „Liiklusrüüa“ (lk 49) on kirjutatud: „Vahetult tänavate kaitsevööndis võib esineda uutele elamualadele kehtivate müra taotlustasemete vähest ületamist“. Seega ei ole peatükis 7 toodud väide, et müranormide ületamist ei esine, korrektne. Palume aruannet korrigeerida.	Korrigeeritud ptk 7 liiklusrüüa osa.
Aruande eelnõu lisas 2 toodud joonised on väga raskesti jälgitavad. Palume antud joonised teha selgesti arusaadavaks.	Lisas 2 asuvate jooniste resolutsiooni on parandatud ja lisatud lingid kõrgema resolutsiooniga joonistele.
Tallinna Linnaplaneerimise Amet Maike Heido e-kiri xx.02.2017	
KSH aruande eelnõu lk 7 p.2 küsitav on väide nagu kaasneks eramajadega piirdeaedade rajamine rohekoridori alale. Kohalikul	Hinnangut KSH aruandes täpsustati. Siiski näeb KSH koostaja eramute rajamisel suuremat survet piirdeaedade rajamiseks

omavalitsusel on võimalik mitte lubada piirdeaedade rajamist rohekoridorides olenemata hoonetüübist (sama ka lk 39 p.5.2 ja tabel lk 59).	rohekoridori alale, kuna eramute omanikud üldjuhul eelistavad krundi ümbritsemist aedadega.
Samas, lk 16 ptk 2.3 kruntide arv ei ole kooskõlas planeeringulahendusega.	KSH aruande ptk 2.3. korrigeeriti kruntide arvu vastavaks planeeringulahendusega.
Samas, lk 18 ptk 3.1 esitada võrdlus töös oleva planeeringuga 2030+ ja ptk 3.3 Tallinna üldplaneering ei kehti osas, millel on kehtestatud Pirita linnaosa üldplaneering.	KSH aruande ptk 3.2. lisati võrdlus koostamisel oleva Harju maakonnaplaneering 2030+-ga. Ptk 3.4. täpsustati, et Tallinna üldplaneering ei kehti osas, millel on kehtestatud Pirita linnaosa üldplaneering.
Samas, lk 23 kuna Sompaa tee 33 kinnistu detailplaneeringut ei ole algatatud, ei saa vastava planeeringuga arvestada.	Viide Sompaa tee 33 planeeringule eemaldati KSH aruande vastavast osast.
Samas, lk 24 ptk 4.1 jm aruande eelnõus kirjeldatud reformimata riigimaast on moodustatud Sompaa tee 46 kinnistu ja kantud kinnistusraamatusse 20.12.2016.	Aruandes on läbivalt asendatud viide reformimata riigimaale viitega Sompaa tee 46 kinnistule.
Samas, jääb arusaamatuks, millel tugineb väide alternatiivi III eelistes võrreldes alternatiiviga II arvestades asjaolu, et kavandatakse oluliselt rohkem uusi teid ja muudetakse olemasoleva tee koridori. Puudub ka vastav põhjendus, miks teekoridori on vaja muuta.	KSH aruandes ei ole eelistatud alternatiivi III. KSH aruanne hindab võimalikke keskkonnamõjusid alternatiivide lõikes ning otseselt ei anna eelistusi. Alternatiiv III negatiivsemad mõjud võrreldes alternatiiviga II tulenevadki peamiselt, nagu ka Teie välja toote, rohkemate teede, sh läbi väärtusliku koosluse kulgeva Sompaa ja Kõlviku tee ühendustee rajamises.
Esitatud kaustas puuduvad KSH lisad – programmile osas laekunud ettepanekud ja nende vastuskirjad, programmi heakskiit jms.	KSH programmi puudutavad lisad on esitatud Lisas 1. Programmi osas laekunud ettepanekud, vastuskirjad jms on programmi lisas (moodustavad ühe faili).
Juhul, kui TLPA on eelnevalt nõudnud alternatiivi III lisamist, tuleb see läbi lahendada eskiisi tasemel ja esitada joonisena.	TLPA ei ole eelnevalt nõudnud alternatiiv III lisamist, seega ei ole alternatiivi lahendatud ka eskiisi tasemel. Tegu piirkonna elanike ettepanekute põhjal koostatud alternatiiviga.
Tallinna Keskkonnaamet 14.05.2018 nr 6.1-4.2/1247 - 20	
Alternatiivide kaalumise peab olema senisest sisulisem, arvestades kirjas toodud märkusi.	KSH aruande ptk 7 täiendati
Lisaks rõhutame taas, et detailplaneeringu KSH puhul ei ole sisulist vajadust käsitleda/nimetada Eesti Keskkonnastrateegiat aastani 2030 ega ka Harju maakonnaplaneeringuid (mis ei ole oma üldistuse tasandilt võrreldavad väiksema elamuala detailplaneeringuga), samuti Tallinna linna üldplaneeringut (mida asendab Pirita linnaosa üldplaneering). Kui ekspert peab	Kirjas viidatud peatükid eemaldati.

vajalikuks käsitleda Harju maakonnaplaneeringuid, siis on vajalik korrigeerida vastavaid lõike (3.1. ja 3.2.) kuna uue maakonnaplaneeringu kehtestamisega 9. aprillist 2018 muutus senine kehtetuks. Ka puudub sisuline vajadus kliima (sisuliselt ilmastiku) iseloomustamiseks (4.3.1.), kuna täpselt sama iseloomustus kehtiks (Harku ilmajaamast lähtuvalt) kogu Tallinna kohta.	
Tallinna Keskkonnaamet 31.05.2019 nr 6.-4.2/1247 – 24	
1. Detailplaneeringu algatamise korralduse punkti 8.3 järgi peab KSH käsitlema erinevaid planeeringulahenduse alternatiive (sh hoonestuse paigutuse ja mahu osas). Sellega ei ole KSH aruandes täielikult arvestatud, sest kõik käsitletud planeeringulahenduse alternatiivid (I-IV) on sarnased hoonestuse paigutuse ja mahu osas. See on nähtav ka aruande ptk 2.6 Planeeringu keskkonnakoormust mõjutavad põhinäitajad erinevate alternatiivide puhul tabelis 1, kus toodud näitajad on vaid väikeste erinevustega (mõnevõrra erinev on alternatiiv III, mis käsitleb ainult üksikelaamute krunte). Põhjendada alternatiivide lahenduste valikut.	KSH aruandes käsitletud alternatiivid tulenevad suuresti heakskiidetud KSH programmist. Programmi kohaselt käsitletakse aruandes järgmisi alternatiive: • Tegevust ei viida ellu ning säilib praegune maakasutus, sh säilib õigus kehtivate planeeringute elluviimiseks (alternatiiv 0). • Tegevus viiakse ellu detailplaneeringu algatamiseelses eskiisis kirjeldatud viisil (alternatiiv I). • Planeeringuala jagatakse ainult üksikelaamute kruntideks. Alternatiivi lahendust täpsustatakse KSH koostamisel. Arvestatakse, et üksikelaamu krundid on vastavalt linnaosa üldplaneeringule vähemalt 1200 m² suurused (alternatiiv III). KSH aruande ja planeeringu koostamise käigus lisandusid veel täiendavalt kaks alternatiivi (aruandes alternatiivid II ja IV). Sealjuures alternatiiv IV ehk kooskõlastamiseks saadetud planeeringulahendus on otsustaja poolt välja valitud parimaks (01.12.2017 nr 3-2/2351 - 14) tuginedes KSH aruande eelnõus ja detailplaneeringus ja selle lisades esitatud infole. Mis puutub KSH aruandes käsitletud alternatiivide mahtudesse, siis alal lubatud arendusmahud tulenevad üldplaneeringust. Hoonete ja teede paigutus tuleneb aga suuresti väärtusliku haljastuse ning alal esinevate muude kitsenduste paiknemisest.

	KSH aruandes ei ole asjakohane käsitleda alternatiividena hoonestusmahte, mis oleksid üldplaneeringuga lubatust oluliselt väiksemad (kui väiksem lahendus ei tulene otseselt KSH käigus leitud täiendavast kitsendusest alal) või suuremad.
2. Korrigeerida ptk 1.2 Osapooled (lk 10) Tallinna Keskkonnaameti kontaktisiku andmeid.	Korrigeeritud aruandes vastavalt ettepanekule.
3. Täpsustada ptk 4.3.5 Puittaimed (lk 30) esitatud lauset järgmiselt: „Madalsoomuldadel kasvavad puud on tundlikud mullatöödele ja veerežiimi muutustele. Nii kuuskede kui ka sookaskede juurekava on maapinnalähedane ja häirimise korral võivad puud muutuda tormiheitehellsaks või hävineda kasvutingimuste muutuste tõttu“.	Korrigeeritud aruandes vastavalt ettepanekule.
4. Ptk 4.3.7 Loomad, sh linnustik (lk 33) on ainult väidetud, et EELISes puuduvad registreeringud planeeringualal või selle kontaktvööndis esinevate kaitsealuste loomaliikide osas. KSH aruandes puudub teave alal esinevate kaitsealuste ja mittekaitsealuste loomaliikide esinemise kohta planeeringualal. Arvestades ala looduslikku seisundit, ei saa loomaliikide esinemist alal välistada. EELIS ei anna reeglina infot väljaspool kaitstavaid alasid esinevate liikide kohta, mistõttu EELIS pole kohane ainsaks alusallikaks. Samuti puuduvad EELISes andmed mittekaitstavate liikide esinemise kohta. Täiendada aruande ptk 4.3.7, tuginedes välitöödel või varem alal tehtud loomastiku inventuuridel.	Ptk 4.3.7 täiendati vastavalt lähialal teostatud loomastiku ja linnustiku uuringute andmetele. Märkime selgituseks, et EELIS andmebaas koondab endas Keskkonnaregistri loodusandmeid. Keskkonnaregistri seaduse kohaselt ei tohi Keskkonnaregistrisse kandmata keskkonnaandmeid kasutada keskkonnalubade ja keskkonnakasutuse registreerimise taotluste menetlemisel ning planeeringute ja arengukavade koostamisel. EELISesse ei koondata infot ainult kaitstavatel aladel paiknevate liikide leiukohtade kohta, vaid kõigi Keskkonnaregistrile esitatud kaitstavate liikide leiukohtade kohta. Seega on EELIS igati asjakohane andmebaas KSH koostamise alusandmete saamiseks. Juhime tähelepanu, et alal KSH raames uuringute läbiviimisel on lähtutud heakskiidetud KSH programmist, mis ei näe ette alal elustikuinventuuri tegemist. Tuletame meelde, et vastav asjaolu arutati KSH programmi staadiumis ka Tallinna Keskkonnaametiga üle.
5. Ptk 5.1.1 Mõju loomastikule, sh linnustikule (lk 37) esimeses lõigus on esitatud vastuolulisi väiteid, kirjeldades, et ala on üheaegselt elustiku poolest nii rikas kui ka vaene. Ptk 5.1.1 antud hinnangud loomastikule ja linnustikule	KSH aruande koostamisel ei teostatud elustiku uuringuid kuna nende läbiviimist ei näinud ette KSH programm, mis on Tallinna Keskkonnaameti poolt üle vaadatud ja aktsepteeritud. Samuti ei ole Tallinna

avalduvate mõjude kohta ei põhine teadaolevalt läbiviidud uuringutel. Kuivõrd puuduvad teadmised ala elurikkuse kohta, siis ei ole võimalik mõju loomastikule hinnata ning väited elupaikade esinemise, imetajate liikumiskoridoride, tiigi sobivuse kohta kahepaiksetele jne on alusetud või teoreetilised. Täiendada ptk 5.1.1, tuginedes välitöödel või varem alal tehtud loomastiku inventuuridel. Uute teadmiste alusel täiendada ühtlasi ptk 6 (Negatiivse keskkonnamõju vältimise või leevendamise meetmed).	Keskkonnaamet oma kirjades 23.11.2016 nr 6.1-4.2.171247 ja 14.05.2018 nr 6.1-4.2/1247 – 20 kordagi tõstatanud teemat, et KSH käigus peaks tegema täiendavaid elustiku inventuure või et sellekohane esitatud info ning hinnangud oleksid ebapiisavad. Eelnevast lähtuvalt on KSH ptk 5.1.1 esitatud hinnangud esitatud KSH ekspertgrupi poolsetel välivaatlustel ja alal esinevate elupaikade potentsiaali arvestades. Vastavalt Teie ettepanekule on KSH ptk 5.1.1. ja 6 üle vaadatud ning vajadusel tehtud täiendusi, kuid põhiosas antud peatükkide muutmise vajadus puudub.
6. Eelneva ettepaneku põhjal aruande täiendamisel tuleb täiendada ka ptk 5.1.3 Mõju metsakooslustele ning hinnata metsa ökoloogilist väärtuslikkust tervikliku kooslusena ja elupaigatüübina (vt detailplaneeringu algatamise korraldus punkt 8.2).	Planeeringuala puhul on tegu on suuresti inimtegevusest (raietest ja kuivendusest) tugevalt mõjutatud kooslusega, mis on suures osas ka kultuurpuistud (istutatud), seega ei ole tegu Loodusdirektiivi mõistes elupaigatüübiks klassifitseeruvate puistutega. Seega mõju elupaigatüüpidele puudub. Vastavalt Teie ettepanekule on KSH ptk 5.1.3. üle vaadatud ning vajadusel tehtud täiendusi, kuid põhiosas antud peatüki muutmise vajadus puudub.
7. Ptk 5.1.3 Mõju metsakooslustele (lk 39) on väidetud, et seega antud koridori sõiduteetrassi rajamisel on mõõdukas negatiivne mõju kooslusele. Hinnata aruandes ka kergliiklusteede rajamisega kaasnevat mõju. Muuhulgas rajatakse kergliiklus- ja kõnnitee planeeringu joonise järgi mõlemale poole tiigi kaldale, sh on näidatud tee läbi läänekaldal oleva väärtusliku taimeaia (pos 36). Kas läbi taimeaia kavandatud tee on mõeldud kergliiklusteena või pinnaseteena ja kuidas see rajatakse? Kas on vajalik uue kõnnitee rajamine tiigi äärde, kui seal on juba olemasolev pinnasetee kinnistu servas?	Tegu on pigem planeeringuliste küsimustega, kuid KSH koostaja püüab neile vastata. Läbi taimeaia kavandatud tee konstruktsioon ja rajamise viis selgub edasisel projekteerimisel tee ehitusprojekti koostamisel, mis omakorda sõltuvad linna poolsetest nõuetest. Eeldatavalt on tegu pigem pinnasteeaga. Tee vajadus tuleneb asjaolust, et olemasolev pinnastee paikneb tugiplaani alusel eraomandis oleval Sompaa tee 33 kinnistul ning sellest läbipääsu säilivus ei ole tagatud servituudi vms maaomanikule siduva kokkuleppega. Seega on tee läbi taimeaia kavandatud võimaldamaks taimeaiale ligipääsu ja rekreatiivset kasutust. Taimeaed on oma olemuselt inimtekkeline ning tema väärtus seisneb haruldaste puuliikide

	väljapaistvate isendite olemasolus. Selline väärtus väärrib avalikku ligipääsu.
8. Ptk 5.2 Mõju Tallinna linna rohevõrgustikule (lk 39) on väidetud, et kavandatava rohekoridori laiust võib pidada piisavaks, arvestades seda potentsiaalselt kasutavaid elustikurühmi. Mille põhjal on väide esitatud, kui ei ole tehtud elustiku inventuure ja uuringuid ning ei ole teada, millised loomad ja linnud planeeringuala kasutavad?	Väide on esitatud lähtudes asjaolust, et antud roheühendus Pärnamäe roheala ja Kloostrimetsa vahel on praeguseks juba realselt enamike elustikurühmade jaoks katkenud. Roheühendust lõhub nii olemasolev Pärnamäe tee ise kui ka hooned ja rajatised, mis on nn rohekoridori alale praeguseks rajatud või mis sellele on kehtivate planeeringutega lubatud. Antud rohekoridor on käesolevaks ajaks kasutatav inimesele rekreatiivsel eesmärgil (seda juhul kui planeeritud Kõlviku tee äärne kergliiklustee välja ehitatakse) ning elustikust peamiselt lindudele. Jätkamaks praeguseks võimalikuks saanud rohekoridore funktsioone võib piisavaks lugeda planeeringuga kavandatud 25+5 rohekoridori koos planeeringuala keskosas paikneva tugialaga (pos 35).
9. Ptk 5.3.2 Mõju kõrghaljastuse kasvutingimustele (lk 40) on kirjas: „Planeeringualal esineb liigniiskeid osasid. Madalloomuldaidel kasvavad puud on aga tundlikud mullatöödele ja veerežiimi muutustele. Nii kuuskede kui ka sookaskede juurekava on maapinnalähedane ja häirimise korral võivad puud muutuda tormiheitehellaks. Seega võib esineda eeskätt ehitusaegne negatiivne mõju. Mõju leevendamise meetmed on esitatud ptk 6“. Täiendada teist lauset, et puud võivad ka hävineda kasvutingimuste muutuste tõttu.	Korrigeeritud aruandes vastavalt ettepanekule.
10. Lisaks täpsustada ptk 5.3.2, millisel planeeringuala osal või kruntidel võib hoonestuse ja teede rajamisest veerežiimi muutmine negatiivset mõju avaldada kõrghaljastusele, millised on tagajärjed ja millisel juhul tuleb sellele eriti tähelepanu pöörata. Ptk 6 on esitatud ainukese leevendava meetmena, et mullatööde käigus tagada allesjäävate puude ümbruses olemasoleva maapinna kõrgusarvude säilimine ja vajalik veevahetus. Kas see tagab liigniiskel alal kasvavate puude ja kasvutingimuste säilimise?	Vastavalt ettepanekule täpsustati ptk 5.3.2. KSH aruande ptk 6 on alapealkirja all Negatiivse mõju vähendamine taimestikule ning haljastuse hea seisundi tagamine esitatud terve rida meetmeid mida tuleb järgida mõju vähendamiseks taimestikule, sh kõrghaljastusele. Meetmete rakendamine aitab säilitada säilitatavad puud ja nende kasvutingimused. Olemasoleva maapinna kõrgusarvud ja veevahetus tuleb tagada minimaalselt puude juurekaitsevööndi ulatuses.

Kui suures ulatuses puude ümbruses seda tuleb tagada?	
11. Ptk 5.5.3 Üldised soovitud liikluskorraldusele (lk 45) on kirjas, et Lepiku teel on vajalik sõidukite kiiruse piiramine. Samuti ptk 6 lk 62 on kirjas, et Lepiku teel on vajalik sõidukite kiiruse piiramine ning selleks tuleb kasutada sobilikke liikluse rahustamise võtteid. Milliseid kiiruse piiramise ja rahustamise meetmeid tuleb kasutada? Lepiku teele on mitmesse kohta pandud teekünnised juba vähemalt 5 aastat tagasi. Sama ptk (lk 46) on kirjas, et kõige radikaalsem meede oleks Lepiku tee läbilõikamine näiteks Lepiku tee 34b kohal, kus on laste päevahoid – juurdepääs oleks siis ühelt või teiselt poolt, kuid otse läbi enam ei saaks. Nõustume, et Lepiku tee kasutamine transiitliikluseks ei ole sobilik. Samas lasteaia juures tee äralõikamine ei ole hea soovitus, see tekitaks veelgi rohkem probleeme lasteaia juures parkimisega. Samuti piiraks see sealsete elanike liikumisvõimalusi, mis tingiks ringiga sõitmist.	KSH aruandes on liiklusehinnangutes ja soovitustes järgitud ala kohta teostatud liiklusuuringutest: • OÜ Liiklusbüroo. 2009. Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 kinnistute ja lähiala detailplaneeringu liiklusskeem. • Inseneribüroo Stratum. 2016. Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 kinnistute ja lähiala detailplaneering. Liiklusloendus ja prognoos. Liiklushinnangute alusel tuleks Lepiku teel rakendada täiendavaid liikluse rahustamise meetmeid tagamaks lubatud piirkiiruse järgimine. Hinnangute alusel tuleks Lepiku tee kasutamine läbisõiduks muuta füüsiliselt võimalikult raskeks või aeganõudvaks. Lepiku teele on rajatud üksikuid teekünniseid, kuid liiklushinnangute alusel peaks neid olema rohkem (põhimõtteliselt kõigil sirgetel lõikudel, kus on võimalik piirkiiruse ületamine). Mõlemad planeeringu koostamise käigus tehtud liiklushinnangud on teostatud liiklusekspertide poolt kuna KSH eksperdil puudub antud valdkonnas pädevus. KSH ekspert ei sea nendes esitatud ettepanekuid kahtluse alla ning ei leia põhjust ekspertide antud soovituste muutmiseks.
12. Ptk 5.5.3 (lk 46) on väidetud: antud liiklusühenduse efektiivse toimimise jaoks oleks vajalik ühtlasi tulevikus ka Sompaa tee rekonstrueerimine. Detailplaneeringu elluviimise eelduseks <u>peab olema</u> Sompaa tee rekonstrueerimine. Praeguses olukorras ei ole võimalik sinna suunata enam täiendavat liikluskoormust, sest Sompaa tee on väga kitsas ja esineb probleeme autodel vastassuunast kohtudes üksteisest möödaskiirul. Samuti muutub Sompaa tee veelgi ohtlikumaks jalakäijatele ja jalgratturitele, kui sinna suundub täiendavat autoliiklust.	Ptk 5.5.3 täiendati ja korrigeeriti Sompaa tee läbimurde rajamise osas. Sompaa tee funktsiooni muutmise (selle läbisõitu võimaldavaks kõrvaltänavaks muutmisel) on vajalik selle rekonstrueerimine.

13. Ei nõustu ptk 5.5.3 lk 46 väitega, et kõik DP alternatiivid on liikluskorralduslikust aspektist vaadatuna reaalselt võimalikud rakendada ega tekita olulisi probleeme ei ümbritsevale liiklusele ega planeeringuala elanikele (sama väide on lk 7). Nagu peatükis eespool kirjeldatud, suureneb detailplaneeringu realiseerumisel liikluse läbilaske probleem Kõlviku tee ja Pärnamäe tee ristmikul. Samuti suureneb liikluskoormus Aianduse teel ja Lepiku teel lisaks niigi tihenevale transiitliiklusele. Detailplaneeringu realiseerumisel (ja uue ühenduse loomisel Sompaa teega) suureneb ka Sompaa tee liiklus ja probleemid tekivad eelkõige juhul, kui seda eelnevalt ei rekonstrueerita.

KSH aruandes liiklusmõjude hindamisel on suuresti tuginetud 2016 a IB Stratum OÜ tööle. Nimetatud töös on kirjas, et piirkonna peamine probleem on Kõlviku tee ja Pärnamäe tee ristmik. Läbilaskevõime probleemid on Pärnamäe tee – Kõlviku tee – Männimäe tee ristmikul, kuid need probleemid on olemas juba tänapäeval ja isegi suvisel väiksema liiklusega ajal. DP ala objektide väljaehitamine muudab neid probleeme vähesel määral. Ristmiku läbilaskevõime oli juba 2016 a seisuga läbilaskevõime osas ammendunud ning ristmik vajab rekonstrueerimist. Seejuures probleem ei ole Kõlviku tn või Männimäe tee liikluses, vaid mööda Pärnamäe teed kulgevas liikluses. Eelnevalt lähtudes ei ole olulist vahet mil viisil lahendatakse planeeringuala sisene liiklusskeem, sest probleemi lahenduskoht ei jää planeeringualale ning probleem ei tulene planeeringuala võimalikust ehitusmahust. Probleem on juba praegu üsna kriitilisel tasemel olemas ja planeeringu elluviimine ei muuda seda märgatavalt suuremaks.

Piirkonna teiste tänavate liiklusprobleemid tulenevad samuti eelpool kirjeldatud ristmiku ning Kloostrimetsa – Pärnamäe ristmiku läbilaskevõimest. Probleemid tulenevad sellest, et kvartalisisesed tänavaid kasutatakse läbisõitudeks ning selle käigus ei ole tagatud piirkiiruse järgimine, mis põhjustab liiklusohutuse probleeme. Nende tänavate läbilaskevõimega probleeme ei ole. Piirkiiruse järgimiseks tuleb rakendada liiklust rahustavaid meetmeid, mis tagaksid, et antud teedel ei saaks piirkiirust ületada. Juhul kui omavalitsuse poolne nägemus piirkonna liiklusskeemi arendamisest näeb ette mõne praeguse kvartalisese tänav (nt Sompaa tee) muutmist kõrvaltänavaks ning seeläbi piirkonna liiklusprobleemi lahendada, siis tuleb vastav tänav rekonstrueerida tehniliselt kõrgema tänavakasutuse funktsioonile vastavaks.

Piirkonna laiemal teedeskeemi probleemkohtade tuvastamine ja soovitude

	andmine piirkonna teedevõrgu arendamiseks ei ole antud detailplaneeringu ega selle KSH ülesanne. Seda peaks tegema siiski omavalitsuse poolt kogu asumis ulatuses tuginedes vastavate erialaspetsialistide eksperthinnangutele.
14. KSH aruandes sobilikumaks osutunud alternatiiv IV lahendusega ette nähtud Kõlviku tee ja Sompaa tee ühendamist ei ole arvestatud liiklusprognoosi uuringus. Millised on sellisel juhul liikluskoormused ümbritsevatel tänavatel, kui osa liiklust suundub Sompaa tee kaudu Kloostrimetsa tee? Seetõttu ei ole KSH aruandes esitatud alternatiivide võrdlus samaväärne.	Kuna Sompaa tee on väga väikese liikluskoormusega tee, et ole liikluse prognoosis vajalik sellega arvestada, kuna liiklusmõju lähipiirkonnale on üliväike. Samuti ei olnud liiklusprognoosi koostamise hetkel (aastal 2016) liiklusprognoosi koostajale teada, et sellist tegevust üldse planeeritakse. Teedelahendus lisati keskkonnamõju strateegilisse hindamisse ja detailplaneering kujundati vastavalt alles 2018. aastal lähtudes Tallinna Linnaplaneerimise Ameti seisukohast (01.12.2017 nr 3-2/2351-14). Juhul kui Sompaa tee funktsioon säilitatakse kvartalisese tänavana (läbisõit transiitliiklusele takistatakse või muudetakse raskendatuks) ei tõsta planeeringu rakendamine Sompaa tee liiklusintensiivsust olulisel määral. Kvartalisest tänavate liiklussagedus on kuni 50-600 a/ööp ja 8-90 a/h ning niivõrd madal liiklusintensiivsus ei too kaasa olulisi mõjusid lähiala elanikele. Juhul kui Sompaa tee rekonstrueeritakse kõrvaltänavaks tuleks sellega kaasnevaid mõjusid hinnata rekonstrueerimise projektis.
15. Täiendada ptk 5.6.1 Mõju õhukvaliteedile (lk 47) lõiku: „Samas nõuab enamlevinud maakütte horisontaalkollektorite paigaldamine kõrghaljastuse ulatuslikku eemaldamist, mis antud juhul ei ole soovitatav“ järgmise lausega: „Horisontaalkollektorite paigaldamine välistab mitmekesise ja –rindelise haljastuse rajamist alale ehk avaldab olulist mõju perspektiivsele haljastusele“.	Korrigeeritud aruandes vastavalt ettepanekule.
16. Täiendada ptk 6 Negatiivse keskkonnamõju vältimise või leevendamise meetmed (lk 58) nimetatud meetet: Ehitustööde käigus tuleb võimalikult vältida säilivate puude juurte ja tüvede vigastamist ning võrade kahjustamist.	Korrigeeritud aruandes vastavalt ettepanekule.

17. Hariliku elupuu on elustiku seisukohast väheväärtuslik, mistõttu loodusliku haljastusega piirkonda sobimatu liigi soovimine asendus- ja täiendusistutusteks turvasmuldadel ei ole põhjendatud (ptk 6 lk 59).	Korrigeeritud aruandes vastavalt ettepanekule. Juhime tähelepanu, et soovitus tuleneb puittaimestiku haljastuslikust hinnangust.
18. Arvestada ja käsitleda aruandes haljaskoridoride vahetusse lähedusse planeeritud parkimiskohtade rajamise negatiivset mõju rohevõrgustikule (II ja IV alternatiiv). Samuti arvestada negatiivse mõjuga, mida toob kaasa tee rajamine läbi suurima II väärtusklaasi puistu ääreala (I ja II alternatiiv).	Juhime tähelepanu, et alternatiivide I ja III puhul ei ole lahendusi illustreerivad eskiisjoonised lahendatud täpsusega, mis määraks parkimiskohtade paiknemise. Suure tõenäosusega hakkaksid ka nende alternatiivide hoonestuslahenduste puhul parkimiskohad osaliselt paiknema haljaskoridori vahetus läheduses. Negatiivse mõjuga, mida toob kaasa tee rajamine läbi suurima II väärtusklaasi puistu ääreala (I ja II alternatiiv), on KSH aruandes arvestatud. Just seetõttu on aruandes kõrgema hinnangu saanud alternatiivid, mis sinna tee rajamist ette ei näe (eeskätt alternatiiv IV, mis ei näe ette II väärtusklassi puistu kõrvale/vahele tee rajamist ja ühtlasi ei jaga seda ka eri kinnistute vahel tükideks).
19. Ptk 7 Alternatiivide võrdlemine (lk 68) on hinnatud, et detailplaneeringu eesmärki silmas pidades võib optimaalseimaks pidada IV alternatiivi, mis vastab ühtlasi ka linna arengudokumentidele, sh tagab linnaosa arengusooviks oleva uue teeühenduse tekke. Uus teeühendus Sompaa teele on ette nähtud ka III alternatiivi puhul.	Tegu on kokkuvõtliku kirjutisega eelnevast tabelist 4. Tabelis 4 on ka alternatiiv III juures kirjas, et ühendustee Sompaa teele potentsiaalselt rajatakse.
20. Kõikide eeltoodud ettepanekute põhjal aruande täiendamisel tuleb täiendada ka ptk 6 ja 7.	Vajadusel täiendatud lähtudes eelnevalt esitatud vastustest.

Tabel 5. Avalikustamisel laekunud ettepanekud ja nendega.

Esitaja, kuupäev ja kirja number	Arvamus, vastuväide, küsimus vmt	Kommentaar
Andrei Antosijev 09.02.2022	Detailplaneeringus oleme näinud, et Kõlviku tee 14 ja 16 vahetus läheduses kavatakse ehitada hooned, mis on märgitud numbritega 1, 2, 4. Kas saame õigesti aru, et need on nimelt uued majad, mida kavatakse ehitada Kõlviku tee 14 ja 16 lähedale? Tahaksime teada kas majade kõrvalt võetakse puid maha?	Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 kinnistute ja lähiala detailplaneeringus on tööpoolest kruntidele 1, 2 ja 4 kavandatud uushoonestus. Vastavalt detailplaneeringu seletuskirjale „on määratud hoonestusalad põhimõttel, et maksimaalselt säilitada väärtuslikku

		kõrghaljastust ning tagada eri kruntidel kasvavate puistute liitumine suurteks ja ökoloogiliselt toimivateks aladeks. Hoone asukoha valikul projekteerimisetapis tuleb lähtuda kõrghaljastuse paiknemisest konkreetsel krundil. On väga oluline, et hoone rajamisel säilitatakse olemasolevad I ja II väärtusklassi leht- ja okaspuude kasvukohad ning maksimaalselt ka III väärtusklassi puude kasvukohad. Hoonestusalad on üldjuhul näidatud suuremana, kui on maksimaalne ehitisealune pind, et võimaldada leida sobivaim kõrghaljastust säilitav asukoht hoonele.“ Detailplaneeringus ei ole võimalik täpselt määrata kas ja kui palju puid igal konkreetsel krundil on vaja eemaldada. Puude likvideerimise ja asendusistutuse vajadus sõltub konkreetselt hoone asukoha valikust konkreetse krundi hoonestusalas ning selgub edasises projekteerimisetapis ehitusprojekti koostamisel. Enne ehitusprojekti koostamist tuleb igal hoonestataval krundil viia läbi täpsustav dendroloogiline inventeerimine puude väärtusklasside määramiseks.
Leegi Purje, Jaan Purje ja Kadri Purje 06.03.2022	1. Planeeritavale alale planeerida ainult üksikelamud. Selle tulemusena väheneks liikluskoormus juba täna väga liiklusrohkes Lepiku asumis. Mitte planeerida planeeritavale alale korterelamuid. Kohalik kogukond on korduvalt pöördunud Tallinna Linnaplaneerimise Ameti ja Pirita Linnaosa Valitsuse poole, et korterelamud planeeringust eemaldataks.	1. Tallinna Linnavolikogu 17.09.2009 otsusega nr 179 kehtestatud Pirita linnaosa üldplaneeringu kohaselt on tegemist kõrghaljastuse säilitamisega väikeelamute alaga. Väikeelamu on Pirita linnaosa üldplaneeringu kohaselt: pereelamu, kaksikelamu, ridaelamu (sh ka vaip- ja aatriumelamu), 2-korruseline kuni kuue korteriga korterelamu. Planeeringus on kavandatud lisaks kuuele olemasolevale üksikelamule 16 kuni 2-korruselist

		eramut, üks paariselamu, kolm 3 boksiga ridaelamut, kolm kuni 6 korteriga ja kaks kuni 4 korteriga korterelamut. Kortерelamud on kavandatud planeeringuala põhjaossa Kõlviku tee ääres paiknevatele kruntidele, mis jäävad teisel pool Kõlviku teed rajatud olemasolevate 3-korruseliste üle 11 m kõrguste 17 korteriga korterelamute vastu haljaskoridori taha. Planeeritud 5 korterelamut on kavandatud maksimaalselt 2-korruselistena, seega madalamad kui vahetus läheduses asuvad olemasolevad 3-korruselised kortermajad, ning nad muudavad linnaehituslikult ülemineku 3-korruselistelt kortermajadelt 1- või 2-korruseliste väikeelamutele sujuvamaks. Vastavalt OÜ Stratum Inseneribüroo liiklusanalüüsile (2011, 2016, 2020) ei halvenda planeeringualale kavandatud täiendavad 53 eluasemeühikut ja sellega kaasnev autode hulk piirkonna olemasolevat liiklusolukorda, mis tuleb lahendada terviklikult ja laiemalt kui käesoleva planeeringu ala.
	2. Käsitletava detailplaneeringu kinnitamise eelduseks peab olema väljaehitatud kergliiklustee Lepiku teele, Kõlviku teele ja Aianduse teele täies ulatuses. Tulenevalt praegu antud teedel valitsevast suurest liikluskoormusest ei ole võimalik nendel teedel veelgi liikluskoormust tõsta.	2. Planeeringulahenduses on ette nähtud 3 m laiune kergliiklustee planeeringuala põhjapiirile Kõlviku tee äärde. Selleks eraldatakse planeeringu maaüksustest vastav transpordimaa sihtotstarbega krunt pos 42. Planeeringualast väljapoole jäävatele tänavatele (Lepiku tee, Kõlviku tee ja Aianduse tee) kergliiklusteede väljaehitamine ei ole Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 kinnistute ja lähiala detailplaneeringu arendaja kohustus.
	3. Läbi tuleb viia uus liiklusloendus- ja prognoos. 2016. aastal läbi viidud	3. 13.01.2020 valmis järjekordne (eelmine 2016) OÜ Inseneribüroo

	liiklusloendus ei kajasta Lepiku ja Mähe asumites viimastel aastatel kordades suurenenud liikluskoormust. Lisaks on 2016. aasta liiklusloendus ekslik, kuna on läbi viidud juunikuu keskel, mil on puhkuste aeg ja koolivaheaeg.	Stratum liiklusanalüüs, mis tõdeb, et planeeringus kavandatu ei halvenda lähipiirkonna liiklust. Piirkonna elanikke häiriv liiklus tiptundide ajal on põhjustatud hoopis probleemidest Pärnamäe tee – Kloostrimetsa tee ristmikul. Hommikusel tiptunnil moodustas transiitliiklus Lepiku teel 94% liiklusvoost. Transiitliiklust põhjustavaid probleeme ei ole võimalik lahendada käesoleva detailplaneeringuga. Väljavõtte liiklusanalüüsi punktist 3: Olemasolev tänavavõrk ilma transiitliiklusega suudab Päevakoera detailplaneeringu ala täiendava liikluse rahuldada heal tasemel. Lisaks, olemasolev tänavavõrk koos transiitliiklusega suudab rahuldada Päevakoera detailplaneeringu ala täiendava liikluse rahuldaval tasemel. (<i>Eesti standardis EVS 843:2016 „Linnatänavad” kasutatakse kolme lähtetaset: hea (H) – teenindustase A või B, rahuldav (R) – teenindustase C või D ja erandlik (E) – teenindustase E või F st standardi mõistes „hea” on sisuliselt parim ning „rahuldav” on paremuselt järgmine.</i>) Liiklusuuringut on tutvustatud 27.01.2020 Pirita linnaosa avatud planeerimiskomisjonis, kus oli hulgaliselt kohal ka kohalikke elanikke, ning 10.02.2020 ka linnaosakogu koosolekul.
	4. Kõlviku teega piirnevale rohekoridorile moodustada ühtne krunt. Rohekoridor ei saa olla tagatud, kui seda näidatakse elamukruntide osana ja sellega piiratakse krundi omaniku kasutusõigust oma krundil.	4. Pirita linnaosa üldplaneeringus ega ka üheski teises dokumendis ei ole öeldud kas haljaskoridor peab olema lahendatud eraldi krundina või võib jääda elamukrundi koosseisu. Antud juhul on Pirita linnaosa üldplaneeringus nõutud 5%

		avalikult kasutatava haljasmaa asemel planeeringulahenduses eraldatud avalikku kasutusse ja/või haljasmaaks 12,8% planeeringualast. Täiendava ligikaudu 11% planeeringuala maa (haljaskoridori ala) eraldamine väljaarendatavast alast ei ole mõistlikus proportsioonis ülejäänud maa-ala Pirita linnaosa üldplaneeringu kohase väljaarendamise võimalusega. 25 m laiuse haljaskoridori ja sellesse planeeritud avalikus kasutuses liikumisraja kasutatavuse tagamiseks on planeeringus määratud moodustatavatele kruntidele, mille koosseisu haljaskoridor jääb, kitsendused piirdeaia rajamiseks. 6- ja 4-korteriliste väikeelamute kruntidele (krundid pos nr 7, 8, 9, 10, 11) ei ole piirdeaia rajamine lubatud. Eramu ja paariselamu kruntidele (pos nr 1 ja 2) on piirdeaia rajamine lubatud haljaskoridori piirile st 25 m kaugusele krundi piirist.
	5. Positsioon 35 (kõrghaljastusega roheala) anda tasuta linnale üle, et vältida selle sihtotstarbe muutmist tulevikus.	5. Kui soovitakse need maaüksused anda linna omandusse, siis selleks peab olema vastav soov ja nõusolek nii üleandjal (eraomanikul) kui hooldamiseks ja haldamiseks üle võtval Tallinna linnal. Käesoleva lahendusega on saavutatud mõistlik kompromiss ja kokkulepe nende poolte vahel ning planeeringus seatud tingimustega on tagatud ÜP tingimustest kinnipidamine ning tänavamaade ja üldkasutatavate maade hooldamine.
	6. Planeerida jalakäijate tee Päevakoera tee ja Kõlviku tee vahele. Praeguse planeeringu kohaselt peavad elanikud tegema suure ringi, et pääseda Kõlviku teele, kus asub bussipeatus. Raskendades praeguste	6. Planeeringu koostajad kaalusid ettepanekut ning arvutasid välja, et jalgteest oleks vähesel määral abi kolmele olemasolevale kinnistule ning kahele planeeritud krundile. Kõlviku põik 6 kinnistu

	elanike ligipääsu Kõlviku tee, halveneb oluliselt nende elukvaliteet.	elanikele lüheneks tee Kõlviku tee ja Lepiku tee ristmikuni soovitud jalgteed kaudu võrreldes planeeritud teedega ligikaudu 90 m võrra, Kõlviku põik 4 elanikele ligikaudu 150 m võrra, Kõlviku põik 10 elanikele 15 m võrra. Kruntide pos 12 ja 13 tulevastele elanikele sarnaselt eelnimetatutega. Ülejäänud kinnistute ja kruntide puhul on lühem maa kasutades planeeritud teid. Selle analüüsi valguses ei tundu mõistlik nii väikese kasuteguri tõttu võtta ette kogu planeeringulahenduse, planeeringu dokumentatsiooni ja varasemate kokkulepete muutmist ning 50 meetrise jalgteelõigu rajamisest tingitud uute omandite, korrashoiu ja haldamisega kaasnevate kohustuste ja kokkulepete saavutamise kõigi erinevate asjasse puutuvate isikute vahel.
	7. Planeeringualal asuvatel olemasolevatel kinnistutel tagada liig- ja sademevee ärajuhtimine. Kõlviku põik 4, 6, 8 ja 10 kinnistutele ei ole planeeringus kavandatud liig- ja sademevee ärajuhtimist, mille otstarvet tagab praegu kraav, mis kuulub planeeringu kohaselt likvideerimisele.	7. Planeeringualal asuvate olemasolevate kinnistute ja planeeritud kruntide liig- ja sademevee juhtimine on detailplaneeringus lahendatud (seletuskirja punktid 3.7.1.3, 4.4.4) ning Esmar Vesi OÜ-ga kooskõlastatud. Ka olemasolevatele kinnistutele on ette nähtud liitumisvalmiduse rajamine drenaažitorustikuga. Planeeringuga likvideeritavad kraavid on ette nähtud kas asendada torudega või ümber paigutada.
	8. Uute ühenduste väljaehitamisel tuleb arvestada olemasolevate Sompä ja Lepiku OÜ tehnovõrguühendustega ning planeeringualasse jäävatel elanikel peab säilima võimalus olla ühendatud olemasoleva veetrassiga. Pärast uute tehnovõrkude rajamist ei tohi olemasolevaid võrguühendusi	8. Ei saa esitada nõuet säilitada vöörale eraomanduses olevale maale omavoliliselt rajatud veetrass ning esitada keeldu seda likvideerida. Selline nõue rikub maa omaniku õigusi ning sellega piiratakse krundi omaniku kasutusõigust oma krundil. Planeeringus on nii

	likvideerida. Mitmete planeeringualasse jäävate kinnistute omanikud on täna olemasoleva veetrassi rajajad ja osanikud.	olemasolevatele kinnistutele kui planeeritud kruntidele ette nähtud rajada liitumispunktid veevarustusega liitumiseks. Osaühing SOMPA ja LEPIKU rajajad ja osanikud ei pea muretsema, et nende veetorudega peaks midagi juhtuma enne, kui olemasolevad torud on ümberühendatud. Vastavad nõuded ja tingimused on esitatud nii joonistel, seletuskirjas (punkt 3.7), olemasoleva olukorra kirjelduses, tugiplaani, elluviimise tegevuskavas ja TT-lepingus. Muuhulgas järgmised tingimused: - Planeeringualal asuvad olemasolevaid hooneid teenindavad ning ka ala läbivad tehnovõrguühendused sh Osaühing SOMPA ja LEPIKU veetorud, mis on täpsete andmete puudumisel märgitud joonistele osaliselt orienteeruvas asukohas. - Olemasolevatele hoonestatud kinnistutele tuleb kõik uued tehnovõrguühendused projekteerida ja välja ehitada kuni olemasolevate ühendusteni kinnistul. - Ala läbivatele tehnovõrkudele tuleb luua ühendus projekteeritud võrkudega planeeringuala piiril. - Olemasolevate võrguühenduste toimimine tuleb tagada kuni liitumisteni uute tehnovõrkudega. - Olemasolevaid tehnovõrguühendusi on lubatud likvideerida alles pärast uute ühenduste väljaehitamist ja ümberühendamist. - Tuleb tagada, et ehitustööde käigus ei vigastataks olemasolevaid kasutuses torustikke.
Lea Nilson 07.03.2022	1. <u>Vastuväide</u>: kehtiv Pirita linnaosa üldplaneering (2009) näeb Sompaa tee läbimurret ainult jalg- ja kergliiklusteena ja mitte rajada Sompaa tee läbimurre Kõlviku teele sõiduautodele liikluseks.	1. Pirita linnaosa üldplaneeringu avalike teede analüüs näeb tõepoolest olulise kvartalit läbiva ja teenindava tänavana ette hoopis Päevakoera tänavaga koos ühenduse

		loomisega Kõlviku tee ja Sompaa tee vahel Öölase tn kaudu. Kuna Päevakoera ja Öölase tänavate läbitavus on Päevakoera tn 29 ja 30 kinnistute omanike poolt blokeeritud küll tõkkepuude, väravate, aedade, kõrghaljastuse, kivirahnude ja isegi hoonetega, siis ei ole võimalik Pirita linnaosa üldplaneeringus kavandatud tänavavõrgu kasutusele võtmine ettenähtud moel. Linna piirkondi tuleb alati vaadelda tervikuna suuremate aladena, et vajalikud linnaehituslikud ühendused toimiksid. Kuna Pirita linnaosa üldplaneeringus ette nähtud ühendustänavat ei ole võimalik ellu viia tuli leida alternatiivne lahendus. Planeerimisprotsessi käigus on koostöös Tallinna Transpordiameti ja Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalametiga välja töötatud mitmeid planeeringuala liikluslahendusi sh selliseid, milles ei olnud Kõlviku tee ja Sompaa tee vahelist sõiduteed kavandatud. 02.05.2017 kiitis Pirita Linnaosa Valitsuse maakomisjon ühehäälselt heaks tollase detailplaneeringu lahenduse, milles ei olnud Kõlviku tee ja Sompaa tee vahelist ühendust kavandatud ning 08.05.2017 kiitis Pirita linnaosa halduskogu heaks eelnimetatud detailplaneeringu lahenduse. Kuid 05.06.2017 andis tollane Pirita linnaosa vanem Tõnis Mölder teada planeerijale, et Pirita Linnaosa Valitsus ei nõustu detailplaneeringu lahendusega: „Arvestades liikluskoormuse kasvu näha ette Sompaa tee ühendamise Kõlviku teega.”
--	--	--

		Pärast tollase Pirita linnaosa vanema nõudmist liikluslahenduse osas andis Tallinna Linnaplaneerimise Amet 30.06.2017 oma kirjaga planeerijale ülesande, et Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti, Transpordiameti ja Pirita Linnaosa Valitsuse ühise nõupidamise otsusel tuleb koostada planeeringulahendus kahes liikluslahenduse variandis: Pirita linnaosa üldplaneeringu kohane lahendus või Sompaa tee läbimurre piki tiigi ja kraavi serva. Planeerija koostas kolm erinevat liikluslahenduse versiooni, millest 13.10.2017 nõupidamise, kus osalesid Tallinna Linnaplaneerimise Amet, Tallinna Keskkonnaamet, Tallinna Kommunaalamet, Tallinna Linnavaramet, Tallinna Transpordiamet ja Pirita Linnosa Valitsus, järel valiti välja käesoleva planeeringu liikluslahendus (TLPA kiri 01.12.2017). 19.12.2019 konsulteeris planeerija Tallinna Transpordiameti ja Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti teeregistriosakonna projektide ja planeeringute menetlemise osakonnaga. Arutelu tulemusena otsustati, et ühendustee Kõlviku tee ja Sompaa tee vahele tuleb detailplaneeringus ette näha ning arendajal kuni detailplaneeringuala lõunapiirini välja ehitada ning Tallinna linnale üle anda. Lõunapiirile peab arendaja väljaehitatud sõiduteele paigaldama läbisõitmist takistavad tõkked seniks, kuni rekonstrueeritakse Sompaa tee läbivliiklusele sobivaks. Tõkked eemaldab Tallinna linn.
--	--	---

		Vastavad tingimused on sisse kirjutatud ka detailplaneeringu seletuskirja punkti 3.8 „Liikluskorralduse ja parkimise korraldamise põhimõtted: „Vastavalt Tallinna Keskkonnaameti, Tallinna Kommunaalameti, Tallinna Linnavaraameti, Tallinna Transpordiameti, Pirita Linnaosa Valitsuse ja Tallinna Linnaplaneerimise Ameti esindajate ühisnõupidamistel otsustatule (vt menetluskokkuvõtte – TLPA 30.06.2017 kiri nr 3-2/2351–10 ja TLPA 01.12.2017 kiri nr 3- 2/2351–14) on planeeringualasse ette nähtud Sompaa teed Kõlviku teega ühendav tee. Selleks on moodustatud krundid pos 37 ja 39. Ühendustee Kõlviku ja Sompaa tee vahel võib läbivaks liikluseks avada alles pärast Sompaa tee rekonstrueerimist läbivliiklusele sobivaks. Kuni Sompaa tee rekonstrueerimiseni, mis ei ole käesoleva planeeringuala väljaarendaja kohustus, paigaldab arendaja pärast teelõigu väljaehitamist sõiduteele krundil pos 39 Sompaa tee 46 kinnisasjale seatud tähtajalise juurdepääsu servituudi piirile mehaanilised tõkked nii, et oleks tagatud olemasolev juurdepääs Sompaa tee 33 kinnistule Sompaa teelt. Tõkete eemaldamise otsustab Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet.” Planeering ei lahenda piirkonna liiklusprobleeme, kuid loob võimaluse, et kui Tallinna linna või Pirita Linnaosa Valitsuse poolt korrastatakse ümbruskonna tänavavõrk (omandiküsimused, asfalteerimine, kõnniteede rajamine), siis on planeeringus tulevikku vaatava perspektiiviga kavandatud kvartalisiseseks
--	--	--

		liiklusvoogude hajutamiseks täiendav ühendusvõimalus Kõlviku tee ja Sompa tee vahel. Planeeringus on ette nähtud liiklust rahustavate meetmete (nt künnised jms) rajamine kogu planeeringuala ulatuses rajatavatele tänavatele, et tagada turvalisus. Kõlviku tee äärsete suurte kortermajade elanike autode parkimisest tingitud probleemid Kõlviku tee ääres tuleb Pirita Linnaosa Valitsusel lahendada liikluskorralduslike meetmetega nagu nt tänaväärde parkimist keelavate alade loomine ning sellest kinnipidamise jälgimine. Vastavalt detailplaneeringu koostamise käigus läbi viidud OÜ Stratum Inseneribüroo poolt läbi viinud liiklusanalüüsile (2011, 2016, 2020) ei halvenda planeeringualale kavandatud täiendavad 53 eluasemeühikut ja sellega kaasnev autode hulk piirkonna olemasolevat liiklusolukorda, mis tuleb lahendada terviklikult ja laiemalt kui käesoleva planeeringu ala.
	2. <u>Vastuväide</u>: rohekoridor ala ei saa olla elamumaa krundi koosseisus. Ettepanek: rohekoridori alad luua eraldi kinnistud.	2. Pirita linnaosa üldplaneeringus ega ka üheski teises dokumendis ei ole öeldud kas haljaskoridor peab olema lahendatud eraldi krundina või võib jääda elamukrundi koosseisu. Liikumisrajaga haljaskoridori avalik kasutus ja Pirita linnaosa üldplaneeringu nõuetele vastavus on tagatud ka elamumaa kruntidele määratud kitsendustega. Antud juhul on Pirita linnaosa üldplaneeringus nõutud 5% avalikult kasutatava haljasmaa asemel planeeringulahenduses

		eraldatud avalikku kasutusse ja/või haljasmaaks 12,8% planeeringualast. Täiendava ligikaudu 11% planeeringuala maa (haljaskoridori ala) eraldamine väljaarendatavast alast ei ole mõistlikus proportsioonis ülejäänud maa-ala Pirita linnaosa üldplaneeringu kohase väljaarendamise võimalusega. 25 m laiuse haljaskoridori ja sellesse planeeritud avalikus kasutuses liikumisraja kasutatavuse tagamiseks on planeeringus määratud moodustatavatele kruntidele, mille koosseisu haljaskoridor jääb, kitsendused piirdeaia rajamiseks. 6- ja 4-korteriliste väikeelamute kruntidele (krundid pos nr 7, 8, 9, 10, 11) ei ole piirdeaia rajamine lubatud. Eramu ja paariselamu kruntidele (pos nr 1 ja 2) on piirdeaia rajamine lubatud haljaskoridori piirile st 25 m kaugusele krundi piirist. Kui soovitakse need maaüksused anda linna omandusse, siis selleks peab olema vastav soov ja nõusolek nii üleandjal (eraomanikul) kui hooldamiseks ja haldamiseks üle võtval Tallinna linnal. Käesoleva lahendusega on saavutatud mõistlik kompromiss ja kokkulepe nende poolte vahel ning planeeringus seatud tingimustega/kitsendustega on tagatud Pirita linnaosa üldplaneeringu tingimustest kinnipidamine.
	3. Ettepanek: planeeritavale alale ehitusõigused vaid üksikelamutele suurusega min 1 500 m².	3. Detailplaneeringus ei ole planeeritud ühtegi eraldiseisvat alla 1 500 m² uut elumumaa sihtotstarbega krunti.

		Krunt pos 27 (1 471 m²) on olemasolev kinnistu Kõlviku põik 6. Kõlviku põik 6 kinnistu omaniku pöördumise tulemusena Maa-ameti poole on riigile kuuluv maaüksus jagatud Sompa tee 46 katastriüksuseks (9 962 m²) ning reformimata riigimaaks 244 m² (krunt pos 27a), mille saab erastada Kõlviku põik 6 omanik, kelle ehitised ulatuvad sellele maatükile, ning liita Kõlviku põik 6 kinnistuga. Krunt pos 28 (1 228 m²) on olemasolev kinnistu Kõlviku põik 4. Elamumaa sihtotstarbega krunt pos 32 suurusega 150 m² moodustatakse selleks, et planeeringualast välja jäävale kinnistule aadressiga Piksepeni tn 7 ehitatud elamule, mis on ehitatud osaliselt oma krundi piirist väljaulatuvana, tagada hoone teenindamiseks vajalik 4-meetrine kuja. Kokkuleppe saavutamisel on võimalik krundi pos 32 omandamine Piksepeni tn 7 omaniku poolt ning kruntide perspektiivne liitmine. Tallinna Linnavolikogu 17.09.2009 otsusega nr 179 kehtestatud Pirita linnaosa üldplaneeringu kohaselt on tegemist kõrghaljastuse säilitamisega väikeelamute alaga. Väikeelamu on Pirita linnaosa üldplaneeringu kohaselt: pereelamu, kaksikelamu, ridaelamu (sh ka vaip- ja aatriumelamu), 2-korruseline kuni kuue korteriga korterelamu. Antud juhul on detailplaneeringu lahendus Pirita linnaosa üldplaneeringuga kooskõlas. Planeeringus on kavandatud lisaks kuuele olemasolevale üksikelamule 16 kuni 2-korruselise eramut, üks paariselamu, kolm 3
--	--	---

		boksiga ridaelamut, kolm kuni 6 korteriga ja kaks kuni 4 korteriga korterelamut. Kortterelamud on kavandatud planeeringuala põhjaossa Kõlviku tee ääres paiknevatele kruntidele, mis jäävad teisel pool Kõlviku teed rajatud olemasolevate 3-korruseliste üle 11 m kõrguste 17 korteriga korterelamute vastu haljaskoridori taha. Planeeritud 5 korterelamut on kavandatud maksimaalselt 2-korruselistena, seega madalamad kui vahetus läheduses asuvad olemasolevad 3-korruselised kortermajad, ning nad muudavad linnaehituslikult ülemineku 3-korruselistelt kortermajadelt 1- või 2-korruselistele väikeelamutele sujuvamaks. Vastuväite esitaja ei ole välja toonud ühtegi põhjust ega argumenti, mis sisuliselt põhjendaks vajadust muuta planeeringuala lahendust. Kortterelamute ja ridaelamute paigutust on planeeringu dokumentides põhjendatud ning sellise põhimõttelise korterelamute ja ridaelamutega lahenduse on kooskõlastanud Pirita Linnaosa Valitsus korduvalt alates 04.07.2013 aastast (kiri nr 2-1.1/278) ning kõik Tallinna ametid. Kusjuures tulenevalt Pirita linnaosa üldplaneeringust on planeeritud kinnistute täisehitusprotsent ja hoonestustihedus oluliselt väiksemad kui on olemasolev hoonestatud ala planeeringuala ümber, hoonestustihedus on kohati isegi üle 4 korra väiksem.
	4. <u>Vastuväide:</u> vastuolus kehtiva Pirita linnaosa üldplaneeringuga (2009), mis näeb ette Lepiku asumisse lasteaia rajamist (sotsiaalmaa) ja millest Tallinna Haridusameti juhataja loobus elamumaa kasuks.	4. Nimetatud alale on varasemalt planeeritud nii sotsiaalmaad kui ühiskondlike ehitiste maad nii lasteaia kui hooldekodu vms asutuse tarbeks. Tegemist on Eesti Vabariigile kuuluva maaga (katastritunnus 78401:101:2502),

	<u>Ettepanek</u>: planeeringus pos 21 ja pos 22 elamumaa sihtotstarbega krundid muuta sotsiaalmaa /ühiskondliku ehitise alaks.	mille riigivara valitseja on Keskkonnaministeerium ja volitatud asutus on Maa-amet. Maa-amet omaniku esitajana esitas oma 29.06.2017 kirjas nr 6-3/17/11430 järgmise seisukoha: „Maa-amet ei nõustu Sompaa tee 46 kinnistu planeerimisega sotsiaalmaaks. ... Palume koostada Sompaa tee 46 kinnistule planeeringulahendus, mis on kooskõlas kehtiva Pirita linnaosa üldplaneeringuga ehk teisisõnu elamumaa sihtotstarbega krundid. ... Samuti oleme seisukohal, et eraisiku huvides kavandatava elurajooni teenindamiseks mõeldud lasteaia kavandamine riigimaa arvelt pole võrdne kohtlemine. Tehes riigivaraga mis tahes toiminguid või tehinguid, peab riigivara valitseja juhinduma põhimõttest suurendada kasu ja vältida kahju, mis riik võib neist toimingutest või tehingutest saada. Kohalik omavalitsus pole Sompaa tee 46 maaüksuse riigi omandisse jätmise menetluses toonud välja, et vajab seda maa-ala sotsiaalsetel eesmärkidel. Antud hetkel on riik kandnud kulutusi kinnistu riigi omandisse jätmisel ning sellest tulenevalt ei saa nõustuda ebavõrdse kohtlemisega kõnealuse detailplaneeringu menetlemisel”. Vastavalt maaomaniku tungivale soovile sai planeeritud 2 elamumaa sihtotstarbega krundi ning esitatud seisukoha valguses ei näe planeeringu koostajad võimalust planeeringu lahendust selles osas ettepaneku järgi muuta.
Rita Tamm, Andres Pastarus, Kalmer Kirst 07.03.2022	1. <u>Ettepanek</u>: Rohekoridor peaks olema määratud detailplaneeringus kindlasti eraldiseisvaks avalikult kasutatavaks kinnistuks, sest muidu on keerukas tagada, et ala ei piirata piirdeaedadega. Ettepanekuga mitteametlikult ja senise	Pirita linnaosa üldplaneeringus ega ka üheski teises dokumendis ei ole öeldud kas haljaskoridor peab olema lahendatud eraldi krundina või võib jääda elamukrundi koosseisu. Rohevõrgustik ei kao ja säilib senine funktsioon. Samuti on

	lahendusega jätkamisel on suur oht, et rohekoridor muutub lihtsalt antud kinnistutel olevate korterelamute ja ridaelamute suletud territooriumi osaks, kus loomastiku, linnustiku ja ka inimeste rekreatsioonialane liikumine on takistatud. Planeeringus avaliku rohekoridori tagamine on siin ülekaalukas avalik huvi, mis tuleneb lisaks Tallinna planeerimisdokumentidele ka Viimsi vallas kehtivatest üldplaneeringutest. Lõhutud rohevõrgustiku hilisem taastamine võib olla hiljem võimatu ja selle tulemusel jääb Kloostrimetsa piirkond nõ "kotti" ehk ära lõigatuks muudest piirkonna rohevõrgustiku osadest. KSH aruandes on rohevõrgustiku suurema pildi analüüs ja olulisus alakäsitletud, palume KSH aruannet täiendada Viimsi valla rohevõrgustiku ja Tallinna rohevõrgustiku sidususe olulisuse teemaga.	tagatud liikumisrajaga haljaskoridori avalik kasutus ja Pirita linnaosa üldplaneeringu nõuetele vastavus elumumaa kruntidele määratud kitsendustega. Selleks on detailplaneeringus määratud moodustatavatele kruntidele, mille koosseisu haljaskoridor jääb, kitsendused piirdeaia rajamiseks. 6- ja 4-korteriliste väikeelamute kruntidele (krundid pos nr 7, 8, 9, 10, 11) ei ole piirdeaia rajamine lubatud. Eramu ja paariselamu kruntidele (pos nr 1 ja 2) on piirdeaia rajamine lubatud haljaskoridori piirile st 25 m kaugusele krundi piirist. Viimsi valla üldplaneeringu teemaplaneeringuga "Miljööväärtuslikud alad ja rohevõrgustik" kavandatud rohevõrgustiku toimivuse uuringus on ausalt välja öeldud, et "olemasoleva baasil ei ole enam naaberomavalitsuste (Tallinn ja Maardu) ulatuses võimalik kestlikku ja sidusat toimivat rohevõrgustikku säilitada". Detailplaneeringu alast läände jääb tervikalana Pirita jõeoru maastikukaitseala ning Kõlviku tee rohekoridori mõte ei olegi sealt ulukeid linnatänavale tupikusse (kotti) suunata ning seda kotti ei ole ega ka teki ka Kõlviku tee.
	2. <u>Ettepanek</u>: Tiik planeeringualal ei ole olemuslikult siin rekreatsiooniala, inimesed ei saa seal ujuda, kalastada ega talve perioodil uisutada. Tegemist on madala ning täiskasvanud veekoguga. Tiik on oluline looduslikuks mitmekesisuseks ja ala loodusliku ilme säilitamiseks, aga selle arvestamine üldplaneeringu kohaseks rekreatsiooni alaks ei ole kuidagi objektiivselt põhjendatud. Avalikustatud planeeringu eelnõus moodustab aga just see tiik arvestatava osa sotsiaalmaast.	Planeeringualal paiknev „tiigimaa“ ehk krundi pos 36 pindala on 4 617 m², mis on 5,6% planeeringualast. Planeeringus ette nähtud kaks üldkasutatava maa krunti (krundid pos nr 35 ja 36) kogupindalaga 8 565 m² (10,5% planeeringualast), mis on mõeldud avalikuks kasutamiseks ning kus on ette nähtud säilitada ja korrastada väärtuslik kõrghaljastus. Lisaks on planeeringus kaks suuremat olemasoleva maatulundusmaa sihtotstarbega krunti (krundid pos

	Sotsiaalmaana, mis on üldkasutatav kodanike poolt, peaks olema kasutatav 5% planeeringualast lisaks tiigialale, sest veekogu pole ju inimeste poolt rekreatsiooniks kasutatav maa-ala. Palume tagada üldkasutatava maana tiik + 5% planeeritavast maa-ala kuivast maast.	nr 33 ja 34, kogupindalaga 1 925 m²) olemasoleva kõrghaljastusega haljakute säilitamiseks. Kõik eelnimetatud krundid kokku moodustavad 10 490 m² ehk 12,8% planeeringualast. Planeeringuala piiril säilitatakse 25 m laiune rohekoridor, mis moodustab eelnimetatule lisaks täiendavalt 11% planeeringualast.
	3. <u>Ettepanek</u>: KSH aruande tegija ei ole planeeringu realistlike alternatiivide puhul käsitlenud linnaosa kaasajastatud arvamust – TPRi on üles laetud linnaosavanema kiri, mis ütleb järgmist: <i>“Palun Tallinna Linnaplaneerimisametil muuta TPR-is Kõlviku põik 8, Lepiku tee 49, Lepiku tee 51, Päevakoera tn 32, Päevakoera tn 35, Päevakoera tn 41 detailplaneeringu osas Pirita Linnaosa Valitsuse seisukohta Sompaa tee läbimurde osas. Seisukoht, mis sai esitatud pidi meie seisukohalt nägema ette läbimurde rajamise osas ainult kõnnitee rajamist, mitte sõidutee ehitamist koos kõnniteega. Palun arvestada linnaosavalitsuse ja elanike seisukohta.”</i> On arusaamatu, kuidas tagab alternatiiv IV linnaosa arengusoovi, kui linnaosa on teatanud vastupidist!? Pakutud Kõlviku-Sompaa ühenduse loomine ei viiks Sompaa teele mitte ainult DP ala liikluse, vaid tekiks täiendav kanal transiitliiklusele, mis suundub Viimsist Lasnamäele või Kesklinna. Viimsi vallale on tehtud AS Mistrand poolt ettepanek Milstrandi raudtee kaotamiseks Mähe ja Viimsi vahel. Vald on selle küll esialgu tagasi lükanud. AS Milstrand soovib raudtee maa asemel näha elamukrunte. Viimsi vald on käsitlenud oma teemaplaneeringus võimalust, et seal võiks raudtee asemel olla sõidutee. Mõlema stsenaariumi realiseerumine tähendaks, et	Detailplaneeringu ja KSH menetlus on avalik tegevus, mille etappidest teavitatakse üldsust nii ajalehe kui Tallinna linna ametlike teadete kaudu ning kõigil, ka Sompaa tee ja selle kõrvaltännavate ääres elavatel elanikel on võimalus oma arvamust avaldada. 13.01.2020 valmis järjekordne (eelmine 2016) OÜ Inseneribüroo Stratum liiklusanalüüs, mis tõdeb, et planeeringus kavandatu ei halvenda lähipiirkonna liiklust. Piirkonna elanikke häiriv liiklus tiptundide ajal on põhjustatud hoopis probleemidest Pärnamäe tee – Kloostrimetsa tee ristmikul. Hommikul tiptunnil moodustas transiitliiklus Lepiku teel 94% liiklusvoost. Transiitliiklust põhjustavaid probleeme ei ole võimalik lahendada käesoleva detailplaneeringuga. Väljavõtte liiklusanalüüsi punktist 3: Olemasolev tänavavõrk ilma transiitliiklusega suudab Päevakoera DP ala täiendava liikluse rahuldada heal tasemel. Lisaks, olemasolev tänavavõrk koos transiitliiklusega suudab rahuldada Päevakoera DP ala täiendava liikluse rahuldaval tasemel. (Eesti standardis EVS 843:2016 „Linnatänavad“ kasutatakse kolme lähtetaset: hea (H) – teenindustase A või B,

	liikluskoormus kasvaks Kõlviku-Sompa ühenduse loomisel raudtee kaotamise korral tulevikus hüppeliselt, sest tekib võimalus suunduda läbi Mähe Sompa teele ning sealt edasi Kesklinna või Lasnamäele. Käimasolev sõda Ukrainas pigem suurendab raudtee kaotamise tõenäosust, sest transiit Venemaaga ei ole enam aktuaalne. Rõhutame, et Viimsi vallas on juba täna elamas ametlikult ca 22 000 elanikku, mitteametlikult pigem ca 25 000 elanikku ning seal juba kehtestatud üld- ja detailplaneeringute realiseerumisel kasvab Viimsi valla elanike arv lähima kümne aastaga kindlasti 30 000 elanikuni, kui mitte veel enam. See foon loob olukorra, kus Sompa tee võib muutuda Pärnamäe teega võrreldavaks magistraaliks, seda enam, et Pärnamäe teel on juba täna hommikuse tipptunni ajal ummikud. KSH aruanne peab hindama, et mis on liikluskoormuse kasvu mõjud inimestele lähipiirkonnas realistlikult, s.h. olukorras kui Sompa tee muutuks üheks piirkonna põhimagistraaliks. KSH tegija ei võta arvesse liiklusvoogude analüüsis transiitliiklust Viimsist Lasnamäe suunas, mis lisanduks elamute vahele Sompa – Kõlviku läbimurde korral, mis ei ole korrektne lähenemine. Samuti tuleb teavitada kõiki Sompa tee ja selle kõrvaltänavate ääres elavaid elanikke antud planeeringulahendusest ja anda neile võimalus protsessis kaasa rääkida, sest magistraaltee tekkimise risk on realistlik. Sompa tee muutumisega õuealast magistraaliks muutub kardinaalselt nende inimeste elukeskkond, õhukvaliteet, piirkonna turvalisus ja lisaks kerkivad riskid ka piirkonna rohevõrgustiku toimimise jätkusuutlikkusele.	<i>rahuldav (R) – teenindustase C või D ja erandlik (E) – teenindustase E või F st standardi mõistes „hea” on sisuliselt parim ning „rahuldav” on paremuselt järgmine.)</i> Liiklusuuringut on tutvustatud 27.01.2020 Pirita linnaosa avatud planeerimiskomisjonis, kus oli hulgaliselt kohal ka kohalikke elanikke, ning 10.02.2020 ka linnaosakogu koosolekul. Pirita linnaosa üldplaneeringu avalike teede analüüs näeb tõepoolest olulise kvartalit läbiva ja teenindava tänavana ette hoopis Päevakoera tänav koos ühenduse loomisega Kõlviku tee ja Sompa tee vahel Öölase tn kaudu. Kuna Päevakoera ja Öölase tänavate läbitavus on Päevakoera tn 29 ja 30 jt kinnistute omanike poolt blokeeritud küll tõkkepuude, väravate, aedade, kõrghaljastuse, kivirahnude ja isegi hoonetega (esitatud DP liiklusskeemil), siis ei ole võimalik Pirita linnaosa üldplaneeringus ette nähtud tänavavõrgu kasutusele võtmine ettenähtud moel. Linna piirkondi tuleb alati vaadelda tervikuna suuremate aladena, et vajalikud linnaehituslikud ühendused toimiksid. Kuna Pirita linnaosa üldplaneeringus ette nähtud ühendustänavat ei ole võimalik ellu viia, siis tuli leida alternatiivne lahendus. Planeerimisprotsessi käigus on koostöös Tallinna Transpordiameti ja Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalametiga välja töötatud mitmeid planeeringuala liikluslahendusi sh selliseid, milles ei olnud Kõlviku tee ja Sompa tee vahelist sõiduteed kavandatud.
--	--	--

		02.05.2017 kiitis Pirita Linnaosa Valitsuse maakomisjon ühehäälselt heaks tollase detailplaneeringu lahenduse, milles ei olnud Kõlviku tee ja Sompa tee vahelist ühendust kavandatud ning 08.05.2017 kiitis heaks Pirita linnaosa halduskogu eelnimetatud detailplaneeringu lahenduse. Kuid 05.06.2017 kirjutas tollane Pirita linnaosa vanem Tõnis Mölder planeerijale, et Pirita Linnaosa Valitsus ei nõustu detailplaneeringu lahendusega: „Arvestades liikluskoormuse kasvu näha ette Sompa tee ühendamine Kõlviku teega.” Pärast tollase Pirita linna osavanema nõudmist liikluslahenduse osas andis Tallinna Linnaplaneerimise Amet 30.06.2017 oma kirjaga planeerijale ülesande, et Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti, Tallinna Transpordiameti ja Pirita Linnaosa Valitsuse ühise nõupidamise otsusel tuleb koostada planeeringulahendus kahes liikluslahenduse variandis: Pirita linnaosa üldplaneeringu kohane lahendus või Sompa tee läbimurre piki tiigi ja kraavi serva. Planeerija koostas kolm erinevat liikluslahenduse versiooni, millest 13.10.2017 nõupidamise järel, kus osalesid Tallinna Linnaplaneerimise Amet, Tallinna Keskkonnaamet, Tallinna Kommunaalamet, Tallinna Linnavaramet, Tallinna Transpordiamet ja Pirita Linnosa Valitsus, valiti välja käesoleva planeeringu liikluslahendus (TLPA kiri 01.12.2017). 19.12.2019 konsulteeris planeerija Tallinna Transpordiameti ja Tallinna Keskkonna- ja
--	--	---

		Kommunaalameti teeregistrisakonna projektide ja planeeringute menetlemise osakonnaga. Arutelu tulemusena otsustati, et ühendustee Kõlviku tee ja Sompaa tee vahele tuleb detailplaneeringus ette näha ning arendajal kuni detailplaneeringuala lõunapiirini välja ehitada ning Tallinna linnale üle anda. Lõunapiirile peab arendaja väljaehitatud sõiduteele paigaldama läbisõitmist takistavad tõkked seniks, kuni rekonstrueeritakse Sompaa tee läbivliiklusele sobivaks. Tõkked eemaldab Tallinna linn. Vastavad tingimused on sisse kirjutatud ka detailplaneeringu seletuskirja punkti 3.8 „Liikluskorralduse ja parkimise korraldamise põhimõtted: „Vastavalt Tallinna Keskkonnaameti, Tallinna Kommunaalameti, Tallinna Linnavaraameti, Tallinna Transpordiameti, Pirita Linnaosa Valitsuse ja Tallinna Linnaplaneerimise Ameti esindajate ühisnõupidamistel otsustatule (vt menetlusdokumendid – TLPA 30.06.2017 kiri nr 3-2/2351–10 ja TLPA 01.12.2017 kiri nr 3- 2/2351–14) on planeeringualasse ette nähtud Sompaa teed Kõlviku teega ühendav tee. Selleks on moodustatud krundid pos 37 ja 39. Ühendustee Kõlviku ja Sompaa tee vahel võib läbivaks liikluseks avada alles pärast Sompaa tee rekonstrueerimist läbivliiklusele sobivaks. Kuni Sompaa tee rekonstrueerimiseni, mis ei ole käesoleva planeeringuala väljaarendaja kohustus, paigaldab arendaja pärast teelõigu väljaehitamist sõiduteele krundil pos 39 Sompaa tee 46 kinnisasjale
--	--	--

		seatud tähtajalise juurdepääsu servituudi piirile mehaanilised tõkked nii, et oleks tagatud olemasolev juurdepääs Somp tee 33 kinnistule Somp teelt. Tõkete eemaldamise otsustab Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet.” Planeering ei lahenda piirkonna liiklusprobleeme, kuid loob võimaluse, et kui Tallinna linna või Pirita Linnaosa Valitsuse poolt korrastatakse ümbruskonna tänavavõrk (omandiküsimused, asfalteerimine, kõnniteede rajamine), siis on planeeringus tulevikku vaatava perspektiiviga kavandatud kvartaliseseks liiklusvoogude hajutamiseks täiendav ühendusvõimalus Kõlviku tee ja Somp tee vahel. Planeeringu koostamisel on lähtutud Pirita Linnaosa Valitsuse 01.06.2020 kirjast nr 2-1.1/339-1 TLPA-le, milles linnaosa vanem on esitanud Pirita Linnaosa Valitsuse seisukoha järgmiselt: „Pirita Linnaosa Valitsus nõustub Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 kinnistute ja lähiala detailplaneeringu lahendusega vastavalt töö nr DP 117-2015 põhijoonisele 13.03.2020, leht nr DP-2, kuna detailplaneering vastab Pirita linnaosa üldplaneeringule ja nõutud uus liiklusuuring on koostatud. Samuti jääme oma arvamuse juurde, et Somp tee ühenduse rajamine Kõlviku teega on vajalik, mis tagab parema liikluskorralduse piirkonnas.”
	4. Ettepanek: Planeerida detailplaneeringualale üksikelamuid. ainult	Tallinna Linnavolikogu 17.09.2009 otsusega nr 179 kehtestatud Pirita linnaosa üldplaneering lubab planeeringualale, mis on liigitatud kõrghaljastuse säilitamisega väikeelamute alaks, kavandada väikeelamuid sh pereelamuid, kaksikelamuid, paariselamuid, ridaelamuid või kuni 2-korruselisi

		kuni 6 korteriga kuni 9 m kõrgusi korterelamuid. Planeeringus on kavandatud lisaks 6-le olemasolevale üksikelamule 16 kuni 2- korruselist pereelamut, üks paariselamu, kolm 3 boksiga ridaelamut, kolm kuni 6 korteriga ja kaks kuni 4 korteriga väikest korterelamut. Kuue korteriga 2-korruseliste korterelamute ehitisealune pind on 250 m² ning nelja korteriga 2-korruseliste korterelamute puhul 153 m². Tegemist ei ole naabruses asuvatest üksikelamutest oluliselt suuremate hoonetega, vaid pigem väiksematega.
	5. KSH alternatiivide käsitus: Palume käsitleda alternatiivi, mis näeb ette vaid üksikelamud, Kõlviku-Sompa ühenduse vaid jalg- ja jalgratta teena (puudub läbiva magistraali risk) ja milles on üldmaad lisaks tiigi pindalale ka kuivast alast 5% ning milles on tagatud rohekoridor elamukruntide välise alana. <u>Ettepanek:</u> Hinnata siinses punktis kirjeldatud variandi keskkonnamõjud. Palume kõikide variantide võrdlevas hindamises käsitleda ka nende variantide elluviimise mõju sotsiaalsele keskkonnale, elamuala elukeskkonna rahulikkusele, sademeveele ja rohevõrgustikule.	Teie poolt välja pakutud alternatiivset arengustsenaariumit (detailplaneeringu lahendust) ei ole otstarbekas eraldi koostada, kuna olulised erinevused olulistes keskkonnamõjudes puuduvad. Praeguste alternatiivide juures saab käsitleda täpsemalt sademevee hindamise teematikat. KSH aruandes on sotsiaal-majanduslikku mõju hinnatud nii nagu Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse nõuded ja Keskkonnaameti poole heaks kiidetud (24.03.2016 nr 6-5/16/112-2) KSH programm ette näevad. "Sotsiaalne keskkond" on aga elanikkonna vanus, haridustase, laste arv ja sündivus, kultuurilised huvid, usulised tõekspidamised, elustiilimuutused, haridustase, rahvuslik koosseis, migratsioon, eetilised hoiakud, sotsiaalsed programmid, kuritegevuse tase ja trendid, sotsiaalsed pahed (narkomaania, suitsetamine jms). KSH aruandes lk 59 on öeldud järgmist: Kui aga soovitakse selgitada planeeringu lahendusest tulenevat sotsiaalset ja

		majanduslikku mõju, siis see ei ole KSH objekt, vaid tuleb selgeks teha ja ära lahendada strateegilise planeerimise põhikokkuvõtte koosseisus. Ehk siis Pirita linnaosa üldplaneeringu muutmise näol. Elamuala elukeskkonna rahulikkus on subjektiivne teema, mida ei saa eraldi kriteeriumina hinnata. KSH aruandes on mõjusid Tallinna linna rohevõrgustikule eraldiseisvalt käsitletud peatükis 5.2. KSH aruandes on rõhutatud - elustiku jaoks on antud koridor reaalselt praeguseks väga halva toimimisega, sest seda katkestavad olulise liikumistõkkena Pärnamäe tee ning Kõlviku tee äärde praeguseks rajatud hoonestus. Juba rajatud hoonestus ei säilita nõutavat rohekoridori. Seega ei ole koridor juba praegusel ajal läbitav (suur)imetajatele.
Heldi Thomson 11.03.2022	Minu märgukiri on ajendatud murest Pirita pärast. Pirita loodust laastav Päevakoera-Kõlviku projekt vajab vetot. Linn/linnavalitsus on selle projekti algamise võimaldanud, teie saate selle ka lõpetada. Veel pole see võimatu. Tõsi, see läheks kalliks maksma, aga hilisem kahju näib olevat suurem. Looduslik luht pealinnas on hindamatu väärtus. Ma pole isiklik kasusaaja, sest mina oma akendest seda luhta ei näe, ega ka kitsi ja põtru, kes iga päev sealsest ojast (kuivenduskraavist) joomas käivad. Aga ma näen iga päev möödasõitjaid, kes peatavad oma auto, et pildistada uskumatut vaadet. Ning jalutajaid lastega, kes lummatult loodust naudivad. Kui palju rõõmu ühest pisikesest luhtast! Imeline on see looduslik linna-luht nii loomadega kui loomadeta, nii suvel kui talvel, igal aastaajal erinev. See	Tallinna Linnavolikogu kehtestas 17.09.2009 otsusega nr 179 Pirita linnaosa üldplaneeringu, mille kohaselt on Päevakoera detailplaneeringuga hõlmatav ala määratud kõrghaljastuse säilitamisega väikeelamute alaks. Alale on lubatud kavandada väikeelamuid (mis Pirita linnaosa üldplaneeringu kohaselt on pereelamu, kaksikelamu, ridaelamu sh ka vaip- ja aatriumelamu, 2-korruselise kuni kuue korteriga korterelamu) ja tehnoehitisi, parke, haljasalasid, mängu- ning spordiväljakuid jms. Alale võib kavandada ka lähipiirkonda teenindavaid vaba aja veetmise võimalusi pakkuvaid, kaubandus-, teenindus-, haridus- ja tervishoiuettevõtteid ja -asutusi, kui see ei too kaasa olulisi mõjusid elukeskkonnale (müra, lõhna, tolmu, vibratsiooni, autoliikluse olulist kasvu) ning parkimine on võimalik paigutada oma krundile

	luht näib olevat ka harjumuspärane ühendustee metsloomadele Kloostrimetsa ja Viimsi vahel. Loen viimasest Pirita lehest ava-pealkirja „Pirita elanikud hindavad kõrgelt oma elukeskkonda“. Kui kaua me oma elukeskkonda veel nautida saame? Olgem ausad – aastatega järjest vähem. Väidetagu fassaadil mida tahes (uute elanike eufooria arusaadav). Kurba tegelikkust näitab eeskätt pargistuv Kloostrimets. Nüüd siis jälle mõniseda inimest juurde, projektist leitud võltspaatoslike loosungite saatel – „kvaliteetse metsalinna keskkonna loomine“, „heakorra ja turvalisuse parandamine“, „elanikkonna liiklusvõimaluste parandamine“ jne. Tõepoolest, on, millest „unistada“ tipptunni-ummikutes passides. Sel suvel ei jätkunud esimest korda enam piisavalt vett! Hoogu võtma hakanud toidutaimede kasvatamine oma krundil (rääkimata ilutaimedest) tuleb vee vähesuse tõttu lõpetada. Rahvast tuleb aga pidevalt juurde, lõpuks pole hea ei olijatel ega tulijatel. See protsess ei lõpe, kuni linn/linnavalitsus ei näe probleemi ega tegutse. Näib, et Viimsi vallavalitsus on sarnases olukorras lõpuks ärganud. Pirita linnaosavalitsus mitte. Loen projektist, et võetakse tarvitusele meetmed „negatiivsete mõjude vähendamiseks“. Selle asemel, et kaitsta või suurendada juba olemas olevaid positiivseid mõjusid, tekitatakse probleem, mida siis leevendada asuda. Teha tuleks mitte vähem halba vaid rohkem head. Ajal, mil kliimateadlased üle kogu maailma soovivad vähendada asfalteeritud pindade osakaalu linnades (rohealade arvel) liigub Pirita linnaosavalitsus vastassuunas.	olemasolevat kõrghaljastust kahjustamata. Päevakoera detailplaneeringut on menetletud alates aastast 2009 ning alles 04.03.2015 algatas Tallinna Linnavalitsus korraldusega nr 292-k Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 kinnistute ja lähiala detailplaneeringu koostamise ja keskkonnamõju strateegilise hindamise. Kogu planeeringu koostamise ja menetlemise jooksul on toimunud tihe koostöö kõigi Tallinna ametite ja linnaosa vahel ja vastavad otsused on sündinud ühiselt. Antud juhul on Päevakoera detailplaneeringu lahendus kooskõlas Pirita linnaosa üldplaneeringuga ning ei ole mingit alust lõpetada detailplaneeringu menetlus.
--	--	---

	Aitab küll senistest vigadest [nt ümbruskonda sobimatud kortermajad Kõlviku tee kandis; linnale kuuluva kuivenduskraavi projekteerimine erakruntidele (Sompaa tee ääres)]. Linn/linnaosa-valitsus on need vead ju võimaldanud, kusjuures mõnigi toonane allkirjastaja on siiani ametis. Kangastub paralleel Rail Balticuga (mis sellisena tulevikus suurt keskkonna- ja majanduskahju põhjustab), mille puhul on tabavalt öelnud Peeter Volkonski (PM 30.04.2020), viidates 500-kirjale – „leidke allakirjutanute hulgast inimesi, kes oleksid alla kirjutanud isiklikku kasu silmas pidades. Ja leidke RB tuliste pooldajate seast inimesi, kes poleks isikliku kasu peal väljas“.	
Pirita linnaosa planeerimiskomisjon 02.03.2022 nr 2	1. Planeeritavale alale planeerida ainult üksikelamuid.	1. Tallinna Linnavolikogu 17.09.2009 otsusega nr 179 kehtestatud Pirita linnaosa üldplaneeringu kohaselt on tegemist kõrghaljastuse säilitamisega väikeelamute alaga. Väikeelamu on Pirita linnaosa üldplaneeringu kohaselt: pereelamu, kaksikelamu, ridaelamu (sh ka vaip- ja aatriumelamu), 2-korruselise kuni kuue korteriga korterelamu. Antud juhul on detailplaneeringu lahendus Pirita linnaosa üldplaneeringuga kooskõlas. Planeeringualal on olemasolevaid pereelamuid 6 ning lisanduvaid eluasemeühikuid on 53, millest on kolm 6-korteriga ja kaks 4-korteriga korterelamut ning kolm 3-boksiga ridaelamut ning 22 pereelamut. Pirita linnaosa halduskogu ei ole esitanud ühtegi põhjust ega argumenti, mis sisuliselt põhjendaks vajadust muuta

		planeeringuala lahendust. Korterelamute ja ridaelamute paigutust on planeeringu dokumentides põhjendatud ning sellise põhimõttelise korterelamute ja ridaelamutega lahenduse on kooskõlastanud Pirita Linnaosa Valitsus korduvalt alates 04.07.2013 aastast (kiri nr 2-1.1/278) ning kõik Tallinna ametid. Kusjuures tulenevalt Pirita linnaosa üldplaneeringust on planeeritud kinnistute täisehitusprotsent ja hoonestustihedus oluliselt väiksemad kui on olemasolev hoonestatud ala planeeringuala ümber, hoonestustihedus kohati isegi üle 4 korra väiksem. Planeeritud korterite arv on väike ja nende arvu jätkuv vähendamine ei kanna olulist efekti. Seetõttu ei ole detailplaneeringu koostaja pidanud õigeks monotoonse piirkonna rajamist. Planeeringus on sobivas mahus väikeelamute paigutamisel alale hoolikalt arvestatud kõrghaljastuse maksimaalse säilitamisega ning muude oluliste ala mitmekesist toimingust parandavate näitajatega. Keskonnakestlik ei ole võimalikult suurte villade, vaid mõistlikus suuruses väikeelamute rajamine. Planeeritud väikesed korterelamud on linnaehituslikult sobivad tasakaalustamaks üleminekut põhja poole Kõlviku teed rajatud 3-korruselistelt suurtelt korterelamutelt (igas kolmekorruselises hoones on 17 korterit, kokku 85 korterit) planeeritud eramutele. Planeeritud kortermajadele on ette nähtud piisav normatiivne arv parkimiskohti (2 parkimiskohta korteri kohta) omal krundil. Lisaks on kortermajade juurde ette nähtud laste mänguväljakute rajamine, mis on ette nähtud
--	--	--

		avalikku kasutusse, sest hakkavad asuma aiaga piiramata alal. Mänguväljakute rajamine on kohustuslik.
	2. Mitte planeerida Pirita linnaosa üldplaneeringuga vastuolus olevat Sompaa tee läbimurret Kõlviku teeni.	Pirita linnaosa üldplaneeringu avalike teede analüüs näeb tõepoolest olulise kvartalit läbiva ja teenindava tänavana ette hoopis Päevakoera tänavaga koos ühenduse loomisega Kõlviku tee ja Sompaa tee vahel Öölase tn kaudu. Kuna Päevakoera ja Öölase tänavate läbitavus on Päevakoera tn 29 ja 30 kinnistute omanike poolt blokeeritud küll tõkkepuude, väravate, aedade, kõrghaljastuse, kivirahnude ja isegi hoonetega, siis ei ole võimalik Pirita linnaosa üldplaneeringus kavandatud tänavatevõrgu kasutusele võtmine ettenähtud moel. Linna piirkondi tuleb alati vaadelda tervikuna suuremate aladena, et vajalikud linnaehituslikud ühendused toimiksid. Kuna Pirita linnaosa üldplaneeringus ette nähtud ühendustänavat ei ole võimalik ellu viia tuli leida alternatiivne lahendus. Planeerimisprotsessi käigus on koostöös Tallinna Transpordiameti ja Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalametiga välja töötatud mitmeid planeeringuala liikluslahendusi sh selliseid, milles ei olnud Kõlviku tee ja Sompaa tee vahelist sõiduteed kavandatud. 02.05.2017 kiitis Pirita linnaosa maakomisjon ühehäälselt heaks tollase detailplaneeringu lahenduse, milles ei olnud Kõlviku tee ja Sompaa tee vahelist ühendust kavandatud ning 08.05.2017 kiitis Pirita linnaosa halduskogu heaks eelnimetatud detailplaneeringu lahenduse.

		Kuid 05.06.2017 andis tollane Pirita linnaosa vanem Tõnis Mölder teada planeerijale, et Pirita Linnaosa Valitsus ei nõustu detailplaneeringu lahendusega: „Arvestades liikluskoormuse kasvu näha ette Sompaa tee ühendamine Kõlviku teega.” Pärast tollase Pirita linnaosa vanema nõudmist liikluslahenduse osas andis Tallinna Linnaplaneerimise Amet 30.06.2017 oma kirjaga planeerijale ülesande, et Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti, Tallinna Transpordiameti ja Pirita Linnaosa Valitsuse ühise nõupidamise otsusel tuleb koostada planeeringulahendus kahes liikluslahenduse variandis: Pirita linnaosa üldplaneeringu kohane lahendus või Sompaa tee läbimurre piki tiigi ja kraavi serva. Planeerija koostas kolm erinevat liikluslahenduse versiooni, millest 13.10.2017 nõupidamise, kus osalesid Tallinna Linnaplaneerimise Amet, Tallinna Keskkonnaamet, Tallinna Kommunaalamet, Tallinna Linnavaaramet, Tallinna Transpordiamet ja Pirita Linnosa Valitsus, järel valiti välja käesoleva planeeringu liikluslahendus (TLPA kiri 01.12.2017). 19.12.2019 konsulteeris planeerija Tallinna Transpordiameti ja Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti teeregistriosakonna projektide ja planeeringute menetlemise osakonnaga. Arutelu tulemusena otsustati, et ühendustee Kõlviku tee ja Sompaa tee vahele tuleb detailplaneeringus ette näha ning arendajal kuni detailplaneeringuala lõunapiirini välja ehitada ning Tallinna linnale
--	--	--

		üle anda. Lõunapiirile peab arendaja väljaehitatud sõiduteele paigaldama läbisõitmist takistavad tõkked seniks, kuni rekonstrueeritakse Sompa tee läbivliiklusele sobivaks. Tõkked eemaldab Tallinna linn. Vastavad tingimused on sisse kirjutatud ka detailplaneeringu seletuskirja punkti 3.8 „Liikluskorralduse ja parkimise korraldamise põhimõtted: „Vastavalt Tallinna Keskkonnaameti, Tallinna Kommunaalameti, Tallinna Linnavaraameti, Tallinna Transpordiameti, Pirita Linnaosa Valitsuse ja Tallinna Linnaplaneerimise Ameti esindajate ühisnõupidamistel otsustatule (vt menetlusedokumentid – TLPA 30.06.2017 kiri nr 3-2/2351–10 ja TLPA 01.12.2017 kiri nr 3- 2/2351–14) on planeeringualasse ette nähtud Sompa teed Kõlviku teega ühendav tee. Selleks on moodustatud krundid pos 37 ja 39. Ühendustee Kõlviku ja Sompa tee vahel võib läbivaks liikluseks avada alles pärast Sompa tee rekonstrueerimist läbivliiklusele sobivaks. Kuni Sompa tee rekonstrueerimiseni, mis ei ole käesoleva planeeringuala väljaarendaja kohustus, paigaldab arendaja pärast teelõigu väljaehitamist sõiduteele krundil pos 39 Sompa tee 46 kinnisasjale seatud tähtajalise juurdepääsu servituudi piirile mehaanilised tõkked nii, et oleks tagatud olemasolev juurdepääs Sompa tee 33 kinnistule Sompa teelt. Tõkete eemaldamise otsustab Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet.” Planeering ei lahenda piirkonna liiklusprobleeme, kuid loob
--	--	--

		võimaluse, et kui Tallinna linna või Pirita Linnaosa Valitsuse poolt korrastatakse ümbruskonna tänavavõrk (omandiküsimused, asfalteerimine, kõnniteede rajamine), siis on planeeringus tulevikku vaatava perspektiiviga kavandatud kvartalisiseks liiklusvoogude hajutamiseks täiendav ühendusvõimalus Kõlviku tee ja Sompa tee vahel. Planeeringus on ette nähtud liiklust rahustavate meetmete (nt künnised jms) rajamine kogu planeeringuala ulatuses rajatavatele tänavatele, et tagada turvalisus. Kõlviku tee äärsete suurte kortermajade elanike autode parkimisest tingitud probleemid Kõlviku tee ääres tuleb Pirita Linnaosa Valitsusel lahendada liikluskorralduslike meetmetega nagu nt tänaväärde parkimist keelavate alade loomine ning sellest kinnipidamise jälgimine. Vastavalt detailplaneeringu koostamise käigus läbi viidud OÜ Stratum Inseneribüroo poolt läbi viinud liiklusanalüüsile (2011, 2016, 2020) ei halvenda planeeringualale kavandatud täiendavad 53 eluasemeühikut ja sellega kaasnev autode hulk piirkonna olemasolevat liiklusolukorda, mis tuleb lahendada terviklikult ja laiemalt kui käesoleva planeeringu ala.
	3. Kõik üldkasutatavad maad planeerida eraldi kruntidena ning anda need tasuta linnale üle.	Tegemist on väga suure pindalaga eraomanduses oleva kinnistuga. Ettepaneku realiseerimiseks peab olema vastav soov ja nõusolek nii tasuta üleandjal (eraomanikul) kui hooldamiseks ja haldamiseks üle võtjal Tallinna linnal. Käesoleva lahendusega on saavutatud mõistlik kompromiss ja kokkulepe nende poolte vahel ning

		planeeringus seatud tingimustega on tagatud Pirita linnaosa üldplaneeringu tingimustest kinnipidamine ning tänavamaade ja üldkasutatavate maade hooldamine. Võrreldes Pirita linnaosa üldplaneeringus nõutud 5% avalikult kasutatava haljasmaaga on käesolevas planeeringus ette nähtud 12,8% planeeringualast kas avalikuks kasutamiseks mõeldud üldkasutatava maa kruntidena (krundid pos 35 ja 36 kogupindalaga 10,5% planeeringualast), kus on ette nähtud säilitada ja korrastada väärtuslik kõrghaljastus ja tiik, või maatulundusmaa kruntidena (pos 33 ja 34 kogupindalaga 2,3% planeeringualast) olemasoleva kõrghaljastusega haljakute säilitamiseks.
	4. Mitte planeerida üldkasutatava maa kasutamist läbi kasutusservituudi elamumaa koosseisus.	Liikumisrajaga haljaskoridori avalik kasutus ja Pirita linnaosa üldplaneeringu nõuetele vastavus on tagatud ka elamumaa kruntidele määratud kitsendustega. Pirita linnaosa üldplaneeringus nõutud 5% avalikult kasutatava haljasmaa asemel on planeeringulahenduses eraldatud avalikku kasutusse ja/või haljasmaaks 12,8% planeeringualast. Täiendava ligikaudu 11% planeeringuala maa (haljaskoridori ala) eemaldamine väljaarendatavast alast ei ole mõistlikus proportsioonis ülejäänud maa-ala Pirita linnaosa üldplaneeringu kohase väljaarendamise võimalusega. Kui soovitakse need maaüksused anda linna omandusse, siis selleks peab olema vastav soov ja nõusolek nii üleandjal (eraomanikul) kui hooldamiseks ja

		haldamiseks üle võtval Tallinna linnal. Käesoleva lahendusega on saavutatud mõistlik kompromiss ja kokkulepe nende poolte vahel ning planeeringus seatud tingimustega/kitsendustega on tagatud Pirita linnaosa üldplaneeringu tingimustest kinnipidamine.
	5. Detailplaneeringu põhijoonisel näidata kruntide hoonete alla jäävad alad sama suurelt kui on antud ehitusõiguse tabelis lubatud krundi maksimaalne ehitusalune pindala.	Nii hoonestusala kui ehitisealuse pinna määramisel on lähtutud Pirita linnaosa üldplaneeringu nõuetest maksimaalsele lubatud hoonestustihedusele (0,15) ja täisehitusprotsendile (15%) ning olemasoleva kõrghaljastuse maksimaalse säilitamise võimalustest. Hoonestustihedus ja täisehitusprotsent on arvuliselt võrdsed, mis tähendab, et lubatud ehitisealune pind võrdub arvuliselt suletud brutopinnaga. Uute loodavate hoonestatavate kruntide maksimaalset ehitisealust pinda saab kasutada vaid juhul, kui hoonestus on kavandatud ühekorruseline, sest tulenevalt ÜP tingimustest – maksimaalne lubatud ehitisealune pind ja maksimaalne suletud brutopind on arvuliselt võrdsed st kui keegi soovib maksimaalselt kasutada lubatud ehitisealust pinda, siis ta saab rajada ainult ühekordse hoonestuse. Hoonestusalad on üldjuhul näidatud suuremana, kui on maksimaalne lubatud ehitisealune pind, et anda võimalus projekteerimisetapis leida sobivaim kõrghaljastust säästvaim asukoht konkreetsele hoonelahendusele. Põhijoonisel esitatud hoonete asukohad on illustratiivsed, andes visuaalset ettekujutust ehitusõigusega maksimaalselt lubatud ehitisealustest pindadest – elamud kahekorruselistena,

		abihooned ühekorruselistena. Vastav selgitus on nii joonise märkustes kui tingmärkide juures. Eluhooned on kahekorruselistena näidatud seetõttu, et see on antud asukohas kõige mõistlikum ja kõrghaljastust säästvam ning seega reaalsem ja tulevasele tegelikkusele vastavam ehitusõiguse realiseerimise võimalus. Kuna planeeringu algatamise korralduse kohaselt on oluline tingimus väärtuslike puude säästmine ja säilitamine, siis selle tagab enamike kruntide puhul paremini kahekorruseliste elamute variant. Ühekorruseline hoonestus ei ole põhimõtteliselt keelatud, sest mõne üksiku krundi puhul on olenevalt konkreetsest olemasolevast haljastusest võimalik hoonet ka suurima lubatud ehitisealuse pinnaga ühekorruselisena rajada, säilitades olemasoleva väärtusliku haljastuse. Planeeringus igale hoonestatavale krundile lubatav suletud bruto hõlmab endas nii elamu kui võimalike abihoonete suletud brutot. Planeeringus on seatud ranged tingimused kõrghaljastuse säilitamiseks. Seletuskirja punkt 3.8 „Hoonestusalade ja hoonete paiknemise ning suuruse kavandamise põhimõtted” sätestab järgmist: „Igale hoonestatavale krundile on määratud hoonestusala põhimõttel, et maksimaalselt säilitada väärtuslikku kõrghaljastust ning tagada eri kruntidel kasvavate puistute liitumine suurteks ja ökoloogiliselt toimivateks aladeks. Hoone asukoha valikul projekteerimisetapis tuleb lähtuda kõrghaljastuse paiknemisest konkreetsel krundil. On väga oluline, et hoone rajamisel
--	--	--

		säilitatakse olemasolevad I ja II väärtusklassi leht- ja okaspuude kasvukohad ning maksimaalselt ka III väärtusklassi puude kasvukohad. Hoonestusalad on üldjuhul näidatud suuremana, kui on maksimaalne ehitisealune pind, et võimaldada leida sobivaim kõrghaljastust säilitav asukoht hoonele. Puude likvideerimise ja asendusistutuse vajadus sõltub konkreetsest hoone asukoha valikust konkreetse krundi hoonestusalas ning selgub projekteerimisetapis, kui enne ehitusprojekti koostamist tuleb igal hoonestataval krundil viia läbi täpsustav dendroloogiline inventeerimine.” Samad tingimused on üle korratud seletuskirja punktis 3.6.1.2 „Olemasoleva haljastuse tagamise ja uue rajamise põhimõtted”, kus on veel lisaks rõhutatud: ”Vastavalt konkreetsele projektile tuleb koostada iga krundi kohta eraldi likvideeritavate puude nimekiri ning asendusistutuse arvutus, kui hoonete, teede ja platside ehitamisega kaasneb puude likvideerimine krundil. Haljastusprojektid tuleb koostada koos hoonete arhitektuursete projektidega, kui on teada täpne teede, juurdepääsude, parkimisalade lahendus ja hoonete asukohad ning likvideeritavate puude hulk. Võimaluse korral on soovitatav lahendada kõrvutiasetsevate kruntide puhul kruntidele juurdepääs ning parkimiskohad ühiselt, vähendades sel moel kõvakattega kaetava pinna suurust ja säilitades rohkem looduslikku pinda.”. Nõudest säilitada maksimaalselt kõrghaljastust tulenebki planeerija eeldus, et kõrghaljastust säästab parimal moel 2-korruseline hoonestus ning tõenäoliselt püstitatakse seatud tingimusi
--	--	---

		järgides planeeringualale valdavalt 2-korruselised hooned nagu piirkonna üksikelanute puhul ka naabruskonnas tavaks on. Planeerimiskomisjoni palvel vaadatakse põhijoonisel kajastatud illustratiivsed hoonete võimalikud asukohad ja ehitusõiguse tabelis antud suurimad lubatud ehitusalused pinnad üle ning võimalusel korrigeeritakse.
	6. Planeerida jalakäjate tee ühendamiseks pos 40 ja pos 44 liiklusmaa krundid.	Planeeringu koostajad kaalusid ettepanekut ning arvutasid välja, et jalgteest oleks vähesel määral abi kolmele olemasolevale kinnistule ning kahele planeeritud krundile. Kõlviku põik 6 kinnistu elanikele lüheneks tee Kõlviku tee ja Lepiku tee ristmikuni soovitud jalgtee kaudu võrreldes planeeritud teedega ligikaudu 90 m võrra, Kõlviku põik 4 elanikele ligikaudu 150 m võrra, Kõlviku põik 10 elanikele 15 m võrra. Kruntide pos 12 ja 13 tulevastele elanikele sarnaselt eelnimetatutega. Ülejäänud kinnistute ja kruntide puhul on lühem maa kasutades planeeritud teid. Selle analüüsi valguses ei tundu mõistlik nii väikese kasuteguri tõttu võtta ette kogu planeeringulahenduse, planeeringu dokumentatsiooni ja varasemate kokkulepete muutmist ning 50 meetrise jalgteelõigu rajamisest tingitud uute omanduste, korrashoiu ja haldamisega kaasnevate kohustuste ja kokkulepete saavutamine kõigi erinevate asjasse puutuvate isikute vahel.
	7. Mitte planeerida alla 1500 m² suuruseid krunte.	Detailplaneeringus ei ole planeeritud ühtegi eraldiseisvat alla 1 500 m² uut elamumaa sihtotstarbega krunti. Krunt pos 27 (1 471 m²) on olemasolev kinnistu Kõlviku põik 6. Kõlviku põik 6 kinnistu omaniku

		pöördumise tulemusena Maa-ameti poole on riigile kuuluv maaüksus jagatud Sompaa tee 46 katastriüksuseks (9 962 m²) ning reformimata riigimaaks 244 m² (krunt pos 27a), mille saab erastada Kõlviku põik 6 omanik, kelle ehitised ulatuvad sellele maatükile, ning liita Kõlviku põik 6 kinnistuga. Krunt pos 28 (1 228 m²) on olemasolev kinnistu Kõlviku põik 4. Elamumaa sihtotstarbega krunt pos 32 suurusega 150 m² moodustatakse selleks, et planeeringualast välja jäävale kinnistule aadressiga Piksepeni tn 7 ehitatud elamule, mis on ehitatud osaliselt oma krundi piirist väljaulatuvana, tagada hoone teenindamiseks vajalik 4-meetrine kuja. Kokkuleppe saavutamisel on võimalik krundi pos 32 omandamine Piksepeni tn 7 omaniku poolt ning kruntide perspektiivne liitmine.
	8. Mitte planeerida pos 21 ja pos 22 elamumaa sihtotstarbega krunde, vaid kavandada sihtotstarbega riigimaa asemele ühiskondliku ehitise maa sihtotstarbega krunt Lepiku asumis kogukonnakeskuse rajamiseks.	Nimetatud alale on varasemalt planeeritud nii sotsiaalmaad kui ühiskondlike ehitiste maad nii lasteaia kui hooldekodu vms asutuse tarbeks. Tegemist on Eesti Vabariigile kuuluva maaga (katastritunnus 78401:101:2502), mille riigivara valitseja on Keskkonnaministeerium ja volitatud asutus on Maa-amet. Maa-amet omaniku esitajana esitas oma 29.06.2017 kirjas nr 6-3/17/11430 järgmise seisukoha: „Maa-amet ei nõustu Sompaa tee 46 kinnistu planeerimisega sotsiaalmaaks. ... Palume koostada Sompaa tee 46 kinnistule planeeringulahendus, mis on kooskõlas kehtiva Pirita linnaosa üldplaneeringuga ehk teisisõnu elamumaa sihtotstarbega krundid. ... Samuti oleme seisukohal, et eraisiku huvides kavandatava

		<i>elurajooni teenindamiseks mõeldud lasteaia kavandamine riigimaa arvelt pole võrdne kohtlemine. Tehes riigivaraga mis tahes toiminguid või tehinguid, peab riigivara valitseja juhinduma põhimõttest suurendada kasu ja vältida kahju, mis riik võib neist toimingutest või tehingutest saada. Kohalik omavalitsus pole Sompä tee 46 maaüksuse riigi omandisse jätmise menetluses toonud välja, et vajab seda maa-ala sotsiaalsetel eesmärkidel. Antud hetkel on riik kandnud kulusi kinnistu riigi omandisse jätmisel ning sellest tulenevalt ei saa nõustuda ebavõrdse kohtlemisega kõnealuse detailplaneeringu menetlemisel”.</i> Vastavalt maaomaniku tungivale soovile sai planeeritud 2 elamumaa sihtotstarbega krundi ning esitatud seisukoha valguses ei näe planeeringu koostajad võimalust planeeringu lahendust selles osas ettepaneku järgi muuta.
	9. KSH aruanne viia kooskõlla õiguslikult eelduslike alustega ning likvideerida detailplaneeringu lahenduses sisalduv, avalikkust eksitavad vastuolud.	Palume Teil täpsustada, milliste õiguslike eeldustega on KSH aruanne vastuolus ja millised on detailplaneeringu lahenduses sisalduvad avalikkust eksitavad vastuolud.

Kasutatud allikmaterjalid

Kasutatud allikad

Abner, O. 2012. Soontaimestiku uuring.

Abner, O. 2015. Päevakoera tn. 32, 35, 41 ja lähiala puittaimestiku täiendav haljastuslik hinnang.

Estonian, Latvian & Lithuanian Environment OÜ (ELLE OÜ). 2022. Tallinna linna strateegilise mürakaardi ajakohastamine. Kättesaadav: <https://www.tallinn.ee/et/keskkond/tallinna-linna-murakaart-2022#m%C3%BCrakaardid>

Abner, O. 2020. Aruanne Päevakoera tn 32 ja Päevakoera tn 41 kinnistute ja lähiala taimekooslustest, kaitstavatest ja looduslikku tasakaalu ohustavatest taimeliikidest.

Alkranel OÜ. 2005. Alternatiivsete sademevee äravoolu- ja kogumissüsteemide uurimustöö. Kättesaadav: http://www.tartu.ee/?page_id=58&lang_id=1&menu_id=6&lotus_url=/uurimused.nsf/Web/tee_mad/DDF1D72B308A9027C22570E0002EAE1C

AS Maa ja Vesi. 2001. Lepiku – Laiaküla piirkonna liigniiskuse kõrvaldamise meetmete skeem. Töös nr. 01310.

Eesti Keskkonnauuringute Keskus OÜ. 2008. Riikliku keskkonnaseire alamprogramm. Välisõhu seire 2007.

Euroopa Komisjon. 1999. Guidelines For The Assessment of Indirect And Cumulative Impacts And Impact Interactions. Office for Official Publications of the European Communities. Luxembourg.

Grün-E World OÜ. 2011. Dendroloogiline uuring.

Inseneribüroo Stratum OÜ. 2016. Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 kinnistute ja lähiala detailplaneering. Liiklusloendus ja prognoos.

Jõelet, A., Gaškov, M., & Polikarpus, M. (2012). Soojussüsteemi puurkaevu ja -augu mõju põhjavee ja pinnase füüsikalistele omadustele ning põhjavee keemilisele koostisele Eesti tingimustes. Tartu Ülikool, Ökoloogia ja Maateaduste Instituut, Geoloogia Osakond.

Kukk, T. 2005. Eesti taimede levikuatlas. Eesti Maaülikool, Tartu.

Maves AS. 2001. Tallinna Lepiku - Laiaküla piirkonna ehitus- ja hüdrogeoloogiliste tingimuste hinnang. Töö nr 1058.

Maves AS. 2014. Tallinna Pirita linnaosa Sompaa tee 33a kinnistu ehitusgeoloogilise uuring. Tallinn. Töö nr 14094.

Orro, H. 2007. Välisõhu kvaliteedi mõju inimeste tervisele Tallinna linnas – peente osakeste mõju hindamine. Aruanne. Tartu Ülikool.

OÜ Liiklusbüroo. 2009. Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 kinnistute ja lähiala detailplaneeringu liiklusskeem.

OÜ REI Geotehnika. 2002. Tallinn, Sompaa tee 29/31 elamu ehitusgeoloogiline uuring. Tallinn. Töö nr 746-02.

OÜ REI Geotehnika. 2011. Tallinn Öölase tn 4 elamu ehitusgeoloogiline uuring. Tallinn. Töö nr 2843-11.

Pauklin, T., Teinemaa, E., Saare, K. 2010. Tallinna linnastu välisõhu kvaliteedi parendamise tegevuskava. Eesti Keskkonnauuringute Keskus OÜ. Kättesaadav: <http://rahvatervis.ut.ee/handle/1/3681>

Peterson, K. 2007. Keskkonnamõju hindamine. Juhised menetluse läbiviimiseks tegevusloa tasandil. Keskkonnaministeerium.

Pöder, T. 2005. Keskkonnamõju ja keskkonnariski hindamine. Käsiraamat. Tallinn.

Savitskaja, L., Savva, V., Jaštšuk, S., 2003. Harju alamvesikonna põhjavee kaitstuse kaart mõõtkavas 1:50 000. Eesti Geoloogiakeskus. Tallinn.

Therivel, R., Morris, P. 2009. Methods of Environmental Impact Assessment 3rd Revised edition. Taylor & Francis Ltd.

Tulelaev OÜ. 2015. Päevakoera tn. 32, 35, 41 radooniuuring.

Tuul, K. 2006. Linnahaljastus: avalike alade kujundamise ja ehitamise käsiraamat. Säästva Eesti Instituut, Stockholmi Keskkonnainstituudi Tallinna keskus. Tallinn.

Uustal, M., Kuldna, P., Peterson, K. 2010. Elurikas linn: Linnaelustiku käsiraamat. SEI väljaanne nr 15. Kättesaadav: <http://www.seit.ee/publications/4359.pdf>

Õigusaktid, standardid

Atmosfääriõhu kaitse seadus. RT I, 05.07.2016, 1. Kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/A%C3%95KS>

Avalikule alale puude istutamise kord. Tallinna Linnavalitsuse 28. septembri 2011 määrus nr 112. Kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/407062013001?leiaKehtiv>

Eesti Standard. EVS 809-1:2002 „Kuritegevuse ennetamine. Linnaplaneerimine ja arhitektuur. Osa 1: Linnaplaneerimine“. Eesti Standardikeskus.

Eesti Standard. EVS 842:2003 "Ehitiste heliisolatsiooninõuded. Kaitse müra eest". Eesti Standardikeskus.

Eesti Standard. EVS 843:2016 „Linnatänavad“. Eesti Standardikeskus.

Eesti Standard. EVS 840:2023 „Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes“. Eesti Standardikeskus.

Hoone energiatõhususe miinimumnõuded. RT I, 13.12.2018, 14. Kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/113122018014?leiaKehtiv>

Joogivee kvaliteedi- ja kontrollinõuded ning analüüsimeetodid. Kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/126092019002?leiaKehtiv>

Jäätmeseadus. RT I 2004, 9, 52. Kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/114062013006?leiaKehtiv>

Kaitsealuse liigi isendi ümberasustamise kord. RT I 2004, 58, 412. Kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/783077?leiaKehtiv>

Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus. RT I 2005, 15, 87. Kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/110102024009>

Looduskaitse seadus. RT I 2004, 38, 258. Kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/111062024010?leiaKehtiv>

Maapõueseadus. RT I, 10.11.2016, 1. Kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/MaaPS>

Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid. RTL 2002, 38, 511. Kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/163756?leiaKehtiv>

Ohtlike ainete sisalduse piirväärtused pinnases. Kättesaadav:
<https://www.riigiteataja.ee/akt/104072019006>

Planeerimisseadus. RT I, 26.02.2015, 3. Kättesaadav:
<https://www.riigiteataja.ee/akt/130062023057?leiaKehtiv>

Haljastuse inventeerimise kord. Kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/417062020004>

Raie- ja hoolduslõikusloa andmise kord. Kättesaadav:
<https://www.riigiteataja.ee/akt/423022021005?leiaKehtiv>

Tallinna arengustrateegia 2035. Kättesaadav:
<https://strateegia.tallinn.ee/>

Tallinna jäätmehoolduseeskiri. Tallinna Linnavalikogu 09.03.2023 määrus nr 3. Kättesaadav:
<https://www.riigiteataja.ee/akt/418032023007>

Tegevuse künnisvõimsused ja saasteainete heidete künniskogused, millest alates on käitise tegevuse jaoks nõutav õhusaasteluba. RT I, 22.12.2016, 5. Kättesaadav:
<https://www.riigiteataja.ee/akt/122122016005?leiaKehtiv>

Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu. RT I 2005, 46, 383. Kättesaadav:
<https://www.riigiteataja.ee/akt/103062015002?leiaKehtiv>

Veeseadus. RT I, 22.02.2019, 1. Kättesaadav:
<https://www.riigiteataja.ee/akt/122022019001?leiaKehtiv>

Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid. RT I, 21.12.2016, 27. Kättesaadav:
<https://www.riigiteataja.ee/akt/121122016027?leiaKehtiv>

Planeeringud, arengukavad, strateegiad

Eesti Keskkonnastrateegia aastani 2030. Kättesaadav:
<https://www.riigiteataja.ee/akt/0000/1279/3848/12793882.pdf>

Tallinna keskkonnastrateegia aastani 2030. Kättesaadav:
<https://www.tallinn.ee/et/keskkond/tallinna-keskkonnastrateegia-2030>

Tallinna linna üldplaneering. Kättesaadav: <https://www.tallinn.ee/et/ruumiloome/tallinna-uldplaneering>

Tallinna Linnaplaneerimise Amet: Üldplaneeringute osakond. 2009. Pirita linnaosa üldplaneering. Kättesaadav: <https://www.tallinn.ee/et/ruumiloome/pirita-linnaosa-uldplaneering-kehtestatud>

Kliimaneutraalne Tallinn. Tallinna säästva energiamajanduse ja kliima muutustega kohanemise kava 2030. Kättesaadav: <https://www.tallinn.ee/et/media/310541>

Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035. Kättesaadav:
<https://www.riigiteataja.ee/akt/4241/1202/3019/Tallinna%20jätkusuutliku%20linnaliikuvuse%20kava%202035.pdf>

Tallinna sademevee strateegia aastani 2030. Kättesaadav:
<https://www.riigiteataja.ee/akt/409032013041>

Andmebaasid

EELIS (Eesti looduse infosüsteem), Keskkonnaagentuur: <https://keskkonnaagentuur.ee/eelis>

eElurikkus: <http://elurikkus.ut.ee/>

Keskkonnaregister: <http://register.keskkonnainfo.ee>

Keskkonnaportaal: <https://keskkonnaportaal.ee/>

Maa- ja Ruumiameti geoportaal: <http://geoportaal.maaamet.ee>

Tallinna planeeringute register: <https://tpr.tallinn.ee/>

Tallinna õigusaktide register enne aastat 2020: <https://oigusaktid.tallinn.ee/?id=3001&a=643>

Tallinna õigusaktide infosüsteem TEELE: <https://teele.tallinn.ee/>

Tallinna veebikaart: <https://gis.tallinn.ee/veebikaart/>

Kliimaministeeriumi veebileht: <https://kliimaministeerium.ee/>

Lisad

Lisa 1. KSH programm koos lisadega

Eraldi fail:

http://www.tallinn.ee/est/Paevakoera-32-DP-KSH-programm_09.03.2016_heakskiitmisele.pdf

Programmi heakskiit: <https://adr.envir.ee/et/document.html?id=339e6813-226f-44f1-9324-ff6bc88c6279>

Lisa 2. KSH aruandes käsitletud alternatiivide joonised

[illegible]





Lisa 3. KSH aruandele laekunud ettepanekud ja vastuskirjad

Tallinna Keskkonnaamet 23.11.2016 nr 6.1-4.2.1./1247



TALLINNA KESKKONNAAMET

Ivo Rebane
Guru Projekt OÜ
Tatari 28
10116 TALLINN

ds 23.11.2016 nr 6.1 – 4.2.1 / 1247

Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10
kinnistute ja lähiala detailplaneering

Lugupeetud projektijuht

Tallinna Keskkonnaamet esitab läbivaadatud detailplaneeringu (töö nr DP 117-2015) ja KSH aruande (koostaja Adepte Ekspert OÜ) kohta järgmised märkused ja seisukohad:

1. Planeeringuala jääb Pirita linnaosa üldplaneeringu maakasutusplaani kohaselt kõrghaljastuse säilitamise nõudega alale E-2. Kõrghaljastuse säilimiseks kavandada planeeringuala siseteed maksimaalselt olemasolevate teede asukohale ning säilitada II väärtusklassi ja võimalusel III väärtusklassi hinnatud puuderühmad, samuti väärtuslikud üksikpuud.
2. Kruntide sissesõidud ning parkimiskohad kavandada kõrghaljastust säästvalt, haljaskoridori taimekoosluse säilimiseks parkimiskohti haljaskoridorile lähemale kui 5 meetrit mitte kavandada. Juurdepääsuteed positsioon 42 läbi rohekoridori mitte kavandada, vaid lahendada juurdepääs kvartalisiseselt, planeeringuala põhjapoolne kõnnitee nihutada haljaskoridorist väljapoole Kõlviku tee serva.
3. Tänavamaa uushaljastamiseks kavandada kõvakattega sõiduteed minimaalse laiusega, tehnovõrgud paigutada kõvakatete alla ning liitumispunktide asukohtade planeerimisel arvestada kõrghaljastusega. Näha ette, et haljastusprojekti koostamisse kaasatakse maastikuarhitekt.
4. Kõnnitee kavandamisel üldmaa krundil positsioon 34 tuleb tagada II väärtusklassi hinnatud okaspuu positsioon 457 kasvutingimuste säilimine.
5. Likvideeritavatena tuleb tähistada ehitustööde läbiviimist takistavad leht- ja okaspuud (nt krundid positsioon 15, 23, 24 ja 25 jne).
6. Tähistada joonistel Lepiku peakraav ja Kalmistu kraav koos Pirita üldplaneeringuga kehtestatud ehituskeeluvööndite ulatustega. Pirita üldplaneeringu kohaselt tuleb kraavid säilitada, ning tagada liig- ja sademevee vaba liikumine, samuti juurdepääs kraavide hooldusaladele.
7. Põhijoonisele kanda korterelamute juurde kavandatavate liigiti kogutavate olmejäätmete kogumiskonteinerite asukohad ning erineva vanusega laste mänguväljakute asukohad.

8. Pakendijäätmete kogumiskonteinerite teenindamiseks tuleb sõidutee kõrvale ette näha kõvakattega ja valgustatud laadimisala tõsteseadmega jäätmeveokile.
9. Ühiskondlike ehitiste maakasutuse sihtotstarbega krunt positsioon 31 ei sobi oma asukoha tõttu (juurdepääs kvartali äärealal paiknevale krundile toimub tupiktänava kaudu) lasteaiale, antud asukohas on vastuvõetav hooldekodu rajamine.

Keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõus tuleb erinevate tegevuste alternatiivide võrdlus ülevaatlikkuse parandamiseks esitada koondtabelina, ning lisada planeeringuala läbivate kraavide paigutust selgitav skeem ja käsitleda ehituskeeluvööndis ja veekaitsevööndis looduskaitseadusega ning veeseadusega sätestatud kitsendusi.

Korrigeeritud ja täiendatud detailplaneering esitada uuesti läbivaatamiseks, lõpliku seisukoha keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõule esitab Keskkonnaameti Põhja regioon.

Lugupidamisega



Relo Ligi
Juhataja asendaja
Väino Viirand 6 404 265

Keskkonnaameti Põhja regioon 09.12.2016 nr 6-5/16/309-2



KESKKONNAAMET

Relo Ligi
Tallinna Keskkonnaamet
keskkonnaamet@tallinnlv.ee

Teie 10.11.2016 nr 6.1-4.4/1046 - 1

Meie 09.12.2016 nr 6-5/16/309-2

Seisukoht Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 kinnistute detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise aruandele

Austatud Relo Ligi

Esitasite Keskkonnaametile läbivaatamiseks ja seisukoha andmiseks Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 kinnistute detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõu (OÜ Adepte Ekspert, versioon: Eelnõu 07.10.2016) koos vastava detailplaneeringu eelnõuga (Guru Projekt OÜ töö nr DP033120).

Planeeritav ala suurusega 8,78 ha asub Harjumaal Tallinna linnas Pirita linnaosas Lepiku asumis. Detailplaneeringu koostamise eesmärgiks on Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 ning Lepiku tee 49 ja 51 kinnistutest ja reformimata riigimaast moodustada kolmkümmend kaks elamumaa, üks ühiskondlike ehitiste maa, kolm üldkasutatava maa, üks tootmismaa ja üheksa transpordimaa sihtotstarbega krunti. Lisaks määratakse ehitusõigus kahekümne kahe (sealhulgas kuue olemasoleva) kuni 2-korruselise üksiklamu, viie kuni 2-korruselise korterelamu, nelja kuni 2-korruselise ridaelamu, ühe kuni 2-korruselise kahe korteriga elamu, abihoonete ja lasteaiahoone ehitamiseks. Samuti määratakse üldised maakasutustingimused ning heakorastuse, haljastuse, juurdepääsuteede, parkimise ja tehnovõrkudega varustamise põhimõtted.

Keskkonnaamet on tutvunud esitatud materjalidega ning märgib järgmist:

1. Palume ajakohastada aruande eelnõu peatükis 1.2 „Osapooled“ (lk 10) toodud järelevalve teostaja andmeid. Keskkonnaameti Harju-Järva-Rapla regiooni asemel palume kirjutada Põhja regioon ning harju@keskkonnaamet.ee asemel pohja@keskkonnaamet.ee.
2. Aruande eelnõu peatükist 5.1.1 „Mõju loomastikule, sh linnustikule“ (lk 38) on märgitud, et planeeringualal paiknevat tiiki ei likvideerita. Aruande eelnõust ei selgu aga, kas antud tiik jääb looduslikku seisundisse ning kas tiigi kaldad on looduslikud ja kallaste kalle on kahepaiksetele sobiv. Palume aruande eelnõus analüüsida, kas tiik, kui kahepaiksete sigimisala, on neile sobiv ja kas tiigi lähiumbrusesse jääb liikidele piisavalt toitumisalasid, et nad saaksid antud piirkonnas üldse jätkusuutlikud olla.
3. Aruande eelnõu peatüki 5.3.4 „Reo- ja joogivesi“ (lk 41) on kirjutatud, et planeeringuala joogiveevarustus on võimalik lahendada Esmar Vesi OÜ ühisveevärgist ning sellise lahenduse korral ei ole oodata joogivee mittevastavust nõuetele või veetarbimisest tulenevat

Narva mnt 7a / 15172 Tallinn / Tel 680 7438 / Faks 680 7427 / e-post: info@keskkonnaamet.ee / www.keskkonnaamet.ee / Registrikood 70008658

olulist keskkonnamõju. Märkime, et Esmar Vesi OÜ võtab vett Tallinna põhjaveemaardla kinnitatud põhjaveevarude arvelt ning veevõtt peab jääma Pirita arvestuspiirkonna põhjavee tarbevaru (2000 m³ ööpäevas) piiresse ka uute kinnistute liitumisel veevärgiga. Lisaks juhime tähelepanu, et veeseaduse § 8 lõike 2 punktide 4 ja 7 kohaselt on sademeveega saasteainete juhtimiseks suublasse ja tahkete ainete uputamiseks või heitmiseks veekogusse (truupide paigaldamine) vajalik vee erikasutusloa olemasolu. Palume antud asjaolud välja tuua nii KSH aruande eelnõus kui ka planeeringu seletuskirjas.

4. Aruande eelnõu peatükis 5.6.1 „Mõju õhukvaliteedile“ (lk 46) on kirjutatud: „Siiski, võib järeldada, et puistematerjalide laadimine ja ladustamine ning diiselmootoriga transpordivahenditega kasutamine ei tekita Nõmme piirkonnas olulisi õhukaitsealaseid probleeme, sest tegu on ajutise häiringuga ehitustegevuse ajal“. Ilmselt on mõeldud siiski Pirita mitte Nõmme piirkonda. Palume antud lauset korrigeerida.
5. Peatükis 5.6.2.2 „Liiklusmüra“ toodud jooniste 8, 9 ja 10 legendid ei ole arusaadavad (loetavad). Palume nimetatud joonised muuta nõnda, et need oleksid selgesti arusaadavad.
6. Kui aruande eelnõu peatüki 5 „Kavandatava tegevusega eeldatavalt kaasneva keskkonnamõju analüüs“ alapeatükkides 5.1 – 5.2 on mõjude hindamisel kirjeldatud kõigi alternatiivide puhul esinevaid mõjusid (sh ka alternatiivi 0), siis edasistes alapeatükkides 5.3 – 5.7 seda tehtud ei ole (üldjoontes on kirjeldatud ainult kavandatava tegevuse mõjusid). Palume alapeatükke 5.3 – 5.7 täiendada.
7. Peatükis 7 „Alternatiivide võrdlemine“ tabelis 3 (lk 59) on alternatiivide I-III puhul mõju müratasemetele kohta märgitud, et piirkonna liiklusmüra tase tõuseb võrreldes olemasoleva olukorraga vähesel määral, kuid müranormide ületamist ei esine, seega esineb vähene negatiivne mõju. Samas aruande eelnõu peatükis 5.6.2.2 „Liiklusmüra“ (lk 49) on kirjutatud: „Vahetult tänavate kaitsevööndis võib esineda uutele elamualadele kehtivate müra taotlustasemete vähest ületamist“. Seega ei ole peatükis 7 toodud väide, et müranormide ületamist ei esine, korrektne. Palume aruannet korrigeerida.
8. Aruande eelnõu lisas 2 toodud joonised on väga raskesti jälgitavad. Palume antud joonised teha selgesti arusaadavaks.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Rein Urman
keskkonnakasutuse juhtivspetsialist
Põhja regioon

Egle Alt 384 8689
egle.alt@keskkonnaamet.ee

Lisa 4. KSH aruande avalikustamise dokumendid

Materjalid kättesaadavad: <https://www.tallinn.ee/et/paevakoera-tn-32-35-41-ja-kolviku-poik-4-6-8-10-kinnistute-ja-lahiala-detailplaneeringu>

Teade Ametlikes Teadaannetes

<https://www.ametlikudteadaanded.ee/ee/Tallinna%20Keskkonna-%20ja%20Kommunaalamet/keskkonnamoju-hindamine/keskkonnamoju-strateegilise-hindamise-aruande-avalikustamine/2022/1/12/1871609>

Avaliku arutelu protokoll

PROTOKOLL

Tallinn

15.03.2022

Arutelu teema: Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 kinnistute ja lähiala detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande avalik arutelu.

Toimumise koht: Pirita Linnaosa Valitsus (Kloostri tee 6, Tallinn 11911)

Algus kell 16:00, lõpp kell 18:00

Juhatas: Tõnis Liinat

Ettekandja: Mihkel Vaarik

Protokollis: Kärt Talimaa-Eelmaa

Võtsid osa: Osalejate nimekiri eraldi registreerimislehel

Arutelu avasõna Tõnis Liinat:

7.02.2022 - 8.03.2022 toimus Päevakoera tn 32, 35, 41 ja Kõlviku põik 4, 6, 8, 10 kinnistute ning lähiala detailplaneeringu (edaspidi *Päevakoera DP*) keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi *Päevakoera KSH*) avalik väljapanek ning selle aja jooksul oli võimalik kõigil osapooltel materjalidega tutvuda.

Täna oleme saanud kokku selleks, et Lemma OÜ keskkonnamõju hindamise eksperdid saaksid tutvustada Päevakoera KSH aruannet.

Kõik kes soovivad peale ettekandeid sõna võtta ja küsimusi esitada palume sellest käega märku anda ning öelda oma nimi protokollimise eesmärgil.

Lepime kokku, et ettekandjale vahele ei sega sest järgemööda antakse kõigile sõna.

Koosoleku kava:

1. KSH aruande tutvustus: Lemma OÜ
2. Küsimused ja vastused.

Ettekanded:

Lemma OÜ juhtekspert Mihkel Vaarik tutvustab Päevakoera KSH aruannet ning avaliku väljapaneku käigus laekunud seisukohti ja ettepanekuid. Ettekanne on leitav aadressilt: <https://www.tallinn.ee/est/keskkond/Paevakoera-32-ksh>

Küsimused ja vastused:

Küsimus 1: Kas menetletav detailplaneering vastab kehtivale Pirita linnaosa üldplaneeringule, mis ei näe ette Sompä tee läbimurde rajamist?

Vastus: 2017 oli Pirita linnaosavanema Tõnis Mölder ja Pirita Linnaosa Valitsuse (edaspidi *Pirita LOV*) seisukoht, et arvestades liikluskoormuse kasvu näha ette Sompä tee ühendamine Kõlviku teega.

Tänaseks peale korduvaid ühiseid nõupidamisi Tallinna Linnaplaneerimise Ameti (edaspidi *TLPA*), Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti, Tallinna Transpordiameti, Pirita LOV ja planeeringu koosseisus koostatud erinevaid liikluslahenduse variante on Pirita LOV seisukohal, et esialgu võiks läbimurde rajada kergliiklustena.

Küsimus 2: Kui soovite tiigi ümbruse ala kujundada puhkealaks mis siis sellest tiigist saab?

Vastus: Tiik jääb alles.

Küsimus 3: Tiik on tsentraalkraavi laiendus. Kui ehitada Kõlviku põik 6 ja tiigi vahele tee ning hooned siis pinnavesi, mis voolab antud piirkonnas savipinnal, ei saa enam vabalt tiiki voolata ning olemasolevate majade keldrid uputatakse üle. Sellest tulenevalt tekib hoonetes hallituse oht. Mida teeb Pirita LOV, et piirkonnas ei tekiks selliseid probleeme uusarenduste tulemusena?

Vastus: Käesoleva detailplaneeringu koostamise käigus tuleb lahendada sademevee äravool.

Küsimus 4: Kõlviku põik 6 vasta, krunt positsioon nr 21, olete planeeringuga kavandanud hoone. Selles kohas on aastakümneid tagasi mõõdetud väga kõrge radoonitase. Ei ole mina näinud ühtegi mõõtet 32 aasta jooksul, kes oleks radooni nende punktide järgi, mis on planeeringus näidatud, mõõtnud käinud. Kust on need andmed võetud?

Vastus: KSH koostamisel teostati OÜ Tulelaev (Radoonitõrjekeskuse) poolt 2015. a maikuus radooniuuring.

Küsimus 5: Kas Päevakoera DP lahendus on Pirita linnaosa üldplaneeringuga kooskõlas?

Vastus: Päevakoera DP lahendus on kooskõlas Pirita linnaosa üldplaneeringuga. Detailplaneeringus on ühendustee Kõlviku tee ja Sompä tee vahele ette nähtud ning arendajal kuni planeeringuala lõunapiirini ka välja ehitada ning Tallinna linnale üle anda. Lõunapiirile peab arendaja väljaehitatud sõiduteele paigaldama läbisõitmist takistavad tõkked seniks, kuni rekonstrueeritakse Sompä tee läbiviiklusele sobivaks. Tõkked eemaldab Tallinna linn.

Pirita linnaosa üldplaneeringut Kõlviku tee ja Sompä tee vahelise ühendustee rajamise tõttu muutma ei hakata. Üldplaneering on kehtestatud 2009 aastal ning sellel hetkel ei olnud võimalik ette näha kõigi perspektiivsete põhi- ja jaotustänavate rajamise võimalusi. Kui kohalik omavalitsus leiab, et detailplaneering on siiski kehtestatud üldplaneeringu põhilahendust muutev siis tuleb kohaldada selleks ettenähtud menetluse korda. Tulenevalt [planeerimisseaduse](#) § 92 vaatab kohaliku

omavalitsuse volikogu iga viie aasta tagant kehtivad üldplaneeringud üle ning käsitleb ka üldplaneeringuid muutvaid detailplaneeringuid.

Küsimus 6: Kuidas tulevikus on võimalik lubada nendele pinnasteedele 15 – 25 tonniseid prügiautosid?

Vastus: Päevakoera DP üheks eesmärgiks on ka juurdepääsuteede ja liikluskorralduse põhimõteteliste lahenduste määramine, projekteerimine ning arendaja poolt väljaehitamine.

Küsimus 7: Kas saan õigesti aru, et Pirita linnaosa üldplaneering näeb selles alas ette pereelamute ehitamist ja äärmisel juhul paarismajade ehitamist?

Vastus: Tallinna Linnavolikogu 17.09.2009 otsusega nr 179 kehtestatud Pirita linnaosa üldplaneeringu kohaselt on tegemist kõrghaljastuse säilitamisega väikeelamute alaga. Väikeelamu on Pirita linnaosa üldplaneeringu kohaselt: pereelamu, kaksikelamu, ridaelamu (sh ka vaip- ja aatriumelamu), 2-korruseline kuni kuue korteriga korterelamu.

Küsimus 8: Kui detailplaneeringuga lubada antud alale ehitada selline hulk kortermaju siis olemasolev infrastruktuur lihtsalt ei võta enam täiendavat liikluskorraldust vastu ning milliseks kujuneb liiklusolukord seal tulevikus?

Vastus: Detailplaneeringu koostamise käigus on OÜ Stratum Inseneribüroo läbi viinud 2011, 2016 ja 2020 liiklusanalüüsid, milles tulenevalt selgus, et planeeringulahendus ei halvenda olemasolevat liiklusolukorda piirkonnas. Piirkonnas tekitab probleeme transiitliiklus (94% kogu sealsest liiklusest) tiptundide ajal, mida põhjustab Pärnamäe tee - Kloostrimetsa tee ristmiku halb läbilaskevõime. Seega ei saa kogu piirkonna liiklusolukorda lahendada antud planeeringu raames vaid selleks tuleb esiteks ümber ehitada Pärnamäe tee - Kloostrimetsa tee ristmik.

Küsimus 9: Kas ei võiks Lepiku teed keskelt läbi lõigata, et lõpetada ära sealt läbiv transiitliiklus?

Vastus: Jah on võimalik rajada nn katkestatud liiklusega tänavaid st kellaajaliselt reguleeritavaid tupiktänavaid. Kuid selliste lahenduste rajamist peaks hakkama ka Tallinnas juurutama.

Küsimus 10: Miks ei võiks piirkonda rajada ainult üksikmaju, et vähendada piirkonnas autostumist?

Vastus: Kui rääkida nüüd Tallinna infrastruktuuri arendustest siis need on ajale jalgu jäänud. Autostumise probleem on kasvav ja suure tõenäosusega ei pidurda seda ka nende kolme 6-korteriga, kahe 4-korteriga ning kolme 3-boksilise ridaelamu asendamine pereelamutega.

Küsimus 11: Kuidas on lahendatud 25 meetrine haljaskoridor? Kui see on võetud moodustatavate kruntide arvelt siis kuidas saame olla kindlad, et läbikäik tagatakse ning sinna ei panda aedasid ette?

Vastus: 25 m laiuse haljaskoridori ja sellesse planeeritud avalikus kasutuses liikumisraja kasutatavuse tagamiseks on planeeringus määratud moodustatavatele kruntidele, mille koosseisu haljaskoridor jääb, kitsendused piirdeaia rajamiseks. 6- ja 4-korteriliste väikeelamute kruntidele (krundid pos nr 7, 8, 9, 10, 11) ei ole piirdeaia rajamine üleüldse lubatud. Eramu ja paariselamu kruntidele (pos nr 1 ja 2) on piirdeaia rajamine lubatud haljaskoridori piirile st 25 m kaugusele krundi piirist.

Küsimus 12: Kas planeeringu koostamisel on arvestatud suurulukite liikumiskoridoridega ning tagatud nende liikumine?

Vastus: Hetkel ollakse eesotsas Keskkonnaministeeriumiga seisukohal, et suurulukeid tuleb linnakeskkonnas vältida sest see ei ole nende loomulik elukeskkond ning nende turvalisus ei ole linnakeskkonnas tagatud.

Antud juhul Lepiku tee ja Kloostrimetsa vaheline rohekoridor ei toimi see on juba olemasolevate hoonetega läbi lõigatud. Seega ei ole mõistlik luua rohekoridori mille kaudu suurulukid jõuavad tupikusse. Seetõttu KSH koostajad on nõus, et tuleb tagada rekreatiivne rohekoridor.

Küsimus 13: Kas detailplaneeringu KSH käigus vaadatakse ökosüsteemi tervikuna?

Vastus: Päevakoera KSH aruandes on eraldi peatükk 5 kus käsitletakse kavandatava tegevusega eeldatavalt kaasnevat keskkonnamõju elustikule (loomastik, sh linnustik; taimestik) ja metsakooslustele. Samuti on Päevakoera KSH aruandes käsitletud kaitsealuseid taime- ja loomaliike, elupaigatüüpe kaitstavaid looduse üksikobjekte.

Küsimus 14: Miks ei võiks olla avalikult kasutatav haljaskoridor eraldi krundina miks peame selle arvestama teatud elamumaa kruntide koosseisu?

Vastus: Võrreldes Pirita linnaosa ÜP-s nõutud 5% avalikult kasutatava haljasmaaga on käesolevas planeeringus ette nähtud 12,8% planeeringualast kas avalikuks kasutamiseks mõeldud üldkasutatava maa kruntidena (krundid pos 35 ja 36 kogupindalaga 10,5%), kus on ette nähtud säilitada ja korrastada väärtuslik kõrghaljastus ja tiik, või maatulundusmaa kruntidena (pos 33 ja 34) olemasoleva kõrghaljastusega haljakute säilitamiseks.

Eramaal asuva haljaskoridori alale (täiendav ca 11% planeeringualast) üldkasutatava maa kruntide moodustamine ja selle hooldamise ja korrastamise eraomaniku ülesandeks jätmine lisaks eelnimetatud haljasmaaks reserveeritud 12,8%-le planeeringuala maast ei ole mõistlikus proportsioonis ülejäänud maa-ala Pirita linnaosa ÜP kohase väljaarendamise võimalusega. Kui soovitakse aga need maaüksused anda linna omandusse, siis selleks peab olema vastav soov ja nõusolek nii üleandjal (eraomanikul) kui hooldamiseks ja haldamiseks üle võtval Tallinna linnal.

Käesoleva lahendusega on saavutatud mõistlik kompromiss ja kokkulepe nende poolte vahel ning planeeringus seatud tingimustega on tagatud Pirita linnaosa ÜP tingimustest kinnipidamine ning tänavamaade ja üldkasutatavate maade hooldamine. Arendajal on kohustus välja ehitada planeeritud tehnovõrgud, teed ja haljastus. Pärast nende väljaehitamist arendaja poolt korraldab nende korrashoiu ja hooldamise ning tagab avaliku kasutuse Pirita Linnaosa Valitsus.

Küsimus 15: Millised on linna argumendid, et miks peaks selle ala hoonestama pere-, rida- ja väikeelamutega? Miks ei võiks kogu ala hoonestada pereelamutega?

Vastus: Pirita linnaosa üldplaneeringu kohaselt on tegemist väikeelamute alaga kuhu on lubatud rajada pereelamuid, kaksikelamuid, ridaelamuid, 2-korruselise kuni kuue korteriga korterelamuid. Tegemist on ühe suurima alaga mida Pirita linnaosas viimasel ajal planeeritakse. Linnaplaneerimise seisukohast on täiesti loomulik, et Kõlviku tn ääres on suuremad elamud kuid hoonestustihedus (0,15) ja krundi täisehitusprotsent (15%) ei ole suuremad kui pereelamute puhul. Planeeringualale kavandatavate korterelamute (kolm 6-korteriga, kaks 4-korteriga) suletud brutopind on 300-500 m² st ühe korteri suuruseks on keskmiselt 80 m². Planeeringualale tuleb juurde 26 korterit, 22 pereelamut, 9 ridaelamuboksi ja üks paarismaja. Uusi lisanduvaid normatiivseid parkimiskohti on 106.

Kõlviku tn kortermajade rajamiseks kehtestati detailplaneering 1999 aastal ehk kümme aastat enne Pirita linnaosa üldplaneeringu kehtestamist. Kõlviku tn kortermajades on igas majas 17 korterit kuid antud planeeringuga on kortermaja suuruseks 6 korterit.

Põhijoonisel kajastatud illustratiivsed hoonete võimalikud asukohad, suurima lubatud ehitusaluse pinnaga võivad olla eksitavad, seega detailplaneeringut selles osas korrigeeritakse. Mõnes kohas kus moodustatav krunt ei ole metsane ja on kõrghaljastusest vabamat ala rohkem võib hoonestusala

jääda praegusel kujul nii, et krundiomanik saab ise otsustada kas ehitatakse 1- või 2-korruselise hoone.

Küsimus 16: Kas planeeringulahendus oleks kehvem kui kogu alal oleksid ainult üksikelamud?

Vastus: Seetõttu, et tegemist on suure ja tervikliku planeeringualaga ning üldplaneeringu kohase väikeelamute alaga ning kuskile Lepiku asumis sügavusse ei hakata mitte mingil juhul isegi üksikuid korterelamute ehitust lubama. Samuti arvestades planeeringuala suurust, hoonestustihedust ning hoonealust pinda siis rajades mõned üksikud korterelamud õnnestub meil palju rohkem metsa ja rohelist tervikuna säilitada kui jagades kogu planeeringuala pereelamukruntideks.

Samuti on säilitatud Pirita linnaosa üldplaneeringu kohane 25m laiune haljaskoridor. Mitte kuskil ei ole öeldud kas haljaskoridor peab olema lahendatud eraldi krundina või võib jääda elamukrundi koosseisu. 25 m laiuse haljaskoridori ja sellesse planeeritud avalikus kasutuses liikumisraja kasutatavuse tagamiseks on planeeringus määratud moodustatavatele kruntidele, mille koosseisu haljaskoridor jääb, kitsendused piirdeaia rajamiseks. 6- ja 4-korteriliste väikeelamute kruntidele (krundid pos nr 7, 8, 9, 10, 11) ei ole piirdeaia rajamine üldse lubatud. Eramu ja paariselamu kruntidele (pos nr 1 ja 2) on piirdeaia rajamine lubatud haljaskoridori piirile st 25 m kaugusele krundi piirist.

Küsimus 17: Kas ei võiks vaadata kogu piirkonda terviklikult?

Vastus: Seda hetkel tehaksegi sest Pirita linnaosa üldplaneering on ühiskondlik kokkulepe mida viiakse praegu ellu.

Küsimus 18: Kas detailplaneeringu koostamise käigus OÜ Stratum Inseneribüroo poolt läbi viidud liiklusanalüüsides on tuvastatud liiklusrõhke piirkondade ületamist?

Vastus: Mida suurem on ala arendusmaht, seda suurem on lisanduv liiklusrõhkus ja sellest lähtuv liiklusrõhkus. Antud juhul uusi lisanduvaid normatiivseid parkimiskohti on 106 ning OÜ Stratum Inseneribüroo poolt läbi viidud 2011, 2016 ja 2020 liiklusanalüüsides tulemusena ei ole oodata kavandatud tegevuse ühegi alternatiivlahenduse korral liiklusrõhke piirkondade ületamist.

Küsimus 19: Kas olemasolevate kraavide asemele pannakse torud?

Vastus: Detailplaneeringu kohaselt tuleb tagada liig- ja sademevee vaba liikumine ning ette on nähtud Lepiku peakraavi säilitamine ja korrashoid. Täpsemad vertikaalplaneerimise tingimused on toodud detailplaneeringu seletuskirja peatükis 3.4.

Lõppsõna:

Suured tänud kõigile osalejatele.

Täna arutelu jooksul ei langetata ühtegi otsust ja kõigile avaliku väljapaneku jooksul esitatud ettepanekutele vastatakse kirjalikult. Kes ei saanud oma küsimusi esitada või ei antud ammendavaid vastuseid siis palun esitada oma küsimused avaliku arutelu järgselt kirjalikult. Kui Pirita Linnosa valitsus on omapoolse seisukoha Päevakoera DP osas langetanud kutsutakse kokku täiendav arutelu.

Tõnis Liinat
Koosoleku juhataja

Kärt Talimaa-Eelmaa
Protokolliaja

Lisa 5. KSH aruande heakskiit