

**SISUKORD:****OTSUSED**

- ALGATAMISOTSUS
- VASTUVÕTMISOTSUS
- KEHTESTAMISOTSUS

**SELETUSKIRI**

|   |           |
|---|-----------|
| <b>EESSÖNA .....</b>  | <b>4</b>  |
| <b>SISSEJUHATUS .....</b>   | <b>6</b>  |
| <b>1 LINNAEHITUSLIKUD SEOSSED JA OLEMASOLEV OLUKORD .....</b>                 | <b>7</b>  |
| 1.1 LINNARUUM.....  | 7         |
| 1.1.1 Ülevaade planeeringualast.....  | 7         |
| 1.1.2 Väärtusliku miljööga linnapiirkonnad planeeringuala kontaktvööndis..... | 9         |
| 1.2 SADAMATE JA RANNA-ALA SIDE LINNAGA .....                                  | 10        |
| 1.3 LIIKLUS JA TRANSPORT .....  | 11        |
| 1.4 HALJASTUS JA HEAKORD.....   | 12        |
| <b>2 KESKKONNA PIKAAJALISEST JA SÄÄSTLIKUST KASUTAMISEST .....</b>            | <b>14</b> |
| <b>3 RANNA-ALA ARENGUSUUNAD.....</b>  | <b>15</b> |
| 3.1 ARENGUEELDUSED PLANEERITAVAL ALAL .....                                   | 15        |
| 3.2 MAAKASUTUS.....   | 15        |
| 3.2.1 Väärtuslikud vaated.....  | 17        |
| 3.2.2 Miljööväärtuslikud alad.....  | 19        |
| 3.3 ROHEALADE SÜSTEEM .....   | 19        |
| 3.3.1 Rekreatsioon ja rohealad.....   | 21        |
| 3.4 MAA-ALADE ÜLDISED KASUTAMIS- JA E HITUSTINGIMUSED .....                   | 24        |
| 3.4.1 Üldplaneeringu tsoneeringukaardi juhtfunktsioonid.....                  | 24        |
| 3.4.2 Detailplaneeringute koostamise tingimused.....                          | 26        |
| 3.4.3 Arhitektuurikonkursside koostamise nõuded .....                         | 26        |
| 3.4.4 Ehitustingimuste reeglid väiksemate alade kaupa .....                   | 26        |
| 3.5 SADAMAD .....   | 43        |
| 3.5.1 Sadamad, sadamakohad ja nende arendusalad.....                          | 43        |
| 3.5.2 Sadamapiirkonnad.....   | 46        |
| 3.5.3 Sadamapiirkondade arenduspotentsiaal.....                               | 47        |
| 3.6 RAUDTEE .....   | 47        |
| 3.7 TÄNAVAD JA LIIKLUS .....  | 48        |
| 3.7.1 Liikluskoosseis.....  | 49        |
| 3.7.2 Parkimine.....  | 51        |
| 3.7.3 Kergliiklus .....   | 52        |
| 3.7.4 Ühistransport.....  | 53        |
| 3.7.5 Põhjaväil.....  | 55        |
| 3.7.6 Kalamaja möödasõit, Tööstuse tänav ja Paljassaare tee .....             | 56        |
| 3.7.7 Russalka ristmik.....   | 56        |
| 3.7.8 Sitsimäe liiklussõlm .....  | 58        |
| 3.8 TEHNORAJATISED .....  | 59        |
| 3.8.1 Elektrivarustus.....  | 59        |
| 3.8.2 Soojusvarustus .....  | 60        |
| 3.8.3 Gaasivarustus .....   | 60        |
| 3.8.4 Sidevarustus.....   | 61        |

|          |  |            |
|----------|--|------------|
| 3.8.5    | <i>Veevarustus</i> .....                                       | 61         |
| 3.8.6    | <i>Kanalisatsioon</i> .....                                    | 62         |
| 3.8.7    | <i>Sademeveekanalisatsioon</i> .....                           | 63         |
| <b>4</b> | <b>MAA- JA VEEALADE KEHTIVAD PIIRANGUD</b> .....               | <b>65</b>  |
| 4.1      | RIIKLIKU KAITSE ALL OLEVA MÄLESTISE KAITSEVÕOND.....           | 65         |
| 4.2      | RIIKLIKU KAITSE ALL OLEVA LOODUSOBJEKTI KAITSEVÕOND.....       | 67         |
| 4.3      | HOIUALADE VÕRGUSTIKUST TULENEVAD PIIRANGUD.....                | 68         |
| 4.4      | VEEKAITSEVÕOND JA VEEKOGU EHITUSKEELUALA.....                  | 69         |
| 4.5      | TÄNAVAMAA PIIRID.....  | 70         |
| 4.6      | RAUDTEE KAITSEVÕOND.....                                       | 72         |
| 4.7      | RIIGIKAITSEST TULENEVAD PIIRANGUD.....                         | 73         |
| 4.8      | RIIGIPIIRIGA KAASNEVAD PIIRANGUD.....                          | 73         |
| 4.9      | LENNUNDUSEGA SEOTUD PIIRANGUD.....                             | 75         |
| 4.10     | SADAMAGA SEOTUD PIIRANGUD.....                                 | 76         |
| 4.11     | LIINIKORIDORID KINNISASJAL.....                                | 77         |
| 4.12     | TELEKOMMUNIKATSIOONI LIINIRAJATISE KAITSEVÕOND.....            | 77         |
| 4.13     | ELEKTRIPAIGALDISE KAITSEVÕOND.....                             | 79         |
| 4.14     | GAASIPAIGALDISE KAITSEVÕOND.....                               | 80         |
| 4.15     | SURVESEADME KAITSEVÕOND.....                                   | 82         |
| 4.16     | KANALISATSIOONIEHITISTE VEEKAITSENÕUDED JA PUMPLATE KUJAD..... | 83         |
| 4.17     | VÄLISÕHU SAASTEKAITSE.....                                     | 85         |
| 4.18     | TULEOHUTUSNÕUDED.....  | 86         |
| 4.19     | MÜRANORMID.....  | 88         |
| <b>5</b> | <b>PLANEERINGU ELLUVIIMISEKS VAJALIKUD SAMMUD</b> .....        | <b>90</b>  |
| <b>6</b> | <b>RUUMILISE ARENGU MÕJUDE HINDAMINE</b> .....                 | <b>94</b>  |
| 6.1      | MÕJUDE HINDAMISE ALUSED.....                                   | 94         |
| 6.2      | ÜLDPLANEERINGU KESKKONNAEESMÄRGID.....                         | 94         |
| 6.3      | MÕJUD KESKKONNALE.....   | 96         |
| 6.3.1    | <i>Loodus- ja tehiskeskonna kooseksisteerimine</i> .....       | 96         |
| 6.3.2    | <i>Liiklus</i> .....   | 98         |
| 6.3.3    | <i>Kergliiklus</i> .....                                       | 99         |
| 6.4      | SOTSIAAL-MAJANDUSLIKUD MÕJUD.....                              | 100        |
| 6.5      | KULTUURILISED MÕJUD.....                                       | 102        |
| 6.6      | LINNAKESKKONNA KURITEGEVUSRISKIDE ENNETAMINE.....              | 102        |
| 6.6.1    | <i>Soovituslikud meetmed kuritegevuse vähendamiseks</i> .....  | 103        |
| 6.6.2    | <i>Soovitused turvalisuse tagamiseks</i> .....                 | 104        |
| 6.6.3    | <i>Piirkondlik turvalisus</i> .....                            | 105        |
| 6.7      | SÄÄSTVA JA TASAKAALUSTATUD ARENGUTINGIMUSTE SEADMINE.....      | 107        |
|          | <b>KASUTATUD MATERJALID</b> .....                              | <b>109</b> |

## LISAD

- LISA 1. PALJASSAARE JA RUSSALKA VAHELISE RANNA-ALA ÜLDPLANEERINGU LÄHTEÜLESANNE
- LISA 2. MUINSUSKAITSEOBJEKTIID PALJASSAARE JA RUSSALKA VAHELISEL RANNA-ALAL
- LISA 3. STRATEEGILISE KESKKONNAMÕJU HINDAMISE PROGRAMM
- LISA 4. HARJUMAA KESKKONNATEENISTUSE KIRI 11.07.2002 NR 10-1/1800
- LISA 5. TALLINNA VOLIKOGU OTSUS 6.03.2003 NR 55
- LISA 6. AS EESTI TELEFON KIRI 14.02.2003 NR C-6-41110-2/36
- LISA 7. AS EESTI ENERGIA KIRI 20.02.2003 NR PV-ARE-6/161
- LISA 8. AS EESTI ENERGIA KIRI 07.03.2003 NR JV-ARE-TAL-1/682
- LISA 9. KESKKONNAMINISTEERIUMI KIRI 23.10.2002 NR 11-11/7141
- LISA 10. AS F-ELEKTER KIRI 09.07.2003 NR 63

## LISA 11. PLANEERINGUALAL PAIKNEVATE PUURKAEVUDE NIMEKIRI (ANDMED: GEOLOOGIAKESKUS)

**KOOSKÕLASTUSED**

KOOSKÕLASTUSTE KOONDTABEL  
KOOSKÕLASTUSTE ÄRAKIRJAD

**SKEEMID**

VÄLJAVÕTE TALLINNA ÜLDPLANEERINGU MAAKASUTUSPLAANIST  
VÄLJAVÕTE TALLINNA ROHELISE VÕRGUSTIKU SKEEMIST  
RUSSALKA RISTMIKU LAHENDUSSKEEM  
SOOVITUSLIKUD RISTLÕIKED (3 LEHTE)

**KAARDID**

|                                    |            |
|------------------------------------|------------|
| ÜLDPLANEERINGU TSONEERING .....    | M 1:10 000 |
| VÄÄRTUSLIKUD VAATED .....          | M 1:10 000 |
| EHITUSTINGIMUSED .....             | M 1:10 000 |
| LIIKLUS .....                      | M 1:10 000 |
| ROHEALAD JA KESKKONNA RISKID ..... | M 1:10 000 |
| ELEKTRIVÕRK .....                  | M 1:10 000 |
| SOOJUSTRASSID .....                | M 1:10 000 |
| GAASITRASSID .....                 | M 1:10 000 |
| SIDETRASSID .....                  | M 1:10 000 |
| VEEVARUSTUS .....                  | M 1:10 000 |
| KANALISATSIOON .....               | M 1:10 000 |
| SADEMEVEEKANALISATSIOON .....      | M 1:10 000 |

## EESSÕNA

Käesoleva üldplaneeringu algatamise idee pärines initsiatiivgrupilt. Initsiatiivgrupi algatusel moodustati Tallinna linnapea käskkirjadega nr 247 (21.08.2001) *Töögrupi moodustamine* ja nr 277 (25.09.2001) *Töögrupi koosseisu muutmine* töörühm, mis tegeles üldplaneeringu lähteülesande väljatöötamisega.

Käesolev üldplaneering algatati Tallinna Linnavolikogu otsusega 20.12.2001. a nr 410 (vt otsused). Töö koostamise aluseks olid 22.11.2001. a Tallinna Linnavolikogu linnamajanduskomisjoni esimehe Toomas Tõniste poolt kinnitatud *Paljassaare ja Russalka vahelise ranna-ala üldplaneeringu lähteülesanne* (vt lisa 1) ning selle alusel planeeringu koostamise vahearuanne 27.06.2002. a valminud *Lähtetingimuste raport* ja 22.11.2003. a valminud *Vaheraport*.

Üldplaneering valmis AS Entec, Tallinna Säätva Arengu ja Planeerimise Ameti (SAPA) ja teiste Tallinna Linnavalitsuse ametite, Põhja-Tallinna Linnaosavalitsuse ja Kesklinna Linnaosavalitsuse esindajate vahelises koostöös. Planeeringu illustratsioon asub internetis järgmisel kodulehel: [http://veeb.tallinn.ee/rannaala/ranna\\_web/](http://veeb.tallinn.ee/rannaala/ranna_web/)

Üldplaneeringu [avalik väljapanek toimus 21.10.2003 kuni 21.11.2003](#). Ettepanekuid ja märkusi laekus kokku 31. Avaliku väljapaneku tulemuste tutvustamiseks ja esitatud märkuste ning ettepanekute läbi arutamiseks toimus Tallinna Linnavolikogu saalis 15.12.2003 avalik arutelu, kus osales üle 60 inimese. Esitati mitmeid ettepanekuid, millest kolm jäid vaidlustena järelevalve teostaja otsustada. Maavanema järelevalve tulemusel otsustas SAPA jätta planeeringu kohta laekunud ettepanekud arvestamata.

AS Entec poolt tegeles üldplaneeringu koostamisega töögrupp koosseisus:

|                  |   |
|------------------|---|
| Kaur Lass        | projektijuht ja töö koordinaator;             |
| Merje Muiso      | planeeringu projektijuht;                     |
| Tarmo Loog       | infrastruktuuri projektijuht;                 |
| Mihkel Vaarik    | keskkonnaekspert;                             |
| Helena Maide     | arhitekt-planeerija;                          |
| Kersti Kernumees | arhitekt-planeerija;                          |
| Kerttu Kõll      | maastikuarhitekt;                             |
| Merike Laas      | arhitekt-planeerija;                          |
| Toomas Piirsalu  | veevarustuse ja kanalisatsiooni insener;      |
| Peter Molin      | konsultant liiklusküsimustes;                 |
| Tuomas Miettinen | konsultant liiklusküsimustes;                 |
| Tiit Metsvahi    | konsultant liiklusküsimustes;                 |
| Ilmar Pihlak     | konsultant liiklusküsimustes;                 |
| Aavo Raig        | konsultant sadamaküsimustes;                  |
| Mati Roosnupp    | konsultant sooja- ja gaasivarustusküsimustes. |

Alltöövõtjatena andsid oma panuse üldplaneeringu valmimisse: OÜ Geomedia, OÜ Stratum, JP-Transplan, OÜ Rimess MRI ja OÜ Aavo ja Riina Raig Projekt.

Tallinna Linnavalitsuse poolt olid töösse pidevalt kaasatud järgmine töögrupp:

|                 |                                      |
|-----------------|--------------------------------------|
| Toivo Ninnas    | Tallinna Linnavalitsus;              |
| Igor Volkov     | SAPA, linna poolne töö koordinaator; |
| Arvo Rikkinen   | SAPA;                                |
| Andres Kompus   | SAPA;                                |
| Tiina Nigul     | SAPA;                                |
| Ants Maaring    | SAPA;                                |
| Tiit Siimon     | SAPA;                                |
| Tiina Tallinn   | SAPA;                                |
| Alice Laanemägi | SAPA;                                |
| Mare Lõhmus     | SAPA;                                |
| Riina Käsper    | SAPA;                                |
| Väino Viirand   | SAPA;                                |
| Alo Brandt      | Maa-amet;                            |
| Mart Repnau     | Ettevõtlusamet;                      |
| Mart Miidu      | Elamuamet;                           |
| Leele Välja     | Kultuuriväärtuste Amet;              |
| Kaia Sarnet     | Kesklinna LOV;                       |
| Vilja Savisaar  | Põhja-Tallinn LOV;                   |
| Jüri Jõgeva     | Põhja-Tallinn LOV;                   |
| Liina Kiiter    | Põhja-Tallinna LOV;                  |
| Marek Danielson | TTPA.                                |

AS Entec tänab kõiki, kes on oma igapäevaste tegemiste kõrvalt leidnud aega ja energiat võtta osa avalikest aruteludest (25.04.2002, 12.11.2002 ja 25.03.2003), planeeringualastest nõupidamistest ning ankeetküsitlusele vastamisest.

Samuti soovime koostöö eest tänada initsiatiivgrupi liikmeid, Harjumaa Keskkonnateenistust, AS-i Tallinna Sadam, Eesti Arhitektide Liitu ning kõiki töös osalenud Tallinna ameteid jt.

## SISSEJUHATUS

Paljassaare ja Russalka vahelise ranna-ala üldplaneering hõlmab ca 20 km pikkuse mereäärse ala Tallinna linnas. Planeeritava ala pindala on kokku ca 500 ha (vt skeemi: Väljavõte Tallinna üldplaneeringu maakasutusplaanist). Planeeringu koostamine oli vajalik, et avada Tallinna mere äärt elanikele ja linnakülastajatele ning suurendamiseks kohaliku omavalitsuse otsustusõigust ehitustegevuse ja maakasutuse suunamisel ranna-alal.

Üldplaneeringu koostamise peamiseks eesmärgiks oli Tallinna linnaruumi sidestamine merega ning taastada Tallinna kui merelinna mainet. Üldplaneeringu elluviimisega soovitakse muuta Paljassaare ja Russalka vaheline ranna-ala atraktiivsemaks ja avatumaks ning tõsta Tallinna rahvusvahelist konkurentsivõimet. Samuti sooviti täpsustada sadamate ulatust ja määrata senisest täpsemad ehitusreeglid olemasolevate tööstusalade edasiseks arendamiseks.

Planeeringu otsene ülesanne on seada tingimused Tallinna ranna-ala arendamiseks, luua võimalused investeerimistempo kiirendamiseks ja pakkuda välja ideed mereäärse ala senisest paremaks avalikuks kasutamiseks. Ennekõike tuleb määrata selged ehitamise reeglid ja maakasutuse tingimused, millest lähtub edasine detailplaneeringute koostamine. Lõplik arendustegevus sõltub kohaliku omavalitsuse, arendajate, riigi jt osapoolte panusest planeeringute ja projektide realiseerimisel.

# 1 LINNAEHITUSLIKUD SEOSSED JA OLEMASOLEV OLUKORD

## 1.1 Linnaruum

Tallinna areng on läbi aegade olnud seotud merega. Tallinna mereäärsete alade ajaloolisest arengust ja keskkonna olukorrast annab põhjalikuma ülevaate käesoleva üldplaneeringu koostamise käigus 27.06.2002. a valminud *Lähtetingimuste raport*.

Ligi pool sajandit kestnud Nõukogude okupatsioon pidurdas nii majandustegevust, inimeste liikumist kui ka sadamate tavapärasest kasutamist Tallinna ranna-aladel. Ulatuslikud mereäärsed piirkonnad olid suletud. Sellest lähtuvalt keskendus linna areng aastakümnete jooksul sisemaale. Taasiseseisvuse aastatega on võimalused ja ühiskonna surve ranna-alade avalikuks kasutamiseks oluliselt avardunud.

Ranna-ala piirkondadeks jaotamisel on erinevates valdkondades lähtutud iga teema sisust. Et anda paremat ülevaadet linnaruumist, on planeeringuala piirkondi allpool toodud peatükkides kirjeldatud kesklinnast kaugemale - Russalkast Paljassaareni.

Planeeringuga käsitletavat ala ei saa vaadelda eraldi ülejäänud linnaruumist. Sellest lähtuvalt on linnaehituslike piirkondade kirjeldamisel käsitletud nii planeeritaval alal kui ka planeeringuala kontaktvööndis paiknevaid ajalooliselt kujunenud linnaosasisid ning linna maamärke ja dominante. Maamärgid on aastate vältel välja kujunenud kaugelt paistvad orientiirid. Dominandid on arhitektuurilt ja/või ühiskondlikult olulised hooned, mis paistavad ja peavad tulevikus paistma välja muust linna-keskkonnast.

### 1.1.1 Ülevaade planeeringualast

Üldplaneeringuga käsitletava ranna-ala idaosas paikneb Kadrioru pargi lahustükk, mille lõikab ülejäänud pargist ära kesklinna poole suunduv Narva maantee. Pargiosa iseloomustavad erinevatest ajaperioodidest (1718. aastast kuni tänapäevani) pärinevad maastiku-kujunduse ideed ja teostused. Tänapäeval on Kadrioru park tähtis rekreatsiooniala, samuti on park oluline osa Tallinna linna rohevõrgustikust. Pargiosa ranna-alalt algab kesklinnast Pirita suunas kulgev rannapromenaad, mis on linnaelanike jaoks väärtuslik puhke- ja virgestusala. Kadrioru pargi dünaamiliseks lõppaktsendiks on muinsuskaitse kunstimälestiste nimekirjas olev Amandus Adamsoni 1902. a loodud Russalka mälestussammas (muinsuskaitseobjektide nimekiri vt lisa 2).

Pargist kesklinna pool Narva maantee ääres asub hetkel aktiivse kasutusega staadion. Sellest mere poole jääb korrastamatult mõjuv, kuid suveti kasutamist leidev lõbustuspargi territoorium. Kirjeldataval alal leidub väärtuslikku kõrghaljastust, mida tuleks säilitada, sest see toimib puhversoonina tiheda liiklusega Narva maantee ääres.

Kadrioru pargi ja kesklinna vahel paikneb valdavalt Kadrioru-laadne nelja- kuni viiekorruseline hoonestus. Käsitletavas piirkonnas on arhitektuurinäiteid alates eelmise sajandi algusaastatest kuni tänapäevani välja. Olulises linnaehituslikus sõlmpunktis kesklinna ja Kadrioru piiril paikneb arhitektide Künnapu ja Padriku projekteeritud Metodisti kirik (1994-2000).

Kadrioru pargi ja Vanasadama vahelise ala kujunemine on suuresti olnud mõjutatud nõukogude perioodi poolt. Varem suletud piirkonda on rajatud valdavalt lao-, tööstus- ja administratiivhooneid, samuti sadama ja piiri-valvega seotud ehitisi.

Paekivist endiste lao- ja tootmishoonete taaskasutuselevõtu tähelepanuväärivamaks näiteks on Rotermanni soolaladu. See 1908. aastal valminud hoone rekonstrueeriti aastail 1995-1996 arhitekt Ülo Peil'i (arhitektuuri-büroo Urbel & Peil) ning sisearhitekt Taso Mähar'i projekti järgi. Hetkel asub hoones Eesti Arhitektuurimuuseum.

Nõukogude perioodil suletud kesklinnalähedasest sadama-alast sai pärast Eesti iseseisvumist kasvanud laevaliikluse tõttu üks kiiremini arenevaid piirkondi Tallinnas. Kõige varasem on 1992. a ehitatud B-terminal. Suur lakoonilise välisviimistlusega A-terminal ja lainelise musta plekiga kaetud C-terminal said valmis 1995. a. Nende kõrval paikneb AS Tallinna Sadama administratiivhoone, millele ümberehituse käigus lisati uus kaarduv maht. Eelmistest kaugemale jääb kolmekorruseline D-terminal, mis valmis 1996. a. Sinise plekiga kaetud politseijaoskonna maja ning laohoonest ümber ehitatud büroohoone ja jahtklubi paiknevad sadama-ala kaheks jagava Admiraliteedibasseini ääres.

Vanasadamast lääne poole jääv muinsuskaitseobjektide nimekirja kuuluv Tallinna Linnahall (1976-1980) on modernistlik saalhoone, mis linnaehituslikult paikneb Viru hotelliga ühel teljel. Hoone rajamisel oli eesmärgiks säilitada merelt avanev vaade Vanalinna siluutile. Kuna hoone rajamise ajal ei saanud kaotada sadamasse viivat raudteeharu, toimib hoone ka raudteesillana jalakäijatele. Hoone suletus ja muruga kaldpindadeks maskeeritud seinad tekitavad seose lähedal asuvate Rootsi-aegsete bastionidega. Tallinna Linnahall pälvis biennaali Interarh-83 Grand Prix' ja Rahvusvahelise Arhitektide Liidu presidendi kuldmedali ja preemia ning 1984. a NSV Liidu riikliku preemia, mistõttu arvati linnahall ka muinsuskaitseobjektide nimekirja.

Linnahalli kõrval asuv Kalasadam on hetkel üks paljudest mahajäetud kohtadest ranna-alal - piirkond on jäätmaa ja ilma igasuguse hoonestusega. Kalasadam asub strateegiliselt väga heas asukohas, Vanasadama ja Vanalinna vahetus läheduses.

Kalamaja piirkonnast mere pool paikneb 1829-1840 Tallinna merepoolse kaitse tugevdamiseks ehitatud kindlustusrajatis, mis on ehitatud endise läänepatarei kohale. Pärast Tallinna kustutamist kindluslinnade nimistust rekonstrueeriti kaitsekasarm tavaliseks kasarmuks ja muldpatareid lam-



mutati. Hoonet on kasutatud kuni 2002. aastani vanglana. Hetkel otsitakse hoonele aga uut funktsiooni.

Kaitsekasarmu kõrval asuvad Taani firma Christiani ja Nielsen 1916-1917 ehitatud vesilennukiangaarid. Need konstrueeriti I maailmasõja eel Peeter Suure Merekindluse osana. Tõenäoliselt on tegemist maailma esimeste raudbetoonkuppelkoorikutega. Käesoleval ajal kasutatakse neid sadama abihoonetena.

Kaubasadamate piirkond Nobelessneri sadamast kuni Katariina muulini on samuti kujunenud Nõukogude perioodil, mil siia rajati kaubasadama rajatise koos administratiivhoonete ja üle Paljassaare tee asuvate korterelamutega. Tänapäeval asub siin ka hulgaliselt laohooneid ja -platse.

Planeeringuala lääneosa moodustab Paljassaare poolsaar koos Tallinna linna reoveepuhastusseadmete ja mere vahele jääva jäätmaaga, Katariina muuli ja seda ümbritsevate aladega. Piirkond on seisnud inimtegevusest puutumatuna alates Nõukogude sõjaväe lahkumisest. Pärandusena on siia maha jäänud varemeis hooneid ja suures koguses sõjaväereostust. Samas on siin looduskeskkonna ja inimtegevuse vähesuse tõttu pesitsuspaiga leidnud paljud väärtuslikud linnuliigid. Seetõttu tegi Tallinna Linnuklubi Keskkonnaministeeriumile ettepaneku moodustada Paljassaare poolsaarele *Natura 2000* linnuhoiuala.

### 1.1.2 Väärtusliku miljööga linnapiirkonnad planeeringuala kontaktvööndis

Planeeringuga käsitletavale alale ei ulatu miljööväärtuslike piirkondi, küll aga paiknevad need planeeringuala kontaktvööndis. Siinkohal antakse ülevaade nendest miljööväärtuslikest aladest, millega on arvestatud ehitustingimuste väljatöötamisel planeeringus.

**Kadrioru piirkond** on ajaloo ja linnaehitusliku tausta poolest erinev teistest kesklinna ümbruse puitelurajoonidest.

Kadrioru võib pidada üsna omanäoliseks arhitektuurimuuseumiks, mis on sümbioos erinevate kultuuride koosmõjust. Eestipäraste puust agulilike üürimajade kõrval on uhked suvemõisad, mõjukate isikute suvemajad, venepärase arhitektuuriga lossiteenijate elamud ning loomulikult Kadrioru loss ja park koos eelmise sajandi kolmekümnendate aastate spordirajatistega. Hoonete fassaadide kõrval on siin hästi säilinud ka ajaloolised interjöörid. Rohke fotomaterjal võimaldab taastada Kadriorule iseloomulikke ning praeguseks kaduma läinud arhitekturseid väikevorme, piirdeid, aedu jne.

**Rotermanni kvartal** on Tallinnas ainulaadne ala, kus lühikese aja jooksul - 19. sajandi keskpaigast kuni 20. sajandi alguseni – ehitati pae- ja telliskivihoonetest terviklik tööstuskvartal. Juugendlike ja historitsistlike joontega ansambel moodustab Tallinna kesklinnas harvaesinevalt ühtse arhitekturse keskkonna.

Rotermanni kvartal on oluline ühenduslüli Vanasadama ja seda ümbritsevate alade ning vanalinna ja kesklinna vahel. Endine Rotermanni tööstus-

kvartal asub otse Tallinna kesklinnas Vanalinnas, mere ja äritsooni vahelisel maa-alal. Linnakeskuse arengu seisukohalt on tegemist ühe atraktiivseima paigaga.

Kvartal on nime saanud suurtööstur Christian Abraham Rotermanni järgi, kes oli möödunud sajandi alguses Eesti üks suurimaid toiduainetetööstuse omanikke ning kellele kuulus enamik hooneid sellel alal. Kvartali südamesse ja Hobujaama tänava poole jäävad kunagine viljaelevaator, leivavabrik, nisu- ja rukkiveski, jahuladu, kruubiveski jt. Mere puiestee poolset kvartali serva ääristavad uhked juugendi ja historitsismi joontega piiritusevabriku hooned ning Rotermanni enda elamu ja kontorihoone koos toreda väravaehitisega.

**Kalamaja** puhul on tegemist Tallinna vanima eeslinnaga. Esimesed kirjalikud andmed Kalamajast pärinevad 14. sajandi teisest poolest. Tõenäoliselt oli sealne asustus olemas juba tunduvalt varem. Enamik uurijaid on veendunud, et mereäärsed alad olid elukohaks ümberkaudsete külade kalameestele juba muinasajal. Kalamaja kui eeslinna asukoht sadama läheduses oli külgetõmbav ka keskajal.

Kalamaja on oma asukoha tõttu olnud läbi aegade tihedalt seotud merega. Keskajal elasid linnaosas mündrikud, kalurid, kalakaupmehed. 18. sajandi alguse kaartidelt on näha, et asustust leidub pea kogu Kalamaja ulatuses, tänapäevases mõistes linlikku ehk tiheasustust kohtame aga eelkõige Suur- ja Väike-Patarei tänavatel. Erilise hoo sai Kalamaja areng 19. sajandi lõpul, kui koos raudtee rajamisega kerkisid piirkonda ka mitmed tehased.

Tänane Kalamaja pakub huvitava läbilõike tööliselamu arengust 19. sajandi odavatest üürilobudikest kuni nõukogudeaegsete tüüpelamuteni. Olles sellisena küll kohati kaootiline, on see ometi elav muuseum, mis võiks omada ka tõsist potentsiaali turismi- ja vaatamisväärsusena.

**Tallinna Vanalinn** on mitmepalgelise minevikumälestisena muinsuskaitseala ja oluline turismimagnet, mille erilisust rõhutab selle kuuluvus UNESCO kultuuripärandi objektide nimekirja. Vanalinn on ühtne ja ainulaadne tervik, kus on peaaegu muutumatult säilinud ajalooline tänavatevõrk, keskajast pärinevad dominantsed paekivist ning vaiksete sisehoovidega hooned. See linnaehituslikult terviklik piirkond on ümbritsetud hilisematest hoonestuspiirkondadest eraldava ringmüüri ning haljastatud muldkindlustusvööndiga.

Vanalinnas puhul on tähtis ajalooliselt väljakujunenud linnaehitusliku terviku ja seda kujundavate ehitiste, planeeringu, kultuurikihi, miljöölise eripära ja siluutile avanevate kaug- ning sisevaadete säilitamine.

## 1.2 Sadamate ja ranna-ala side linnaga

Tallinna linna ranna-ala suletus nõukogude perioodil oli põhjustatud eelkõige kehtinud piiritsooni tingimustest, kus linnaelanikul puudus valdavalt juurdepääs rannale. Sellest lähtuvalt rajati randa peamiselt tööstuse ja piirivalvega seotud rajatisi ja hooneid, kus oli tagatud kontroll inimeste

liikumise üle. Ainus nõukogude perioodil kerkinud mereäärne avalik objekt oli Tallinna Linnahall. Seetõttu omab Linnahall nii kultuurilist kui linnaruumilist tähtsust. Ranna suletuse tõttu arenes linn peamiselt sisemaa suunas.

Vaba pääs Tallinna ranna-aladele on taasavatud alles viimase kümne aasta jooksul. Mereäärsete kinnistute reaalne väärtus on kinnisvaraturul tõusnud ja kasutamise põhimõtted on muutunud lähtudes vaba-aja veetmise ja turismi arendamise seisukohalt.

Vanasadama kaudu saabub suurem osa mereturiste Tallinnasse. Tallinna ranna-ala on kontaktvööndiks Vanalinna ja mere vahel. Sinna maabuvate turistide jaoks on Vanalinn üheaegselt kultuuripärand, kaubamärk ja kesklinna aktiivne osa. Turisti jaoks toimivad Vanalinna tornid laevalt väljudes maamärkidena. Linna eripära säilitamise seisukohast on oluline Vanalinna vaadeldavuse tagamine erinevatest suundadest üle kogu Tallinna lahe.

Iseloomult erinevad Kadrioru ja Kalamaja on mereäärsed eeslinnad, millel oli ajalooliselt tihe seos merega. Ranna-ala side nende kesklinna eeslinnadega tänapäeval puudub. Nii Kalamaja kui ka Kadrioru tagune rannapiirkond on korrastamata ja valdavalt suletud. Lisaks suletusele lõikab Kalamaja asumi merest ära Vanasadamasse viiv raudteeharu ning puuduvad korralikud rannale viivad teed. Sadamatest vabad ja liikumiseks avatud alad algavad Russalka juurest ning kulgevad edasi rööbiti Pirita teega.

Paljassaare poolsaar oli nõukogude ajal linnaelanikele täiesti suletud piirkond, kuna seal paiknesid reoveepuhastusseadmed ja nõukogude sõjaväeosa. Pärast võõrvägede lahkumist pole Paljassaarele minek enam keelatud, kuid mahajäetud sõjaväereostusega jäätmaad ei kasutata mereäärse puhkealana.

### 1.3 Liiklus ja transport

Planeeritaval Paljassaare ja Russalka vahelisel ranna-alal on *Tallinna üldplaneering* määranud kaks põhilist magistraalteede trassi: Kalamaja möödaskäik ja Põhjaväila. Samuti on tehtud ettepanek Vanasadama loodemuulile viiva raudtee juurdesõidutee likvideerimiseks (raudtee tammile on planeeritud Kalamaja möödaskäiku).

Praegune transpordisüsteem ei vasta läbilaskevõimelt aina kasvavale liikluskooormusele. Olemasolevad magistraaltänavad (nt Tööstuse, Narva mnt) läbivad elurajoone, tekitades müra- ja välisõhusaasteprobleeme. Piirkonnas praktiliselt puuduvad kergliikluse võimalused. Olemasolev tänavavõrk on välja kujunenud ja projekteeritud Nõukogude ajal kehtinud normidele ning transpordivahendite arvule ning ka sadamaid läbiv kaubavoog oli minimaalne.

Planeeringuala sadamate maismaaühendus on problemaatiline seoses korraliku magistraaltänavate süsteemi puudumisega. Eriti teravalt tõuseb see probleem üles Paljassaare sadamates ja seda just seoses tööstuspargi

rajamisega. Raskeveokite liiklusvood Vanasadamasse peaks tulevikus olema kahanevad, sest kaubasadama funktsioon on taandumas ja asendumas järjest enam reisi- ja kruiisasadama funktsiooniga. Samas ei kao raskeliiklus Vanasadama suunalt täielikult, sest eesmärk on säilitada sealtkaudu ro-ro ühendus teiste Läänemere sadamatega.

Planeeringualal asuv Russalka liiklussõlm koosneb kolme tiheda liiklusega tänava ristumisest, kus liikluse suunaline jaotus on väga tugev: hommikuti kesklinna suunas ning õhtuti Pirita ja Lasnamäe suunas. Seoses Põhjaväila rajamisega saab ristmik juurde ka neljanda suuna (Põhjaväil), mis peaks liikluskoormust südalinna suunal vähendama.

Sitsimäe ristmikul on viide erinevasse suunda viivad tänavad ja ristumine trammiteega. Ristmiku läbib Paljasaare sadamaid teenindav rasketransport. Liikluskorraldus on hetkel suhteliselt segane, mis tekitab arusaamatusi ja liiklusohutikke olukordi. Rööbiti käesoleva planeeringu koostamisega korraldas Tallinna Linnavalitsus riigihanke Sitsi sõlme projekterija leidmiseks. Uue ristmiku ja raudtee viadukti projektlahenduse valmimine jääb aga käesoleva planeeringu koostamise järgsesse aega.

Üldplaneeringu koostamise ajaks on Tallinna Linnavalitsuse poolt kinnitatud *Tallinna magistraaltänavavõrgu arengukava 2002-2006*, kus on käsitletud ka käesoleva planeeringu alale jäävaid objektide. Hetkel on koostatud aga kinnitamata *Tallinna linna parkimise arengukava aastateks 2002-2005* ja *Tallinna ühistranspordi strateegia ja investeeringute programm*.

#### 1.4 Haljastus ja heakord

Üldplaneeringuga käsitletav Paljassaare ja Russalka vaheline ranna-ala on Tallinna kujunemise ja ehitustegevuse käigus suures osas täidetud, mille tulemusel territooriumi pinnakate on valdavalt tehnogeense päritoluga. Kujunenud maakasutuse tõttu on haljastuse osakaal nimetatud alal suhteliselt väike. Suurt osa ranna-alast katavad mitmesugused hooned ja rajatised ning nendevahelised asfalt- või betoonpinnad. Käesoleva planeeringuga käsitletaval alal paikneb vaid kaks suuremat roheala: Kadrioru pargi lahustükk ja looduslik haljasala Paljassaare poolsaare tipus. Ülejäänud haljastuse moodustavad tänavaäärne liiklushaljastus, väikeelamute aiad, korterelamute haljasalad ning jäätmaad.

**Kadrioru pargi lahustükk** (vt *Lähtetingimuste raport*) on käesoleva planeeringuga käsitletava ala maastikuarhitektuuriliselt kõige huvitavam objekt. Seda iseloomustavad erinevate perioodide maastikukujunduse ideed ning teostused 1718. aastast kuni tänapäevani. Pargiosa muudab atraktiivseks paiknemine mere ääres ja merele avanevad vaated.

Käsitletav pargi osa on valdavalt vabakujuline ja lihtsa kujundusega, kus hõredama struktuuriga lehtpuude grupid vahelduvad lagedate valgusküllaste niitudega. Korrapärase kujundusega ja paremini hooldatavad (II hooldusklass) on Russalka ümbruse esindusplats ja Narva maantee äärne ala. Ülejäänud pargiosa on jäetud metsikumaks (III-IV hooldusklass).

Puistus domineerivad erinevas vanuses kodumaised lehtpuud: vahtrad, tammed, pärnad, paplid, remmelgad, jalakad ja saared. Alusmets on puisniidu- ja niiduilmline. Hõre põõsarinne koosneb kodumaistest põõsaliikidest, nagu harilik sarapuu ja magesõstar, ning naturaliseerunud võõrliikidest nagu lumimari, taraenelas, harilik sirel jne. Rohurinne on keskmise tiheduse ja liigirikkusega. Domineerib saluiphein, punane aruhein, aasrebasesaba, aasristik, võsaülane ja kortsleht.

Pargiosa teed on vabakujulised. Teid kasutatakse peamiselt jalutamiseks, jalgrattaga sõitmiseks ja rulluisutamiseks. Läbi haljasala kulgevad jalgrattateed on ühenduses Tallinna jalgrattateede võrgustikuga.

Russalka monumenti ümbritseval korrapäraselt kujundatud platsil paiknevad pargiosa ainsad väikevormid: pingid ja prügiurnid. Komposteeritava materjali konteinereid paikneb ka mereäärse jalgte e ääres.

Kadrioru pargiosa piirneb mererannaga, mis leiab eriti aktiivset kasutust suveperioodil. Liivasemat mereranda leidub ala Russalka poolses osas, lõbustuspargi poolne rand on kivisem. Kiviklibune rand on piiratud betoonmüüri-ga, mida kasutatakse jalutamiseks ja istemüürina. Hoolimata intensiivsest kasutamisest on kallas hooldamata.

Käsitlev Kadrioru pargiosa läheb üle lõbustusparki ja staadionit ümbritsevaks pargilaadseks haljasalaks (III hooldusklass).

**Paljassaare poolsaarel** paikneb looduslik ala, mis on säilinud inimtegevusest suhteliselt puutumatu-na, kuna siin on olnud pikka aega suletud piiritsoon. Kuigi Paljassaare poolsaarel on säilinud looduslikud taimekooslused, pole siiski tegemist loodusliku keskkonnaga, kuna kogu poolsaarel leidub tänaseni sõjaväe jääkreostust ja rikutud pinnast (vt *Lähtetingimuste raport*).

Paljassaare poolsaarel kasvab mitmeid lehtpuuliike: paplid, toomingad, kased, pajud jne. Paiguti on endiste sõjaväehoonete ümbruses säilinud vanu viljapuu-aedu. Paljassaare poolsaare keskosas paiknevad ulatuslikud roostikuga märgalad. Seetõttu on poolsaar pesitsuspaigaks mitmetele linnuliikidele, nagu sarvikpütt, hüüp, rääkspart, rohukoskel, rooruik, väiketüll, jõgitiir, väiketiir. Lisaks linnuliikidele esineb Paljassaarel haruldane liblikaliik – Suur kuldtiib.

## 2 KESKKONNA PIKAAJALISEST JA SÄÄSTLIKUST KASUTAMISEST

Tallinna linna heaolu üheks aluseks on ajalooliselt kujunenud järjepideva linnaruumi ja väärtusliku elukeskkonna säilitamine ning teada olevate keskkonnaprobleemide järjekindel lahendamine. See on aluseks Tallinna kui turismilinna maine kujundamisele ja elanikkonna kindlustamisele heade elu-, teenindus-, töö- ja puhketingimustega. Üldplaneeringu järgne maakasutus ja arengusuunad peavad tasakaalustatult viima senisest parema linnaruumi ja keskkonna kasutamiseni, tagama võimaluse ranna-ala külastamiseks, seal vaba aja veetmiseks ning samuti ühiskonnale majanduslikku kasu andvaks veendus- ja tootmistegevuseks. Selleks tuleb igale konkreetsele kohale eelistada just sinna sobivat maakasutuse vormi ja ulatust. Juhul, kui linna üldise arengu nimel on paratamatu kuhugi paigutada saastavama iseloomuga objekte (tööstust jms), siis võib seda teha eelkõige seal, kus keskkonnale tekitatav kahju on kõiki linnaruumi mõjutavaid faktoreid arvestades kõige väiksem.

Eesti Vabariigi *Põhiseaduse* järgi on igaüks kohustatud säästma elu- ja looduskeskkonda ning hoiduma sellele kahju tekitamast. Keskkonnaküsimustega arvestamine läbi kogu planeeringuprotsessi aitab oluliselt kaasa üldplaneeringu alal olevate keskkonnaprobleemide lahendamisele, olemasolevate väärtuste säilitamisele ja optimaalse lahenduse väljatöötamisele. Kogu planeeringusüsteemi peamiseks ülesandeks on halbade ja ainult lühiajalisele ärilisele kasule orienteeritud otsuste vastuvõtmise vältimine. Planeerimine võimaldab efektiivselt ära kasutada ressursse ja selgitada välja soovitud eesmärgid. Taolise informatsiooni läbi töötamine üldplaneeringu koostamise käigus aitab vajalikke ümberkorraldusi teha mõtestatumalt ja väiksemate kulutustega.

Erinevalt viimastel aastatel praktiseeritud strateegilisest keskkonnamõju hindamisest toimus käesoleva üldplaneeringu arengusuundade ja maakasutusettepanekute hindamine, leevendavate meetmete väljatöötamine, täpsustavate tingimuste fikseerimine ning täiendavate alternatiivide väljatöötamine planeeringuprotsessi integreeritud osana. Parema ülevaate saamiseks planeerimisettepaneku väljatöötamise käigus läbi analüüsitud erinevate lahenduste keskkonnamõjudest on neid kirjeldatud planeeringu seletuskirja vastavaid teemasid käsitlevates peatükkides. Olulisemad keskkonnaküsimused ja selgitused lõpliku planeeringulahenduseni jõudmise kohta on toodud seletuskirja lõpus ruumilise arengu mõjude hindamise peatükis (vt ptk 6).

### 3 RANNA-ALA ARENGUSUUNAD

Üldplaneeringuga antakse Paljassaare ja Russalka vahelise ranna-ala arengusuunad.

#### 3.1 Arengueeldused planeeritava alal

Käesoleva üldplaneeringu koostamine on vajalik, et avada Tallinna ranna-ala linnaelanikele ja -külalistele. Planeeringu eesmärk on suurendada kohaliku omavalitsuse otsustusõigust ehitustegevuse ja maakasutuse suunamisel ja soodustada olemasolevatel tööstusaladel ettevõtluse arendamist. Samuti oli planeeringu eesmärgiks seada tingimused eelkõige tühjalt seisvate või hetkel korrastamata alade hoonestamiseks ning määrata senisest täpsemad nõuded olemasoleva linnaruumi kasutamiseks.

Kadrioru ja Patarei kaitsekasarmu vahelises piirkonnas sidestab üldplaneering Tallinna keskosa linnaruumi merega, andes võimaluse muuta see piirkond atraktiivsemaks ja sidestatumaks reisisadamatega. Patarei kaitsekasarmu ja Katariina muuli vahelisel alal täpsustab planeering sadamate ulatust ja määrab senisest täpsemad ehitusreeglid olemasolevate tööstusalade edasiseks arendamiseks. Planeeringuga on antud eeldused sobitamaks olemasolevasse keskkonda uut tööstusparki. Paljassaare poolaar on planeeringuga avatud üldsusele kasutamiseks ning sinna ehitustegevust ette ei nähta.

Kogu planeeringusse hõlmatud alal on loodud eeldused sadamate ehitus- ja maakasutustingimuste reguleerimiseks, tänavavõrgustiku ja oluliste ristmike liikluslahenduste korrastamiseks, riigikaitse objektide rajamiseks ning uute elamu-, äri ja kaubanduspiirkondade arenguks. Üldplaneeringu tzoneeringukaart annab selle tagamiseks maa kasutamise juhtfunktsioonid, ehitustingimuste kaart hoonete lubatava kõrguse, täisehituse protsendi jt tingimused.

Infrastruktuuri, haljastuse jms lahendused on välja töötatud lähtudes planeeringu koostamise käigus kokku lepitud printsiipidest nii, et oleks tagatud linna arenguvõimaluste realiseerimine lähtuvalt kehtivast *Tallinna üldplaneeringust* jt arengudokumentidest. Kuna vastavalt *Planeerimiseadusele* on üldplaneeringu peamine eesmärk planeeritava territooriumi arengu põhisuundade ja tingimuste määramine ning aluste ettevalmistamine detailplaneeringute koostamiseks, siis pöörati peamine tähelepanu ennekõike maakasutuse ja ehitamisega seonduda võivate küsimuste lahendamisele.

#### 3.2 Maakasutus

Paljassaare ja Russalka vahelise üldplaneeringu eesmärk on eelkõige selle Tallinna linna ranna-ala kasutuse ja funktsiooni määramine. Planeeritav ala on tervik vaid kaldajoone seisukohast. Ala kasutus on tihedalt seotud kogu Tallinna linna struktuuri ja maakasutuse juhtfunktsioonidega ning

haakub kasutusfunktsioonidelt tihedalt väljapoole planeeringuala piiri asuvate aladega.

Tinglikult võib planeeringuala jaotada kolmeks iseseisvaks ja teistest selgelt eraldatavaks piirkonnaks:

- Kesklinna osa;
- Tööstuspiirkonna osa;
- Paljassaare osa.

**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 Piritä tee äärse jalakäijate suuna jätkumist. Promenaadi võib välja ehitada kaldakindlustusena, aga ka lihtsalt jalakäigurajana mere ääres (vt ka ptk 3.3.1). Eraldi on välja toodud Loodemuuli ja Admiralliteedi basseini äärse promenaadi erilisus. Perspektiivplaanidest lähtuvalt võib seal olla vajalik lahendada ligipääs ja vaadeldavus merele “teisel” tasapinnal. Sest “esimesel” tasapinnal on lähtuvalt laevade teenindamise nõuetest vaja tagada kinnine territoorium.

Kesklinna osasse on planeeritud lähtuvalt rasketranspordi kesklinna piirkonnas vähendamise vajadusest ainult jahi- ja reisisadamad. Hea ühendus kesklinnaga on oluline turismi arengu seisukohalt.

Kesklinna osa iseloomustab suur avaliku kasutusega maa-alade osakaal. Kadrioru pargist ulatub planeeritavale alale mereäärne lahustükk koos pargi ühe olulisema vaatamisväärsusega - Russalka mälestussambaga. Põhjaväil Kadrioru pargi mere äärses osas ja selle ristumine Narva maanteeaga ei tohi häirida jalgsi liikujate pääsu kaldapromenaadile.

Uued üldkasutatavad hooned on planeeritud Vanasadama Kadrioru poolsesse serva, Loodemuulile ja Patarei kaitsekasarmu territooriumile. Neid täiendab avaliku kasutuse säilitav Linnahall. Üldkasutatavad hooned, mis asetsevad mõningaste vahedega piki mere äärt, peaksid saama peamisteks ühendustülideks ning siduvateks elementideks Kesklinna ja rannapromenaadi vahel.

Kesklinna ühendab rannapromenaadiga kavandatav jalakäijate suund Viru väljakult läbi Rotermanni kvartali Linnahalli ja Vanasadama suunas. Äri-funktsiooniga Vanasadama on samuti kasutuses kui avaliku kasutusega linnaruum.

**Tööstuspiirkond** kulgeb Lennusadamast Katariina muulini. See osa rannast on planeeritud jätta valdavalt kauba- ja tootmissadamate ning riigikaitseotstarbeliste sadamate piirkonnaks. Need sadama funktsioonid eeldavad suletud territooriumi, et tagada kaupade ohutu laadimine ning riigi julgeolek. Käesoleva töö kontekstis on sadam defineeritud kui ala, mis on vahetus kontaktis merega. Hundipea mäe juures on sadamate piiriks Paljassaare ja Kopli raudteeharu, Sitsi mäest alates Paljassaare tee. Tööstuspiirkonna sadamate territooriumite suletuse korral peab kallasrada olema neist mööda suunatud.



Kahele poole Paljassaare teed, Paljassaare põiktänavast kuni Katariina muulini, on maa-alale kavandatud rajada kaasaegne tööstuspark. Selle rajamise eelduseks on maaomandiküsimuste lahendamine. Tööstuspargis tegevuse arendamisest peaks huvituma ettevõtted, kes transpordivad kaupu peamiselt mööda veeteid. Tallinna linna eesmärk on ala varustada vajaliku infrastruktuuriga. Tööstuspargi arendamise osas on laekunud taotlusi jaotuskeskuse, metallitöötlemisettevõtete, puidutöötlemisettevõtte jms rajamiseks. Kuna kohaliku omavalitsuse kaugem eesmärk on vähendada läbi linna liikuvate ohtlike veoste koguseid ja nende ladustamist, siis ei lubata kavandatavasse tööstusparki rajada keskkonnaohtlikku ettevõtlust. Eelistatud on minimaalselt maismaa transporti kasutavad ettevõtted.

**Paljassaare osa** hõlmab valdavalt looduslikuna säilitatav ala Paljassaare poolsaarel. Katariina kai juurde on kavandatud jahisadam ja piirivalve merekordon koos sadama-alaga. Katariina kai lähialad on planeeritud puhketeeninduse piirkonnaks, mis teenindaks nii jahi- ja väikelaeva-sadama vajadusi kui ka perspektiivset linnuhoiuala. Katariina kaist põhja poole sadamat ei laiendata, kuna see on setete kandumise ja lainetuse eest kaitsmata ranna-ala. Seetõttu on see piirkond planeeritud avatud mere äärseks vabaaja veetmise alaks (vt ka ptk 3.3.1).

Paljassaare poolsaarele on tehtud ettepanek moodustada linnuhoiuala, mis võiks kuuluda *Natura 2000* loodushoiualade võrgustikku. See on üle-euroopaline looduskaitsealade võrgustik, mille eesmärk on tagada haruldaste ja/või ohustatud lindude, loomade ja taimede ning nende elupaikade ja kasvukohtade kaitse. Hoiuala moodustamisel muutub Paljassaare poolsaar (v.a reoveepuhasti maa-ala ja selle olemasolev merre lasu koridor) kaitsekorralduslikuks alaks, millega võetakse kaitse alla elupaigatüüpide ja liikide väärtuslikud ning esinduslikud esinemiskohad. Linnuhoiualal seadusega konkreetseid tegevuspiiranguid ei kehtestata, kuid keskkonnaseisundi muutumist kavandatavad tegevused peavad läbima keskkonnamõju hindamise. Linnuhoiuala rajamise initsiatiivgrupi poolt määratletud märgala on märgitud looduslikult säilitatava alana. Kui linnuhoiuala ei moodustata, siis säilitatakse ala looduslikus seisus kuni piirkonna uue tervikkontseptsiooni väljakujundamiseni.

### 3.2.1 Väärtuslikud vaated

**Tallinna Vanalinn** on UNESCO Maailmapärandi Nimistusse kuuluv Tallinna linna tähtsaim kultuurimälestis ja muinsuskaitseala. Vanalinna säilimise eest terve linna arhitektuurse dominandina tuleb hoolitseda nii majanduslikel kui kultuurilistel kaalutlustel. Selle tagamiseks tuleb jälgida, et projekteeritav kõrghoonestus ei varjaks ega rikuks vaateid Vanalinnale ja Vanalinnast.

**Vaated merelt** on peamised Vanalinnale avanevad vaated. Linna ajalooline siluett avaneb Tallinna lahelt, seda raamivad kahel pool Paljassaare poolsaar ja Viimsi poolsaar. Planeeringus on võetud iseloomulikeks vaatepunktideks Katariina kai, Maarjamäe memoriaal, Pirita kai ning lisaks neile veel üle lahe Merivälja muul. Detailplaneeringute tegemisel,

mis jäävad nendesse vaatesektoritesse, on vajalik teha linnaehituslik analüüs lähtuvalt nendest vaatekohtadest.

Lisaks neile valitud vaatepunktidele avaneb kauneid vaateid Vanalinnale ka mujalt. Nende vaadete kaitseks on kehtestatud Vanalinna vaadeldavuse tsoon kaitsevööndina Vanalinna muinsuskaitseala ümber.

**Maamärgid** on linnasiluetist välja paistvad kirikutornid, meelde jäävad rajatised nt korstnad ja teised kõrged üksikuna mõjuvad tähelepanuväärseid ehitised. Linnakeskustesse suunduvad teed on tihti orienteeritud sellistele märkidele ning neile avaneb vaateid mitmelt poolt planeeritavalt alalt, kus vaatekoridorid tuleb kindlasti säilitada.

Tähelepanuväärseim maamärk on Oleviste kirik, mis kõige merepoolsemana Vanalinna kirikutest kõrgub üle ranna-ala. Vaated Olevistele avanevad mööda Tuukri tänavat, Laeva tänavat, Loodemuuli ja Kalamaja tänavat. Narva maantee ja Petrooleumi tänava ristmiku lähedal kõrgub Metodisti kirik, millele on orienteeritud Petrooleumi tänav. Orientiirina toimiv ehitised on ka Viru hotell, millele avaneb vaateid Linnahalli juurest, näiteks mööda Mere puiesteed. Samuti toimivad maamärkidena kahe Ahtri tänava sõidusuuna vahel paiknev Rotermanni soolaladu, Kadrioru pargis asuv Russalka mälestussammas ning Rumbi tänava ja Kalamaja ümbersõidu suunal asuv Elektriijaama korsten.

**Vaated merele** on väga väärtuslikud ja tuleb säilitada. Linnatingimustes on ülimalt oluline tagada side merega. Sellised head vaatekohad avanevad Russalka mälestussamba juurest, Petrooleumi tänava sihilt, Loodemuulilt, Linnahalli juurest, Suur-Patarei tänavalt, Patarei kaitsekasarmu juurest ja Katariina muulilt. Rannad, mida ei või sadamatega sulgeda ja mis peavad jääma inimestele avatuks asuvad Kadrioru pargi ja Patarei kaitsekasarmu juures ning Paljassaare poolsaarel Katariina kaist kuni puhastus-eadmeteni.

**Arhitektuurseteks dominantideks** planeeritaval alal on kavandatud viis ühiskondliku funktsiooniga hoonet. Vanasadama Kadrioru poolsesse ossa, Loodemuulile ja Patarei kaitsekasarmu territooriumile planeeritud hooned ning Linnahall asuvad mere ääres ja aitavad siduda rannapromenaadi linnaga. Rotermanni soolaladu on arhitektuurseteks dominantideks nii jalakäigusuunal Viru väljak – Linnahall, kui ka Ahtri tänaval liiklejatele.

**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 jalutuskohtaks nii turistidele kui linnakodanikele, mis rõhutaks Tallinna sidet merega. Rannapromenaadi äärde võiks kavandada vaba-aja veetmiseks sobivaid kohti ja teenindusasutusi.

### 3.2.2 Miljööväärtuslikud alad

Peale Vanalinna on Tallinnas veel suurel arvul kultuurimälestisi. Miljööväärtuslike piirkondadena käsitletakse alasid, kus ajalooliselt on välja kujunenud ühtne, kindlatele kultuuriväärtuslikele kriteeriumitele vastav hoonestus, tänavavõrk ja haljastus, mille kvalitatiivne tase väärib säilitamist. Miljööväärtuslike piirkondade kohta töötatakse vajadusel välja mitmesugused ala kasutust täpsemalt reguleerivad dokumendid (tsoneerimiskeem, ehitusmäärus jne), mis suunavad ehitustegevust antud piirkonnas. Miljööväärtusega aladel on eesmärgiks säilitada konkreetsele alale iseloomulik hoonestusviis ja keskkond.

Sellisteks aladeks on möödunud sajandil rajatud tehasekompleksid ja elamupiirkonnad. Tehasekompleksidest asuvad planeeringualal või selle kontaktvööndis Nobelessneri ja Rotermanni kvartalid. Elamurajoonidest paiknevad planeeritava ala vahetus läheduses puithoonestusega eeslinnad Kalamaja ja Kadriorg. Nendes miljøöväärtuslikes piirkondades tuleb uusehituse puhul lähtuda väljakujunenud linnaruumist ja hoonestuse struktuurist.

Käesoleva üldplaneeringuga määratakse kaitset väärivaks miljøöväärtusega elamualaks Laevastiku tänava kvartal, kus asuvad stalinistlikud hooned pärinevad Nõukogude perioodist ja on ehitatud sadamatöölise tarbeks. Hooned moodustavad ümber kolmnurkse haljasala tervikliku ansambli. Käesoleval hetkel on suurem osa neist hoonetest suhteliselt halvas olukorras ja vajavad rekonstrueerimist. Laevastiku kvartalis tuleb välja töötada ühtsed hoonestuse renoveerimise ja restaureerimise tingimused.

### 3.3 Rohealade süsteem

Rohealadena käsitletakse käesoleva töö kontekstis kõiki haljastuid, olenevata nende tüüpidest (näiteks looduslik ala, park, puistee, haljak, asumipark, väikeelamu aed, jäätmaa jne) ning maakasutusest või maaomandist, kuna nii avalikud pargid kui ka piiratud kasutusega elamute aiad omavad linnakeskkonnas ühesugust funktsiooni puhkealadena, õhu puhastajatena ja müra kahandajatena.

Vastavalt *Tallinna üldplaneeringule* tuleb Tallinna rohealade süsteem kujundada rohelise võrgustikuna, mis koosneb ulatuslikest radiaalsetest linna keskusest äärealadele suunduvatest puhkeotstarbelistest aladest ning neid meridiaanselt ühendavatest rohelistest koridoridest.

Lähtudes eelpool toodust on käesoleva töö eesmärk kujundada planeeritavale alale jäävate rohealade nii ökoloogilisest, loodus- ja keskkonnanõuetest kui ka sotsiaalsest aspektist põhjendatuim ruumiline struktuur. Käesoleva planeeringuga käsitletavate rohealade edasiste arengusuundade määramisel tuleb nad liita haljasühendustega omavahel ja kogu linna

rohevõrgustikuga haakuvaks süsteemiks. See loob linnaelanikele paremad võimalused puhkamiseks ning jalakäijatele ja jalgratturitele alternatiivseid liikumisvõimalusi linnas. Ka aitavad rohestruktuuri koridorid tagada bioloogilise mitmekesisuse säilimist.

Üldplaneeringu koostamise käigus on Tallinna roheline võrgustiku tulemused käesoleva tööga kattuv ja piirneval alal detailsemalt läbi töötatud ja leitud piirkonna haljasalade ning arenguga enam sobivamad lahendused.

**Planeeringuga käsitletaval alal paikneb kaks tuumala: Kadrioru park ja Paljassaare poolsaar.** Tuumalaid on kavandatud ühendama rohestruktuuri koridorid. Ülelinnalised rohestruktuuri koridorid on toodud tabelis ja tähistatud *Rohealade ja keskkonna riskide kaardile*.

Käesoleva üldplaneeringuga käsitletav ala haakub kesklinna roheline radiaaliga, mis on planeeritud Tallinna lahe ja Ülemiste järve vahelise ala keskkonnatingimuste parandamiseks ning puhketingimuste, kergliikluse ja tervisespordi arendamiseks. Planeeritava ala haljastud on seotud Vanalinna haljasvööndiga ülelinnaliste rohestruktuuri koridoride kaudu (vt tabel 1 ja ka Väljavõtte Tallinna roheline võrgustiku skeemist).

Ida-Tallinna roheline radiaali alale jäävad ajalooline Kadrioru park ja pargi piirkonnast Pirita suunas kulgev mereranniku roheline alaradiaal. Ida-Tallinna roheline radiaal seob kesklinna haljasalad mere ning Merivälja ja Pirita jõe oru kaudu Iru ja Harjumaa loodusaladega. Kadrioru pargiga haakuvad rohestruktuuri koridorid planeeringuga käsitletaval alal on toodud tabelis 1 ja Tallinna roheline võrgustiku skeemi väljavõttel.

*Tallinna üldplaneeringu* kohaselt on Põhja-Tallinna linnaosas paiknev Lääne-Tallinna roheline radiaal kavandatud ühendama Põhja-Tallinna ja Haabersti linnaosade haljastuid. Rohestruktuuri toetab Paljassaare rannaala. Lääne-Tallinna roheline radiaaliga haakuvad rohestruktuuri koridorid planeeringuga käsitletaval alal on toodud tabelis 1 ja Tallinna roheline võrgustiku skeemi väljavõttel.

*Tabel 1. Ülelinnalised rohestruktuuri koridorid*

| Nr | Rohestruktuuri koridor   | Olemasolevate/planeeritavate haljastute tüübid           | Ühendus   |
|----|--|--|---|
| 1. | Põhjaväila ümbritsev roheline vöönd  | Liiklushaljastus (puiestee või bulvar), väikeelamute aed | Ühendustüli Kadrioru pargi ja Vanalinna haljasvööndi vahel                                      |
| 2. | Rohestruktuuri koridor piki Uus-Sadama tänavat ja mere-randa ristumiseni Põhjaväila ümbritseva roheline vööndiga | Liiklushaljastus, pargilaadne haljasala, elamute aed     | Ühendab mereäärse roheala Põhjaväilaga ning laiemalt Kadrioru pargi ja Vanalinna haljasvööndiga |
| 3. | Rohestruktuuri koridor Merepuiesteelt piki Rumbi tänavat mereni  | Liiklushaljastus, pargilaadne haljasala, haljak          | Ühendab Vanalinna haljasvööndi mereäärsete rohealadega  |
| 4. | Rohestruktuuri koridor Linnahalli kõrvalt mereni   | Haljak   | Ühendab Vanalinna haljasvööndi mereäärsete rohealadega  |

|    |   |  |  |
|----|---|--|--|
| 5. | Kalamaja ümbersõit koos Kalamaja kalmistupargiga, Tööstuse tänav, Paljassaare tee | Liiklushaljastus, haljak, park, elamute aiad         | Ühendab Vanalinna haljastavööndi Põhja-Tallinna haljastaladega ja Paljassaare linnuhoiualaga |
| 6. | Paljassaare tee   | Liiklushaljastus, pargilaadne haljasala, elamute aed | Ühendab Paljassaare linnuhoiuala Põhja-Tallinna haljastutega                                 |

Rohestruktuuri koridorid on vähemalt 50 m laiad ja koosnevad mitmesugustest haljastute tüüpidest. Mõningate rohestruktuuri koridoride lõikudes vajalikku laiust ei ole ja tõenäoliselt on raske seda ka saavutada. Sellised kitsaskohad on:

- osaliselt Kalamaja ümbersõit;
- osaliselt Paljassaare tee.

Planeeringuga käsitletaval alal toodud rohestruktuuri koridorides tuleb säilitada olemasolevat väärtuslikku kõrghaljastust. Olemasoleva haljastuse puudumisel tuleb sinna võimalusel rajada haljastus. Kui pinnaseomaduste tõttu on haljastust rajada keeruline, tuleb kasutada konteinerhaljastust.

Lähtudes sellest, et rohestruktuuri koridorid on teede- ja linnaehitusest tuleneva tugeva surve all, on oluline säilitada ja rekonstrueerida olemasolevaid puiesteid ning teede projekteerimise käigus kavandada täiendavalt teedeäärset haljastust. Samuti tuleb tagada, et kõik planeeringuga käsitletava ala haljastud oleks omavahel puiestedega ühendatud.

Miljööväärtuslikes elumupiirkondades tuleb olemasolevat haljastust maksimaalselt säilitada ning uue haljastuse rajamisel on soovitatav kasutada piirkonnale iseloomulikke liike ning haljastamise põhimõtteid.

Haljastuse vähenemist täisehitatud pindade arvelt saab kompenseerida, kasutades ära katusepindu. Katuseaedu võib rekreatsiooni eesmärgil kujundada piirkondadesse, kuhu pole praktikas võimalik rajada haljasalasid ja parke, aga mis jäävad rohestruktuuri koridoride ulatusse või kus on vaja luua rohelist välisruume puhketegevuseks (nt tööstushoonete, kontorihoonete, parkimismajade, korterelamute ja väikese krundiga eramute katustele). Eesti oludes on rekreatsioonitstarbeliste katusaedade planeerimise miinusteks suhteliselt lühike suveperiood ja rajamise kulukus. Otstarbekas on rajada vähest hooldust vajavat ja hoone hoolduskulude vähenemise seisukohalt ökonoomset ekstensiivset katusehaljastust.

### 3.3.1 Rekreatsioon ja rohealad

Käesolev üldplaneering lähtub eelnevatest haljastute planeerimise dokumentidest ning püüab edasi arendada olemasolevat rohealade süsteemi arvestades kavandatava linnakeskkonna arenguga. Arengu kavandamisel on üheks eesmärgiks linnaelanikele esmaste rekreatsioonivõimaluste tagamine viie minuti jalakäigute kaugusel. Vastavalt *Tallinna üldplaneeringule* tuleb arvestada, et lühiajaliseks puhkuseks vajaminev park

ei tohiks olla elamust rohkem kui 300 m kaugusel. Sellest lähtudes on käesoleva üldplaneeringuga ette nähtud olemasolevate üldkasutatavate haljasalade säilitamine ning uute haljastute planeerimine olemasolevate ja planeeritavate elamukvartalite läheduses.

Rekreatsioonialade planeerimisel lähtuti ka olemasolevatest puhkealadest ning trendidest uute puhkealade tekkimisel. Vastavalt käesolevale üldplaneeringu lahendusele paiknevad alal järgmised rekreatsioonialad: Kadrioru pargi lahustükk, Paljassaare poolsaar, rannapromenaad ning rohelised puhvervööndid ja väiksemad haljakud elamukvartalite ümbruses.

**Kadrioru pargi mereäärne lahustükk** on maastikuarhitektuuriliselt väärtuslik kompleks ja hinnatud rekreatsiooniala.

Piki pargi lahustüki merepiiri on planeeritud Põhjaväil, mis ristub Russalka juures Narva maanteega. Liikluslahenduse koostamisel on arvestatud, et Kadrioru park jääks lahustükiga vaateliselt seotuks – vaated piki Mere alleed (Russalka teljelt parki suunduv tee) Russalkale säiliks. Seetõttu on Russalka ristmik kavandatud kahetasandilisena, liikluse teine tasapind paikneb tunnelis (vt ka ptk 3.7.7). Enne uue liikluslahenduse elluviimist on tähtis välja töötada leevendavad meetmed, et olemasolev väärtuslik kõrghaljastus maa-aluse teekoridori väljaehitamisel säiliks ning peale Põhjaväila ehitustööde lõppu tuleb rajada uus haljastus vastavalt looduskaitseobjekti valitseja poolt esitatud tingimustele.

**Käesoleva üldplaneeringuga tehakse ettepanek kaitsealuse Kadrioru pargi piiri muutmiseks.** Ettepanek on tehtud lähtuvalt vajadusest jätta kaitsealuse pargi piirest välja Põhjaväila alla jääv maa-ala. Piiri muudatuse ettepanek on märgitud kaardile.

Kadrioru pargi mereäärne lahustükk on intensiivselt kasutatav rekreatsiooniala, kuid pargiosa heakord käesoleval hetkel vajab parandamist. Seetõttu tuleb haljasala rekonstrueerida, mille eesmärgiks on pargi osa korrastamine ja kujunduspõhimõtete väljatöötamine, säilitades pargi väljakujunenud jooni ja eripära. Rekonstrueerimisprojektiga tuleks lahendada olemasoleva haljastuse hooldamise (sh raiete vajadus) ja uue rajamisega seonduv, teedevõrk (teekatendite uuendamine ja uute teede planeerimise vajadus lähtudes erinevatest kasutajatest), välisvalgustus, väikevormid, vaated jne.

Paljassaare poolsaarel on ette nähtud säilitada olemasolev looduskeskkond. Paljassaare poolsaarele on tehtud ettepanek moodustada *Natura 2000* linnuhoiuala. Kavandamisel olev linnuhoiuala oleks loodushuvilistele avatud puhkeala.

Linnuhoiualal tuleb vältida elupaikade kahjustamist ja lindude häirimist, kuivõrd see on oluline linnuliikide säilimiseks. Lindude elupaikade kaitse korraldamisel on oluline, et neil oleks piisavalt alasid nii sigimiseks ja toitumiseks kui ka rändepeatuspaikadeks ja talvitumiseks.

Paljassaare poolsaart pole valdavalt lubatud hoonestada (vt ka ptk 3.4.4). Linnuhoiuala moodustamisel on sinna ala valitseja nõusolekul lubatud rajada laudteid, jalgratta- ja jalakäijate teid, lõkkeplatse, piknikukohti, vaatlustorne, viitasid jne. Perspektiivsele linnuhoiualale ei ole lubatud rajada parklaid. Alal on eelistatud nn pehme liiklus, kus matkatakse jalgsi ja jalgratastega.

Paljassaart läbiva juurdepääsutee võib välja ehitada maksimaalselt kahe-realise sõiduteena, mille eesmärk on tagada juurdepääs Paljassaare poolsaare tippu.

Linnuhoiuala rajamisel tuleb koostada kas arengukava, detailplaneering või projekt, kus vastavalt loodava linnuhoiuala vajadustele antakse lahendused ala tsoneerimiseks, puhastamiseks sõjaväe reostusest ja linnuhoiu- alale lubatavate tegevuste kohta. Samuti tuleb lahendada väikevormide (vaatlustornid, viidad jne) tüüpide valik ja paiknemine alal.

Vastavalt käesolevale üldplaneeringulahendusele on puhkepiirkonnaks avatud mererand. Rannalõikudele on planeeritud **rannapromenaad**. Rannapromenaad tuleb kujundada jalakäijatele atraktiivseks ning mitmekesistada promenaadi välisvalgustuse, väikevormide ja haljastusega. Kohtades, kus haljastust rajada pole võimalik, tuleb kasutada konteinerhaljastust. Rajatav haljastus toimiks mingil määral ka kaitsena tuulte eest.

Elamukvartalite eraldamiseks tootmis- ja tööstusaladest ning samuti liiklusringist ja tuulte eest kaitseks on planeeritud **rohelisi puhkevööndeid ja väiksemaid haljakuid**. Laiad rohelised vööndid on planeeritud paralleelselt rannapromenaadiga Uus-Sadama tänavast ristumiseni Põhjaväilaga ning piki Rumbi tänavat mere suunas. Väiksemaid haljakuid on planeeritud Linnahalli ümbrusesse, Vana Kalasadama juurde, Hundipea tänava äärde piki raudteed ning Paljassaare tee ääres paikneva korterelamukvartali vahele. Rohelised vööndid ja haljakud on perspektiivis kasutatavad rekreatsioonialadena. Kui olemasolev haljastus puudub, tuleb haljastus rajada.

Tagada tuleb kergliikluse lihtne juurdepääs puhkealadele. Seetõttu tuleb puhkealad ühendada omavahel roheliste vöönditega. See pakub alternatiivseid liikumisteid jalakäijatele ja jalgratturitele ning samas seob olemasolevad ja planeeritud haljastud roheliseks võrgustikuks. Vajadusel tuleb puhkealade juurde detailsemal planeeringuastmel planeerida jalgrattaparklaid.

Puhkealade atraktiivseks muutmisel tuleb mitmekesistada puhketegevusi, lähtudes erinevate kasutajagruppide vajadustest. Selleks tuleb puhkealadel korrastada olemasolevaid või rajada uusi väikevorme (spordi- ja mänguväljakumööbel, pingid, prügikastid jne). Turvalisuse parandamiseks tuleb puhkealade väljaehitamisel suurt rõhku panna välisvalgustuse rajamisele.

### 3.4 Maa-alade üldised kasutamise- ja ehitustingimused

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

Uute tööstus- ja tootmishoonete projekteerimisel tuleb anda hinnang keskkonna olukorra muutumisele lähtuvalt kavandatava tööstuse ja seda teenindava transpordi jms eripärast. Detailplaneeringutes tuleb vastavalt *Planeerimisseadusele* määrata ehitised, mille rajamisel keskkonnamõju hindamine on kohustuslik. Olemasolevate tööstus- ja tootmishoonete rekonstrueerimine on lubatud projekti alusel ilma detailplaneeringuta.

**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.

Planeeringus toodud rohealadele ei ole lubatud arendada ehitustegevust v.a tehniliste kommunikatsioonide või haljasalade sihipärase kasutamise seonduvad ehitisi. Rohealade väikevormide paiknemine ja tüübid tuleb lahendada kas detailplaneeringutes või eraldi haljastuse projektiga.

#### 3.4.1 Üldplaneeringu tzoneeringukaardi juhtfunktsioonid

Erinevate värvidega tähistatud pindade ja neid täpsustavate tähistega kajastatakse planeeringu tzoneeringukaardil 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.

Üldplaneeringu ellurakendamisel võib olemasolevaid krunte ja kinnistuid kasutada edasi nende senise kasutusfunktsiooni järgi. Planeeritud juhtfunktsiooni ja ehitustingimusi tuleb järgida juhul, kui krundi või kinnistu seniseid ehitustingimusi (k.a. sihtotstarvet) soovitakse muuta. Ehitise kasutusloa ja krundi sihtotstarbe muutmine toimub seadusega ettenähtud korras.

**Kesklinna mitmfunktsiooniline maa (C)** on linna keskus, kus hoone elamu-, kaubandus-, sotsiaal- ja teenindusfunktsioonid on põimunud. Sellel alal ei ole erinevate funktsioonide eristamine otstarbekas ja ei oma üldplaneeringu seisukohalt linnaehituslikku tähtsust. Erinevad funktsioonid eksisteerivad koos, tihti iseloomustab kesklinna hoonestust erinevate funktsioonide paiknemine erinevatel korrustel. Kesklinna mitmfunktsioonilisele alale ei ole ette nähtud tootmis- ja tööstushoonete rajamist.



**Üldkasutatava hoone maale (A)** võib rajada avalikku funktsiooni täitvaid hooned: valitsus- ja ametiasutusi, teadus-, haridus- ja meediaasutusi, spordi- ja kultuuriasutusi ning vaba aja veetmisega seotud asutusi. Planeeringus ei eristata üldkasutatavate hoonete maid kuuluvuse järgi omavalitsuse, riigi või eraomandisse.

**Elamumaa (E)** on eelkõige korterelamute rajamiseks. Planeeringus ei eristata elamumaid kuuluvuse järgi omavalitsuse, riigi või eraomandisse, seega võib elamumaale ehitada ka sotsiaalelamuid vms.

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

**Kaubandus- ja teenindusehitise maale (B)** võib rajada äritegevusega seotud hooned ja rajatise, mis eelkõige on kaubanduse, teeninduse, toitlustuse, majutuse, meelelahutuse, büroo ja muu sellise jaoks.

**Ettevõtlusehitise maal (B+T)** on lubatud nii kaubandus-, teenindus-, kui ka tootmis- ja laohoonete ning rajatiste ehitamine. Selle funktsiooniga ala koos tootmissadamaga moodustaks Paljassaare piirkonnas tööstuspargi ala.

**Tehnoehitise maa (O)** on inimese elu- ja tootmistegevust toetava tehnilise infrastruktuuri hoonete ja rajatiste maa. Tehnilise iseloomuga rajatised on eelkõige energiat jaotavad ja reoveepuhastuse jaoks vajalikud rajatised.

**Raudtee maa (LR)** on Paljassaarde suunduva raudteeharu alune maa.

**Liiklust teenindava ehitise maa (LE)** on mõeldud parklate ja parkimishoonete jaoks, samuti teenindus- ja tanklaehitiste jaoks.

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 rajatise.

**Puhketeeninduse maa (P+B)** on nii perspektiivse linnuhoiuala kui ka Katariina kai juures asuva jahi- ja reisisadama teenindusmaa. Võimalikud on kõik nii aktiivse kui passiivse puhkamisega seotud teenindused.

**Puhkema (P)** on roheala, kuhu on ehitatud teenindavaid rajatise, et võimaldada vabas õhus puhketegevusi. Ala võib kasutada väljasõidukohaks ja vabaõhuürituste korraldamiseks jms. Seal võivad asuda ka hooajalise või aastaringse puhke-, spordi-, kogunemisehitised jms. Hoonete ja rajatiste pinna suhe maa-ala kogupinna kohta on väike.

**Looduslikuna hoitav haljasmaa (HL)** on looduslikult säilitatav ala, kus inimtegevuse mõju on väike ja kus puuduvad ettevalmistused muuks tegevuseks (nt puhkus, sport, kogunemine vabas õhus jne).

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

### 3.4.2 Detailplaneeringute koostamise tingimused

Tallinna linna territooriumil on detailplaneeringute koostamine kohustuslik. See tähendab, et uute hoonete ehitamine, olemasolevatele hoonetele juurdeehitiste tegemine ja maa-alade jaotamine kruntideks on lubatud ainult kohaliku omavalitsuse kehtestatud detailplaneeringu alusel (v.a *Planeerimisseaduses* toodud erandjuhud).

Detailplaneeringute koostamisel tuleb arvestada järgmisi reegleid:

1. Ehitustingimused alade kaupa on välja toodud peatükis 3.4.4;
2. Planeeringuga tuleb lahendada parkimise põhimõtted;
3. Väljasõidud kvartalitest mitte planeerida magistraaltänavatele;
4. Paljassaare poolsaarel tuleb detailplaneeringute koostamisel arvestada reoveepuhasti kujaga (vt lisa 9).
5. Olemasolevat väärtuslikku haljastust tuleb maksimaalselt säilitada ja haljastust tuleb juurde rajada;
6. Planeeringuga tuleb anda rannapromenaadi kujundamise ja ala haljastamise põhimõtted;
7. Muinsuskaitseobjekte sisaldava linnakvartali planeerimisel arvestada kaitsealuse objekti vaadeldavuse ja säilimise tagamisega vastavalt eritingimuste nõuetele.

### 3.4.3 Arhitektuurikonkursside koostamise nõuded

Üldplaneeringu alal on mitmeid linnaehituslikult olulisi piirkondi, kus parema hoonestamistulemuse saamiseks on vajalik lahendada linnaruum arhitektuurikonkursside kaudu.

Arhitektuurikonkursid tuleb läbi viia:

1. Vanasadama Kadrioru poolse osa hoonestamiseks üldkasutatavate hoonetega;
2. Linnahalli ja selle lähiümbruse hoonestamiseks;
3. Patarei kaitsekasarmu rekonstrueerimiseks üldkasutatavaks hooneks;
4. Katariina kai piirkonna hoonestamiseks.

Arhitektuurikonkursi läbiviimise tingimustes tuleb ette anda nõuded olemasoleva linnamiljöö säilitamiseks.

Põhjaväila trassi kujundamisel tuleb läbi viia väikevormide ideekonkurss, et tagada tänava koridori ühtne kujundus.

### 3.4.4 Ehitustingimuste reeglid väiksemate alade kaupa

Vastavalt linna erinevates osades välja kujunenud planeeringule, tänavate struktuurile, hoonete paigutusele, arhitektuurile ning haljastusele jms linnaehituslikele tingimustele on üldplaneeringusse hõlmatud piirkond maa-

kasutamise- ja ehitustingimuste põhjal jagatud 26 alaks<sup>1</sup> ja märgitud numbritega kaardile. Iga ala kohta on sätestatud eraldi linnaehituslikud reeglid, mis on toodud alljärgnevalt.

Järgnevate linnaehituslike reeglite puhul tuleb üldplaneeringus toodud minimaalse nõutava haljastuse ja maksimaalse lubatud täisehituse protsenti käsitleda kui tänavate maa-alast väljapoole jääva ala kogupindala osakaalu protsenti. Juhul kui konkreetse ala sees puuduvad eraldi planeeritavad haljasalad tuleb seda käsitleda planeeritavate kruntide maa-kasutuse osakaalu protsendina.

Maksimaalne ehitiste kõrgus maapinnast on antud olemasolevast maapinna kõrgusest. Maapinna tõstmisel või langetamisel tõlgendatakse maapinnana käesoleva üldplaneeringu koostamise aegset maapinna kõrgust. Maksimaalset kõrgust ei ole lubatud rakenda kogu planeeritava hoonestuse osas. Hoonestuse mahud tuleb alade sees liigendada nii vertikaalset kui ka horisontaalselt arvestades piirkonna eripära. See on vajalik, et tagada linnale iseloomulik katusemaastiku vaheldumine ning avatus merele.

Reeglites võib muudatusi teha arhitektuuri konkursi kohustusega aladel vastavalt arhitektuurikonkursi võidutöödele. Kohustuslikud arhitektuurikonkursid on toodu ptk 3.4.3, muudel juhtudel on seletuskirjas esitatud arhitektuurikonkursi nõue soovituslik.

### Ala nr 1 – Kadrioru pargi lahustükk

**Ala peamised juhtfunktsioonid:** *Haljasala maa / Liiklusmaa*

**Hoonestusviis:** *Hoonestust rajada ei ole lubatud*

**Minimaalne nõutav haljastuse %:** *Ala tuleb säilitada haljasalana*

**Piirete rajamise reeglid:** *Alale ei ole lubatud rajada piirdeid v.a vajadusel pargi kujunduselementidena kasutatavad piirdeaiaid. Kõigi Kadrioru pargiga vahetus kontaktis olevate hoonete piirded tuleb sobitada pargi üldmiljööga*

**Reeglid edasiseks detailplaneeringute koostamiseks:** *Vajadusel koostada kogu ala hõlmav detailplaneering*

Kadrioru pargi lahustükk tuleb rekonstrueerida, mille eesmärgiks on pargi osa korrastamine ja kujunduspõhimõtete väljatöötamine, säilitades pargi väljakujunenud jooni ja eripära. Rekonstrueerimisprojektiga tuleks lahendada olemasoleva haljastuse hooldamise (sh raiete vajadus) ja uue rajamisega seonduv, teedevõrk (teekatendite uuendamine ja uute teede planeerimise vajadus lähtudes erinevatest kasutajatest), välisvalgustus, väikevormid, vaated jne.

Seoses Põhjavälja planeeritud läbimurdega tuleb looduskaitseobjekti valitsejaga enne tee projekteerimise alustamist kokku leppida pargi säilitamise tingimused (vt ka ptk 3.3.1).

<sup>1</sup> Vastavalt Kesklinna Valitsuse kooskõlastusele 09.06.2003 nr 9-11/93/1591 on ala 2 jaotatud kaheks (2 ja 3). Seetõttu on üldplaneeringus 25 ala asemel neid lõppversioonis 26. Alates alast 3 on alad ühe numbriga võrra nihkes võrreldes kooskõlastajate poolt viidatud alade numbritega.

Edasisel detailplaneerimisel tuleb muinsuskaitseobjektide nimekirjas oleva Russalka monumendi suhtes tellida litsentseeritud firmalt või ettevõtjalt vastavad arhitektuuri-ajaloolised eritingimused, mis tuleb kooskõlastada Tallinna Kultuuriväärtuste Ametiga.

### **Ala nr 2 – Filmi tn pikenduse, Bensiini tn pikenduse, Põhjaväila ja Kadrioru pargi lahustüki vaheline ala**

**Ala peamised juhtfunktsioonid:** *Elamu maa / Haljasala maa*

**Hoonestusviis:** *Lubatud on üheseksioonilised korterelamud või hoonestus vastavalt European arhitektuurikonkursi tulemustele*

**Maksimaalne ehitiste kõrgus maapinnast:** *15 m*

**Maksimaalne lubatav täisheituse %:** *50*

**Minimaalne nõutav haljastuse %:** *50*

**Piirete rajamise reeglid:** *Põhjaväilast lõunapoole on lubatud rajada piirdeid, mis on läbipaistvad ja ei ületa kõrgust 1,2 m. Põhja pool Põhjaväila pole lubatud rajada piirdeid v.a rannapromenaadi kujunduselementidena. Kõigi Kadrioru pargiga vahetus kontaktis olevate hoonete piirded tuleb sobitada pargi üldmiljööga*

**Reeglid edasiseks detailplaneeringute koostamiseks:** *Detailplaneeringu koostamisel tuleb kavandada Kadrioru miljösse sobivat hoonestust*

Hoonestuse rajamisel tuleb kinni pidada European arhitektuurikonkursi võidutööst või Kadrioru tüüpi hoonestusest tagades võimalikult palju vaateid merele ja liigendades merelt vaadeldavat Tallinna linna siluetti. Alale võib ehitada 4- kuni 5-korruselisi hooneid.

Et säilitada maksimaalselt olemasolevat väärtuslikku kõrghaljastust, tuleb detailplaneeringu koosseisus läbi viia kõrghaljastuse dendroloogiline inventariseerimine. Samuti tuleb detailplaneeringus tuua uue haljastuse rajamise ja olemasoleva hooldamise põhimõtted ning haljastusprojekti koostamise nõue.

Jalakäijatele tuleb tagada võimalus liikuda Kadrioru pargi lahustükilt mööda jalgteid Filmi tänavale. Samuti peab olema tagatud avalik juurdepääs rannapromenaadile.

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

### **Ala nr 3 – Narva mnt, Bensiini tn, Filmi tn pikenduse ja Kadrioru pargi lahustüki vaheline ala**

**Ala peamised juhtfunktsioonid:** *Elamu maa / Haljasala maa*

**Hoonestusviis:** *Lubatud on üheseksioonilised lahtise hoonestusviisiga korterelamud*

**Maksimaalne ehitiste kõrgus maapinnast:** *15 m*

**Maksimaalne lubatav täisheituse %:** *40*

**Minimaalne nõutav haljastuse %:** *50*

**Piirete rajamise reeglid:** *Lubatud on rajada piirdeid, mis on läbipaistvad ja ei ületa kõrgust 1,2 m. Kõigi Kadrioru pargiga vahetus kontaktis olevate hoonete piirded tuleb sobitada pargi üldmiljööga*

**Reeglid edasiseks detailplaneeringute koostamiseks:** *Detailplaneeringu koostamisel tuleb kavandada Kadrioru miljösse sobivat hoonestust*

Hoonestuse rajamisel tuleb kinni pidada Kadrioru tüüpi hoonestusest tagades võimalikult palju vaateid merele ja liigendades merelt vaadeldavat Tallinna linna siluetti. Alale võib ehitada 4- kuni 5-korruselisi hooneid.

Et säilitada maksimaalselt olemasolevat väärtuslikku kõrghaljastust, tuleb detailplaneeringu koosseisus läbi viia kõrghaljastuse dendroloogiline inventariseerimine. Samuti tuleb detailplaneeringus tuua uue haljastuse rajamise ja olemasoleva hooldamise põhimõtted ning haljastusprojekti koostamise nõue.

Jalakäijatele tuleb tagada võimalus liikuda Kadrioru pargi lahustükilt mööda jalgteid Filmi tänavale.

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

#### **Ala nr 4 - Bensiini tn, Narva mnt, Filmi tn, Petrooleumi tn ja Põhjaväila vaheline ala**

**Ala peamised juhtfunktsioonid:** *Elamu- ja ärihoone maa*

**Hoonestusviis:** *Lubatud on üheseksioonilised lahtise hoonestusviisiga korterelamud, Põhjaväila ja Petrooleumi tänava äärde kinnine hoonestus*

**Maksimaalne ehitiste kõrgus maapinnast:** *17 m*

**Maksimaalne lubatav täisehituse %:** *50*

**Minimaalne nõutav haljastuse %:** *30*

**Piirete rajamise reeglid:** *Lubatud on rajada piirdeid, mis on läbipaistvad ja ei ületa kõrgust 1,2 m. Kõigi Kadrioru pargiga vahetus kontaktis olevate hoonete piirded tuleb sobitada pargi üldmiljööga*

**Reeglid edasiseks detailplaneeringute koostamiseks:** *Detailplaneeringu koostamisel tuleb kavandada Kadrioru miljöösse sobivat hoonestust*

Hoonestuse rajamisel tuleb kinni pidada Kadrioru tüüpi hoonestusest tagades võimalikult palju vaateid merele ja liigendades merelt vaadeldavat Tallinna linna siluetti. Alale võib ehitada 4- kuni 5-korruselisi hooneid.

Et säilitada maksimaalselt olemasolevat väärtuslikku kõrghaljastust, tuleb detailplaneeringu koosseisus läbi viia kõrghaljastuse dendroloogiline inventariseerimine. Samuti tuleb detailplaneeringus tuua uue haljastuse rajamise ja olemasoleva hooldamise põhimõtted.

Parkimine alal tuleb lahendada krundisisesele, tagades hoonete funktsioonile vastava normatiivse parkimiskohtade arvu. Soovitatav on võimalusel lahendada parkimine hoonete keldri- või soklikorrusel. Kvartali sisese liikluse projekteerimisel tuleb kasutada liikluse rahustamise meetmeid.

### Ala nr 5 – Põhjaväila, Uus-Sadama tn, Laeva tn pikenduse ja mere vaheline ala

**Ala peamised juhtfunktsioonid:** *Elamu ja ärihoone maa / Haljasala maa / Üldkasutatava ehitise maa*

**Hoonestusviis:** *Vastavalt arhitektuurikonkursi tulemustele*

**Maksimaalne ehitiste kõrgus maapinnast:** *17 m, mida vajadusel võib üldkasutatava ehitise maal täpsustada arhitektuurikonkursiga.*

**Maksimaalne lubatav täisehituse %:** *50*

**Minimaalne nõutav haljastuse %:** *40*

**Piirete rajamise reeglid:** *Lubatud on rajada piirdeid, mis on läbipaistvad ja ei ületa kõrgust 1,2 m*

**Reeglid edasiseks detailplaneeringute koostamiseks:** *Arhitektuuri konkursi koostamine alal on kohustuslik. Detailplaneeringu koostamisel arvestada arhitektuurikonkursi tulemustega, samuti tuleb kavandada Kadrioru miljösse sobivat hoonestust*

Hoonestuse rajamisel tuleb kinni pidada Kadrioru tüüpi hoonestusest tagades võimalikult palju vaateid merele ja liigendades merelt vaadeldavat Tallinna linna siluetti. Alale võib ehitada 4- kuni 5-korruselisi hooneid.

Detailplaneerimisel tuleb arvestada arhitektuurikonkursi tulemustega ja võimalusel ära märkida Härjapea jõesängi asukoht.

Piki Laeva tänavat mereni on planeeritud rohestruktuuri koridor (vt ka ptk 3.3), mis on üks osa kogu linna hõlmavast rohelisest võrgustikust. Olemasolevat väärtuslikku haljastust tuleb säilitada. Olemasoleva haljastuse puudumisel tuleb sinna haljastus rajada ja kujundada ala mereäärseks puhkealaks. Alale haljastuse rajamisel tuleb koostada haljastusprojekt.

Planeerimisel tuleb arvestada, et jalakäijatele oleks tagatud avalik juurdepääs rannapromenaadile. Rannapromenaadil pole lubatud rajada piirdeid, v.a kujunduselementidena.

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

### Ala nr 6 – Põhjaväila, Petrooleumi tn ja Tuukri tn vaheline ala

**Ala peamised juhtfunktsioonid:** *Kesklinna mitmefunktsiooniline maa*

**Hoonestusviis:** *Võimalusel tuleb säilitada olemasolevad paekivist fassaadid ja/või hooned*

**Maksimaalne ehitiste kõrgus maapinnast:** *Olemasoleva kõrgeima ehitismälestise harja kõrgus*

**Maksimaalne lubatav täisehituse %:** *70*

**Minimaalne nõutav haljastuse %:** *10*

**Reeglid edasiseks detailplaneeringute koostamiseks:** *Detailplaneering koostada võimalusel kogu kvartalile korraga, detailplaneeringus läbi viia kvartali linnaehituslik analüüs*

Uue hoonestuse rajamisel ei tohi kõrgused ületada olemasoleva kõrgeima hoone harja kõrgust. Detailplaneering tuleks koostada kogu alale korraga.

Kui see pole võimalik, tuleb detailplaneeringu koosseisus koostada kogu piirkonna linnaehituslik analüüs.

Võimalusel tuleks säilitada olemasolevad paekivist fassaadid ja/või hooned. Edasisel detailplaneerimisel tuleb muinsuskaitseobjektide nimekirjas oleva Meremeeste Klubi suhtes tellida litsentseeritud firmalt või ettevõtjalt vastavad arhitektuuri-ajaloolised eritingimused, mis tuleb kooskõlastada Tallinna Kultuuriväärtuste Ametiga. Oluline on uute planeeritavate hoonete puhul tagada muinsuskaitseobjekti vaadeldavus.

Väljaehitatav Põhjaväil tuleb piirata mitmekesise haljastusega ja kujundada bulvariks.

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

### **Ala nr 7 – Põhjaväila, Lootsi tn, Laeva tn ja Uus-Sadama tn vaheline ala**

**Ala peamised juhtfunktsioonid:** *Kesklinna mitmefunktsiooniline maa*

**Hoonestusviis:** *Vastavalt kvartali kohta koostatavatele muinsuskaitse arhitektuuri-ajaloolistele eritingimustele. Säilitada olemasolevad paekivist fassaadid ja/või hooned*

**Maksimaalne ehitiste kõrgus maapinnast:** *14 m*

**Maksimaalne lubatav täisehituse %:** *70*

**Minimaalne nõutav haljastuse %:** *10*

**Reeglid edasiseks detailplaneeringute koostamiseks:** *Detailplaneering koostada võimalusel kogu kvartalile korraga, detailplaneeringus läbi viia kvartali linnaehituslik analüüs*

Uue hoonestuse rajamisel ei tohi kõrgused ületada olemasoleva kõrgeima hoone harja kõrgust. Võimaluse korral tuleks detailplaneering koostada kogu ala hõlmavana. Detailplaneeringu koosseisus on vajalik koostada kogu piirkonna linnaehituslik analüüs.

Edasisel detailplaneerimisel tuleb muinsuskaitseobjektide nimekirjas olevate laofassaadide kohta, aadressiga Lootsi tn 8, tellida litsentseeritud firmalt või ettevõtjalt vastavad arhitektuuri-ajaloolised eritingimused, mis tuleb kooskõlastada Tallinna Kultuuriväärtuste Ametiga.

Oluline on uute planeeritavate hoonete puhul tagada muinsuskaitseobjekti vaadeldavus. Säilitada tuleb olemasolevad paekivist fassaadid ja/või hooned.

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

### **Ala nr 8 – Kai tn, Kuunari tn, Laeva tn, Lootsi tn, Ahtri tn ja Merepst vaheline ala**

**Ala peamised juhtfunktsioonid:** *Kesklinna mitmfunktsiooniline maa / Üldkasutatava hoone maa*

**Hoonestusviis:** *Soovitav lahendada vastavalt arhitektuurikonkursi tulemustele. Hooned peavad olema vaadeldavad kõigist külgedest*

**Maksimaalne ehitiste kõrgus maapinnast:** *24 m*

**Maksimaalne lubatav täisehituse %:** *70*

**Minimaalne nõutav haljastuse %:** *10*

**Reeglid edasiseks detailplaneeringute koostamiseks:** *Edasisel detailplaneerimisel tuleb arvestada arhitektuurikonkursi tulemustega*

Hoonestuse detailplaneerimise aluseks on soovitatav korraldada arhitektuurikonkurss. Uue hoonestuse rajamisel peab tagama hoonete vaadeldavuse kõigis suundades. Alale võib rajada kuni kuuekorruselisi hooned.

Edasisel detailplaneerimisel tuleb muinsuskaitseobjektide nimekirjas oleva Püha Siimeoni kiriku ja Rotermanni soolalao kohta tellida litsentseeritud firmalt või ettevõtjalt vastavad arhitektuuri-ajaloolised eritingimused, mis tuleb kooskõlastada Tallinna Kultuuriväärtuste Ametiga. Uute hoonete rajamine peab toimuma nii, et on tagatud muinsuskaitseobjektide vaadeldavus.

Piki Mere puiesteed ja Ahtri tänavat on planeeritud rohestruktuuri koridor (vt ptk 3.3), mis on üks osa kogu linna hõlmavast rohelisest võrgustikust. Olemasolevat väärtuslikku haljastust tuleb säilitada. Olemasoleva haljastuse puudumisel tuleb sinna haljastus rajada. Alale haljastuse rajamisel tuleb koostada haljastusprojekt.

Jalakäijatele tuleb luua ühendus kesklinnaga, tagades pääsu üle Ahtri tänavaga suunaga Admiraliteedi basseini poole võimalusel sõiduteest kõrgemal tasandil ja Rotermanni soolalao juurest suunaga sadamale. Hoonestus peaks nendel sihtidel olema tagasiastega, mis tagaks linna poolt vaated merele.

Admiraliteedi basseini äärne kai kuulub sadama ala koosseisu ja seal pole lubatud linnatransport. Kai kasutus ei tohi takistada jalakäijate liiklust.

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

### **Ala nr 9 – Laeva tn, Kuunari tn, Kai tn ja Rumbi tn vaheline ala – Vanasadama piirkond**

**Ala peamised juhtfunktsioonid:** *Jahi- ja reisisadama maa / Kaubandus- ja teenindus-ehitise maa*

**Hoonestusviis:** *Soovitav lahendada vastavalt arhitektuurikonkursi tulemustele. Hooned peavad olema vaadeldavad kõigist külgedest*

**Maksimaalne ehitiste kõrgus maapinnast:** *Olemasoleva kõrgeima hoone harja kõrgus või vastavalt arhitektuurikonkursi tulemustele*

**Maksimaalne lubatav täisehituse %:** *80*

**Minimaalne nõutav haljastuse %:** *5*

**Piirete rajamise reeglid:** *Piirdeid pole lubatud rajada, v.a sadama piirkonnas*



**Reeglid edasiseks detailplaneeringute koostamiseks:** *Edasisel detailplaneerimisel arvestada arhitektuurikonkursi tulemustega*

Hoonestuse detailplaneerimisel on soovitatav arvestada AS Tallinna Sadam poolt läbi viidud arhitektuurikonkursi tulemustega või korraldada uus arhitektuurikonkurss. Uue hoonestuse rajamisel peab tagama hoonete vaadeldavuse kõigis suundades. Uue hoonestuse kõrgus ei tohi ületada olemasoleva kõrgeima hoone harja kõrgust või peab vastama arhitektuurikonkursi tulemustele.

Jalakäijate teed peavad olema ühendatud rannapromenaadiga nii Admiralliteedi basseini ääres kui ka Loodemuulil. Inimeste avaliku juurdepääsu tagamiseks mererannale on rannapromenaad lubatud osaliselt rajada vajadusel praegusest maapinnast kõrgemal teisel tasandil, kas hoone sees vms viisil. See on vajalik, et anda esimesel tasandil võimalus teenindada sadamat. Oluline on detailplaneeringu faasis määrata kinnisest sadamaalast mööduva kallasraja asukoht.

Jahi- ja reisisadama maal võib rajada piirdeid vaid neile aladele, kus võib küsimuse alla tulla jalakäijate turvalisus. Ülejäänud ala tuleb jätta avatuks.

Piki Rumbi tänavat mere suunas on planeeritud rohestruktuuri koridor (vt ptk 3.3), mis on üks osa kogu linna hõlmavast rohelisest võrgustikust. Olemasolevat väärtuslikku haljastust tuleb säilitada. Olemasoleva haljastuse puudumisel tuleb sinna haljastus rajada. Alale haljastuse rajamisel tuleb koostada haljastusprojekt.

Parkimine alal tuleb lahendada krundisisesele, tagades hoonete funktsioonile vastava normatiivse parkimiskohtade arvu. Soovitatav on võimalusel lahendada rajatavate hoonete parkimine keldri- või soklikorruusel.

### **Ala nr 10 – Logi tn, Rumbi tn pikenduse ja mere vaheline ala**

**Ala peamised juhtfunktsioonid:** *Kaubandus- ja teenindusehitise maa / Elamu ja ärihoone maa / Haljasala maa / Jahi- ja reisisadama maa*

**Hoonestusviis:** *Soovitatav lahendada vastavalt arhitektuurikonkursi tulemustele*

**Maksimaalne ehitiste kõrgus maapinnast:** *18 m või vastavalt arhitektuurikonkursi tulemustele*

**Maksimaalne lubatav täisehituse %:** *70*

**Minimaalne nõutav haljastuse %:** *10*

**Piirete rajamise reeglid:** *Lubatud on rajada piirdeid, mis on läbipaistvad ja ei ületa kõrgust 1,2 m*

**Reeglid edasiseks detailplaneeringute koostamiseks:** *Edasisel detailplaneerimisel arvestada arhitektuurikonkursi tulemustega*

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

Hoonestuse detailplaneerimisel on soovitatav arvestada AS Tallinna Sadam poolt läbi viidud arhitektuurikonkursi tulemustega või korraldada uus arhitektuurikonkurss.

Piki Rumbi tänavat mere suunas on planeeritud rohestruktuuri koridor (vt ptk 3.3), mis on üks osa kogu linna hõlmavast rohelisest võrgustikust. Olemasolevat väärtuslikku haljastust tuleb säilitada. Olemasoleva haljastuse puudumisel tuleb sinna haljastus rajada. Alale haljastuse rajamisel tuleb koostada haljastusprojekt.

Planeerimisel tuleb arvestada, et jalakäijatele tuleb tagada avalik juurdepääs rannapromenaadile. Rannapromenaadile pole lubatud rajada piirdeid, v.a kujunduselementidena. Jahi- ja reisisadama maal võib rajada piirdeid vaid aladele, kus jalakäijate liikumine võib olla ohtlik. Muus osas tuleb see ala jätta avatuks.

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

### **Ala nr 11 – Linnahalli piirkond**

**Ala peamised juhtfunktsioonid:** Üldkasutatava hoone maa / Liiklust teenindava ehitise maa / Tehnoehitise maa./ Haljasala maa

**Hoonestusviis:** Vastavalt arhitektuurikonkursi tulemustele ja arhitektuuri-ajaloolistele eritingimustele

**Maksimaalne ehitiste kõrgus maapinnast:** Linnahalli kõrgus (välja arvatud lavatorn)

**Maksimaalne lubatav täisehituse %:** 70

**Minimaalne nõutav haljastuse %:** 20

**Reeglid edasiseks detailplaneeringute koostamiseks:** Edasisel detailplaneerimisel arvestada arhitektuurikonkursi tulemustega ja lähtuda arhitektuuri-ajaloolistest eritingimustest

Uue hoonestuse paiknemine ja arhitektuur lahendatakse arhitektuurikonkursi raames.

Edasisel detailplaneerimisel tuleb muinsuskaitseobjektide nimekirjas oleva Linnahalli suhtes tellida litsentseeritud firmalt või ettevõtjalt vastavad arhitektuuri-ajaloolised eritingimused, mis tuleb kooskõlastada Tallinna Kultuuriväärtuste Ametiga. Oluline on uute planeeritavate hoonete puhul tagada muinsuskaitseobjekti vaadeldavus.

Linnahalli kõrvalt Rumbi tänavast mereni on planeeritud rohestruktuuri koridor. Olemasoleva haljastuse puudumisel tuleb sinna rajada uus haljastus. Alale tuleb koostada haljastusprojekt.

Jalakäijatele tuleb tagada avalik juurdepääs rannapromenaadile, mis lähtub alalt nr 10 ning jätkub alal nr 13.

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

### **Ala nr 12 – Linnahalli Kalamajapoolse piiri, Kalamaja ümbersõidu ja Kalasadama tn vaheline ala**

**Ala peamised juhtfunktsioonid:** *Elamu maa / Kaubandus- ja teenindusehitise maa*

**Hoonestusviis:** *Vastavalt detailplaneeringule*

**Maksimaalne ehitiste kõrgus maapinnast:** *18 m*

**Maksimaalne lubatav täisehituse %:** *70*

**Minimaalne nõutav haljastuse %:** *10*

**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 hooneid.

Ehitistest võiks säilitada maamärgina olemasoleva korstna.

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.

### **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 hooneid.

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. Soovitatav on võimalusel lahendada rajatavate hoonete parkimine keldri- või soklikorrusel.

### **Ala nr 14 – Patarei kaitsekasarmu piirkond**

**Ala peamised juhtfunktsioonid:** Üldkasutatava ehitise maa / Elamu ja ärihoone maa  
**Hoonestusviis:** Vastavalt arhitektuurikonkursi tulemustele ja arhitektuuri-ajaloolistele eritingimustele  
**Maksimaalne ehitiste kõrgus maapinnast:** Kaitsekasarmu karniisi kõrgus  
**Maksimaalne lubatav täisehituse %:** 80  
**Minimaalne nõutav haljastuse %:** 10  
**Piirete rajamise reeglid:** Säilitada ja vajadusel taastada miljöoga sobivad piirred  
**Reeglid edasiseks detailplaneeringute koostamiseks:** Edasisel detailplaneerimisel arvestada arhitektuurikonkursi tulemustega ja lähtuda arhitektuuri-ajaloolistest eritingimustest

Kaitsekasarmust mere poole tuleb tagada rannapromenaadi rajamise võimalus.

Edasisel detailplaneerimisel tuleb muinsuskaitseobjektide nimekirjas oleva Kaitsekasarmu suhtes tellida litsentseeritud firmalt või ettevõtjalt vastavad arhitektuuri-ajaloolised eritingimused, mis tuleb kooskõlastada Tallinna Kultuuriväärtuste Ametiga. Oluline on uute planeeritavate hoonete puhul tagada muinsuskaitseobjekti vaadeldavus. Mere poole Kaitsekasarmut ei ole lubatud rajada uut hoonestust. Detailplaneeringu koosseisus tuleb anda reeglid olemasolevate hoonete rekonstrueerimisele.

Vastavalt Kalamaja Raamplaneeringule tuleb suunaga Kalamaja tänavalt mere poole, rannapromenaadile, anda võimalus jalgteel rajamiseks. Rannapromenaadile tuleb tagada avalik juurdepääs.

Parkimine alal tuleb lahendada krundisiseselt, tagades hoonete funktsioonile vastava normatiivse parkimiskohtade arvu.

### **Ala nr 15 – Lennusadama ja Vesilennukite angaari piirkond**

**Ala peamised juhtfunktsioonid:** Jahi- ja reisisadama maa / Üldkasutatava ehitise maa  
**Hoonestusviis:** Kui Patarei kaitsekasarmu arhitektuurikonkurss hõlmab ka antud ala, siis vastavalt arhitektuurikonkursi tulemustele ja/või detailplaneeringule  
**Maksimaalne ehitiste kõrgus maapinnast:** Olemasoleva kõrgeima ehitismälestise harja kõrgus  
**Maksimaalne lubatav täisehituse %:** 80  
**Minimaalne nõutav haljastuse %:** 10  
**Piirete rajamise reeglid:** Säilitada ja vajadusel taastada olemasolevasse miljöösse sobivad piirred. Uusi piirdeid on lubatud rajada sadama piirkonnas  
**Reeglid edasiseks detailplaneeringute koostamiseks:** Kui Patarei Kaitsekasarmu arhitektuurikonkurss näeb ette antud ala hõlmamise, siis tuleb detailplaneeringu faasis arvestada selle tulemustega

Vesilennukite angaarid peavad jääma piirkonna dominandiks. Edasisel detailplaneerimisel tuleb muinsuskaitseobjektide nimekirjas oleva Vesi-

lennukite angaari suhtes tellida litsentseeritud firmalt või ettevõtjalt vastavad arhitektuuri-ajaloolised eritingimused, mis tuleb kooskõlastada Tallinna Kultuuriväärtuste Ametiga. Muu selle piirkonna hoonestus peab nii kõrguste kui mahtude osas arvestama Kalamajale iseloomuliku hoonestusega. Oluline on uute planeeritavate hoonete puhul tagada muinsuskaitseobjekti vaadeldavus.

Kui Patarei kaitsekasarmu arhitektuurikonkurss näeb ette antud ala avalikku kasutusse võtmise, siis tuleb detailplaneeringu faasis arvestada selle tulemustega. Detailplaneeringu koosseisus tuleb anda reeglid olemasolevate hoonete rekonstrueerimiseks.

Jahi- ja reisisadama maal võib rajada piirdeid vaid jalakäijatele ohtlikele aladele.

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

### **Ala nr 16 – Peetri sadama ja laevatehase piirkond**

**Ala peamised juhtfunktsioonid:** *Kauba- ja tootmissadama maa*

**Hoonestusviis:** *Vastavalt detailplaneeringule ja arhitektuuri-ajaloolistele eritingimustele*

**Maksimaalne ehitiste kõrgus maapinnast:** *Olemasoleva kõrgeima ehitismälestise harja kõrgus*

**Maksimaalne lubatav täisehituse %:** *Vastavalt detailplaneeringule ja arhitektuuri-ajaloolistele eritingimustele*

**Minimaalne nõutav haljastuse %:** 5

**Piirete rajamise reeglid:** *Säilitada ja vajadusel taastada miljöoga sobivad piirdeid. Uusi piirdeid võib vajadusel rajada vastava projekti alusel*

**Reeglid edasiseks detailplaneeringute koostamiseks:** *Detailplaneeringu faasis tuleb esitada eskiislahendused võimalike juurdeehitiste ja uue hoonestuse kohta Tallinna Kultuuriväärtuste Ametile*

Edasisel detailplaneerimisel tuleb muinsuskaitseobjektide nimekirjas olevate Nobelessneri laevatehase ehitiste suhtes tellida litsentseeritud firmalt või ettevõtjalt vastavad arhitektuuri-ajaloolised eritingimused, mis tuleb kooskõlastada Tallinna Kultuuriväärtuste Ametiga.

Detailplaneeringu koosseisus tuleb koostada reeglid olemasolevate hoonete rekonstrueerimiseks ja uue hoonestuse kohta. Oluline on planeeritavate hoonete puhul tagada muinsuskaitseobjekti vaadeldavus.

Parkimine alal tuleb lahendada võimalikult suures ulatuses krundisiseselt. Soovitatav on võimalusel lahendada parkimine uute hoonete keldri- või soklikorrusel.

### **Ala nr 17 – Miinisadama ja Hundipea sadama piirkond**

**Ala peamised juhtfunktsioonid:** *Riigikaitse sadama maa / Tehnoehitise maa / Haljasala maa / Raudtee maa*

**Hoonestusviis:** *Varieeruv, vastavalt funktsioonile*

**Maksimaalne ehitiste kõrgus maapinnast:** *Vastavalt detailplaneeringule*

**Maksimaalne lubatav täisehituse %:** *Vastavalt detailplaneeringule*

**Minimaalne nõutav haljastuse %:** *10*

**Piirete rajamise reeglid:** *Riigikaitse sadama ala tuleb sulgeda piirdeaiaga*

**Reeglid edasiseks detailplaneeringute koostamiseks:** *Edasisel detailplaneerimisel arvestada riigikaitse sadama nõuetega. Detailplaneeringus läbi viia kvartali linnaehituslik analüüs*

Detailplaneeringus tuleb arvestada väljakujunenud sadama-ala struktuuriga, samuti riigikaitsele sadamale esitatavate nõuetega. Sadam tuleb ümbritseda piirdeaiaga, et tagada ala suletus.

Oluline on detailplaneeringu faasis määrata territooriumist mööduva kalasraja asukoht.

Parkimine alal tuleb lahendada võimalikult suures ulatuses krundisiseselt. Soovitav on võimalusel lahendada parkimine uute hoonete keldri- või soklikorrusel.

### **Ala nr 18 – Nõlva tn ja Tööstuse tn vaheline ala**

**Ala peamised juhtfunktsioonid:** *Elamu- ja ärihoone maa / Kaubandus- ja teenindus-ehitiste maa / Haljasala maa*

**Hoonestusviis:** *Eraldi seisavad hooned, lähtuda olemasolevast hoonestusest*

**Maksimaalne ehitiste kõrgus maapinnast:** *Vastavalt detailplaneeringule*

**Maksimaalne lubatav täisehituse %:** *70*

**Minimaalne nõutav haljastuse %:** *20*

**Piirete rajamise reeglid:** *Piirdeaiaid võib rajada maksimaalselt 1,2 m kõrgused*

**Reeglid edasiseks detailplaneeringute koostamiseks:** *Detailplaneeringus läbi viia kvartali linnaehituslik analüüs*

Uute hoonete ehitamisel tuleb järgida väljakujunenud planeerimisviisi ja hoonestuslaadi. Uued hooned peaksid olema nii põhiplaanis kui mahus lähedalasuvatega sarnaste gabariitide ja katusekuju- ja kalletega.

Piki Tööstuse tänavat on planeeritud rohestruktuuri koridor. Tööstuse tänav 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 võimalikult suures ulatuses krundisiseselt. Soovitav on võimalusel lahendada parkimine uute hoonete keldri- või soklikorrusel.

### **Ala nr 19 – Paljassaare sadam ja tootmispark ehk Hundipea ja Katariina muuli piirkonna vaheline sadama-ala**

**Ala peamised juhtfunktsioonid:** *Kauba- ja tootmissadama maa / Ettevõtlusehitise maa / Raudtee maa / Liiklust teenindava ehitise maa*

**Hoonestusviis:** *Varieeruv, vastavalt detailplaneeringule*

**Maksimaalne ehitiste kõrgus maapinnast:** *Vastavalt detailplaneeringule*

**Maksimaalne lubatav täisehituse %:** *Vastavalt detailplaneeringule*

**Minimaalne nõutav haljastuse %:** 5

**Piirete rajamise reeglid:** *Lähtudes sadama funktsioonist võib alale rajada piirdeid*

**Reeglid edasiseks detailplaneeringute koostamiseks:** *Detailplaneeringus läbi viia kvartali linnaehituslik analüüs*

Oluline on detailplaneeringu faasis määrata sadamast mööduva kallasraja asukoht. Detailplaneeringu koostamisel tuleb võimaluse korral ette näha jalakäijate pääsude asukohad randa.

Parkimine alal tuleb lahendada võimalikult suures ulatuses krundisiseselt. Soovitav on võimalusel lahendada parkimine uute hoonete keldri- või soklikorrusel.

### **Ala nr 20 – Paljassaare tee, Laevastiku tn kvartali ja raudtee vaheline ala**

**Ala peamised juhtfunktsioonid:** *Ettevõtlusehitise maa / Tehnoehitise maa / Raudtee maa*

**Hoonestusviis:** *Eraldi seisev hoonestus, vastavalt funktsioonile*

**Maksimaalne ehitiste kõrgus maapinnast:** *Vastavalt detailplaneeringule*

**Maksimaalne lubatav täisehituse %:** 70

**Minimaalne nõutav haljastuse %:** 20

**Piirete rajamise reeglid:** *Lähtudes tehnoehitise või ettevõtte funktsioonist võib ala olla piiratud*

**Reeglid edasiseks detailplaneeringute koostamiseks:** *Detailplaneeringus läbi viia kvartali linnaehituslik analüüs*

Ala hoonestus peab olema lahtine ja lähtuma eelkõige funktsioonist.

Alal on lubatud rajada piirdeaedu. Piirete lahendus tuleb näidata detailplaneeringus.

Piki Paljassaare teed on planeeritud rohestruktuuri koridor. Paljassaare tee 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 võimalikult suures ulatuses krundisiseselt. Soovitav on võimalusel lahendada parkimine uute hoonete keldri- või soklikorrusel.

### **Ala nr 21 –Laevastiku tn piirkond**

**Ala peamised juhtfunktsioonid:** *Elamu maa / Kaubandus- ja teenindusehitise maa / Haljasala maa*

**Hoonestusviis:** *Alal tuleb säilitada olemasolev hoonestusviis ja planeering*

**Maksimaalne ehitiste kõrgus maapinnast:** *Olemasoleva kõrgeima hoone harja kõrgus*

**Maksimaalne lubatav täisehituse %:** 50

**Minimaalne nõutav haljastuse %:** 20

**Piirete rajamise reeglid:** *Alal on lubatud rajada piirdeid läbipaistvatena ja kuni 1,2 m kõrgetena*

**Reeglid edasiseks detailplaneeringute koostamiseks:** *Detailplaneeringuga tuleb tagada alal ühtse linnaehitusliku miljöö säilimine, mis arvestaks hoonestuse ajaloolist eripära*

Vastavalt käesolevale üldplaneeringule tehakse ettepanek nimetada käesolev ala miljööväärtuslikuks piirkonnaks.

Piirkonnas tuleb olemasolevat hoonestust säilitada ja rekonstrueerida. Piirkonna ansambliisuse säilitamiseks tuleb tagada erinevate hoonete rekonstrueerimise projektide omavaheline kooskõla. Olemasolevate ajalooliste hoonete rekonstrueerimisel tuleb maksimaalselt säilitada hoonete esialgset välisilmet ja terviklikkust. Olemasolevate hoonete rekonstrueerimisel tuleb järgida algseid kujundusprintsipi. Hoone autentsuse huvides on otstarbekas säilitada nii materjal kui ka detailide kuju.

Olemasolev väärtuslik kõrghaljastus tuleb säilitada. Vajadusel tuleb rajada uut haljastust.

Parkimine alal on soovitatav lahendada osaliselt krundi siseselt. Samas tuleks näha parkimiskohti ette ka Laevastiku tn ääres.

### **Ala nr 22 – Paljassaare tee, Paljassaare põigu, Paagi tn ja Laevastiku tn kvartali vaheline ala**

**Ala peamised juhtfunktsioonid:** *Elamu maa*

**Hoonestusviis:** *Eraldi seisev hoonestus*

**Maksimaalne ehitiste kõrgus maapinnast:** *Vastavalt detailplaneeringule*

**Maksimaalne lubatav täisehituse %:** *60*

**Minimaalne nõutav haljastuse %:** *20*

**Reeglid edasiseks detailplaneeringute koostamiseks:** *Detailplaneeringus läbi viia kvartali linnaehituslik analüüs*

Ala hoonestusviis peab olema lahtine. Hoonete maksimaalne kõrgus maapinnast täpsustatakse detailplaneeringus.

Piki Paljassaare teed on planeeritud rohestruktuuri koridor. Paljassaare tee 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 võimalikult suures ulatuses krundisisiselt. Soovitatav on võimalusel lahendada parkimine uute hoonete keldri- või soklikorrusel.

### **Ala nr 23 – Paljassaare tee ja raudtee vaheline ettevõtlusala**

**Ala peamised juhtfunktsioonid:** *Ettevõtluisehitise maa / Kaubandus- ja teenindusehitise maa / Raudtee maa / Haljasala maa*

**Hoonestusviis:** *Varieeruv, vastavalt detailplaneeringule*

**Maksimaalne ehitiste kõrgus maapinnast:** *Vastavalt detailplaneeringule*

**Maksimaalne lubatav täisehituse %:** *Vastavalt detailplaneeringule*

**Minimaalne nõutav haljastuse %:** *20*



**Piirete rajamise reeglid:** *Lähtudes sadama või ettevõtte funktsioonist võib ala olla aiaga piiratud*

**Reeglid edasiseks detailplaneeringute koostamiseks:** *Detailplaneeringus läbi viia kvartali linnaehituslik analüüs*

Parkimine alal tuleb lahendada võimalikult suures ulatuses krundisiseselt. Soovitatav on võimalusel lahendada parkimine uute hoonete keldri- või soklikorrusel.

### **Ala nr 24 – Katariina kai piirkond**

**Ala peamised juhtfunktsioonid:** *Puhketeeninduse maa / Kaubandus- ja teenindusehitise maa / Jahi- ja reisisadama maa / Riigikaitse sadama maa*

**Hoonestusviis:** *Vastavalt arhitektuurikonkursi tulemustele ja detailplaneeringule*

**Maksimaalne ehitiste kõrgus maapinnast:** *15 m, v.a riigikaitse eesmärgiga rajatised*

**Maksimaalne lubatav täisehituse %:** *50*

**Minimaalne nõutav haljastuse %:** *40*

**Piirete rajamise reeglid:** *Piirdeid ei ole lubatud rajada, v.a jahi- või piirivalve sadama territooriumi eraldamiseks. Alale rajatavate hoonete vahelisele alale ja rannale peab olema tagatud avalik juurdepääs*

**Reeglid edasiseks detailplaneeringute koostamiseks:** *Edasisel detailplaneerimisel arvestada arhitektuurikonkursi tulemustega*

Alal paikneb kaks muinsuskaitseobjekti: Katariina muul ja Peeter Suure kitsarööpmelise raudteetamm. Muinsuskaitseobjektide suhtes, tuleb tellida litsentseeritud firmalt või ettevõtjalt vastavad arhitektuuri-ajaloolised eritingimused, mis tuleb kooskõlastada Tallinna Kultuuriväärtuste Ametiga.

Käsitlevat ala on osaliselt perspektiivse *Natura 2000* linnuhoiuala külastajaid teenindav maa, kuhu võib detailplaneeringu alusel rajada puhketeeninduse otstarbelisi ehitisi, näiteks restorane, konverentsikeskusi, muuseumi, majutusasutusi jms. Alale detailplaneeringu ja projektide koostamisel tuleb tagada, et hoonestus toimiks puhvrina tööstuspargi ja perspektiivse linnuhoiuala vahel.

Et säilitada maksimaalselt olemasolevat väärtuslikku kõrghaljastust, tuleb detailplaneeringu koosseisus läbi viia kõrghaljastuse dendroloogiline inventariseerimine. Samuti tuleb detailplaneeringus tuua uue haljastuse rajamise ja olemasoleva hooldamise põhimõtted ning haljastusprojekti koostamise nõue.

Jalakäijatele tuleb tagada võimalus liikuda kogu hoonestuse vahelisel alal, Samuti peab olema tagatud avalik juurdepääs rannapromenaadile.

Detailplaneeringus tuleb lahendada alale väikevormide, piirete ja välisvalgustite rajamine.

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

Katariina kai juures tuleb tagada autode parkimine nii, et oleks tagatud kai peal jalutajale piisavad parkimisvõimalused.

### **Ala nr 25 – Linnuhoiuuala looduslikult säilitatav haljasmaa**

**Ala peamised juhtfunktsioonid:** *Looduslikuna säilitatav haljasmaa*

**Hoonestusviis:** *Ala ei ole lubatud hoonestada*

**Minimaalne nõutav haljastuse %:** *Ala tuleb säilitada loodusliku haljasmaana*

**Piirete rajamise reeglid:** *Ala ei ole lubatud piirata piirdeaiaga, v.a vajadusel rajatavad madalad liikumist keelavad tõkked jms*

**Reeglid edasiseks detailplaneeringute koostamiseks:** *Vajadusel koostada detailplaneering kogu ala hõlmavana. Edasine detailplaneerimine tuleb kooskõlastada perspektiivse linnuhoiuuala valitsejaga*

Alale on tehtud ettepanek moodustada *Natura 2000* linnuhoiuuala, kus olemasolev looduskeskkond on ette nähtud säilitada (vt ptk 3.3.1).

Ala pole lubatud hoonestada. Käsitletavale alale on ainult linnuhoiuuala valitseja nõusolekul lubatud rajada laudteid, jalgratta- ja jalakäijate teid, lõkkeplatse, piknikukohti, vaatlustorne, viitasid jne. Ala läbipääsutee on maksimaalselt kaherealine sõidutee, mis tagab juurdepääsu Paljassaare poolsaare tippu. Alale ei ole lubatud rajada parklaid. Linnuhoiuualal on eelistatud nn pehme liiklus, kus matkatakse jalgsi ja jalgratastega.

Linnuhoiuuala rajamisel tuleb koostada vastavalt vajadusele kas arengukava, detailplaneering või projekt, kus vastavalt loodava linnuhoiuuala vajadustele tuuakse lahendused ala tsooneerimiseks, puhastamiseks sõjaväe reostusest ja linnuhoiuualale lubatavate tegevuste kohta. Samuti tuleb lahendada väikevormide (vaatlustornid, viidad jne) tüüpide valik ja paiknemine alal. Vajadusel tuleb arengukava, detailplaneeringu või projektiga hõlmatavale alale liita Paljassaare poolsaare tipp (ala nr 26), kuna aladele kavandatavad tegevused on omavahel tihedalt seotud.

Alal paikneb kaks muinsuskaitseobjekti: Valge torni varemed ja Peeter Suure kitsarööpmelise raudteetamm. Muinsuskaitseobjektide suhtes, tuleb tellida litsentseeritud firmalt või ettevõtjalt vastavad arhitektuuri-ajaloolised eritingimused, mis tuleb kooskõlastada Tallinna Kultuuriväärtuste Ametiga.

### **Ala nr 26 – Puhkeotstarbeline maa – poolsaare tipp**

**Ala peamised juhtfunktsioonid:** *Puhkealade maa*

**Hoonestusviis:** *Lahtine*

**Maksimaalne ehitiste kõrgus maapinnast:** *12 m*

**Maksimaalne lubatav täisehituse %:** *10*

**Minimaalne nõutav haljastuse %:** *90*

**Piirete rajamise reeglid:** *Ala ei ole lubatud piirata piirdeaiaga, v.a vajadusel rajatavad madalad liikumist suunavad tõkked jms*

**Reeglid edasiseks detailplaneeringute koostamiseks:** *Vajadusel koostada detailplaneering kogu ala hõlmavana. Edasine detailplaneerimine tuleb kooskõlastada Linnuhoiuuala valitsejaga*

Alale on tehtud ettepanek moodustada linnuhoiuuala, kus olemasolev looduskeskkond on ette nähtud säilitada. Olemasolev Nõukogude sõjaväe reostus tuleb likvideerida ja luua puhkamisvõimalused ala külastajatele. Käsitletavale alale on rajatavaid ehitisi, laudteid, jalgratta- ja jalakäijate teid, lõkkeplatse, piknikukohti, vaatlustorne, viitasid jne lubatud rajada linnuhoiuuala valitseja nõusolekul.

Kõik tehnilised kommunikatsioonid tuleb rajada maa-alustena.

Alale on lubatud rajada detailplaneeringu alusel tuulegeneraatoreid. Nende sobivuse selgitamiseks tuleb eelnevalt koostada keskkonnamõjude hinnang. Tuulegeneraatorite alust maad ei krundita. Maa jääb avalikult kasutatavaks puhkealaks.

Paljassaare poolsaare tipus asub muinsuskaitseobjekt - Peeter Suure merekindluse patarei nr 19 - mille kaitsevööndisse pole lubatud rajada hoonestust. Muinsuskaitseobjekti suhtes, tuleb tellida litsentseeritud firmalt või ettevõtjalt vastavad arhitektuuri-ajaloolised eritingimused, mis tuleb kooskõlastada Tallinna Kultuuriväärtuste Ametiga.

Linnuhoiuuala rajamisel tuleb koostada vastavalt vajadusele kas arengukava, detailplaneering või projekt, mis hõlmaks lisaks käsitletavale alale ka ala nr 25. Linnuhoiuuala moodustamisel tuleb arvestada olemasolevate Tallinna linna puhastusseadmete puhastatud reovee merre lasuga.

### 3.5 Sadamad

Käesoleval ajal paiknevad Tallinnas Paljassaare ja Russalka vahelisel ranna-alal üheksa sadamat ja sadamakohta – Vanasadam, Patareisadam, Kalasadam, Lennusadam, Peetri sadam, Miinisadam, Hundipea sadam, Paljassaare sadam ja Katariina kai.

Planeeringus on läbi viidud sadamate ja sadamakohtade tsoneerimine juhtfunktsioonide järgi. Eesmärgiks on suunata arendustegevust sadamaaladel vastavuses käesoleva üldplaneeringuga.

#### 3.5.1 Sadamad, sadamakohad ja nende arendusalad

Juhindudes sadamate ja sadamakohtade asendist, praegusest kasutusest, väljaarendatusest, navigatsioonilistest ja transpordilogistilistest eripäradest ning perspektiivsetest kasutusvõimalustest ja otstarbekusest, on planeeritava piirkonna sadamaid ja sadamakohti ning nende arendusvõimalusi järgnevalt täpsemalt kirjeldatud.

**Vanasadam** (reisiterminalid) paikneb linnaruumis parimas võimalikus piirkonnas, tagades reisijatele lihtsa pääsu Tallinna kesklinna. Vanasadamas asuvad reisiterminalid ja kaubaterminalid, sealhulgas ro-ro laevade lastimiseks-lossimiseks.

Sadama lainetuse eest kaitstud basseini sildumiskohtade rajamise võimalused on käesolevaks ajaks praktiliselt ammendatud. Sellest lähtuvalt

võib vajalik olla reisi- ja kruisiterminalide rajamiseks Vanasadama vahe-  
tusse lähedusse, kuid väljapoole praegust sadamabasseini.

Vanasadama vahetus läheduses sobiksid tehniliselt sadama tegevuse  
laiendamiseks Loodemuuli Tallinna reidi poolne süvaveeala, mis on  
sobilik suurte kruisilaevade vastuvõtuks (AS Tallinna Sadam on sinna  
kavandamas kruisilaevade kaid). Olemasolevast Kagusillast Russalka  
suunal asuv kasutamata vaba territoorium ja madalaveeline ala sobib eel-  
kõige jahtide vastuvõtuks. Jahisadam haakuks hästi ka ranna-  
promenaadiga ning oleks heaks puhvriks loomuliku ranna ja Vanasadama  
kaide ala vahel.

Edasise projekteerimise käigus on vajalik arvestada Rahvusvahelise  
Mereorganisatsiooni (IMO) nõuetega, kus on kehtestatud kopteriväljakute  
vajadus kruisilaevade sildumiskohtade ja suuremate sadamate läheduses.

Jahisadama rajamise korral Vanasadama Kagusilla ja Russalka vahelisele  
ranna-alale võiks sellele sadamale anda nime – **Kadrrioru sadam**.

**Patareisadam** kujutab endast väikesemõõtmelist basseini väikelaevadele  
Linnahalli merepoolse korpuse idaküljel. Sadama bassein ei ole senini  
arvestatavat kasutust leidnud.

Sadama arendustegevus peaks tulevikus piirduma olemasoleva basseini  
otstarbeka kasutuselevõttuga ja lõpliku väljaehitusega. Bassein on sobilik  
eelkõige väiksemate kruisilaevade ja suurema klassi jahtide vastuvõtuks.

**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 valdavalt osas veesõidu nõue-  
tele 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 perspektiivsem reisi- ja kruisiterminalide edasi-  
arenduskoht ning jahisadamate arendusala Tallinna kesklinna vahetus  
läheduses.

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

**Lennusadam** paikneb Tallinna kesklinna suhtes soodsalt, kuid sadama-  
koha territooriumil paiknev arhitektuurimälestis – Vesilennukite angaar –  
hõivab keske koha sadama maa-alast ja piirab sealse sadama maa-ala  
kasutusvõimalusi. Angaari renoveerimiseta on raskendatud sadama  
tõsisem arendus.

Sadamakoht on oma asendi tõttu sobivaim reisi- ja kruisiasadama rajami-  
seks. Reisisadama rajamisega võib kaasneda ro-ro laevade kasutus.  
Sadamakoht võib kasutusel olla ka kaubasadamana eeldusel, et sadama

toimimiseks piisav kaubakäive on võimalik raudteeühenduse puudumise korral.

Lennusadama piirkond oleks avatud ranna-ala piirkonna lõpu ja kaubasadamate piirkonna alguse puhvertsooniks.

**Peetri sadam** on laevaehituse ja -remondiga seotud sadam. Sadamaala laiendus on võimalik Lennusadama ja/või Miinisadama arvelt kokkuleppel nende sadamate omanikega/valdajatega. Sadamaala laiendusel võib olla laevaehituse ja -remondiga seotud eesmärk.

Sadamaala võib tulevikus olla kasutusel ka reisi- ja kruisisadamana, eeldusel, et säilitatakse laevaehitus- ja remonditehase ajalooline hoonestus vahetult Tööstuse tänavaga külgneval sadamaalal.

**Miinisadam** on kasutusel riigikaitse sadamana. Sadama veeala laiendust Kaitseministeerium ei planeeri. Kavandatakse olemasolevate kaitseehitiste ja sildumisehitiste rekonstrueerimistöid, sadama basseini idavärava sulgemist ning läänvärava laiendamist ja kaitset kirdesuunalise lainetuse eest. Lisaks olemasolevatele sildumisehitistele planeeritakse ujuvate sildumisehitiste kasutamist. Sadama rekonstrueerimiskava ei näe ette sadama territooriumit läbiva raudtee kasutamist Miinisadamast kagu poole jäävate sadamate varustamiseks.

**Hundiipea sadam** on Veeteede Ameti kasutuses. Sadama veeala laiendust Veeteede Amet ei planeeri. Kavandatakse olemasolevate kaitseehitiste ja sildumisehitiste rekonstrueerimistöid, uue kahepoolse kasutusega kai rajamist ning sadamabasseini süvendustöid piirkonnas, mis on vajalik jäämurdjate manöövriks ja sildumiseks.

**Paljassaare sadama** naabersadamaks on kagus Veeteede Ameti kasutuses olev Hundipea sadam ning põhjapoolseks piiriks Katariina kai. Paljassaare sadam on oma asendi tõttu sobiv eelkõige kaubasadamaks. Sel eesmärgil kasutatakse Paljassaare sadamat praegu ning samal eesmärgil tuleks sadamat ka lähematel aastakümnetel eelkõige arendada. Sadama Paljassaare teega külgneva sildumisliini pikendamine on võimalik Katariina kaini või siis alljärgnevalt kirjeldatud Katariina sadama jahisadamani.

**Katariina kai** piirkonna kasutamiseks on käesoleva planeeringu koostamise ajal on tehtud kaks ettepanekut - Katariina kaiga lõunas külgnevale alale soovitakse paigutada piirivalve merekordon koos sadama-alaga ja selle vahetusse naabruse jahisadam. Katariina kai põhjapoolne külg ei ole kasutatav sildumiseks.

Piirivalve merekordon koos sadamaga ja jahisadam võivad olla planeeritud Katariina kai lõunaküljele. Eelistada tuleb sel juhul piirivalve merekordoni paigutamist Katariina kai lõunakülje vahetusse lähedusse sügavale veealale ning jahisadama paigutamist piirivalve merekordoni ja Paljassaare kaubasadama vahelisele madalale alale. Jahisadamat tuleb siin käsitleda eelkõige kodusadamana (sadam kohaliku elanikkonna jahtidele).

On soovitatav pikendada Katariina kaid, eesmärgiga lainetuse mõju vähendamine Paljassaare, Hundipea, miini- ja Peetri sadamates.

Piirivalve merekordoni koos sadama-alaga ja/või jahisadama rajamise korral Katariina kai piirkonda tuleks sadamakohale anda uus nimi – **Katariina sadam.**

### 3.5.2 Sadamapiirkonnad

Planeeritav ranna-ala tuleb sadamate ja sadamakohtade juhtfunktsioonide järgi lähemate aastakümnete arendustegevuse planeerimiseks ja teostamiseks jaotada kolmeks suuremaks piirkonnaks, mida lühidalt võib kirjeldada alljärgnevalt.

**Kesklinna piirkonna reisi-, kruisi- ja jahisadamad** paiknevad ranna-alal Russalkast Lennusadamani. Siia kuuluvad käesoleval ajal kehtiva sadamate nimistu kohaselt Vanasadam, Patareisadam, Kalasadam, ka osaliselt või täielikult Lennusadam ning jahisadama rajamise korral Vanasadama Kagusilla ja Russalka vahelisele ranna-alale Kadrioru sadam.

**Karjamaa piirkonna eriotstarbelised sadamad** paiknevad ranna-alal Lennusadamast Paljassaare sadama kaini Hundipeal. Siia kuuluvad käesoleval ajal kehtiva sadamate nimistu kohaselt Peetri sadam (laevaehitus- ja laevaremondiettevõtte sadam), Miinisadam (Kaitseministeeriumi riigikaitse sadam) ja Hundipea sadam (Veeteede Ameti sadam) ning ka osaliselt või täielikult Lennusadam.

**Paljassaare piirkonna kaubasadamad** paiknevad ranna-alal alates Paljassaare sadama kaist Hundipeal kuni Paljassaare sadama edasiarenduseni Katariina kai suunas. Sellesse piirkonda kuuluvad samuti piirivalvesadama ja/või jahisadama võimalik arendus Katariina kai lõunaküljel (Katariina sadam).

Kesklinna ja Karjamaa piirkondade juhtfunktsioonide liitumiskohaks on esialgu Lennusadam tervikuna.

Lennusadamat tuleb planeeringu koostamise ajal lugeda eelkõige Karjamaa piirkonda kuuluvaks, kuna paikneb Peetri sadamaga ühisel veelal ning nende sadamate basseinidel on ühine merevärv. Juhtfunktsioonide piirkondade lõpliku eralduskoha ranna-alal määravad Lennusadamaga seonduvad edasised arendustegevused, sealhulgas Vesilennukite Angaari renoveerimine või siis varisemisohu tõttu lammutamine, mis oleks vastuolus objekti arhitektuurse kaitse põhimõtetega. Lennusadama osaline või täielik sidumine kesklinna piirkonna sadamatega on edasise arendustegevuse eesmärgiks.

Karjamaa ja Paljassaare piirkondade eralduskoht ranna-alal on selgelt määratav ja selleks on veepiiril Veeteede Ameti kasutuses oleva Hundipea sadama maakai läänepoolne tipp (sildumisliini murdepunkt).

Planeeritava ranna-ala tinglikust kogupikkusest moodustavad kesklinna piirkonna reisi- ja kruisisadamad ning perspektiivsed reisi- ja kruisisadamate ja jahisadamate arendusalad ca 50%, Karjamaa piirkonna eriotstarbelised sadamad ca 15% ning Paljassaare piirkonna kaubasadamad ja nende edasiarendusala kokku ca 35%.

### 3.5.3 Sadamapiirkondade arenduspotentsiaal

Kesklinna ja Paljassaare reisi-, kruisi- ja kaubasadamate merepõhjaga püsivalt seotud sildumisehitiste kogupikkus võib nendes piirkondades arendustegevuse tulemusena (võrreldes praegusega) kasvada 30...40% võrra.

Jahisadamate sildumiskohtade arv võib kesklinna ja Paljassaare piirkondades arendustegevuse tulemusena ulatuda 900...1100 kohani, sealhulgas kesklinna piirkonnas 800 külalis- ja kodusadamakohani ning Paljassaare piirkonnas Katariina jahisadama rajamise korral 100...300 kodusadamakohani.

Karjamaa piirkonna eriotstarbeliste sadamate arendust väljaspool nende praegust kaitseehitistega piiratud veela ei planeerita ja nende osakaal Russalka – Paljassaare ranna-ala juhtfunktsioonide jaotuses ei kasva.

Tallinna linna Russalka – Paljassaare ranna-ala kesklinna piirkonda tuleb edasi arendada eelkõige reisi-, kruisi- ja jahisadamate kasutuses, Karjamaa piirkonda eriotstarbeliste sadamate kasutuses ning Paljassaare piirkonda eelkõige kaubasadamate kasutuses. Kui seda arengupõhimõtet on vaja muuta saab seda teha läbi detailplaneeringute.

Ranna-ala jaotumist esitatud juhtfunktsioonide lõikes ja paigutust Tallinna kesklinna suhtes tuleb lähemate aastakümnete arendustegevuse jaoks lugeda piisavaks.

## 3.6 Raudtee

Praegu kulgeb raudtee Balti kaubajaamast:

- Tallinna lahe läänepoolsete sadamateni (Peetri sadam, Kopli sadam, Katariina kai, Vene-Balti sadam ja Bekkeri sadam);
- Tallinna lahe idapoolsete sadamateni (Lennusadam, Vanasadam).

Tallinna linn kavatseb hiljemalt nelja aasta pärast keelata kesk-konnaohtlike naftasaaduste ja kivisöe vedamise raudteel läbi kesklinna, sundides Koplis ja Paljassaare poolsaarel tegutsevaid firmasid otsima uusi sadamaid. See keeld baseerub kaalutlusel, et rajatakse uus, *Tallinna üldplaneeringus* kavandatud raudteelõik, mis esmalt ühendaks Paldiski raudtee Tallinn – Lelle suunalise raudteega ja kaugemas perspektiivis kulgevana lõuna pool Ülemiste järve ja ühendaks Paldiski suuna Tallinn – Narva suunaga Lagedi piirkonnas ilma Tallinna linna läbimata.

Praegu veavad Balti kaubajaama kaudu:

- naftasaadusi Paljassaare poolsaarel asuvasse Paljassaare sadamasse firma Scantrans;

- naftasaadusi Kopli poolsaarel asuvasse Vene-Balti sadamasse firma Eurodek;
- kivisütt Paljassaare sadamasse firma Petromax.

Nafta- ja kivisöerongide peatse keelamise tõttu väheneb oluliselt piirkonna rongiliiklus. Uus rajatav tööstuspark kasutab põhiliselt merelt-merele kaubavoogusid.

Idasuunaline raudteelõik, mis hetkel teenindab Lennusadamat ja Vanasadamat, on planeeritud likvideerimisele aastaks 2005. Selle on tinginud vajadus rajada Kalamaja übersõit ja Vanasadama kasutus reisisadamana.

### 3.7 Tänavad ja liiklus

Paljassaare ja Russalka vahelise ranna-ala üldplaneeringu tähtsaim tee on planeeritav magistraaltänav, mis ühendab Paljassaare poolsaart Russalka ristmikuga. Selle tänava abil ühendatakse tööstuslik Kopli linnaosa, enamuse Tallinna sadamaid, Lasnamäe ja Pirita linnaosa omavahel ilma kesklinna läbimata. *Tallinna üldplaneeringu* alusel (skeemid 37 ja 38) on sellele tänavale planeeritud ohtlike ja raskete veoste marsruudid ning kaubasadamate teenindamine.

Trassi kõige enamkoormatud osaks on Põhjaväil, mis võtab endale olulise osa Lasnamäe ja Pirita suunal sõitjate liiklusest (bussid ja sõiduautod) ning jaotab seda edasi teistele Tallinna magistraaltänavatele. Põhjaväila rajamise tulemusena peaks vähenema Narva maantee liikluskorrumus ja seetõttu osutub võimalikuks rajada sinna ühissõidukite rajad.

Kalamaja möödasõidu kaudu on võimalik raskeliiklust suunata Pelgulinna möödasõiduteele, võimaldades neil suunduda Pärnu maanteele ja Keila – Paldiski suunale ilma kesklinna läbimata. Kalamaja möödasõidu rajamine vabastab läbivliiklusest Soo ja Niine tänava vahelise Tööstuse tänava ühesuunalise tänavalõigu, kuna nende tänavate ristprofiil on sellise liikluse teenindamiseks sobimatu.

Põhjaväil on olulise tähtsusega objekt Tallinna liiklusvõrgustikus, selle kaudu kulgeb Kopli – Kesklinna ühendus ja osa Vanasadama ning Kadrioru uute kvartalite poolt genereeritud liiklusest. Väljasõit kvartalitest magistraalile peab toimuma jaotustänavate ja juurdepääsude (Sadama, Lootsi, Uus-Sadama, Filmi, Petrooleumi pikenduse) kaudu. Põhjaväila ristmike arv on piiratud planeeringus esitatud kujul ja seda ei tohiks ka hiljem suurendada, kuna see rikuks liikluskorraldust.

Paljassaare – Russalka ranna-ala tähtsaima trassi magistraaltänavate liigitus on esitatud tabelis 2. Piki kogu nimetatud trassi on koos magistraaltänavaga kavandatud ka rohealad.

Kuna Paljassaare poolsaar on ülejäänud linnaga ühendatud ainult Paljassaare tee kaudu, siis riskide hajutamiseks ja perspektiivse linnukaitseala parema kättesaadavuse tagamiseks on soovitatav kavandada poolsaarele ka



teine ühendus Maleva tänavalt piki läänekallast. Selline muudatus tuleks sisse viia ka linna üldplaneeringusse.

Tabel 2. Planeeritaval alal põhitrassi tänavate liigitus

| Tänav              |                               | Tänav liik  |             |
|--------------------|-------------------------------|-------------|-------------|
| Nimi               | Lõik                          | Praegu      | Planeeritav |
| Põhjaväil*         | Kogu pikkusel                 | -           | põhitänav   |
| Ahtri*             | Kogu pikkusel                 | põhitänav   | põhitänav   |
| Mere pst*          | Ahtri – Põhja pst             | põhitänav   | põhitänav   |
| Põhja pst*         | Mere pst – Kalamaja möödasõit | põhitänav   | põhitänav   |
| Kalamaja möödasõit | Kogu pikkusel                 | -           | põhitänav   |
| Tööstuse           | Kalamaja möödasõit – Erika    | jaotustänav | põhitänav   |
| Tööstuse           | Erika – Paljassaare tee       | jaotustänav | jaotustänav |
| Paljassaare tee    | Kogu pikkusel                 | veotänav    | jaotustänav |

\* - kogu sellele trassilõigule võiks tulevikus omistada nime Põhja puiestee

Tabelis 3 on lisaks eelmainitud trassile toodud magistraalide ja veotänavate nimistu, mis jäävad täna planeeritavale alale. Põhitrassid on kavandatud bussiliikluse põhitänavatena.

Tabel 3. Teiste olulisemate tänavate liigitus

| Tänav      |                                     | Tänav liik  |             |
|------------|-------------------------------------|-------------|-------------|
| Nimi       | Lõik                                | Praegu      | Planeeritav |
| Narva mnt  | Pirita tee – Filmi                  | põhitänav   | põhitänav   |
| Uus-sadama | Tuukri - sadam                      | veotänav    | veotänav*   |
| Tuukri     | Kogu pikkusel                       | jaotustänav | kõrvaltänav |
| Lootsi     | Kogu pikkusel                       | veotänav    | põhitänav   |
| Sadama     | Kogu pikkusel                       | jaotustänav | põhitänav   |
| Kalasadama | Linnahalli kai - Kalamaja möödasõit | veotänav    | veotänav    |
| Kopli      | Sitsi - Niidi                       | jaotustänav | jaotustänav |
| Erika      | Kogu pikkusel                       | jaotustänav | põhitänav   |
| Sitsi      | Kogu pikkusel                       | jaotustänav | jaotustänav |

\* - veotänav lõigul Põhjaväil – sadam; - kõrvaltänav lõigul Tuukri – Põhjaväil.

Kõik nimetamata olemasolevad ja kavandatavad tänavad planeeritaval alal kavandatakse kõrvaltänavatena.

Tabelis 4 (lk 50) on esitatud kavandatavatel magistraaltänavatel paiknevate ristmike loetelu, kus on näidatud nende praegune ja kavandatav liik ning liikluskorralduse põhimõte.

### 3.7.1 Liikluskoosseis

Täpsem ülevaade autoliikluse sageduse muutuse kohta on olemas vaadeldava ala kahest punktist: Põhja puiesteel Kalasadama tänav lähistelt ja Narva maantee lõigul Poska – Pirita tee. Andmed liiklussageduse muutustest neis kohtades on esitatud tabelis 5 (lk 51).

Tabelist 5 nähtub, et kolmekümne aasta jooksul on liiklussagedus piirkonnas kasvanud 3–5 korda. Veelgi kujukamalt on kogu liikluse ja sõiduautode liikluse muutused kujutatud graafikus 1 (lk 51).

Tabel 4 Magistraaltänavate ristmikud

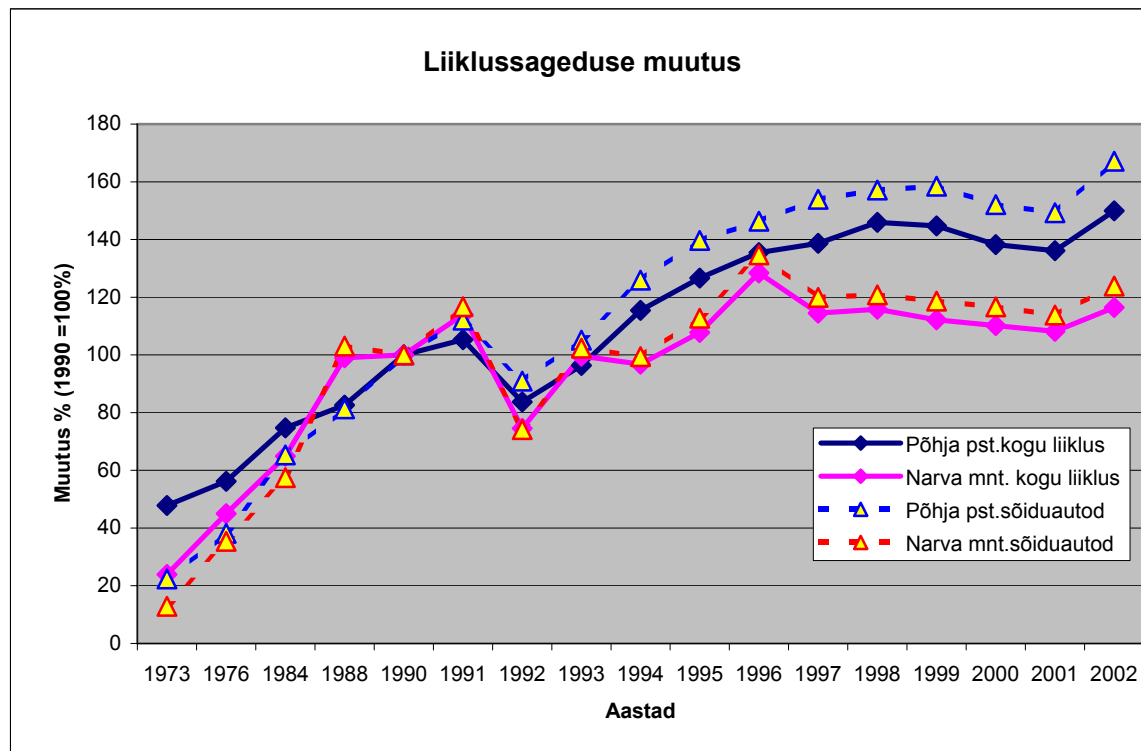
| Ristmiku nimetus                           | Liik ja liikluskorraldus                     |   |
|--|--|---|
|  | Praegu                                       | Planeeritav   |
| Narva mnt. – Pirita tee – Põhjaväil        | Kolmeharuline foorjuhitav                    | Neljaharuline mittetäielik eritasandiline, nihutatud harudega foorjuhitav     |
| Põhjaväil – Bensiini                       | –  | Kolmeharuline foorjuhitav   |
| Põhjaväil – Petrooleumi                    | –  | Neljaharuline foorjuhitav   |
| Põhjaväil – Uus-Sadama                     | –  | Neljaharuline ainult parempöördeid võimaldav                                  |
| Põhjaväil – Lootsi – Jõe Tuukri            | Neljaharuline foorjuhitav                    | Neljaharuline foorjuhitav, väljasõit Tuukri tänavalt ristmikule tuleb sulgeda |
| Põhjaväil – Hobujaama                      | –  | Kolmeharuline ainult parempöördeid võimaldav                                  |
| Põhjaväil – Hobujaama                      | –  | Kolmeharuline ainult parempöördeid võimaldav                                  |
| Mere pst. – Kai                            | Kolmeharuline ainult parempöördeid võimaldav | Kolmeharuline ainult parempöördeid võimaldav                                  |
| Mere pst. – Sadama – Kalamaja möödasõit    | Kolmeharuline foorjuhitav                    | Neljaharuline foorjuhitav   |
| Kalamaja möödasõit – Kalasadama            | –  | Neljaharuline foorjuhitav   |
| Kalamaja möödasõit – Noole                 | Kolmeharuline foorjuhtimiseta                | Kolmeharuline foorjuhitav   |
| Kalamaja möödasõit – Tööstuse              | –  | Kolmeharuline foorjuhitav   |
| Tööstuse – Erika                           | Kolmeharuline foorjuhtimiseta                | Kolmeharuline foorjuhitav   |
| Tööstuse – Hundipea                        | Kolmeharuline foorjuhtimiseta                | Kolmeharuline foorjuhtimiseta   |
| Tööstuse - Nõlva                           | Kolmeharuline foorjuhtimiseta                | Kolmeharuline foorjuhtimiseta   |
| Tööstuse – Paljassaare tee – Kopli - Sitsi | Viieharuline foorjuhtimiseta                 | Viieharuline ringristmik  |
| Paljassaare - Laevastiku                   | Kolmeharuline foorjuhtimiseta                | Kolmeharuline foorjuhtimisega   |
| Paljassaare – Paljassaare - Põik           | Kolmeharuline foorjuhtimiseta                | Kolmeharuline foorjuhtimisega   |

Tabel 5. Liiklussagedus, selle muutus ja liikluskoosseis planeeritava alal paiknevates liiklusloenduse punktides perioodil 1973-2002

|           | Liiklussageduse muutus (1973 =100%)<br>(autot tunnis) |      |      |      |      |      | Liiklussagedus 2002. a<br>(autot tunnis) |                  |           |
|-----------|---|------|------|------|------|------|--|------------------|-----------|
|           | 1973  | 1984 | 1990 | 1995 | 2000 | 2002 | Kesk-<br>linna                           | Kesk-<br>linnast | Kokk<br>u |
| Narva mnt | 100   | 271  | 418  | 451  | 461  | 487  | 1800                                     | 2549             | 4349      |
| Põhja pst | 100   | 156  | 209  | 202  | 289  | 314  | 844                                      | 852              | 1696      |
|           | Sõiduautode osatähtsus liiklusvoos % (autot)          |      |      |      |      |      |  |                  |           |
| Narva mnt | 43,3  | 71,4 | 80,6 | 84,3 | 85,4 | 85,8 |  |                  |           |
| Põhja pst | 35,2  | 65,8 | 75,2 | 83,0 | 82,8 | 83,9 |  |                  |           |

Järgneva 20–25 aasta jooksul võib prognoosida piirkonnas liikluse kasvu 1,8–3,2 korda, milles on arvesse võetud nii linnaelanike arvu kahanemist, linnalähipiirkondade elanike arvu kasvu, tegelikus kasutuses olevate sõiduautode arvu suurenemist piirkonnas ligi 1,6 korda ja planeeritava ala maakasutuse intensiivistumist. Arvutusliku tipp tunni liiklussagedus kõige enamkoormatud suundades võib jääda veidi tagasihoidlikumaks. Prognoosi tempo võib paraku kujuneda nii kiiremaks kui ka aeglasemaks. Kõige suurem mõju liiklussagedusele on maakasutuse iseloomul ja selle intensiivsusel, kuid seda on antud hetkel kõige raskem prognoosida.

Graafik 1. Liiklussageduse muutused Narva maanteel ja Põhja puiesteel



### 3.7.2 Parkimine

Põhjaväidal ja Kalamaja läbisõidul ei ole sõidukite parkimine ja peatumine sõiduteel lubatud. Kavandavatel jaotustänavate sõidutee osal võib

sõidukite peatumist ja parkimist lubada erandjuhul, kui see ei takista liiklust ja ei vähenda tänava läbilaskvust.

Kavandavatel kõrvaltänavatel võib sõidukite parkimine olla lubatud, kui see on osa liikluse rahustamise lahendusest.

Planeeritavate hoonete teenindamiseks mõeldud parklate kohtade arv tuleb määrata *Eesti Projekteerimismõnede EPN17, Linnatänavad, Osa 7 Väljakud, Parklad, Terminaalid* tabelite 7.1 ja 7.2 alusel.

Parkimismõnemed on erinevad linnakeskuse ja vahevööndi jaoks. Linnakeskuse territooriumi alla kuulub ala Patarei Kaitsekasarmust kuni Lootsi tänavani. Ülejäänud ala jääb vahevööndisse

Linnakeskuse jaoks on parkimismõnemativ lubatud suurim väärtus, vahevööndi jaoks vähim lubatud väärtus, mida poolte kokkuleppel võib suurendada. Kõik planeeritavad parkimiskohad tuleb paigutada planeeritava hoone krundile. Erandina võib mõne olulise, ülelinnalise tähtsusega hoone parkimiskohad kavandada linna maale nii, et kaugus hoonest ei ületaks normkaugusi. Soovitatav on mitme üksteise kõrval paikneva avaliku hoone parkimiskohti kavandada ühiselt võttes arvesse nende hoonete töörežiimi. Kasulik on ühisparkla äärde paigutada erinevatel kellaegadel tippkoormust omavaid hooneid.

Vajalikud parkimiskohad võivad paikneda:

- lahtises parklas;
- hoone sokli-, keldri- või alumistel korrustel;
- hoonega liituvates parkimishoonetes;
- eraldi paiknevates maapealsetes ja –alustes parkimishoonetes;
- tänava all paiknevas parkimishoonetes.

Kavandatava ca 2000 istekohaga ooperi- ja kontserthoone vajalik parkimiskohtade arv on 1 koht 5 istekoha kohta ehk ca 400 kohta. Peale selle tuleb kavandada veel parkla ca 10 suure autorongi parkimiseks, mis veavad külalisesinejate dekoratsiooni- ja valgusaparatuuri ja pealtvaatajaid transportivatele bussidele.

Vanasadama alale ja Linnahalli juurde on varem rajatud suuri parklaid, mida tuleb säilitada. Ooperimaja küllastajad võivad kasutada ka tasulisi A ja B terminaali parklaid.

Korterelamute parkimiskohad on soovitatav paigutada maja juurde (alla) nii, et igal korteriomanikul oleks kindel parkimiskoht. Büroode, kaupluste ja muude avalike hoonete küllastajatele sobivad mitmekorruselised anonüümsete kohtadega parkimishooned.

### 3.7.3 Kergliiklus

Tallinna üldplaneeringu kohaselt on piki Kalamaja läbimurret ja Põhja-väila planeeritud mitmekesise kõrghaljastusega piiratud perspektiivne jalg- ja jalgrattatee (üldplaneeringu skeem 18).

Ristprofiili piisava laiuse korral tuleb kergliiklustee (või eraldi jalgratta- ja jalakäijatetee) kavandada nimetatud tänavatel kogu pikkuses, mitte mööda väiksema liiklussagedusega tänavaid. Kergliiklustee peaks reeglina paiknema sõiduradade mõlemal küljel, ruumipuuduse korral aga soovitatavalt ainult merepoolsel küljel, mis vähendab erinevate liiklusliikide ristumisi.

Kogu planeeritavat ala läbib kergliiklustee tagab jalgrattaliikluse Pirita, Lasnamäe, Kesklinna ja Kopli linnaosade vahel. Planeeritav kergliiklustee liituks Russalka ristmikul Pirita tee merepoolsel küljel asuva kergliiklusteega, mis on valminud möödunud aastal.

Kergliiklustee (jalgrattatee) tagab jalgratturitele ohutu liikluse tööle-, olme- ja tervisesportlikel sõitudel.

Ranna-ala üldplaneeringus on kavandatud kergliiklusele järgmised lahendused:

1. Paljassaare tee merepoolsel küljel 3,0 m laiune kergliiklustee ja vastasküljel 2,25 m laiune jalakäijatetee;
2. Tööstuse tänava ulatuses mõlemal küljel 3,0 m laiused kergliiklusteed;
3. Kalamaja läbimurde kitsal lõigul (Patarei Kaitsekasarmu piirkonnas) merepoolsel küljel 3,0-3,5 m laiune kergliiklustee;
4. Põhjaväila Suur-Rannavärava ja Jõe tänava vahelisel lõigul on juba rajatud kergliiklusteed, mis võivad vajada parandamist;
5. Põhjaväila Jõe ja Bensiini tänava vahelise lõigu mõlemal küljel eraldi 3,0 m laiused jalakäiguteed ja 2,5 m laiused jalgrattateed;
6. Põhjaväila Bensiini tänava ja Russalka ristmiku vahelise lõigu merepoolsel küljel 4,0 m laiune kergliiklustee ja lõunapoolsel küljel 3,0 m laiune jalgtee ning 2,5 m laiune jalgrattatee.

Käesolevas üldplaneeringus on kergliiklusteed ühendatud rohelisse võrgustikku ning arvestatud, et jalakäijate ja jalgratturite liikumisteed oleks võimalusel eraldatud autoliiklusest roheliste puhvertsoonidega (vt ka ptk 3.3).

#### 3.7.4 Ühistransport

Planeeritava ranna-ala lõunakülge läbivad või liiguvad selle vahetus läheduses trammiliinid nr 1, 2 ja 5. Samuti läbivad ala mitmed bussiliinid, pikki Narva maanteed kulgeb tiptunnil ca 150 bussi.

Seoses Admiraliteedi basseini, Vanasadama ala ja Kadrioru mereäärsete kvartalite hoonestamise ja uue ooperiteatri võimaliku rajamisega, suureneb nõudlus uusehitusalale lähemal paiknevate ühistranspordiliinide järele. Vanasadama piirkonna varasemates detailplaneeringutes ja võistlustöodes (Nord Projekt, V. Tomiste) on välja pakutud olemasolevate trammiliinide trasseerimine läbi sadamaala või lausa uue trammiliini rajamine. Arvestades uute hoonestatavate alade suhteliselt väikest elanike arvu ja sadamate ning perspektiivsest teatrist tuleneva reisijate arvu

ajalist ebaühtlust ei ole mõlemad ettepanekud majanduslikult põhjendatavad.

Rajatav Kalamaja ümbersõit võimaldab teenindada ühistranspordi põhimagistraalina Kalamaja piirkonda ja rajatavat ülikooli ning parandada ühendust kesklinna ja Paljassaare vahel.

Seoses Paljassaarde rajatava tööstuspargi ja linnuhoiu alaga tekib nõudlus ühistranspordi lõpp-peatuse järgi Katariina kai piirkonda. Vajalik on piirkond rajada bussiterminal.

Reisisadamasse (terminaalid A, B, C ja D) saabuvate või lahkuvate reisijate liikumine linna on seni korraldatud järgmiselt:

- turismirühmad viiakse tellimusbussidega hotellidesse või kaubanduskeskustesse;
- enamus Eesti üksikreisijaid kasutab sõiduautot või taksot;
- mõnedele laevadele tulevad vastu Tartusse sõitvad liinibussid;
- väiksem osa reisijatest läheb jalgsi Elektrijaama, Viru väljaku või Narva maantee trammi- või bussipeatustesse (nende kaugus erinevatest terminalidest on 500–700 m).

Põhjaväila valmimise järele hakkavad paljud Pirita ja Lasnamäe suuna bussid kulgema pikki uut teed.

Trammi- ja Trollibussikoondisel on kavas liinivõrgu optimeerimise eesmärgil rajada Balti jaama või Telliskivi peatuse piirkonda trammide tagasipöördekoht. Sellega võib Sitsi ristmiku koormus tiptunnil väheneda 64 trammilt ca 50 trammini.

Vanasadama ja Admiraliteedi basseini piirkonna paremaks ühistranspordiga teenindamiseks tuleks avada uus, vaadeldavat ala kesklinnaga ühendav kahesuunaline (päri- ja vastupäeva kulgev) bussiliin, mis võimaldab ümber istuda elektrirongidele, trammi-, trolli- ja bussiliinidele.

Uus ringliin võiks kulgeda järgmisel marsruudil:

- A-, B- ja C-terminaal (Sadama tänav);
- Balti jaam (Rannamäe tee);
- Grand Hotell Tallinn (Toompuiestee);
- Vabaduse väljak (Kaarli puiestee);
- Kaubamaja (Estonia puiestee, Gonsiori tänav);
- Ärikeskus (Pronksi ja Jõe tänav);
- D-terminaal (Lootsi tänav);
- A-, B- ja C-terminaal (marsruut kulgeb läbi Admiraliteedi basseini kvartali).

Odavamaks alternatiiviks oleks bussiliin Balti jaam – A-, B- ja C-terminaal – D-terminaal – Viru väljak.

Uutel rajatavatel magistraallõikudel arvestada peatuste projekteerimisel ühistranspordi peatuse teeninduspiiride ulatust.

### 3.7.5 Põhjaväil

Erinevalt varasematest planeeringutest ei peeta käesoleva planeeringu koostamisel vajalikuks võimaldada Põhjaväilal linna üldisest kiiruspiirangust suuremat sõidukiirust. Kogu trass kavandatakse mitmekülgse haljastusega piiratud bulvarina, mille ülesandeks on tagada jalakäijate (ja vajaliku transpordi) mugav ning kiire transiitliiklus, pakkudes samal ajal võimalusi jalakäijatele ja jalgratturitele puhkuseks. Liikluse sujuvus tagatakse fooride töö koordineeritud juhtimise abil.

Põhjaväila projektkiirus määratakse edasise projekteerimise käigus. Ristmikud on valdavalt samatasandilised ja foorjuhtavad, erandiks kujuneb vaid Russalka ristmik, mis on kavandatud kahetasapinnalise mittetäieliku ristmikuna. Ristmiku maapealseid liiklusvooge juhitakse fooride abil. Ühissõidukite peatused paiknevad taskutes. Tänavale on planeeritud raskeveokite-, busside-, sõiduautode-, jalakäijate- ja jalgratturite liiklus. Parkimine on kogu magistraali pikkusel keelatud, vähemkoormatud lõikudel võib peatumine kohati olla lubatud.

Tänavamaa laiuseks on kogu Põhjaväila ulatuses 60 meetrit. Mere puiestee ja Russalka vahel on Põhjaväilal kuus sõidurada ja lai eraldusriba, mille arvel rajatakse ristmikel vasakpöörde rajad. Peale sõiduradade on tänava ristprofiili ette nähtud kergliiklusteed ja haljasribad koos kõrghaljastusega (ristlõiked A-A ja B-B). Põhjaväila ristmikel ja üle-kaiguradadel rakendatakse fooride adaptiivset juhtimist roheline laine põhimõttel.

Rohelise laine rakendamine:

- võimaldab suurendada ühenduskiirust Põhjaväila suunal, võrreldes Narva maanteega;
- vähendab õhusaastet ja liikluse müra taset;
- loob eeldused ohutumaks liikluseks.

Põhjaväilal on vajalik läbivalt kuus sõidurada järgmistel kaalutlustel:

- liikluse sujuvaks juhtimiseks tunnelisse ja sealt välja Russalka ristmikul;
- juba kuuerajalisena väljaehitatud Ahtri tänava liikluse sagedus on kasvanud kiirelt;
- sõidutee rajamine 4 rajalisena ei ole mõttekas, kui 5-8 aasta pärast tuleb seda laiendada;
- 20–25 aasta pärast on Põhjaväila prognoositav tipptunni liikluse sagedus enamkoormatud sõidusuunas ca 2300 autot/h, mis nõuab kolme sõidurada, sest siis on mõeldav tagada teenindustase C ilma keskmise kiiruse olulise vähenemiseta. Vastasel juhul on oht, et hakatakse eelistama Narva maanteed.

*Tallinna üldplaneeringus* nimetatakse projekteeritavat tänavat Mere puiestee ristmikust kuni Russalka ristmikuni *Põhjaväilaks*. Soome keelest tulenev termin tähistab eri tasapindades ristmikuga kõrgetasemelist linna kiirteed, kus reeglina puiestee rajamine on ohutuse kaalutlustel välistatud. Seetõttu teevad käesoleva planeeringu koostajad ettepaneku nimetada

Põhjaviil ümber **Põhja puiesteeks**, mis algaks Balti jaama lähistelt ja lõpeks Russalka ristmikul. Selle ettepaneku vastuvõtmisel kaoks ära Ahtri tänav.

### 3.7.6 Kalamaja möödasõit, Tööstuse tänav ja Paljassaare tee

Kalamaja möödasõidu vajadus ilmnis pärast Kalamaja 1980. aastatel valminud detailplaneeringu avalikustamist, kui selgus, et piirkonna elanikkond oli Soo tänava laiendamise vastu. Vanasadamat teenindava raudteeharu likvideerimisega saab võimalikuks Kalamaja möödasõidu kavandamine praegusele raudteetrassile. Tänava rajamise tulemusena väheneb ühelt poolt liiklussagedus Kalamaja läbivatel Soo, Tööstuse ja Niine tänaval, kuid teiselt poolt suurendab tänava planeerimine kogu sellega külgneva ala atraktiivsust. Vähetähtis ei ole ka see, et tänava rajamine loob eeldused piirkonna heakorrastamiseks.

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).

Tööstuse tänava ristprofiil ei pruugi oluliselt erineda tänasest (ristprofiilid D-D ja E-E), täiendada on vajalik vaid teeäärset haljastust. Tööstuse - Erika ristmikule tuleb rajada vasakpöörderajad suundadele Tööstuse – Erika ja Erika – Tööstuse, samuti tuleb sinna kavandatud foormistik koos kergliikluse ületuskohtadega.

Paljassaare teele on planeeritud rajada tänaväärset haljastust ja kergliiklusteed (ristprofiilid F-F ja H-H).

### 3.7.7 Russalka ristmik

Praegu on tegemist kolmeharulise foorjuhitava ristmikuga, kus eriti hommikustel tiptundidel esinevad pikad ootejärjekorrad eelkõige Pirita suunal. Probleeme on ka jalakäijate liikluse korraldusega, kuna jalakäijate foor sunnib jalakäijaid aeg-ajalt liialt kaua ootama. Juhul, kui autoliiklus ei ole piisavalt sage, loobuvad jalakäijad ootamisest ja ületavad teed keelava fooritule ajal. Sellega suureneb liiklusõnnetuste tekkimise tõenäosus. Kasvavate liiklusvoogudega ei saa ristmiku olemasolev lahendus hakkama. Olukord muutub keerulisemaks ja ristmiku läbilaskvus väheneb, kui Narva maanteele jõuab välja Põhjaviil.

Arvestades tänast liiklust Narva maanteel (vt tabel 6), Tallinna elanike ja autode arvu muutusi ning elanike ümberpaiknemist linna erinevates piirkondades ja tagamaal, peaks liiklussõlme lahendus tagama tabelis 6 esitatud liiklusvoogude läbilaske.

Tabel 6. 2002. aasta tiptunni liiklussagedused Narva maantee kesklinnapoolsel harul (autot/h)

|        | Sõidusuund |                   | Kokku |
|--------|------------|-------------------|-------|
|        | Kesklinna  | Kesklinnast välja |       |
| Hommik | 2660       | 1250              | 3910  |
| Õhtu   | 1790       | 2630              | 4420  |



Tabel 7. Liiklusvoogude jaotuse prognoos (õhtune tiptund autot/h)

| Kust                    | Kuhu                    |           |            |                         | Kokku |
|-------------------------|-------------------------|-----------|------------|-------------------------|-------|
|                         | Narva mnt<br>(Kesklinn) | Põhjaväil | Pirita tee | Narva mnt<br>(Lasnamäe) |       |
| Narva mnt<br>(Kesklinn) | X                       | X         | 1000       | 900                     | 1900  |
| Põhjaväil               | X                       | X         | 1200       | 1100                    | 2300  |
| Pirita tee              | 900                     | 1000      | X          | 300                     | 2200  |
| Narva mnt<br>(Lasnamäe) | 600                     | 700       | 200        | X                       | 1500  |
| Kokku                   | 1500                    | 1700      | 2400       | 2300                    | 7900  |

Ligi 8000 autot/h küündiv liiklussagedus ei ole üldjuhul läbi laskev samatasandilise ristmikul, eriti tingimustes, kus otsesuunad ja vasakpöörded on pea samas suurusjärgus.

Erinevate lahendusvariantide analüüsi tulemusel jõuti järeldusele, et maapinna tasandilt oleks otstarbekas viia teisele tasandile liiklusvood suundadel:

- Põhjaväil – Pirita tee;
- Põhjaväil – Narva maantee (suund Lasnamäele);
- Pirita tee – Põhjaväil.

Tulemuseks on hargnev tunnel, kus:

- Põhjaväilalt siseneb tunnelisse kolm sõidurada ja väljub üks või kaks sõidurada;
- Narva mnt Lasnamäe poolsele harule väljub kaks sõidurada;
- Pirita tee poolsele harule väljub tunnelist kaks sõidurada ja siseneb üks või kaks sõidurada.

Nendele eeldustele tuginevalt kavandati lahendused nii foor- kui ka ringristmikuna, kuid läbilaskvuse arvutused, ristmikualuse maa-ala vajadus ja tunnelite kogupikkus viitasid üheselt foorristmiku paremusele.

Foorjuhitav lahendus (vt Russalka ristmiku lahenduskeemi) on kavandatud kahest eraldi osast koosnevana - foorjuhitavast kolmeharulisest ristmikust, mis paikneb peaaegu tänase ristmiku kohal ja hargnemisest, mis jääb põhiristmikust ca 80 meetrit kesklinna poole. Nende kahe osa vahele jääb veel koht, mille kaudu on võimalik sooritada vasakpöört Pirita teelt Narva maantee Lasnamäe poolsele harule. Sellise pöörde sooritamiseks peatatakse kergliiklejate ülekäigutee stoppjoonel kesklinnast eemalduv sõidukite voog vasakpöörde raja all paiknevalt andurilt saadud informatsiooni põhjal. Lisaks tuleb anduriga kontrollida Pirita tee suunduva järjekorra pikkust.

Foorjuhitaval ristmikul on võimalik tagada hea teenindustase ja ka kergliiklejate liiklust on võimalik korraldada sujuvamalt. Territooriumi vajadus ja tunnelite ehitusmahud on väiksemad.

Ristmiku lõplik variant lahendada edasise projekteerimise käigus, käesolev lahendus on soovitusliku iseloomuga.

### 3.7.8 Sitsimäe liiklussõlm

Sitsimäe ristmikule suubuvad viis haru ja ristmikku läbivad trammiliinid nr 1, 2 ja 5. Planeerimislahendus annab ristmiku, kus liiklus kulgeks sujuvalt ja ohutult. Ristmikul on suur pöördeliiklus, kuid tippunni summaarne liiklussagedus on OÜ Stratumi andmetel suhteliselt väike - 1149 autot/h.

#### Liiklussagedus

OÜ Stratumi poolt 1997. ja 2001. aastal sooritatud liiklusloenduste tulemuste võrdlus näitab, et summaarne liiklussagedus liiklussõlmes on püsinud praktiliselt samal tasemel, kuid liiklusvood on olulisel määral ümber jagunenud. Selline kiire liiklusvoogude ümberjagunemine sunnib teatud ettevaatlikkusele prognooside tegemisel. Loendusperioodide vahepeal on oluliselt kahanenud Paljassaare tee ja Kopli tänava Kopli poolse haru liiklus ning kasvanud Sitsi tänava liiklus.

Tabelis 8 on esitatud 2001. aasta õhtuse tippunni liiklusvoogude sagedused ja jagunemine ristmikul.

Tabel 8. Õhtuse tippunni liiklussagedused autot/h

| Kust            | Kuhu        |                 |                |             |             | Kokku |
|-----------------|-------------|-----------------|----------------|-------------|-------------|-------|
|                 | Kopli tänav | Paljassaare tee | Tööstuse tänav | Kopli tänav | Sitsi tänav |       |
| Kopli tänav     | 0           | 10              | 80             | 217         | 52          | 359   |
| Paljassaare tee | 17          | 0               | 64             | 38          | 61          | 180   |
| Tööstuse tänav  | 167         | 112             | 0              | 52          | 155         | 486   |
| Kopli tänav     | 92          | 22              | 18             | 0           | 77          | 209   |
| Sitsi tänav     | 3           | 65              | 56             | 91          | 0           | 215   |
| Kokku           | 279         | 209             | 218            | 398         | 345         | 1449  |

Prognoositud liiklussagedused 20–25 aastase perioodi lõpuks tuginevad tänasele liiklussagedusele, liikluse üldisele kasvule, tänavavõrgu muudatustest tulenevatele liikluse ümberjagunemistele ja Paljassaare tööstusparki eeldatavatele töökohtadele ning kaubaveo mahtudele. Tulemused õhtuse tippunni kohta on esitatud tabelis 9.

Tabel 9. Õhtuse tippunni arvutuslikud liiklusvood 20–25 aastase perioodi lõpuks

| Kust            | Kuhu        |                 |                |             |             | Kokku |
|-----------------|-------------|-----------------|----------------|-------------|-------------|-------|
|                 | Kopli tänav | Paljassaare tee | Tööstuse tänav | Kopli tänav | Sitsi tänav |       |
| Kopli tänav     | 0           | 20              | 150            | 400         | 100         | 670   |
| Paljassaare tee | 60          | 0               | 200            | 120         | 190         | 570   |
| Tööstuse tänav  | 300         | 350             | 0              | 100         | 300         | 1050  |
| Kopli tänav     | 150         | 70              | 40             | 0           | 140         | 400   |
| Sitsi tänav     | 10          | 200             | 110            | 170         | 0           | 490   |
| Kokku           | 520         | 640             | 500            | 790         | 730         | 3180  |

Trammiliikluse sagedus tippunnil on 36 trammi. Nendel kulub ristmiku ületamiseks ca  $36 \times 0,25 \times 0,7 = 6,3$  minutit (koefitsient 0,7 arvestab, et osa

tramme saabuvad vastassuundadest ristmikule üheaegselt). Tulevikus võib trammide arv väheneda, kuna:

- Trammi- ja trollibussi koondisel on kavas osa tramme tagasi pöörata enne Sitsimäe ristmikku Balti jaama piirkonnas (vt ka ptk 3.7.4), mis vastaks reisijate kartogrammi muutusele.

Põhivariandiks on ühes tasapinnas foorjuhitav ringristmik, mille konkreetne lahendus antakse edasise projekteerimise käigus. Prognoositud liiklussagedus tipp-tunnil 2006. a on 1680 autot/h ja tipp-tunnil 2020. a on 2000 autot/h. Säilib Sitsi trammipeatus, mille tähtsus suureneb peale kaupluste-teenindustevõtete rajamist.

### 3.8 Tehnorajatised

Paljassaare ja Russalka vahelise ranna-ala üldplaneeringus on lähtutud *Tallinna üldplaneeringust* ja võrguvaldajate tehnilistest eeltingimustest. Planeeritav ala ei ole kommunikatsioonide arenduse seisukohalt terviklik, sest hõlmab vaid kitsast riba Tallinna mereäärsest piirkonnast. Paljudel juhtudel asuvad võrguvaldajatele olulised toite- ja/või liitumispunktid planeeritavast alast väljaspool. Käsitletavat ala ei saa vaadelda lahus kogu linna kommunikatsioonide arengust. Lähtutud on eelkõige ranna-ala arendamise perspektiivist ja seotud see olemasolevate võrkudega Tallinna linnas.

Detailsem lahendus ja konkreetsete võrgutrasside reserveerimised tuleb teha detailplaneeringutes ja see oleneb ühe või teise ala arengu kiirusest. Perspektiivsed võrgutrassid on tinglikud ja põhimõttelised lahendused, mitte paika pandud torustiku või liini asukohad.

#### 3.8.1 Elektrivarustus

Vaadeldava ala elektrivarustus on lahendatud olemasolevate Paljassaare, Volta, Soo, Elektriijaama ja Ranna toitealajaamade baasil valdavalt pingel 6 kV ja osaliselt pingel 10 kV (Sadamaalad Ahtri, Paadi ja Lootsi tänavate piirkonnas). Planeeritud on kogu ala üleminek 10 kV pingele.

Planeeritava ala Kadrioru piirkonda läbib Ida ja Ranna 110 kV alajaamade vahelise 110 kV kaabelliini kaks paralleelset ahelat. Kadrioru ja Vanasadama Kadrioru poolse osa arendamiseks on planeeritud rajada uus 110 kV alajaam. 20 x 25 m mõõtmetega kinnise alajaama asukoht on Bensiini tänava ääres olemasoleva 110 kv kaabelliini läheduses, millelt saadakse toide. Bensiini tänava ja Põhjaväila äärde tuleb tänavate rajamisel jätta ruumi ühe-kahe 10 kV kaabli ja ühe-kahe 0,4 kV kaabli rajamiseks. Kadrioru alajaamast on kavandatud 110 kV kaabelliin planeeritavasse Pirita 110/10 kV alajaama piki Pirita tee äärt.

Planeeringuala vahetusse lähedusse Linnahalli juures jääb olemasolev elektriijaama 35/6 kV alajaam. Sellest ja lisaks alajaamadest nr 64 (Sadama tn) ning 1036 (Narva mnt 7/9) toimub kogu Tallinna Sadama elektrivarustus. Elektriijaama alajaama territooriumile on kavas ehitada 110/10 kV alajaam toitega Ranna ja Volta alajaamade vaheliselt kahelt paralleelselt 110 kV kaabelliinilt. Ühenduskoht on planeeritud Mere

puiestee trammipeatuse lähedusse. Elektriijaama alajaam on mõeldud Tallinna Sadama üleminekuks 10 kV pingele ja Linnahalli lähiümbruse arendamiseks.

Planeeritavale alale jääb Tööstuse tänava ääres Koplisse ja Paljassaarde suunduva raudteeharu kõrval 110 kV alajaam. Volta ja Kopli 110 kV alajaamasid ühendab kaheahelaline 110 kV õhuliin, samuti on Kopli ja Paljassaare 110 kV alajaamade vahel kaheahelaline õhuliin. Perspektiivis on kavas Volta ja Paljassaare omavahel ühendada kaabelliiniga. Uus 110 kV toitekaabel on planeeritud Paljassaare raudteeharu kõrvale. Kui edaspidise täpsustamise käigus selgub, et raudteeharu kõrvale pole võimalik kaablit rajada, on alternatiivina võimalik kasutada Tööstuse ja Paljassaare tänavat.

Kogu Paljassaare poolsaare elektrienergiaga varustamine toimub laiendatava Paljassaare alajaama kaudu. 10 kV ja 0,4 kV kaablid rajatakse vastavalt detailplaneeringutele tootmispargi ja Katariina kai piirkonna arendamiseks. Selleks on tarvilik Paljassaare tee äärde jätta ruumi ühekahe 10 kV kaabli ja ühekahe 0,4 kV kaabli rajamiseks.

Uute jaotusalajaamade asukohad tuleb määrata detailplaneeringute koostamise käigus sõltuvalt objektide elektrilisest koormusest. Elektrienergia varustuse arendamisega tegelevad planeeritaval alal AS Eesti Energia Jaotusvõrk Tallinn-Harju piirkond ja AS F-Elekter (vt lisa 8 ja 10).

### 3.8.2 Soojusvarustus

Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala üldplaneeringus on märgitud järgmised kaugkütte piirkonnad, kus reeglina säilitatakse ja arendatakse kaugküttevõrgud:

1. Vana-Kalasadama ja Patareisadama mereäärne osa, mis on piiratud Linnahalli läänepiiriga, Põhja pst, Suur Patarei tänava ja Vana Kalamaja tänava mõttelise pikendusega.
2. Ahtri tänava kahe liiklussuuna vahel alates Mere pst kuni Jõe tänavani.
3. Ahtri tänava mõtteline pikendus (Põhjaväil) kuni Petrooleumi tänavani, Petrooleumi tänav kuni Tuukri tänavani ja Tuukri tänava vaheline maa-ala.
4. Rannaala Erika tänava mõttelise pikenduse ja Vana Kalamaja tänava mõttelise pikenduse vahel kaugkütte arendamine võib toimuda sõltuvalt uute klientide lisandumisest.

Tulenevalt keskkonna saastatuse vähendamise vajadusest on otstarbekas nendele aladele laiendada tsentraalset soojusvarustust, milleks olemasolevatel võrkudel on küllaldaselt vaba võimsust.

### 3.8.3 Gaasivarustus

Planeeritaval ala on võimalik arendada gaasivarustust nii olemasolevate kui ka rajatavate gaasitorustike baasil.

Ahtri tänava ja Põhjaväila piirkonnas on praegusel ajal gaasitarbijaid nii madalrõhul (0,2 bar) kui keskrõhul (1,2 bar). Gaasivarustuse areng selles piirkonnas toimub torustiku võrku laiendades. Perspektiivis on ette nähtud rajada piki Põhjaväila ja läbi planeeritud elamualade kesksurvetorustik sadama piirkonnast Lauluväljaku lähistele.

Paljassaare poolsaarel on käesoleval ajal arendatud kesksurve (1,2 bar) tarbimist.

Uute magistraalide rajamisel eeldatakse kesksurve gaasi tarbimist. Planeeritud tarbijateks võiksid olla kaubandus-, teenindus- ja muud ettevõtted, samuti kauba- ja tootmissadamad.

### 3.8.4 Sidevarustus

Planeeritav ala jääb välja ehitatud telekommunikatsioonivõrgu piirkonda. Võrk koosneb kaablikanaliseerimisest, põhivõrgust, jaamadest ja juurdepääsu võrkudest. Piirkonda teenindab kokku 11 digitaalset väljaviikjaama. Selle võrgu kaudu on võimalik pakkuda kõneside, andmeside ja interneti tooteid.

Olemasoleva võrgu baasil on võimalik pakkuda telekommunikatsiooni-teenuseid ka uutele elu-, äri- või tootmispiirkondadele. Liitumine olemasoleva võrguga tuleb lahendada detailplaneeringute staadiumis vastavalt väljastatavatele tehnilistele tingimustele.

Teistel operaatoritel, sh kaabeltelevisiooni firmadel, on võimalus rentida oma toodete pakkumiseks ja võrgu arenduseks Eesti Telefoni vaba ressursi.

### 3.8.5 Veevarustus

Kogu planeeritud ala jääb Ülemiste veepuhastusjaama (VPJ) toiteala piirkonda ehk veevarustus on tagatud VPJ teise astme pumplast ja kogu planeeritav territoorium jääb kesklinna survetsooni.

Peamised magistraalveejuhtmed, mis varustavad planeeritavat ala saavad toite põhiliselt Mere puiesteel ja Narva maanteel kulgevast transiitorudest. Planeeritava ala kesklinna piirkonna peamised magistraal- torustikud paiknevad piki Ahtri, Tuukri ja Nafta tänavat ning Narva maanteed, millest on piki põiktänavaid (Lootsi, Uus-Sadama, Bensiini tn) viidud veejuhtmed planeeritud ala siseseks toiteks. Lääne osas kulgevad magistraalveetorustikud piki Põhja puiesteed, Soo ja Tööstuse tänavat ning piki Paljassaare teed.

Kogu planeeritav olemasoleva hoonestusega ala on ühisveevarustusega kaetud. Kuna reeglina on sadama-alad suletud piirkonnad (ja kuuluvad ning on kuulunud ettevõtetele), siis kuuluvad ka vastavad veetorustikud reeglina ettevõtetele.

Piirkondades, kuhu planeeritakse maade funktsioonide ja ka hoonestuse muutusi, tuleb reeglina ehitada uued veetorustikud, mis tuleb rajada piki

tänavaid, et tagada igale kinnistule ühendus ühisveevärgiga. Planeeritud Põhjaväila ja Kalamaja ümbersõidutee rajamisel tuleks ka antud tänavatele rajada uued magistraalsed veetorustikud, mis annavad võimaluse korrastada nende piirkondade veevarustussüsteem.

Uued magistraaltorustikud on vaja rajada Paljassaare poolsaarele, kus ringistatud ühisveevarustus on rajatud kuni Paljassaare põiktänavani. Piki Paljassaare teed on rajatud edasi ca 300 m pikkune tupiktoru. Perspektiivis tuleb seda veetoru pikendada piki Paljassaare teed Katariina kai ja selle kõrvale planeeritud ettevõtlusmaa toiteks, et tagada piirkonnas ringvõrk ehk kahepoolne toide, tuleb läbi heitveepuhastusjaama territooriumi rajada teine magistraaltoru. Alternatiiviks on ka piki Paljassaare teed kahe- niidilise veetorustiku rajamine.

Perspektiivne tuletõrjveevarustus on tagatud kogu alal ühisveevärgist hüdrantide baasil.

Planeeringualal paiknevate puurkaevude nimekiri on antud lisis nr 11.

### 3.8.6 Kanalisatsioon

Vastavalt *Tallinna üldplaneeringule* ning *Tallinna ühisveevarustuse ja – kanalisatsiooni arengukavale* jääb suurem osa planeeritavast alast ehk piirkond Kadriorust kuni Sitsi ristmikuni ühisvoolse kanalisatsiooni alasse, mis tähendab, et sellel alalt on lisaks olmeveele ka sademeveed juhitud ühisvoolsesse kanalisatsiooni.

Planeeritava ala piiril ja selle läheduses Kadriorust kuni peapumbajaamani kulgevad Tallinna kanalisatsioonisüsteemi olulisemad kollektorid (Uus-Sadama tänavast peapumbajaamani tunnelkollektor), mis transportivad reoveed peapumbajaamast ida suunas jäävatelt Tallinna kanalisatsiooni süsteemi kanaliseeritud aladelt. Samuti läbib planeeritud ala Paljassaare poolsaare tipus heitveepuhastusjaama süvamereelask.

Kuna reeglina on planeeritava ala maapinna kalded mere suunas, siis on ka sadamapiirkonnad üldiselt kanaliseeritud läbi pumplate, mis suunavad reoveed otse tunnelkollektorisse või selle lähipiirkonna isevoolsetesse kollektoritesse. Suurte kollektoritega külgnevad alad on kanaliseeritud isevoolsetelt.

Vastavalt käesoleva planeeringu lahendusele tuleb ühiskanalisatsioon rajada järgmistele piirkondadele, kuhu on kavandatud hoonestust:

- Linnahalli kõrvale on antud piirkonna detailplaneeringuga planeeritud pumpla, mis suunab piirkonna reoveed olemasolevasse Linnahalli pumplasse;
- Lennusadama piirkonna kanaliseerimiseks on vaja rajada pumpla, mis suunab piirkonna reoveed raudteeäärsesse isevoolsetesse kanalisatsiooni;
- Paljassaares Katariina kai piirkonna ning Paljassaare tee äärde planeeritava tootmispargi saab kanaliseerida Paljassaare põiktänavaga juures olevasse pumplasse, mis suunab reoveed heitveepuhastisse.

Arvestades, et piki Paljassaare teed tuleb kanalisatsiooni trassi rajada ca 1,5 km ja maa on suhteliselt tasane, tuleb piki trassi rajada ka pumplad, mille asukohad ja arv tuleb määrata ala detailplaneerimise käigus.

Planeeritaval alal on järgmised ühisvoolse kanalisatsiooni avariiväljalasud, mis võivad tööle rakenduda väga suure valingvihma ajal, siis kui tunnelkollektor ei ole enam võimeline sademevett vastu võtma:

- peapumbajaama avariiväljalask;
- Uus-Kalamaja ja Salme tänava piirkonnas alguse saav ühisvoolse kanalisatsiooni avariiväljavool (suletud), mis suubub Lennusadamasse;
- Härjapea sademeveepumpla väljalask, mis hakkab tööle suurte valingvihmade ajal, siis kui tunnelkollektori ülevoolust satub vesi Härjapea sademeveekollektorisse.

### 3.8.7 Sademeveekanaliseerimine

Territoorium Kadriorust kuni Sitsi ristmikuni jääb ühisvoolse kanalisatsiooni ala piiresse ehk sademeveed on antud alalt reeglina juhitud ühisvoolsesse kanalisatsiooni. Mujal, kus on sademeveekanaliseerimine rajatud, on sademeveed kanaliseeritud lahkvoolseks ja eesvooluks on Tallinna laht. Samas on ka ühisvoolse kanalisatsiooni alas piirkondi, kus sademeveed on lahkvoolseks suunatud otse merre.

Ühisvoolse kanalisatsiooni ala sees olevad lahkvoolsed süsteemid:

- Lootsi tänaval on selle piirkonna asfaltplatside sademeveed juhitud osaliselt läbi pumpla Lootsi tee pikenduse juurest merre;
- Härjapea sademeveepumplasse, mis on rajatud algselt ühisvoolse kanalisatsiooni vee merre pumpamiseks, juhatakse peale ida tunnelkollektori valmimist vabanenud Härjapea kollektori lõiku Ahtri tänava piirkonna ja osaliselt rajatava Põhjaväila sademeveed. Valingvihmade korral on võimalik juhtida ülevoolu kaudu pumplasse ka ühisvoolse Härjapea kollektori vesi.

Lahkvoolne kanalisatsioon on rajatud:

- Narva mnt Russalka piirkonna asfaltteedele. Nimetatud piirkonnas suubuvad Tallinna lahte nn Ülemiste järve ülevoolukanali veed ja Russalka piirkonna sademeveeväljalasud.
- Lahkvoolseid süsteeme on rajatud ka rannikuäärsete ettevõtete platside sademevete ärajuhtimiseks, kuid need ei ole ühiskanalisatsiooni osa.

Ühisvoolse kanalisatsiooni alas tuleks nimetuse kohaselt sademeveed juhtida koos olmevetega ühiskanalisatsiooni ja suunata puhastamiseks heitveepuhastusjaama. Samas puhastusseadmete täiendav koormamine sademevetega ei ole puhastusseadmete töö seisukohast soovitatav, kuna see võib oluliselt pärssida puhastusseadmete tööd ja kannatada võib puhastuse efektiivsus ehk oodatud kasu asemel saadakse hoopis kahju puhastist väljuva heitvee reostusnäitajate halvenemise tõttu.

Kuna antud planeering käsitleb peamiselt rannikuala, tuleks võimalikult palju sademevett suunata otse merre. Kindlasti tuleb uute liiklusmagistraalide sademeveed juhtida lühemat teed merre kasutades selleks juba rajatud väljalaske või tuleb selleks rajada vajadusel täiendavad väljalasud.

Piirkondades (territooriumidelt), kus ei ole võimalik sademevett merre suunata, tuleks sademeveed lahkvoolsetl kokku koguda ja suunata seejärel ühisvoolsesse kanalisatsiooni.

Sademevee ärajuhtimist reguleerivad *Veeseadus* ja Vabariigi Valitsuse 31.07.2001. a määrus nr 269.

Vastavalt *Veeseaduse* määratlusele on kanalisatsiooni kaudu ärajuhitav sademevesi heitvesi, millele on kehtestatud veekogusse juhtimise nõuded eespoolnimetatud määrusega. Üle kahjustuspiiri rikutud heitvett (st ka kanalisatsiooni kaudu ärajuhitavat sademevett) ja saastunud sademevett tuleb käsitleda kui reovett, mis vajab puhastamist. Nõuded saastunud sademevee juhtimiseks veekogusse annab määruse §7 ja neid rakendatakse täies ulatuses alates 31.12.2009. a. Samas ei ole täpselt määratletud kuidas mõõta või määrata seaduses toodud keskmist reostust sademevetele.

Sademeveeväljalaskude kaudu ärajuhitava vee reoainete kontsentratsioonid on reeglina nii väikesed, et intensiivse (kompaktse) puhasti kasutamine ei ole võimalik. Täiendava sademevee juhtimine reoveepuhastile toob kaasa reovee temperatuuri tuntava languse, ning põhjustab lämmastiku ärastuse lakkamise. Ainukeseks mõeldavaks sademevee puhastamise meetodiks on ekstensiivsete puhastusseadmete nagu tehise- või looduslike märgalade või tiikide kasutamine. Selliste tiikide rajamise võimalus käesoleva planeeringu territooriumil on praktiliselt olematu.

Investeeringud sademevee uue tunnelkollektori rajamiseks kuni Paljassaareni koos pumpla ja sademeveepuhasti ehitamisega ületaksid tunduvalt saadavat kasu.

Enne kui planeerida või kaaluda sademeveepuhastite rajamist tuleb kindlaks teha millist kahju puhastamata sademevesi keskkonnale võib tekitada ja sellest tulenevalt igal konkreetsel juhul eraldi antud probleem lahendada.



## 4 MAA- JA VEEALADE KEHTIVAD PIIRANGUD

Maa- ja veealade kasutamise põhimõtted juhivad ühelt poolt seadusandluse poolt kindlaks määratud piirangutest ning teisalt juba eksisteerivast maakasutusest ja keskkonnast.

Esmalt on välja toodud piirangut kehtestav seadus või määrus ning piirangu üldiseloom. Täpsemaks piirangute rakendamiseks või nendega põhjalikumalt tutvumiseks on vajalik siin toodud seaduste ja määrustega vahetu tutvumine.

Üldplaneeringu kaartidel on kajastatud põhilised kaitsevööndid. Muud piirangud on toodud allolevas peatükis. Täpsemalt tuleb neid kajastada detailplaneeringute tegemisel.

### 4.1 Riikliku kaitse all oleva mälestise kaitsevöönd

Alus: *Muinsuskaitseseadus* (RT I 2002, 27, 153; 47, 297; 53, 336; 63, 387);  
*UNESCO kultuuripärandi kaitse konventsioonide ratifitseerimise seadus* (RT II 1995, 10, 53);  
*Euroopa arhitektuuripärandi kaitse konventsiooni ratifitseerimise seadus* (RT II 1996, 36, 133);  
 Vabariigi Valitsuse 28.09.1999. a määrus nr 278, *Tallinna vanalinna muinsuskaitseala põhimääruse, piiri ja kaitsevööndi piiri kinnitamine* (RT I 1999, 72, 692);  
 Tallinna Linnavolikogu 13.06.1996. a määrus nr 14, *Kõrg-  
 hoonete paiknemise keeluala kehtestamine Tallinna kesklinnas* (RTL 1996, 79, 444).

Kinnismälestise kaitseks kehtestatakse kaitsevöönd, millele laienevad kaitsekohustuse teatises esitatud kitsendused. Kui mälestiseks tunnistamise aktis ei ole märgitud teisiti, on kaitsevööndiks **50 m** laiune maa-ala mälestise väliskontuurist või piirist arvates.

Muinsuskaitseinspeksiooni loata on kinnismälestise ja selle kaitsevööndi ulatuses keelatud:

- maaharimine, ehituste püstitamine, teede, kraavide, trasside rajamine ning muud mulla- ja ehitustööd;
- puude ja põõsaste istutamine, mahavõtmine ja juurimine.

Ilma Muinsuskaitseinspeksiooni ja kohaliku omavalitsuse loata on keelatud kinnismälestiste ümberpaigutamine, ümber- ja sisseehitamine, konserveerimine, restaureerimine, remontimine, mälestisele seda kahjustavate või ilmet muutvate objektide paigaldamine, samuti muul viisil mälestise ilme muutmine.

Mälestise kasutamise kitsendused määrab kindlaks Muinsuskaitseinspeksioon kaitsekohustuse teatises. Muinsuskaitseinspeksioon võib sätestatud kitsendusi leevendada.

Mälestise ja muinsuskaitseala silueti nähtavuse ja vaadeldavuse tagamiseks tuleb üld- ja detailplaneeringute koostamisel arvestada Muinsuskaitseinspeksiooni poolt kooskõlastatud eritingimusi.

Vastavalt *UNESCO kultuuripärandi kaitse konventsioonile* mõistetakse **kultuuripärandi** all:

- **mälestisi:** arhitektuuri-, monumentaalskulptuuri ja maalikunsti teoseid, arheoloogilist laadi elemente või struktuure, raidkirju, koobaselamuid ja elementide gruppe, millel on väljapaistev üldine väärtus ajaloo, kunsti või teaduse seisukohast;
- **ansambleid:** isoleeritud või ühendatud ehitiste gruppe, mille arhitektuur, terviklikkus või seos maastikuga omab väljapaistvat üldist väärtust ajaloo, kunsti või teaduse seisukohast;
- **vaatamisväärsed paikkondi:** inimkäte loomingut või inimese ja looduse ühisloomingut, samuti alasid, kaasa arvatud arheoloogilised vaatamisväärsused, millel on väljapaistev üldine väärtus ajaloo, esteetika, etnoloogia või antropoloogia seisukohast.

Et tagada oma maa territooriumil asuva kultuuri- ja looduspärandi võimalikult efektiivne kaitse ja konserveerimine ning võimalikult aktiivne populariseerimine igale maale iseloomulikes tingimustes, püüavad *UNESCO kultuuripärandi kaitse konventsiooni* osalisriigid võimalust mööda:

- teostada üldist poliitikat, mille eesmärk on anda kultuuri- ja looduspärandile teatavaid funktsioone ühiskondlikus elus, ja lülitada selle pärandi kaitse üldise planeerimise programmidesse;
- asutada, kui neid veel ei ole, oma territooriumil üks või mitu kultuuri- ja looduspärandi kaitse, säilitamise ja populariseerimise talitust, kellel on nendele pandud ülesannete täitmiseks vajalik personal ja vahendid;
- arendada teaduslikke ja tehnilisi käsitlusi ja uurimisi ning täiustada töömeetodeid, mis võimaldavad riigil kõrvaldada tema kultuuri- ja looduspärandit ähvardavad ohud;
- rakendada vastavaid juriidilisi, teaduslikke, tehnilisi, administratiivseid ja finantsabinõusid selle pärandi väljaselgitamiseks, kaitseks, säilitamiseks, populariseerimiseks ja taastamiseks;
- kaasa aidata rahvuslike või regionaalsete kaadriettevalmistamise keskuste loomisele või arendamisele kultuuri- ja looduspärandi kaitse, säilitamise ja populariseerimise alal, samuti stimuleerida teaduslikke uurimistöid selles valdkonnas.

Vastavalt *Euroopa arhitektuuripärandi kaitse konventsioonile* sisaldab mõiste **arhitektuuripärand** järgmisi püsivaid varasid:

- **mälestised:** kõik silmapaistva ajaloolise, arheoloogilise, kunstilise, teadusliku, ühiskondliku ning tehnilise väärtusega ehitised ja rajatised, kaasa arvatud nende sisseseaded;
- **ehitiste rühmad:** homogeensed linna- ja maaehitiste rühmad, mis paistavad silma oma ajaloolise, arheoloogilise, kunstilise, teadusliku, ühiskondliku või tehnilise väärtuse poolest ning on piisavalt ühtsed, et moodustada topograafiliselt määratletavaid kogumeid;

- **paigad:** inimese ja looduse ühislooming, osaliselt täis ehitatud, ning nende topograafiliseks määratlemiseks piisava omapära ja terviklikkusega alad, mis omavad silmapaistvat ajaloolist, arheoloogilist, kunstilist, teaduslikku, ühiskondlikku või tehnilist väärtust.

Lähtuvalt *Euroopa arhitektuuripärandi kaitse konventsioonile* kohustub iga pool rakendama terviklikku muinsuskaitsepoliitikat, mis:

- hõlmab arhitektuuripärandi kaitset kui linna- ja maarajoonide planeerimise üht olulist eesmärki ja tagab selle nõudmise arvestamise nii arengukavade koostamisel kui ka nende menetlemise protsessi;
- edendab arhitektuuripärandi taastamise ja hoolduse programme;
- tunnistab arhitektuuripärandi säilitamist, parendamist ja heakorras-tamist kultuuri-, keskkonna- ja planeerimispoliitika ühe olulise aspektina;
- kus vähegi võimalik, soodustab linna- ja maarajoonide planeerimise protsessis teatud ehitiste konserveerimist ja kasutamist, isegi kui nende ehitiste eneste tähtsus ei nõuaks kaitset konventsiooni artikli 3 lõike 1 tähenduses, kuid mis pakuvad huvi nende asukoha tõttu linna- või maakeskkonnas või elukvaliteedi seisukohalt;
- aitab kaasa traditsiooniliste oskuste ja materjalide rakendamisele ja arendamisele kui arhitektuuripärandi tuleviku seisukohalt olulistele abinõudele.

Tallinna vanalinna muinsuskaitseala kaitsevööndi moodustavad muinsuskaitseala ümbritseva territooriumi osad, mille hoonestamisel tuleb tagada vanalinna silueti vaadeldavus linna olulistest vaatepunktidest ja vanalinnasuunalistelt tänavatelt.

Tallinna vanalinna muinsuskaitseala kaitset korraldavad Muinsuskaitseinspeksioon ja Tallinna Linnavalitsus. Riiklikku järelevalvet muinsuskaitseala üle teostab Muinsuskaitseinspeksioon.

## 4.2 Riikliku kaitse all oleva loodusobjekti kaitsevöönd

Alus: *Kaitstavate loodusobjektide seadus* (RT I 1994, 46, 773; 2002, 6, 21; 53, 336; 61, 375; 63, 387; 99, 579);  
*Asjaõigusseadus* (RT I 1993, 39, 590; 1999, 44, 509; 2001, 34, 185; 52, 303; 93, 565; 2002, 47, 297; 53, 336; 99, 579; 2003, 13, 64; 17, 95);  
 Vabariigi Valitsuse 30.05.2000. a. määrus nr 173, *Kaitsealuste parkide kaitse-eeskiri* (RT I 2000, 43, 272);  
 Keskkonnaministri 01.12.2000. a. määrus nr 73, *Kaitsealade ja kaitstavate looduse üksikobjektide valitsemise volituste andmine* (RTL 2001, 21, 282; 2002, 45, 620; 79, 1217);  
 Tallinna Linnavalitsuse 05.09.2001. a. määrus nr 99, *Tallinna linna haljastuse klassifikatsioon ja hoolduse nõuded*;  
 Tallinna Linnavalitsuse 12.06.2002. a. määrus nr 62, *Kadrioru Pargi põhimääruse kinnitamine*.

Kuni *Kaitstavate loodusobjektide seaduse* kohase kaitseala kaitse-eeskirja kinnitamiseni on Keskkonnaministri 01.12.2000. a määrusega nr 73 (RTL

2001, 21, 282; 2002, 45, 620; 79, 1217) volitatud Harjumaa Kesk-konnateenistus valitsema **Kadrioru park**'i, asukohaga Tallinn.

Pargi valitseja nõusolekuta on pargis keelatud:

- katastriüksuse kõlvikute piiride ja pindala muutmine;
- maakorralduskava kinnitamine;
- metsamajandamiskava väljastamine;
- detail- ja üldplaneeringu kehtestamine;
- projekteerimistingimuste andmine;
- uute maaparandussüsteemide rajamine;
- puhtpuistute kujundamine;
- veekogude veetaseme muutmine;
- teede, õhuliinide ja muude kommunikatsioonide rajamine;
- uute ehitiste püstitamine;
- väetiste ja mürkemikaalide kasutamine.

Pargi kaitse eesmärk on ajalooliselt kujunenud planeeringu, dendrooloogiliselt, kultuurilooliselt, ökoloogiliselt, esteetiliselt ja puhkemajanduslikult väärtusliku puistu ning pargi- ja aiakunsti hinnaliste kujunduselementide säilitamine koos edasise kasutamise ja arendamise suunamisega.

Pargi maa-ala on piiranguvöönd.

**Kadrioru parki** haldab Tallinna linna asutus *Kadrioru Park*, mille tegevuse põhieesmärgiks on pargi rekonstrueerimine ning pargi territooriumil asuvate ajaloo-, ja kultuuriväärtuste säilitamine.

### 4.3 Hoiualade võrgustikust tulenevad piirangud

Alus: *Säästva arengu seadus* (RT I 1995, 31, 384; 1997, 48, 772; 1999, 29, 398; 2000, 54, 348);  
 Vabariigi Valitsuse 25.07.2000. a, korraldus nr 622-k, *Riiklik programm «Eesti Natura 2000» aastateks 2000–2007* (RTL 2000, 88, 1337);  
 Euroopa Ühenduste Nõukogu direktiiv 79/409/EMÜ, 02.04.1979 a, *Loodusliku linnustiku kaitse kohta* (EÜT L 103);  
 Euroopa Ühenduste Nõukogu direktiiv 92/43/EMÜ, 22.07.1992. a, *Looduslike elupaikade ja loodusliku loomastiku ja taimestiku kaitsest* (EÜT L 206).

Linnastumise, infrastruktuuri ja tööstuse arengu, põllumajanduse intensiivistumise ja üldise saastatuse suurenemise tõttu on sattunud kogu Euroopas ohtu paljud looduskooslused, linnud ja loomad.

Natura 2000 nime kandev üle-euroopaline loodus- ja linnuhoiualade võrgustik on loomisel selleks, et kaitsta Euroopa väärtuslikke ja ohustatud looma-, linnu- ja taimeliike ning nende elupaiku ja kasvukohti.

Natura 2000 võrgustikku kuuluvad vastavalt linnudirektiivile ja loodusdirektiivile kahte tüüpi alad:

- lindude kaitseks ja nende elupaigatüüpide säilitamiseks — **linnuhoiualad**;
- looduse ning poollooduslike elupaigatüüpide ning Euroopas ohustatud ja haruldaste looma- ja taimeliikide kaitseks — **loodushoiualad**.

Natura-ala võib üheaegselt moodustada nii elupaigatüüpide kui ka lindude kaitseks, st nii loodus- kui ka linnuhoiualana.

Linnuhoiualadel tuleb vältida elupaikade saastumist ja lindude häirimist, kuivõrd see on oluline nende liikide säilimisele. Kõik ülejäänud tegevused, mis jätavad lindudele eluruumi, on lubatud. Seega on linnudirektiivi nõuded leebemad kui meie traditsioonilises looduskaitstes on seni tavaks olnud.

#### 4.4 Veekaitsevöönd ja veekogu ehituskeeluala

Alus: *Ranna ja kalda kaitse seadus* (RT I 1995, 31, 382; 1999, 95, 843; 2001, 50, 290; 2002, 61, 375; 63, 387; 99, 579; 2003, 15, 84);  
*Veeseadus* (RT I 1994, 40, 655; 1996, 13, 240; 1998, 2, 47; 61, 987; 1999, 10, 155; 54, 583; 95, 843; 2001, 7, 19; 24, 133; 42, 234; 50, 283; 94, 577; 2002, 1, 1; 61, 375; 63, 387; 2003, 13, 64; 26, 156).

*Ranna ja kalda kaitse seadus* kehtestab veekogude randade ja kallaste ulatuse, nende ökosüsteemide kaitse ja kasutamise korralduse, lähtudes säästliku ja alalhoidliku arengu ning loodusliku mitmekesisuse säilitamise põhimõtetest.

**Läänemere rand on 200 meetri laiune.**

Tiheasustusosalal määrab ranna ja kalda ulatuse üldplaneeringuga kohalik omavalitsusüksus, aga mitte üle *Ranna ja kalda kaitse seaduses* §3 sätestatud laiusest.

**Veekaitsevöödi ulatus** tavalisest veepiirist on Läänemerel **20 meetrit**.

Rannal ja kaldal on **ehituskeeluvöönd**, kus uute hoonete ja rajatiste ehitamine on keelatud. Ehituskeeluvööndi laius tavalisest veepiirist on tiheasustusosalal mererannas – **50 meetrit**.

Rannal ja kaldal on keelatud:

- püstitada ja laiendada tootmisobjekte ja ladusid, kus kasutatakse, tekitatakse või ladustatakse I, II ja III ohtlikkuse klassi kuuluvaid aineid;
- tootmisobjekte, millest lähtuv kahjulik mõjutus ulatub veekaitsevööndile või supelrannale;
- kinnistute jagamine kruntideks ilma kehtestatud detailplaneeringuta.

Ehituskeeld ei laiene üldplaneeringu või detailplaneeringu alusel ehitata-vale:

- sadama ning veeliikluse ja veehaarde ehitisele;
- tehnovõrgule ja -rajatisele;
- seirejaamale ja hüdrograafiateenistuse ehitisele;
- kalakasvatuse ja kalapüügiga seotud ehitisele;
- maaparandussüsteemile, välja arvatud poldrile;
- riigikaitse, piirivalve ja päästeteenistuse otstarbega ehitisele;
- olemasoleva ehitise juurdeehitusele;
- uuele hoonele olemasoleva talu õuel, mis ei ole talu majandus-tegevuseks vajalik hoone;
- rajatisele ranna ja kalda kindlustamiseks;
- avalikult kasutatavale teele ja tänavale;
- uuele hoonele tiheasustusala olemasoleval hoonestusalal.

**Kallasrada** on kaldariba avaliku veekogu ja avalikuks kasutamiseks mää-ratud veekogu ääres ning asub kaldavööndis. Kallasraja laiust arvesta-takse lamekaldal keskmise veeseisu piirjoonest ja kõrgkaldal kaldanõlva ülemisest servast, lugedes viimasel juhul kallasrajaks ka vee piirjoone ja kaldanõlva ülemise serva vahelist maariba.

Kallasraja laius on laevatatavatel veekogudel **10 meetrit**, mida mööda võib vabalt ja takistamatult veekogu ääres liikuda.

Kallasraja kasutaja ei tohi kallasraja kasutamisega kahjustada kalda-omaniku vara.

Rannal ja kaldal asuvate kinnisasjade omanikud ja valdajad on kohustatud hoidma veekogu rannad ja kaldad puhtana ning hooldama kallasrada ja tagama rajal inimestele vaba läbipääs.

#### 4.5 Tänavamaa piirid

Alus: *Linnatänavad* (EPN 17, ET-1 0315-0216; 0315-0217; 0315-0218; 0315-0219);  
Teede- ja sideministri 28.09.1999. a, määrus nr 59 *Tee ja tee kaitsevööndi kasutamise ja kaitsmise nõuded* (RTL 1999, 155, 2173).

Tee on maantee, tänav, jalgteed ja jalgrattateed või muu sõidukite või jala-käijate liiklemiseks kasutatav rajatis, mis võib olla riigi või kohaliku oma-valitsuse või muu juriidilise isiku või füüsilise isiku omandis. Teemaa on maa, mis õigusaktidega kehtestatud korras on määratud tee koosseisus olevate rajatiste paigutamiseks ja tehoiu korraldamiseks.

**Tänav** on linnas, alevis või alevikus paiknev rajatis, mis on ehitatud või kohandatud sõidukite või jalakäijate liiklemiseks. **Tänav kaitsevööndi laius** on teemaa piirist kuni **10 meetrit**, vööndi laius nähakse ette detail-planeeringuga.

Teel ja tee kaitsevööndis on tee omaniku nõusolekuta keelatud:

- maha võtta, ümber tõsta, juurde panna või kinni katta liiklusmärke ja muid liikluskorraldusvahendeid või eemaldada nendelt katteid;
- teha teel ilma ehitusloata teehoiutöid, samuti mistahes teehoiuväliseid töid, paigutada sinna töövahendeid, materjale jms tegevusega kaitsevööndis ei tohi halvendada liiklustingimusi teel;
- ehitada nähtavust piiravaid hooneid või rajatise ning rajada istandikku;
- ehitada kiirendus- või aeglustusrada, peale- või mahasõiduteed, alalist või ajutist müügipunkti või muud teeninduskohta;
- takistada jalakäijate liiklemist neid häiriva tegevusega;
- paigaldada valgustusseadet või teabe- ja reklaamivahendit;
- korraldada spordivõistlust või muud rahvaüritust;
- kaevandada maavara ja maa-ainest;
- teha metsa uuendamiseks lageraiet;
- teha veerežiimi muutust põhjustavat maaparandus- või muud teehoiuväliseid töid.

**Magistraalid** peavad tagama sõitjate kiire, sujuva ja ohutu ühenduse elu- ja töökohtade, piirkonnakeskuste ja linnakeskuste vahel. Magistraalid jagunevad:

- **kiirteed** – teenindavad kaug-, läbiv- ja linna sisenevat, vahel ka linnasisest liiklust. Eritasandiliste ristmikega tagatakse sujuv ja kiire liiklus. Liitumised on tavaliselt vaid teiste magistraalidega, ristmike vahekaugus on vähemalt 500 m (varemhoonestatud aladel erandina 250 m). Auto- ja kergliiklus (jalakäijad ja jalgratturid) on täielikult eraldatud;
- **põhitänavad** – teenindavad peamiselt linnasisest planeerimisühikute vahelist või linnakeskusesse suunduvat liiklust. Liitumised võivad olla valdavalt teiste magistraalidega. Ristmike keskmine vahekaugus peaks olema 250 m (erandina 150 m);
- **jaotustänavad** – ühendavad juurdepääse kõrgema liigi magistraalidega, kogudes liiklusraku sees tekkivat liiklust. Jaotustänavad võivad paikneda hoonestatud (tänavad) või hoonestamata aladel (teed). Neil võivad kulgeda ühistranspordiliinid. Jaotustänaval on kõnniteed ja suurema autoliiklussageduse puhul sõiduteest eraldatud jalgteed. Jaotustävana sõidutee minimaalne laius elamualadel on 5,5 m ja korruselamualadel 7,0 m.

**Juurdepääsud** peavad tagama vahetu ühenduse valdustele ja ühendavad neid kõrgema liigi tänavatega. Juurdepääsud jagunevad:

- **kõrvaltänavad** – on tihti planeerimisühiku ainus avalik koht. Uute eramualade kõrvaltänavate sirge lõigu pikkus ei tohiks ületada 40-60 m. Sõidutee laius on 3-5 m, tänavala laius 10-14 m;
- **veotänavad (-teed)** – ühendavad tööstus- ja laovaldusi kõrgema liigi tänavatega. Sõltuvalt vajadusest võivad neil esineda ühistranspordi liinid ja kergliiklus, kuid viimane peab toimuma autoliiklusest eraldatud jalgteel;
- **kvartalisised tänavad** – on reeglina ilma nimedeta. Sirge lõigu pikkus ei tohiks ületada 25-30 m. Sõidurada on kitsas. Liikluse korraldamisel võib rakendada *Õueala meetmeid*;

- **jalgtänavad** - paiknevad kaubanduskeskustes ja on ette nähtud jalakäijate ning jalgratturite liikluseks. Teenindus- ja varustussõidukite juurdepääs võib olla lubatud teatud tundidel. Jalgtänavade lähedal peaks paiknema piisavalt parkimiskohti;
- **jalgteed** – on ette nähtud ainult jalakäijatele, jalgratturitele, rulluisutajatele ja talvel ka suusatajate liikumiseks ehk kergliikluseks. Jalakäijate ja jalgratturite liikumisrajad võivad olla ühendatud või eraldatud. Jalgteede hulka kuuluvad ka pargiteed. Jalgteed võivad olla tänavade (tee) ristprofiili üheks osaks, kuid see peab olema auto liikluseks ette nähtud teosast eraldatud haljasribaga.

Tänavamaa piirid ehk punaste joonte vahekaugus määratakse sõidutee ja külgvööndite laiuste summana. Hoonestusjoon võib paikneda punasel joonel või sellest väljapool. Detailplaneeringus tuleb punased jooned kavandada nii, et olemasolevad ja uued magistraaltehnovõrgud jääksid punaste joonte vahelisele tänavamaale. Juhul, kui olemasolevad tehnovõrgud ei ole paigutatud paralleelselt teega, tuleks punane joon kavandada nii, et tehnovõrk jääks tervikuna tänavamaale või servituudi lepinguga era- või riigimaale.

Tulevikunõudeid arvestava sõidutee välisservadest väljapoole tuleb jätta sõiduteest mõlemale poole vööndi ristprofiili elementide (kõnniteed, jalgteed, eraldusribad jne) tarbeks vastavalt järgnevale tabelile (Tabel 10) – punaste joonte vähim kaugus sõidutee(de) välisservast.

Tabel 10. Tänavamaapiirid

| Tänavade (tee) liik | Vööndi laius sõidutee välisservast punase jooneni (m) |          |          |
|---------------------|---|----------|----------|
|                     | Hea   | Rahuldav | Erandlik |
| Kiirtee             | 12  | 8        | 4        |
| Põhitänav           | 10  | 6        | 3        |
| Jaotustänav         | 8   | 6        | 3        |
| Kõrvaltänav         | 4   | 3        | 2        |
| Veotänav            | 8   | 6        | 3        |
| Jalgteed            | 3   | 1        | 0        |

#### 4.6 Raudtee kaitsevöönd

Alus: *Raudteeseadus* (RT I 1999, 29, 405; 2001, 31, 170; 93, 565; 2002, 47, 297; 63, 387).

Raudteemaa on raudtee ja raudtee sihtotstarbeliseks kasutamiseks vajalike hoonete ja rajatiste alune ning nende teenindamiseks vajalik maa.

Raudtee kaitsevöönd on raudtee sihtotstarbelise tegevuse ja häireteta raudteeliikluse tagamiseks ning raudteelt lähtuvate kahjulike mõjude vähendamiseks. Raudtee kaitsevööndi laiuseks on rööpa teljest (mitmetelisel raudteedel ja jaamades äärmise rööpa teljest) linnades ja asulates **30 meetrit**.



Raudtee kaitsevööndis paikneva kinnisasja valdaja ei tohi oma tegevuse või tegevusetusega takistada raudtee sihtotstarbelist kasutamist, halvendada raudtee korrashoidu ega ohustada liiklust.

Looduskeskkonda muutvad tööd, hoonete ja rajatiste ehitamine, kergesti süttivate ainete ja lõhkeainete tootmine ja ladustamine, samuti seadmete ja materjalide ladustamine ja paigaldamine, mis seab ohtu nähtavuse kaitsevööndis saavad toimuda raudtee kaitsevööndis vastava raudtee-infrastruktuuri-ettevõtja eelneval kirjalikul nõusolekul, millega võib kehtestada raudtee kaitsevööndis teostatavatele töödele täiendavaid nõudeid.

#### 4.7 Riigikaitsest tulenevad piirangud

Alus: *Rahuaaja riigikaitse seadus* (RT I 2002, 57, 354; 2003, 13, 69).

Riigikaitse eesmärk on säilitada Eesti riigi iseseisvus ja sõltumatus, tema maa-ala, territoriaalvete ning õhuruumi lahutamatu ja jagamatu terviklikkus, põhiseaduslik kord ning rahva turvalisus.

Teede- ja Sideministeeriumi ülesanded riigikaitse ettevalmistamisel on töötada kooskõlastatult Kaitseministeeriumiga välja raud-, vee- ja maanteedele, sadamatele ja lennuväljadele riigikaitse nõuetele vastavad ehitus- ja kasutuseeskirjad ning esitada need kehtestamiseks Vabariigi Valitsusele.

Kohalike omavalitsuste ülesanded riigikaitse ettevalmistamisel:

- aitavad oma pädevuse piires igakülselt kaasa reservväelaste arvestuse pidamisele;
- aitavad kaasa sundvõõrandamise korraldamisele ning korraldavad kohaliku omavalitsuse territooriumil elavate isikute tehtavaid hädaabitöid;
- tagavad maanteedele ja sildade korrashoiu seadusega sätestatud alustel ja korras;
- aitavad kohaliku omavalitsuse territooriumil kaasa isikute evakueerimisele ning evakueeritute majutamisele, toitlustamisele ja neile arstiabi andmisele;
- korraldavad sõjategevuses kannatada saanud isikute hoolekannet;
- toetavad mobiliseeritute perekondi;
- täidavad teiste seadustega neile pandud riigikaitse ülesandeid.

#### 4.8 Riigipiiriga kaasnevad piirangud

Alus: *Riigipiiri seadus* (RT I 1994, 54, 902; 1997, 77, 1315; 1999, 25, 365; 2000, 86, 550; 2001, 23, 126; 2002, 58, 363; 63, 387; 90, 516);

Vabariigi Valitsuse 17.09.1997. a, määrus nr 176, *Piirirežiimi eeskirja kinnitamine* (RT I 1997, 69, 1126; 1998, 41/42, 629; 2002, 77, 460);

Vabariigi Valitsuse 25.06.2002. a, määrus nr 205, *Rahvusvaheliseks liikluseks avatud piiripunktid* (RT I 2002, 54, 343).

Eesti riigipiir on katkematu ja suletud mõtteline joon ning seda mööda kulgev vertikaalpind, millega piiritletakse Eesti maa-ala, territoriaalmeri, piiriveekogude Eestile kuuluvad osad, maapõu ja õhuruum.

Riigipiir kulgeb:

- maismaal mõttelise joonena läbi Eesti Vabariigi välislepingutega kindlaks määratud piirimärkide keskkohdade;
- merel mööda Eesti territoriaalmeri välispiiri;
- riigipiiriga ristuvatel jõel sirgjoonena, mis ühendab jõe kallastele väljuvaid mõttelisi riigipiiri punkte;
- järvel ja muul looduslikul veekogul sirgjoonena läbi välislepingutega kindlaks määratud piirimärkide keskkohdade või mööda keskmise veeseisu ajal määratud veepeegli keskjoont;
- tehisveekogul vastavalt riigipiiri kulgemisele enne veekogu täitmist;
- mittelaevatataval piirijõel mööda jõe keskmise veeseisu ajal määratud keskjoont, laevatataval piirijõel mööda pealaevatee keskjoont;
- sillal, tammil või piiriveekogul paikneval muul rajatisel mööda selle keskkoha või tehnoloogilist telge, sõltumata piirihoone kulgemisest veekogul.

Piiririba on maismaal kuni **10 meetri** laiune riigipiiriga paralleelselt kulgev maa-ala piirijoonest sisemaa poole. Linnas või muus asulas piiririba ei kehtestata.

Piirirežiimiga määratakse kindlaks:

- isikute ja transpordivahendite riigipiiri ületamise kord;
- kauba (vara, sealhulgas asjad, valuuta ja väärtpaberid, samuti loomad) üle riigipiiri toimetamise kord;
- ujuvvahendite (edaspidi laevad) territoriaal- ja sisemerre sisene-mise, nendes liikumise ja viibimise ning nendest väljumise, samuti piiriveekogude Eestile kuuluvates vetes liikumise ja viibimise kord;
- õhusõidukite Eesti õhuruumi sisenemise, õhuruumis liikumise ning õhuruumist väljumise kord;
- isikute ja transpordivahendite piiripunkti sisenemise, selles paiknemise ja sellest väljumise ning kaupade piiripunkti sisseveo, selles paiknemise ja sellest väljaveo kord.

Piirirežiimiga võidakse piirata riigipiiri valvamist takistavat või piirirahu häirivat tegevust nagu tulirelvade ja lõhkematerjalide kasutamine, töötamine piiririba vahetus läheduses, jahipidamine ja kalapüük, kariloomade karjatamine, valgustuse ja lahtise tule kasutamine.

Piiripunkt on rahvusvaheliseks liikluseks avatud maanteelõigu, raudteejaama, jõe- või meresadama või lennujaama territooriumi osa, kus toimub piiri- ning muu piiriületamisega seotud kontroll.

Piiripunkti siseneda ja sealt väljuda on lubatud ainult selleks ettenähtud teid ja läbipääse kasutades.

Tabel 11. Rahvusvaheliseks liikluseks avatud piiripunktid Paljassaare ja Russalka vahelisel alal

| Jrk nr | Piiripunkti nimetus    | Piirikontrolli toimumise koht  |
|--------|------------------------|--------------------------------|
| 1.     | Tallinna-5 piiripunkt  | Paljassaare sadam              |
| 2.     | Tallinna-6 piiripunkt  | Hundipea sadam                 |
| 3.     | Tallinna-7 piiripunkt  | Miinisadam                     |
| 4.     | Tallinna-8 piiripunkt  | Peetri sadam                   |
| 5.     | Tallinna-9 piiripunkt  | Lennusadam                     |
| 6.     | Tallinna-10 piiripunkt | Patareisadam                   |
| 7.     | Tallinna-11 piiripunkt | Vanasadam                      |
| 8.     | Tallinna-13 piiripunkt | Linnahalli helikopteriterminal |

Eestisse saabuvad ja Eestist lahkuvad laevad võivad Eesti merepiiri ületada igas kohas, välja arvatud juhul, kui Vabariigi Valitsus on territoriaal- ja sisemere mõnes piirkonnas piiranud või keelanud välisriigi laeva sisseõidu ja viibimise. Eestisse saabuvad laevad peavad suunduma sadamasse, kus asub rahvusvaheliseks liikluseks avatud piiripunkt. Eestist lahkuvatel laevadel on riigipiiri ületamine lubatud ainult pärast piirikontrolli läbimist sadamas.

#### 4.9 Lennundusega seotud piirangud

Alus: *Lennundusseadus* (RT I 1999, 26, 376; 2001, 87, 525; 2002, 47, 297; 61, 375; 63, 387; 2003, 23, 138; 143).

*Lennuvälja lähiümbruse määratlemise ja kasutamise kord* (RT I 2003, 45, 317)

**Kopteriväljak** on piiratud varustuse ja mõõtmetega maa- või veeala koos ehitiste, seadmete ja varustusega, mis on ette nähtud õhusõidukite saabumiseks, väljumiseks ja maal või veel liikumiseks.

**Lennuvälja ja kopteriväljaku ehitamine eeldab detailplaneeringu olemasolu.**

Lennuvälja, kopteriväljakut või maapinnast üle **45 meetri** kõrgused ehitist hõlmavad detailplaneeringud peab kohalik omavalitsus kooskõlastama Lennuametiga. Lennuametil on õigus enne detailplaneeringu kooskõlastamist teha detailplaneeringule aeronavigatsiooni, lennuliikluse ja lennuohutuse ekspertiis.

Lennuväljale ja kopteriväljakule või maapinnast üle **100 meetri** kõrgusega ehitisele võib kasutusloa väljastada ainult Lennuameti kirjaliku nõusoleku korral. Lennuametil on õigus teha enne kirjaliku nõusoleku andmist ehitisele lennuohutuse ekspertiis.

Lennuametiga tuleb kooskõlastada ka selliste ehitiste, mis eraldavad märgatavates kogustes gaasi, suitsu, veeauru või halvendavad mingil muul viisil nähtavust lennuvälja lähiümbruses, ehitusprojektid ja lennuvälja lähiümbruses asuvate:

- prügimägede;
- loomafarmide;

- kala- ja lihatöötlemisettevõtete ehitusprojektid.

#### 4.10 Sadamaga seotud piirangud

Alus: *Sadamaseadus* (RT I 1997, 77, 1315; 1999, 88, 805; 2001, 88, 531; 2002, 1, 1; 42, 267; 58, 363; 61, 375; 63, 387);  
Majandus- ja kommunikatsiooniministri 02.12.2002. a, määrus nr 19, *Laevadelt pilsivee, fekaalvee, prügi ja muude saasteainete vastuvõtmise kord* (RTL 2002, 137, 2012);  
Teede- ja sideministri 26.02.1998. a, määrus nr 8, *Tallinna sadamate ja sadamakohtade nimede kinnitamine* (RTL 1998, 82/83, 350).

**Sadam** on laevanduslikuks ja kaubanduslikuks tegevuseks, laevaremondiks või harrastuslikuks laevasõiduks või muuks merendusalasaks tegevuseks kohandatud piiritletud alal asuv hoonete ja rajatiste kompleks koos selle juurde kuuluva akvatooriumiga.

**Sadamaala** on sadama funktsionaalseks tegevuseks kasutatav maa ja akvatoorium koos sinna juurde kuuluvate kaide, lainemurdjate, kaldatammide, sadama piiridesse jäävate sisse- ja väljasõiduteedega, mida kasutatakse laevade ja kauba töötlemiseks, reisijate teenindamiseks ning muuks laevaliiklusega seotud tegevuseks.

Sadamad jagunevad:

- kaubandusliku meresõidu ülesannetega sadam;
- riigikaitse ülesannetega sadam.

Sadama valdaja on kohustatud tagama:

- hüdrotehniliste ehitiste korrashoiu sadamaalal;
- navigatsioonimärkide paigaldamise ja korrashoiu sadamaalal ning väljaspool seda nende märkide osas, mis teenindavad ainult vastavat sadamat;
- deklareeritud sügavused sadama akvatooriumil ja sissesõiduteel vastavalt sügavuste mõõtkavalisele kaardile;
- kontrolli ohtlike kaupade sadamasse sisseveo, ladustamise, hoiustamise ja ümberlaadimise üle;
- sadamaalal puhtuse ja korra ning tuleohutus- ja keskkonnanõuete täitmise.

Sadama valdaja korraldab sadama sissesõidutee ja akvatooriumi rekonstrueerimist, jälgib deklareeritud andmete õigsust ning vastutab deklareeritud andmete õigsuse eest.

Sadama valdaja korraldab reostuse kõrvaldamise operatsioone sadamaalal, informeerides olukorrast Keskkonnaministeeriumi ning kooskõlastades oma tegevuse asukohajärgse tuletõrje- ja päästeasutusega.

Sadama valdaja on kohustatud korraldama järgmiste laevaheitmete vastuvõtu:

- õlijäätmetena masinaruumi pilsivesi;

- masinaruumist või veomahutist pärit õlijäätmed;
- lastijäätmed, mis sisaldavad Majandus- ja kommunikatsiooniministri 02.12.2002. a määrus nr 19 lisa 2 nimistus olevat saasteainet;
- prügi;
- fekaalvesi.

#### 4.11 Liinikoridorid kinnisasjal

Alus: *Asjaõigusseadus* (RT I 1993, 39, 590; 1999, 44, 509; 2001, 34, 185; 52, 303; 93, 565; 2002, 47, 297; 53, 336; 99, 579; 2003, 13, 64; 17, 95).

Omanik peab lubama paigutada oma kinnisasjale maapinnal, maapõues ja õhuruumis tehnovõrke ja -rajatise (tehnorajatise), kui nende ehitamine ei ole kinnisasja kasutamata võimalik või kui nende ehitamine teises kohas põhjustab ülemääraseid kulutusi. Samuti peab omanik lubama teostada oma kinnisasjal seaduslikul alusel paikneva tehnorajatise teenindamiseks vajalikke töid. Avariitöid võib teha omanikuga eelnevalt kokku leppimata.

Teisele isikule kuuluval kinnisasjal paiknevad tehnorajatised ei ole kinnisasja olulised osad.

Liiniservituut annab õiguse juhtida läbi võõra kinnisasja oma kinnisasjale gaasi-, elektri-, side- ja muid liine.

#### 4.12 Telekommunikatsiooni liinirajatise kaitsevöönd

Alus: *Telekommunikatsiooniseadus* (RT I 2000, 18, 116; 78, 495; 2001, 23, 125; 53, 310; 2002, 47, 297; 61, 375; 63, 387; 99, 580; 2003, 23, 136);  
Teede- ja sideministri 21.12.2000. a määrus nr 122, *Liinirajatise märgistamise nõuded ja kaitsevööndis tegutsemise eeskiri* (RTL 2001, 1, 9);  
Majandus- ja kommunikatsiooniministri 02.12.2002. a, määrus nr 18, *Navigatsioonimärgistuse kavandamise, rajamise, rekonstrueerimise, paigaldamise, järelevalve ja märgistusest teavitamise nõuded ning kord* (RTL 2002, 137, 2011).

Telekommunikatsiooniteenus seisneb signaalide edastamises või suunamises telekommunikatsioonivõrgus ning ühenduste loomises telekommunikatsioonivõrgu lõpp-punktide vahel.

Telekommunikatsiooni liinirajatis on maapinna või veekogu põhjaga püsivalt ühendatud telekommunikatsioonivõrgu osa, milleks on kaabli-tunnel või -kanalisatsioon või postidele paigutatud kaablite või juhtmete kogum. Liinirajatiseks on ka raadiosidemast.

Liinirajatise kaitsevöönd on ala, mis on määratletud liinirajatise keskjoonest mõlemal pool kindlaksmääratud kaugusel asuva liinirajatisega paral-

leelse mõttelise joonega või raadiomasti keskpunkti ümbritseva kindlaks-määratud raadiusega mõttelise ringjoonega.

Liinirajatiste kaitsevööndi mõõtmed on:

- maismaal – **2 meetrit** mõlemal pool liinirajatise keskjoont või raadiomasti puhul selle kõrgusega ekvivalentse raadiusega maapinnal meetrites;
- siseveekogudel – **100 meetri** laiune veeruumi osa kummalgi pool kaablit, hõlmates kogu sügavuse veepinnast põhjani;
- merel – **0,25 meremiili** laiune veeruumi osa kummalgi pool kaablit, hõlmates kogu sügavuse veepinnast põhjani.

Liinirajatise kaitsevööndis peab kinnisasja omanik või valdaja või seal tegutsev isik kinni pidama järgmistest kitsendustest:

- liinirajatise kaitsevööndis on keelatud tõkestada juurdepääsu liinirajatiseni, ladustada jäätmeid, tuleohtlikke materjale ja aineid, teha tuld, põhjustada oma tegevusega liinirajatise saastamist ja korrosiooni;
- veekogus paikneva liinirajatise kaitsevööndis on keelatud teha süvendustöid, veesõidukiga ankrusse heita, liikuda heidetud ankru, kettide, logide, traalide ja võrkudega.

Liinirajatise kaitsevööndis on ilma liinirajatise omaniku loata keelatud:

- ehitada, rekonstrueerida või lammutada hooneid ja rajatisi, teha mis tahes mäe-, laadimis-, süvendus-, lõhkamis-, ülejutus-, niisutus- ja maaparandustöid, istutada ja langetada puud ja põõsaid;
- õhuliinina rajatud liinirajatise puhul sõita masinate ja mehhanismidega, mille üldkõrgus maapinnast koos veosega või ilma on üle 4,5 m;
- pinnases paikneva liinirajatise puhul töötada löökmehhanismidega, planeerida pinnast, teha mullatöid sügavamal kui 0,3 m, künnaval maal sügavamal kui 0,45 m ning ladustada ja teisaldada raskusi;
- veekogus paikneva liinirajatise puhul paigaldada veesõidukite liiklustähiseid ja poisid ning lõhata ja varuda jääd.

Liinirajatise kaitsevööndis on liinirajatise omaniku loata keelatud iga-sugune tegevus, mis võib ohustada liinirajatist. Liinirajatise kaitsevööndis kasvavate puude okste lõikamise kohustus on maavaldajal, kelle maa peal need puud kasvavad. Sellega seotud kulud kannab liinirajatise omanik, kui tema ja maavaldaja ei ole kokku leppinud teisiti.

Navigatsioonimärgistus jaguneb püsimärgistuseks, mis koosneb staatio-naarsetest rajatistest (tuletornid, tulepaagid ja päevamärgid), ja ujumärgistuseks, mis paigaldatakse veeteedele ja navigatsiooniohtude tähis-tamiseks (tulepoid, poid ja toodrid).

Sadama ning selle sissesõidutee navigatsioonimärgistuse kavandamise, rajamise, rekonstrueerimise (tulenevalt sadama vajadusest või muutunud meresõiduohutuse tagamise nõuetest), paigaldamise ja hooldamise korraldamine on sadama valdaja kohustus.

Sadama valdaja peab navigatsioonimärgistuse rajamise või rekonstrueerimise kooskõlastama *Veeteede Ametiga*, esitades selleks vastava taotluse ja navigatsioonimärgistuse projekti või navigatsioonimärgistuse rekonstrueerimise projekti.

#### 4.13 Elektripaigaldise kaitsevöönd

Alus: *Elektriohutuseseadus* (RT I 2002, 49, 310; 110, 659);  
Vabariigi Valitsuse 02.07.2002. a, määrus nr 211, *Elektripaigaldise kaitsevööndi ulatus* (RT I 2002, 58, 366);  
*Energiaseadus* (RT I 1997, 52, 833; 2001, 52, 303; 88, 531; 93, 565; 2002, 25, 145; 41, 251; 49, 311; 63, 387; 82, 482).

Elektripaigaldise kaitsevöönd on elektripaigaldist, kui see on iseseisev ehitis, ümbritsev maa-ala, õhuruum või veekogu, kus ohutuse tagamise vajadusest lähtudes kitsendatakse kinnisasja kasutamist.

Elektripaigaldise kaitsevööndis on keelatud tõkestada juurdepääsu elektripaigaldisele, ladustada jäätmeid, tuleohtlikke materjale ja aineid, teha tuld, põhjustada oma tegevusega elektripaigaldise saastamist ja korrosiooni ning korraldada massiüritusi, kui tegemist on üle 1000-voldise nimipingega elektripaigaldisega.

Elektripaigaldise omaniku loata on keelatud:

- elektripaigaldise kaitsevööndis ehitada, teha mis tahes mäe-, laadimis-, süvendus-, lõhkamis-, üleujutus-, niisutus- ja maaparandustöid, istutada ning langetada puid ja põõsaid;
- elektri-veekaabelliinide kaitsevööndis teha süvendustöid, veesõidukiga ankrusse heita, liikuda heidetud ankru, kettide, logide, traalide ja võrkudega;
- elektri-veekaabelliinide kaitsevööndis paigaldada veesõidukite liiklustähiseid ja poisid ning lõhata ja varuda jääd;
- elektri-õhuliinide kaitsevööndis sõita masinate ja mehhanismidega, mille üldkõrgus maapinnast koos veosega või ilma selleta on üle 4,5 meetri;
- üle 1000-voldise nimipingega elektri-õhuliinide kaitsevööndis ehitada piirdeid ja traattarasid ning rajada loomade joogikohti;
- elektri-maakaabelliinide kaitsevööndis töötada löökmehhanismidega, tasandada pinnast, teha mullatöid sügavamal kui 0,3 meetrit, küntaval maal sügavamal kui 0,45 meetrit ning ladustada ja teisaldada raskusi.

Elektripaigaldise kaitsevööndi ulatuse kehtestab Vabariigi Valitsus, (*Elektripaigaldise kaitsevööndi ulatus*, RT I 2002, 58, 366) tulenevalt elektripaigaldise ohutusest, pingest, võimsusest ja asukohast.

**Õhuliini kaitsevöönd** on maa-ala ja õhuruum, mida piiravad mõlemal pool piki liini telge paiknevad mõttelised vertikaaltasandid, ning mille ulatus:

- alla 1 kV pingega liinide korral on **2 meetrit**;

- kuni 20 kV pingega liinide korral on **10 meetrit**;
- 35–110 kV pingega liinide korral on **25 meetrit**;
- 220–330 kV pingega liinide korral on **40 meetrit**.

**Maakaabelliini maa-ala kaitsevöönd** on piki kaabelliini kulgev ala, mida mõlemalt poolt piiravad liini äärmistest kaablitest **1 meetri** kaugusel paiknevad mõttelised vertikaaltasandid.

**Veekaabelliini kaitsevöönd** on piki kaabelliini kulgev veepinnast põhjani ulatuv veeruum, mida mõlemalt poolt piiravad liini äärmistest kaablitest meres ja järvedes **100 meetri** kaugusel ning jõgedes **50 meetri** kaugusel paiknevad mõttelised vertikaaltasandid.

**Laevatatavate siseveekogude veepinna kohal asuva õhuliini kaitsevöönd** on piki liini kulgev õhuruum, mida mõlemalt poolt liini piiravad liini äärmistest hälbimatus asendis juhtmetest **100 meetri** kaugusel paiknevad mõttelised vertikaaltasandid.

**Alajaamade ja jaotusseadmete kaitsevöönd.** Alajaamade ja jaotusseadmete ümber ulatub kaitsevöönd **2 meetri** kaugusele piirdeaiast, seinast või nende puudumisel seadmest.

#### 4.14 Gaasipaigaldise kaitsevöönd

Alus: *Küttegaasi ohutuse seadus* (RT I 2002, 49, 311);  
 Vabariigi Valitsuse 02.07.2002. a, määrus nr 212, *Gaasipaigaldise kaitsevööndi ja D-kategooria gaasipaigaldise hooldusriiba ulatus* (RT I 2002, 58, 367);  
*Energiaseadus* (RT I 1997, 52, 833; 2001, 52, 303; 88, 531; 93, 565; 2002, 25, 145; 41, 251; 49, 311; 63, 387; 82, 482).

Gaasipaigaldised jaotuvad tööõhust lähtuvalt järgmistesse kategooriatesse:

- **A-kategooria** – gaasipaigaldised tööõhuga kuni 0,1 baari (kaasa arvatud);
- **B-kategooria** – gaasipaigaldised tööõhuga üle 0,1 baari kuni 5 baari (kaasa arvatud);
- **C-kategooria** – gaasipaigaldised tööõhuga üle 5 baari kuni 16 baari (kaasa arvatud);
- **D-kategooria** – gaasipaigaldised tööõhuga üle 16 baari.

Gaasipaigaldise kaitsevöönd on gaasipaigaldist, kui see on iseseisev ehitis, ümbritsev maa-ala, õhuruum või veekogu, kus tulenevalt ohutuse tagamise vajadusest kitsendatakse kinnisasja omaniku või valdaja tegevust.

Gaasipaigaldise kaitsevööndis peab kinnisasja omanik või valdaja kinni pidama järgmistest kitsendustest:

- gaasipaigaldise kaitsevööndis on keelatud teha tuld, teostada lõhke- töid, ladustada kemikaale, jäätmeid ja väetisi;



- gaasipaigaldise kaitsevööndis on keelatud ehitada ehitisi, välja arvatud ajutisi ehitisi ja gaasipaigaldise omaniku väljastatud tehnilistele tingimustele vastavaid ehitisi;
- A-, B- ja C-kategooria gaasipaigaldise kaitsevööndis ning D-kategooria gaasipaigaldise hooldusribas (kuni kuue meetri laiune maa-riba piki gaasitorustiku telge) on keelatud istutada puid ja põõsaid ning ladustada materjale;
- C- ja D-kategooria gaasipaigaldise kaitsevööndis on keelatud parkida mehhanisme ja masinaid;
- gaasipaigaldise kaitsevööndis on keelatud gaasipaigaldise omaniku loata teha puurimis- ja kaevetöid, metsariiet ning metsaveoülesõite;
- veekogus asuva gaasipaigaldise kaitsevööndis on keelatud teha süvendustöid, heita veesõidukiga ankrusse, liikuda heidetud ankru, kettide, logide, traalide ja võrkudega.

Gaasipaigaldise kaitsevööndi ja D-kategooria gaasipaigaldise hooldusriba ulatuse kehtestab Vabariigi Valitsus (*Gaasipaigaldise kaitsevööndi ja D-kategooria gaasipaigaldise hooldusriba ulatus*, RT I 2002, 58, 367) tulevalt gaasipaigaldise ohutusest, survest, võimsusest ja asukohast.

**Gaasipaigaldise maapealsete ja maa-aluste torustike kaitsevööndid.** Gaasipaigaldise torustiku maa peale ja maa alla paigaldamisel on kaitsevööndi ulatus:

- A- ja B-kategooria gaasipaigaldiste korral, sõltumata torustiku läbimõõdust, **1 meeter**;
- C-kategooria gaasipaigaldiste korral, sõltumata torustiku läbimõõdust, **2 meetrit**;
- D-kategooria gaasipaigaldiste alla 200 mm läbimõõduga torustiku korral **3 meetrit**;
- D-kategooria gaasipaigaldiste 200–500 mm läbimõõduga torustiku korral **5 meetrit**;
- D-kategooria gaasipaigaldiste üle 500 mm läbimõõduga torustiku korral **10 meetrit**.

**Gaasipaigaldise veealuste torustike kaitsevöönd.** Gaasipaigaldise torustiku vee alla paigaldamisel on kaitsevööndi ulatus *Gaasipaigaldise maapealsete ja maa-aluste torustike kaitsevööndites* toodud kaitsevööndi ulatustest **kaks korda laiem**.

**Paralleeltorustike kaitsevöönd.** Kõrvuti asetsevate C- ja D-kategooria torustike vahele jäävad kaitsevööndid võivad olla *Gaasipaigaldise maapealsete ja maa-aluste torustike kaitsevööndites* toodud kaitsevööndi ulatustest kuni **1,5 korda laiemad**, et vältida torustike vahele kaitsevöönditega katmata maa-ala teket.

**Gaasitorustiku juurde kuuluvate gaasipaigaldiste kaitsevöönd.** Gaasitorustiku juurde kuuluvate gaasipaigaldiste (gaasijaotus-, gaasimõõte- ja gaasireguleerjaam) kaitsevööndi ulatus on:

- A- ja B-kategooria gaasipaigaldiste korral **1 meeter**;
- C-kategooria gaasipaigaldiste korral **2 meetrit**;

- D-kategooria gaasipaigaldiste korral **10 meetrit**.

**D-kategooria gaasipaigaldise hooldusriba.** D-kategooria gaasipaigaldise hooldusriba laius on **6 meetrit**.

#### 4.15 Surveseadme kaitsevöönd

Alus: *Surveseadme ohutuse seadus* (RT I 2002, 49, 309);  
 Vabariigi Valitsuse 02.07.2002. a, määrus nr 213, *Surveseadme kaitsevööndi ulatus* (RT I 2002, 58, 368);  
*Energiaseadus* (RT I 1997, 52, 833; 2001, 52, 303; 88, 531; 93, 565; 2002, 25, 145; 41, 251; 49, 311; 63, 387; 82, 482).

Surveseadmed ja surveseadmestikud jaotatakse järgmistesse liikidesse:

- **I liik** – surveseadmed, milles on ette nähtud suurema kui 0,5-baarise rõhu tekkimine;
- **II liik** – seeriaviisiliselt valmistatavad lihtsad surveanumad, välja arvatud tulekustutid;
- **III liik** – transporditavad surveseadmed, välja arvatud aerosooliballoonid ja hingamisaparaatide gaasiballoonid;
- **IV liik** – aerosooliballoonid, välja arvatud aerosooliballoonid, mille maht on väiksem kui 50 milliliitrit, metallist aerosooliballoonid, mille maht on suurem kui 1000 milliliitrit, kaitsva kattega klaasist või mitteküllustuvast plastist aerosooliballoonid, mille maht on suurem kui 220 milliliitrit, ja kaitsva katteta klaasist või küllustuvast plastist aerosooliballoonid, mille maht on suurem kui 150 milliliitrit;
- **V liik** – plahvatus- või tuleohtliku, väga tuleohtliku, eriti tuleohtliku, mürgise või väga mürgise vedeliku anumad ja torustikud, milles rõhu tekitab vedelikusamba kõrgus või hüdrauliline löök, samuti muud surveseadmed, mis ei kuulu I–IV liiki.

Surveseadme kaitsevöönd on surveseadet, kui see on iseseisev ehitis, ümbritsev maa-ala, õhuruum või veekogu, kus ohutuse tagamise vajadusest lähtudes kitsendatakse kinnisasja kasutamist.

Surveseadme kaitsevööndis peab hoiduma tegevustest, mis võivad kahjustada surveseadet, sealhulgas ei tohi:

- tõkestada juurdepääsu surveseadmele, ladustada jäätmeid, kemikaale või väetisi, istutada puid ja põõsaid;
- surveseadme omaniku loata teha lõhkamis-, puurimis- ja kaevetöid, samuti üleujutus-, niisutus- ja maaparandustöid, ladustada ja teisaldada raskusi ning organiseerida ülesõite;
- surveseadme omaniku loata ehitada hooneid ja rajatisi, mis ei ole ajutised, samuti ehitada kinnisasja omaniku või valdaja ehitist läbivas surveseadme kaitsevööndis.

Surveseadme kaitsevööndi ulatuse kehtestab Vabariigi Valitsus (*Surveseadme kaitsevööndi ulatus*, RT I 2002, 58, 368) tulenevalt surveseadme ohutasemest, survest ja asukohast.

**Maa-aluste soojustorustike kaitsevöönd.** Maa-aluste soojustorustike, mida mõlemal pool torustikke piiravad äärmise torustiku isolatsiooni välispinnast järgmistel kaugustel asuvad mõttelised vertikaaltasandid ja horisontaaltasand, kaitsevööndi ulatus on:

- alla 200 mm läbimõõduga torustiku korral **2 meetrit**;
- 200 mm ja suurema läbimõõduga torustiku korral **3 meetrit**.

**Maapealsete soojustorustike kaitsevöönd.** Maapealsete soojustorustike, mida mõlemal pool torustikke piiravad äärmise torustiku isolatsiooni välispinnast järgmistel kaugustel asuvad mõttelised vertikaaltasandid, kaitsevööndi ulatus:

- aurutorustikul töörohul üle 16 baari on **10 meetrit**;
- aurutorustikul töörohul 16 baari ja alla selle on **5 meetrit**;
- veetorustikul töörohul üle 6 baari on **5 meetrit**;
- veetorustikul töörohul 6 baari ja alla selle on **2 meetrit**.

**Kaugküttevõrgu juurde kuuluvate rajatiste ja hoonete kaitsevöönd.** Kaugküttevõrgu juurde kuuluvate dreanažitorude, jaotuskambrite, pumbamajade, mõõtesõlmede ning reguleerpunktide rajatiste ja hoonete kaitsevöönd on maa-ala ja õhuruum, mis asub välisseina äärmistest punktidest **2 meetri** kaugusel paiknevate mõtteliste vertikaalide vahel.

**Kommunikatsioonide (kanalisatsioon, vesi, side, gaas, elekter jne) kaitsevöönd.** Kanalisatsiooni-, vee-, side- ja gaasitrasside ning elektri-kaablite ja teiste kommunikatsioonide rajamisel kaugküttevõrgu kaitsevööndisse on vähimad kaugused kaugküttetorustiku välispinnast kommunikatsiooni välispinnani:

- ristumisel **0,2 meetrit**;
- paralleelsel kulgemisel **1 meeter**.

Kaugküttevõrgu kaitsevööndis on keelatud tõkestada juurdepääsu kaugküttevõrgule, rajada alalisi ehitisi, ladustada jäätmeid, kemikaale või väetisi, istutada puid ja põõsaid ning teha muid tegevusi, mis võivad kahjustada kaugküttevõrgu konstruktsioone;

Kaugküttevõrgu kaitsevööndis on keelatud ilma võrguettevõtja loata teha lõhkamis-, puurimis- ja kaevetöid, samuti üleujutus-, niisutus- ja maa-parandustöid, paigaldada täiendavaid kommunikatsioone, teha ehitustöid, püstitada ajutisi ehitisi, rajada parkimisplatse, ladustada ja teisaldada materjale, organiseerida ülesõite, paigaldada kinnisasja omaniku või valdaja ehitust läbivates kaugküttevõrgu tehnilistes koridorides täiendavaid kommunikatsioone ja teha ümberehitusi.

#### 4.16 Kanalisatsiooniehitiste veekaitseõuded ja pumplate kujad

Alus: *Veeseadus* (RT I 1994, 40, 655; 1996, 13, 240; 1998, 2, 47; 61, 987; 1999, 10, 155; 54, 583; 95, 843; 2001, 7, 19; 24, 133; 42, 234; 50, 283; 94, 577; 2002, 1, 1; 61, 375; 63, 387; 2003, 13, 64; 26, 156);

*Ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni seadus* (RT I 1999, 25, 363; 2000, 39, 238; 102, 670; 2001, 102, 668; 2002, 41, 251; 61, 375; 63, 387; 2003, 13, 64);

Vabariigi Valitsuse 16.05.2001. a, määrus nr 171, *Kanalisatsiooniehitiste veekaitsenõuded* (RT I 2001, 47, 261);

Tallinna Linnavolikogu 26.08.1999. a, määrus nr 25, *Tallinna ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni kasutamise eeskiri* (KO 1999, 27, 335; 2000, 56, 858; 95, 1366; 2002, 57, 1250).

Määrusega *Kanalisatsiooniehitiste veekaitsenõuded* kehtestatakse reovee kogumiseks, puhastamiseks või suublasse juhtimiseks rajatud kanalisatsioonitorustiku, reoveepuhasti (välja arvatud kohtpuhasti ehk reovee eelpuhasti), pumpla või muu reovee kogumise, puhastamise ja heitvee suublasse juhtimisega seotud hoone või rajatise veekaitsenõuded.

Reoveepuhastid jagunevad:

- suurteks reoveepuhastiteks ehk suurpuhastiteks, mille jõudlus on üle 2000 inimekvivalendi (edaspidi *ie*);
- väikesteks reoveepuhastiteks ehk väikepuhastiteks, mille jõudlus on kuni 2000 *ie*;
- omapuhastiteks üksikmajapidamise reovee puhastamiseks.

Inimekvivalendiks loetakse ühe inimese põhjustatud keskmise ööpäevase tingliku veereostuskoormuse ühikut. Biokeemilise hapnikutarbe (BHT<sub>7</sub>) kaudu väljendatud inimekvivalendi väärtus on 60 g hapnikku ööpäevas.

Kuja *Kanalisatsiooniehitiste veekaitsenõuete* määruse tähenduses on kanalisatsiooniehitise, torustik välja arvatud, lubatud kõige väiksem kaugus tsiviilhoonest või joogivee salvkaevust. Kuja ulatus sõltub suublaks olevast pinnasest ja selle omadustest, reoveepuhasti jõudlusest, reovee puhastamise viisist ja reoveepumplasse juhitava reovee vooluhulgast.

Reoveepuhasti asukoha valikul tuleb arvestada:

- et reoveepuhasti paikneks kohas, kus reoveepuhasti avarii korral reovesi ei ohusta põhjaveet;
- et reoveepuhasti jääks asulast valdavate tuulte suhtes allatuult;
- et reoveepuhasti paikneks kohas, mida ei ohusta üleujutused;
- olemasolevat kanalisatsiooni ja selle seisundit;
- maa-ala ehitus- ja hüdrogeoloogilisi tingimusi;
- määruse §-des 5–9 kujade suhtes sätestatud nõudeid.

**Väike- ja suurpuhastite kujad** on antud tabelis 12.

Tabel 12. Väike- ja suurpuhastite nõutavad kujad sõltuvalt reovee puhastamise viisist ja reoveepuhasti jõudlusest

| Reovee puhastamisviis      | Kuja (meetrites)          |                          |                  |                     |
|----------------------------|---------------------------|--------------------------|------------------|---------------------|
|                            | Väikepuhasti jõudlus (ie) | Suurpuhasti jõudlus (ie) |                  |                     |
|                            |                           | Kuni 2000 ie             | 2000 – 10 000 ie | 10 000 – 100 000 ie |
| 1. Reoveesettetahendus- ja | 100                       | 150                      | 200              | 300                 |

|  |     |     |     |     |
|--|-----|-----|-----|-----|
| kompostimisväljakutega mehaaniline või bioloogiline reoveepuhasti või eraldi paiknevad reoveesettetahendus- ja kompostimisväljakud |     |     |     |     |
| 2. Mehaaniline või bioloogiline reoveepuhasti, kus reoveesetet käideldakse kinnises hoones   | 50  | 100 | 150 | 200 |
| 3. Biotiik, tehismärgala, avaveeline taimestikpuhasti  | 100 | 200 | 500 | 800 |

**Ühiskanalisatsiooni reoveepumpla kuja** ulatus sõltub reoveepumplasse juhitava reovee vooluhulgast. Kui vooluhulk on kuni 10 m<sup>3</sup>/d, peab kuja olema **10 meetrit**; kui vooluhulk on üle 10 m<sup>3</sup>/d, peab kuja olema **20 meetrit**.

**Purgimissõlme kuja** peab olema **30 meetrit**.

#### 4.17 Välisõhu saastekaitse

Alus: *Välisõhu kaitse seadus* (RT I 1998, 41/42, 624; 1999, 10, 155; 95, 843; 2001, 50, 283; 2002, 61, 375; 63, 387);  
Sotsiaalministri 18.09.2000. a, määrus nr 59, *Paikse saasteallika sanitaarkaitseala eritingimused* (RTL 2000, 103, 1617).

Saasteallikas on saasteaineid välisõhku suunav või eraldav objekt. Saasteallikad jagunevad paikseteks ja liikuvateks saasteallikateks. Paikne saasteallikas on püsiva asukohaga saasteallikas. Liikuv saasteallikas on mootorsõiduk või liikurmasin, mis kasutab gaasilist, vedelat või tahket kütust.

Paikse saasteallika valdajale annab saasteloa saasteallika asukohajärgne keskkonnateenistus, kui saasteainete väljumiskõrgus on **kuni 100 meetrit** maapinnast ning Keskkonnaministeerium, kui saasteainete väljumiskõrgus vähemalt ühest saasteallika valdaja valduses olevast saasteallikast on **üle 100 meetri** maapinnast.

Välisõhu saastamise all mõistetakse saasteallikast tingitud saasteainete sisaldust välisõhus, mis tulenevad mitteioniseerivast kiirgusest, müra, vibratsioonist, infra- ja ultrahelist. Paikse saasteallika valdaja peab kavandama meetmeid välisõhku eralduvate saasteainete koguste piiramiseks, et vähendada saastetaset ebasoodsate ilmastikutingimuste puhul.

Paikse saasteallika valdaja kohustused välisõhu kvaliteedi jälgimiseks saasteallika mõjupiirkonnas ja nende andmete esitamise kord välisõhu kvaliteedi riiklikku seiret korraldavale isikule määratakse saasteloa. Saasteallika valdaja on kohustatud otsekohe teatama saasteloa väljaandjale ja asukohajärgsele omavalitsusele kõigist muudatustest tootmises või tehnoloogias, mis suurendavad saasteainete heitkoguseid või halvendavad oluliselt nende hajumistingimusi.

Paikse saasteallika valdaja peab kavandama meetmeid välisõhku eralduvate saasteainete koguste piiramiseks, et vähendada saastetaset ebasoodsate ilmastikutingimuste puhul. Korralduse saasteainete eraldumise piiramiseks annab omavalitsus.

Kui saasteallika valdajal on tehnilistel või majanduslikel põhjustel võimatu vältida saastetaseme piirväärtuse ületamist väljaspool oma territooriumi, võib ta taotleda sanitaarkaitseala moodustamist saasteallika ümber. Sanitaarkaitseala on maa-ala saasteallika ümber, mille piires kehtivad eritingimused ning mille kohal olevas õhus võib saastetaseme piirväärtust ületada.

Sanitaarkaitseala piirid määrab omavalitsus kokkuleppel saasteallikaga piirnevate maavaldajatega. Sanitaarkaitsealale ei projekteerita ega rajata elamuid, puhke-, spordi-, laste-, õppe-, tervishoiu- ja hoolekandehitisi. Sanitaarkaitseala ei kasutata puhkealana, seal ei korraldata spordiüritusi ega muid inimeste massilise kogunemisega seotud üritusi või tegevust.

Objekti valdaja on kohustatud rakendama abinõusid, vältimaks:

- tolmu ja prahi levikut tänavatelt ja teedelt;
- tolmu ja prahi levikut puistematerjalide veovahenditelt ja ladustamiskohtadelt;
- välisõhu saastamist töötava mootoriga seisva mootorsõiduki ja liikurmasina poolt, kui see ei ole tingitud liikluskorraldusest.

Saasteainete välisõhku eraldumist vähendavad abinõud ei tohi kaasa tuua mulla, vee ja muude loodusobjektide saastamist.

#### 4.18 Tuleohutusnõuded

Alus: Siseministri 8.09.2000. a, määrus nr 55, *Tuleohutuse üldnõuded* (RTL 2000, 99, 1559);  
*Ehitiste tuleohutus. Osa 1. Üldeeskiri*, EPN 10.1 (ET-1 0109-0235);  
*Ehitiste tuleohutus. Osa 1. Üldeeskiri Abimaterjal EPN 10.1 kasutajale EPN 10.1/AM –1* (ET-2 0109-0306).

Vastutus tuleohutusnõuete täitmise eest krundil lasub selle omanikul ja valdajal. Territooriumi sõidutee, juurdepääs ehitisele ja ladustatud materjalile ning tuletõrje-veevõtukohtadele hoitakse vaba ning aastaringselt kasutamiskõlblikus seisukorras. Objekti territoorium tuleb hoida alaliselt puhas põlevmaterjali jäätmetest. Territooriumi puhastamise sageduse kehtestab objekti valdaja. Põlevmaterjali jäätmeid kogutakse ja hoitakse selleks määratud kohas või taaras. Põlevmaterjali taaras hoidmisel selle kaas või kork suletakse. Jäätmete hoiukoht peab paiknema põlevmaterjalist või süttiva pinnakihi ehitisest või mis tahes tulepüsivusega ehitise välisseinas olevast ukse-, akna- või muust avast vähemalt **2 meetri** kaugusel.

Tee või läbisõidukoha sulgemisel remondiks või muuks otstarbeks, kui see takistab tuletõrje- ja päästetehnika läbisõitu, rajatakse viivitamatult

muu läbipääs suletavasse lõiku või seatakse üles ümbersõiduvõimalust näitav viit. Linna või muu tiheasustusega kohas tänava läbisõiduks sulgemisel rohkem kui üheks ööpäevaks informeerib tänava sulgemisloa saanud isik sellest viivitamatult häirekeskust.

Territooriumi osa, kus on võimalik põlevgaasi, -auru või -tolmu kogunemine, tähistatakse tuleohutusmärgiga.

Suitsetada tule- või plahvatusohtliku protsessiga territooriumi osal on lubatud ainult selleks eraldatud, sisustatud ja tähistatud kohas.

Territooriumil ei tohi:

- ladustada ehitiste vahelisse tuleohutuskuja alasse mis tahes põlevmaterjali, põlevpakendis seadet või -taarat ning parkida mootorsõidukit või muud tehnikat;
- rajada ehitist ilma kehtestatud korras heakskiidetud ehitusprojektita;
- sõita sädemepüüdjate mootorsõidukiga põlevvedeliku või -gaasi või muu kergestisüttiva materjali kasutamise- ja hoiukohta või -ruumi;
- teostada tule- ja plahvatusohtlikku protsessi väljaspool selleks otstarbeks seadistatud kohta;
- remontida põlevvedeliku või -gaasiga täidetud torustikku või seadet;
- ladustada põlevmaterjali vahetult isoleerimata juhtmetega elektriõhuliini alla või lähemale kui 2 m objekti territooriumi välispiirist;
- valada põlevvedelikku ja oksüdeerijat maha või kanalisatsiooni-võrku;
- tankida mootorsõidukit vahetult selle hoiukohas;
- põletada kulu, välja arvatud Keskkonnaministri 15.06.1998. a määruses nr 46 *Metsa ja muu taimestikuga kaetud alade tuleohutusnõuete kinnitamine* (RTL 1998, 216/217, 854) kehtestatud juhtudel ja korras.

Tulemüürist või muust tuletõkketarindist mis tahes kommunikatsiooni läbiviigukoht täidetakse kogu tarindi paksuses mittepõleva materjaliga, mis ei vähenda tarindi tulepüsivusaega. Kelder ja pööning hoitakse korras ja puhas põlevmaterjali jäätmetest, nende ukseid lukustatakse ning aknad klaasitakse ja suletakse. Ehitises on keelatud muuta ehitise või ruumi kasutusotstarvet, seda rekonstrueerida, ümber planeerida, kapitaalselt remontida või tehniliselt ümber seadistada ilma kehtestatud korras heakskiidetud ehitusprojektita.

Tulekahju tekkimisel tuleb tagada inimeste ohutus ja nende kiire evakueerimine või päästmine ohustatud alast.

Tule leviku takistamiseks põlevalt hoonelt teistele hoonetele eraldatakse hooned üksteisest tuleohutuskujadega.

Tabel 13. Ehitistevahelised minimaalsed tuleohutuskujad.

| Ehitise tulepüsivusklass | TP1 | TP 2 ja TP3 |
|--------------------------|-----|-------------|
| TP1                      | 6 m | 8 m         |
| TP2 ja TP3               | 8 m | 10 m        |

*Märkused:* Kui hoone loetakse kuuluvaks kolmandasse tuleohutusklassi (vt EPN 10.2), tuleb tuleohutuskuja sellest hoonest suurendada 50% võrra; Tulemüüri olemasolul tuleohutuskuja ei normeerita.

Tulepüsivusklassi TP1 kuuluv ehitis tuleb püstitada kinnistu piirist vähemalt **3 meetri** ja klassidesse TP2 või TP3 kuuluv ehitis vähemalt **5 meetri** kaugusele.

#### 4.19 Müranormid

Alus: Sotsiaalministri 04.03.2002. a, määrus nr 42, *Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid* (RTL 2002, 38, 511); Vabariigi Valitsuse 26.01.1999. a, määrus nr 38, *Eluruumidele esitatavad nõuded* (RT I 1999, 9, 138; 2000, 66, 427; 2001, 67, 403; 97, 613).

Müra normtasemete kehtestamisel lähtutakse:

- päevasest (7.00–23.00) ja öisest (23.00–7.00) ajavahemikust;
- müraallikast: auto-, raudtee- ja lennuliiklus, veesõidukite liiklus, tööstus-, teenindus- ja kaubandusettevõtted, spordiväljakud ja meelelahutuspaigad, ehitustööd, elamute ja üldkasutusega hoonete tehnoseadmed, naabrite müra (olmemüra);
- müra iseloomust: püsiva või muutuva tasemega müra;
- välismüra normimisel: hoonestatud või hoonestamata ala kategooriast.

Hoonestatud või hoonestamata alad jaotatakse üldplaneeringu alusel:

- **I kategooria** - looduslikud puhkealad ja rahvuspargid, puhke- ja tervishoiuasutuste puhkealad;
- **II kategooria** - laste- ja õppeasutused, tervishoiu- ja hoolekandetasutused, elamualad, puhkealad ja pargid linnades ning asulates;
- **III kategooria** - segaala (elamud ja ühiskasutusega hooned, kaubandus-, teenindus- ja tootmisettevõtted);
- **IV kategooria** - tööstusala.

Välismüra ja ruumides lubatud müra osas tuleb lähtuda Sotsiaalministri 04.03.2002. a määrusest nr 42, *Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid* toodud arvulistest suurustest. Siinkohal on määrusest välja toodud ainult taotlustaseme arvsuurused uutel planeeritavatel aladel.

Tabel 14. Liiklusmüra (auto-, raudtee- ja lennuliiklus, veesõidukite liiklus) ekvivalenttase  $LpA, eq, T, dB$

|                | Päeval | Öösel |
|----------------|--------|-------|
| I kategooria   | 50     | 40    |
| II kategooria  | 55     | 45    |
| III kategooria | 60     | 50    |
| IV kategooria  | 65     | 55    |

Tabel 15. Tööstusettevõtete müra ekvivalenttase  $LpA, eq, T, dB$ .



|                | Päeval | Öösel |
|----------------|--------|-------|
| I kategooria   | 45     | 35    |
| II kategooria  | 50     | 40    |
| III kategooria | 55     | 45    |
| IV kategooria  | 65     | 55    |

Kaubandus- ja teenindustevõtete, spordiväljakute ja meelelahutuspaikade tegevusest põhjustatud müra taotlustase on samane tööstusmüra taotlustaseme arvsuurusega uutel planeeritavatel aladel.

Projekteerimistingimuste määramisel tuleb lähtuda Sotsiaalministri 04.03.2002. a määruses nr 42, *Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid* toodud arvulistest suurustest.

## 5 PLANEERINGU ELLUVIIMISEKS VAJALIKUD SAMMUD

*Planeerimisseaduse järgi võib üldplaneeringu alusel seada maakasutus- ja ehitustingimusi ning kitsendusi detailplaneeringu koostamise kohustuse korral ainult kehtestatud detailplaneeringu alusel. Kohaliku omavalitsuse poolt detailplaneeringute koostamise ja korraldamise järjestus sõltub peamiselt elu poolt dikteeritud vajadustest ja investeerijate ning ehitada soovijate eesmärkidest.*

Lisaks detailplaneeringute koostamisele saab planeeringut ellu viia erinevate arengukavade, projektide, Tallinna Linnavalitsuse poolse sihipärase arendustegevuse ning erasektori loataotluste koordineerimise abil.

Käesoleva üldplaneeringu koosseisus on tabelis 16 välja toodud olulisemad võimalused ja tegevused üldplaneeringu järgse tegevuse elluviimiseks.

*Tabel 16. Olulisemad tegevused üldplaneeringu realiseerimisel*

| Tegevus                                      | Linna sammud tegevuse realiseerimiseks  | Investeering;<br>Täideviija  |
|--|---|--|
| Kadrioru pargi lahustüki piiri muutmine      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Taotluse esitamine Vabariigi Valitsusele kaitseala piiride muutmiseks;</li> <li>• Kadrioru pargi põhimääruse muutmine.</li> </ul>  | -  |
| Uute elamu-, äri- jne piirkondade arendamine | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Detailplaneeringu koostamiseks tingimuste väljastamine alale, kuhu soovitakse rajada uusi hooneid või rajatisi;</li> <li>• Turvalisuse tagamine.</li> </ul>  | Elamu-, äri- jms piirkondade rajamine;<br>Maaomanikud                                  |
| Vaadete tagamine                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoonestuse kõrguste määramisel lähtuda käesolevast üldplaneeringust;</li> <li>• Ühiskondlike hoonete rajamisel tuleb hoonestuse kõrguse määramiseks koostada visualiseeringud, mis võimaldavad hinnata pakutud hoone lahenduse sobivust konkreetsesse kohta.</li> </ul>                        | Hoonestuse rajamine;<br>Arendaja - maaomanik, riik või linnavalitsus                   |
| Rannale juurdepääsude loomine                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Detailplaneeringu koostamiseks tingimuste väljastamisel ranna-aladele tuleb seada nõuded juurdepääsuteede tagamiseks rannapromenaadile;</li> <li>• Tallinna Linnavalitsusel tuleb leida vahendid avalike juurdepääsuteede rajamiseks või korrastamiseks ja hilisemaks hooldamiseks.</li> </ul> | Rannale avalike juurdepääsuteede rajamine ja hooldamine;<br>Linnavalitsus, maaomanikud |
| Rannapromenaadi rajamine                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Detailplaneeringu koostamiseks tingimuste väljastamisel ranna-aladele tuleb seada nõuded rannapromenaadi kujundamiseks;</li> <li>• Tallinna Linnavalitsusel tuleb leida vahendid avaliku rannapromenaadi projekteerimiseks, rajamiseks või korrasta-</li> </ul>                                | Rannapromenaadi rajamine ja hooldamine;<br>Linnavalitsus, maaomanikud                  |

|   |   |   |
|---|---|---|
|   | miseks ja hilisemaks hooldamiseks.  |   |
| Turismi arendamine  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sadamate ja muu ranna-ala korrastamise koordineerimine;</li> <li>• Liikumisteede ja vaatamisväärsuste viidastamine;</li> <li>• Turistidele suunatud ettevõtluse ja teeninduse soodustamine;</li> <li>• Turvalisuse tagamine.</li> </ul>  | Avalike teede heakorra tagamine, viitade paigaldamine; Linnavalitsus, sadamate omanikud                         |
| Arhitektuurikonkursside läbiviimine enne projekteerimist            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ehitustingimuste kaardil määratud aladele tuleb Tallinna Linnavalitsusel välja töötada konkursi tingimused või osaleda nende väljatöötamisel;</li> <li>• Arhitektuurikonkursi tulemuste alusel tuleb seada tingimused detailplaneeringu koostamiseks.</li> </ul>   | -   |
| Liiklussõlmede lahendamine; teede ja tänavate ehitus ning parkimine | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Detailplaneeringu koostamine aladele, kus vajab lahendamist krundi piiride või maa sihtotstarbe muutmine, hoonestusõiguse määramine jms;</li> <li>• Liiklussõlmede rajamise prioriteetide täpsustamine Tallinna eelarve jaoks;</li> <li>• Liiklussõlmede projekteerimiseks vahendite leidmine;</li> <li>• Liiklussõlmede projekteerimise, ehitamise jms korraldamine;</li> <li>• Tänavate, teede jms korrastamiseks eelarve vahendite kavandamine;</li> <li>• Avalike parklate väljaehitamine;</li> <li>• Täpsustavate liiklusuuringute teostamine.</li> </ul>     | Liiklussõlmede, uute teede ja parklate rajamine, teede remont ja hooldus; Linnavalitsus (koostöös maaomanikega) |
| Ühistransport   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Teedevõrgu ja ühistranspordi planeerimiseks kogu linnas või linna osades koostada Tallinna ühistranspordi arengukava või üldplaneeringu teemaplaneering, kus kajastub kogu linna ühistranspordi küsimuste lahendamine;</li> <li>• Linna ühistranspordi arengut kavandades tuleb ette näha üldplaneeringusse haaratud piirkonna arengut arvestav ühistranspordi areng (uued elamualad, ühiskondlikud hooned sadama alal, juurdepääsu tagamine linnuhoiualale ja tööstus-pargile);</li> <li>• Ühistranspordi korraldamine reisisadama ja kesklinna vahel.</li> </ul> | Linnavalitsus   |
| Sadamategevuse suunamine  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Detailplaneeringu koostamise tingimuste andmine alale, kuhu soovitakse rajada uusi hooneid või rajatisi;</li> <li>• Reisijate liikumise senisest parem korraldamine kesklinna ja reisisadamate vahel;</li> <li>• Ohtlike veoste liikumisskeemi välja töö-</li> </ul>   | Avalikud teed sadama ja kesklinna vahel; Maaomanikud koostöös linnavalitsusega                                  |

|   |  |   |
|---|--|---|
|   | tamine ja veoste mahu vähendamises kokkuleppimine.   |   |
| Jahisadamate rajamine                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Detailplaneeringu koostamine alale, kuhu soovitakse rajada uusi hooneid või rajatisi; kui investoriks on eraisik siis detailplaneeringu koostamiseks tingimuste väljastamine;</li> <li>• Investeeringute kava tegemine, kui jahisadam plaanitakse rajada Tallinna Linnavalitsuse osalusel;</li> <li>• Kaide rekonstrueerimine ja sadama akvatooriumi korrastamine, kui sadam on linna omanduses. Kui sadam on eraomanduses, siis sadama rekonstrueerimiseks tingimuste väljastamine.</li> </ul> | kaide rekonstrueerimine ja sadama akvatooriumi korrastamine; Arendaja - maaomanik, riik või linnavalitsus |
| Miljööväärtuslike alade heakorrastamine                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Laevastiku tänava kvartalis hoonete rekonstrueerimisel ja detailplaneeringu koostamisel seada kvartali arhitektuurset terviklikust arvestavad nõuded;</li> <li>• Viia kvartali kinnisvaraomanikele läbi ala väärtusi tutvustav infopäev.</li> </ul>   | -   |
| Haljasalade rajamine ja roheline võrgustik                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Üldplaneeringus reserveeritud haljasalade maale haljasalade või uute puiesteede rajamiseks koostada detailplaneering või haljastusprojekt;</li> <li>• Arvestada roheline võrgustikuga haakuvatele aladele detailplaneeringute koostamisel üldplaneeringus toodud roheline võrgustiku planeerimise põhimõtetega;</li> <li>• Tallinna linna haljastuse arengukava järgmise etapi koostamisel arvestada käesolevas üldplaneeringus reserveeritud rohealadega.</li> </ul>                           | Haljastuse rajamine ja hooldamine; Linnavalitus   |
| Patarei Kaitsekasarmu reorganiseerimine Tallinna ülikooliks | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Detailplaneeringu koostamine alale, kuhu soovitakse rajada uusi hooneid või rajatisi;</li> <li>• Arhitektuurikonkursi läbi viimine hoonestuse mahu määramiseks;</li> <li>• Kalamaja ümbersõidutee rajamine.</li> </ul>  | Kalamaja ümbersõidutee ja parklate rajamine, teede hooldus; Linnavalitsus                                 |
| Tööstuspargi rajamine                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maa omandiküsimuste lahendamine, alale jäävate elamute võõrandmine;</li> <li>• Detailplaneeringu koostamine alale, kuhu soovitakse rajada uusi hooneid või rajatisi;</li> <li>• Keskkonnaohuga objektide rajamisel ja rekonstrueerimisel keskkonnatingimuste seadmine detailplaneeringuga;</li> <li>• AS Tallinna Sadam varade AS Paljassaare Sadamale üleandmise lõpuni</li> </ul>   | Teede ja kommunikatsioonide jms infrastruktuuri rajamine; Linnavalitsus või AS Paljassaare Sadam          |

|                                    |   |   |
|------------------------------------|---|---|
|                                    | viimine;<br>• Keskkonnaohtlike tegevuste üle kontrolli suurendamine.  |   |
| Veevarustus ja kanalisatsioon      | • Puurkaevude asukohtade, kaitsetsoonide ulatuste ja kasutatavuse kohta koostada uuring;<br>• Lokaalsete sademevetepuhastite vajaduse selgitamiseks ja sademevee kanaliseerimise põhimõtete määramiseks koostatakse sademevee puhastamise võimalusi selgitav uuring, maa vajalike puhastite jaoks vajadusel reserveerida läbi detailplaneeringute;<br>• Russalka juurde rajatava autotunneli rajamisel tõsta ümber Lasnamäe peakollektor, ümbertõstmise lahendus näha ette detailplaneeringu või projektiga.                                      | Linnavalitsus   |
| Riigikaitsefunktsioonide täitmine  | • Miinisadama muulide korrastamise reeglite väljatöötamine koostöös sadama omanikuga;<br>• Katariina kai juurde Piirivalve sadama rajamiseks detailplaneeringu koostamise tingimuste väljastamine.  | Miinisadama muulide rekonstrueerimine;<br>Riik  |
| Paljassaare poolsaare korrastamine | • Linnuhoiuala loomiseks vajalike planeeringute ja arengukavade jaoks tingimuste seadmine ja väljastamine maa omanikule;<br>• Olemasoleva keskkonnareostuse likvideerimise korraldamine koostöös maa omanikuga;<br>• Alal olevate liikumisteede viidastamise korraldamine koostöös maaomanikuga;<br>• Paljassaare poolsaarele alternatiivse juurdepääsu tee rajamise kokkuleppimine puhastusseadmete maaomanikuga;<br>• Linnuhoiu ala moodustamisel tagada olemasolevate Tallinna linna puhastusseadmete ja merre lasu jätkuv toimimise võimalus. | Keskkonnareostuse likvideerimine, viitade paigaldamine, puhkerajatiste ehitamine;<br>Riik |

Üldplaneeringu elluviimiseks on otstarbeks koostada tegevuskava, mida korrigeeritakse iga aastaselt lähtuvalt Tallinna linna eelarvelistest võimalustest ja eelistustest.

## 6 RUUMILISE ARENGU MÕJUDE HINDAMINE

### 6.1 Mõjude hindamise alused

01.01.2003. a jõustunud *Planeerimisseadusega* muudeti *Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnanõuditeerimise seadust* (RT I 2000, 54,348; 2002; 61,375; 63, 387; 90, 521), millest lähtuvalt ei ole enam vajalik läbi viia varem sama seadusega nõutud strateegilist keskkonnamõju hindamist planeeringutele.

*Planeerimisseaduse* järgi on üldplaneeringu üheks eesmärgiks seatud kavandatava ruumilise arenguga kaasnedes võivate majanduslike, sotsiaalsete ja kultuuriliste mõjude ning looduskeskkonnale avalduvate mõjude hindamine ning selle alusel säästva ja tasakaalustatud ruumilise arengu tingimuste seadmine. Sellest lähtuvalt analüüsitakse üldplaneeringu elluviimisest tuleneda võivaid otseseid ja kaudseid keskkonnamuudatusi ning pakutakse planeeringu koosseisus vajadusel välja leevendavaid meetmeid.

Kuna möödunud aastal väljastatud üldplaneeringu lähteülesanne sisaldas strateegilise keskkonnamõju hindamise läbiviimise nõuet, siis koostati eelnevalt ka keskkonnamõju hindamise programm (lisa 3), mis kinnitati Harjumaa Keskkonnateenistuse poolt 11.07.2002. a (lisa 4).

### 6.2 Üldplaneeringu keskkonnaeesmärgid

Käesoleva üldplaneeringu koostamise peamiseks eesmärgiks oli Tallinna linnaruumi sidestamine merega, võimaldamaks saavutada senisest otsustatavast ranna-alade kasutamisest. Üldplaneeringu elluviimisega soovitakse täpsustada sadamate ulatust ja määrata senisest täpsemad ehitusreeglid olemasolevate tööstusalade edasiseks arendamiseks. Üldplaneering tugineb *Tallinna üldplaneeringule* ja varasematele arengukavadele ning loob võimalused linna hoidmiseks soovitud tasakaalustatud arengu teel. Vastuvõetud üldplaneering on aluseks ranna-alal uute detailplaneeringute koostamisele ja edasisele ehitustegevusele.

Üldplaneeringu koostamise käigus üritati leida parimad lahendused vastuolude lahendamiseks erinevate huvide esindajate vahel ja jõuda võimalikult laiale ühiskondlikule kokkuleppele erinevaid osapooli rahuldavate planeeringulahenduste väljatöötamisel. Üldplaneering peab eelkõige looma võimalused ranna-ala kujunemiseks äri-, meelelahutus-, kultuuri-, rekreatsiooni- ja elupiirkonnaks, tagama linnaelanike avalikku juurdepääsu rannale ja toetama linnakeskkonda sobivaid sadamafunktsioone.

Planeeritavale alale on täiendavalt ette nähtud vaid sellist tööstust, mis seondub eelkõige logistilise tegevuse, laonduse ja keskkonnaohutu tootmisega. Soositud on toorme lisaväärtuse andmisega seonduv ettevõtetus, kaupade pakendamine, kergetööstuse valdkonnad jms.

Üldplaneeringu algatamisel ja koostamisel on arvestatud järgmiste keskkonnakaitse seisukohast oluliste lähtekohtadega:

- Lähtutakse Tallinna linna kui terviku arengust ning keskkonnaseisundi säilitamisest ja parandamisest ja viiakse ellu säästliku ja tasakaalustatud linnaarengu ideid;
- Töötatakse välja ranna-alale jääva linnaruumi kujundamise suunad ning luuakse kaitsealuste ja väärtuslike piirkondade säilitamiseks vajalikud planeeringulised kaitsemehhanismid, samuti arendatakse komplekselt edasi linna rohelist võrgustikku;
- Säilitatakse maksimaalselt olemasolevat ajaloolist, kultuurilist ja looduslikku pärandit ning kindlustatakse ranna-alale jääva Kadrioru pargi lahustüki kaitse;
- Soodustatakse keskkonnasõbraliku ettevõtluse ja merenduse arendamist;
- Luuakse eeldused planeeritava ranna-ala muutumiseks kvaliteetseks, võimalikult müra- ja õhusaastevabaks, elukeskkonnaks, kus pööratakse suurt tähelepanu ka liiklusohutuse tagamisele ja tööstusriskide vähendamisele;
- Tagamaks ranna-ala puhkemajandusliku väärtuse tõstmist kujundatakse alast võimalikult suures ulatuses tervisespordi harrastamist ja aktiivse puhkust võimaldav piirkond, kus linnaelanikud saaksid oma vaba aega veeta;
- Uute rekreatsioonialade planeerimisel lähtutakse linnaelanike vajadustest ning *Tallinna üldplaneeringus* toodud roheline võrgustiku kontseptsioonist;
- Kasutusväärtust omavat olemasolevat hoonestust ja rajatise kasutatakse võimalikult otstarbekalt (Patarei Kaitsekasarmusse kavandatakse ühiskondlik hoone, Paljassaare sadamasse tööstuspark, Kalasadamast kujundatakse jahisadam jne);
- Väärtustatakse senisest enam Paljassaare poolsaare säilinud looduslikke alasid suurendades alade kasutusatraktiivsust ja luues võimalused nende turvaliseks külastamiseks;
- Uute teede ja muude infrastruktuurirajatiste kavandamisel arvestatakse olemasoleva maakasutuse ja ümbritseva looduse taluvuse võimega;
- Soojamajanduse arendamisel ranna-alal lähtutakse Tallinna keskkonnastrateegias toodud eelistustest;
- Luuakse legaalsed eeldused Tallinna Linnavalitsuse rolli suurendamiseks sadamaaladel ehitustegevuse kontrollimisel ja suunamisel.

Üldplaneering näeb valdavalt ette ranna-alal oleva olukorra ümberstruktureerimise. Keskkonnale olulisi eeldatavaid negatiivseid mõjusid avaldavaid territoriaalseid muudatusi üldplaneeringuga valdavalt ette ei nähta. Eelkõige üritatakse luua võimalused olemasoleva ranna alade senisest otstarbekamaks ja aktiivsemaks kasutamiseks lähtuvalt välja kujunenud ehitus- ja maakasutustraditsioonidest.

Paljassaare-Russalka vahelise ranna-ala keskkonnaseisundit on varasemate tööde käigus põhjalikult uuritud (vt ptk Kasutatud materjalid). Planeeritava ala keskkonnaseisundist on antud ülevaade planeeringu koostamise esimeses etapis (vt *Lähtetingimuste raport*).

Nõukogude ajal paiknes planeeritaval alal rida sõjaväeobjekte, mille jääk-reostus on paljudes kohtades tänaseni likvideerimata. Täpsemad ja värskemad arvandmed reostuse suuruse ja ohtlike ainete piirarvude ületamise kohta kahjuks puuduvad. Eeldatavalt reostunud alade kasutuselevõtul tuleb edaspidi detailplaneeringu koostamise käigus teostada pinnase ja pinnasevee reostusuuringud ning vajadusel näha ette konkreetsed meetmed keskkonnaseisundi parandamiseks.

Olulisemaks planeeringuliseks muudatuseks võib pidada Paljassaare Tööstuspargi rajamist ning ohtlike kaupade ja veoste osakaalu järkjärgulist süstemaatilist vähendamist sadamaaladel. Käesoleva planeeringu koostamise ajal tegi Tallinna Linnavolikogu 06.03.2003. a otsuse nr 55 (vt lisa 5), et 01.10.2003. a tuleb koostöös Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Raudteeameti, AS Eesti Raudtee, AS Tallinna Sadama ja Tallinna linna territooriumil tegutsevate keskkonnaohtlike transiitveoste operaatoritega välja töötada plaan läbi linna suunduvate ohtlike veoste järkjärguliseks vähendamiseks kuni nende lõpetamiseni optimaalselt võimalikul ajal.

Kaasaegsete tehnovõrkude kasutusele võtmisega kaasnevad samuti positiivsed keskkonnamõjud, sest likvideeritakse reostusohud ja vähenevad võrgukaod.

**Üldplaneeringuga kavandatud tegevused avaldavad valdavalt positiivset mõju, kuid nende elluviimisel võib esineda ka mõningaid keskkonnale negatiivseid mõjusid.** Kõikide keskkonnale mõju avaldada võivate objektide rajamise eelselt tuleb läbi viia keskkonnamõju hindamine, mille vajadus nähakse vastavalt *Planeerimisseadusele* ette juba detailplaneeringu koostamise ajal.

## 6.3 Mõjud keskkonnale

### 6.3.1 Loodus- ja tehiskeskkonna kooseksisteerimine

Linn oma haljasalade, poollooduslike ja looduslike kooslustega moodustab osa ökosüsteemist, mis on linnaelanike tervise ja elukvaliteedi aluseks. Linna roheline võrgustiku planeerimisel on oluline ühenduse tagamine linna ümbritsevate looduslike aladega ja rohealade terviklik käsitlus. Seetõttu ei saa ka planeeritavat ala vaadelda lahus naaberaladest ning kogu tulevikus toimuv tegevus alal tuleb defineerida selle vastastikuse (nii sotsiaal- kui keskkonna-) mõju kaudu lähemal ja kaugemal.

Üldplaneeringu põhieesmärgiks on ranna-ala kujundamine efektiivselt töötavaks sadama- ja tööstusalaks ning väljaspool kauba veoks sobilikke sadamaid meeldivaks ja inimsõbralikuks elu- ja puhkekeskkonnanaks. Seega suunab planeering kogu ala arengut kooskõlas tasakaalustatud arengu tagamise ja alalhoidlikkuse printsiipidega, mis ei seaks piiranguid ettevõtluse arendamisele selleks sobivates kohtades, vaid aitaks kaasa kõrgema elukvaliteedi saavutamisele kooskõlas keskkonna jätkusuutlikkusega. Planeeringu elluviimise lõppeesmärgiks on saavutada ettevõtjate, elanike ja linna külaliste rahulolu Tallinnaga selliselt, et säiliks ka inimese ja looduse vaheline tasakaal.



Üldplaneering fikseerib kaitsealuste üksikobjektide säilimiseks vajalikud kaitsealused maad ja sätestab nende lähiümbruse ehitusreeglid ning määratleb linnaehituslikult ja looduslikult väärtuslikud miljöopiirkonnad, andes nii muinsus- kui ka looduskaitsealuste objektide säilitamise üldtingimused. Samuti fikseerib üldplaneering avalikus kasutuses olevate puhkealade reserveerimise.

Ettepanekuid uute piirangu- ja sihtkaitsevööndite moodustamiseks või uute objektide kaitse alla võtmiseks käsitletakse seoses uue *Natura 2000* ala ja Kadrioru pargi piiri muudatuseettepanekuga. Üldplaneeringus on arvestatud Tallinna Linnuklubi eestvõttel tehtud ettepanekut Paljassaare poolsaarele linnuhoiuala moodustamiseks. Võimaliku linnuhoiuala piir kooskõlastati töö koostamise käigus Harjumaa Keskkonnateenistusega. Kuna Paljassaare poolsaarelt on lisaks mitmetele linnuliikidele leitud ka Euroopa Liidu Loodusdirektiivi II lissasse kuuluv liblikaliik *Suur kuldtiib (Lycaena dispar)*, võidakse edasiste uurimiste tulemusena moodustada sinna tulevikus linnu- ja loodushoiuala. Kaitsealuse maa täpsemad kasutustingimused määratakse edaspidi detailplaneeringute ja vastavalt *Kaitstavate loodusobjektide seaduse* kohaselt kehtestatud kaitse-eeskirjadele kaitsekorralduskavaga. Selle väljatöötamisel tuleb arvestada olemasolevate puhastusseadmetega ja puhastatud reovee süvamerelasuga.

Paljassaare Tööstuspark on kavandatud alale, kus juba hetkel asub välja kujunenud ettevõtluspiirkond ning eksisteerivad peamised vajalikud kommunikatsioonid. Tööstusparkide alla jääva alal laiendamine toimub ainult endise sõjaväehoonestuse ja seni linnaruumiliselt vähe aktiivses kasutuses olnud ala arvelt. Tulevase Tööstuspargi ala on suhteliselt hästi eraldatud olemasolevatest elamualadest. Ala määratlemisel tööstus- ja äri-otstarbelisena arvestati võimaluse piires ka elamu- ja tootmisalade vahele puhvertsoonide tagamise vajadusega.

Uute tööstusobjektide rajamisel tuleb rakendada abinõusid kaasneda või negatiivsete mõjude (täiendav liiklussaaste, müra, õhureostus paiksetest allikatest, pinnase ja vee reostuse riskid jm) vältimiseks ja leevendamiseks. Täpsustatud meetmed tuleb anda tööstusalade kohta koostatavates detailplaneeringutes, milles määratakse vastavalt seaduse nõudele keskkonnatingimuste seadmine planeeringuga kavandatu elluviimiseks ja tuuakse vajaduse korral välja konkreetsed ehitised, mille ehitusprojekti koostamisel on vaja läbi viia keskkonnamõju hindamine.

Muid suuremaid tootmismaid lisaks Paljassaare Tööstuspargile juurde ei planeerita, vaid pigem elustatakse senised mahajäetud alad. Selline planeeringulahendus ei too kaasa olulisi negatiivseid keskkonnamõjusid ja tõstab maade optimaalse kasutamise võimalusi.

Uute sadamate rajamisel (ka jahisadam) ja laiendamisel tuleb üksikasjade selgumisel arvestada konkreetsete kohtade eripäraga ning teostada vajalikud eriuuringud, koostada detailplaneering ja viia läbi keskkonnamõju hindamine, mis tingivad uute hüdrotehniliste rajatiste konkreetsete lahenduste kasutamise ja keskkonnakaitse nõuete arvestamise nii ehitamisel kui ekspluateerimisel.

Konkreetsemate objektide kavandamisel ja detailplaneeringute koostamisel tuleb tähelepanu pöörata nende omapärale (külastatavus, juurdepääs, liiklustihedus, müra, soojavarustus jne) ning vastavate küsimustega nii planeerimisel, projekteerimisel, ehitamisel kui ka ekspluateerimisel arvestada.

Tulenevalt välisõhusaaste vähendamise vajadusest on otstarbekas kogu planeeringuga hõlmatud alale laiendada tsentraalset soojusvarustust, milleks olemasolevatel võrkudel on küllaldaselt vaba võimsust.

Kõigi olemasolevate negatiivsete mõjude (müra, õhureostus paiksetest allikatest ja liiklusest, pinnase ning vee reostumise riskid jm) vähendamiseks ja leevendamiseks tuleb rakendada vastavaid planeeringulisi ja tehnilisi abinõusid.

### 6.3.2 Liiklus

Välisõhu saastumine autotranspordist ning liikluse müra on Tallinna olulised keskkonna- ja terviseprobleemid. Seni pole transpordi areng kulgenud soovitud suunas, sest vähem õnnetusi, ummikuid, keskkonnasaastumist ja müra põhjustava ning energiaefektiivsema ühis- ja rööbas-transporti asemel on suurenenud hoopis autotransport. Seepärast on oluline ka ranna-ala optimaalse transpordiskeemi rakendamine eriti elamisalade kaitseks heitgaaside ja tolmu eest.

Müra vähendamine on ka üks Tallinna keskkonnatervise tegevusplaani prioriteetidest. Tallinnas on kõige suurem müraallikas autotransport (liikluse müra), mis mõjutab enim just müratasel elamisaladel.

Intensiivse autoliiklusega tänavate/teedega külgnevatel elamisaladel on liikluse müra tase kohati lubatud normidest kõrgem. Võitlust ülemäärase müra vastu raskendab asjaolu, et seda ei peeta piisavalt tõsiseks terviseohuks, sest ta ei akumuleeru organismis, ei põhjusta otseselt surma ega letaalseid haigusi. Lisaks sellele on mürataseme alandamine peaaegu alati vastuolus majanduslike huvidega. Samas on müra muutunud kõige sagedasemaks elanike kaebusi põhjustavaks asjaoluks. Sellest lähtuvalt on oluline kõrge müratasemega piirkondades (raudtee ja elava liiklusega maanteed ääres) järgida elamute ja muude hoonete ümberprojekteerimisel ning rekonstrueerimisel hoolikalt kehtivaid müranorme.

Sadamate senise töö ümberkorraldamine eeldab ka kõigi Tallinna linnas olevate raudteeharude ja kaubajaamade tehnilise seisukorra kompleksset väljaselgitamist, rekonstrueerimistööde mahtude ja tähtaegade määratlemist ja riskiarvutuste koostamist ning keskkonnamõjude selgitamist. Määrata tuleb raudteetranspordi ohutu liiklemise tagamiseks vajalike ülesõitide, ristmike ja teede rekonstrueerimise vajadused ka väljaspool käesolevat üldplaneeringuala.

Üldplaneeringu täpsusastmes ei käsitleta konkreetsete ristmike ja tänavate detailset liikluslahendust, millel on aga suur tähtsus keskkonnamõju ja liiklusõnnetuste riski vähendamisel. Autode kiirusel ja liikluse sujuvusel

on oluline roll nii välisõhusaaste ja müra tekkimisel kui ka õnnetuste põhjustamisel, mistõttu tuleb suurt tähelepanu pöörata erinevate liikluskorralduslike meetmete rakendamisele.

Planeeritava ranna-ala liiklust mõjutab enim nn Põhjaväila väljaehitamine, misjärel on võimalik liikuda Koplast Lasnamäe ja Piritale kesklinna läbimata. Oluline on märkida, et Põhjaväilale suunatakse ümber ohtlikud veosed ning muu sadamatesse suunduv raskeliiklus. Pärast rahvusvahelise Via Baltica osaks oleva Põhjaväila väljaehitamist väheneb oluliselt liiklus näiteks Narva maanteel. Kalamaja möödasoõidu rajamine teenib samuti eelkõige eesmärki suunata transiit- ja muu raskeliiklus kesklinnast eemale ja vältida seniseid ummikuid.

Liiklusprobleemide leevendamisel väärivad siinkohal äramärkimist eelkõige kolm liiklussõlme:

- Russalka ristmik on kavandatud kahetasandilisena, liikluse teine tasapind paikneb tunnelis. Varem on alternatiivse lahendusega pakutud ka ringristmiku rajamist, kuid see oleks haaranud enda alla valitud variandist suurema maa-ala väärtusliku haljastusega kaitsealusest Kadrioru pargist;
- Sitsimäe tiheda liiklusega ristmik kujundatakse ühes tasapinnas ringristmikuks;
- Tööstuse tänava ristumine raudteega lahendatakse vajadusel mitmetasandiliselt, kus raudtee hakkaks kulgema tänava alt.

**Kokkuvõtlikult võib väita, et üldplaneeringus toodud lahendustega tagatakse optimaalsema liiklusskeemi kujunemine kogu linnas, mille tagajärjena võib eeldada lühemat sõiduteekonda ning sõidu sujuvust ja millega seoses vähenevad liikluse negatiivsed mõjud.**

### 6.3.3 Kergliiklus

Üldplaneeringu ala hakkab läbima kergliiklustee, mis tagab jalgrattaliikluse Piritas, Lasnamäe, Kesklinna, Kalamaja ja Kopli linnaosade vahel. Kergliiklusteede võrgustiku rajamine ja kasutuselevõtt võimaldaksid vähendada autoliikluse osakaalu, kuid samas seab meie kliima sesoonsed piirangud jalgrattateede aktiivsele kasutamisele. Jalgrattateede rajamine olulist ja leevendamist vajavat keskkonnamõju ei põhjusta, pigem on nendega seoses vajalik tähelepanu pöörata liiklejate ohutusele.

Võimalikke praktilisi soovitusi nn jalgrattateede rajamiseks:

- peatänavate kõrvaltänavatega ristumise kohtadesse tuleks rajada lauged jalgratate mahasoõidud;
- jalgrattatee sõiduteest eraldamiseks võiks kasutada ohutuse tagamiseks lisaks pidevale joonele ka otse teekattele paigaldatavaid reljeefseid elemente;
- jalgrattateed tuleks märgistada vastavate liiklusmärkidega;
- võimaldada jalgratatele turvaline parkimine, st näha ette jalgratate hoiukohad kõigi üldkasutatavate hoonete juurde.

Kuna Eestis toimunud liiklusõnnetustes surmasaanutest on 50% jalakäijad ja jalgratturid, siis eraldi jalgrattateede ehitamisega aidatakse kaasa nõrgemate liiklejate ohutumale liikumisele. Kergliikluse planeerimise eesmärk peaks olema terviklik ratta- ja jalgteedevõrgustik, kus on turvaline liigelda nii vanuritel, lastel, ratastooli kasutajatel, liikumispuuetega inimestel ning mis haakub ühistranspordi-sõlmedega ja igapäevaste teenindusasutustega.

#### 6.4 Sotsiaal-majanduslikud mõjud

Üldplaneeringu eesmärk on seada tingimused ranna-ala sihipäraseks arendamiseks, luua eeldused investeerimistempo kiirenemiseks ning ala senisest paremaks avalikuks kasutamiseks eelkõige puhkemajanduslikul otstarbel.

Investeerimisotsuste lihtsustamiseks on oluline, et üldplaneering määrab ehitamise reegli ja maakasutuse tingimused, sest nende selgus ja üheselt mõistetavus on väga tähtis potentsiaalsele investeerijale.

Majanduslikest mõjudest võib rõhutada, et planeeringuliste võtetega püütakse toetada Tallinna väljakujunenud konkurentsieeliseid nii ettevõtluse arengupiirkonnana kui ka turismilinnana ja linnakodanike-maksu- maksjate ootustele vastava elukohana. Linnaruumi arendamisel tuginetakse Tallinna väljakujunenud hoonestus-struktuurile ning kehtivatele detailplaneeringutele ja üldplaneeringule, territoriaal-majandusliku arengu põhisuundadele ja püstitatud keskkonnakaitselistele eesmärkidele. Ranna-ala üldplaneering toetab kogu linna kompaktset arengut ja olemasoleva infrastruktuuri efektiivset kasutamist kooskõlas säästva arengu põhimõtetega, nähes ette linnastruktuuri tihendamist endiste ning nüüdseks kasutuseta sõjaväe- ja tööstusalade ning seni üksnes osaliselt välja arendatud piirkondade kasutusele võtmist.

Tallinna piirkonna sadamate ja infrastruktuuri seisund on olulise tähtsusega kogu Eesti transpordipoliitikas ja eelduseks integreerimisel Euroopa Ühendusega. Mida enam sadamaid läbivad kaubaveomahud suurenevad, seda enam ilmneb pingestatus Tallinna piirkonna sadamate ja linna infrastruktuuri kooskõlastamata arengus. Kui sadama ja sadamas töötavate operaatorfirmade majanduslik huvi on kaubaveomahtude suurenemine, siis linna poolt on oluline leida sotsiaal-majanduslik kompromiss linna infrastruktuuri ja sadamate tasakaalustatud arendamiseks. Sadamate logistiline tegevus mõjutab riigi sise- ja väliskaubandusbilanssi ning konkurentsivõimet, sest efektiivne transpordikorraldus on toodete ja teenuste konkurentsivõime lahutamatuks osaks. Kuna tarbija väärtustab lisaks hinnale ka teenuste kvaliteeti, usaldatavust ja fikseeritud tarnetähtaega, on transport oluliseks lülis logistikaahelas.

Senisest enam tuleb tähelepanu pöörata Paljassaare piirkonna sadama tegevusest tulenevate riskide vähendamisele, milleks tuleb piirata edasiste ohtlike ainete ladustamis- ja veostemahtu ning hoolikalt jälgida keskkonnakaitseliste nõuete järgimist. Ohtlike ainete käitlemisel tuleb pöörata suuremat tähelepanu võimalike riskide analüüsile ja riskide hajutamisele nii sadamates kui ka mere-, raudtee- ja autovedudel. Ohtlike ainete

piirkonnast täielikuks väljaviimiseks tuleb arvestada ka alternatiivsete veovõimalustega, et vältida nende kaubavoogude sattumist teiste riikide konkureerivatele sadamatele.

Otseseid majanduslikke mõjusid saab käsitleda eelkõige sadamate ja Paljassaare Tööstuspargiga seonduvalt, kus võimalikele uutele investo-ritele tagatakse senisest paremad ja mitmekesised võimalused teenindus-ja tootmisettevõtete rajamiseks. Et hinnata Tööstuspargi majanduslikku tasuvust, viidi käesoleva üldplaneeringu raames läbi *Paljassaare poolsaare tööstuspargi tulu-kulu analüüs*, kus selgitati Tallinna Linnavalitsuse jaoks tööstuspargi pikaajaline tasuvus.

Töötleva tööstuse ja sadama koostöö idee ei ole Tallinna linnale iseenesest uudne. Juba möödunud sajandi alguses kerkisid Kopli poolsaare territooriumil Vene-Balti ja Bekkeri tehasekompleksid, mille koosseisus olid ka sadamad.

Tallinnal on selle umbes 60 hektari suuruse ala kohta välja töötatud esialgne programm. Lisaks tööstuspargile kavandatakse vajadusel ehitada veel üks kai suuremat süvist vajavatele kaubalaevadele, luua logistika-keskusi, arendada välja selleks sobiv infrastruktuur ning teha sadamaala atraktiivseks äripiirkonnaks. Praeguse söe, nafta ja väetiste asemel hakatakse vedama keskkonnasõbralikumaid kaupu, näiteks puitu ja metalltooteid. Lisaks kaupade veole toimuks ka neile olulise lisandväärtuse andmine ümbertöötlemise, pakendamise, müügiks ettevalmistamise või edasiveoks suunamisega.

Paljassaare sadamaalal eelistatakse eelkõige kaupade liikumist meritsi ning Linnavolikogu tasandil on eesmärgiks seatud lõpetada 2007. aastaks üldse naftasaaduste ja kivisöe vedu Kopli poolsaarelt ning Paljassaarest läbi linna. Linna majanduslik huvi on tööstuspargi rajamisest ning eeskätt sinna tekkivatest sadadest uutest töökohtadest, olgu siis tegemist puidu vääristamise, metalli töötlemise või teiste valdkondadega. Tekkivate töökohtade arv on veel täpsustamisel, kuid eri hinnangutel võib lisanduvate töökohtade arv ulatuda orienteeruvalt tuhandeni.

Munitsipaalomandisse minevas Paljassaare sadamakompleksis pakutavatest teenustest hakkavad tulud laekuma linnaeelarvesse ja avanevad võimalused sadamateenuseid kasutava töötleva tööstuse arenguks.

Ka linnastruktuuri väärtuslike elementide säästlik ärakasutamine ja arendamine sotsiaalse tasakaalu ja mitmekesisuse saavutamiseks planeeritaval alal on üheks üldplaneeringu kontseptuaalseks aluseks.

Üldplaneering määrab ära ranna-ala kasutusotstarbe, seab piirid hoones- tuse mahtudele ja kõrgusele, reserveerib koridorid tulevastele teedele ja kohad ka võimalikele uutele ühiskondlikele ja kultuurirajatistele.

Ranna-ala planeering arvestab linna üldplaneeringut, planeeritava ala piires tehtud detailplaneeringuid, olemasolevaid ehitisi, omandisuhteid ja võimaluste piires ka läbiviidud arhitektuurikonkursse. Samuti tehti üld-

planeeringu koostamisel tihedat koostööd maaomanikega, erinevate ettevõtjatega, Eesti Arhitektide Liiduga, konkursi võitnud arhitektidega, Põhja-Tallinna ja Kesklinna halduskogu ning linnaosavalitsustega ning kõigi teiste piirkonna arendamisest huvitatud osapooltega.

Ranna-ala elavdamiseks on välja käidud mitmeid huvitavaid ja suurejoonelisi ideid. Näiteks plaanib Kunstiakadeemia muuta tühjalt seisva endise Patarei kaitsekasarmu ülikoolilinnakuks. Alustatud on ka Linna-halli ümbruse tuleviku kavandamist. Merelt avaneva vaate ilmestamiseks on tehtud ettepanek, et Vanasadama maa-alal võiks paikneda uus arhitektuuriliselt pilkupüüdev kultuuriobjekt.

Ranna-ala planeerimisel arvestatakse muuhulgas ka mereturismi kiiret kasvu ja sellest tingitud vajadust uute jahisadamate järele. Võimalusi on jäetud nii aktiivsete külalissadamate rajamiseks (Kalasadam, Lennusadam) kui ka kodusadama arendamiseks (Katariina kai).

Planeering peab looma eeldused ala kujunemiseks äri-, meelelahutus-, kultuuri-, puhke- ja elukeskkonnaks, ning tagama selle eelduseks oleva tänavavõrgustiku loomise.

## 6.5 Kultuurilised mõjud

Üldplaneeringuga rõhutatakse merd kui Tallinna tähtsat ja iseloomulikumat linnakujundusliku tegurit.

Ajalooliste sidemete taastamiseks linna ja mere vahel on üldplaneeringus ette nähtud linnakeskuse sidestamine Kalamaja sadamapiirkonnaga ja Kadrioruga, mille käigus avatakse juurdepääs seni suletud mereäärsele alale ning liidetakse see avatud linnaruumiga.

Muinsuskaitseobjekte sisaldava ala planeeringutingimuste määramisel ja eriti uute hoonete planeerimisel arvestatakse kaitsealuse objekti vaadeldavuse ja säilimise tagamisega vastavalt eritingimuste nõuetele. Edasisel detailplaneerimisel tuleb muinsuskaitseobjektide nimekirjas olevate objektide kohta koostada vastavalt litsentseeritud firma või isiku poolt konkreetset arhitektuuri-ajaloolised eritingimused, mis tuleb kooskõlastada Tallinna Kultuuriväärtuste Ametiga.

Üldplaneeringus on rõhutatud vajadust uusehituste kõrgusepiiranguteks, et vältida Vanalinna silueti nähtavuse takistamist.

Üldplaneeringu alal olevate linnaehituslikult oluliste piirkondade hoonestamisel linnaruumi seisukohast parema tulemuse saamiseks on rõhutatud arhitektuurikonkursside läbiviimise vajadust, kus antakse ette olemasoleva linnamiljöö säilitamise nõuded.

## 6.6 Linnakeskkonna kuritegevusriskide ennetamine

Alates 01.01.2003. a kehtiv *Planeerimisseadus* sätestab, et üldplaneeringu juurde on vaja lisada ettepanekud linnakeskkonna kuritegevusriskide

ennetamiseks planeerimise kaudu. Eesmärk on turvalise elukeskkonna loomine, kuritegevuse ennetamine rajatud/rajatavas linnakeskkonnas.

Üldplaneeringu koostamisel arvestati Eesti standardiga *Kuritegevuse ennetamine. - Linnaplaneerimine ja arhitektuur. Osa 1: Linnaplaneerimine* (EVS 809-1:2002) juhiseid.

### 6.6.1 Soovituslikud meetmed kuritegevuse vähendamiseks

Üldplaneeringusse hõlmatud alal detailplaneeringuid koostades tuleb kuritegevuse ennetamise planeerimiseks läbi viia:

1. kohaliku probleemipildi kaardistamine;
2. kohaliku probleemidepildi analüüs ja diskussioon;
3. abinõude välja töötamine detailplaneeringus;
4. abinõude hindamine lähtuvalt kogemustest.

Turvalist keskkonda linnalistes tingimustes iseloomustavad sellised tegurid nagu võimalus lihtsalt orienteeruda (selged liiklusskeemid, tänavanimed, viidad, jalakäijate ülekäigukohad), mõistlikult valgustatud ja piisavalt laiad jalgteedega varustatud tänavad, autode parkimise võimalused, valgustatud ja hea nähtavusega kohtades asuvad bussiootepaviljonid, rahaautomaadid ning pimedate ja nn kahtlaste kohtade puudumine.

Soovituslikud meetmed kuritegevuse vähendamiseks:

- linnakeskkonna arendamine - soodustada töökohtade loomist, ettevõtlust ja vabaaega sisustavate asutuste rajamist kohalikele elanikele;
- olemasoleva sotsiaalse ja füüsilise struktuuri säilitamine uue hoonestuse rajamisel. Tuleb tagada sotsiaalne võrgustik ja tuttav keskkond, millega vältida anonüümsete kohtade planeerimise ja loome eeldused parema keskkonna kujunemiseks;
- vajadustele vastava tänavavalgustuse paigutamine vähevalgustatud kohtadesse, et tagada nähtavus;
- planeeritavates elamukvartalites tagada hea loomulik jälgitavus (nt elumajade fassaadid vastakuti). Majadevaheline liiklus on sel juhul tõkestatud ja kujuneb tänavast ühiskasutusega ala, mis soodustab inimeste omavahelist läbikäimist. Sellisel alal äratavad võõrad kohe tähelepanu (naabrivalve);
- varustada keskkond infoviitadega, et tagada selge arusaamine liikumisteede süsteemist ümbritsevas linnakeskkonnas;
- ohustatud sissepääsudele osutada vajalik tähelepanu (nt soovitatavalt kasutada videovalvet);
- umbtänavad ja piiratud liiklusega teed ei pruugi alati suurendada elamurajooni turvalisust. Kahtlasi isikuid ei märka juhuslik möödakäija või möödasõitvas autos istuja. Turvalisust suurendavad järelvalvega sissepääsud;
- tuleb vältida näilist turvalisust (näiteks umbtänavade turvalisus on vaid illusoorne, sest seal üleskasvanud laps tunneb end ka tavalisel tänaval kui ohutus mängupaigas);
- elamurajooni läbivad teed pakuvad lahendust tingimusel, et kasutusele võetakse niisugused julgestusmeetmed, mis tagaksid

kiiruse piiramise ja liikluse intensiivsuse vähendamise. Tuleb kasutada liiklust rahustavaid meetmeid. Mootorsõidukite osakaalu liikluses vähendatakse nii, et nende juhte sunnitakse liiklusvoolu reguleerivate ja sõidumugavust häirivate takistuste abil kiirust vähendada ja rohkem teiste liiklejatega (jalakäijatega, jalgratturitega ja ratastooli kasutajatega) arvestama;

- kõrgema kuritegevusriskiga ja aktiivse liikumisega piirkondades tuleks linna, turvateenust pakkujate ja politsei koostöös tagada patrullimine, vastavalt probleemsetele aegadele (nt sadama ala, kus liigub palju turiste, öösel pargid jms kohad).

Ühiskondlik turvalisus on komplitseeritud probleem ja seda saab lahendada vaid komplekselt ning üksnes elanikelt saadud teabele toetudes ning neid otsuste langetamisse kaasates. Need otsused peaksid puudutama muuhulgas ka noorte- ja tööhõiveprobleeme. Läbi koostöö kohalike omavalitsuste, ühiskondlike organisatsioonide, politsei, kriminaalhooldusspetsialistide ja kohalike elanike osavõtuga on võimalik jõuda ühiskondliku kontrolli tasemeni, mis parandab olemasolevat elukeskkonda.

Detailplaneeringu koostamise käigus tuleb välja selgitada probleemide prioriteetsus ja välja pakkuda realistlikud lahendused, mis arvestaks üldist sotsiaalset olukorda. Vajalik on määrata alad, kus tuleb linnakeskkonna kuritegevusriske sügavuti analüüsida ja rakendada meetmeid nende vähendamiseks planeerimise kaudu. See on vajalik, et säästa ressursse välja ehitatud tehiskeskonna hilisemal ümber korraldamisel.

Reaalse ennetustöö õnnestumise seisukohalt on oluline käesoleva üldplaneeringu ja koostatavate detailplaneeringutega seatud eesmärkide tegelik elluviimine. Sellest saadavat kogemust on edaspidi tunduvalt lihtsam rakendada, kui on selge, millised abinõud toimivad reaalses elus.

### 6.6.2 Soovitused turvalisuse tagamiseks

Kuritegevusega seotud probleemide lahendamiseks detailplaneeringutes peaks alale teostama eraldi uuringud. Vaja oleks läbi viia linnakeskkonna probleemide ja vajaduste väljaselgitamine, andmete kogumine, kõrvutamine ning analüüsimine. Lähtuda tuleks järgmistest asjaoludest:

- kindlaks teha planeeritava ala rahvuslik koosseis;
- koguda olemasoleva/planeeritava hoonete omanikelt/haldajailt andmeid hoonete remondivajaduse kohta (nt tühjade korterite olemasolu, elanike vahetumise, ruumide ostutingimused ja ülekolimistaotlused, vandalismist tingitud kulutused, liftide ja fonolukkude remondiks tehtavad kulutused ja üürivõlad jne);
- selgitada välja liiklustingimused ja liiklustiheduse kõikumised päeva jooksul;
- hinnata seaduserikkumiste hulka ja laadi konsulteerides politsei-, sotsiaal- ja noorsooametiga ning küsitledes majavaldajaid ja elanikke;
- koguda teavet esmatahtsate asutuste, nt kaupluste, koolide, lasteaedade, noorteklubide ja tervisekeskuste ning ühistranspordi kohta;



- selgitada välja hoonete haldamise ja väljaüürimise tingimused ning majade hooldus- ja remonditööde programmide olemasolu;
- saada ülevaade kuritegevuse ohjeldamiseks kasutatavate meetmete tõhususest.

Oluliseks mõjuks elukeskkonnale hinnangu andmisel on turvalisuse tajumine ja inimeste kartus kuritegevuse ohvriks langeda. Turvalisuse küsimus on komplekselt seotud muude sotsiaalprobleemidega. Üksnes parem planeering üksi ei saa pakkuda lahendusi uute või olemasolevate elumupiirkondade turvalisuse probleemidele. Kuritegevuse põhjused tulevad sotsiaalsetest ja majanduslikest põhjustest, mida tuleb lahendada komplekselt. Turvanõudeid arvestaval planeeringul ja projektil on oma osa kuritegude ärahoidmisel, kuid arvestada tuleb ka asjaoludega, nagu tööpuudus, vaesus, sotsiaalsed pinged ja elamute halb hooldamine või hüljatus. Planeeringu elluviijad ja järelvalve teostajad ning turvalisuse eest igapäevaelus seisvad ametkonnad ja firmad peavad tegema koostööd nende probleemide lahendamisel eelkõige lähtuvalt ühiskondliku turvalisuse tervikliku tagamise põhimõtetest.

### 6.6.3 Piirkondlik turvalisus

Paljassaare ja Russalka vaheline ranna-ala on Tallinna linnas kõrge kuritegevusriskiga piirkond. Põhjused on seotud peamiselt välja arendamata linnaruumiga. Alal on suurel hulgal hüljatud kasutusfunktsioonita hooned. Mõju avaldab linnaruumi ümberstruktureerimise tagajärjel tekkinud jäätmaade suhteliselt suur osakaal. Mahajäetuid hooned ja aktiivse kasutuse ja kontrollita linnaruum tekitab soodsa keskkonna korrarikkumisteks.

Tallinna linna edasine planeerimine ja arendustööde kavandamine (kaubandus- ja ärikeskuste ning hoonegruppide planeerimine, tööstuse arendamine, parkimise, transpordivahendite ja jalakäijate liikumise jne kavandamine ning kujundus jms) peab järgima ohutuse ja turvalisuse tagamise strateegiat. Soovitav on piirkondade järkjärguline arendamine ja uuendamine ning avatud ruumi/maastiku kujundamine.

Kuritegevuse on põhjustatud nii teatud ühiskondlike gruppide marginalisatsioonist tingitud potentsiaalsete kurjategijate arvu kasvust kui ka kuriteo toimepanemise võimaluste suurenemine, seda eriti varaliselt motiveeritud kuritegevuse valdkonnas. Samal ajal on vähenenud sotsiaalsete kontrollimehhanismide mõju, seda eriti mitteformaalse sotsiaalkontrolli osas, mis on vähenenud nii järjest suureneva sotsiaalse mobiilsuse ja selles tingitud ühiskondlike sidemete katkemise kui ka üha enam urbaniseeruva elustiili tõttu.

Suur osa kuritegudest pannakse toime kohalike elanike või nendega otseselt seotud isikute poolt. Kuritegelikule teele satutakse ennekõike siis, kui aktiivse tegevuse võimalused vaba aja veetmisel on piiratud. Samuti kõrgendab kuritegevusriski töökohtade puudumine või nende ebakindlus nt hooajalised töökohad.

Kuritegevust ohjeldamise üheks võimaluseks on elavdada aktiivse kasutusega piirkondi planeeritava alal. Praegu kinnised või mahajäetud ranna-alad on kavandatud aktiivsesse kasutusse. Avaliku funktsiooniga hoonestus on planeeritud tihedas seoses elamute ja äridega luues mitmekülgse linnakeskkonna.

**Keslinna osa** Russalkast Patarei Kaitsekasarmuni on valdavalt planeeritud aktiivseks ühiskondliku, elamu- ja ärihoonestuse alaks. Avalikult kasutatavate maade – Kadrioru park, rannapromenaad jne - turvatunnet tõstab korrastatud ja nägus linnapark. Turvalisuse üle järelvalve teostajate koostöös võiks toimuda enim probleeme põhjustavatel kellaegadel kontrollreidid. Oluliseks tuleb pidada nii ühiskondlikus kasutuses oleva ruumi hooldatust, kui ka võimalusi nendel aladel luua soodsaid võimalusi vabaaega veeta: mänguväljakuid lastele, piknikuplatsid, terviserajad, rulluisuteed, jalgratta ja jalgteed jne radasid. Eesmärgiks peaks olema elavas kasutuses avalikult kasutatav linnaruum. Planeeritav haljastus tuleb rajada nii, et ei tekiks eraldatud sopistunud kohti, mis jääksid varjatuks, vältida eraldatud alade tekkimist. Peamised jalakäijate teed tuleb valgustada. Puhkelade ja rajatiste pideva heakorra ja hooldamiskulude vähendamise seisukohalt on tähtis vastupidavate materjalide kasutamine väikevormide juures. Kui pingid, prügikastid, valgustid ning mänguväljakumööbel on tehtud vastupidavast materjalidest, vähendab see vandalismiaktide ja süütamise riski. Pargipingid jt varguse objektiks sattuda võivad objektid peavad olema statsionaarselt kinnitatud.

Juurdepääsud rannapromenaadile peavad olema turvalised ja heakorrastatud. Kui linnakvartalite hoonetus planeeritakse perimetraalsena, on vajalik igas siseõues lahendada laste mänguväljakud, mis oleksid hästi jälgitavad. Kesklinnale iseloomulik multifunktsionaalne hoonestus tagab keskkonna elava ja intensiivse kasutuse.

Elamute ja ärihoonete juurde rajatavad parklad tuleb jaotada sektiioonideks (krundisiseselt). Parkimisalad ei tohi külgneda varjava haljastusega, siis on nad hästi jälgitavad.

**Tööstuspiirkonnas** on enamasti suletud pääs ranna-alale ja ettevõtete territooriumitele. Alal asub ka paneelmaju, kaks ühiselamut, milles sageli esinevad olmetülid. Peamised riskid on vargused ladudest, korteritest, autodest ja rüüstamised. Probleemiks on mitmete alade kehv heakorrastatus ja puudulik tänavavalgustus, selle parandamiseks saab teha detailplaneeringus ettepanekuid. Avaliku korra rikkumiste, varguste ja röövimise juhtumite kartuses ei julge elanikud ja linnakülalised neil aladel eriti õhtusel ajal alal liikuda. Piirkonna turvalisust aitavad korraldada kahe politseiasutuse paiknemine sellel alal.

**Paljassaare poolsaare piirkond** on kujunenud ebaseadusliku väikeettevõtlusega tegutsemise piirkonnaks. Alal asuvad nõuetele mittevastavad autoremondi töökojad, sala-alkoholi ja -tubaka müügikohad jms. Tegu on heakorrastamata piirkonnaga, kus valdavalt puudub tänavavalgustus. Alal ringi liikudes puudub pea täielikult turvatunne.

Ulatuslikel garaažibokside aladel on ebaseaduslikul teel omandatud vara. Probleeme tekitab hiljuti rajatud Päästarmee supiköök (majutus ca 40 kohta). See teenindab üle Tallinna asotsiaalseid elanikke söögi ja ööbimisega. Liikumiseks kasutatakse ühistranspordiliine (nt tramm), mis tekitab hirmu korralikes elanikes. Levinud on avaliku korra rikkumised ja vandalism. Liiguvad ringi tegevuseta noorukite grupid.

Korda tehtud hoonestuse sissepääsud on enamasti varustatud turvasüsteemidega. Olemasolevad korterelamud on ehitatud gruppidega, igas grupis on laste mänguväljak, mis on hästi jälgitav. Parkimisalad ei paikne puude või põõsaste taga ning neist on võimalik omada head ülevaadet. Võimalusel paiknevad hoone parkimiskohad keldrikorrusel. Korterialamu kruntidel on hoovi jälgitavad sissepääsud.

## 6.7 Säästva ja tasakaalustatud arengutingimuste seadmine

Üldplaneeringu ellurakendamisel tuleb toetada säästliku arengu põhimõtetele rajatud arengusuundi, nagu maakasutuse efektiivsuse suurendamine, linnakeskkonna elukvaliteedi tagamine, ajakulu vähendamine transpordis ning ratsionaalsem ressursi- ja energiakasutus.

Kehtivad seaduslikud piirangud, mis kuuluvad arvestamisele kõikide järgnevatel projektide ja planeeringute puhul on toodud peatükis 4.

Vastavalt seadusele on kogu Tallinna linna territooriumil kohustuslik detailplaneeringute koostamine. Keskkonnaohtlike objektide kavandamisel tuleb nende keskkonnamõju hindamise vajadus määrata detailplaneeringu keskkonnatingimuste seadmise käigus. Keskkonnamõju hindamine tuleb samuti läbi viia muudel seaduses loetletud juhtudel.

Planeeringuala rohevõrgustikus ja rohestruktuuri koridorides tuleb säilitada olemasolev väärtuslik kõrghaljastus ja olemasoleva haljastuse puudumisel rajada sinna võimalusel uushaljastus. Planeerimisel, linnaelu korraldamisel ja ehitustööde tegemisel tuleb haljastust käsitleda võrdväärse elemendina linnakeskkonna tehislise elementidega (hooned, teed, kommunikatsioonid).

Käesoleva üldplaneeringuga tehakse ettepanek kaitsealuse Kadrioru pargi piiri muutmiseks – jätta kaitsealuse pargi piirest välja Põhjaväila rajamiseks minev maa-ala Russalka juures. Piirimuudatuse ettepanek on näidatud ära üldplaneeringu tsoneeringukaardil. Põhjaväila väljaehitamisel tuleb arvestada liikluslahenduse koostamisel olemasoleva väärtusliku kõrghaljastuse säilimise vajadusega ning ehitusaegsete mõjude leevendamiseks tuleb pärast ehitustööde lõppu rajada uus haljastus vastavalt looduskaitseobjekti valitseja poolt esitatud tingimustele. Kadrioru pargi rekonstrueerimise käigus tuleb pargi korrastamise ja uute kujunduspõhimõtete väljatöötamisel säilitada pargi väljakujunenud jooni ja eripära.

Paljassaare poolsaarele kavandatud *Natura 2000* linnu- ja loodushoiualal tuleb vältida elupaikade kahjustamist ja lindude häirimist. Seepärast pole linnuhoiualal lubatud rajada hoonestust ning kõik rekreatsiooniga seotud tegevused on lubatud vaid linnuhoiuala valitseja nõusolekul. Poolsaare

tippu juurdepääsuks on vajalik tee rajamine, kuid hoiualal eelistakse kergliiklust ning parklate rajamist ette ei nähta. **Linnu- ja loodushoiuala puudutavad konkreetsed nõuded ja tegevust piiravad tingimused tuleb linnuala moodustamise korral eraldi välja töötada.**

Elamukvartalite eraldamiseks ja kaitseks tootmis- ja tööstusaladelt ning elava liiklusega tänavatelt tuleva liiklusemüra ja õhusaaste eest tuleb rajada uusi rohelisi puhervööndeid ja väiksemaid haljakuid. Ka olemasolevatele puhkealadele tuleb tagada hõlbus kergliikluse juurdepääs. Puhkealad tuleb ühendada roheliste vöönditega, mis pakuvad alternatiivseid liikumisteid jalakäijatele ja jalgratturitele ning samas seovad olemasolevad ja planeeritud haljastud roheliseks võrgustikuks. Puhkealade juurde tuleb ette näha ka turvalised jalgrattaparklad.

Linnakodanike tervise huvides tuleb mitmekesistada puhkamis- ja sportimisvõimalusi ning rajada uusi mängu- ja spordiväljakuid. Inimeste turvalisuse parandamiseks tuleb puhkealade väljaehitamisel arvestada välisvalgustuse rajamisega.

Uute tänavate/teede ehitamisel ja olemasolevate rekonstrueerimisel ning liikluse seisukohast konfliktsete piirkondade detailplaneeringutes tuleb esitada andmed liiklusemüra taseme kohta ja sellest tulenevalt määrata meetmed müra vähendamiseks.

Eesmärgiks tuleb seada tootmisettevõtetest tulevate saasteainete, eriti õhuheitmete vähendamine. Tuleb soodustada tahke- või vedelkütusel töötavate väikekatlamajade likvideerimist või ümberprofileerimist kaug- või gaasiküttele.

Uute objektide projekteerimisel tuleb osutada kesksel tähelepanu ka liikluse ja parkimise optimaalsele korraldamisele, millega saab oluliselt parandada linna välisilmet, õhu puhtust ja vähendada mürataset.

Uute hoonete projekteerimisel tuleb arvestada nende sobivust olemasoleva linnaruumi ja Tallinnas väljakujunenud ehitustraditsioonidega. Kaasaegsed ja arhitektuurset väärtust omavad uusehitised tõstavad linna mainet. Linnaehituslikult olulisemate piirkondade hea funktsioneerivuse tagamiseks on määratud alad, kus ehitustegevuse kavandamisel on arhitektuurikonkursi läbiviimine kohustuslik.

## KASUTATUD MATERJALID

1. European 6 Result Book. In Between Cities – Architectural Dynamics and New Urmanity. European Eesti, European Suomi Finland, European Sverige, Helsinki 2001;
2. Liiklusvoogude uuring Tallinna tänavavõrgul koos liiklusvoogude kartogrammi modelleerimisega, IB Stratum AS, Tallinn 1997;
3. Lähteandmed Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneeringu lähteülesande koostamiseks. AS E-Konsult, Tallinn 1996;
4. Paljassaare ja Russalka vahelise ranna-ala üldplaneering I etapp. Lähtetingimuste raport. AS Entec, Tallinn 2002;
5. Paljassaare ja Russalka vahelise ranna-ala üldplaneering II etapp. Vahe raport. AS Entec, Tallinn 2002;
6. Paljassaare poolsaare tööstuspargi tulu-kulu analüüs, AS Entec ja OÜ Rimess MRI, Tallinn 2003;
7. Tallinn arvudes 2000 Tallinna Linnavalitsus, Tallinn 2001;
8. Tallinna mereäärse rajooni arenguvõimalused ja strateegiline planeerimine (uurimustöö aruanne). Eesti Tulevikuuringute Instituut. Koostaja Merje Kuus, Tallinn 1995;
9. Tallinna piirkonna sadamate, raudteesõlme ja sadamate maismaaühenduste arengukava. Köide 1A, 1B, 1C ja 1E. Töö 323. AS ETP Grupp, Tallinn 1998;
10. Tallinna piirkonna sadamate, raudteesõlme ja sadamate maismaaühenduste arengukava uurimistöö keskkonnaekspertiis. Lühikokkuvõte. Töö nr E599. OÜ E-Konsult, Tallinn 1999;
11. Tallinna teedevõrgu arengukoridoride määramine. 2. etapp. Sitsimäe liiklussõlm koos raudteeviaduktiga, Kalamaja möödaskõidutee, Põhjaväila II ehitusjärg koos Russalka eritasandristmikuga. Inseneribüroo Stratum, Tallinn 2001;
12. Tallinna ühisveevärgi ja –kanalisatsiooni arendamise kava. AS Eesti Veevärk, AS Entec, Tallinn 2001;
13. Tallinna üldplaneeringu infrastruktuuri arenguskeemide alusandmed. RAS Eesti Tööstusprojekt, Tallinn 1996;
14. Tallinna üldplaneeringut piiravad tehnogeensed tegurid. AS Eesti Projekt, Tallinn 1997.
15. Tallinna üldplaneeringu tööstuse arengu territoriaalsed võimalused. AS ETP Grupp, Tallinn 1995-1997;
16. Tallinna teedevõrgu arengukoridoride määramine. 2. etapp. Inseneribüroo Stratum, Tallinn 2001;
17. Tallinna üldplaneering 2000, Tallinna säästva arengu ja planeerimise amet, Tallinn 2001;
18. Katariina kai ja Russalka vahelise ranna-ala maaomandi kaardistamine. Tallinna Maa-amet, Tallinn 2001;
19. [www.tallinn.ee](http://www.tallinn.ee);
20. Kuidas ennetada kuritegevust kohaliku omavalitsuse tasandil ([http://www.just.ee/files/preventsioon/kuidas\\_ennetada\\_kurikaelu.pdf](http://www.just.ee/files/preventsioon/kuidas_ennetada_kurikaelu.pdf));
21. Kuritegude ärahoidmine hoonete planeerimise ja projekteerimise kaudu (<http://www.just.ee/index.php3?cath=3226>);
22. Kuritegude vältimise käsiraamat (<http://www.just.ee/index.php3?cath=3227>);

23. Tallinna turvalisuse arengukava aastateks 1998-2003  
([http://www.tallinn.ee/est/linna\\_juhtimine/juhtimise\\_lahtekohad/arengukavad\\_ja\\_strateegiad/turvalisus](http://www.tallinn.ee/est/linna_juhtimine/juhtimise_lahtekohad/arengukavad_ja_strateegiad/turvalisus));
24. Kriminaalpoliitika arengusuunad aastani 2010  
(<http://www.just.ee/oldjust/krim/krimpol2010.htm>);
25. Eesti standard EVS 809-1:2002 Kuritegevuse ennetamine. Linnaplaneerimine ja arhitektuur. Osa 1: Linnaplaneerimine;
26. Soovitused üldplaneeringu koostamiseks, Keskkonnaministeerium ja AS Entec, Tallinn 2000;
27. Kalamaja raamplaneering. Üldplaneeringu põhimõtted ja osalises mahus detailplaneerimine koos krundijaotusplaaniga. Arhitektuuribüroo Koot & Koot; Tallinn 1994;
28. Tallinnas, Kadrioru pargiala ning elamu- ja spordipiirkonna tsoneerimiskeskem. Arhitektuuribüroo R-Konsult, Tallinn 1999;
29. Rotermanni kvartali tsoneerimiskava ja hoonestustingimused. OÜ Alver Trummal arhitektid, Tallinn 2002;
30. Eesti Arhitektuur – Tallinn. Tallinn, 1993;
31. Perspektiivsete kõrghoonete analüüs Tallinna siluetis. Arhitektuuribüroo R. Puusepp Studio 911, Tallinn 1996;