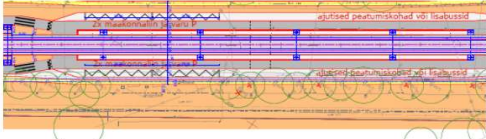
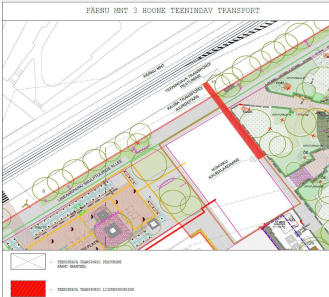


Projekteerimistingimuste nr ... lisa 1 (Peatänava rekonstrueerimine)

JRK NR	ARVAMUSE ESITAJA	KUUPÄEV	NR	ARVAMUS	VASTUS
				A Projekteerimistingimuste taotluse kohta esitatud arvamusd	
1.	Tallinna Kesklinna- ja Kommunaalamet	21.02.2025	1.1.	Ehitustegevus korraldada selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette, samuti imbumine pinnasesse. Garanteerida trassile jäävate tehnovõrkude pidev toimimine tööde ajal.	Nõue lisada ehitusprojekti, arvestada ehitustööde teostamisel.
			1.2.	Kaave- ja ehitustöödel reostustunnustega pinnase ilmumisel võtta sellest pinnaseproov ja tööstusmaa piirarvu ületava reostuse korral asendada reostunud pinnas puhta täitepinnasega. Reostunud pinnase kokkukogumine ja äravõtu tuleb tellida vastavat keskkonanaluba omavalt ettevõttele. Juhtumist teavitada koheselt Tallinna Kesklinna- ja Kommunaalametit.	Nõue lisada ehitusprojekti, arvestada ehitustööde teostamisel.
2.	Tallinna Strateegiaekspertise ringmajanduse osakond	27.02.2025	2.1.	Tööde teostamise ajal on ehitaja kohustus tagada jäätmeveoki ligipääs jäätmemahutitele. Informatsioon takistatud ligipääsu, teetööde ja tänavate sulgemise kohta tuleb saata e-postile operatiivinfo@tjt.ee. NB! Antud e-postile muud infot saata ei tohi.	Nõue lisada ehitusprojekti, arvestada ehitustööde teostamisel.
			2.2.	Kasutusloa faasis esitada jäätmete üleandmist tõendav dokumentatsioon (kvitтинг, arve vms).	Nõue lisada ehitusprojekti.
3.	WTC Tallinn AS (Parda tn T1, sh Parda tn 3, Parda tn 5, Parda tn 7, Parda tn 4 ja osaliselt Parda 9, Jõe 5, Ahtri 8/12)	18.02.2025	3.1.	WTC Tallinn AS ei nõustu projektis kavandatud sissesõidu (parempöörde) sulgemisega Narva mnt-lt Parda tänavale alljärgnevatel põhjustel: Parempöörde sulgemine Narva mnt-lt Parda tänavale ei vasta kehtivale detailplaneeringule ja hetkel menetluses olevatele projektidele, mis näevad ette juurdepääsu Parda tn 3,5,7,9 planeeritavate hoonete parkimiskorustele nii Ahtri tn kui Narva mnt kaudu (WTC Tallinn Ärikompleksi ehituslubade menetlus nr 2211271/22696, detailplaneeringu menetlus Parda 9 osas nr DP025720). TLPA menetluses olevates projektides on määratud juurdepääsuvõituvi vajadusega ala naaberkiinnistute (Jõe tn 3,5,7,9, Parda 4,6,8,10,12, Narva mnt 11) kasuks. Kui Narva mnt kaudu sisse ei saa, siis mujalt juurdepääsu võimalust ei ole. Eelnevalt, (2021 aastal) nõudsid kortermajade Jõe 5 ja Jõe 7 esindajad Reet Hääl ja Margus Saks linnalt lausa vasakpöörat Narva mnt-lt Pirda poole ning K-Projekt AS koostas vastavad eksiisid.	Arvestada. Eksiislahendust korrigeeritakse projekteerimise käigus, arvestades detailplaneeringu lahendusega, ühtlasi vaadatakse üle V. Reimani tn suubumine Narva mnt-le. Nõue lisatud projekteerimistingimustesse (punkt 5). Avalik ligipääs Parda tänavale säilib.
			3.2.	Narva mnt poolset sissesõitu kasutavad olemasoleva hoonestuse (Jõe tn 3, Jõe tn 5, Parda tn 4, Narva mnt 11) vahelises sisehoovis parkimiskohti ja garaaže (Jõe 5) kasutavad isikud, lisaks tehnoarajatistele (alajaamad, soojussõlmed) juurdepääsu vajavad isikud, prügi autod, päästeautod. Ahtri tn 8/12 kiinnistule on uue hoonestuse rajamisel detailplaneeringuga kavandatud pargi ala, millega on arvestatud ka menetluses olevates projektides. Seega on on mõeldamatu jätta Ahtri tn pool ainsaks sissesõiduks ja suunata pargist läbi kogu liiklusvoog. Juba praegu on tiptunnil sealt väga keeruline kvartalisse sisse keerata.	Teadmiseks võetud.
			3.3.	Lühidalt kokku võttes sulgeks Narva maanteelt Parda tänavale parempöörde keelamine juurdepääsu kogu kvartalile (Parda tn äärsed kiinnistud, Jõe tn äärsed kiinnistute ja Narva mnt 11 sisehoov). Juhindudes eelpooltoodust ei nõustu WTC Tallinn AS pakutud lahendusega. Lisadena lisatud asendiplaan ja juurdepääsuvõituvi skeem (2025).	Vt vastust punktis 3.1. Lisad edastatakse projektijuhile.
4.	Rüütli Majad OÜ (Narva mnt 11)	20.02.2025	4.1.	Vastavalt asendiplaanile on planeeritud rajada haljastuskonteinerid Parda tänav Narva maantee poolsesse otsa. Seega ei oleks tulevikus enam võimalik teha parempöört Narva maanteelt Parda tänavale vähemalt ulatuses, mis võimaldaks liikuda Narva maantee 11 hoonet tagahoovi ja seal asuva parklani (ebaselgeks jääb, kas Narva maantee 9a parklasse jääb sissesõit alles, s.t kas parempöörde keelatakse täielikult või üksnes Parda tänaval edasi liikumine). Rüütli Majad OÜ ei nõustu vastava kavandiga, kuivõrd see riivab ülemääraste meile õiguseid ning on vastuolus kehtiva detailplaneeringuga ja hetkel menetluses olevate Parda tänavaga seonduvate projektidega, milles on tagatud ligipääs Parda tänavale muu hulgas Narva maantee kaudu. Eelmainitud ligipääsu kasutavad mitte ainult Narva maantee 11 tagahoovi parkla kasutajad vaid ka Päästeamet, kiirabi, prügi autod ning tehnoarajatistele (alajaamad, soojussõlmed) juurdepääsu vajavad isikud. Vastava sissesõidu sulgemine tähendab seda, et ligipääs Narva maantee 11 tagahoovile on võimalik ainult Ahtri tänav kaudu, mis muudab liikumise tiptunnil ja ajakriitilistes olukordades (eriti näiteks abi saamiseks) aeganõudvamaks. Lisaks on kehtiva detailplaneeringu alusel Parda tänavale planeeritud kolme kõrghoone ehitus, mis teeks ehitusperioodil ka Ahtri tänav poolt sissesõidu Narva maantee 11 tagahoovi kütavaks (s.t ligipääs võib olla täismahus piiratud ning seega nimetatud tagahoovi ei oleks sõidukitega võimalik üldse saada). Lõpetuseks on Parda tänav eravalduses (transpordimaa sihtotstarbega kiinnistu aadressiga Parda tn T1) ning juurdepääsuvõituvi Rüütli Majad OÜ-l ei ole. Väike osa Parda tänavast on munitsipaalomandis just Narva maantee poolt tulles (transpordimaa sihtotstarbega kiinnistu aadressiga Narva maantee T100), mistõttu vastav parempöörde (s.t Narva maantee poolt) on ainuke võimalus liikuda Parda tänav munitsipaalomandis oleva alal. Kokkuvõtteks ei saa me eelmainitud põhjustel nõustuda sellega, et Narva maanteelt ei ole võimalik Parda tänavale sisse sõita.	Arvestada. Eksiislahendust korrigeeritakse projekteerimise käigus, arvestades detailplaneeringu lahendusega (Ahtri tn 8, Ahtri tn 10, Ahtri tn 12, Narva mnt 11a, Narva mnt 11b, Narva mnt 11c ja Narva mnt 11f kiinnistute ja lähiala detailplaneering Parda tn 9 kiinnistu osas DP025720), ühtlasi vaadatakse üle V. Reimani tn suubumine Narva mnt-le. Nõue lisatud projekteerimistingimustesse (punkt 5). Avalik ligipääs Parda tänavale säilib. Narva mnt 9a parklasse saab ligipääs ilmselt olemas Ahtri tn poolt.
			4.2.	Seega teeme ettepaneku nimetatud projekteerimistingimuste muutmiseks järgnevalt: haljastuskonteinerid ei tohiks Parda tänav Narva maantee poolsesse otsa rajada ning seega parempöörde Narva maanteelt Parda tänavale tuleb säilitada selliselt, et oleks võimalik sealt kaudu Narva maantee 11 tagahoovile ligi pääseda.	Vt vastust punktis 4.1. Avaliku ligipääsu säilimisel pole ka haljastuskonteinerid nimetatud asukohas võimalikud.
5.	Osahüing Veeilu (Viru väljak 3)	23.02.2025	5.1.	1. Nordic Hotel Forumi esise parkimisala lahendus Seoses plaaniga kaotada ligipääs Narva maanteelt Nordic Hotel Forumi ette tuleb tagada Narva mnt äärde parkimise ja peatumise lahendus, mis võimaldab vähemalt kahel turismibussil ja kahel takso mugavalt peatuda ja hotellile kliente teenindada. Need peatumis- ja parkimiskohad peavad jääma rangelt hotellile teenindamiseks, et tagada sujuv liiklus ja hotellile klientide mugav ligipääs.	Eksiis on hetkel arvestatud sõidukite peatumise kohtadega, mis mahutab vähemalt kaks bussi. Lõplik lahendus täpsustub projekteerimise käigus. Üks oluline funktsioon kogu projektis on peatumisalade loomine ning projekteerimise käigus otsitakse võimalusi busside ja takso peatumise lahenduse leidmiseks, nt üldine peatumisala, kus saaksid peatuda nii bussid kui takso.
			5.2.	2. Haljastuse ja liikluse koostoime Tänaväärse haljastuse planeerimisel tuleb tagada, et kõik sõidukid, sealhulgas turismibussid, takso ja muud teenindavad transpordivahendid, pääseksid takistusteta liikuma. Haljastuse lahendused peavad toetama linnaruumi esteetikat, kuid mitte piirama liiklusvoogusid ega manööverdusruumi.	Arvestatakse projekteerimisel, haljastust ei planeerita liiklusvoogudele ette.
			5.3.	3. Busside manööverdumiseks ja peatumiseks vajalik ruum Turismibusside peatumiseks ja manööverdumiseks peab "tasku" minimaalne laius olema 3,50 m (senise 2,75 m asemel). Busside pagasiruumi avamiseks mõlemal küljel tuleb arvestada vähemalt 1-meetrise lisaruumi vajadusega. Busside peatumiskoha ja jalgrattate vahel peab jääma piisav ruum, et turistid saaksid kohvriga liikuda ilma jalgratturitele ette jäämata. Jalgrattate kõrgus bussi peatumiskohaga võrreldes ei tohi erineda rohkem kui paari sentimeetri võrra, et tagada pagasi ja inimeste sujuv liikumine üle jalgrattate.	Täname tähelepanekute eest! Bussipeatuste mõõtmised tulenevad standarditest, millest kindlasti lähtutakse ning valitakse võimalikult suured mõõtmised. Lõplik lahendus täpsustub projekteerimise käigus.

			4. Nordic Hotel Forumi peatumistasku suurus 5.4. Nordic Hotel Forumi jaoks vajaliku peatumistasku mõõtmed peavad vastama joonisel toodud lahendusele ning võimaldama korraga peatuda vähemalt kahel turismibussil ja kahel takso. Arvestades hotelli tiptundidel suurevat nõudlust, tuleks kaaluda veelgi suurema peatumisala kavandamist, et tagada turistide tõhus teenindamine.	Vt ka vastust punktis 5.1.
			5. Peatumiskohtade eelisõigus hotelli teenindavale transpordile 5.5. Kui sissesõit Nordic Hotel Forumi ette jääb ära, tuleb tagada, et hotelli teenindaval transpordil (turismibussid ja takso) oleks peatumiskohtade kasutamise eelisõigus, et tagada hotellikülastajate sujuv teenindamine ja vältida teiste sõidukite takistusi.	Vt vastust punktis 5.1.
			6. Jalakäijate ülekäiguraja rajamine Viru hotelli ja Nordic Hotel Forumi vahele 5.6. Projekteerimistingimuste aluseks olevalt jooniselt puudub trammiteede harude vahelt jalakäijate ülekäigurada, mis ühendaks Viru hotelli ja Nordic Hotel Forumi üle Narva maantee. Sarnased lahendused eksisteerivad näiteks Laikmaa tänaval Viru keskuse ja Tallink City hotelli vahel. Jalakäijate ohutuse ja mugavuse tagamiseks tuleb ülekäigurada kavandada ka siia.	Viru Keskuse ja Nordic Hotel Forumi vahele on Narva mnt ettenähtud ühispeatas (tramid ja bussid), kuhu on eskiisis määratud ühispeatuste otstesse üle tänava kaks uut ülekäigurada. Projektlahendus koostatakse vastavalt normidele ja liiklusohutusele. Ühispeatuse keskelt üle tänava ülekäigurada ei saa ilmselt lubada, seda liiklusohutuse seisukohast.
			7. Viru Väljak 3 kinnistu omaniku kaasamine liikluslahenduse ümberkorraldamisse 5.7. Lõpliku liikluslahenduse väljatöötamisel tuleb kindlasti kaasata Viru Väljak 3 kinnistu omanik ning leida talle sobiv lahendus liikluskorralduse ümberkorraldamiseks, et tagada sujuv koostöö ja terviklik lahendus piirkonnas.	Arvestada, kaasata projekteerimise käigus Viru Väljak 3 kinnistuoomanik liikluskorralduse ümberkorraldamiseks.
			8. Liiklusuuringute teostamine liikluskorralduse optimeerimiseks 5.8. Oluline on läbi viia põhjalikud liiklusuuringud, et analüüsida ja parandada piirkonna liikluskorraldust erinevaid transpordiliike (jalakäijad, jalgratturid, ühistransport, autoliiklus) silmas pidades. Uuringute tulemuste põhjal saab kavandada optimaalset lahendust, mis parandaks liiklusvoogusid ja vähendaks ummikuid. Samuti soovime aru saada millised muudatused on plaanis ühistranspordivõrgu ümberplaneerimisel. Jooniselt nähtub, et Viru Keskuse bussiterminalist vasakpöörde Narva maanteele kaotatakse ära.	Projekteerimise käigus viiakse läbi vajalikud uuringud, mh tehakse täiendavad liikluse modelleerimised. Vasakpöörde Narva mnt-le on veel lahtine, kas realiseerub või mitte - täpsustub projekteerimise käigus.
			9. Professionaalse maastikuarhitektuurse lahenduse vajadus 5.9. Viru Väljak 3 hoone esine ala, sealhulgas kogu Narva maantee lahendus, nõuab professionaalselt läbimõeldud maastikuarhitektuurset lahendust, mis ühendaks funktsionaalsuse ja esteetika. Kuna tegemist on väga olulise linnaruumi sõlmpunktiga, kus kohtuvad jalakäijate, jalgratturite, autode ja ühistranspordi liikumisteed, peab lõplik lahendus parandama kõigi liiklejagruppide olukorda. Haljastust on vaja lisada, kuid selliselt, et see ei takistaks teisi olulisi funktsioone ning toetaks tänava üldist kasutusmugavust ja linna ilmet.	Projekteerimistingimustes (punkt 6.4) on nõue kaasata projekteerimistöödesse volitatud vähemalt maastikuarhitekti tase 7 kutsetunnistust omav maastikuarhitekt. Vt ka vastust punktis 5.2.
			10. Hoida kursis OÜ Veeilu seoses Narva mnt projektiga seoses. Palun hoida kaasatuna projekti kõikides etappides: projekteerimistingimuste avalik arutelu, eskiisi 5.10. koostööstamine, ehitusprojekt sh ehitusloa taotlemine. info saata info@kapitel.ee; martin.rebane@kapitel.ee, raido.rosenberg@kapitel.ee; feliks.magus@nordichotels.eu ja tonu@sootel.ee	Arvestada, kaasata kõikides järgmistes etappides. Projekteerimistingimustes on nõue kaasata kõik maaomanikud või -kasutajad, kelle ehitusõigust või maakasutust projekt mõjutab, mh projekteerimistingimuste eelnõu koostööstanud ning arvamust avaldanud asutused/isikud ehitusloa taotluse menetluses.
	08.05.2025	5.11.	OÜ Veeilu ettepaneku vastuse osas punktis 5.1 lisame, et 2 taksokohta on absoluutne miinimum. Hotelli ei ole võimalik opereerida kui taksod seal peatuda ei saa. Samuti on hetkel kehtivast detailplaneeringust tulenevalt Viru väljak 3 taksodel võimalik peatuda. OÜ Veeilu ei ole nõus sellest õigusest loobuma. Kui taksokohtade infot projekteerimistingimustesse ei lisata, siis soovime projekteerimistingimused vaidlustada, kuna see ei vasta hetkel kehtivale detailplaneeringule, mille järgi on hoone ja selle ümbritsev ruum välja ehitatud. Kui taksokohti sinna ei tule, siis hakkavad taksod peatuma sõidurajal, mis paneb ainukese sõiduraja kinni ja takistab kogu liikluse.	Täname tähelepaneku eest! Oleme vastust punktis 5.1. täiendanud. Üks oluline funktsioon kogu projektalas on peatumisalade loomine ning projekteerimise käigus otsitakse võimalusi busside ja taksode peatumise lahenduse leidmiseks, nt üldine peatumisala, kus saaksid peatuda nii bussid kui taksod. Lõplik lahendus täpsustub projekteerimise käigus.
6.	Nikolaihof OÜ (Narva mnt 9j)	24.02.2025	6.1. Juhuslikult saime teada Tallinna linna plaanist koostööstada uus Narva mnt liikumise skeem Peatänava projekti raames (projekt mis saime manuses). Nikolaihof OÜ on Narva mnt 9j City Yard Inn hotelli omanik ja pakutav lahendus ei säili ajalooline peamine sissesõit meie kinnistule Narva maanteelt Parda tänava kaudu. Oleme mures et kahjuks meid ei ole kaastatud projekti arutelluse vaatamata sellele et see otseselt puudutab meie äri elujäämine isegi käesoleval meie sõltumatutel põhjustel majanduslikult raske ajal turistide ja reisijate arvu langusega, maksudetõusu, energia kallinemise ja kõrge inflatsiooni tõttu. Meie maja aadress ongi Narva maanteel kuna ajalooliselt kinnistu on seotud Narva mnt-ga ja meie klientide autosid sõidavad maja juurde Narva mnt kaudu. Meie kinnistul asuvad 27 parkimiskohta mille kasutamine jääb mõttetuna kuna väliskülalised ei leia sissesõit Ahtri tänaval kolme kinnistu kaudu. Samas olemasoleva lahenduse kohaselt majal ei jää sisestut linnatänavalt kuna Parda tänava lõik Ahtri tänavalt on eraomandis (vt Lisa 1, kinnistusraamatu väljavõte) ja kõik teised sissesõidud on ka eraomandis ja juhul kui eraomanikud panevad neid sissesõidud kinni meie kinnistul puudub sissesõit Parda tänavalt ka pääste ja kiirabi autodele mis paneb otseohtu meie klientid ja külastajad. Samuti arutlev lahendus oluliselt etteatamata muutub meie kinnistu kasutamine ja väärtus kuna linn ootamatult paneb kinni ainus linnatänavalt peasisesõit millele kindlasti ei saa muut tõlgendada kui õigustatud ootuste rikkumine Tallinna linna omavalitsuse poolt, mis on kindlasti taunitav ja ei ole kooskõlas hea tavadega.	Arvamuse avaldajat teavitatud 28.02.2025 e-posti teel, et hetkel on tegemist projekteerimistingimuste koostamise faasiga ehk projekteerimistingimuste taotlusega on esitatud eskiislahendus, millele küsitakse ettepanekuid. Projekti veel ei ole ning lõplik lahendus täpsustub projekteerimise/ehitusprojekti koostamise faasis, milles on samuti võimalik kaasatud olla (eskiisprojektile arvamuse avaldamine ja projekti tutvustusüritusel osalemine). Ehitisregistri kaudu on esialgu kaasatud otseselt mõjutatud kinnistute omanikud. Kaudselt mõjutatud, laiem ringkond ja võimalikud huvilised kaasatakse ning kõigil on võimalik arvamust avaldada eelnõu avalikustamise käigus (avalik väljapanek, mis kestab min 2 nädalat).
		6.2.	6.2. Palume säilitada võimalust teha parem pööre Parda tänavale Narva maanteelt selleks et tagada Narva mnt 9j hoone ja külaliste turvalisus ja tuleohutus, kuna teise kitsse sissesõidu kaudu kui Ahtri tänava juures ehitatakse kinnitatud ja vaatamisel oleval planeeringute järgi hooned suured tuletõrjeautod ei mahu mööda sõita Narva mnt 9j maja juurde ja selle pööre Parda tänavale Narva maanteelt kaotamisega paneks linn ohtu inimeste elud ja tervis.	Arvestada. Eskiislahendus korrigeeritakse projekteerimise käigus, arvestades detailplaneeringu lahendusega (Ahtri tn 8, Ahtri tn 10, Ahtri tn 12, Narva mnt 11a, Narva mnt 11b, Narva mnt 11c ja Narva mnt 11f kinnistute ja lähiala detailplaneering Parda tn 9 kinnistu osas DP025720), ühtlasi vaadatakse üle V. Reimani tn suubumine Narva mnt-le. Nõue lisatud projekteerimistingimustesse (punkt 5). Avalik ligipääs Parda tänavale säilib.

		19.05.2025	6.3.	Nikolaihof OÜ on Narva mnt 9j City Yard Inn hotelli omanik ja pakutav lahendust ei säili ajalooline peamine sissesõit meie kinnistule Narva mantee!t Parda tänava kaudu ning see otseselt puudutab meie äri elujäämine isegi käesoleval meie sõltumatutel põhjustel majanduslikult raskel ajal turistide ja reisijate arvu langusega, maksudetõusu, energia kallinemise ja kõrge inflatsiooni tõttu. Uuesti nõuame pöörata tähelepanu alljärgnevale: 1. Meie maja aadress ongi Narva mantee!t kuna ajalooliselt kinnistu on seotud Narva mntga ja meie klientide autosid sõidavad maja juurde Narva mnt kaudu. Meie kinnistul asuvad 27 parkimis kohta mille kasutamine jääb mõttetuna kuna väliskülaselised ei leia sissesõit Ahtri tänava kolme kinnistu kaudu. Kui maja aadress on Narva mantee!t ja maja juurde Narva mnt-lt saada on võimatu kuidas kliendid peavad maja leidma? 2. Kas äärmisel juhul on võimalik et sarnaselt Vanalinnaga säilitada hoolduse ja kaubavedude transpordi liikumine teatud aegadel vms? 3. Samas olemasoleva lahenduse kohaselt majal ei jää sisetu linnatänaval!t kuna Parda tänava lõik Ahtri tänavalt on eraomandis ja kõik teised sissesõidud on ka eraomandis ja juhul kui eraomanikud panevad neid sissesõidud kinni meie kinnistul puudub sissesõit Parda tänavalt ka pääste ja kiirabi autodele mis paneb otseohtu meie kliendid ja külastajad. 4. Samuti arutlev lahendus oluliselt ette teatamata muutub meie kinnistu kasutamine ja väärtus kuna linn ootamatult paneb kinni ainus linnatänavalt peasisesõit millele kindlasti ei saa muut tõlgendada kui õigustatud ootuste rikkumine Tallinna linna omavalitsuse poolt, mis on kindlasti taunitav ja ei ole kooskõlas hea tavade!ga. 5. Palume säilitada võimalust teha parem pööre Parda tänavale Narva mantee!t selleks et tagada Narva mnt 9j hoone ja külastiste turvalisus ja tuleohutus, kuna teise kitse sissesõidu kaudu kui Ahtri tänava juures ehitatakse kinnitatud ja vaatamisel oleval planeeringute järgi hooned suured tule!tõrjeautod ei mahu mööda sõita Narva mnt 9j maja juurde ja selle pööre Parda tänavale Narva mantee!t kaotamisega paneks linn ohtu inimeste elud ja tervis. 6. Samas teame et linnas on kinnitamis!l Ahtri tn 8, Ahtri tn 10, Ahtri tn 12, Narva mnt 11a, Narva mnt 11b, Narva mnt 11c ja Narva mnt 11f kinnistute ja lähiala detailplaneering mis on vastuolus käesoleva projektiga.	Täname arvamuse eest! Vt vastust punktides 6.1. ja 6.2.
7.	Eraisik Ü. H.	24.02.2025	7.1.	Olen vastu lahendusele mis liivideerib ühe liiklusraja autodele. Liiklus on majanduse vereringe ja selle piiramine on kahjulik. Tuleks viia osa liiklust maa alla, kas autod või tramm, kui praegu pole võimekust tuleks oodata.	Trammitee on antud lõigul olemas. Linna arengustrateegia "Tallinn 2035" kohaselt on üheks eesmärgiks edendada säästlikku liikumist ning luua head kergliiklusühendused, suurendades seeläbi aktiivsete liikumisviiside osakaalu, soodustades tervislikke eluviise ning vähendades autoliikluse osakaalu keskkonnas.
8.	Eraisik R. V.	28.02.2025	8.1.	Nõustuda saaks konkreetse projekteerimistingimuste taotlusega juhul, kui projekti edasise menetluse käigus ja igas võimalikus etapis, arvestatakse ka ehitusobjekti vahetus läheduses elavate inimeste igakülgsete huvidega. Projekteerimistingimustes palun arvestada sh Viru Välja 6 hoone elanike ja äripindade vajadustega, ettepanekutega, privaatsusega ning turvalisusega, kui see puudutab näiteks hooneosadele ligipääsu, logistikat, erinevaid parkimisvajadusi jne. Seda nii projekteerimisel, ehitamisel kui ka hilisemalt kasutamisel.	Isikut teavitatud 28.02.25 e-posti teel, et isikul/korteriühistul on võimalik esitada põhjendatud arvamus/ettepanekud ka avaliku väljapaneku ajal. Hetkel on tegemist projekteerimistingimuste koostamise faasiga ehk taotlusega on esitatud eskiislahendus, millele küsitakse ettepanekuid. Projekti veel ei ole ning lõplik lahendus täpsustub projekteerimise/ehitusprojekti koostamise faasis, milles on samuti võimalik kaasatud olla (eskiisprojektile arvamuse avaldamine ja projekti tutvustusüritusel osalemine).
			8.2.	Avaldan soovi edasises menetlusprotsessis kaasa rääkida.	Arvestada, kaasata kõikides järgmistes etappides. Projekteerimistingimustes on nõue kaasata kõik projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastanud ning arvamust avaldanud asutused/isikud ehitusloa taotluse menetlusse.
9.	Viru Keskuse esindaja	04.03.2025	9.1.	Soovime anda omapoolse sisendi Peatänav! projekti ja sellega seotud projekteerimistingimuste edasiseks menetluseks. Analüüsisime lahendust, ning meie hinnangul ei vasta eskiis kahjuks meie ootustele ning sisaldab mitmeid olulisi lahendamata või selgusetuid küsimusi, mis mõjutavad otseselt ka meie tegevust. Peamised probleemkohad, millele soovime tähelepanu juhtida: •Viru Hotelli esine ala ja parkimismaja ligipääs – Praeguses lahenduses jääb ebaselgeks, kuidas on Viru Hotelli esine ala Teie nägemuses lahendatud.	Hotelliesisele on ligipääs tagatud parkimismaja sissesõidu kaudu. Turismibussidele on ette nähtud kaks peatuskohta tänav! ääres, lisaks on tänav! äärde ette nähtud ka taksodele paar peatuskohta. Lõplik lahendus täpsustub projekteerimise käigus.
			9.2.	•Bussiliikluse ja jalakäijate ühendused – Praeguses lahenduses on halvendatud sõiduautode ligipääsu parkimismajale, mis tekitab küsimusi ka Peatänav! liiklusvoogude efektiivsuse osas. Kuigi uues lahenduses on mõningaid parendusi (võrreldes aastatetaguse lahendusega), tekitab trammiliikluse ümberkorraldus ja ülekäikude muutmine uusi väljakutseid, eriti Viru Keskuse ligipääsetavuse osas, mis oleks mõistlik ühiselt läbi arutada.	Sõiduautode ligipääsu osas parkimismajale muudatusi pole, olemasolev olukord säilib. Küll aga väheneb sõiduradade arv - tänav! tulevaste liiklusvoogude läbilaske vähenemise tingib kogu peatänav! lahendus, mis on taotluslik. Jalakäijate ülekäikude osas üle Narva mnt on eskiislahenduses olukord sarnane olemasoleva olukorraga ning lisandunud on veel ühistranspordi peatustest tulenevad jalakäijate ülekäigurajad.
			9.3.	• Viru Keskuse ja Peatänav! sidus ühendus – projekti senistes etappides ei ole piisavalt arvestatud Viru Keskuse ja Peatänav! vahelise ala tervikliku lahendusega. Selleks, et jõuda kõiki osapooli rahuldava lahenduseni, soovime koostmist projekteerijate ja Tallinna linna esindajatega, et arutada edasisi võimalusi ning leida lahendused sünkroonis mõlema osapoolega, tagamaks piirkonna sujuva toimimise nii jalgsi, ühistranspordiga kui ka autoga liiklejatele. Palume teil võimalikult kiiresti välja pakkuda sobivad ajad kohtumiseks. Kohtumisel (03.04.25) üles kerkinud küsimused: 1) Viru Keskuse bussiterminalist ja parklast väljasõit - vasakpöörde võimaluse loomine nii bussidele kui autodele 2) Viru Keskuse esindajate ettepanek teha koostööd Viru Hotelli esindajatega punkti 1 osas ning võimalusel hotelli esise avamiseks ning paremaks sidumiseks peatänav! lahendusega	Viru Keskuse esindajaga täpsustatud küsimused koosolekul 03.04.25: 1) Täpsustub projekteerimise käigus, lahendus tuleb läbi rääkida ka Tallinna Transpordiametiga. Bussidele on vasakpöörde loomine ilmselt võimalik, autodele võimaluse loomine keerulisem. 2) Projekteerimise käigus teha koostööd Viru Keskuse ja Viru Hotelli esindajaga terviklahenduse väljatöötamiseks.

10.	Pellepakk OÜ (Pärnu mnt 3) lepinguline esindaja	02.04.2025	10.1. Pellepakk OÜ ei nõustu projekteerimistingimuste väljastamisega taotluses nr 2511002/01408 esitatud kujul. Pellepakk OÜ on Tammsaare pargis asuva kohvik-restauranti omanik Tallinna linnaga 3.05.2018 sõlmitud kontsessioonilepingu alusel. Alates 2023 aastast on Tallinna linnaga peetud läbirääkimisi, et tagada kohviku teenindavale transpordile juurdepääs hoonele. Kuna kontsessioonilepingus ettenähtud lahendus Uue Turu kinnistu kaudu ei realiseerunud ja praktikas kasutatud juurdepääs Estonia pst-lt Munitsipaalpolitsei poolt keelati, siis lõpuks jäi kohvik teenindava transpordi juurdepääsuta. Läbirääkimiste tulemusena jõuti 2024 kevadel Transpordiametiga kokkuleppeni, mille kohaselt lahendati kohviku teenindava transpordi juurdepääs Pärnu mnt poolt ning paigaldati Pärnu mnt Tammsaare pargi äärsesse Viru bussipeatusesse kaubalaadimisala kohta teekattemärgis ja liiklusmärk. Muid reaalseid alternatiivseid lahendusi ei leitud. Sellise lahenduse alusel on Tammsaare pargi kohvik-restauranti teenindava transpordi juurdepääs toimunud käesoleva ajani.  Allikas: lahendus kooskõlastatud Tallinna Transpordiameti liikluse peaspetsialisti Martin Nelsi'e e-kirjaga 2.05.2024 kl 15:35.	Olemasolev lahendus teadmiseks võetud.
			10.2. Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti menetletav Peatänav projekteerimistingimuste taotlus aga eeltoodud liikluslahendusega ei arvesta. Vähemalt ei nähtu see projekteerimistingimustele juurde kuuluvast asendiplaanist, mis peaks ära määratlema kõik olemasolevad objektid ja liikluslahendused. Ka asendiplaan ise ei ole üheselt mõistetav, seda enam, et projekteerimistingimuste taotlusel puudub seletuskiri. Asendiplaanil esitatud tekst ajutised peatumiskohad või lisabussid on ebatäpne. Kas peatumine on lubatud iga liiki sõidukitele või on see mõeldud ainult ühistranspordile? Mida mõistetakse ajutise peatumiskoha all? Mille poolest ajutine peatumine erineb peatumisest liikluseaduse § 2 p 52 tähenduses?  Allikas: asendiplaan edastatud Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti 27.03.2025 e-kirjaga kl 9:55.	Siin on mõeldud ikkagi peatumist liikluseaduse § 2 p 52 tähenduses - peatumiskohtade (võimalusel lühiajaline parkimine) tagamine autodele, et taksodel ja ka muul eratranspordil oleks võimalik sõitjaid peale võtta/maha panna või veost peale/maha laadida. Nõustume, et eksiilahendus ei ole kohati üheselt mõistetav. Küll aga juhime tähelepanu, et tegemist on projekteerimistingimuste etapiga, kus pannakse eelkõige paika panna ehitise asukoht katastriüksuste täpsusega, selgitatakse välja kitsendused ja täiendavate uuringute vajadus ning sõnastatakse tingimused ehitusprojekti koostamiseks. Lõplik liikluslahendus täpsustub projekteerimise käigus, võttes ühtlasi arvesse kõiki projekteerimisel selginevaid aspekte, nt täiendavaid uuringuid vm.
			10.3. Pellepakk OÜ taotleb projekteerimistingimuste ja asendiplaani korrigeerimist selliselt, et selles on määratud Tammsaare kohviku teenindava transpordil peatumine senises asukohas (asendiplaanil ajutisel peatumiskohal) ja sõiduki liikumise võimalust kuni kohvik-restauranti hoone kaubalaadimiskohani. Vastav liikluskorraldus on esitatud manuses oleva joonisel (lisa 1). Tuletame meelde, et kontsessioonilepinguga soovis Tallinna linn ise Tammsaare pargis toitlustuskoha pidamist, mistõttu kohviku pidamise eelduseks oleva teenindava transpordi lahendamine on ka Tallinna linna enda huvides. 	Ekstsis on kujutatud sõidukite peatumise ala tänava ääres, kus kohvikut teenindav transport saab peatuda. Edasises projekteerimises võetakse arvesse sõiduki ligipääsuvajadus hoone kaubalaadimiskohani.
B Avalikul väljapanekul esitatud arvamused projekteerimistingimuste eelnõu kohta				

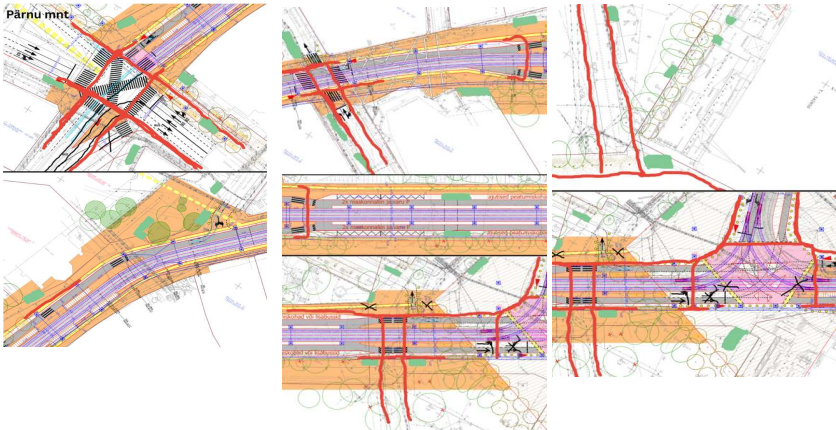
11.	Korteriühistu Jõe 5/7	25.04.2025	11.1.	Ühistu pöördus teie poole viimati 7.04.2025 seoses DP 025720 arvamuse avaldamise ja lahendamist vajavate küsimustega. Anname teada, et DP 025720 küsimuste osas oleme kohtunud WTC Tallinn esindajatega ja loodame leida lahenduse Ühistu kinnistuomanike murele ligipääsude osas Parda tn poolt, mis puudutavad nii eraomandile juurdepääsu kui prügi-, tuletõrje-, päästeautode jne ligipääsu. Eialgu planeerime lahendada olukorra servituutide seadmisega. Meie suurem murepunkt on aga endiselt dialoog Tallinna Linna ja Tallinna Linna Kesklinna valitsusega seoses sama DP alaga, is on aga seotud Parda tn ja Narva mnt ristmikuga. Oleme Parda tänava igapäevased kasutajad aastaid ja oleme proovinud teieni viia oma sõnumit mõistlikult – keslinna elanike heaoluga arvestatavat liikluskeemi – kuid arvestades seda, mis on kirjas Tallinna Parda /Narva mnt 19108_PP_ELV-3-01rekonstrueerimisprojekti ning projekteerimistingimuste nr 2511002/01408 taotluses, siis meid lihtsalt ignoreeritakse. Oleme teile saatnud korduvaid pöördumisi alates 2021.aastast ning ka kohtunud Kesklinna valitsuse juhatajaga – kuid tulutult. Tundub, et Viimsist-, Tabasalu- ja Rockalmare suunal autodega voorijate piiramise kinnisdeest saab keelkinnas elavate inimeste karistus. Meie käime reeglina jala või sõidame ühistranspordiga, kuid auto omanike kaugemateks sõitudeks ei saa olla ometi keelatud!	Detailplaneeringu DP025720 (Ahtri tn 8, Ahtri tn 10, Ahtri tn 12, Narva mnt 11a, Narva mnt 11b, Narva mnt 11c ja Narva mnt 11f kinnistute ja lähiala detailplaneering Parda tn 9 kinnistu osas) osas on ilmselt suheldud Tallinna Linnaplaneerimise Ameti esindajatega. Oleme nende esindajale (A. K. Entson, arhitekt-linnaplaneerija) teie tagasiside edastanud. Vt ka vastust punktides 11.2 ja 11.3.
			11.2.	Oleme kursis ja päri, et Tallinna linn planeerib südalinna teevõrgustiku kapitaalset ümberehitust, eesmärgiga tagada jalakäijatele ja ratturitele mugavam ning ohutum liikumine ja vähendada südalinna, eriti Viru ringi liikluskorrumust. Samas näib, et sellega püütakse sulgeda praktiliselt kogu ligipääs WTC kvartalile Narva mnt pool, mida kasutavad isikud Jõe tn 3, Jõe tn 5, Jõe tn 7, Parda tn 4, Narva mnt 11, kes omavad sisehoovis parkimiskohti ja garaaže. Lisaks tehnoarhitektidele (alajaamad, soojusõlmed) juurdepääsu vajavad isikud, prügi- ja päästeautod, päästeautod – sajad korteriomanikud ja siinses kvartalis töötavad inimesed jäätakse ilma õigusest kasutada autot. Lisaks tuleb kvartalis kolmekordne parkimismaja, ühistus on 275 korterit. Selle asemel, et planeerida mõistlik lahendus kvartaliga seotud inimeste transpordivahenitele te topite meid sisuliselt puuri. Plaan, mis näeb ette kogu liikluskorrumuse suunamist vaid Ahtri tänavale ei ole ju adekvaatne. LISAKS: Jõe tn 5 ja 7 on seoses jalgratta tee ehitusega Jõe tänavale jäetud ilma isegi autode peatumise, rääkimata parkimise võimalusest. Selle kvartali inimestel on ainus võimalus kasutada kullerteenuseid või takso teenuseid nii, et tellime sõiduki või kauba endale sisehoovi. Nüüd soovitakse ka see võimalus elimineerida. Pakume plaani, mis vähendab TUNDUVALT liiklust keslinna suunal ja hajutab kvartalis sisenevad ja väljuvad liikluskorrumused. Loodame endiselt, et see leiab Tallinna linna teede võrgustiku planeerijate poolt kaasmõtet, toetust ja teostust. PARDA tn välja-/sisse sõit NARVA mnt 'le : ME EI NÕUSTU selle sulgemisega!	Esikülalahendust korrigeeritakse projekteerimise käigus, arvestades detailplaneeringu lahendusega (Ahtri tn 8, Ahtri tn 10, Ahtri tn 12, Narva mnt 11a, Narva mnt 11b, Narva mnt 11c ja Narva mnt 11f kinnistute ja lähiala detailplaneering Parda tn 9 kinnistu osas DP025720), ühtlasi vaadatakse üle V. Reimani tn suubumine Narva mnt-le. Nõue lisatud projekteerimistingimustesse (punkt 5). Avalik ligipääs Parda tänavale säilib. Teie ettepanek (joonis) edastatakse projektijuhile.
			11.3.	ETTEPANEK /Lisa 1/ :Sisuliselt sulgeks Narva maanteelt Parda tänavale ligipääsu keelamine juurdepääsu kogu kvartalile. Pigem tuleb ristmik kujundada ümber nii, et võimaldada autodel endiselt pöörre paremale kuid lisada võimalus pöörreks vasakule Narva maanteele, kust on valikud: Pirita suund, Pronksi, sealt Liivalaia ja Lasnamäe ning Tartu maantee ja valik sõita Parda tänavalt otse Reimanni tänavasse, kust avanevad võimalused: Gonsiori, Liivalaia, Estonia pst jne. Foori tsüklil võiks olla suhteliselt pikk, kuid annaks sõidukijuhile valikuvabaduse ja ei koormaks Viru ringi ning vähendaks Ahtri tn poolse välja/sissee sõidu liikluskorrumust. Rõhutame, et keskkonnas elavatel inimestel on samuti õigus autot omada ja teenuseid saada võrdväärselt äärelinna elanikega, kes keskkonnast tihti vaid läbi sõidavad ja siinseid teenuseid kasutavad. Elanike ja siinsete ettevõtjate eiramine võib tuua lõpuks sama tulemuse, mida näeme Tallinna Vanalinnas, kus liigsed piirangud on mõlemad eemale peletanud. Ootame kirja päises toodud Tallinna Linna adressaatidelt sisulisi vastuseid meie pöördumisele, murekohtadele ja ettepanekutele seaduses ettenähtud tähtaaja jooksul.	Vt ka vastust punktis 11.2. Avalik ligipääs Parda tänavale säilib. Täpne liiklulahendus (parem- ja vasakpöörre, otsesõidu võimalus) selgub projekteerimise käigus.
12.	RK Haridussõbrad OÜ (Pärnu mnt 11)	06.05.2025	12.1.	Arusaamatuks jäi, kuidas on lahendatud sõiduautode liiklus Vabaduse väljakult Viru väljaku suunas lõigul Vabaduse väljak Otsa tänav?	Rajatakse ühistranspordi ühisrajad, autodele jääb läbivalt 1+1 sõidurada. Projekteerimise käigus täpsustatakse liiklulahendust, kuid tänavalõik Vabaduse väljakult Viru väljaku suunas lõigul Vabaduse väljak-G. Otsa tänav jääb tavaliiklusele avatuks.
13.	Eraisik K. T.	07.05.2025	13.1.	Kõnniteede sillutamisel võiks olla kasutusel ka erinevaid värve plaate, mis tõstaksid tänavat atraktiivsust. Kuid tuleb hoiduda sellest, et värvid ei oleks liiga kontrastsed. Ühevärviline lahendus jääb suure tõenäosusega monotoonseks ning ei väljenda seda kohta kui peatänavat. Seda eriti näiteks sügise lõpus, talvel ja kevade alguses kui puud ja muu haljastus ei ole nii roheline. Lisaks mõningad platsioonid, mida on näha esikülprojekti ja Tallinna linna poolt avaldatud ideekonkursi võiduvideos. Arusaadavalt on vajadus sellisteks platsioonideks, kuid neid tuleks mitmekesistada nii värvide kui ka linnamööbli või muu taolise mõistega. Suhteliselt suur tõenäosus on suvistel kuudel kuumasaarte jaoks ning selle tõttu peaks mingil määral kindlasti lisama kõrghaljastust. Platsioonid peab olema kvaliteetne linnaruum ning rõhuma sellele, et seal soovitakse aega veeta. Küll juba üle 60 aasta vana raamat aga Jane Jacobs'i „The Death and Life of Great American Cities“ räägib sarnasest teemast väga hästi. Nii sama platoonid/pargi tegemine ei garanteeri, et seda kasutatakse või seda, et see üldse midagi muudab.	Täname ettepanekute eest! Erinevat värvi plaatide kasutamise võimalikkust kaalutakse projekteerimise käigus, lahendus sõltub arhitektuursest projektist. Erinevate kasutajate liikumisrajad sillutatakse erinevate katetega ehk tänavapilti saab olema visuaalselt liigendatud. Muuhulgas rikastatakse piirkonda linnamööbli, täiendava kõrg- ja madalhaljastusega jm viibimisruumi meeldivamaks muutvate elementidega. Lõplikud lahendusvalikud täpsustuvad projekteerimise käigus.
			13.2.	Toetan ja mõistan, et poste jms oleks võimalikult vähe. Siiski kuidas lahendatakse see, et autod ei hakkaks parkima/peatuma kõnniteel või rattateel? Kahjuks tuleks ilmselt siiski mingisugused parkimist/peatumist piiravad meetmed välja mõelda. Neid saaks näiteks kombineerida haljastusega, et sellised piirid ja postid ei häiriks inimeste vaatepilti tänavat. Või lahendada teema sellega, et Politsei ja Mupo külastavad seda tänavat tihedalt?	Parkimine/peatumine kõnniteel, jalgrattateel või haljasalal on teada probleem, mistõttu pööratakse sellele projekteerimisel täiendavat tähelepanu. Sõiduautode rajad eraldatakse äärekiviga kogu tänav pikkuses, samuti rajatakse haljasalad sõidutee ja kergliiklusteede vahele. Vastavalt muutuva tänavaristlõikega võetakse kasutusele lahendused (nt kõrguslik eraldatus, puhvri loomine linnamööbli vm), mis takistavad peatumist/parkimist selleks mitte ette nähtud kohtades. Lõplik lahendus täpsustub projekteerimise käigus.

			13.3. 	Sõidutee puhul võiks ilmselt kasutada optilisi illusioone, mis tekitavad sõidukijuhis tunde, et tee on kitsam kui see tegelikkuses on. Maailmas on mitmeid näiteid sellistest sõidutee märgistustest. Ohutuse mõistes oleks mõistlik seda mõelda, eriti arvestades Eesti liikluskultuuri, kus 10km/h kiiremini sõita on sõidukijuhi jaoks normaalne. Lisan ka mõned pildid näidetest maailmas.	Ettepaneku võimalikkust kaalutakse projekteerimise käigus. Eskiislahenduses on autode sõidurada viidud juba päris kitsaks, 3 m. Peatänava ruumiline keskkond saab olema piisavalt elementiderohke, mis soodustab madalat sõidukiirust.
		11.05.2025	13.4.	Rohelisuse loomisel võiks arvestada ka külmemate temperatuuride. Näiteks Jaapani Aedades kasutatakse tihti taimed, mis suudavad külmakraadides ellu jääda ja pakkuda rohelistust ning värve. Vajadusel võiks sel juhul ka võtta ühendust Jaapani maastikuarhitekti/aednikuga. Võibolla üldse arendada koostööd selles valdkonnas mõne Jaapani linnaga või Jaapani Aiaga. Potentsiaali on nendel taimedel palju.	Ettepanekut kaalutakse liikide valikul koostöös maastikuarhitektiga, selline detailsuste kuulub projekteerimise etappi.
14.	Eraisik M. M.	07.05.2025	14.1.	Tere. Olen Narva mnt 10 elanik. Toetan Narva mnt 10 hoone ees uue kõrghaljastuse rajamist ja tänavaruumi paremat ümberjagamist kõikide liiklejagruppide vahel, sh jalakäijate eelistamist. Teen siiski järgnevad ettepanekud: 1) Narva mnt 10 hoone läheduses tuleks lahendada sõidukite ajutise peatumise lahendus (nt Reimani tn pool), kuna hoonel on esimestel korrustel äripinnad ja vastasel juhul hakatakse parkima/peatuma kõnniteel, jalgrattateel või haljasala (sarnaselt Gonsiori tn 12 esise alaga), mida ei saa kuidagi pidada õnnestunuks.	Täname tähelepaneku eest! Parkimine/peatumine kõnniteel, jalgrattateel või haljasalal on teada probleem, mistõttu pööratakse sellele projekteerimisel täiendavat tähelepanu. Reimani tänaval on olemas linna poolt korraldatud parkimisvõimalused. Sõiduautode rajad eraldatakse äärekiviga kogu tänava pikkuses, samuti rajatakse haljasalad sõidutee ja kergliiklusteede vahele. Vastavalt muutuva tänavaristlõikega võetakse kasutusele lahendus (nt kõrguslik eraldatus, puhvri loomine linnamööbliga vm), mis takistavad peatumist/parkimist selleks mitte ette nähtud kohtades. Lõplikud lahendused konkreetses kohtades selguvad projekteerimise käigus.
			14.2.	2) Postimaja ja Nordic hotelli forumi esine olemasolev kõrghaljastus on näidatud likvideeritavana, mis ei ole kuidagi põhjendatud ja vastusolus Tallinna linna enda arengueesmärkidega (Tallinn 2035), sh ei leevenda konteinerhaljastus kuumasaarte teket.	Esmane eesmärk on Postimaja ja Nordic Hotel Forumi juures olevat kõrghaljastust säilitada. Projekti eesmärk on haljastusega ühtlustada hoonefronti arhitektuurset üldilmet, vähendada valgusreostust hoonetes, luua jalakäijatele ja jalgratturitele puhver liiklusrõhke häirivuse ja õhusaaste vähendamiseks ning aeglustada sadevee imbust. Kui projekteerimise käigus selgub, et olemasolevat kõrghaljastust säilitada pole võimalik, siis istutatakse puud võimalusel ümber või teostatakse asendusistutus (vt projekteerimistingimuste punkt 6.3). Konteinerhaljastuse puhul on mõeldud kitsastes oludes maa-alustesse konteineritesse, mis loob puu juurtele parema keskkonna elujõuliseks kasvamiseks, rajatavaid puid (st maapinnaga ühenduses olev haljastus).
			14.3.	3) Maapinnale haljastuse rajamisel rajada kõnnitee või sõidutee ja haljastuse vahele piire (raudpiire, kõnniteekivi vms), mis tagaks haljastuse säilimise ja kaitse soolasegu vms eest - talvisel perioodil ei ole vastasel juhul võimalik tuvastada haljastuse ja tee paiknemist, sh välistab see autotega seal liikumise - halva lahenduse näide on alles valminud Raua ja Pronksi ristmik, kus suur osa rajatud põõsastikust on hävinud ja nõ ülesse küntud.	Täname tagasiside eest! Vt ka vastust punktis 14.1. Kõnniteed ja haljastatavad alad eraldatakse sõiduteest äärekiviga, mis tagab nii liiklusohutuse kui ka haljastuse säilimise.
15.	Eraisik T. J.	07.05.2025	15.1.	Sooviks väga, et postimaja ja Nordic hotelli eesolevaid puid ei langetataks, ka konteinerhaljastus pole kuidagi sobilik ega piisav kahju korvamine, kui eksisteerivad ilusad suured puud.	Esmane eesmärk on Postimaja ja Nordic Hotel Forumi juures olevat kõrghaljastust säilitada. Projekti eesmärk on haljastusega ühtlustada hoonefronti arhitektuurset üldilmet, vähendada valgusreostust hoonetes, luua jalakäijatele ja jalgratturitele puhver liiklusrõhke häirivuse ja õhusaaste vähendamiseks ning aeglustada sadevee imbust. Kui projekteerimise käigus selgub, et olemasolevat kõrghaljastust säilitada pole võimalik, siis istutatakse puud võimalusel ümber või teostatakse asendusistutus (vt projekteerimistingimuste punkt 6.3). Konteinerhaljastuse puhul on mõeldud kitsastes oludes maa-alustesse konteineritesse, mis loob puu juurtele parema keskkonna elujõuliseks kasvamiseks, rajatavaid puid (st maapinnaga ühenduses olev haljastus).
16.	Eraisik R.	07.05.2025	16.1.	Ühtegi puud ei tohi maha raiuda. Kõik olemasolevad puud tuleb säilitada ja lahendused tuleb leida nende ümber. Virelevate tolmuharjade istutamisest pole meie põlvkonnale järgmiseks 20-30 aastaks mitte mingit kasu.	Eesmärk on olemasolevat kõrghaljastust säilitada nii palju kui võimalik ning lisada täiendavat haljastust. Kindlasti ei likvideerita olemasolevat haljastust põhjendamata juhul. Kui see osutub siiski vajalikuks, siis tuleb likvideerimisel ette näha ümberistutamine või asendusistutus võimalusel samal kinnistul. Vt ka projekteerimistingimuste punkt 6.3. Projekteerimise käigus nähakse ette terviklik lahendus koos haljastusega koostöös maastikuarhitektiga.
17.	Eraisik O.	07.05.2025	17.1.	Palun lisage haljastus. Palun ärge likvideerige puud, või lisage uued puud. Tänan!	Täname arvamuse eest! Projekteerimise käigus nähakse ette terviklik lahendus koos haljastusega koostöös maastikuarhitektiga. Kindlasti ei likvideerita olemasolevat haljastust põhjendamata juhul. Kui see osutub siiski vajalikuks, siis tuleb likvideerimisel ette näha ümberistutamine või asendusistutus võimalusel samal kinnistul. Vt ka projekteerimistingimuste punkt 6.3.
18.	Eraisik I.	07.05.2025	18.1.	Projektist selgub, et Nordic Hotelli ees olevad suured puud likvideeritakse. Absoluutselt lubamatu tegu linnaruumi kaasaegse projekteerimise jaoks! Need puud on juba suureks välja kasvanud ja suurepäraselt täidavad kõike vajalikke funktsioone (jahutus, vari, tolm ja müra summutamine, ilus linna esteetika). Ehk siis ainuüksi see tegu juba töötab vastuvõetud eesmärkidele vastu ("Elukeskkonna parendamine: Vähem müra ja saastet, rohkem kvaliteetset avalikku ruumi")Tallinnal on juba olemas väga ebaõnnestunud näide renoveeritud Pronksi tänavaga, kus kõik suured puud said samuti maha raiutud. Asenduseks pandi mingid istikud, millest päris puud kasvavad välja alles 40 aasta pärast (kui need üldse kasvavad). Lõpptulemuseks sai lihtsalt veel üks kole tänav elanikele (pilte Pronksi "enne ja pärast" saab võrrelda google mapsis). Kas Tallinn nüüd võtab sihiks igakord samade projekteerimisvigade kordamist? Olemasolevad väga ilusad puud peavad üldjuhul olema säilitud. Leidku selleks kompromiss.	Täname tagasiside eest! Esmane eesmärk on Nordic Hotel Forumi juures olevat kõrghaljastust säilitada. Projekti eesmärk on haljastusega ühtlustada hoonefronti arhitektuurset üldilmet, vähendada valgusreostust hoonetes, luua jalakäijatele ja jalgratturitele puhver liiklusrõhke häirivuse ja õhusaaste vähendamiseks ning aeglustada sadevee imbust. Kui projekteerimise käigus selgub, et olemasolevat kõrghaljastust säilitada pole võimalik, siis istutatakse puud võimalusel ümber või teostatakse asendusistutus (vt projekteerimistingimuste punkt 6.3). Konteinerhaljastuse puhul on mõeldud kitsastes oludes maa-alustesse konteineritesse, mis loob puu juurtele parema keskkonna elujõuliseks kasvamiseks, rajatavaid puid (st maapinnaga ühenduses olev haljastus).

19.	Eraisik (nimi puudub)	07.05.2025	19.1.	Palun säilitada olemasolevad puud!	Eesmärk on olemasolevat kõrghaljastust säilitada nii palju kui võimalik ning lisada täiendavat haljastust. Kindlasti ei likvideerita olemasolevat haljastust põhjendamata juhu! Kui see osutub siiski vajalikuks, siis tuleb likvideerimisel ette näha ümberistutamine või asendusistutus võimalusel samal kinnistul. Vt ka projekteerimistingimuste punkt 6.3. Projekteerimise käigus nähakse ette terviklik lahendus koos haljastusega koostöös maastikuarhitektiga.
20.	Eraisik K. S.	07.05.2025	20.1.	Tere, palun, palun, palun jätke alles kõik olemasolevad puud. Mitte ükski neist ei peaks projekti parast maha võetama. Eriti Postimaja lähedusest. Linnas ei ole piisavalt rohelist ja liiga kergekäeliselt võetakse puid maha, et asendada need uute "vitsakeste" või kastitaimedega. Palun vähem autosid, vähem autoridasid ja rohkem rohelist/parke. Olen ise ka autojuht, aga soovin elavat inimväärselt linnakeskkonda. Aitah!	Kavandatavaga on plaanis lisada haljastust ning luua ühistranspordi ühisrajad, autodele jääb läbivalt 1+1 sõidurada. Esmane eesmärk on Postimaja juures olevat kõrghaljastust säilitada. Projekti eesmärk on haljastusega ühtlustada hoonefronti arhitektuurset üldilmet, vähendada valgusreostust hoonetes, luua jalakäijatele ja jalgratturitele puhver liiklusrüa häirivuse ja õhusaaste vähendamiseks ning aeglustada sadevee imbustumist. Kui projekteerimise käigus selgub, et olemasolevat kõrghaljastust säilitada pole võimalik, siis istutatakse puud võimalusel ümber või teostatakse asendusistutus (vt projekteerimistingimuste punkt 6.3). Konteinerhaljastuse puhul on mõeldud kitsastes oludes maa-alustesse konteineritesse, mis loob puu juurtele parema keskkonna elujõuliseks kasvamiseks, rajatavaid puid (st maapinnaga ühenduses olev haljastust).
21.	Eraisik L. K.	07.05.2025	21.1.	Palu säilitada valdavasnosas kõrghaljastust ja mitte asendada see konteinerhaljastuse või muuga. Kõrgeid täiskasvu puid ei asenda samaväärselt elleva. Püsiv kõrghaljastus ei paku mitte ainult esteetilist väärtust, vaid parandab oluliselt ka õhukvaliteeti, pakub varju ja jahutab linnaruumi, aidates vähendada kuumasaare efekti. Samuti toetab see elurikkust ja loob inimestele looduslähedasema ning tervislikuma elukeskkonna, mida ei suuda asendada ajutised või piiratud konteinerlahendused. Loodan, et lahenduses eelistatakse kestlikke ja loodust hoidvaid valikuid.	Projekteerimise käigus nähakse ette terviklik lahendus koos haljastusega koostöös maastikuarhitektiga. Eesmärk on olemasolevat kõrghaljastust säilitada nii palju kui võimalik ning lisada täiendavat haljastust. Kindlasti ei likvideerita olemasolevat haljastust põhjendamata juhu! Kui see osutub siiski vajalikuks, siis tuleb likvideerimisel ette näha ümberistutamine või asendusistutus võimalusel samal kinnistul. Vt ka projekteerimistingimuste punkt 6.3. Konteinerhaljastuse puhul on mõeldud kitsastes oludes maa-alustesse konteineritesse, mis loob puu juurtele parema keskkonna elujõuliseks kasvamiseks, rajatavaid puid (st maapinnaga ühenduses olev haljastust).
22.	Eraisik I. T.	07.05.2025	22.1.	1. Kindlasti arvestada puude istutamisel seda, et nad pakuksid suviste kuumade ilmadega jalakäijatele (aga ka ratturitele ja seejärel ka autodele) katkematut varju päikese eest. See aspekt on saanud kliimamuutusega aina olulisemaks. Puuvõrade lehestiku poolt varjatud tänavakate on u. 5 C jahedam kui lage sillutis.	Nõustume teie arvamusega, haljastuse lahendus selgub projekteerimise käigus koostöös maastikuarhitektiga.
			22.2.	2. Tänavapinnal peaks olema sillutat minimaalselt (s.o. enamasti kaetud mitmekülgse loodusliku taimestikuga), et aidata neelata tugevast vihmajärgist tulevat vett (kliimamuutusega need sagenevad). Samuti aitab taimkattega maapind kuumat ilma korral tänavaruumi jahutada. Kolmandaks vähendab see inimeste stressi (uuritud näitavad).	Nõustume teie arvamusega, sellega arvestatakse projekteerimise etapis koostöös maastikuarhitektiga. Sillutatud osa vähendamise ja taimkattega maapinna suurendamise vajadust nentis ka Tallinna Linnaplaneerimise Ameti esindaja 14.05 projekti tutvustusel kinos "Sõprus".
			22.3.	3. Jalgrattateed tuleb eraldada sõiduteest füüsiliselt. See aspekt on väga oluline ratturite turvatunde jaoks. Olen paljudelt inimestelt kuulnud, et nad ei sõida rattaga Tallinnas just seetõttu, et see pole meie liikluses turvaline. Turvaliselt peab end tundma rattateel sõites nii väike laps kui ka vanur.	Jalgrattatee eraldamine sõiduteest ongi praeguse lähenemise üks peamisi eesmärke, et erinevate liiklejate grupid oleksid üksteisest eraldatud, nagu standard (Linnatänavad EVS 843) ette näeb.
			22.4.	4. Uudistes on juba palju juttu olnud, et liiklusemärgid autojuhtidele ei mõju. Teame, et nt Kaarli puisteel sõidetakse 30 alas ikka 45-50ga. Lahenduseks on disainida tee selliselt (ja see on üha levinum praktika), et seal polegi võimalik kiiremini sõita (tehes tee küllalt kitsaks, käänuliseks, jõnksudega jne). Ilma spidomeetritele vaatamata juba tunnetad piirkiiruse ära, mis on väga mugav tegelikult. Ja sõidukiiruse piiramise mõte on muidugi müra vähendamine, liiklusohutus ja ohutunde vähendamine ja heitgaaside vähendamine.	Täname ettepaneku eest, selle võimalikkust kaalutakse projekteerimise käigus. Projektkiiruseks on valitud 30 km/h. Samuti saavad autode sõidurajad olema suhteliselt kitsad, kuni 3 m laiused ja disainitud füüsiliste lahendustega toetama kiirust kuni 30 km/h (tõstetud üleakäigud, peatuse ooteplatvormid vm). Peatänavaruumilise keskkond saab olema piisavalt elementiderohke, mis soodustab madalat sõidukiirust.
			22.5.	5. Valgusreostus tuleb viia miinimumini. Öine valgusreostus (akendest sisse paistev) soodustab südamehaiguste ja vähi teket, põhjustab väsimust, peavalu ja stressi. Samuti mõjutab valgusreostus linnude, putkate ja muude loomade elu. Kasutada nii vähe kunstlikku valgust kui võimalik. Liikumisanalüüs. Valgust ainult seda objekti, mida vaja ja väldi valguse paistmist mujale (suunavad kupidid vms). Kasuta madalaima intensiivsusega valgust, mis veel ülesannet täidab. Võimalikult soojad toonid (ei tohi sisaldada sinist spektriosa).	Täname ettepaneku eest! Projekteerimisel arvestatakse valgusreostuse minimeerimisega, kuid võimalikud meetmed ja lahendused täpsustuvad projekteerimise käigus. Valgustuse osas jaotatakse objekt ruumisituatsioonideks ja seejärel kohaldatakse vastav valgustuse lahendus erinevate kategooriatele: liiklusvalgustus, jalakäijalade valgustus, väljakute ja haljakute valgustus, aktsentvalgus ja märkevalgustus jm. Valgustuse lahendustel arvestatakse kõikide Tallinna linna juhistega ja asjakohaste standardidega.
23.	Eraisik L. L.	07.05.2025	23.1.	Kõiki olemasolevaid puid ja linnahaljastust tuleb iga hinna eest hoida alles. Iga teine normaalne linn Euroopas suudab hoida ja laiendada haljastust, et teha tänavatest meeldivaid kohti, kus olla. Peatänavafookuseks peab saama jalakäijatesõbralikkus kui ka linnatransport. Inimesed harjuvad uute autoteedega kiiresti, vajadusel leides alternatiive.	Täname arvamuse eest! Projekteerimise käigus nähakse ette terviklik lahendus koos haljastusega koostöös maastikuarhitektiga. Eesmärk on olemasolevat kõrghaljastust säilitada nii palju kui võimalik ning lisada täiendavat haljastust. Kindlasti ei likvideerita olemasolevat haljastust põhjendamata juhu! Kui see osutub siiski vajalikuks, siis tuleb likvideerimisel ette näha ümberistutamine või asendusistutus võimalusel samal kinnistul. Vt ka projekteerimistingimuste punkt 6.3.
24.	Eraisik E. K.	07.05.2025	24.1.	1. Igal juhul tuleb alles jätta olemasolev kõrghaljastus, sh Postimaja ees olevad puud. Uute puude istutamisel ei asendata nii kiirelt kõrghaljastuse vajadust, eriti sagenevate kuumalainete ja kuumasaarte tekkimise tõttu. Arvestada puude istutamisel seda, et nad pakuksid suviste kuumade ilmadega jalakäijatele (aga ka ratturitele ja seejärel ka autodele) katkematut varju päikese eest. See aspekt on saanud kliimamuutusega aina olulisemaks. Puuvõrade lehestiku poolt varjatud tänavakate on u. 5 C jahedam kui lage sillutis.	Nõustume teie arvamusega, haljastuse lahendus selgub projekteerimise käigus koostöös maastikuarhitektiga. Esmane eesmärk on Postimaja ja Nordic Hotel Forum juures olevat kõrghaljastust säilitada. Projekti eesmärk on haljastusega ühtlustada hoonefronti arhitektuurset üldilmet, vähendada valgusreostust hoonetes, luua jalakäijatele ja jalgratturitele puhver liiklusrüa häirivuse ja õhusaaste vähendamiseks ning aeglustada sadevee imbustumist. Kindlasti ei likvideerita olemasolevat haljastust põhjendamata juhu! Kui projekteerimise käigus selgub, et olemasolevat kõrghaljastust säilitada pole võimalik, siis istutatakse puud võimalusel ümber või teostatakse asendusistutus (vt projekteerimistingimuste punkt 6.3).
			24.2.	2. Tänavapinnal peaks olema sillutat minimaalselt (s.o. enamasti kaetud mitmekülgse loodusliku taimestikuga), et aidata neelata tugevast vihmajärgist tulevat vett (kliimamuutusega need sagenevad). Samuti aitab taimkattega maapind kuumat ilma korral tänavaruumi jahutada. Kaaluma peaks looduslike kraavide/vett koguvate alade loomist, kuhu sagenevate äkkihvihmade korral saaks vesi koguneda - torustikud ei suuda seda piisavalt ära juhtida.	Nõustume teie arvamusega, sellega arvestatakse projekteerimise etapis koostöös maastikuarhitektiga. Sillutatud osa vähendamise ja taimkattega maapinna suurendamise vajadust nentis ka Tallinna Linnaplaneerimise Ameti esindaja 14.05 projekti tutvustusel kinos "Sõprus".
			24.3.	3. Jalgrattateed tuleb eraldada füüsiliselt nii jalakäijatest kui ka sõiduteest. Rattateed peavad olema ühesuunalised, ebamugavate rennideta, vähemalt 2m laiused.	Jalgrattatee eraldamine sõiduteest ongi praeguse lähenemise üks peamisi eesmärke, et erinevate liiklejate grupid oleksid üksteisest eraldatud, nagu standard (Linnatänavad EVS 843) ette näeb.
			24.4.	4. Ainult liiklusemärgid autojuhtidele ei mõju. Lahenduseks on disainida tee selliselt, et seal polegi võimalik kiiremini sõita (tehes tee küllalt kitsaks, käänuliseks, jõnksudega jne). Ilma spidomeetritele vaatamata tunnetab juht ära piirkiiruse. Sõidukiiruse piiramise mõte on muidugi müra vähendamine, liiklusohutus ja ohutunde vähendamine ja heitgaaside vähendamine.	Täname ettepaneku eest, selle võimalikkust kaalutakse projekteerimise käigus. Projektkiiruseks on valitud 30 km/h. Samuti saavad autode sõidurajad olema suhteliselt kitsad, kuni 3 m laiused ja disainitud füüsiliste lahendustega toetama kiirust kuni 30 km/h (tõstetud üleakäigud, peatuse ooteplatvormid vm). Peatänavaruumilise keskkond saab olema piisavalt elementiderohke, mis soodustab madalat sõidukiirust.

			24.5.	5. Valgusreostus tuleb viia minimumini. Öine valgusreostus (akendest sisse paistev) soodustab südamehaiguste ja vähi teket, põhjustab väsimust, peavalu ja stressi. Samuti mõjutab valgusreostus lindude, putukate ja muude loomade elu. Kasutada nii vähe kunstlikku valgust kui võimalik. Liikumisandurid. Valgusta ainult seda objekti, mida vaja ja väldi valguse paistmist mujale (suunavad kuplid vms). Kasuta madalaima intensiivsusega valgust, mis veel ülesannet täidab. Võimalikult soojad toonid (ei tohi sisaldada sinist spektriiosa).	Täname ettepaneku eest! Projekteerimisel arvestatakse valgusreostuse minimeerimisega, kuid võimalikud meetmed ja lahendused täpsustuvad projekteerimise käigus. Valgustuse osas jaotatakse objekt ruumisituatsioonideks ja seejärel kohaldatakse vastav valgustuse lahendus erinevate kategooriatele: liiklusvalgustus, jalakäigulade valgustus, väljakute ja haljajukite valgustus, aktsentvalgus ja märkevalgustus vm. Valgustuse lahendustel arvestatakse kõikide Tallinna linna juhistega ja asjakohaste standardidega.
			24.6.	6. Kokkuvõttes tuleb autodelt ära võtta võimalikult palju ruumi, suunata ruum jalakäijate, ratturite, ühistranspordi ja haljastuse jaoks. Inspiratsiooni saamiseks vaadake teiste lääneriikide peatänavaid, kus autodele jäetud tee on minimaalne või näiteks nädalavahetusteks täielikult suletud (Viinuses nt maa seest tulevate postidega).	Täname ettepanekute eest! Linna arengustrateegia "Tallinn 2035" kohaselt on üheks eesmärgiks edendada säästlikku liikumist ning luua head kergliiklusühendused, suurendades seeläbi aktiivsete liikumisviiside osakaalu, soodustades terviskalke eluviise ning vähendades autoliikluse osakaalu kesklinnas. Projektiga luuakse rohkem meeldivat viibimisruumi, lisades linnamööblit, nii kõrg- kui madalhaljastust jm elemente. Rajatakse ühistranspordi ühisrajad, kõnni- ja rattateed, autodele jääb läbivalt 1+1 sõidurada.
25.	Eraisik S. M. P.	08.05.2025	25.1.	Rattateed peaksid olema minimaalselt 2m ja ideaalis pigem 3m laiusega - kui Tallinna rattateede võrgustik kunagi arvestatavale tasemele hakkab jõudma, saab eeldada et rattaliiklus sellel lõigul tuleb väga tihe. Kindlasti peaks arvestama et näiteks kaks "Christiania" tüüpi kastritatast mahuksid rattateel üksteisest mööduma - sest liikumiskiirused ratturitel erinevad üsna suuresti.	Rattateede laiuse projekteerimisel lähtutakse standardist EVS 843 Linnatänavad, mille kohaselt ongi tavapärase minimaalne rattatee laius 2 m, kitsastes kohtades erandjuhtudel võib see olla 1,5 m. Rattastrateegia 2018-2027 kohaselt on ühesuunalise rattatee laius 1,5-2 m (suure ratturite hulga aladel enam). Lõplik lahendus täpsustub projekteerimise käigus.
26.	Eraisik T. P.	08.05.2025	26.1.	Peatänava projekt võiks olla positiivne areng, kui selles oleks kohta ka haljastusel. Narva mnt äärse puuderivi raiumine on korvamata eluslooduse kadu kesklinnas ja kogu projekti häbiplekk. Mõtteviis, et linnas on võimalik transpordi jaoks ruumi juurde leida ainult haljastuse ja jalakäijate liikumisruumi arvelt, kuulub sügavale okupatsiooniga ja põhjustab linnale pikaajalist maine- ja finantskahju.	Esmane eesmärk on Narva mnt äärset kõrghaljastust säilitada. Projekti eesmärk on haljastusega ühtlustada hoonefrondi arhitektuurset üldilmet, vähendada valgusreostust hoonetes, luua jalakäijatele ja jalgratturitele puhver liiklusrõhku häirivuse ja õhusaaste vähendamiseks ning aeglustada sadevee imbumist. Kindlasti ei likvideerita olemasolevat haljastust põhjendamata juhul. Kui see osutub siiski vajalikuks, siis tuleb likvideerimisel ette näha ümberistutamine või asendusistutus võimalusel samal kinnistul. Vt ka projekteerimistingimuste punkt 6.3. Terviklahendus koos haljastuse lahendusega selgub projekteerimise käigus koostöös maastikuarhitektiga.
27.	Eraisik A. B.	08.05.2025	27.1.	Jaatke puud omal kohalKonteinerhaljastus kui on juba olemas elav puud see on nagu nali.	Eesmärk on olemasolevat kõrghaljastust säilitada nii palju kui võimalik ning lisada täiendavat haljastust. Kindlasti ei likvideerita olemasolevat haljastust põhjendamata juhul. Kui see osutub siiski vajalikuks, siis tuleb likvideerimisel ette näha ümberistutamine või asendusistutus võimalusel samal kinnistul. Vt ka projekteerimistingimuste punkt 6.3. Konteinerhaljastuse puhul on mõeldud kitsastes oludes maa-alustesse konteineritesse, mis loob puu juurtele parema keskkonna elujõuliseks kasvamiseks, rajatavaid puid (st maapinnaga ühenduses olev haljastus).
28.	Eraisik H.	08.05.2025	28.1.	Tere!Kõrghaljastust on liiga vähe, puid peaks olema rohkem. Muud haljastust on liiga vähe, rohelust peaks olema rohkem. Asfalti on liiga palju, seda peaks olema vähem. Parkimiskohti on liiga palju, neid peaks olema vähem. Jalgrattateed on liiga kitsad, need peaks olema laiemad. Rattateed peaks olema eraldatud sõiduteest. Autode ja busside vahetus läheduses sõitmine on kergliiklile jaoks ohtlik. Rattateed ristuvad mõnes kohas jalakäijate teedega, rattureid ei peaks sundima ohustama jalakäijaid. Planeerige nii, et igatüel on oma ruum.	Täname ettepaneku eest! Projekti eesmärk on tagada kõigi liiklejagruppide ohutu ja mugav liiklemine, luues iga liiklejagrupile oma liikumisruumi koos selle selge tähistusega - rajatakse ühistranspordi ühisrajad, kõnni- ja rattateed, autodele jääb läbivalt 1+1 sõidurada ning peatumiskohad. Jalgrattatee eraldamine sõiduteest on praeguse lähenemise üks peamisi eesmärke, nagu ka standard (Linnatänavad EVS 843) ette näeb. Rattateede laiuse projekteerimisel lähtutakse standardist EVS 843 Linnatänavad, mille kohaselt on tavapärase minimaalne rattatee laius 2 m, kitsastes kohtades erandjuhtudel võib see olla 1,5 m. Rattastrateegia 2018-2027 kohaselt on ühesuunalise rattatee laius 1,5-2 m (suure ratturite hulga aladel enam). Ühtlasi on projekti eesmärk luua rohkem meeldivat viibimisruumi, lisades linnamööblit, nii kõrg- kui madalhaljastust jm elemente. Projekteerimise käigus nähakse ette terviklik lahendus koostöös maastikuarhitektiga.
			28.2.	Ühistranspordi peatuste putkad ei peaks olema hõredad katusealused, vaid inimesi reaalsetl ipmastikuolude eest kaitsevad ehitised.	Tallinna Transpordiametil on lepingupartner, kes tarnib ühistranspordipeatuste ootekojad ning lepinguga on paika pandud ka ootekodade tüübid. Enlalahendusi väga ei tehta, täpne lahendus selgub projekteerimise käigus.
29.	Eraisik T.	08.05.2025	29.1.	Ei ela ega tööta seal piirkonnas, kuid igapäevane teekond tööle ja koju viib sealt piirkonnast läbi küll. Ootaksin rohkem madalhaljastust ja igihaljaid põõsaid, mitte ainult konteinerites kasvavaid taimi. Eriti jäi silma Narva mnt ja Pronksi tn ristmiku ala, kus nägin vaid suuri puid plaanil. Kogu peatänav väärib lopsakamat haljastust!	Täname ettepaneku eest! Projekteerimise käigus nähakse ette terviklik lahendus koos haljastusega, haljastuse lahendus selgub projekteerimise käigus koostöös maastikuarhitektiga. Planeeritakse nii kõrg- kui ka madalhaljastust. Konteinerhaljastuse puhul on mõeldud kitsastes oludes maa-alustesse konteineritesse, mis loob puu juurtele parema keskkonna elujõuliseks kasvamiseks, rajatavaid puid (st maapinnaga ühenduses olev haljastus).
			29.2.	Palun jätke rohkem ruumi jalgrattateedele. Need on praegu nii kitsad, et nendel sõites on päris suur hirm kohati. Kas tõesti on plaanitud kahesuunaline rattatee vaid laiusega 2,5m? Lisaks ei ole ma huvitatud tegema rattaga mingeid mõtteid täisnurkseid pöörded (näiteks Narva mnt 9 maja ees) või sõitma slaalomit bussiooteala ümber olevate jalakäijatega, kes rattateel seisavad (Musumäe piirkond, kuhu planeeritakse busside ootealasid- seal ei pea olema rattatee jalakäijate ala keskel). Üheks lahenduseks oleks eraldatud rattatee, näiteks kõrgema äärekiviga, mis annaks jalakäijale selge arusaama, et asub rattateel.	Täname ettepaneku eest! Jalgrattatee eraldamine sõiduteest on praeguse lähenemise üks peamisi eesmärke, et erinevate liiklejate grupid oleksid üksteisest eraldatud, nagu standard (Linnatänavad EVS 843) ette näeb. Sõiduaudote rajad eraldatakse äärekiviga kogu tänava pikkuses, samuti rajatakse haljasalad sõidutee ja kergliikluseteede vahele. Rattateede laiuse projekteerimisel lähtutakse standardist EVS 843 Linnatänavad, mille kohaselt on tavapärase minimaalne rattatee laius 2 m, kitsastes kohtades erandjuhtudel võib see olla 1,5 m. Rattastrateegia 2018-2027 kohaselt on ühesuunalise rattatee laius 1,5-2 m (suure ratturite hulga aladel enam). Lõplik lahendus täpsustub projekteerimise käigus. Projekteerimisel arvestatakse, et planeeritav jalgrattatee oleks võimalikult loogiline ja sujuv.
			29.3.	Sõidutee osas loodan, et kogu alal hakkab kehtima kiirusepiirang, millest ka kinni peetakse (sõidutee peab olema ehitatud nii kitsaks, et puudub ahvatlus kihutada). Sõidukitega liiklejaid võiks teavitada liiklusrõhuga, mis on sarnane õuealale- seoses asukohaga, mida läbivad paljud jalakäijad, võiks liiklustihedus olla viidud minimumini, et seal oleks ka reaalset mugav istuda. Keegi pole huvitatud aega veetma kohvikus, kus ei saa kaaslasega juttu ajada, sest taustal on nii suur müra.Loodan, et arvestate ettepanekutega, sest ma siiralt loodan liigelda nii jalakäija kui ratturina kesklinnas turvaliselt. Hetkel väldin teadlikult seda piirkonda eriti rattaga sõites, sest see ei ole turvaline.	Projekti kiiruseks on valitud 30 km/h. Samuti saavad autode sõidurajad olema suhteliselt kitsad, kuni 3 m laiused ja disainitud füüsiliste lahendustega toetama kiirust kuni 30 km/h (tõstetud ülekäigud, peatuse ooteplatvormid vm). Peatänava ruumiline keskkond saab olema piisavalt elementiderohke, mis soodustab madalat sõidukiirust.
30.	Eraisik (nimi puudub)	08.05.2025	30.1.	Arvestada projekteeritavas alas olemasoleva haljastusega. Mitme määrata alusetult likvideeritavaks olemasolevaid olulisi tänavaid Narva mnt 1 ja Narva mnt 5 kinnistutel. Eskiislahendus ei ole kooskõlas Tallinn 2035 rohelise pöörde eesmärkidega.	Täname ettepanekute eest! Esmane eesmärk on Postimaja ja Nordic Hotel Forumi juures olevat kõrghaljastust säilitada. Projekti eesmärk on haljastusega ühtlustada hoonefrondi arhitektuurset üldilmet, vähendada valgusreostust hoonetes, luua jalakäijatele ja jalgratturitele puhver liiklusrõhku häirivuse ja õhusaaste vähendamiseks ning aeglustada sadevee imbumist. Kui projekteerimise käigus selgub, et olemasolevat kõrghaljastust säilitada pole võimalik, siis istutatakse puud võimalusel ümber või teostatakse asendusistutus (vt projekteerimistingimuste punkt 6.3).

36.	Eraisik K.	09.05.2025	36.1.	Tere,Tallinna elanikuna kidan seda ideed, ja loodan, et saab kiirelt reaalsuseks.Minu ettepanek oleks kindlasti palju rõhku panna puude/taimestiku istutamisele, nii oleks tänav mitte ainult praktiline (suvel) tegelikult ka praktiline sest hoiab temperatuuri normis) vaid ka kaunis.	Täname toetava arvamuse eest! Projekteerimise käigus nähakse ette terviklik lahendus koos haljastusega koostöös maastikuarhitektiga.
37.	Eraisik R. P.	09.05.2025	37.1.	Sooviksin, et meie piirkonnas oleks kesklinnas rohkem rohelust ning lahendusi mis tegeleks autode müraasaaste probleemi.	Projekteerimise käigus nähakse ette terviklik lahendus koos haljastusega koostöös maastikuarhitektiga. Projektiga on kohustus tagada müra jäämine normide piiridesse, vastav tingimus on lisatud ka projekteerimistingimustesse (punkt 6.6). Arvestades, et projektiga eeldatavasti väheneb autoliiklus, kuivõrd läbisõid ei saa olema enam nii kiire ja mugav, ja suureneb säästlike liikumisviiside kasutus, lisaks rajatakse täiendavat haljastust, siis müratase vastaval lõigul eeldatavasti väheneb.
38.	Eraisik D.	10.05.2025	38.1.	Te, idiidodid, ei saa planeerimisest mitte midagi aru!Ärge puutuge seda, mis toimib!!	Täname arvamuse eest! Linna arengustrateegia "Tallinn 2035" kohaselt on üheks eesmärgiks edendada säästlikku liikumist ning luua head kergliiklusühendused, suurendades seeläbi aktiivsete liikumisviiside osakaalu, soodustades tervislikke eluviise ning vähendades autoliikluse osakaalu kesklinnas.
39.	Eraisik H. K.	10.05.2025	39.1.	Kõiki neid projekte lugedes tundub, et Tallinnas hakkavad elama ainult noored terved inimesed. Paraku on nii, et juba pooled kui mitte rohkemad inimesed on üle keskea. Kusjuures meie vanused on kõik veel füüsiliselt paremas olukorras kui need, kes täna on 40-50 aastased. Mina ise olen 71 ja minu ema 95 ja me elame Lasnamäel. Ühistransport ei lahenda olukorda kus peavad liikuma vanemad inimesed. Kes hakkab seal piirkonnas jalutama? Noored pered elavad väljaspool keslinna ja kui kiirustavad siis kooli või lasteaeda. Varsti pole võimalik enam minna ei Kalamajja autoga ega siis keslinna ka. Turistid lähevad vanalinna , miks nad peaks Narva mnt. jalutama. Peate arvestama ka sellega, et 9 kuud on meil külm ja kõle kus keegi ei jaluta. Nii et kõige enne võtke statistikaametist linna vanuseline koostlus ja vaadake missugune on see 10 aasta pärast. Ka immigratsioon ei lahenda vanuseprobleemi, sest reeglina lähevad immigrandid sinna Põhjamaa linnadesse, kus on metroo, sest liiga külm on. Meil on Viru tänav, mis talvel on inimtühi, Telliskivi loomelinnak , mis talvel inimtühi ja siis tuleb veel üks inimtühi tänav 9 kuud. 30-40 aastaste inimeste kujutus on , et kui täna suudavad jalgrattaga sõita , siis ka homme. Aga kõik võib kiiresti muutuda. Meil on Tammsaare park, Politsei park, Kadrioru , Hirvepark. Väga mõnus Reidi tee ja muidugi Kadrioru park. Need , kes tahavad selle 3 suvekuu jooksul jalutada, leiavad koha. Lihtsalt teha tee tegemise pärast ja selle tagajärgedele mõtlemata on vastutustundetu. Lugupidamisega.	Linna arengustrateegia "Tallinn 2035" kohaselt on üheks eesmärgiks edendada säästlikku liikumist ning luua head kergliiklusühendused, suurendades seeläbi aktiivsete liikumisviiside osakaalu, soodustades tervislikke eluviise ning vähendades autoliikluse osakaalu kesklinnas. Autodele jääb läbivalt 1+1 sõidurada, seega on võimalik ka edaspidi vastaval lõigul autoga liigelda. Eesmärk on projektiga luua kaasaegne inimkeskne esindustänav, mida on mugav ja turvaline kõigil kasutada ning selles pikemalt viibida, mitte lihtsalt läbisõiduks kasutada (rohkem meeldivat viibimisruumi, lisades linnamööblit, nii kõrg- kui madalhaljastust jm elemente). Tagatakse kõigi liiklejagruppide ohutu ja mugav liiklemine, luues iga liiklejagrupile oma liikumisruumi koos selle selge tähistusega.
40.	Eraisik S.	10.05.2025	40.1.	Peamine tagasiside on, et lisaks jalakäijate- ja ratturite taristule ning võimalikult rohkele ja mitmekesisele haljastusele oleks lahendused eakatele, sh rohkelt pinke kus istuda ja varjulisi pinke/teelõike (nt puudevilius) mis kaitseks päikese eest. Lisaks transiidile võiks olla ruum ka ajaveetmisruum, ehk sopikese ja lahendused aja veetmiseks ning haljastus mis eraldab sõidutee kaitsmaks müra eest. Olen ka arvamusel et voolav vesi - väikesed purskaevud jmt - annab ruumile palju kvaliteeti juurde ja pakub meeltele lõõgastust.	Täname ettepanekute eest! Teie poolt toodud ettepanekud on ka projekti üheks eesmärgiks kujundada peatänaval meeldiv tänavaruum, milles soovitakse ka pikemalt viibida ning mida ei kasutataks vaid läbisõiduks. Viibimisruumi atraktiivsemaks muutmata lahenduste loomisel arvestatakse erinevate eagruppidega, lisaks eakatele ka näiteks noortega. Lõplik lahendus selgub projekteerimise käigus (mh haljastuse lahendus koostöös maastikuarhitektiga). Täiendavate purskaevude loomise võimalikkust kaalutakse projekteerimise käigus.
41.	Eraisik V. O.	10.05.2025	41.1.	Kuigi sõidan palju jalgrattaga, mulle meeldiks, et autod EI oleks diskrimineeritud.....	Täname arvamuse eest! Autodele jääb läbivalt 1+1 sõidurada, seega on võimalik ka edaspidi vastaval lõigul autoga liigelda. Linna arengustrateegia "Tallinn 2035" kohaselt on üheks eesmärgiks edendada säästlikku liikumist ning luua head kergliiklusühendused, suurendades seeläbi aktiivsete liikumisviiside osakaalu, soodustades tervislikke eluviise ning vähendades autoliikluse osakaalu kesklinnas.
42.	Eraisik A. M.	11.05.2025	42.1.	Palju rohkem rohelust palun!! Palju-palju murualasid, puid ja põõsaid, mitte kivikattega teesid. Rohelus täidab linnaruumi ning tühjad alad, loob kohti kus mõnusaltpuul istuda palava päikese käest. Lihtsalt ohtras koguses rohelust palun :)	Täname arvamuse eest! Projekteerimise käigus nähakse ette terviklik lahendus koos haljastusega koostöös maastikuarhitektiga. Eesmärk on sillutatud alade osakaalu pigem vähendada, arvestades võimalusel looduslähedaste sadevee ärajuhtimise võimalustega.
43.	Eraisik K. K.	11.05.2025	43.1.	Palun kindlasti visioonis arvestada, et kuus kuus aastat on talvekliima ja et see on trammi-bassi magistrate, mille sõbralikkus on näiline ja lastele ohtlik. Ma teeks jalakäijale kogu linna, v.a peamagistraalid.	Projekti eesmärk on tagada kõigi liiklejagruppide ohutu ja mugav liiklemine ja luues iga liiklejagrupile oma liikumisruumi koos selle selge tähistusega - rajatakse ühistranspordi ühisrajad, kõnni- ja rattateed, autodele jääb läbivalt 1+1 sõidurada. Kindlasti arvestatakse ka jalakäijaga kui kõige nõrgemas positsioonis oleva liiklejagrupiga. Projekti eesmärk on luua rohkem meeldivat viibimisruumi, lisades linnamööblit, nii kõrg- kui madalhaljastust jm elemente, mis soodustaks ka rohkem jalgsi liikumist.
44.	Eraisik I. M.	12.05.2025	44.1.	Põhipunktid: Tõsta ühesuunaliste jalgrattateede laiused 2-le meetrile, nii nagu on projekteerimistingimustes mainitud. Hetkel on mingil põhjusel need igal pool asendiplaanides vaid 1,5 m, kuigi projekteerimistingimused ütlevad selgelt, et 2 m on miinimum.	Juhime tähelepanu, et praeguses etapis on tegemist eskiisjoonisega. Nii Tallinna Transpordiameti kui Tallinna Linnaplaneerimise Ameti tingimustes on nõue tagada min 2 m rattatee laius. Rattateede laiuse projekteerimisel lähtutakse standardist EVS 843 Linnatänavad, mille kohaselt on tavapärase minimaalne rattatee laius 2 m, erandjuhtudel võib see olla 1,5 m. Rattastrateegia 2018-2027 kohaselt on ühesuunalise rattatee laius 1,5-2 m (suure ratturite hulgaga aladel enam). Edasises projekteerimises arvestatakse rattatee projekteerimisel min 2 m laiusega. Lõplik lahendus täpsustub projekteerimise käigus, kitsamatest kohtadest võib olla vajadus erandiks.
			44.2.	Lisada kas ainult jalgrattahoidikud, või kombineeritud jalgrattahoidikud + kergliikuriparkla, mis võimaldavad lukustada vähemalt 5-10 ratast ja 5-10 kergliikurit (kui tegemist on kombineeritud parklaga). Jalgrattahoidikud / kergliikuriparklad peaksid asuma iga 25-150 meetri tagant - eriti seal, kus vajadus võib eriti kõrge olla, näiteks - ristmike ja äripindade, kultuur- ja meelelahutusasutuste, jne. vahetus läheduses; (elu-)hoonete sissepääsude juures ning ÜT peatuste lähedustikus). Eskiisidel on sobivaimad kohad märgitud (hele-)roheline värviga.	Jalgrattamööbel kindlasti tuleb, täpsemad asukohad selguvad edaspidise projekteerimise käigus. Võimalusel arvestatakse märgitud asukohtaettepanekutega.
			44.3.	Lisada ja kohandada mitmed jalgrattateed ja liikluskorraldust (vt. allpool detailset kirjeldust mõlema asendiplaani kohta ja lisatud pilti, millel on rattateed märgitud punaste joontega). Lisaks: teha jalgrattateede ristumiskohtade "nurgad" ümaramateks (eskiisidel on need mingil põhjusel kandiiseld) ja jalgrattateede üleilide "sujuvamateks".	Projekteerimisel arvestatakse, et planeeritav jalgrattatee oleks võimalikult loogiline ja sujuv. Edaspidise projekteerimise käigus jalgrattateede geometria täpsustub.

			Pärnu mnt asendiplaan: - Lisada ühesuunalised jalgrattateed nii Vabaduse väljakult Estonia pst suunas kulgeval (ja vastupidi), kui ka Pärnu mnt-lt Narva mnt suunas (sh. Pärnu mnt endal - enne ristmiku). - Muuta Pärnu mnt-lt "maandumis" stiilis pööre Estonia pst-le 90-kraadiseks ja tõsta see tänava keskele, mis oleks nii tunduvalt turvalisem, kui ka võimaldaks turvalist rattaga pööret Pärnu mnt-lt Estonia pst-le. - Lisada Pärnu mnt-lt Narva mnt suunas suunduval trajektoorigi (sh enne Vabaduse väljaku ristmiku) rattatee. - Muuta Estonia pst-l Vabaduse väljaku suunas suunduv jalgrattatee ühesuunaliseks ja luua ristmiku ületamiseks vastav jalgrattatee, ning tõsta jalgrattatee rohkem sõidutee äärde - Muuta Pärnu mnt-l (Narva mnt suunas; ja vastupidi) asuvad jalgrattateed 2 m laiusteks, nii nagu seda projekti eelnõu ettenäeb - hetkel on nad põhjuseta tehtud vaid 1,5 m laiusteks - Muuta Pärnu mnt-l Vabaduse väljaku ristmiku suunas suunduv jalgrattatee üleminek (trammipeatuse ülekäigu juures) sujuvaks - Lisada G.Otsa tänava ja Väike Karja ristmikule Pärnu mnt-d ületavad jalgrattateed - Lisada G.Otsa tänavale jalgrattateed - Muuta G.Otsa tänav üherealiseks, kui ühesuunalisteks rattateedeks ei ole piisavalt ruumi - Lisada Eesti Draamateatri ees/kõrval asuvate trammipeatuste juurde jalgrattateed mõlema ülekäigu juurde, mis asuvad otstes (Pärnu mnt ületamiseks) - Viru väljaku ristmikule ja sellega vahetus läheduses paiknevatel aladel luua jalgrattateed sebrast mõlemale poole (tee ületamiseks). - Lisada ühesuunalised jalgrattateed Tammsaare parki, nii et need ühendaksid Pärnu / Narva mnt Estonia pst-lt asuva jalgrattateega. - Muuta Viru väljaku / ringi jalgrattastele mõeldud teeületuskohad, nihutades neid - üks Pärnu mnt, ja teine Narva mnt suunas. - Lisada kas kombineeritud (jalgrattahoidikud + kergliikuriparkla), või ainult rattahoidikud, mis võimaldavad lukustada vähemalt 5-10 ratas (ja 5-10 kergliikurit - kui tegemist on kombineeritud parklaga), või enam, järgmistesse kohtadesse (märgitud pildil (hele-)rohelistega): -- Vabadus väljak 3 esine -- Pärnu mnt ja Vabaduse väljaku Jaani kiriku poolsele alale -- Tallinna Inglise Kolledži ette ja kõrvale -- Estonia pst ja Pärnu mnt--Pärnu mnt ja Estonia pst vahelisele nurga alale -- Vabaduse väljak 1a ja Suur-Karja tn vahelisele alale (x3) -- Pärnu mnt ja Suur-Karja vahelisele nurgaalale -- Pärnu mnt 7 ja G.Otsa tänava vahelisele alale -- "Eesti Draamateatri" nurgaalale (mis jääb Tammsaare pargi poole) ja Pärnu mnt-st teisele poole -- Maakonnaliinide ja varu parkimiskohtade ning ajutiste parkimiskohtade vahelisele alale -- Viru tn alguses paiknevale alale (x3) ja teisele poole Pärnu mnt-st (ülekäigu läheduses) Tammsaare pargi alguses (x2) -- Tammsaare pargis asuva WC kõrvale --Viru Keskuse sissepääsu ja terrasside ees (x4) --Viru Keskuse nurga peal	Täname kaasa mõtlema, olete esitanud väga põhjalikud ettepanekud! Esitatud ettepanekute võimalikkust kaalutakse projekteerimisel ning võimalusel kindlasti arvestatakse. Edaspidise projekteerimise käigus jalgrattateede geometria täpsustub.
			Pärnu mnt joonised 	Vt vastust punktis 44.4.

			Narva mnt Asendiplaan: - Lisada kas kombineeritud (jalgrattahoidikud + kergliikuriparkla), või ainult rattahoidikud, mis võimaldavad lukustada vähemalt 5-10 ratas (ja 5-10 kergliikurit - kui tegemist on kombineeritud parklaga), või enam, järgmistesse kohtadesse (märgitud kaardil helerohelisega): --Restoran Tai Boh kõrvale --Mere pst 3 tänaval - rattatee kõrvale --Inseneri tn ja Mere pst nurgale --EuroPark EP112 kõrval asuvale alale --Viru väljak 2 hoone ja Mere puiestee vahelisele alale (x2) --Viru väljak 2 hoone ja ristmiku vahelisele / esisele alale (x2) --Postimaja keskuse ja Narva mnt 1b tänav nurgale --Postimaja keskuse ja Hobujaama tänav nurgale --Viru keskuse Postimaja keskuse poolele küljele --Narva mnt 5 esisele platsile (x2)--Narva mnt 7 ja rattatee vahelisele alale --Narva mnt 4, 6 ja 9 ees kulgevatele rattateede ja sõiduteede vahele --Narva mnt 8 nurgale --Narva mnt 11 ja Narva mnt 12 kõnniteede ja jalgrattateede vaheliste aladele -Jalgrattatee viia sõiduteele lähemale ja lisada eraldav ala nii sõidutee, kui ka jalakäijate ala vahele, eelkõige järgmistel lõikudel (pildil märgitud punasega): --Hobujaama -> Narva mnt trajektoiril (Pärnu mnt suunas) --Narva mnt (Pärnu mnt suunas) -> Hobujaama trajektoiril -Lisada Narva mnt ületamiseks jalgrattatee ala Narva mnt ja Hobujaama ristmikul -Lisada Maneeži tänavale ühesuunalised rattateed -Lisada jalgrattateed mõlemale poole Narva mnt jalakäijate ületamise kohale (Narva mnt 7b / 7c - Maneeži tn 1 / Narva mnt 6 / Narva mnt 10 / 11	Täname kaasa mõtlemast, olete esitanud väga põhjalikud ettepanekud! Esitatud ettepanekute võimalikkust kaalutakse projekteerimisel ning võimalusel kindlasti arvestatakse. Edaspidise projekteerimise käigus jalgrattateede geometria täpsustub.	
			Narva mnt joonised ja näited jalgratta hoiukohtadest   Näited kombineeritud jalgratta hoiukohtadest, mille kõrval on ka kergliikurite parkimiskohad:	Vt vastust punktis 44.5.	
45.	Eraisik J. E. E.	12.05.2025	45.1.	Ühesuunalised rattateed peavad olema kahemeetrised ja jalgrattaparklaid peab juurde projekteerima. Jalgrataste teeületuskohti on ka liiga vähe.	Nii Tallinna Transpordiameti kui Tallinna Linnaplaneerimise Ameti tingimustes on nõue tagada min 2 m rattatee laius. Rattateede laiuse projekteerimisel lähtutakse standardist EVS 843 Linnatänavad, mille kohaselt on tavapärane minimaalne rattatee laius 2 m, kitsastes kohtades erandjuhtudel võib see olla 1,5 m. Rattastrateegia 2018-2027 kohaselt on ühesuunalise rattatee laius 1,5-2 m (suure ratturite hulgaga aladel enam). Edasises projekteerimises arvestatakse rattatee projekteerimisel min 2 m laiusega. Lõplik lahendus täpsustub projekteerimise käigus, kitsamatest kohtades võib olla vajadus erandiks. Projekteeritakse ka jalgrattaparklaid juurde. Jalgrataste teeületuskohtade arv ja täpsemad asukohad selguvad edaspidise projekteerimise käigus.
46.	Eraisik L. F.	13.05.2025	46.1.	Palun arvestada rattateede ettepanekud siit Ilja Mitrofanov koostatud: https://www.facebook.com/share/p/1AMhfVHE21/?mibextid=wwXifr	Täname arvamuse eest! Vt vastust punktis 44.

47.	Eraisik H.	13.05.2025	47.1.	Rohkem haljastust projekti ja piirkirrus 20km/h, asfaltit mitte panna ja sõidutee teha graniitkividest, et autojuhid ei saaks kihutada. Võiks olla kõnniteed ja rattateed laiemad	Projektkiiruseks on valitud 30 km/h. Samuti saavad autode sõidurajad olema suhteliselt kitsad, kuni 3 m laiused ja disainitud füüsiliste lahendustega toetama kiirust kuni 30 km/h (tõstetud ülekäigud, peatuse ooteplatvormid vm). Peatänava ruumiline keskkond saab olema piisavalt elementiderohke, mis soodustab madalat sõidukiirust. Graniitkividest sõiduteed pigem ei eelistata (müraallikas), kui seda rajatakse, siis vaid teatud kohtades.
		16.05.2025	47.2.	Ülekäigurada võiks olla sõidutee muust osast kõrgem ja graniitkividest laotud. Säilitage palun kõrghaljastus ja olemasolev haljastus. Piirkirrus võiks olla autodel 20-30km/h ja võimalikult kitsas tee, et ei tekiks võimalust kihutamiseks	Vt ka vastust punktis 47.1. Projektiga on planeeritud ülekäigurajad rajada tõstetuna sõiduteest. Kas ülekäigurajad tulevad asfaldist või sillutatakse või tuuakse kuidagi teistmoodi esile - see selgub edaspidise projekteerimise käigus.
48.	Eraisik K. L.	13.05.2025	48.1.	Suurim probleem on viru ringi asukohas ning ümbritsevates kohtades varjude puudumine. Plaan järgi on küll ilus ja palju kõnniteed kuid kõik on varjestamata. Suvistel päevadel tõuseb asfaldi temperatuur vähemalt 35 kraadini. See tähendab, et sinna on vaja panna parimal juhul puid või kui puid ei saa panna siis midagi vertikaalset, mis võib teatud nurkade all varjusid tekitada. Lisaks aitab ka nt peenarde olemasolu, kus kasvavad aasalilled mis nõuaksid võimalikult vähe hoolt. Ümbritsema peaks peenraid seljuhul metallist piiretega, et arvestada talvise aja lumemasinaid.	Täname ettepaneku eest! Projekteerimise käigus nähakse ette terviklik lahendus koos haljastusega, haljastuse lahendus selgub projekteerimise käigus koostöös maastikuarhitektiga. Projektiga nähakse ette nii kõrg- kui madalhaljastust. Klassikalisi teepeirideid ei planeerita - linnaruumi hoolduse, sh lumekoristuse teema on selle projekti juures üks olulisi aspekte, millega kindlasti peab arvestama.
49.	Eraisik K. J.	13.05.2025	49.1.	1. Haljasalade ümber palun planeerida piire, kuna alati leidub kedagi, kes hakkavad üle nõ "nurkade" käima. Ja kahjuks ka autosid, kes hakkavad haljasaladel parkima.	Parkimine/peatumine kõnniteel, jalgrattateel või haljasalal on teada probleem, mistõttu pööratakse sellele projekteerimisel täiendavat tähelepanu. Klassikalisi teepeirideid ei planeerita. Sõiduautode rajad eraldatakse äärekiviga kogu tänava pikkuses, samuti rajatakse haljasalad sõidutee ja kergliikusetee vahele. Vastavalt muutuva tänavaristlõikega võetakse kasutusele lahendused (nt kõrguslik eraldatus, puhvri loomine linnamööbliga vm), mis takistavad peatumist/parkimist selleks mitte ette nähtud kohtades. Lõplik lahendus täpsustub projekteerimise käigus.
			49.2.	2. Haljastuses kasutage palju erinevaid taimi, et oleks ilus ja esinduslik. Mitte ainult kõige odavamaid ja kõige väiksemaid. Tondi ülesõit on näide sellest, millist haljastust ei peaks tegema.	Täname ettepaneku ja tagasiside eest! Kindlasti on projektis tähelepanu all haljastus, mis on oluline osa meeldiva viibimisruumi loomisest. Eelistatakse kõrghaljastust, kuid rajatakse ka madalhaljastust. Liikide valik täpsustub koostöös maastikuarhitektiga, selline detailsuste kuulub projekteerimise etappi.
			49.3.	3. Samuti ei tohiks ühtegi puud maha võtta Viru ringi ja Postimaja ümbruses, ainus mida tasub kaaluda on ümberistutus	Esmane eesmärk on Viru ringi ja Postimaja juures olevat kõrghaljastust säilitada. Projekti eesmärk on haljastusega ühtlustada hoonefronti arhitektuurset üldilmet, vähendada valgusreostust hoonetes, luua jalakäijatele ja jalgratturitele puhver liiklusrumade häirivuse ja õhusaaste vähendamiseks ning aeglustada sadevee imbust. Kui projekteerimise käigus selgub, et olemasolevat kõrghaljastust säilitada pole võimalik, siis istutatakse puud võimalusel ümber või teostatakse asendusistutus (vt projekteerimistingimuste punkt 6.3).
			49.4.	4. Rattatee tuleks kavandada sõidutee kõrvale nii, et neid kahte eraldab äärekivi. Pole vaja kuhugi kaugele rattateed viia. Kõige mugavam on sõita siis, kui liiklus on selge ja arusaadav. Sõidutee-kõnnitee-rattatee on halb lahendus, peaks olema sõidutee-rattatee-kõnnitee.	Täname ettepaneku eest! Projektis lahendataksegi liikumisruum sõidutee-rattatee-kõnnitee loogikas. Projekti üheks eesmärgiks ongi tagada kõigi liiklejagruppide ohutu ja mugav liikumine, luues iga liiklejagrupile oma liikumisruumi koos selle selge tähistusega. Sõiduautode rajad eraldatakse äärekiviga kogu tänava pikkuses, samuti rajatakse haljasalad sõidutee ja kergliikusetee vahele. Lõplik lahendus täpsustub projekteerimise käigus.
			49.5.	5. Rattateedel punast värvi mitte kasutada	Kuna rattateed saavad olema korralikult eraldatud nii visuaalselt kui ka füüsiliselt, siis pole tarvidust neid punase värviga eraldi esile tuua. Hetkel on arhitektid ette näinud, et rattatee tuleb tavalisest asfaltbetoonist. Üldjuhul üritatakse vältida asfaldi punaseks värvimist ja lahendada see muudmoodi (erinev katend, tasapinnaline eraldatus, puhverala vm), aga mingites platististes olukordades võib see siiski olla vajalik.
50.	Eraisik M.	13.05.2025	50.1.	Tundub väga mõistlik projekt, loob inimsõbralikumat linnaruumi keskkonnas ja seetõttu toetan.	Täname toetava arvamuse eest!
51.	Eraisik K. O.	14.05.2025	51.1.	Tere Kas projektis plaanitakse kasutada ka nutikaid lahendusi? Turul on hetkel olemas väga huvitavad linna elemente.Näiteks kergliikurite laadid / remondijaamad tasuta laadimiseks ning iseseisvaks remondiks.Samuti ZANO linnamööbli tootja pakub nutikad pingid päikese paneelidega, kus on ka USB pesad nutiseadmete laadimiseks, WiFi moodulid jne Muidugi oluline, et nad oleksid vandalismikindlad. Aitäh!	Täname ettepanekute eest! Nutikate lahenduste võimalikkus tuleb edaspidise projekteerimise käigus kindlasti arutluse alla.
52.	Eraisik M.	14.05.2025	52.1.	Rohkem rohelust ja palun keelata uuel Peatänaval see kohutav välireklaam. Vahel tahaks jalutada ja vaadata vastutevaid inimesi või pöösaid, mitte ainult kontrollimata reklaame, mis suruvad ennast meile näkku	Kindlasti on projektis tähelepanu all haljastus, mis on oluline osa meeldiva viibimisruumi loomisest. Eelistatud on kõrghaljastust, kuid rajatakse ka madalhaljastust. Projekteerimise käigus nähakse ette terviklik lahendus koos haljastusega koostöös maastikuarhitektiga. Peatänava projekti raames on oluline ka visuaalse müra vähendamine ja võimalikult õdusa tänavaruumi loomine. Paraku olemasolevate lepingute tõttu selle ettepanekuga suurel määral arvestada ei saa, küll aga hinnatakse välireklaamide sobivust tänavaruumi üldpildi uute taotluste puhul.
53.	Eraisik H. M.	15.05.2025	53.1.	Fooridele ja teistele liikluskäikidele jms võimalus mitte kavandada portaale, sest need ei ole sobilikud kesklinna linnaruumi. Võimalikult palju kombineerida erinevaid liikluskorraldusvahendite, fooride ja tänavavalgustuse poste, et vähendada postide koguarvu. Kavandada võimalikult vähe liikluskäike ja foore.	Peatänava projekti raames on oluline ka visuaalse müra vähendamine ja võimalikult õdusa tänavaruumi loomine. Liikluskäikide ja tänavavalgustuse postid projekteeritakse vastavalt vajadusele, arvestades kehtivate nõuetega. Kui osutub võimalikuks projektiga seonduvaid liikluskorraldusvahendeid kombineerida, siis võimalusel seda tehakse.
54.	Eraisik D. R.	15.05.2025	54.1.	Tallinna transpordiameti tehnilised tingimused on kirjas: 3.2. Pööratel ja ristmikel, kus sõidukiirus võib ulatuda üle 20 km/h ei ole sillutuskivide kasutamine soovitatav. 3.3. Ristmikutel, kuhu on liiklusohutuse tagamiseks vajalik rajada teekatemärgistust ei ole võimalik ette näha sillutuskivi kasutamist. (Kas ei ole võimalik sellisel juhul kasutada teist värvi sillutuskivi?)	Tegemist on Tallinna Transpordiameti üldiste tehniliste tingimustega, mis kohandatakse vastavalt projektile. Tallinna Transpordiamet on esitanud ka konkreetsed tingimused peatänava rekonstrueerimiseks (vt lisa 5). Projekteerimise käigus tehakse koostööd Tallinna Transpordiametiga ning lõplik lahendus selgub projekteerimise käigus.
			54.2.	3.4. Kiirusel alla 70 km/h kiirusmuuteraida ei kavandata. Kanaliseeritud vaba parempöörderaja võib kavandada juhul, kui jalakäijate ja jalgratturite liikumissuunad mootorsõidukite liiklusega ei lõiku. (Parempöörderada on osa maantee infrast, kasutab linnas liiga palju linnaruumi ja peab olema välistatud linna sees)	Tegemist on Tallinna Transpordiameti üldiste tehniliste tingimustega, mis kohandatakse vastavalt projektile. Tallinna Transpordiamet on esitanud ka konkreetsed tingimused peatänava rekonstrueerimiseks (vt lisa 5). Projekteerimise käigus tehakse koostööd Tallinna Transpordiametiga ning lõplik lahendus selgub projekteerimise käigus.

			54.3.	4.1. Avatud bussipeatuse tasku sügavus ≥ 3,25 m. (Milleks on vajalikud bussipeatuse taskud peatänaval kui ruumi on niigi vähe. Tuleb veenduda et ühistransport ei dubleeri üks teist. Tramm peab võtma endale suurem osa vajadusest tänaval ja teised bussid veavad kasutajad trammi juurde)	Tegemist on Tallinna Transpordiameti üldiste tehniliste tingimustega, mis kohandatakse vastavalt projektile. Tallinna Transpordiamet on esitanud ka konkreetsed tingimused peatänaval rekonstrueerimiseks (vt lisa 5). Projekteerimise käigus tehakse koostööd Tallinna Transpordiametiga ning lõplik lahendus selgub projekteerimise käigus.
			54.4.	6.2.2. Seireandurite paigaldamiseks tuleb kasutada eelkõige olemasolevaid või projekteeritavaid Tallinna Transpordiameti konsoole ja portaale ning nendele kinnitada seireandurid koos lisaseadmetega. (Miks on valitud kõige ruumiraskav, visuaalse mära tekitav variant autode lugemiseks. Kas ei saa sama tulemust kätte näiteks induktiivsete anduritega sõidutee sees? Palju parem lahendus on kaamerate kasutamist mis loevad mitte ainult autod vaid ka teiste liiklejate andmed)	Tegemist on Tallinna Transpordiameti üldiste tehniliste tingimustega, mis kohandatakse vastavalt projektile. Tallinna Transpordiamet on esitanud ka konkreetsed tingimused peatänaval rekonstrueerimiseks (vt lisa 5). Projekteerimise käigus tehakse koostööd Tallinna Transpordiametiga ning lõplik lahendus selgub projekteerimise käigus.
			54.5.	6.2.5. Andurite asukoht peab olema sõiduradade kohal, sõiduteesse paigaldatavate andurite paigaldus ei ole lubatud. (Miks on selline keeld? Kas ei oleks juba viimane aeg välistada uut "toru pornot" tekkitamist mis on mõeldud maanteeledele?)	Tegemist on Tallinna Transpordiameti üldiste tehniliste tingimustega, mis kohandatakse vastavalt projektile. Tallinna Transpordiamet on esitanud ka konkreetsed tingimused peatänaval rekonstrueerimiseks (vt lisa 5). Projekteerimise käigus tehakse koostööd Tallinna Transpordiametiga ning lõplik lahendus selgub projekteerimise käigus.
			54.6.	Lisa 1 ÜHISÕIDUKI PEATUSE KAVANDAMISE PÕHIMÕTTE Prioriteet nt 3b Liiklussageduse (tiptunni) puhul on põhimõtte järgmine: • Kui liiklussagedus on >150 autot/tunnis, on ühistranspordi seisukohast avatud tasku vajadus. • Kui liiklussagedus on ≤150 autot/tunnis, puudub ühistranspordi seisukohast avatud tasku vajadus. Busside väljumissageduse puhul on põhimõtte järgmine: • Kui busside väljumissagedused peatusest on vähemalt 4 väljumist tunnis, on ühistranspordi seisukohast avatud tasku vajadus. Kui busside väljumissagedused peatusest on 3 ja vähem väljumist tunnis, puudub ühistranspordi seisukohast avatud tasku vajadus. (Miks selline valem on? Tavaliselt kui on rohkem bussi kasutab peatust siis kiiruse parandamiseks tuleb vältida bussi tasku ja taskust välja sõitmist)	Tegemist on Tallinna Transpordiameti üldiste tehniliste tingimustega, mis kohandatakse vastavalt projektile. Tallinna Transpordiamet on esitanud ka konkreetsed tingimused peatänaval rekonstrueerimiseks (vt lisa 5). Projekteerimise käigus tehakse koostööd Tallinna Transpordiametiga ning lõplik lahendus selgub projekteerimise käigus.
			54.7.	Prioriteet nr 4 Sõiduaudode parema läbilaskvuse ja mugavuse nimel ei ole lubatud peatuselahenduse muutmine, kui selle tulemusel halveneb säästlikumate liikumisviiside liikumisruum – liikumisruum aheneb, täiendavad konfliktipunktid jne. (Kuidas on samas tekstis kirjas et sõiduaudode läbilaskvuse nimel ei ole lubatud peatuse lahenduse muutmine ja samas peatuste tasku planeerimisel (Prioriteet 3) arvestatakse autode arvu tunnis alusel?)	Tegemist on Tallinna Transpordiameti üldiste tehniliste tingimustega, mis kohandatakse vastavalt projektile. Tallinna Transpordiamet on esitanud ka konkreetsed tingimused peatänaval rekonstrueerimiseks (vt lisa 5). Projekteerimise käigus tehakse koostööd Tallinna Transpordiametiga ning lõplik lahendus selgub projekteerimise käigus.
55.	Eraisik C. A.	15.05.2025	55.1.	Linna on tekkinud palju platse ja väljakuid, kus noored tahaksid aga veeta ja näiteks rulaga sõita, kuid see on neile keelatud. Palun kaaluda projekteerimistingimustes lisamist, et juhul kui projektis on selliseid äärekeive, ääri vms, kus potentsiaalselt võiksid rulatajad sõitmisevõimaluse leida, siis need oleksid piisava tugvusklassiga, et ei peaks hiljem keelumärke ja metallist takistusi paigaldama hakkama. Kui eesmärk on luua ruumi, kus kõik inimesed viibida tahaksid, siis taolised pisidetailid on olulised. Et lastel oleks hea viibida ka mujal kui mänguväljakul, et vanemad inimesed jõuaksid rahulikult rohelisega teed ületada, et noori ei aetaks iga väiksemagi kogunemise peale laiali, et inimestel oleks koht kuhu ratast jätta, et oleks koht kuhu taksoit tellida, koht kuhu talvel lund lükata jne.	Täname ettepanekute eest! Nendega arvestatakse terviklahenduse loomisel, selline detailsaste (äärekeivide tugvusklassi valik) kuulub projekteerimise etappi. Teie poolt toodud ettepanekud on ka projekti üheks eesmärgiks kujundada peatänaval meeldiv tänavaru, milles soovitakse ka pikemalt viibida ning mida ei kasutataks vaid läbisõiduks. Viibimisruumi atraktiivsemaks muutmise lahenduste loomisel arvestatakse erinevate eagruppidega, sh noortega. Rajatakse täiendavaid jalgrattaparklaid, ohutusaared ning sõiduaudode peatumiskohti. Edasise projekteerimise käigus on ette nähtud teostada veel kord liikluslahenduse analüüs, et saada võimalikult hea lahendus kõikidele liiklejagruppidele. Lumekoristuse teenuse tagamiseks kaasatakse projekteerimisel linnakeskkonna korrahoiu spetsialistid. Lõplik lahendus (linnamööbel, erinevad elemendid - kui palju ja kuhu jne) selgub projekteerimise käigus.
56.	Eraisik H. M.	15.05.2025	56.1.	1. Palun Peatänaval piirkond kindlustada piisaval arvul ööpäevaringselt avatud tualettidega.	Täname ettepanekute eest! Avalike tualettide loomise võimalikkust (nt viibimisruumide läheduses) kaalutakse projekteerimise käigus. Lõplik lahendus täpsustub projekteerimise käigus.
			56.2.	2. Rattaparklad palun varustada kliimakindlate varikatuste ja elektritoitega särtsurastate laadimiseks.	Igas kohas kindlasti mitte, kuid teatud kohtades kaalutakse selliste funktsionaalsustega rattaparklate loomist. Lõplik lahendus täpsustub projekteerimise käigus.
			56.3.	3. Ilupildid ja renderdused palun koostada kõiki nelja Eestis esindatud aastaga kajastavalt.Tänan!	Täname hea mõtte eest! Võimalusel arvestatakse sellega järgmistes etappides.
57.	Eraisik U.	15.05.2025	57.1.	Narva mnt osa, mis on Tallinna Ülikoolist kuni vanalinna, on tänu kõrgetele hoonetele väga tuuline ja ebameeldiv. Hooned blokeerivad päikese enamuse päevast suuremal osal sellel tänaval. Kes tahab seal külma tuule käes tänaval jalutada? Või veel hullem välikohvikus istuda. Kõnniteed on seal piisavalt laiad, mahuvad nii rattad kui inimesed liikuma. Näeb välja ka enam vähem esteetiline. Peate tegema Piritalt tulevate autode jaoks teise pöörde Liivalaiale veel ja kaks sõidurada Narva mntele. Et ei oleks ummikuid ja tossavaid autosid, kuna te nüüd sinna rohkem inimesi üritate meelitada. Palun ärge raisake raha mõtetutele! Paremt kasutage see raha, et siluda kõik tänavate üleminekud asfaltiga samale tasemele, et ratastoolide ja lastevankritega liikejad saaksid tänavatel suuremate probleemideta hakkama!	Täname arvamuse eest! Edasise projekteerimise käigus on ette nähtud teostada veel kord liikluslahenduse analüüs, et saada võimalikult hea lahendus kõikidele liiklejagruppidele, arvestades nii projekteerimisel kui ehituse kavandamisel ka teiste tänavate liiklusvoogudega ning käimasolevate töödega teistel tänavatel. Sõiduradade arv on aga eeskis juba määratud ning läbinud varasemat teostatud liikluslahenduse analüüsi. Sõiduaudodele jääb läbivalt 1+1 sõidurada. Tänavaprojekt lahenduses pööratakse tähelepanu ka üleminekutele.
58.	Eraisik M.	15.05.2025	58.1.	Käin tihti seal kandis,kesklinn lemmik linnaosa	Täname positiivse tagasiside eest!
59.	Eraisik A. V.	15.05.2025	59.1.	Tere,Draamateatrist viru ringini võiks jääb arusaamatuks, kas sõiduaudote liiklus planeeritakse täielikult sulgeda või pole arvestatud liinibusside hulga, mis täna peatuseid kasutab. Kuidas toimub tiptunnil busside reastumine? Kuidas toimub tiptunnil pääste liikumine? Kas oleks mõeldav, et teetress ei oleks ülekitsendatud, äkki tõde laiu kuskil praeguse olukorra ja projekt lahenduse vahepeal?	Projekteerimise käigus täpsustatakse liikluslahendust, kuid tänavaliik Draamateatrist Viru ringini jääb tavalikkusele avatuks. Projekti üheks eesmärgiks on tagada kõigi liiklejagruppidele ohutu ja mugav liikumine, luues iga liiklejagrupile oma liikumisruumi koos selle selge tähistusega. Edasise projekteerimise käigus on ette nähtud teostada veel kord liikluslahenduse analüüs, et saada võimalikult hea lahendus kõikidele liiklejagruppidele, arvestades nii projekteerimisel kui ehituse kavandamisel ka teiste tänavate liiklusvoogudega ning käimasolevate töödega teistel tänavatel. Kõik liikumisruumid jäävad, kuid kitsastes kohtades on võimalik, et mingid liiklejagrupid peavad liikumisruumi jagama. Operatiivisõidukid saavad kasutada nii sõiduradasid kui ühistranspordiradasid.
60.	Eesti Autotranspordi Liit	16.05.2025	60.1.	Autoliikluse vajaliku läbilaskevõime arvestamisel on Tallinn 2035 arengustrateegia ja Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava asemel vaja eeskätt lähtuda mootorsõidukite tegelikust hulgast.Täna on Tallinn 2035 ning ka säästva liikuvuse kava olnud kasutusel mitu aastat, samuti on viidud regulaarselt läbi temaatilisi uuringuid elanike seas ja peaks olema juba võimalik prognoosida, millises ulatuses on nendes visioonidokumentides kuvatud soovid autoliikluse vähendamisele tegelikkuses realiseerumas ja millises ulatuses tuleb neid prognoose korrigeerida, mitte eeldada vaikimisi, et need igal juhul Peatänaval valmimise ajaks paika peavad. Samuti on liiklustiheduse prognoosimisel Peatänaval piirkonnas vajalik võtta arvesse, et paralleelselt on töös Liivalaia tänavaprojekteerimine, mis samuti liikluse läbilaskevõimet oluliselt vähendab ning seeläbi survet Peatänaval trassile tõenäoliselt kasvatab. Ülatoodud asjaolusid mitte arvesse võttes kasvavad südalinna liiklusuummikud, mida ei saa kindlasti keskkonnasäästlikuks pidada.	Edasise projekteerimise käigus on ette nähtud teostada veel kord liikluslahenduse analüüs, et saada võimalikult hea lahendus kõikidele liiklejagruppidele, arvestades nii projekteerimisel kui ehituse kavandamisel ka teiste tänavate liiklusvoogudega ning käimasolevate töödega teistel tänavatel. Sõiduradade arv on aga eeskis juba määratud ning läbinud varasemat teostatud liikluslahenduse analüüsi, autodele jääb läbivalt 1+1 sõidurada. Kõik liikumisruumid jäävad, kuid kitsastes kohtades on võimalik, et mingid liiklejagrupid peavad liikumisruumi jagama. Vt ka nt modaalojaotuse prognoosi Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kavas (https://www.rigiteataja.ee/akt/424112023019?leiaKehtiv).

61.	Eraisik K. R.	16.05.2025	61.1.	Tere! Projektis tuuakse välja, et arvestate jalakäiate, ratturite, piirkonna ettevõtjate huvidega, aga jäetakse täiesti minimata piirkonna elanike huvid! Tallinna vanalinn on ilmekaks näiteks, kust elanikud on minema kolinud, sest kodudele ligipääs sõiduvahendiga on muudetud võimatuks või äärmiselt ebamugavaks (kõik me ei ole igavesti noored). Pärnu mnt. lõigus, Viru-ja Vabaduse väljaku vahel, ei ole projektist lähtuvalt mingit võimalust kodu ees autoga peatuda või veel vähem parkida. Nendel majadele ei ole ka sisehoove, kus autosid hoida. Süda- ja kesklinna uutel hoonetel on parkimine lahendatud maja aluste parklatega, aga vanadel majadel selline võimalus puudub, Kuidas sellist ebavõrdsust lahendada?	Täname arvamuse eest! Piirkonna elanikele säilitatakse ligipääs, seda samuti operatiivõidukitele. Parkimine tuleb lahendada oma kinnistul ja/või parkismajades. Projektiga luuakse peatumiskohti, kuid mitte täiendavaid pikaajalisi parkimiskohti. Projekti üheks eesmärgiks on luua kaasaegne inimkeskne esindustänav, arendades aktiivseid ja säästvaid liikumisviise ja vähendades autoliikluse osakaalu eriti kesklinnas, sh sõiduautode parkimist (vt Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava: https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023019?leiaKehtiv).
			61.2.	Elan Pärnu mnt 6 majas 1983 aastast ja rohkem kui päevane liiklusring (p.s. ma ei ole automaniakk) häirib mind öiste piduliste lüüdmise. Projekt, sellise lahendusega, muudab ilmselt meie maja elanike rahuliku ööune võimatuks! Linn võiks rohkem arvestada igas vanuses kohalike elanike heaolu ja vajadustega, mitte lähtuda ainult ajaveetjatest ja rattaentusiastidest!	Mõistame muret, kuid öiste piduliste poolt tekitatavat häiringut käesolevate projekteerimistingimuste andmise või mitte andmisega kahjuks ei lahenda. Avalikku korda tagab Tallinna Munitsipaalpolitsei Amet või politsei.
62.	Eraisik E. J.	16.05.2025	62.1.	Väga hea, et lõpuks tehakse midagi ka kohalike elanike ja linna enda potentsiaali suurendamise jaoks. Musumäe juures olev autode ja taksode "hunnikud" ja Viru ringile suubuvad magistraalteed tuleb välja vahetada meeldiva ja inimliku linnaruumiga. Sellel marsruudil liiguvad igapäevaselt tuhanded inimesed jala, surutud kokku kitsastele kõnniteedele, rattateid pole ollagi. Autojuhtide peamine argument on, et kliima ei ole sobiv ja keegi ei hakka kasutama - kuigi kogu maailma praktika näitab, et kui tingimused luuakse, siis on ka kasutajad olemas ja efekt on hoopis vastupidine. Automagistraalide koht on äärelinnas, mitte kesklinnas.	Täname toetava arvamuse eest! Nõustume teie arvamusega.
63.	Eraisik L. L.	17.05.2025	63.1.	Esimene ettepanek on jätta vähemalt samas mahus autoliiklus kesklinna piirkonda alles.	Linna arengustrateegia "Tallinn 2035" kohaselt on üheks eesmärgiks edendada säästlikku liikumist ning luua head kergiliiklusühendused, suurendades seeläbi aktiivsete liikumisviiside osakaalu, soodustades terviseilke eluviise ning vähendades autoliikluse osakaalu kesklinnas. Autodele jääb läbivalt 1+1 sõidurada, seega on võimalik ka edaspidi vastavalt lõigul autoga liigelda.
			63.2.	Teine ettepanek on taastada autode kiirspiirang endiseks tagasi, ehk 50km/h.	Projektkiiruseks on valitud 30 km/h.
			63.3.	Kolmas ettepanek on rajada jalgratta taristu kõnniteede ja muru arvelt - seda on seal piirkonnas külluslikult.	Projekti eesmärk on olemasolevat haljastust võimalikult säilitada ning täiendavalt haljastust lisada. Haljastuse likvideerimine sõiduridade säilitamise eesmärgil ei ole kooskõlas linna arengustrateegiaga.
			63.4.	Neljäs ettepanek on tagandada Pärtel Peeter Pere ebakompetentsuse ja ebaloomuliku autovihkamise eest. See abilinnapea soovib oma poliitikaga inimeste liikumisvabadust piirata ja tekitatud olude sunnil rastele / renditranspordile sundida.	Teadmiseks võetud, arvamuse ei kuulu käesolevate projekteerimistingimuste konteksti.
64.	Eraisik M. P.	17.05.2025	64.1.	Autojuhina - tänavad peavad olema piisavalt kitsad, et kiirspiirang töötaks naturaalselt. Kui mure on busside pärast, pange nad koos trammidega veidi laiemale ühistranspordirajale. Kui mure on veokite, prügiautode, vms pärast, siis kõiki neid on ka väiksemas moodsus kui need mis Eestis tavaliselt kasutusel. Lihtsalt pange paika max laius ja las RagnSells jne ostavad omale mõned autod mis sobivad ka kesk- ja vanalinna liiklemiseks. Muide, Vana-Kalamaja tn on ideaalne näide tänavast, mille füüsilise ehitus juba paneb mind autojuhina tahtma sõita 20km/h või vähemgi. Poleks ühtegi liiklusmärki, ma sõidaks ikka nii kiiresti. Samas Kaarli pst 30km/h märk on naljanumber, absoluutselt keegi ei sõida seal alla 40km/h.	Täname tagasiside eest! Ühistranspordile tekivad ühisrajad, autodele jääb läbivalt 1+1 sõidurada. Projektkiiruseks on valitud 30 km/h. Autode sõidurajad olema suhteliselt kitsad, kuni 3 m laiused ja disainitud füüsiliste lahendustega toetama kiirust kuni 30 km/h (tõstetud ülekäigud, peatuse ooteplatvormid vm). Peatänav ruumiline keskkond saab olema piisavalt elementiderohke (linnamööbel, haljastus, ülestõstetud ülekäigurajad vm), mis soodustab madalat sõidukiirust.
65.	Eraisik M. T.	17.05.2025	65.1.	Soovin jälgida projekti kulgu.	Arvestada ning kaasata järgmistes etappides.
66.	Eraisik R.	17.05.2025	66.1.	Kuhu pargib auto kohalik elanik? Kes on maksnud parkimise eest. Kui panete tänava pealse kinni autodele, siis viige autod maa alla (parkimine).	Täname arvamuse eest! Piirkonna elanikele säilitatakse ligipääs, seda samuti operatiivõidukitele. Parkimine tuleb lahendada oma kinnistul ja/või parkismajades. Projektiga luuakse peatumiskohti, kuid mitte täiendavaid pikaajalisi parkimiskohti. Projekti üheks eesmärgiks on luua kaasaegne inimkeskne esindustänav, arendades aktiivseid ja säästvaid liikumisviise ja vähendades autoliikluse osakaalu eriti kesklinnas, sh sõiduautode parkimist (vt Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava: https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023019?leiaKehtiv).
67.	Eraisik S. H.	19.05.2025	67.1.	Peatatänav projektis tekitab suurt muret plaan ulatuslikult mootorsõidukiliiklust piirata. Helsingis on nähtud näiteid, kuidas kesklinna liikluse sulgemine on viinud äärmiselt tegevuse häbimüümisel, ning sarnased tendentsid on juba Tallinnaski märgatavad. Elanikkond vananeb, liikumisvajadused on erinevad ning paljude jaoks on auto endiselt igapäevaelus hädavajalik. Projekti vahetus läheduses asub juba mitu ala – näiteks Laikmaa tänav ääres –, mis on ala- või mittetäielikus kasutuses, kuhu ei ole suudetud tuua toimivat ärist ega muud sisu. Selliste alade lisamine ei paranda iseenesest linnaosa toimivust ega atraktiivsust. Kavandatud lahendus näib eemaldavat osa parkimis- ja peatumiskohtadest, mis on selles piirkonnas tegutsevatele ettevõtetele ja teenindusasutustele hädavajalikud. Samuti piirab see oluliselt hooldus- ja tarneautode ligipääsu. Sellel võib olla tõsiselt negatiivne mõju kohalikele äridele. Nii palju kui olen ettevõtjatega rääkinud, valitseb nende seas mure ja rahulolematuse – see puudutab ka piirkonna elanikke. Eriti tuleb rõhutada, et Viru ringi ei tohi mingil juhul likvideerida, kuna tegemist on ühe olulisema liikluskõlmeaga linnas. Samuti vajavad päästeamet ja teised operatiivteenistused takistusteta ligipääsu sellele piirkonnale. Kui liiklust kitsendatakse, võib see otseselt ohustada linna turvalisust – kiirabi, tuletõrje ja politsei reageerimisajad võivad kriitilistes olukordades pikeneda. Muretekitav on ka see, et kavand ei arvesta piisavalt jalakäijate turvalisusega. Elektrilised jalgrattad ja tõukerattad liiguvad sageli kiiremini kui autod ning nende liikumine samas ruumis koos väikelaste, eakate ja teiste aeglasemalt liikuvate jalakäijatega loob ohtlikke olukordi. Kokkuvõttes näib projekt olevat tugevalt keskendunud jalgratturite huvidele, kuigi nende osakaal kogu liiklusest on piiratud. Ohtlik on kujundada linnaruum ühe liikumisviisi järgi, kui see võib kahjustada teiste turvalisust ja igapäevast toimetulekut. Lisaks tuleb rõhutada, et projekti kohta on antud väga vähe teavet. Paljud piirkonna elanikud ja ettevõtjad said sellest teada täiesti juhuslikult. See on tõsine mõõdalaskmine. Linn peab tagama, et otsused tehakse läbipaistvalt, teadlikult ja et elanike kaasamine oleks tegelikult võimalik.	Täname ettepanekute eest! Linna arengustrateegia "Tallinn 2035" kohaselt on üheks eesmärgiks edendada säästlikku liikumist ning luua head kergiliiklusühendused, suurendades seeläbi aktiivsete liikumisviiside osakaalu, soodustades terviseilke eluviise ning vähendades autoliikluse osakaalu kesklinnas. Projekti eesmärk on tagada kõigi liiklegruppide ohutu ja mugav liikumine ja luues iga liiklegruppide oma liikumisruumi koos selle selge tähistusega - rajatakse ühistranspordi ühisrajad, kõnni- ja rattateed, autodele jääb läbivalt 1+1 sõidurada, seega pääseb läbivalt ligi ka autoga. Viru ringi ei likvideerita. Operatiivõidukid saavad kasutada nii sõiduradasid kui ühistranspordiradasid. Kindlasti arvestatakse ka jalakäijaga kui kõige nõrgemas positsioonis oleva liiklegruppiga. Piirkonna ettevõtetele säilivad tegutsemiseks peatumiskohad, sh hooldus- ja tarneautodele, samuti säilitatakse ligipääs piirkonna elanikele.
					Juhime tähelepanu, et hetkel on tegemist projekteerimistingimuste koostamise faasiga ehk projekteerimistingimuste taotlusega on esitatud eskiislahendus. Projekti veel ei ole ning eskiislahendust korrigeeritakse projekteerimise käigus. Lõplik lahendus täpsustub projekteerimise/ehitusprojekti koostamise faasis, milles on samuti võimalik kaasatada olla (eskiisprojektille arvamuse avaldamine ja projekti tutvustusüritusel osalemine). Täname tagasiside eest, üritame järgmistel kordadel paremini infot levitada erinevates kanalites.
68.	Eraisik M.	19.05.2025	68.1.	Sisulise poole pealt on pettumus läbivalt näha nii palju (ajutise) parkimise ruumi, eriti Narva maanteel mõlemal pool teed, kus praegune "seitse rida autodele-ühistranspordile" väheneb siis uues inimkeskes linnas kuue peale. Teekattemuutus ehk veidi aitab halli külma välja tunnet vähendada, kuid seda päriselt talutavaks teevad puud jõeavad vajaliku lopsakuseni aastakümnetele, mitte aastatele. Sooviks ühe poole parkimisree asemel pigem veel rohemadaani otse sõidutee keskele trammide vahele, mis tükeldaks visuaalselt sõidutee, kuid see on juba suurem muutus. Pärnu maantee pool tasuks kindlasti silmas pida, et kaasaegses Euroopa linnas oleks Valli-Viru jupp tõenäoliselt üldse juba aegselt kavandatud suletuna kõigele peale trammide, ehk tuleviku perspektiivis peaks projekteeritud lahendus ka seda lükett üsna lihtsalt võimaldama. Vana-Kalamaja jagatud ruumi eksperiment näitab, et loodetud ruumijagamise liikluskultuurni on meil veel kaua minna, seega pollarid on absoluutselt vajalikud kogu ruumilahendusele (minimaalselt Suur-Karjast Laikmaani ning Narva mnt 12 esine kolmnurk). Sinna ruumi sisseõit tänavalt peab olema täiesti võimatu või seda hakatakse harrastama kogu aeg ning osaline pollari lahendus (nt ainult Viru ring) ainult pikendab seda maad, mida kaubikud kõnniteedel sõitma hakkavad, et kuhugi klubile alkoit treppi viia. Brändide seda kui "Eesti peatänav peab pakkuma jalakäijatele kaitset mujal Euroopas levinud sõiduki-põhiste terrakordide eest" ja korras. Viru platsi pinna ebamäärast hõkseldatud vuugid ja neist moodustuvad sihtid hulkthakud on nüüdseks juba aegunud ning plats ise on korratuseks liiga suur ja hoonestuse poolt piiramat. Seal võiks olla mingi sirge geomeetiline sillutislahendus - kas siis ise mitmest suuruselt kokkupanud ruudustik (nt Gendarmmermarkt Berliinis) või mingi huvitav korrapärane muster (nt Rossio Lissabonis). Sinna võiks ka juba mingi eestlasliku maamärgi teha, paindlikuks kasutamiseks on nii Vabaduse väljak kui Raekoja plats, pole neid nii palju vaja. Aga muidu tore. Lihtsalt liiga kaua veninud juba, tehke ära.	Täname toetava tagasiside ning kaasa mõtlemise eest! Edasise projekteerimise käigus on ette nähtud teostada veel kord ka liiklusalahenduse analüüsi, et saada võimalikult ohutu ja mugav lahendus kõikidele liiklegruppidele, kuid üldine ruumiline lahendamine on määratud. Projekti eesmärk on luua iga liiklegruppide oma liikumisruum koos selle selge tähistusega, võttes vajadusel kasutusele erinevaid liikumisruumi eristavaid meetmeid. Projektiga lisatakse täiendavat haljastust, linnamööblit jm elemente, et muuta olemasolev tänavaruum meeldivamaks viibimisruumiks. Ettepanekut sillutislahendusest kaalutakse projekteerimise käigus, mil lahendus täpsustub.

69.	Eraisik I. F.	19.05.2025	69.1.	Esitatud asendiplaan ei vasta kõigis punktides seatud eesmärkidele, nt lõigus Estonia pst/Vabaduse väljakust kuni Väike-Karja ristmikuni ei ole 2+2 rada vaid 2+1. Seetõttu oleks kindlasti enne projekteerimisele asumist vaja koostada videomudeli põhine liiklussimulatsioon/analüüs, veendumaks, 1_ et nt Viru peatuse kavandamisega ühistranspordi ühiseks peatuseks (mis on kindlasti hea mõtel) ei kaaseks peatust läbivate trammide ja busside graafikujärgse liikumise halvenemine. Õieti peaks eesmärk olema ühistranspordi tänase olukorra parandamine. Sejuures tuleks simulatsioonimudeli lähteülesande koostamisel arvestada ka trammide liiknoormuse mõningase kasvuga (nt liini pikendamine Järvele jms). Ja 2_ et suunal Vabaduse väljaku Viru ringini (ja sealt edasi kuni Laikmaa tänavani) ei halveneks olukord läbitavuse osas, ja seda nii ühis- kui muu transpordi jaoks.	Täname arvamuse eest! Juhime tähelepanu, et projekteerimise etapis on tegemist eskiislahendusega. Projekti veel ei ole ning eskiislahendust korrigeeritakse projekteerimise käigus. Edasise projekteerimise käigus on ette nähtud teostada veel kord liikluslahenduse analüüs, et saada võimalikult hea lahendus kõikidele liiklejagruppidele, arvestades nii projekteerimisel kui ehituse kavandamisel ka teiste tänavate liiklusvoogudega ning käimasolevate töödega teistel tänavatel. Lõplikud lahendused täpsustuvad projekteerimise käigus.
70.	Pärnu mnt. 8/Väike-Karja 9 KÜ esindaja	19.05.2025	70.1.	Pärnu mnt 8// Väike-Karja tn 9 KÜ korteriomaniike ühendava ühistuna soovib, et Tallinna linn arvestaks ja lahendaks järgmiste korteriomaniike huve riivavate asjaoludega: Esiteks tuleb projekteerimistingimustega lahendada sadevee äravoolu tõkestamine Pärnu maanteelt Väike-Karja tänavale või alternatiivset selle äravoolu enne kui sadeveed jõuavad Väike - Karja tänavale. Käesoleval ajal esineb pidevalt olukordi, milles suurte paduvihmadega, eriti olukorras, milles tänavatel on koristamata puudelehti või muud prügi, uhutakse sadeveega lehed ja prügi alates Vabaduse väljakust mööda Pärnu maanteed alla, kus sadeveed koos sellega kaasa uhutud lehtede ja prügiaga satuvad Väike-Karja tänavale, kus lehed ja prügi ummistavad kiirelt äravooluavad ning vesi hakkab kogunema Väike-Karja tänavale ja tõusma Väike Karja tn 9 elamu välis-perimeetri suunas. Oluline on rõhutada, et Pärnu mnt 8 // Väike-Karja tn 9 elamu sisehoov on omakorda oluliselt madalam Väike-Karja tänavast (hoov on ajalooliselt sisuliselt kausja kujuga), mille tulemusena on vesi valgunud ka sisehoovi, kust see jõuab elamu keldrikorrusele ja ujutab selle lihtsalt üle. Uue tänavaraajamisel tuleb selliste olukordade esinemine ühemõtteliselt välistada ja projekteerimistingimustes tuleb selle lahendamise vajadusele (muuhulgas elamu sisehoovi paiknemisele oluliselt madalamal tänavapinnast) eraldiseisvalt tähelepanu juhtida ja nõuda juba projekteerimise faasis elamu kaitsmiseks suurvee vastu meetmete rakendamist. Palume vastavas osas projektilahendused kooskõlastada ka Pärnu mnt 8// Väike-Karja tn 9 KÜ-ga.	Täname tähelepaneku eest! Arvestada projekteerimisel. Edaspidise projekteerimise käigus vaadatakse üle kõik trassid nii projektialal kui ka sellega külgnevatel aladel. Projekteerimistingimustes (punkt 16) on tingimus, et sadevee ärajuhimisel tuleb välistada selle valgumine tänavaga piirnevatele kinnistutele, millede veerežiim ei tohi halveneda. Teid kaasatakse eskiisprojektile arvamuse andmiseks.
			70.2.	Teiseks tuleb projekteerimistingimustega lahendada Pärnu mnt 8// Väike-Karja tn 9 keldrikorruse valgustuse küsimus ajalooliste valguskaevude säilitamisega seoses tänava tasapinna muudatustega. Pärnu mnt 8// Väike-Karja tn 9 korteriomaniikud ei ole nõus valguskaevude likvideerimisega ning korteriomaniikud soovivad, et lahendused kooskõlastatakse Pärnu mnt 8// Väike-Karja tn 9 KÜ-ga projekteerimise käigus.	Arvestada projekteerimisel. Ajaloolised valguskaevud ei tehta muudatusi ning kui need peaksid töötsooni jääma, siis taastatakse olemasolev olukord.
			70.3.	Kolmandaks tuleb seoses tänava tasapinna muutustega projekteerimistingimustega ette näha lahendused seoses Pärnu mnt 8// Väike-Karja tn 9 korterelamu uste ja treppidega, et säilikis täielikult nende funktsionaalsus ja ajalooline väljanägemine. Soovime ka vastavate lahenduste kooskõlastamist Pärnu mnt 8// Väike-Karja tn 9 KÜ-ga projekteerimise käigus.	Arvestada projekteerimisel. Töödega ei plaanita uste ja treppide muudatusi ning kui need peaksid töötsooni jääma, siis taastatakse olemasolev väljanägemine.
			70.4.	Neljandaks nähtub senistest eskiislahendustest, et Pärnu maanteelt kaovad Pärnu mnt 8 // Väike-Karja tn 9 korteriomaniike jaoks sisuliselt kõik elamu lähimbruses olevad sõidukite parkimiskohad. Pärnu mnt 8 // Väike-Karja tn 9 korteriomaniikud soovivad, et projekteerimistingimustega nähakse ette parkimiskohad elamu korteriomaniikele võrdsel tingimustel teiste korteriomaniikega, kelle korterid paiknevad linna tasulise parkimise alal ning kes saavad parkida soodustingimustel (iga-aastase parkimistasu eest) tasulise parkimise alal enda korterimandi läheduses, mis paikneb enne 2022. aastat püstitatud elamus. Juhul kui selliseid lahendusi projektiga ette näha või ei soovitata või ei ole see mingil põhjusel võimalik, palume linnal välja töötada kompensatsioonimehhanismid sõidukiomaniikude korteriomaniike ja linna elanikele, võimaldades neile südalinna elaniku aastase parkimistasu eest parkida näiteks Vabaduse väljaku aluses parklas ilma seal parkimise eest lisatasu maksmata.	Täname tähelepanu juhtimise eest! Projektiga luuakse peatumiskohti, kuid mitte täiendavaid pikaajalisi parkimiskohti. Projekti üheks eesmärgiks on luua kaasaegne inimkeskne esindustänav, arendades aktiivseid ja säästvaid liikumisviise ja vähendades autoliikluse osakaalu eriti kesklinnas, sh sõiduautode parkimist (vt Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava: https://www.riigiteatja.ee/akt/4241120230197leiaKehtiv). Avalik linnaaruum on dünaamiline ja tuleb arvestada, et avalikus ruumis olev parkimiskorraldus võib muutuda. Tallinna Transpordiamet on teadlik teie poolt välja toodud küsimusest ning seda adresseeritakse projekteerimise käigus, kuivõrd kõigile võrdne üldine lähenemine on, et parkimine tuleb lahendada oma kinnistul ja/või parkimismajades.
71.	EELK Tallinna Jaani kogudus	19.05.2025	71.1.	Tallinna Jaani koguduse jaoks on äärmiselt oluline, et peatänav projekteerimisel ja ehitamisel tagataks Pärnu maanteelt mootorsõidukitele vaba juurdepääs Jaani kirikule ehk vastava sissesõidu olemasolu Jaani kirikuni (Vabaduse väljak 1, Tallinn). Oluline on tagada juurdepääs Jaani kiriku kõigile külgedele. Esiteks vajavad juurdepääsu matuseautod, teiseks toimuvad kirikus pidevalt konserdid ja salvestused, mis tähendab, et juurdepääsu vajavad ka suurema mastaabiga veokid või bussid salvestustehnikaga.	Tähelepanekuga arvestatakse projekteerimisel, et oleks tagatud ligipääs kiriku ümbrusele.
			71.2.	Palume liikluslahenduse planeerimisel ja ehitustöödel (ja ka edasise kasutamise käigus) Jaani kiriku läheduses vibratsioon minimaliseerida. Näiteks võimalusel trammitee relsi liitekohti mitte jätta kiriku lähedusse. Kui kiriku kõrvale tuleb bussipeatust, siis palume see lahendada võimalikult tasasena. Meil on hoones sees koorirõdu vajumine ja sellega seoses sisemiste klaaside purunemine. Kardetavasti oma osa selles mängib raskete sõidukite tekitatud vibratsioon. Tööde käigus palume ehitajal kontrollida vajumist ja vajadusel ette näha meetmed selle vähendamiseks.	Võimalusel arvestatakse ettepanekuga trammitee projekteerimisel. Projektiga on kohustus tagada müra ja vibratsiooni jäämine normide piiridesse, vastav tingimus on lisatud ka projekteerimistingimustesse (punkt 6.6 ja 6.7), kus tuleb vajadusel ette näha müra ja vibratsiooni leevendusmeetmed. Arvestades, et projektiga eeldatavasti väheneb autoliiklus, kuivõrd läbisõit ei saa olema enam nii kiire ja mugav, ja suureneb säästlike liikumisviiside kasutus, lisaks rajatakse täiendavad haljastust, siis müra- ja vibratsioonitase vastaval lõigul eeldatavasti väheneb.
72.	AS Hotell Viru	19.05.2025	72.1.	Hotell Viru hinnangul on projekteerimistingimuste põhimõtteline eesmärk Tallinna linna peatänavade kujundamise näol igati tervitatav. Linnatänav ja Viru väljaku arendamine ning parem sidumine vanalinna ja Rotermanni kvartaliga on igati mõistlik ja vajalik. Samal ajal tuleb seda aga teha Viru väljakut ümbritsevate kinnistute omanike ja teiste puudutatud isikute huve ja õigusi arvestavalt. Projekteerimistingimuste eelnõu praeguses versioonis on mitmeid vastuvõetamatuid ja väga problemaatilisi lahendusi, mis ei võta arvesse Viru hotelli toimimist. Esimalt rõhutame, et eelnõus sisalduvad probleemid oleksid olnud paremini lahendatavad ja ära hoitavad, kui Viru Väljak 4 kinnistu (katastriüksus 78401:102:0140) kinnistu omanik Aktsiaselts „Hotell Viru“ oleks olnud protsessi varem ja tõhusamalt kaasatud. Projekteerimistingimuste menetluse materjalidest nähtavalt on teiste kinnistute omanike protsessi varasemas etapis kaasatud ning nad on saanud lahenduste osas juba seisukohti avaldada ja ka lahenduste kujunemises rolli mängida. Hotell Virul sellist võimalust seni olnud ei ole, kuivõrd Hotell Viru kaasati kahetsusväärselt menetlusse alles käesoleva avaliku väljapaneku käigus, mis ajaks on esmane lahendus (sh Hotell Virule kuuluvat kinnistut puudutavas osas) juba koostatud. Planõ § 31 lg 3 kohaselt peab pädev asutus kaasama menetluses taotluses märgitud kinnisasja omaniku, kui taotlust ei ole esitanud omanik, ja vajaduse korral kinnisasjaga piirneva kinnisasja omaniku. Antud juhul Hotell Virul kui projekteerimistingimuste taotluses märgitud Viru Väljak 4 kinnistu omaniku menetluses kaasatud ei ole ja sellega on oluliselt rikutud kaasamisnõudeid ja võetud Hotell Virul võimalus projekteerimistingimuste koostamise varajases etapis lahenduse kujunemises osaleda ja seda mõjutada. Ilmselt ka just kirjeldatud menetluslike rikkumiste ja puudujääkide tõttu on projekteerimistingimuste eelnõu lahendus ebasobiv. Projekteerimistingimuste väljastamine eelnõus väljatoodud kujul tooks kaasa olulise negatiivse mõju Viru hotelli toimimisele. Järgnevalt toome välja peamised põhjused, miks Hotell Viru ei saa projekteerimistingimuste eelnõu lahendust olemasoleval kujul kooskõlastada.	Täname ettepanekute eest! Sarnaselt teistele Ehitisregistri kaudu arvamust avaldanud otseselt mõjutatud kinnistu omanikele kaasati Aktsiaselts „Hotell Viru“ ja AS Viru Keskus projekteerimistingimuste menetlusse, edastades kaasamiskutse 12.02.2025 läbi Ehitisregistri ettevõtete äriregistrijärgsetele aadressidele. Tähtjaks, mis seatakse registris automaatselt vastavalt ehitusseadustiku § 31 lg-le 6 kui 10 päeva, arvamust ei avaldatud. Teid kaasati seejärel uuesti järgmises etapis, avaliku väljapaneku ajal. Seega on teie väide, et teid kaasati menetlusse alles nüüd esmakordselt, ebarõõmselt. Juhime tähelepanu, et projekti veel ei ole ning tegemist on 2019. aasta ideekonkursi võidutöö ideedega, mida tuleb teatud määral korrigeerida. Lõplik lahendus täpsustub projekteerimise/ehitusprojekti koostamise faasis, milles on samuti võimalik kaasatud olla (eskiisprojektile arvamuse avaldamine ja projekti tutvustusüritusel osalemine). Projekteerimistingimustega panna eelkõige paika panna ehitise asukoht katastriüksuste täpsusega, selgitatakse välja kitsendused ja täiendavate uuringute vajadus ning sõnastatakse tingimused ehitusprojekti koostamiseks.

			1. Juurdepääs Viru Hotellile on tehtud võimatuks Projekteerimistingimuste eelnõu lahendusega on kaotatud ära sõidukite juurdepääs Viru hotelli peasissepääsule parempöördega Viru väljaku poolt. Ainus juurdepääs Viru hotellile on uue lahenduse kohaselt Viru keskuse parkimismaja ristmiku kaudu, mis vajab väga terava U-pöörde tegemist, et hotelli peasissepääsuni jõuda. Kui autode jaoks võib see pöörde olla sooritatav (kuigi kindlasti mitte optimaalne ega mõistlik), siis turismibusside ja hädaabisõidukite on sellise pöörde sooritamine võimatu. See tähendab, et planeeritud lahenduse korral turismibussid ja hädaabisõidukid hotellile sisuliselt ligi ei pääsegi. On ilmselt pikemalt põhjendamatagi selge, et turismibusside ja ka hädaabisõidukite ligipääs hotelli peasissepääsule on hädavajalik. Viru hotelli saabub igapäevaselt mitmeid busse, mis toovad ja võtavad peale hotellis ööbivaid turiste. Tippihketedel võib hotelli ees olla korraga 3 – 4 turismibussi. Praeguse lahenduse kohaselt peaks turismibussid parkima Viru väljaku või Narva maanteele, kus on aga eelnõu kohaselt ainult üks sõidurada. Selline parkimiskorraldus halvaks täielikult Narva maantee liikuse vähemalt 10 – 15 minutiks ühe bussi kohta (optimistliku hinnangu järgi). Samuti võib see kaasa tuua liiklusohutlikke olukordi. Lisaks eeltoodule teeb praegune lahendus liikumisvaevustega ja eakate inimeste ligipääsu hotellile sisuliselt võimatuks. Samuti raskendab see oluliselt hotellikülalistajate ligipääsu, kes reisivad kohvritega. Ainus võimalik jalakäijate tee hotelli peasissepääsuni on kas treppidest või äärmiselt järsust kallakust (kõrguste vahed väga lühikestel distantsidel ligikaudu 1,5 m). Lisaks sellele, et bussid ja hädaabisõidukid ei pääse hotelli peasissepääsule isegi ligi, ei mahu suuremad sõidukid ka mitte kuidagi peasissepääsu juures ümber pöörama. Samas on suurematel sõidukitel ka võimatu sealt välja tagurdada. Seega muudetakse busside ja hädaabisõidukite lähenemine hotellile võimatuks. See ei võimalda hotelli tavapärast toimimist ning põhjustab ka selge ohu hädaolukorras. Selline negatiivsete mõjutuste põhjustamine ei ole lubatav.	Eskiis on välja toodud esialgne lähenemine linnaruumile. Edasise projekteerimise käigus on ette nähtud teostada veel kord liikluslahenduse analüüs, et saada võimalikult hea lahendus kõikidele liiklejagruppidele, arvestades nii projekteerimisel kui ehituse kavandamisel ka teiste tänavate liiklusvoogudega ning käimasolevate töödega teistel tänavatel. Projekteerimisel võetakse arvesse kõiki välja toodud aspekte arvesse: hädaabisõidukid, turismibussid ja suuremad sõidukid, jalakäijate mugav liikumine vm. Vt ka vastust punktis 9.3 - projekteerimise käigus on planeeritud koostöö Viru Keskuse ja Viru Hotelli esindajaga terviklahenduse väljatöötamiseks.
		72.3.	2. Taksopeatuse kaotamine ei ole põhjendatud Projekteerimistingimuste eelnõu lahenduses on olemasolev taksopeatus Viru hotelli eest kaotatud ning ühtegi alternatiivset lahendust sellele planeeritud ei ole. Taksode juurdepääs ja peatumisvõimalus hotelli peasissepääsu juures on hotelli toimimisele selgelt hädavajalik. Eelnõu kohaselt saavad taksod (nagu ka kõik teised sõidukid) hotellile ligi vaid Viru keskuse parkimismaja ristmiku kaudu. Sealjuures ei ole taksodel piisavalt ruumi ümber pöörata, hotellikülastajaid hotelli ees maha panna ja sama ristmiku kaudu lahkuda.	Vt ka vastust punktis 72.2. Parklas on ka hetkel piisavalt ruumi, et sõiduauto saaks ümber pöörata, kuid tunnistame, et see võib olla natuke ebamugavam kui otse läbisõit. Üks oluline funktsioon kogu projektalas on peatumisalade loomine ning projekteerimise käigus otsitakse võimalusi taksode peatumise küsimuse lahendamiseks.
		72.4.	3. Lahendus toob kaasa ummikute tekkimise Narva maantee ristmikul, mille kaudu pääseb Viru keskuse parkimismajja, Viru hotelli ja Viru keskuse logistika alale ning Viru hotelli peasissepääsu juurde, ei ole parempöörderida. Selline lahendus tekitab ulatuslikke ummikuid ning raskendab ligipääsu kõikidele eelmainitud asukohtadele. Samuti, nagu juba mainitud, jääb täiesti ebaselgeks, kuidas on üldse planeeritud busside pööramine sellel ristmikul. Isegi kui see peaks põhimõtteliselt võimalik olema (mida Hotell Viru hetkel ei mõõna), on see äärmiselt aeganõudev ja suurendab omakorda liiklusummikute tekkimise riski ja ulatust.	Vt ka vastust punktis 72.2. Projekteerimise käigus viiakse läbi vajalikud uuringud, mh tehakse täiendavad liikluse modelleerimised. Tänaval saab olema lubatud liikumiskiirus 30 km/h ehk selle kiiruse juures parempöördemanõover liiklusummikuid kaasa ei tohiks tuua. Hetkel on eskiislahenduses arvestatud väljasõidul parempöördega. Vasakpööre Narva mnt-le on veel lahtine ning täpsustub projekteerimise käigus, lahendus tuleb läbi rääkida ka Tallinna Transpordiametiga.
		72.5.	4. Jalgrattaparkla ja bussipeatuste asukohad tekitavad liiklusohu Projekteerimistingimuste eelnõuga on planeeritud Viru hotelli ette Narva maantee äärde suur jalgrattaparkla. Jalgrattaparkla asukoht ja turismibusside peatumise probleemistik (kirjeldatud täpsemalt punktis 1) muudavad liiklusolukorra hotelli ees selgelt ohtlikuks ja äärmiselt segaseks.	Jalgrattaparklad ja muu taristu ning linnamööbel peab kindlasti olema üksteisega kooskõlas. Jalgrattaparklate lõplikud asukohad fikseeritakse eskiisprojekti. Edaspidise projekteerimise käigus vaadatakse üles kitsaskohad, kontrollitakse nõuetelevastavust, et tagada liiklusohutus, ning otsitakse võimalusi busside peatumise küsimuse lahendamiseks.
		72.6.	Eeltoodud põhjustel ei ole Hotell Virul võimalik projekteerimistingimuste eelnõud kooskõlastada. Vastupidi, pakutud lahendus rikub oluliselt ja tegelikult Hotell Viru õigusi, kuivõrd muudab hotelli tegutsemise oluliselt keerulisemaks, kui mitte teatud juhtudel isegi võimatuks. Samuti toob pakutud lahendus kaasa nii suurenenud liiklusohu kui probleemid hädaabisõidukite ligipääsul hotellini. Nagu Hotell Viru mainis, on peatänava arendusprojekt iseenesest igati positiivne areng ja linnaruumiliselt igati mõistetav ja tervitatav. Samal ajal ei tohi aga sellest puudutatud kinnistute omanikke sedavõrd olulise arenduse protsessist eemale jätta ja nende huvidega lahenduse koostamisel arvestamata jätta. Sellest tulenevalt palume võimalust projekteerijate ja vastutavate ametnikega kohtumiseks ning lahenduse muudatuste ühiseks arutamiseks ja väljatöötamiseks. Samaväärselt oluline on, et Viru keskuse esindajad oleksid sellesse protsessi kaasatud.	Täname ettepanekute eest! Piirkonna ettevõtjate ettepanekud on kõik väga oodatud ning probleemkohti adresseeritakse projekteerimisel. Vt ka vastust punktis 9.3 - projekteerimise käigus on planeeritud koostöö Viru Keskuse ja Viru Hotelli esindajaga terviklahenduse väljatöötamiseks. Lõplik lahendus täpsustub projekteerimise käigus.
			C Avalikul arutelul esitatud arvamused projekteerimistingimuste eelnõu kohta	