

Hr Kaarel Kalvik
MTÜ Telliskivi Selts
Tallinn
info@telliskiviselts.info

Teie: 30.05.2014
Meie: 05.06.2014 nr E-4

Ekspertarvamus Kalasadama ümbruse detailplaneeringu kohta

MTÜ Telliskivi Selts esitas mulle, Kaur Lassile, kui *Paljassaare ja Russalka vahelise ranna-ala ala üldplaneeringu* (kehtestatud: Tallinna Linnavolikogu 9. detsember 2004 määrusega nr 54, koostajaks AS Entec, töö nr 387/02, edaspidi viidatud kui „ÜP“) projektijuhile ja planeerimiseksperdile tellimuse läbi viia *Tallinna Kalasadama ümbruse detailplaneeringule* (AS Nord Projekt töö nr 00060, edaspidi viidatud kui “DP”) ekspertiis.

Ekspertiisiks püstitatud ülesanne oli vastata järgmistele küsimustele:

1. Kas elamu- ja ärimaa sihtotstarbega krundi planeerimist DP-s ca 2 korda suuremaks võrreldes ÜP joonisel esitatud E+B tsooni pindalaga võib lugeda ÜP-le vastavaks? Kas DP lahendus vastab DP seletuskirja p 3.2 esitatud põhjendusele, mille kohaselt ÜP-d muudetakse üksnes ranna ehituskeeluvööndi osas? Kas esitatud põhjendust saab lugeda asjakohaseks ja planeerimisseaduse eesmärkidele vastavaks?
2. Kuidas tuleb mõista ÜP põhikaardil valge värviga tsooneeritud maa-ala? Loomupärane on seda mõista avaliku tänava või promenaadina. Kas see arusaam vastab ÜP avalikustamisel esitatud kirjeldusele ja ÜP eesmärgile?
3. Kas ÜP-ga on kooskõlas DP-s elamumaa ja ärimaa segasihtotstarbega krundi (pos 16) osa planeerimine avalikuna promenaadina käsitletavale maa-alale, märkides promenaadi tarbeks üksnes servituudi vajaduse?
4. Kas DP põhijoonis on rannapromenaadi alal (krunt 15,16,17,18) piisavalt loetav ja üheselt mõistetav, et selle baasil mõista DP-ga kavandavat arengut ning sellega seotud piiranguid maa omanikule? Kas jahisadama kavandamise eripäradega antud alale on DP-s arvestatud?

Lähtematerjalina olid mulle ekspertiisiks edastatud:

- DP põhijoonis, viimane versioon, september 2012
http://tpr.tallinn.ee/TPR_DOK/DP/DP002040/DP002040172843.pdf
- DP seletuskiri, viimane versioon http://tpr.tallinn.ee/TPR_DOK/DP/DP002040/DP002040172842.pdf
- Tallinna planeeringute registris kättesaadavad dokumendid
<http://tpr.tallinn.ee/tpr/Start.aspx?PageName=Menetlus&MLiik=DP&MID=100294>
- Seltsi vastuväited (avalikul väljapanekul 10.08.2012):
http://www.telliskiviselts.info/sites/default/files/TLSi%2520ettepanekud%2520ja%2520vastuvaited%2520Kalasadama%2520planeeringule_august2012_0.pdf
- Seltsi ettepanekud 20.04.2012 (enne teistkordset avalikku väljapanekut):
<http://www.telliskiviselts.info/sites/default/files/Telliskivi%2520selts%2520Kalasadama%2520planeeringu%2520kohta.aprill.pdf>

Ekspertiisi tellija teadis, et ÜP projektijuhina olid mul kasutada kõik ÜP koostamise aegsed materjalid, mistõttu neid eraldi ei edastatud. Minu poolt projektijuhina varem TLPA-le edastatud kehtiva ÜP materjalid on leitavad ka Tallinna Linnavalitsuse kodulehel: <http://www.tallinn.ee/est/ehitus/Paljasaare-ja-Russalka-vahelise-ranna-ala-uldplaneering-Kehtestatud>, minu käsutuses olevate materjalidega identsel kujul.

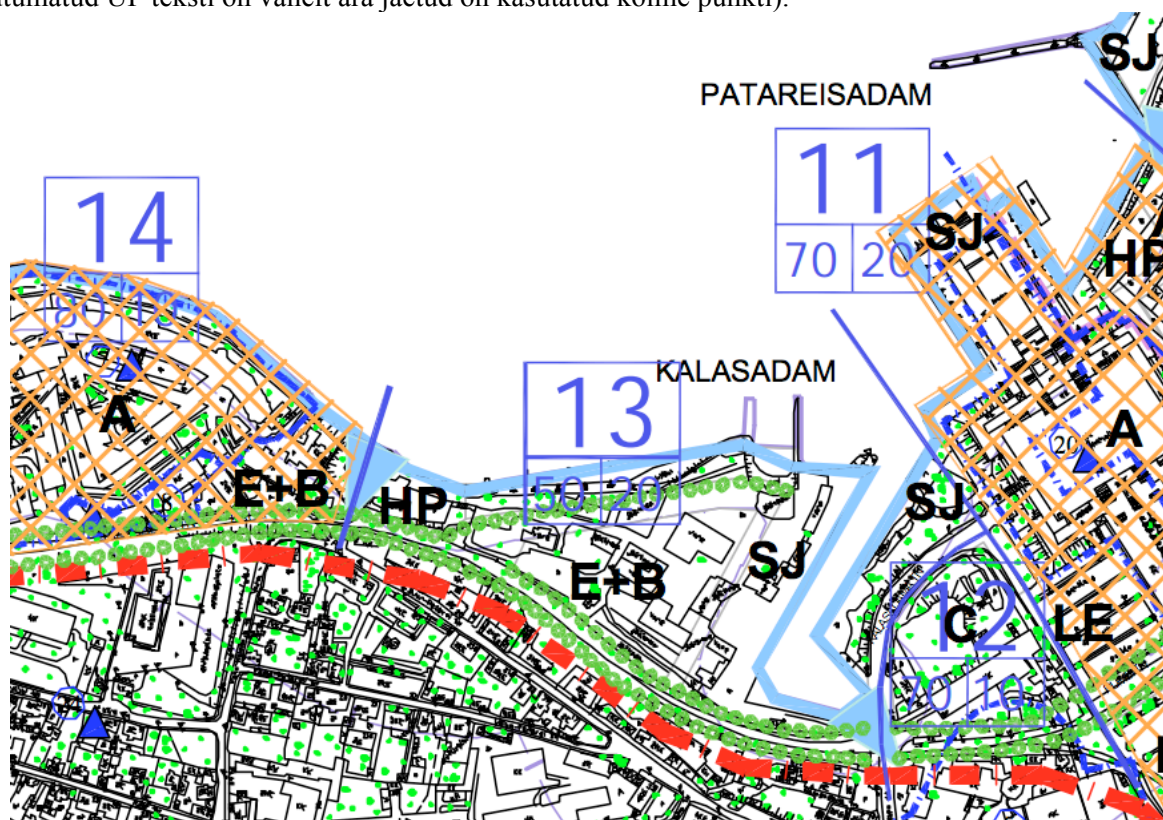
Annan järgnevalt eeltoodud ülesannete kaupa endapoolse ekspertarvamuse planeerimiseksperdina.

- 1. Kas elamu- ja ärimaa sihtotstarbega krundi planeerimist DP-s ca 2 korda suuremaks võrreldes ÜP joonisel esitatud E+B tsooni pindalaga võib lugeda ÜP-le vastavaks? Kas DP lahendus vastab DP seletuskirja p 3.2 esitatud põhjendusele, mille kohaselt ÜP-d muudetakse üksnes ranna ehituskeeluvööndi osas? Kas esitatud põhjendust saab lugeda asjakohaseks ja planeerimisseaduse eesmärkidele vastavaks?**

ÜP hõlmab ca 20 km pikkust mereäärset ranna ala Tallinna linnas. ÜP-s on ranna-ala eriilmelise hoonestuse, miljöo ja keskkonna tõttu tsooneeritud kokku 26 väiksemaks alaks, et tagada igas piirkonnas sinna kõige sobilikumad ehitustingimused ja reeglid edasiste detailplaneeringute koostamiseks. Koostatav DP jääb ÜP-ga käsitletavale planeeringualale, paiknedes valdavalt ÜP-s määratud alal nr 13 ja osaliselt ka alal nr 12. Kuna aga ÜP-s määratud ala nr 12 osas ülesandeid ekspertiisiks ei olnud, siis ma jätsin selle ala mulle esitatud küsimuste valguses käesolevas ekspertiisis käsitlemata.

Ala nr 13 hoonestusreeglite väljatöötamisele kaasati AS Nord Projekt, kes juba ÜP koostamise ajal koostas Kalasadama piirkonnale DP-d. Tingimuste väljatöötamise aluseks oligi AS-i Nord Projekt poolt esitatud DP lahendus ja Tallinna Linnaplaneerimise Ameti juures koos käinud töörühmade arutelu tulemused. Hiljem on aga AS Nord Projekt DP-d oluliselt muutnud ja see ei vasta enam ÜP koostamise aegsele lahendusele.

ÜP ptk 3.4.4. annab täpsemalt linnaehituslikud reeglid, mida peab täitma edasiste detailplaneeringute koostamisel alal nr 13. ÜP ala nr 13 (vt ala ulatuse kohta järgnev ehitustingimuste kaardi väljavõte) kohta olid need järgmised (tsitaadid on siin ja edaspidi välja toodud väiksema fondiga teksti muutmata, kohtades kus asjasse puutumatud ÜP teksti on vahelt ära jäetud on kasutatud kolme punkti):



Paljassaare ja Russalka vahelise ranna-ala üldplaneeringu ehitustingimuste kaardi väljavõte

Ala nr 13 – Kalasadama tn ja Kalamaja ümbersõidu vaheline ala

Ala peamised juhtfunktsioonid: *Jahi- ja reisisadama maa / Elamu ja ärihoone maa / Haljasala maa*
Hoonestusviis: *Vastavalt detailplaneeringule*
Maksimaalne ehitiste kõrgus maapinnast: *18 m*
Maksimaalne lubatav täisehituse %: *50*
Minimaalne nõutav haljastuse %: *20*
Reeglid edasiseks detailplaneeringute koostamiseks: *Detailplaneeringus läbi viia kvartali linnaehituslik analüüs*

Hoonestus tuleb rajada nii, et kõrgused mere suunas väheneksid astmeliselt, tagades võimalikult palju vaateid merele ja liigendades merelt vaadeldavat linna siluetti. Alale võib rajada kuni viiekorruselisi hooned.

Jalakäijatele tuleb kogu antud ala ranna ulatuses tagada avalik juurdepääs rannapromenaadile. Jahisadam peab olema avatud.

Piki Kalamaja ümbersõitu on planeeritud rohestruktuuri koridor. Kalamaja ümbersõit tuleb piirata mitmekesise haljastusega. Olemasolevat väärtuslikku haljastust tuleb säilitada. Olemasoleva haljastuse puudumisel tuleb sinna haljastus rajada. Haljastuse rajamisel tuleb koostada haljastusprojekt.

Parkimine alal tuleb lahendada krundisiseselt, tagades hoonete funktsioonile vastava normatiivse parkimiskohtade arvu. Soovitav on võimalusel lahendada rajatavate hoonete parkimine keldri- või soklikorrusel.

Lisaks eeltoodud tingimustele andis ÜP veel ptk 3 erinevaid tingimusi, millest olulisemad ekspertiisi objektiks oleva DP kontekstis olid:

ÜP ptk 3.4 juhtfunktsioonide kohta antud selgitused:

Elamu- ja ärihoone maa (E+B) on elamuala, kus hoonete esimesed korrused või muud osad hoonest võivad olla ka kaubandus- ja teenindusfunktsiooni täitvad.

...

Sadamamaa on jaotatud oma funktsiooni järgi kolmeks: eraldi on märgitud **jahi- ja reisisadama maa (SJ)**, **kauba- ja tootmissadama maa (ST)** ja **riigikaitse sadama maa (SR)**. Sadama alale võib rajada sadamat teenindavaid hooned ja rajatisi.

...

Haljasala maa (HP) on avalikult kasutatav roheala, mida kasutatakse rekreatsiooni eesmärkidel (nt park, skväär, bulvar, puiestee jne).

ÜP ptk 3.2 toodud selgitus:

Kesklinna osa ulatub Russalka mälestussambast Patarei kaitsekasarmuni. See osa ranna-alast on planeeritud valdavalt avalikuks kasutuseks eelkõige läbi rannapromenaadi. Promenaad on kallasraja tinglik nimetus, mis tähistab Pirita tee äärse jalakäijate suuna jätkumist. Promenaadi võib välja ehitada kaldakindlustusena, aga ka lihtsalt jalakäigurajana mere ääres (vt ka ptk 3.3.1).

ÜP ptk 3.2.1 antud lisaselgituse ptk 3.2 toodule:

Rannapromenaadi ühendused linnaga aitavad tagada sidet ranna-ala ning ülejäänud avalikult ja aktiivselt kasutatava linnaruumi vahel. Rannapromenaad on määratud jalgsi liiklejatele ja ühtlasi avalikus kasutatuses olevaks ranna-alaks, kuhu peab olema tagatud kõigi soovijate juurdepääs. Sama oluline kui on rannapromenaadi olemasolu mere ääres, on vajalik ka, et ülejäänud linnastruktuuril oleks sellega hea ühendus. Kogu rannapromenaadi ulatuses on kaartidel ära märgitud kohustuslikud ühenduskohad linnaga. Vajadusel võib ühendusi linnaga rajada ka tihedamini kui ette nähtud.

Aktiivses kasutuses olev rannapromenaad võiks tulevikus saada jalutuskohaks nii turistidele kui linnakodanikele, mis rõhutaks Tallinna sidet merega. Rannapromenaadi äärde võiks kavandada vaba-aja veetmiseks sobivaid kohti ja teenindusasutusi.

ÜP ptk 3.4 selgitused:

Olemasolevate hoonete rekonstrueerimisel ja uute projekteerimisel tuleb lähtuda konkreetse piirkonna ehitustraditsioonist. Koos hoonestuse rajamisega tuleb krundid ka heakorrastada ja haljastada.

...

Kallasrada on planeeritaval alal ette nähtud rajada enamalt jaolt rannapromenaadina. Vajalik on vähemalt 10 m laiuse avaliku läbipääsu tagamine Kadriorust Patarei kaitsekasarmuni. Kallasrada tuleb hoida korras-
tatuna ja sellel peab olema tagatud vaba läbipääs kogu ranna-ala ulatuses väljaspool suletud sadamate territooriumeid. Sadamate territooriumite piirdeaedadega sulgemisel peab lahendama kallasraja suunamise sadamast mööda. Vastav lahendus tuleb anda detailplaneeringutes.

Samuti ptk 3.4.2 punkt 6 esitatud tingimus:

6. Planeeringuga tuleb anda rannapromenaadi kujundamise ja ala haljastamise põhimõtted.

Lisaks on veel ÜP ptk 3.5 märgitud Kalasadama olemasolu fakt, kusjuures ptk 3.5.1 on Kalasadama teema pikemalt lahti seletatud järgnevalt:

Kalasadama sadamakohaks nimetatakse ranna-ala Linnahalli merepoolse korpuse lääneküljest (sealhulgas Linnahalli kai) Lennusadama idamuulini. Kalasadam paikneb selle ajaloolises kohas kuid ei ole aktuaalne selle nime kohases funktsioonis. Sadamakoht on valdavas osas veesõidu nõuetele vastavalt välja arendamata. Arendust pidurdavaks asjaoluks võib siin olla sadama kaitseehitiste rajamise kallidus.

Vanasadama laiendusvõimaluste kõrval on Kalasadam ja sellest Tallinna reidi poole jääv veeala perspektiivseim reisi- ja kruisiterminalide edasiarenduskoht ning jahisadamate arendusala Tallinna kesklinna vahetus läheduses.

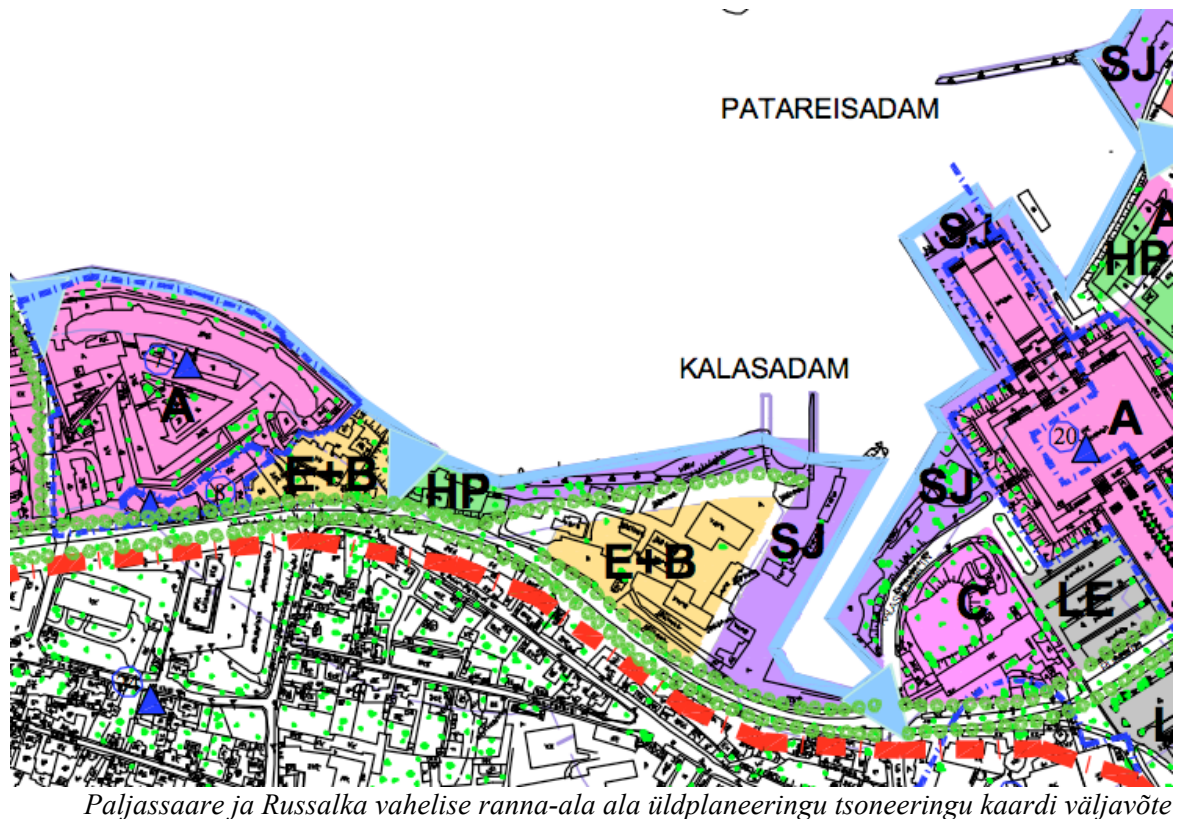
Kalasadama kõige kesklinna poolsem osa võib täita kalaturu funktsiooni, mis rõhutaks Tallinna kui merelinn olemust.

ÜP ptk 3.7 kajastab pikemalt ka DP ala läbivat Kalamaja möödasõidu teemat, kuid ei kajasta otseselt lisaks ehitustingimuste ja tsoneeringu kaardile lisatingimusi maa-alade tsoneerimise osas. Kuid ptk 3.7.6 toob välja alljärgneva:

Kalamaja möödasõit kavandatakse kaheajalise tänavana, kus tänavamaa laius muutub piirides 25–30 meetrit. Lisaks sõiduteele paiknevad ristprofiilis veel ühepoolne kergliiklustee ja haljasribad (ristprofiil C-C).

Lisaks peab ÜP järgi DP-s arvestama ka väärtuslike vaadete aladega. Kuna seda on DP joonistel ka nii kajastatud, siis antud teema osas ma siin ÜP väljavõtteid ei esita.

ÜP tsoneeringu kaart annab ala nr 13 ja selle lähiümbruse kohta järgmise lahenduse (vt väljavõtte järgmisel lehel):



Paljassaare ja Russalka vahelise ranna-ala ala üldplaneeringu tsoneeringu kaardi väljavõte

Eeltoodu valguses DP lahendusega tutvudes saan välja tuua, et:

1. Elamu ja ärimaa sihtotstarbega krundi planeerimine väljapoole ÜP-s toodud E+B ala ehk elamu- ja ärihoonete maad ei ole ÜP kohane lahendus. Kuna ÜP annab juhtfunktsiooni (tänapäevase seaduse järgi juhtotstarbe, siis võib küll alal olla kõrvalsihtotstarbeid kuid kuna antud juhul on ptk 3.4 juhtfunktsioonid lahti seletatud ei saa E+B alal olla muid sihtotstarbeid peale elamumaa, ärimaa või liiklusmaa (juurdepääsud elamu või äri sihtotstarbega maale) või üldmaa (nõutav haljastuse osakaal vastavalt ÜP ptk 3.4.4 nõudele tagada alal 20% haljastust).
2. Kuna valged alad on liiklusmaad (antud juhul suunatud ümber sadama ala, mis on tähistatud kaardil SJ juhtfunktsiooni tähisega) ei ole nendele aladele lubatud elamute ja ärihoonete rajamine (mu vastavat väidet aitab kinnitada Liiklusjoonis, kus on selgelt tähistatud valgel alal Rajatav/Rekonstrueeritava kergliiklustee ja rajatava põhitäna tingmärk. Selgituseks lisan, et liiklusalad jäeti tsoneeringu kaardil teadlikult valgeks, sest väga täpne tee laius, liikluskorralduse põhimõtted, liiklushaljastuse ulatus jms ei olnud ÜP koostamise ajal teada. Samuti oli eesmärk kajastada teede erinevaid kategooriaid, milleks koostati nende valgete alade kohta liiklusjoonis.
3. Elamuala laiendamine väljapoole tsoneeringu kaardil toodud E+B ala, sh üle liiklusmaa SJ ehk jahi- ja reisisadamate juhtfunktsiooniga alale, ei ole seega ÜP kohane lahendus. Seda kinnitab muu hulgas ka ÜP-s 3.4. olev lause: "Sadama alale võib rajada sadamat teenindavaid hooneid ja rajatise.", mida DP ignoreerib.
4. DP eskiis, mis esitati AS Nordprojekt poolt ÜP koostamise ajal ÜP koostamise aluseks erines oluliselt DP avalikustatud lahendusest, mistõttu DP praegune versioon ei vasta enam ÜP-le.
5. DP ptk 3.2 ei ole sisuliselt korrektne ja puudu on objektiivsed asjaolud selle kohta, miks on toodud – sisuliselt ÜP-t muutev – lahendus on enam avalikes huvides, kui seda oleks ÜP kohane (E+B ja SJ juhtfunktsioonidega ala piire täpselt järgiv) lahendus.

Seega vastus küsimusele, kas elamu- ja ärimaa sihtotstarbega krundi planeerimist DP-s ca 2 korda suuremaks võrreldes ÜP joonisel esitatud E+B tsooni pindalaga võib lugeda ÜP-le vastavaks on eitav. DP-s olev lahendus ei ole selles osas ÜP kohane lahendus. Samas SJ ehk jahi- ja reisisadamate juhtfunktsiooniga alale on lubatud äripindade (sh restoranide, kohvikute, kalaturu jms) kavandamine. Seda, kuna planeeringus on selge viide, et "Erinevate värvidega tähistatud pindade ja neid täpsustavate tähistega kajastatakse planeeringu tsoneeringu kaardil maa-alade üldiseid maakasutustingimusi ehk juhtfunktsioone. Need on territooriumi valdavate kasutamise sihtotstarvete üldistused, mis määravad ära edaspidise maakasutuse põhisuunad.

Maakasutuse juhtfunktsioon võib koosneda ka teistest antud piirkonda sobivatest maakasutuse funktsioonidest kuni 50% ulatuses maa-ala pindalast.” Seda teksti tuleb aga mõista nii juhtfunktsiooni kui ka konkreetse koha kontekstis (nt sadamate osas on siin olemas juba varem viidatud erikord: “Sadama alale võib rajada sadamat teenindavaid hooneid ja rajatisi.”). Seda, sest nt elamute lubamine sadama alale võiks tekitada probleeme müra, juurdepääsude jms kontekstis. Samuti on antud kohas sadam ja elamud eraldatud omavahel ÜP-s valge tee maaga (liiklusjoonise järgi: põhitänav). Siiski, sadama ja eriti jahisadamaga haakuvate äriefunktsioonide (sh turismi teenindus) toomist sadama alale (ehk ÜP järgi SJ juhtfunktsiooniga tähisega alale) võib pidada põhjendatuks ja ÜP-ga kooskõlas olevaks kuni muud äriefunktsioonid ei ületa 50% sadama-ala pindalast ja on tagatud ka sadama toimimine (sadama sihtotstarbeks on teatavasti katastris tootmismaa ja seda ka jahisadamate korral). Kui vaadata veel ÜP joonist, siis seal on SJ juhtfunktsiooniga alal toodud ka rannapromenaad, kuid seda lubab ÜP suunata ümber sadama nii, et sadama maa-ala ise jääks avatuks (kaid võivad olla suletud, kaidetele ei pea igauks pääsema, et tagada sadamas jahtide hoidmise turvalisus).

Toon ka välja, et ÜP järgset SJ juhtfunktsiooniga ala on lubatud laiendada merre (sellele vihjab ka jahi ja reisisadama tingmärk liiklusjoonisel, mis on paigutatud rannajoonest vee suunas), et tagada merel liikuvate jahtide jms aluste ohutu vastuvõtt. Mere täitmisel tuleb pidada õiguspäraseks käitumist, mida rakendati *Logi tn 8, 9 ja 10 kinnistute ning lähiala detailplaneeringu* puhul (asukohaga DP alast teisel pool linnahalli ÜP alal nr 10) – mere täitmise ulatuse mõjude selgitamiseks ja jahisadama rajamiseks viidi läbi keskkonnamõju strateegiline hindamine. Alles selle alusel saaks otsustada ulatuslikuma mere täitmise, sadama kaitsemuulide piisavuse avalduvate keskkonnamõjude jms tegurite üle. Kuid rõhutan siiski SJ juhtfunktsiooniga alal mere täitmine on lubatud, kuid seda kas rannapromenaadi rajamise, rannakindlustuste rajamise või sadama rajamise eesmärgil. Elamute vee suunas rajamise eesmärgil ÜP rannajoont täita ei luba, ka pole selleks põhjust sest ÜP järgi on ala nr 13 hoonestustihedus kavandatud madal (nt võrreldes alaga nr 10 või 12).

ÜP projektijuhina ega planeerimiseksperdina ei saa ma nõus olla DP ptk 3.2. v.a selles, et hoonestuse näitajaid ÜP-s on järgitud (sh ka alal 12). Juhtfunktsiooni ulatust, tsoneeringu põhimõtteid, liikluslahendust ÜP-s aga koostatud DP aga ÜP alal nr 13 suhtes ignoreerib. Nõus saab olla siiski ka sellega, et ehituskeeluvööndi vähendamine on ÜP-d muutev. Ehituskeeluvööndi vähendamise motiveerimisel on ptk 3.2.3 viidatud ka *Logi 8, 9 ja 10 kinnistute ning lähiala detailplaneeringule*, kuid erinevalt sellest planeeringust ei ole Tallinna lahe täitmiseks ja sadamaga seotud vees toimuvate ehitustööde mõjude hindamise kohta koostatud KSH-d (kuigi DP seletuskirjas viidatakse, et täitmismahud on väiksemad kui 10 000 m² ei ole see üheselt kindel, kuna kaide kuju on teadmata). Samuti pole DP-s arhitektuur jms olnud samal tasemel läbi töötatud võrreldava detailplaneeringuga, mistõttu *Logi 8, 9 ja 10 kinnistute ning lähiala detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise aruannet* koostanud KSH eksperdina (kes oli selle detailplaneeringuga üksikasjalikult kursis) olen seisukohal, et võrdlus pole nii kohane. Seda enam, et ÜP-s alale nr 10 antud linnaehituslikud näitajad (Max lubatud täisehituse protsent/ Min nõutav haljastuse protsent) on oluliselt suuremad kui alale nr 13 lubatud vastavad näitajad. Lisaks on DP ja *Logi 8, 9 ja 10 kinnistute ning lähiala detailplaneering* väga erinevad olnud keskkonnateemade ja ehituskeeluvööndi vähendamise teema käsitlemise põhjalikkuses (vt käesoleva ekspertiisi punkt 4). Seega kõrvaltvaatajana paistab mulle, et kaalutlused ehituskeeluvööndi vähendamiseks ei lähtu mitte suurema avaliku ruumi või laiema sadama-maa ala tagamise huvist, vaid erahuvist suurendada elamute mahtu (korterite arvu). Ehk antud juhul on küll arendaja vaatenurgast aru saada vähendamise kaalutlused, kuid need ei ole arusaadavad lähtuvalt avalikust huvist (planeerimiseseadus seab eesmärgiks huvide tasakaalustamise) ja ei arvesta ÜP põhimõtteid (eriti vajadust vältida SJ juhtfunktsiooniga alale elamute rajamist).

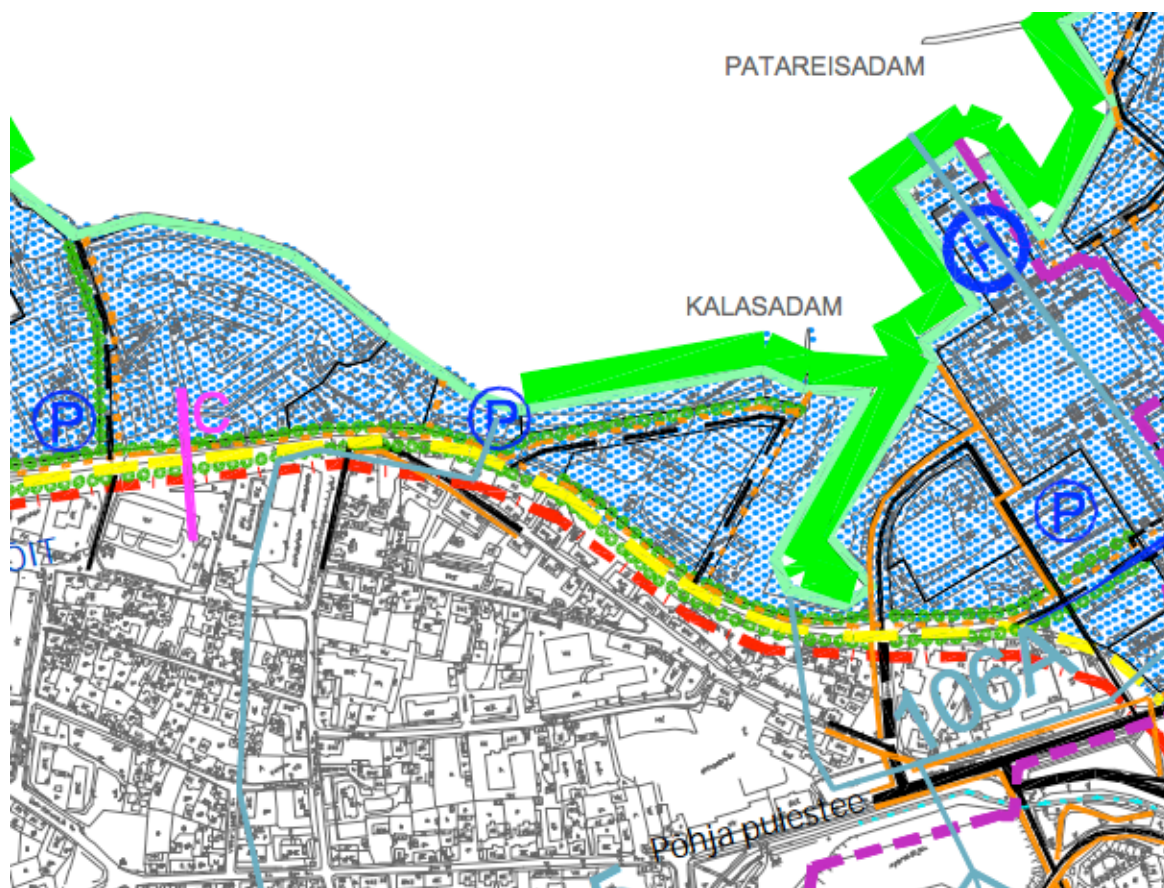
2. Kuidas tuleb mõista ÜP põhikaardil valge värviga tsoneeritud maa-ala? Loomupärane on seda mõista avaliku tänava või promenaadina. Kas see arusaam vastab ÜP avalikustamisel esitatud kirjeldusele ja ÜP eesmärgile?

Kuna eelmise punkti all sai pikemalt välja toodud ÜP väljavõtted, siis seal toodud kaardi väljavõtte ja liikluskaardi koosmõjus tuleb valgeid alasid käsitleda kui liiklusalasid kas autoteedele, kergliiklusteedele jalgradadele või muu liikluse ja liiklushaljastuse maana (v.a suuremad parkad, mis said planeeringus LE tähisega tingmärgi, millega määratud alal on mõeldud suurte parklate ja parkimishoonete jaoks, samuti teenindus- ja tanklaehitiste jaoks ehk nõ mitte läbiva liikluse jaoks). Rannapromenaad on kaartidel olnud tähistatud eraldi kas sinise või rohelise tingmärgiga (sõltuvalt kaardist).

ÜP kaardimaterjali tuleb igal juhul vaadelda kui ühtselt tervikut. Kuna antud ÜP-s oli oluline eristada eri liiki teid ja nende kasutusfunktsioone ning näidata ka puisteede jms vajadus, otsustati liiklusmaad tsoneeringu kaardil jätta valgeks ja anda need teede kasutusfunktsioonid eraldi kaardil (vastasel korral oleks tsoneeringu kaardi loetavus kadunud). DP alal olev liiklusmaa on liikluse kaardil täpselt ka sisustatud ehk leppemärkide kaudu igas kohas kirjeldatud. Alal nr 13 on E+B ja SJ juhtfunktsioonidega alade vahele kavandatud “rajatav põhitänav” ja “rajatav/rekonstrueeritav kergliiklustee”. Planeeringualal on veel tähistatud Kalamaja ümbersõidutee rajatav tee “põhitänavana raudtee asemele” ja selle külgedele kavandatava haljastuse ette nägemise võimalus (tänav puisteedena, ehk kohustusega tagada haljastus kahel pool teed).

Lisan veel selgitusena, et kuna ÜP on linna osa üldplaneering, mitte kogu Tallinna hõlmanud üldplaneering, oli siin koostajate poolt (sh nii AS Entec töö vormistajana kui ka planeeringu sisu välja töötanud TLPA poolsed planeeringu sisu välja töötanud töörühmad) antud kogu KOV territooriumi käsitlevast üldplaneeringust detailsemad ruumi tsoneerimise põhimõtted. Selle eesmärk oli vältida segadusi edaspidi Tallinnas väga väärtusliku ranna-ala kasutamisel. Ühtlasi tekkis sellest teatav vormistuslik probleem (infoküllus ei mahtunud ühele kaardile nii, et oleks tagatud selle loetavus), mille tulemusel on ÜP-l lisaks tsoneeringu kaardile veel kokku 11 erinevat kaarti (kokku 12 kaarti), et tagada iga teema arusaadavus. Planeerimisseaduse järgi koosnebki üldplaneering seletuskirjast ja kaartidest. Neid tuleb ka vastavalt vaadelda koos. Seega kui mõni ala on mingil kaardil jäänud kaardi loetavuse tagamise huvides valgeks, tuleb selle tähendust otsida teistelt ÜP kaartidelt (mis on kehtestatud ÜP koosseisus). Samuti kehtib koos kaartidega ka ÜP seletuskiri.

Toodu illustreerimiseks lisan järgmisele lehele ka ÜP liikluslahenduse jooniste väljavõtte koos tingmärkidega.



Paljassaare ja Russalka vahelise ranna-ala üldplaneeringu liikluse kaardi väljavõte

Leppemärgid:

	Planeeritava ala piir
	Linnaosa piir
	Tunnel
	Viadukt
	Põhitänav
	Rajatav põhitänav
	Rajatav põhitänav raudtee asemele
	Jaotustänav
	Rekonstrueeritav jaotustänav
	Kõrvaltänav
	Rajatav /Rekonstrueeritav kõrvaltänav
	Veotänav
	Rekonstrueeritav veotänav
	Kergliiklustee
	Rajatav/Rekonstrueeritav kergliiklustee
	Puiestee

	Trammittee
	Raudtee
	Likvideeritav raudtee
	Rannapromenaad/ Teisel tasandil rannapromenaad
	Vajaliku avaliku parkla asukoht
	Riigikaitse sadam
	Kauba- ja tootmissadam
	Jahi- ja reisisadam
	Soovituslikud ristloiked(vt. skeemid)
	Linnakeskuse parkimisnorm
	Planeeritav trassi nimetus
	Tänav nimi
	Kopteriväljak Tallinn City Hall (EECH)
	Ühistranspordi terminal või peatus
	Ühistranspordi tsooni piir
	Ühistranspordi tsooni number

Paljassaare ja Russalka vahelise ranna-ala ala üldplaneeringu liikluse kaardi leppemärkide väljavõte

3. Kas ÜP-ga on kooskõlas DP-s elamumaa ja ärimaa segasihtotstarbega krundi (pos 16) osa planeerimine avalikuna promenaadina käsitletavale maa-alale, märkides promenaadi tarbeks üksnes servituudi vajaduse?

ÜP-ga kooskõlas ei saa olla elamumaa kavandamine ÜP kaardil valgele alale ja SJ juhtfunktsiooni tähisega lillakas-sinisele alale. ÜP kohaseks võiks lugeda erinevate alade piiride nõ pisikohendamist (nihkumine ÜP kaardil millimeeter sinna või siia poole), kuid 90% elamu ja 10% ärimaa segasihtotstarbega krundi kavandamist SJ juhtfunktsiooni tähisega maale ja avaliku tee maa-alale, ei saa pidada kindlasti ÜP-ga kooskõlas olevaks lahenduseks, seda enam, et see asub ehituskeeluvööndis (sadama rajatised võivad asuda ehituskeeluvööndiks ja see ei vaja isegi ehituskeeluvööndi vähendamist). Samas Tallinna Linnavolikogul ja Linnavalitsusel on õigus DP-d menetleda kui ÜP-d muutvat, kuid siis pidanuks see selge olema enne avalikustamist, sest avalikustamise pikkus ÜP kohasel ja ÜP-d muutval detailplaneeringul erinev. Samuti peab ÜP muutmisel Tallinna Linnavolikogu välja tooma kehtiva ÜP muutmiseks selged kaalutlused ja põhjendused. Kui selleks oleks avaliku huvi tagamine (nt ranna laiendamise, randa jahisadama ja sellega haakuvate ärihoonete kavandamine) võiks ÜP muutmise olla igati hästi põhjendatav. Milles aga peitub randa elamute ehitamisel avalik huvi, linna poolne võit ja ÜP muutmise hea põhjus elamute puhul on hetkel arusaamatu ja motiveerimata. Arendaja võit lisakorteritest ja arendusmahust on arusaadav, siiski ei saa see üksi olla ÜP muutmise või ehituskeeluvööndi vähendamise põhjus.

4. Kas DP põhijoonis on rannapromenaadi alal (krunt 15,16,17,18) piisavalt loetav ja üheselt mõistetav, et selle baasil mõista DP-ga kavandatavat arengut ning sellega seotud piiranguid maa omanikule? Kas jahisadama kavandamise eripäradega antud alale on DP-s arvestatud?

Minu kui planeerimiseksperdi arvates on DP joonis antud juhul loetav ja mõistetav. Pigem on küsimus selles, et kas see loetavus ja mõistetavus aitab aru saada ranna-promenaadi avaliku kasutuse tagamisest üheselt ja avalikkusele selgelt ning kas see järgib ka kehtiva ÜP eesmärgi? Samuti selles, kas antud kohta tagab DP sadama projekteerimise ja ehitamise võimalused? Kui neid kahte viimast küsimust vaadata siis tunduvalt parem ja mõistlikum oleks tagada hoonete ja sadama vahele sadamale juurdepääsu tee ÜP mõtte järgi (isegi kui Tallinna Linnavolikogu peab põhjendatuks ÜP muutmist elamute merele lähemale rajamise näol), et tagada jahisadamale juurdepääsud ja sinna kavandatud äripindade teenindus. Soovides liikumist piirata võib SJ ja E+B juhtfunktsioonide vahele kavandatud uuele teele seada liikluskorralduslikult autode liikumise piiranguid (nt vaid sadamat teenindav autoliiklus või siis sadamat ehk SJ juhtfunktsiooniga ja E+B juhtfunktsiooniga ala teenindav liiklus). Kui analüüsida aga vastavust ÜP-le, siis praegune DP lahendus ei ole ÜP-ga vastavuses. Sadamavööndi laiust rannal on maa-alana DP-s kitsenenud. Samuti on arusaadamatult, miks rannapromenaad ei ole tervikuna jäänud nt üldmaale või liiklusmaale, et anda see üle Tallinna linna omandusse, tagades seeläbi seal alati avaliku kasutuse. Veelgi arusaamatum on see, miks DP-s puudub

sadama kavandamiseks ja projekteerimiseks sobilik sihtotsarve, milleks on tootmismaa (Eestis tegutsevad sadamad asuvad tootmismaal, sh jahisadamad, sh väikesadamad nagu näiteks Eisma sadam, Naissaare sadam, Narva linnasadam jne ning ka munitsipaalsadamad nagu on kavandatud nt Tilgu sadam). Avalikul maal asuv rannapromenaad ja eraldi seisev sadama krunt (nt 60% tootmismaana ja 40% ärimaana või siis 55% tootmismaana ja 45% ärimaana) oluks DP-s pakutust tunduvalt parem ja arusaadavam ning plaanitud idee elluviimist garanteeriv lahendus. Seda, sest selle alusel tekkiks avalikkusel kindlus, et rannapromenaadil liikumine on alati tagatud. Ka tekkiks nii sadama omanikul kindlus, et sadama rajatised on projekteeritavad ja sadam vastavalt selle eripäradele käiku võtta. Hetkel jääb mulje, et sadamat on kasutatud DP-s ettekäändena vähendamaks ehituskeeluvööndit ja täitmaks merd, kuid sadamarajatisi ja sadama projekteerimise ning ehitamise eripärasid ei ole samal ajal veenvalt arvestatud.

Keskkonnaamet on muu hulgas sadamate planeerimisel ja projekteerimisel korduvalt tähelepanu juhtinud, et ehituskeeluvööndit tuleb järgida ka sadama maal sadamaga mitteseotud ehitiste kavandamise korral (ehk sadamaga ühele krundile kavandatud restoranide, poodide, kalaturu hoone jms ärihoonete, mis otse ei teeninda sadamat ehk ei paku aluste vastuvõtu või hoolduse või hoiustamise vms teenust puhul tuleb samuti vähendada ehituskeeluvööndit). Ehituskeeluvööndi vähendamise põhjustes seda toodud pole, kuid veelgi hämmastavam on see, et krundil 15 pole ka sadama toimimise tagamiseks arvestatud ei sadamakapteni hoonega (NB! Sadamasse on parkimiskohtade arvutuse tabeli järgi kavandatud 335 jahi vms aluse kohta, ptk 3.9 järgi aga on kogu planeeringualal kokku suisa 355 aluse kohta!), sadamakülastajate pesuvõimalustega jms. Seda, sest selleks puuduvad krundil hoonestusalade asukohad. Veelgi paradoksaalsem on, et algselt selleks kavandatud krunt 13 on DP kehtestatavast osast välja jäetud. Isegi kui krunt 13 oleks planeeringus, asuks sinna kavandatud ärihoone jahilt maha astuva inimese jaoks tema alusest kaugel ehk sadam ei oleks (ka algselt olnud kavandatud DP lahenduse järgi kus oli kaasas krunt 13) külastajasõbralik. Lisaks on sadama puhul lahendamata terve rida olulisi küsimusi nagu tankimine, peatuvate aluste veevarustus (Näiteks on krundi 15 veevarustus 1,0 m³/ööp ja sinna on kavandatud silduma kuni 335 alust, samal ajal on see aasta käiku võetud Eisma sadamas aga 50 jahi puhul vee tarbimiseks arvestatud kuni 5 m³/ööp. Jahtide puhul peaks arvestama veevarustusega maksimaalselt 100 l ühe jahi kohta ööpäevas, mida aga siin ei ole tehtud!), alustele peatumise ajal elektrivarustuse tagamine (sellest pole DP-s sõnagi ja seda olukorras kus peatuda saab korraga kuni 335 alust!) ja neilt reovee vastuvõtt, alustelt tulevate jäätmete vastuvõtu korraldamine, sadama ala sidelahendused ja sadama ala valgustus, jahtide valve tagamine jne. Kajastamata on ka sadama akvatooriumiga seotud teemad jms. St antud DP-d tuleb, sadamate planeerimise ja projekteerimise eripärasid tundes, pidada sadama arendamist takistavaks. Mis paraku vaid kinnitab kahtlust, et sadama mainimine on ettekäändeline elamute ehituskeeluvööndi vähendamiseks ja tõsine jahisadama arendamise plaan on puudu. Sadama kavandamine detailplaneeringuga eeldab tänaste seaduste järgi ka seda, et sadamal on eelprojekt ja nende järgi määratud võimalik kaide kuju ja paigutus ning vette rajatavate kaide pindala (ja sedakaudu ka vee-ala täitmise kubatuur). Selliseid lahendusi aga antud DP-s ei ole.

Veelgi enam – DP-s on oluline menetluslik viga detailplaneeringuga sadama planeerimise aspektist. Planeerimiseseaduse § 17 lg 2 p 6 järgi peab detailplaneeringu koostajastama – Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga, Keskkonnaministeeriumiga, Veeteede Ametiga, Lennuametiga ja Muinsuskaitseametiga, kui planeeringuga kavandatakse avaliku veekogu koormamist ehitistega. Antud juhul seda tehakse (sadama muulid jms rajatakse vette, rannajoont täidetakse vette). Vastavalt DP koostajastuste koondtabelile on neist koostajastustest puudu Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Keskkonnaministeeriumi, Veeteede Ameti ja Lennuameti koostajastused. Seega ei ole täidetud antud planeeringu vastuvõtmise ja avalikule väljapanekule suunamiseks kehtivad seaduse järgsed eeldused. Lisaks avalikku veekogusse ehitist kavandava planeeringu planeerimiseseaduse § 18 kohaseks vastuvõtmiseks on vajalik Tehnilise Järelevalve Ameti eelnev **luba** (27.04.2010 kirjaga nr 6.12-3/10-0412-012 on küll antud koostajastus aga mitte vastav luba). See on puudu. Seega on planeeringu menetlusel esinev **väga oluline seaduse rikkumine**, mistõttu planeeringu vastuvõtmine antud kujul ei ole olnud õiguspärane ja planeeringu menetlust tuleb tagasi viia sisu muutmise/täiendamise ja koostajastamise faasi, et täita ära sadamate planeerimiseks ette nähtud nõuded ja tagada reaalse sadama välja ehitamise võimalus.

Praegust lahendust ei saa pidada heaks ka sadama arendajale sisulisest seisukohast. Kogu kallasraja välja arendamine seotakse justkui sadama omandiga (krunt 15). Teatavasti on Eesti kliimas ja lainetusele avatud rannas väga keerukas tagada jahisadama tasuvust. Reeglina on see madal või ülipikk või puudub üldse (Paljassaare ja Russalka vahelise ranna-alal üldplaneeringu käigus viidi läbi Paljassaare jahisadama

tasuvushinnang, mille järgi jahisadama rajamine ärialaenuga Paljasaarde ei tasuks end iial; ka omavahendite kasutamisel ei tagastuks sadama rajamiseks tehtud kulud 25 aastase perioodi jooksul). Rannapromenaadi haldamine sadama omaniku poolt oleks praktikas seega keerukas (niigi madala tasuvusega objektile liidetakse avalikus kasutuses olev objekt koos hoolduskohustusega, mis võib muuta sadama ärilise toimetuleku jätkusuutmatuks).

Kogenud sadamate planeeringute koostajana tõdema, et DP-s kavandatud sadama sisuline lahendus on läbimõtlemata ja kaheldav. Seda, sest jahisadama kaid jätvavad sadama lainetusele ja tuultele avatuks (planeeringus on küll vihjeid kaitsemuulile kuid krundi koosseisus pole uut muuli näidatud). Ühest vastust ei saa ka selle kohta kas täitemahtudes (6500 m³) sisalduvad ka muulid jm rajatised (mida pole põhijoonisel) või on see vaid ranna joone täitmise maht. Jahisadam vajab kindlasti kaitsemuuli, mis sadamas seisvaid aluseid Tallinna lahelt tuleva lainetuse ja tuulte ning ka võimaliku jää liikumise eest kaitseks. Kuna ma olen siiski planeerimiseksperit, mitte sadama projekteerija, tasuks siin täpse toimiva lahenduse planeerimiseks kaasata mõni pädev sadama projekteerimise ekspert. Vastasel korral võib tekkida olukord, kus antud DP lahendus ei võimalda tegelikult hästi toimivat sadamat hiljem projekteerida ja sadama projekteerimiseks on vaja koostada uus detailplaneering. Viimane asjaolu on Tallinna Linnavalitsuse viimase aja ehituslubade väljastamise praktika kontekstis eriti oluline, sest minu ja mu klientide kogemus näitab, et TLPA ei luba vähimaidki kõrvalkaldeid kehtivast detailplaneeringust, samuti on ehitusloa saamise protsess võrreldes muude eesti KOV-idega pikk ja keerukas. Ma soovitaks sadamale koostada esmalt eskiisprojekti ja siis selle alusel kanda toimiva lahenduse planeeringusse jättes sealjuures teatava ruumi nii hilisemaks krundi kuju kui sadama kaide kuju täpsustamiseks. Ning siis planeeringut vastavalt korrigeerida ja võtta sellele varem viidatud puuduvad kooskõlastused. Praegune DP lahendus seda ei tee. Pigem tõstatub praeguse lahenduse puhul küsimus, kas jahisadama kavandamist on üldse tõeselt läbi projekteeritud ja planeeritud. Kuna seda ei paista olevat tehtud, ei pruugi olla hea ka praegune krundi struktuur ja sadamale juurdepääsude tagamine jms. Kindlasti on ka väga oluline see, et sadam rajataks enne elamuid, sest sadama ehitustöödel tekib kindlasti nii normatiivse müra ületamist kui ka hulgaliselt veoseid. DP elluviimisel peaks seega kaldakindlustuse ja sadama rajamine toimuma esimeses etapis ja elamute jms rajamine alles seejärel.

Planeerimiseksperdi ja KSH eksperdina pean tõdema, et antud DP-s puuduvad kõiki võimalike probleeme ennetavad või leevendavad keskkonnatingimused. Ilmselt on näha, et sadama paneerimise ja KSH eksperte ei ole kaasatud. Antud kujul DP on keskkonnatingimuste osas kehtestamiseks puudulik (planeerimiseseaduse § 9 lg 2 p 8 on sisuliselt korralikult täitamata, sadamate kavandamise ja mere täitmise alal puuduvad keskkonnamõju vältimist tagada aitavad keskkonnatingimused, ehitusaegse mõju leevendamine on käsitlemata ehk ptk 3.4.1 ja 3.4.2 on vägagi formaalsed ja ptk 3.4.1. kaalutlused sadama teemaga üldse mitte arvestavad, sest sadama tegelik kuju on läbi töötamata).

Kuna sadama lahendus on puudulik ja keskkonnatingimused on nõrgad (paljuski puudu), siis on kindlasti ka tee avaliku kasutuse ja sadama kasutuse, ärimudeli ja tasuvuse ning sadama rajamise teemal palju vastuseid küsimusi, mistõttu DP ei ole siin üheselt selge. Seega DP-s ei ole häid ja praktikas lihtsalt järgitavaid lahendusi sadama ja rannapromenaadi tagamiseks (nagu näiteks selge arusaam kust tulevad sadama tulud ja kuidas on lahendatud sadama alal logistika, mis on väga erinev jahte üle talve hoidvas sadamas ja vaid hooajaliselt kasutatavas ning veelgi madalama tasuvusega jahisadamas; samuti pole selge näiteks rannapromenaadi üle minek linna omandusse).

5. Eksperti täiendavad märkused - tähelepanu juhtimine võimalike kooskõlastuste ja DP mittevastavusele ning menetlusveaga arvestamisele.

Viimasena soovin tähelepanu lisada võimalikule ebakõlale. Kooskõlastajad ei pruugi olla kooskõlastanud planeeringu viimast versiooni. Ma ei saa üheselt nii väita kõigi kooskõlastustuste kohta (mul puudusid kõigi kooskõlastuste originaalid ja selle kõrval konkreetsed joonised või planeeringumaterjalid, mida vastav kooskõlastaja kooskõlastas), kuid saan kinnitada fakti, et AS Entec kooskõlastus (03.07.2007. a Kiri nr 249, millele on viidatud kooskõlastuste koodtabelis ja mille olen ise koostanud) on antud hoopis teistsugusele DP lahendusele, kui on selle praegune versioon. Sama on seega ülimalt tõenäoline ka kõigi teiste samal aastal varasemalt antud kooskõlastuste puhul. Seega soovitan maavanemal antud juhul hoolsalt kontrollida kas lahendus mis kooskõlastati on sama kui see, mis vastu võeti. Samuti soovitan maavanemal keelduda heakskiidu andmisest, sest planeeringu menetlusel on esinenud sinise ekspertiisi punktis 4 osundatud

menetlusviga. Planeerimiseseadus planeeringu avalikustamise järel planeeringu kooskõlastamist ja Tehnilise Järelevalveameti loa võtmist ei võimalda.

6. Eksperti pädevus, haridus ja töökogemus.

Minu kui eksperti CV on leitaval: <http://www.headandlead.com/Kaur-Lass-CV>.

Kinnitan, et mul on *planeerimiseseaduse* järgi olemas planeeringute koostamise õigus ja ma olen selles pädev. Olen enam kui 18 aastase perioodi jooksul osalenud kokku ligi 400 erineva planeeringu koostamisel (sh ka kehtestatud detailplaneeringud ja linna osa üldplaneering Tallinna linnas, st tunnen Tallinna asja-ajamise korda ja ehitusmäärust; samuti olen koostanud väga mitmeid sadamate planeeringuid) ja juhtinud ka mitmekümne keskkonnamõju strateegilise hindamise koostamist erinevatele planeeringutele (sh nii üld- kui detailplaneeringud, k.a Tallinna ranna-alal ja jahisadama maa-alale). Kuigi minu koostatud detailplaneeringuid on paljudel juhtudel vaidlustatud kohtus (sh riigikohtuni) on need kõik tänu korrektsusele jäänud kehtima (st mu tööde teostamise korrektsus on leidnud tõestamist ka kohtuvaidluste käigus). Olen lisaks kirjutanud ka hulgaliselt planeerimisalasid artikleid (üle 80 artikli, sh olen olnud kaasautor planeerimisalastele käsiraamatutele) ja õpetanud planeerimist enamuses Eesti kõrgkoolidest (EKA, TÜ, TTÜ, TKTK, TLÜ, EBS).

Oman arhitekti diplomit (MA arhitektuuris, Eesti Kunstiakadeemia 1998) ja olen lisaks õppinud planeerimist Rootsis kõrgkoolis (Högskolan i Karlskorna/Ronneby) ja oman seetõttu ka otsest planeerimisalast väljaõpet lisaks arhitektuursele kõrgharidusele. Kuna olen olnud kokku puutuv pikka aega ka erinevate kinnisvaraarendajate tegevustega, korraldanud juhatuse liikmena arhitektuurbüroo tööd ning tegutsev ettevõtjana, oskan näha ja mõista planeeringu elluviimise korralduslike (sh edasise projekteerimisega seotud asjaolud) ja majanduslike aspekte ka detailplaneeringute kehtestamise järel.

Lugupidamisega,

/allkirjastatud digitaalselt/

Kaur Lass
Planeerimiseksper
Arhitekt MA
OÜ Head juhatuse liige
kaur.lass@headandlead.com
tel 50 83 906