



LASNAMÄE TÖÖSTUSALADE ÜLDPLANEERING

ALGATATUD: Tallinna Linnavolikogu 26. jaanuari 2006 otsusega nr 7
VASTU VÕETUD: Tallinna Linnavolikogu 22. augusti 2013 otsusega nr 120
KEHTESTATUD: Tallinna Linnavolikogu 01. oktoobri 2015 otsusega nr 153

Tallinn 2015

SISUKORD

SISSEJUHATUS	5
1 ARENGUEELDUSED JA -STRATEEGIA	6
2 MAAKASUTUS- JA E HITUSTINGIMUSED	11
2.1 MAAKASUTUSE JUHTOTSTARBED	11
2.2 ÜLDISED TINGIMUSED PIIRKONDADE KAUPA	13
2.2.1 Peterburi tee ja raudtee vaheline ala	13
2.2.2 Pirita jõe äärne ala	14
2.2.3 Raudtee ja lennuvälja vaheline ala	16
2.2.4 Vao karjääri ala	16
2.3 ARHITEKTUURIVÕISTLUSE KOHUSTUSEGA ALAD	18
3 HALJASTUS JA ROHEVÕRGUSTIK	19
3.1 HALJASTUSTINGIMUSED	19
3.2 ÜLDISED SOOVITUSED HALJASTUSE RAJAMISEKS LASNAMÄELE	20
3.3 TÄNAVA- JA PARKLAHALJASTUSE RAJAMISE SOOVITUSED	22
4 TEED JA TRANSPORT	24
4.1 TEEDEVÕRK	24
4.1.1 Kavandatavad teed	24
4.2 ÜHISTRANSPO RT	25
4.2.1 Trammiliiklus	26
4.2.2 Reisirongiliiklus	26
4.3 PARKIMINE	26
4.3.1 Jalgrataste parkimine	27
4.3.2 „Pargi ja reisi”	27
4.4 ÜLEMISTE ÜHISTERMINAL	28
4.5 LENNUJAAM	28
4.6 RAIL BALTIC	28
4.7 ÜLEMISTE KAUBAJAAM	29
4.8 OHTLIKE NING RASKEVEOSTE MARSRUUDID	29
5 TEHNOVÕRGUD	30
5.1 VEEVARUSTUS JA KANALISATSIOON	30
5.1.1 VEEVARUSTUS	30
5.1.2 KANALISATSIOON	32
5.1.3 SADEMEVEEKANALISATSIOON	32
5.2 ELEKTRIVARUSTUS	36
5.3 TÄNAVAVALGUSTUS	37
5.4 SIDEVARUSTUS	37
5.5 SOOJUSVARUSTUS	38
5.6 GAASIVARUSTUS	38
5.7 ALTERNATIIVENERGIA KASUTAMINE	39
6 LISAPIIRANGUD	40
6.1 KAITSTAVAD LOODUSOBJEKTID	40
6.2 MÄLESTISED	40
6.3 KALDA KAITSE	42
6.4 VEEHAARDE SANITAARKAITSEALA	42
6.5 RADOON	42
6.6 MÜRA	44
6.7 VIBRATSIOON	46

6.8 OHTLIKUD ETTEVÕTTED	46
6.9 OLULISE RUUMILISE MÕJUGA OBJEKTID	47
6.10 LENNUVÄLJA PIIRANGUD	48
7 JÄTKUTEGEVUS JA SEIRE	49
8 LISATEEMAD	52
8.1 REKLAAMI- JA TEABEKANDJATE PAIGUTAMISE PÕHIMÕTTED	52
8.2 JÄÄTMEKÄITLUS	52
8.3 JÄÄKREOSTUS	53
9 ÜLDPLANEERINGU RAKENDAMINE.....	55
10 ÜLDPLANEERINGU ELLUVIIMISE MAJANDUSLIKUD VÕIMALUSED.....	55
ALLIKAD	56

ÜLDPLANEERINGU KAARDID

1. Maakasutusplaan
2. Rohevõrgustik
3. Teed
4. Kergliiklusteed
5. Ühistransport
6. Ohtlike ja raskeveoste marsruudid
- 7.1. Tehnovõrgud – veevarustus
- 7.2. Tehnovõrgud – kanalisatsioon
- 7.3. Tehnovõrgud – sademeveekanaliseerimine
- 7.4. Tehnovõrgud – elektrivarustus
- 7.5. Tehnovõrgud – soojusvarustus
- 7.6. Tehnovõrgud – gaasivarustus

LISAKAARDID

1. Asukohaskeem
2. Piirangud ja väärtused
3. Jääkreostuskolded
4. Olulise ruumilise mõjuga objektid ja ohtlikud ettevõtted
5. Maakasutusplaanide võrdlus (Lasnamäe tööstusalade üldplaneeringu maakasutusplaani võrdlus Tallinna üldplaneeringuga)

SISSEJUHATUS

ALGATATUD: Tallinna Linnavolikogu 26. jaanuari 2006 otsusega nr 7

LÄHTEÜLESANDE KINNITAMINE: Tallinna Linnavalitsuse 3. mai 2006 korraldusega nr 867-k

VASTU VÕETUD: Tallinna Linnavolikogu 22. augusti 2013 otsusega nr 120

KEHTESTATUD: Tallinna Linnavolikogu ... otsusega nr ...

Üldplaneering on piirkonna ruumilise arengu alusdokument ning sellega määratakse kindlaks maakasutuse ja ehitustegevuse üldised põhimõtted. Üldplaneering on koostatud ja arengusuundi kavandatud lähema kahekümne aasta perspektiivi silmas pidades.

Üldplaneering hõlmab Lasnamäe linnaosa tööstusalade territooriumi, mis asub Peterburi maanteest lõuna pool, hõlmates Ülemiste, Sõjamäe ja Vao asumit.

Üldplaneeringu eesmärk on määrata kindlaks Lasnamäe tööstusalade edasised arengusuunad ja territooriumi funktsioonid ning koondada ühtekokku selle piirkonna käsitus linna üldistes ja valdkondlikes arengukavades, strateegilistes dokumentides jm; ruumiliselt koondada linna üldised ja valdkondlikud arengud, strateegilised dokumendid jm. Seega käsitleb üldplaneering Lasnamäe tööstusalade arengut terviklikus dokumendis, detailsemalt ja täpsemas mõõtkavas, kui seda on tehtud Tallinna üldplaneeringus (2001) või teistes teemaplaneeringutes.

Lasnamäe tööstusalade üldplaneeringu on koostanud Tallinna Linnaplaneerimise Ameti linna peaarhitekti büroo töörühm koostöös eri ametkondade spetsialistide ning piirkonna huvirühmadega.

Üldplaneeringuga samal ajal on koostatud Lasnamäe tööstusalade üldplaneeringu keskkonnamõju strateegiline hindamine (edaspidi ka *KSH*), mis käsitleb üldplaneeringu keskkonnaaspekte, neist lähtuvaid arengualternatiive ning leevendusmeetmeid.

Lasnamäe tööstusalade üldplaneeringu keskkonnamõju strateegiline hindamine algatati Tallinna Linnavalitsuse 24. mai 2006 korraldusega nr 1080-k „[Lasnamäe tööstusalade üldplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine](#)”. KSH protsessi korraldaja oli Tallinna Keskkonnaamet ning raporti koostaja Ramboll Eesti AS (praegune Skepast & Puhkim AS). Kuna Lagedi tee ja Peterburi tee piirkonna detailplaneeringute keskkonnamõju strateegiline hindamine ja Pirita jõe Natura-ala hindamise lõpparuanne on samuti osa Lasnamäe tööstusalade üldplaneeringu keskkonnamõju strateegilisest hindamisest, siis tuleb seda piirkonda puudutavate otsuste langetamisel ja elluviimisel arvesse võtta nimetatud töös esitatud soovitusi ja leevendusmeetmeid.

1 ARENGUEELDUSED JA -STRATEEGIA

Planeeringu lähtekoht on ala paiknemine aktiivselt kasutatavas rahvusvahelise tähtsusega sõlmpunktis. Planeeringualal toimub vilgas rahvusvaheline majandus- ja äritegevus, Peterburi tee ümbrus (Suur-Sõjamäe piirkond, Dvigateli tööstuspark ja Lasnamäe tööstuspark) on üks Tallinna enim nõutud tööstuspiirkondi ja aktiivseima arendustegevusega piirkond.

Peatükis analüüsitakse paikkonna eripärast tulenevaid tugevaid külgi, millele tugineda, ning nõrku külgi, mis seni on Lasnamäe tööstusalade arengut pidurdanud. Samuti on esitatud võimalused, mille kaudu saab töökeskkonda parandada, ning ohud, mis võivad kaasneda, kui Lasnamäe tööstusaladel arengut ei toimuks.

Arengut soodustavad tegurid

- Väljakujunenud ettevõtluskeskkond, sh ettevõtete omavaheline koostöö ning sünergia;
- hea logistiline asukoht – paiknemine nii Eesti kui ka rahvusvahelises kontekstis tähtsamate magistraalteede vahelisel alal, mis on olnud atraktiivne ettevõtluskeskkonna kujunemisele;
- planeeringuala läbivad peamagistraalid on selgelt välja kujunenud ülelinnalise liiklusskeemi osad ja funktsioneerivad hästi;
- Ülemiste City innovatsioonilinnak ja sellest alguse saanud piirkonna taasuenemine;
- tehniliselt uuendusliku biokütuse baasil soojus- ja elektrienergia koostootmisjaama rajamine Vão karjääri, mille tulemusena suureneb alternatiivsete energiaallikate kasutamise osakaal energiatootmises;
- uute ettevõtete ja kinnisvaraarendajate jätkuv huvi piirkonna vastu selle eeliste tõttu (mitte ainult logistilised, vaid ka majanduslikud, sotsiaalkapitalile tuginevad eelised);
- Lasnamäe elamurajoonide lähedus (sh võimaliku tööjõu lähedus);
- Lasnamäe tööstushoonete kultuuripärand.

Arengut pidurdavad tegurid

- Monofunktsionaalne tehnogeenne maastik;
- elanike jaoks eemaletõukav ning suletud piirkond, mida väljaspool tööaega tegelikult ei kasutata;
- piiratud ühendusteel ning tööstusalasisene ebaloogilise struktuuriga ja kohati puudulik teedevõrgustik, mis killustab territooriumi (nt puuduvad peamagistraalidega rööpselt kulgevad kesklinna suunduvad teed);
- sõiduteede kehv seisukord;
- ühistranspordi ebapiisav korraldus (nt halb juurdepääs, ebapiisav sagedus);
- korrastatud avalike rohealade vähesus (probleemiks võsastikud, prügimäed, teede puudumine, soised alad jne);
- õhukese pinnakatte tõttu kõrghaljastuse vähesus;
- tööstusettevõtete juhuslik paiknemine (võivad üksteist häirida või puudub sünergiline toime);
- paiguti tehnovõrkude võimsuse ebapiisavus;
- tihedama koostöö või katusorganisatsiooni puudumine;
- elanike võõrandumine tööstuspiirkonnast ja vähene huvi selle vastu;

- eri tasandi ja eri ülesannetega keskuste funktsioonid, vajadused ja arengusuunad on analüüsitud, keskused paiknevad stiihiliselt;
- esineb jääkreostuskoldeid;
- olemasolevate liiklussõlmede ülekoormatus.

Väliskeskkonnast tulenevad võimalused

- Maksimaalse logistilise kasumlikkuse edasiarendamine (raudtee, bussijaama, lennuvälja, raskeveoste sõlmpunkt, uute liiklussõlmede valmis ehitamine, „Pargi ja reisi” süsteemi arendamine);
- elektritranspordi kui keskkonnasäästliku transpordiliigi edasiarendamise võimalused (uued trammikoridorid, elektriraudtee areng, peatuste tihendamine);
- keskkonda säästvate ettevõtete (sh tööstusettevõtete) osakaalu suurendamine;
- maa väärtuse kasvatamise võimalused, sh tervikliku miljöö kujundamine;
- ühiste huvide selgitamine ettevõtete tegevusalade (sh tööstusharude) ja piirkondade kaupa ning tihedama koostöö kujundamine;
- meeldiva linnalise töökeskkonna kujundamine läbi soovitude ja piirangute seadmise: kergliiklusvõimaluste arendamine, haljastuskohustuse asetamine ettevõtetele ning tööstus- ja tootmisfunktsioonide mitmekesistamine;
- kultuuriasutuste, teadusarendusettevõtete või mõne muu valdkonna organisatsiooni, ettevõtte või asutuse võimaliku positiivse mõju piirkonna miljöle ning nende käitiste majandussünergilisele koostoimele kaalumise;
- ehitusliku dialoogi säilitamine lähiümbruskonnaga (üldilme kujundajana moodustab ta ühe Tallinna värava), sh mitmekesisuse pooldamine tööstus- ning teenindusvaldkonna arengul, vältides tööstuspiirkonna füüsilist ja funktsionaalset kapseldumist ülejäänud linnaruumist;
- piirkonna seoste tugevdamine Lasnamäe elamualadega;
- rohke vaba territooriumi ning tühjana seisvate hoonete kasutamine ruumikeskkonna arendamiseks ning uuteks hoonestusprojektideks;
- põhja-lõunasuunaliste ning raudteega rööbiti kulgevate ühenduste loomine, mis olulisel määral parandaksid liiklemistingimusi selles piirkonnas;
- eraettevõtjate panus piirkonna arendamisse, nt erateede ja lähiümbruse korrastamine või kõnniteede ja tänavavalgustuse rajamine;
- Ülemiste Cityst alguse saanud taasuenemise laienemine ka teistele Lasnamäe tööstusalade piirkondadele;
- sarnaselt Vao karjääriga tehniliselt uuenduslike tootmisettevõtete lisandumine piirkonda;
- Tallinna prioriteet arenda rohelist linnana (pargid, haljasalad jms).

Väliskeskkonnast tulenevad ohud

- Liigne kontsentreeritus uute ettevõtluspiirkondade valmishitamisele, unustades ajalooliste tööstus- ja laohoonete uuendamise ja nüüdisajastamise;
- reostuse jõudmine põhjavette õhukese pinnakatte (v.a Sõjamäe raba piirkonnas) ja kaitsmata põhjavee tõttu;
- piirkonna kui ettevõtluskeskkonna atraktiivsuse vähenemine Vao karjääris kaevandamisega kaasnevate mõjude tõttu;

- vabade maade pakkumiste vähesus ja samal ajal ettevõtete laienemissoovid võivad põhjustada ettevõtete linnast välja kolimist või asukoha vahetust linna piires;
- piirkonna puuduliku arendamise või majandusnäitajate järsu languse korral võib tööstusala aeglaselt degenereeruda;
- konkurents teiste piirkondadega, võimalikud mahukad arendusprojektid ei pruugi käivituda;
- suurõnnetusriskiga ettevõtete paiknemine planeeringualal ja ohtlikud transiitveosed (raudtee- ja maanteetransport).

Arengueesmärgid

Tihedas rahvusvahelises konkurentsisis edu saavutamiseks tuleb arendada tööstust, sh kõrgtehnoloogilist ja teadusmahukat tööstust. Strateegia „Tallinn 2030” kohaselt peab Tallinn võtma suuna mitmepalgelisele ettevõtlusstruktuurile, milles on arenenud teenindusmajanduslik ettevõtlus ühendatud järk-järgult kõrgtehnoloogia suunas liikuva tööstusega. Teeninduses on keskne koht rahvusvaheliste logistiliste teenustega seotud ettevõtlusel. Suured ja lihtsat tööd andvad tootmisettevõtted liiguvad pigem linnast välja, mistõttu on ainuvõimalik soodustada teadusmahukat arendustegevust ja väiketootmist väljaspool asuvate ettevõtete tarbeks, samuti tehnoloogiapõhist teenindust. Samuti on oluline kujundada Tallinnast Ida-Lääne teenuste vahendaja. Lasnamäe tööstusalade geograafilisel asukohal on selleks logistiline eelis.

Tallinna ettevõtluskeskkond peaks muutuma keskkonnasäästlikumaks, sest kogu maailmas muutub üha olulisemaks keskkonnaprobleemide lahendamine. Kui tooted, teenused ja tootmisprotsessid ei vasta keskkonnanõuetele, on raske rahvusvahelist äri ajada, samas võib keskkonnasäästlik tootmine avada uued ja väga perspektiivikad äri võimalused. Keskkonnasäästlik ettevõtlus aitab kaasa puhta elu- ja ettevõtluskeskkonna säilitamisele. Eesmärk saavutatakse:

- rohealade suurendamise ja korrastamisega,
- autode arvu vähendamisega kesklinnas (ühistranspordi eelisarendamine),
- ettevõtetes keskkonnanõuete kehtestamise teel,
- elanike ja ettevõtete seas keskkonnasäästliku maailmavaate levitamise kaudu.

Kokkuvõttes peab kogu ettevõtlus arvestama rangemate keskkonnanõuetega.

Lähtudes planeeringuala asukohast, seal tegutsevate ettevõtete profiilist, ala looduslikest eeldustest ja keskkonnaseisundist ning väliskeskkonna mõjudest, on planeeritava ala arengueesmärgid järgmised:

- korrastada Lasnamäe tööstusalade tänavate struktuur ja muuta see loogilisemaks ja organiseeritumaks;
- soodustada planeeringualale väike- ja keskmise suurusega ettevõtete tekkimist, eelistades teadus- ja arendusettevõtteid ja uuenduslikke kõrgtehnoloogilisi lahendusi loovaid ettevõtteid;
- eelistada tehnoloogiliselt uuenduslikke ja keskkonnasäästlikke tootmisettevõtteid (nagu biokütusel töötav elektri- ja soojusenergia koostootmisjaam Väo karjääris);
- täiustada tehnovõrke jm tehnoloogiat, et kujundada tänapäevane ning uuenduslik töö- ja ettevõtluskeskkond;
- kujundada ööpäev läbi turvaliselt toimiv, avatud ja korrastatud linnaruum;
- arendada välja rohevõrgustik (rohealad, pargid jm), mis haakub ka ümbritsevate piirkondadega;

- määrata kindlaks piirkonna vajadusele vastava ühistranspordivõrgu arendamise suunad (lennujaama viiva trammiliini koridori reserveerimine, elektriraudtee taristu potentsiaali kasutamine);
- arendada edasi maksimaalse logistilise kasumlikkuse eelist (raudtee-, bussi- ja lennuliikluse ning raskeveoste sõlmpunkt).

Tööjõumahukas ettevõtlus peaks arenema teadmismahuka ettevõtluse suunas, peale selle on tähtis tagada tootlikkuse kasv ja keskkonnasäästlike tehnoloogiliste lahenduste kasutamine. Oluline on jätkata ettevõtetevahelise sünergia suurendamist, andes selleks tööstusala arendamise toetust. Eesti teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooni strateegia „Teadmistepõhine Eesti II” innovatsioonipoliitika osa suunab ettevõtluse arengut sihipärase tegevuste kaudu järgmiste eesmärkideni:

- uute innovaatiliste ettevõtete teke ja kasv;
- ettevõtete ja teadus- ja arendusasutuste koostöö, teadus- ja tehnoloogiasuure;
- ettevõtete tehnoloogilise uuenemise ja arendusvõimekuse ning tootlikkuse kasv.

Üldplaneering aitab eesmärkide täitmisele kaasa maakasutuse suunamisega, sh teedevõrgustikuga seonduva logistika ja liikluse, tehnovõrgu vajaduste väljaselgitamise ning parendamise meetmete ning vabade maa-alade edasise kasutuse määramisega.

Ruumilise arengu strateegia

Lasnamäe tööstusala ruumilise arengu võimalikud suundumused on järgmised:

- 1) nullstsenarium – olemasoleva olukorra jätkumine. Suuremaid muutusi ei toimu ning säilivad praegused kasutusvormid ja struktuurid. Toimub mõningane stiihiline areng;
- 2) globaalseid suundumusi järgiv areng – inimkapitali arendamine ja ettevõtete innovatsioonivõime suurendamine ning kasutuses olevate tehnoloogiate täiustamine. Ettevõtete profiilis suureneb teadus- ja arendustegevuse ning loomemajanduse osakaal ning kogu planeeringualal paiknevate ettevõtete tegevusalad mitmekesisustuvad veelgi. Suureneb tegevusalade omavaheline integreeritus (sh tootmisega) ja keskkonnasäästlikku tehnoloogiat kasutavate ettevõtete osakaal;
- 3) kapseldumine ja monofunktsionaalsus – piirkonna arengupotentsiaal on pärsitud, suureneb veelgi jae- ja hulgikaubanduse osakaal ning väheneb tootmisettevõtete arv, ettevõtete ükskõiksus heakorra suhtes jätkub. Tootmisettevõtted kolivad linnast välja, väheneb ettevõtete tootlikkus (nt tööjõukriisi, tööjõukulude kasvu tõttu) ning heakord halveneb veelgi.

Ülemaailmseid suundumusi järgivast arengust saab rääkida eelkõige Suur-Sõjamäe, raudtee ja Tartu mnt vahelisel alal ehk Ülemiste City piirkonnas. Ülejäänud ala jääb peamiselt tootmis- ja laondusettevõtete alaks, magistraalteede ääres on suurem osakaal äri- ja büroofunktsioonil. Kõikide arengustsenaariumide keskmes on majanduse üldine olukord ning selle muutumine. Kui majanduskeskkonnas leiavad aset kaalukad muutused, nagu märkimisväärne langus või kasv, siis avaldab see mõju kõigile arengustsenaariumides esitatud suundumustele. Esmajärjekorras piiritleb majanduskasv ettevõtjate tegutsemisvõimalusi. Teiseks mõjutavad majandusmuutused riigieelarve kaudu linnaeelarvesse jaotatava tulumaksu suurust. Majanduskasv avardab kõiki tegutsemisvõimalusi, mille eesmärk on parandada linna elukvaliteeti, näiteks muuta linn atraktiivsemaks, luua töökohti, tegeleda kinnisvaraarendusega, korraldada transporti ja taristut.

Tallinna ja selle tagamaa arengu seisukohalt on oluline välja arendada kahe ala vaheline nn töökohtade võõnd, et vähendada liiklussurvet kesklinnale ja tagada elanikele hea ligipääs töökohtadele. Peale selle on teed, tänavad ning tehnotaristu vajalikud ka ettevõtluse arenguks.

Kuna praegu on kinnisvaraturul eelisseisus eelkõige just väga hea asukohaga piirkonnad, kus taristu on valmis ehitatud, on selliste piirkondade olemasolu ka Lasnamäe tööstusalade arengupotentsiaali rakendamisel suureks eeliseks.

Tuginedes ettevõtete profiili kirjeldusele saab esile tuua järgmist:

- suurema töötajaskonnaga piirkonnad asuvad järgmistel tänavatel: Peterburi tee, Suur-Sõjamäe tn, Betooni tn, Lennujaama tee ja Vesse tn. Silmas pidades selle piirkonna peamisi probleemvaldkondi, on tähtis rajada neisse piirkondadesse rohe- või puhkealad, kergliiklusteed, luua sportimisvõimalused, nüüdisajastada ühissõidukite marsruudid;
- otstarbekas on, et tootmise osakaal säiliks samas mahus kogu planeeringualal. Kinnisvaraarendajate ja -analüütikute hinnangul leiab selles valdkonnas aset aktiivne arendustegevus ning tootmise asukohana on piirkond üks perspektiivikamaid. Tootmistegevuse arendamisega samal ajal tuleb piirkonda kavandada ka rekreatsiooni, meelelahutus- ja teenindusasutusi ning rajada äri- ja büroohooneid.

Linna elanikkonna tõenäoline vananemine ja vähenemine tähendab, et tulutoojate arv ühe elaniku kohta väheneb, mis paratamatult kasvatab majanduslikku survet linnaeelarvele. Seega on sama või parema elustandardi saavutamiseks hädavajalik suurendada tööturule jäävate elanike tööviljakust. Selleks tuleb muuta ettevõtluse struktuuri, et liikuda produktiivsema ja enam sissetulekut andva töö suunas. Linna ettevõtluspoliitika peab sellesuunalisi muutusi soodustama.¹

Strateegilised arengudokumendid

Omavalitsuse arengustrateegiaid kajastavad eri dokumendid, millest olulisemad on üld- ja teemaplaneeringud, valdkondlikud arengukavad ja strateegiad. Arengukavade ja strateegiate ülesanne on esile tuua elukeskkonnaga seonduvad sotsiaal-majanduslikud aspektid ja nende muutmise vajadused. Nende aspektide füüsiline väljendus ruumis peab olema kajastatud üld- ja teemaplaneeringutes, mis otseselt reguleerivad maa-alade ehitamise ja kasutamisega seonduvat.

Lisaks Tallinna linna puudutavatele arengudokumentidele on üldplaneeringus vaja arvestada ka maakondlikke ja naaberomavalitsuste planeeringuid. Lasnamäe tööstusalade üldplaneeringus on arvestatud järgmiste põhiliste strateegiliste arengudokumentidega:

- [Tallinna arengukava 2014-2020](#) (kinnitatud Tallinna Linnavolikogu 13. juuni 2013 määrusega nr 29),
- [strateegia „Tallinn 2030”](#) (kinnitatud Tallinna Linnavolikogu 4. novembri 2010 otsusega nr 255),
- [Tallinna ettevõtlus- ja innovatsioonistrateegia 2014-2018](#) (kinnitatud Tallinna Linnavolikogu 19. septembri 2013 määrusega nr 50),
- [Tallinna ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arendamise kava 2010-2021](#) (kinnitatud Tallinna Linnavolikogu 18. novembri 2010 määrusega nr 54),
- Harju maakonnaplaneering, I etapp,
- Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused”,
- Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Maakonna sotsiaalne infrastruktuur 2009-2015”.

¹ Tallinna arengukava 2009–2027

2 MAAKASUTUS- JA E HITUSTINGIMUSED

Lasnamäe tööstusalade üldplaneeringuga määratakse perspektiivsed, tihendatavad ja muutuvad alad ning täpsustatakse nende piirkondade maakasutusfunktsioone ja hoonestuse üldiseloому.

Tallinna planeerimisel on oluline põhimõte parandada linnaruumi kasutust. Tihedalt on koormatud eelkõige teenindus- ja valitsemisfunktsioone täitev kesklinn, elukohtade aspektist on tihedalt asustatud magalapiirkonnad ja linnatagune. Nende vahel toimub tihe igapäevane liiklus, muutes pudelikaelaks hommikused linna sissesõidud ja õhtused väljasõidud².

Liiklemisprobleemide leevendamiseks ja elanike aja säästmiseks on otstarbekas äri- ja ettevõtlusalade suurem hajutamine kesklinna piirkonnast välja, uute ärikvartalite kujundamine teistesse linnaosadesse, linnasiseste või -väliste magistraalteede lähedusse. Lasnamäe tööstusalade arengueelis on selle hea logistiline ligipääs, st piirnemine tähtsamate magistraalidega, nagu Tartu mnt, Peterburi tee, Lagedi tee ja Tallinna ringtee.

Lasnamäe tööstusalade üldplaneeringu maakasutuse määramisel on lähtutud „[Tallinna üldplaneeringus](#)”³ ette antud maakasutuse juhtotstarvetest, täpsustades seda nüüdseks välja kujunenud vajadustest ja reaalsest võimalustest lähtuvalt.

Lisaks juhtotstarbele on üldplaneeringuga kavandatud ka kõrvalotstarbe andmine, mis võimaldab maakasutust mitmekesistada, luua ka teisi funktsioone (nt vaba aja veetmise funktsioon, avalikud rohealad).

Valdav osa Lasnamäe tööstusaladest on tootmisala juhtotstarbe ja ettevõtlusala kõrvalotstarbega. Ettevõtlusala juhtotstarbega alad paiknevad Peterburi tee ääres, Ülemiste Citys ning Pirita jõe ja Lagedi tee ääres.

Olulisemad tootmis- ja ettevõtlusklastrid on Peterburi tee äärne ettevõtlusala, tehnoloogialinnaku Ülemiste City Targa Äri Linn ning Tallinna linna arendatav Lasnamäe tööstuspark. Elamufunktsiooni lisandumine on ette nähtud Ülemiste City piirkonda funktsionaalse mitmekesisuse ja paindlikkuse suurendamiseks ning töö- ja elukohtade paremaks sidumiseks.

Avalikult kasutatavate ja sotsiaalobjektide alad ei ole eraldi juhtotstarbena maakasutuskardil välja toodud, kuid nad sisalduvad teistes juhtotstarvetes.

Uusi lisanduvaid avalikult kasutatavaid ja sotsiaalobjekte võib kavandada hästi ligipääsetavatesse piirkondadesse.

2.1 Maakasutuse juhtotstarbed

Juhtotstarve on üldplaneeringuga määratav territooriumi kasutamise valdav otstarve, mis annab kindlaksmääratud piirkonnale või kvartalile edaspidise maakasutuse põhisuunad. Maaalale määratud juhtotstarbest tuleb detailplaneeringute koostamisel lähtuda.

Juhtotstarbed on kantud maakasutuskardile (kaart 1).

Iga juhtotstarbe alale võib rajada seda otstarvet teenindavaid parklaid, tehnoehitisi, puhke- ja spordiehitisi, rohealasid ja parke.

² Strateegia „Tallinn 2030”

³ Kehtestatud Tallinna Linnavolikogu 11. jaanuari 2001 määrusega nr 3.

Olemasolevatele elamumaa sihtotstarbega kinnistutele, mis ei asu elamuala juhtotstarbega aladel, võib põhjendatud juhtudel planeerida elamuid. Sellisel juhul tuleb lahenduse üldplaneeringule vastavuse hindamisel lähtuda üldplaneeringus sõnastatud linnaosa ruumilise arengu eesmärkidest ja lähipiirkonna üldplaneeringu kohase maakasutuse tingimuste säilitamisest.

B – ettevõtlusala

Ettevõtlusalal võivad paikneda kaubandus-, teenindus-, toitlustus- ja büroohooned ning asutused, samuti vaba aja veetmise võimalusi pakkuvad ettevõtted.

B + T – ettevõtlusala, tootmis-, laondusettevõtlusala kõrvalotstarve

Ettevõtlusalal, millel on **tootmis- ja laondusettevõtlusala kõrvalotstarve**, võivad paikneda kaubandus-, teenindus-, toitlustus- ja büroohooned ning vaba aja veetmise võimalusi pakkuvad ettevõtted. Kõrvalotstarbe täitmiseks võivad alal paikneda tootmis-, logistika- ja laohooned, kui need ei avalda negatiivset mõju (lähiala) ettevõtluskeskkonnale.

B + T + Ek – ettevõtlusala, korterelamu-, tootmis- ja laondusettevõtlusala kõrvalotstarve

Ettevõtlusalal, millel on **korterelamuala ning tootmis- ja laondusettevõtlusala kõrvalotstarve**, võivad paikneda kaubandus-, äri-, teenindus-, toitlustus- ja büroohooned, vaba aja veetmise võimalusi pakkuvad ettevõtted. Kõrvalotstarbe täitmiseks võivad alal paikneda Ülemiste Cityle iseloomulikud elamispinnad ning tootmis- ja laondusettevõtted, mis ei avalda negatiivset mõju keskkonnale.

T + B – tootmisala, ettevõtlusala kõrvalotstarve

Tootmisalal, millel on **ettevõtlusala kõrvalotstarve**, võivad paikneda tootmis-, logistika- ja laohooned. Kõrvalotstarbe täitmiseks võivad alal paikneda kaubandus-, teenindus-, toitlustus- ja büroohooned, samuti vaba aja veetmise võimalusi pakkuvad ettevõtted. Kõrvalotstarve ei tohi takistada lähiala tootmisettevõtete arengut.

TM – mäetööstusala

Mäetööstusala on olemasolev, mäeeraldisena kavandatud või aktiivse tarbevaruna arvele võetud avakaevandamise ala, kus võivad paikneda kaevandushooned, -rajatised jm selle tegevusega seotud objektid.

Ep – pereelamuala

Pereelamualal võivad paikneda ühepereelamud, kaksik(paaris)elamud, ridaelamud, vaip- ja aatriumelamud ning väikesed lähipiirkonda teenindavad kaubandus-, teenindus-, toitlustus- ja büroohooned, samuti vaba aja veetmise võimalusi pakkuvad ettevõtted.

Ek + B – korterelamuala, ettevõtlusala kõrvalotstarve

Korterelamualal, millel on **ettevõtlusala kõrvalotstarve**, võivad paikneda kolme või enama korrusega korterelamud. Kõrvalotstarbe täitmiseks võivad alal paikneda väikesed elanikke teenindavad kaubandus-, äri-, teenindus-, toitlustus- ja büroohooned ning vaba aja veetmise võimalusi pakkuvad ettevõtted.

H – roheala

Roheala on looduslik või inimtekkeline, valdavalt taimkattega ala: linnamets, park, haljak jms. Roheala on üldiselt mõeldud avalikuks kasutamiseks, kuid põhjendatud juhtudel võib omanik rohealale ligipääsetavust piirata. Alal võivad paikneda roheala teenindavad ehitised:

mänguväljakud, lemmikloomade jalutusväljakud, puhke- ja spordirajatised, üksikud väiksemad hooned jms.

– roheala piir täpsustub detailplaneeringu käigus

Roheala piir täpsustub detailplaneeringu käigus: Vão roheala Sõstramäe tänava ääres ja roheala piir Kanali tee 1c ja 1d kinnistul.

L – liiklusala

Liiklusala on liiklemiseks ja transpordiks kasutatav maa koos ohutuse tagamiseks ja selle maa korrashoiuks vajalike ehitiste aluse maaga, mis neid ehitisi teenindab. Liikluslal võivad paikneda jalakäijatele suunatud või liiklusega seonduvaid teenuseid osutavad ettevõtted, nagu bensiinijaamad, autopesulad, väikesemahulised kauplused, tootlustusasutused, jms.

LL – lennuväljaala

Lennuväljaala on lennuliikluse ja seda korraldava ning teenindava ehitise jaoks määratud maa-ala.

V – veeala

Veealal paiknevad looduslikud ja tehisveekogud.

2.2 Üldised tingimused piirkondade kaupa

Lasnamäe tööstusaladele uute tootmisettevõtete rajamise puhul on oluline jälgida nende tegevuse ja kehtivate keskkonnanormide vastavust. Kuna tegu on linnalise keskkonnaga, tuleb tootmises kasutada parimat ja keskkonnahoidlikku tehnikat, sest see tekitab vähem müra ja vibratsiooni ning emiteerib vähem saasteaineid.

Elamute, avalike ja sotsiaalobjektide jm sarnase funktsiooniga ehitiste planeerimisel tuleb arvestada, et kui need jäävad suure liikluskooormusega tänavate ja välisõhku saastavate ettevõtete kõrvale, siis tuleb nende vahele rajada puhvertsoone. Neile aladele võib määrata kõrgemat mürataset taluvat maakasutust (nt ärimaa) või planeerida saaste levikut tõkestavad kõrghaljastusega rohealad või kõrghaljastusribad.

2.2.1 Peterburi tee ja raudtee vaheline ala

Peterburi tee äärse magistraaltänavavööndi tingimused tulenevad kõrghoonete teemaplaneeringust. Kuna Ülemiste terminali piirkonda on planeeritud tihedam keskuseala, siis täpsustab Lasnamäe tööstusalade üldplaneering äritsooni ulatust – Peterburi tee ärivöönd ulatub Vão liiklussõlmest Majaka tn ristumiseni ja on ligikaudu 50 m laiune. Peterburi tee äärses magistraaltänav ärivööndis võib hoone üldine kõrgus olla maksimaalselt 28 m ning hoonestustihedus võib olla planeeritava ala kinnistutel kuni 2,5.

Hoonestustihedus on hoonete maapealsete korruste suletud brutopinna suhe kinnistu või planeeritava ala pindalasse. Hoonestustiheduse arvutamisel võetakse aluseks planeeritava alal paikneva(te) algse(te) kinnistu(te) suurus. Sellest tulenevalt võib tihedus planeeritava ala sees ümber jaotuda. See tähendab, et planeeritava ala mõnel krundil võib olla üldplaneeringus ette antust suurem hoonestustihedus, kuid kogu planeeritava ala tihedus ei tohi ületada üldplaneeringus ette antud tihedust. Tiheduse ümberjaotamist saab rakendada suuremate alade planeerimisel.

Ühe uue olulise tõmbekeskuse moodustab Tartu mnt – Peterburi tee – Majaka tn sihi ja raudtee vaheline ala. Tõmbekeskuses täidab keskset funktsiooni perspektiivne Ülemiste

ühistransporditerminal, kuhu on ette nähtud kaubandus-, teenindus- ja büroopinnad. Kavandatavasse transpordisõlme koonduksid raudteejaam, kaugliinide bussijaam ning linnatransport, ühtlasi oleks see seotud naabruses asuva lennujaamaga. Üldplaneering kajastab terminali põhimõttelist asukohta, täpne maa-ala määratakse detailplaneeringu koostamisel, st terminaliga seotud hooned või rajatised võivad ulatuda ka Ülemiste kaubajaama alale.

Selle ala planeerimisel on oluline pöörata tähelepanu avaliku ruumi aspektidele: kergliiklejate loogilised ja mugavad ligipääsud, kõrghaljastus ja väikevormid, seosed Peterburi tee ja Ülemiste Cityga.

Hoonestustihedus võib selles tõmbekeskuse piirkonnas olla planeeritava ala kinnistutel kuni 2,5.

Peterburi tee ääres on säilinud paekivist tööstus- ja laohooneid. Paekivi, mida on Lasnamäel kaevandatud aastasadu, võib pidada Lasnamäe identiteedi üheks osaks. Seetõttu on oluline paekivihooned säilitada, lõimida need uude hoonestusstruktuuri ja hilisema arenduse käigus tuua esile hoonete fassaadid.

Lasnamäe tööstusalal asuvad järgmised ajaloolised hooned, mis väärivad säilitamist (joonis 1):

- lihakombinaadi hooned endise Tallinna lihatööstuse alal;
- külmhoone;
- kaubavagunite pesula Ülemiste (Lasna) jaama alal;
- Dvigateli alale jäävad hooned;
- Tallinna lennujaama vana terminal.

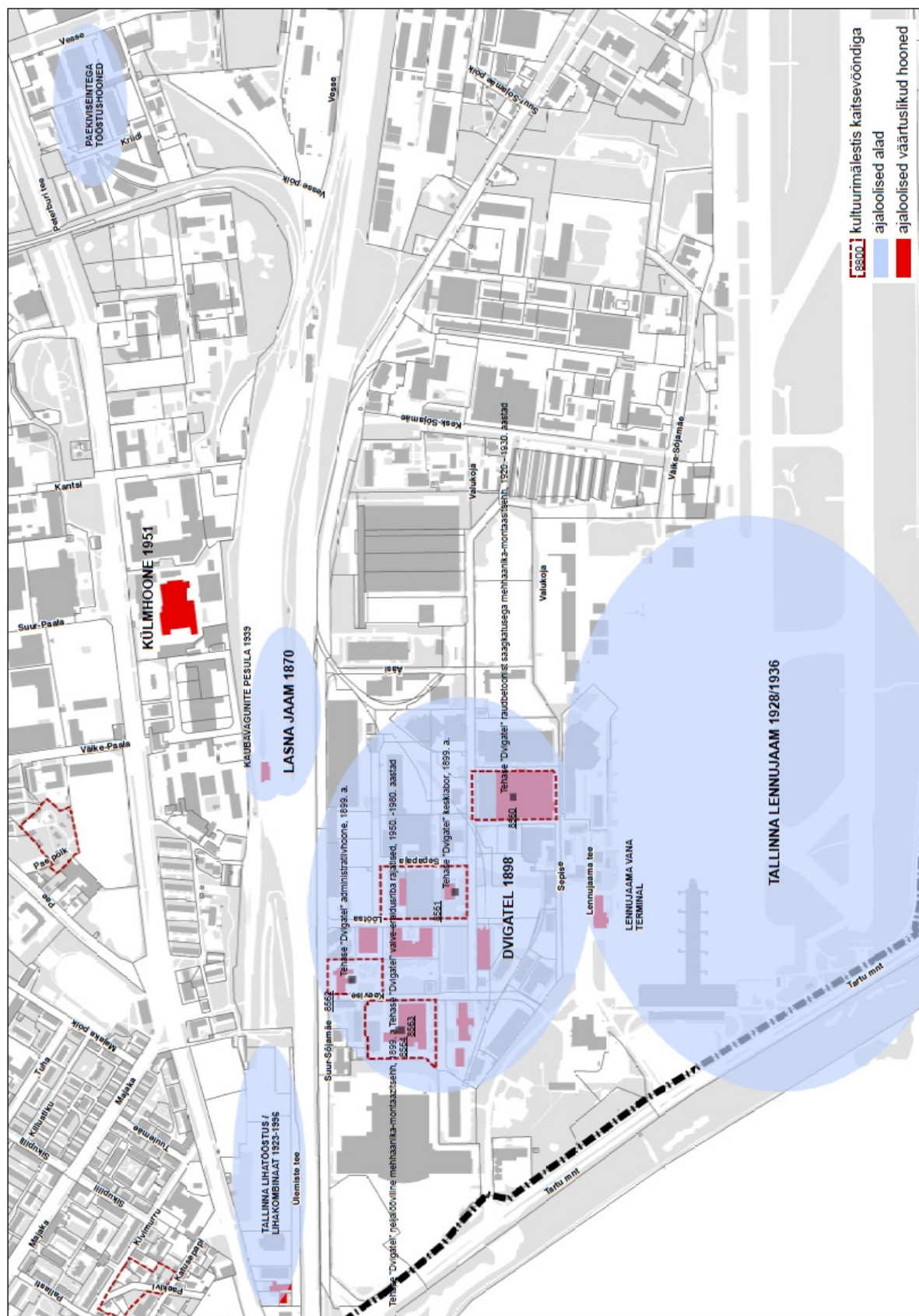
2.2.2 Pirita jõe äärne ala

Pirita jõe ääres säilib pereelamuala, mis arvestab Pirita jõe looduskaunist ümbrust ning seal välja kujunenud asustust. Kuigi keskkonnamõtjude strateegiline hindamine viitab tootmisala ja intensiivse liiklusega magistraalteede lähedusele ning sellest tulenevatele probleemidele, siis nüüdseks on selgunud, et Vao liiklussõlm ehitatakse valmis palju väiksemas mahus ning lähedusse jäävad tootmisalad toimivad pigem puhvri ning müratõkke kui häiriva faktorina. Lisaks on elamualade funktsiooni säilitamisel arvestatud kohalike elanike soovi.

Pirita jõe ääres peab säilima rohekoridor ning ülejäänud kvartali moodustavad valdavalt ettevõtlusalad või tootmis- ja laondusettevõtete alad.

Uute hoonestusalade planeerimisel tuleb lähtuda järgmistest põhimõtetest:

- hoonestuse ja jõe vaheline ala kujundada selliselt, et jõe ääres säiliks ökoloogiline puhver (laiem roheala);
- uus hoonestusala ja puhverala eraldada kergliiklusteega;
- kergliiklustee kavandada läänepoolsel jõekaldal Pirita silla alt läbi põhja poole ning ühendada see sinna kavandatud kergliiklusteega;
- Lagedi tee ristmikult raudteega paralleelselt kulgev tee pikendada üle Pirita jõe ning siduda idapoolse teedevõrguga Jõelähtme vallas. Selleks on võimalik kasutada endise silla asukohta;
- hoonestamisel kasutada müraisolatsiooniga piirdekonstruktsioone (projekteerimisel lähtuda standardist EVS 842:2003 „Ehitiste heliisolatsiooninõuded. Kaitse müra eest”).



Joonis 1. Ajaloolised hooned ja piirkonnad Lasnamäe tööstusaladel.

2.2.3 Raudtee ja lennuvälja vaheline ala

Ülemiste City piirkond on valdavalt ettevõtlusala juhtotstarbega, kõrvalotstarbena on lubatud sinna rajada tootmis- ja laohooneid ning korterelamuid. Mitmekülgsemate funktsioonide võimaldamine ärilinnakus peaks muutma selle tänavaruumi aktiivsemaks ning hoidma piirkonna kasutuses ka töövälisel ajal.

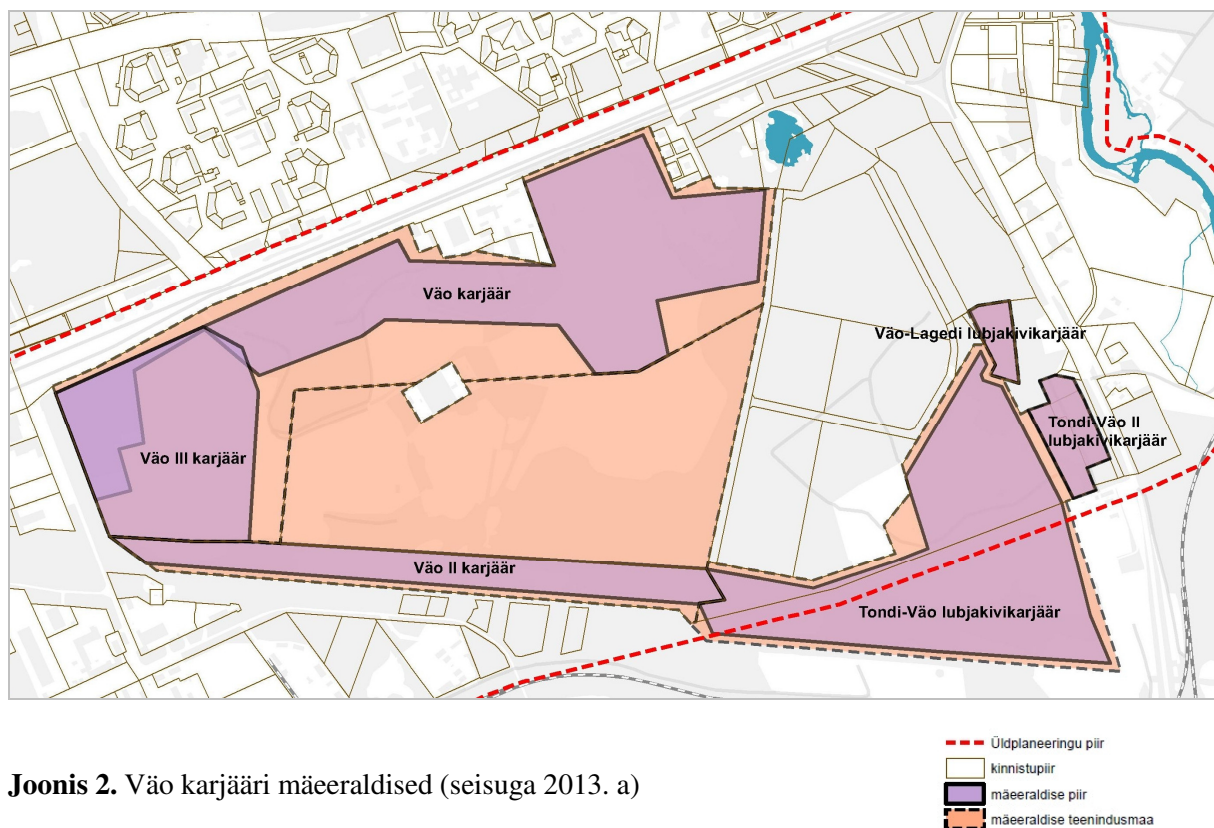
Tingimused Ülemiste City piirkonnas:

- elamispinda võib rajada maksimaalselt 25% ulatuses planeeritava ala kavandatavast brutopinnast. Soovitav on ehitada eluruumid kõrgematele korrustele ning avalikult kasutatavad või äriruumid tänavatasapinnale, kuna tegemist on peamiselt ärikvartaliga;
- eraldiseisvaid korterelamuid ei ole soovitatav ehitada. Need on lubatud vaid põhjendatud juhul, kompaktselt planeeritud ning rohke haljastuse ja kvaliteetse avaliku ruumiga alale.

Kesk-Sõjamäest lääne suunas on maakasutuse juhtotstarve valdavalt tootmine, ettevõtlusala kõrvalotstarbega. Valdav osa linna lõunapiiri lähedasest alast on lennuväljaala.

2.2.4 Vão karjääri ala

Vão karjääri praegune olukord ning mäeeraldiste asukohad on esitatud joonisel 2.



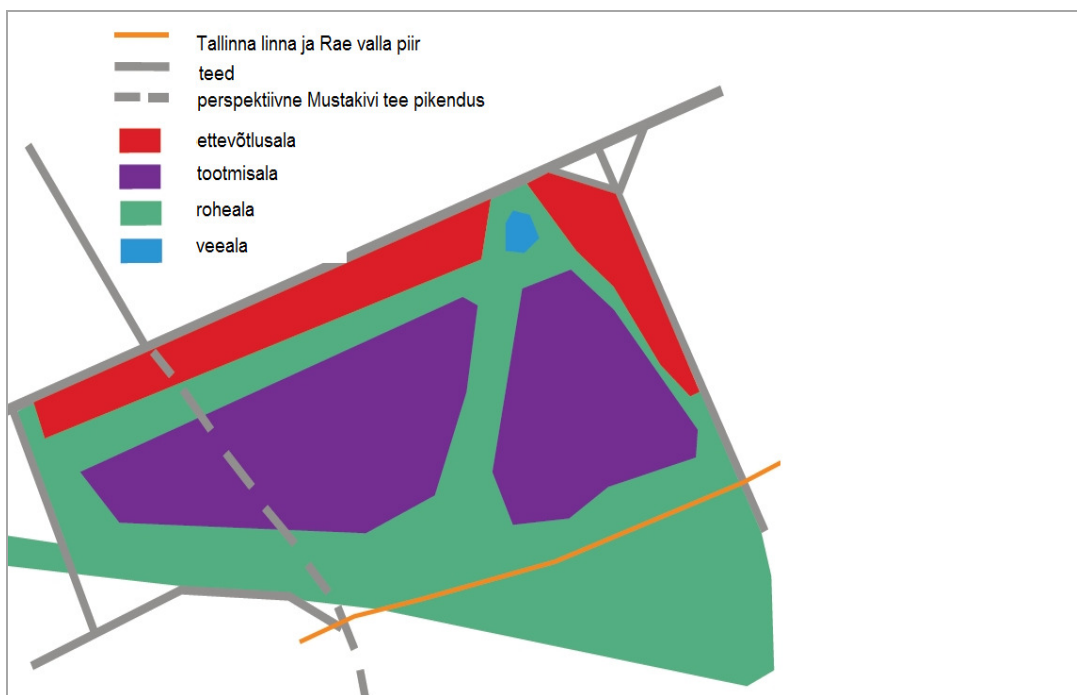
Joonis 2. Vão karjääri mäeeraldised (seisuga 2013. a)

Kui kaevandatav maavara Vão karjääris on ammendunud, tuleb kaevandamisega rikutud maa-ala korrastada. Selleks on vaja teha korrastamisprojekt ning hiljem määrata planeeringuga kindlaks piirkonna täpne lahendus. Vão karjääri jaoks on otstarbekas koostada kogu ala hõlmav korrastamisprojekt ning osaukude planeering vm samasisuline planeering, et piirkond tervikliku linnaruumina välja arendada. Et tagada kaevandamisega rikutud maa-ala

korrastamisel terviklahendus, on mõistlik korrastamisprojektiga samal ajal koostada ka kaevandamise lõpetamise projekt.

Kui korrastamis- ja lõpetamisprojekti koostamise ning nendega seonduva keskkonnamõju hindamise käigus vm asjaoludel selgub, et tootmismaaks korrastamine toob kaasa ebamõistlikult suured kulutused või korrastamine venib ebamõistlikult pikale ajavahemikule, võib korrastatava maa juhtotstarvet osaliselt või tervikuna muuta.

Üldplaneeringu koostamise käigus töötati välja maakasutuse põhimõtteline lahendus, s.o Vão piirkonna visioon, millest tuleb korrastamisprojekti koostamisel lähtuda.



Joonis 3. Vão karjääri maakasutuse põhimõtteline lahendus

Üldised linnaehituslikud põhimõtted on järgmised (vt joonis 3):

- Peterburi tee äärne maakasutus peab olema eelkõige ettevõtlusala, millel on tootmis- või laundusettevõtlusala kõrvalotstarve. Tootmisettevõtetest on eelistatud ettevõtted, mille tegevus ei ohusta keskkonda ja mis kasutavad uudset tehnoloogiat (nt energiasäästlik, vähese saasteainete emissiooniga või vähest müra ja vibratsiooni tekitav tootmine);
- kui piirkonda planeeritakse keskkonnaohtlikke ettevõtteid, peaksid need asuma Vão karjääri tootmisala lõunapoolses osas, võimalikult kaugel tiheasustusega aladest;
- Vão piirkonna keskosa juhtotstarve on tootmisala, lisanduvad rohealad ning vajaduse korral veealad (võimalikud veekogud lisaks olemasolevale Tooma järvele). Kuna veealade täpset asukohta ei ole praegu veel võimalik määrata, siis tuleb arvestada, et mingis osas joonisel 3 kujutatud rohe- ja tootmisalasid võib vajaduse korral asendada veealaga;
- karjääri korrastamisel on oluline käsitleda seda ala ühtse piirkonnana. Arvestada tuleb, et lisaks joonisel 3 kujutatule kehtib Tondi-Vão karjääri sellele osale, mis ulatub Rae valla territooriumile, ka Rae valla üldplaneering;

- Vão rohekoridor tuleb säilitada ja taastada rekreatiivset ning puhverala eesmärki silmas pidades Paneeli tänavast kuni Lagedi teeni. Samuti tuleb säilitada ja taastada vähemalt 50 m laiused rohekoridore ühendused Tooma järvega, st ühendus Tooma järvest Vão rohekoridori lõunasuunas ning Tooma järvest Mustakivi teeni edelasuunas. Kui Vão karjääri alale rajatakse keskkonda häirivat tootmist,⁴ siis tuleb rajada rohkem ning laiemaid rohekoridore, et tõkestada ja leevendada tootmise negatiivset mõju. Rajatavate rohealade eesmärk ei ole soodustada loomade liikumisvõimalusi ja neid linnakeskkonda meelitada, vaid muuta senine tehnogeenne linnakeskkond rohelisemaks ning parandada inimeste töö- ja elukeskkonna kvaliteeti;
- alade hoonestamisel tuleb koostada haljastusprojekt ning rajatavale haljastusele on tarvis luua soodsad kasvutingimused (sobiv täitepinnas, haljastustaimede õigete liikide valik, kohane hooldamine jms);
- arvestada tuleb perspektiivse Mustakivi tee pikendusega ning reserveerida selle tarvis teekoridor. Mustakivi tee pikendus üle Vão roheala lahendatakse edaspidiste projektide käigus. Tee rajatakse kas üle Vão roheala estakaadiga või ehitatakse üle Mustakivi tee pikenduse jalakäijate sild. Ülejäänud jaotus- või kõrvaltänavad peavad arvestama ümbruskonna olemasoleva või planeeritava tänavavõrguga ning tööstuspiirkonnale omase krundistruktuuriga;
- planeeritavatelt kinnistutelt loodusesse ärajuhitav sademevesi või ettevõtete tegevuse käigus tekkiv vesi (näiteks tootmisprotsessist tulnud vesi) peab olema normikohase puhtusastmega, sademevesi ei tohi kahjustada Piritähe jõe seisundit;
- kui osutub vajalikuks karjäär täita, siis keskkonnaolusid silmas pidades on oluline, et täitematerjalina kasutataks saastumata inertmaterjali, mitte muid, tundmatu päritoluga jääke (sh jäätmeid). Veekaitse seisukohalt tuleb jälgida, et täitematerjal ei oleks saastunud, selles ei oleks tõrva sisaldavaid asfalditükke ega muid ohtlikke aineid. Geotehnilisest seisukohast on oluline ladustada täitematerjal kihiti ja see korralikult tihendada;
- selle ala, mis kattub maardlaga, kuid mida ei ole maavara väljamise eesmärgil (st mäetööstusmaana) seni kasutusse võetud ning mida siinses üldplaneeringus ei ole käsitletud kaevandamiseks perspektiivsesena, saab määrata mäetööstusmaaks pärast maavara kaevandamisloa taotlemist ja saamist.

2.3 Arhitektuurivõistluse kohustusega alad

Arhitektuurivõistluste eesmärk on tagada tänapäeva arhitektuuri kõrge tase ja leida parim linnaehituslik lahendus. Arhitektuurivõistluse korraldamise nõude esitamise üle otsustab Tallinna Linnaplaneerimise Amet linna peaarhitekti ettepanekul.

Lasnamäe tööstusaladel kaalutakse arhitektuurivõistluse korraldamist järgmistel aladel, mis on linnaruumiliselt olulise tähtsusega: Rail Balticu terminali ala, uued lennujaama reisirajad ja Vão karjääri ala.

Arhitektuurivõistluse korraldamisel ja läbiviimisel juhendatakse üldiselt Eesti arhitektuurivõistluste juhendist, mille on koostanud Eesti Arhitektide Liit.

⁴ St tootmistegevusega kaasnev mõju, sh õhusaaste ja müra, väljub tootmisterritooriumi piiridest ja tekitab keskkonnahäiringuid väljapoole.

3 HALJASTUS JA ROHEVÕRGUSTIK

Tallinna Linnavolikogu 16. juuni 2011 otsusega nr 107 vastu võetud „[Tallinna keskkonnastrateegias aastani 2030](#)” on eesmärgiks seatud, et nii kogu Tallinnale kui ka igale linnaosale ja asumile tagatakse optimaalne haljastus, lähtudes nii ökoloogilisest mõjust, esteetilisest aspektist kui ka atraktiivsusest. Planeerimisel, linnaelu korraldamisel ja ehitustööde tegemisel tuleb haljastust käsitada võrdväärse elemendina linnakeskkonna tehnilike elementide (hooned, teed, kommunikatsioonid) kõrval.

Poolloodusliku taimkattega alad, millel pärast kordategemist võib olla teatav puhkeotstarbeline väärtus, on Sõjamäe raba, Tooma järve ümbrus ning Betooni ja Paneeli tänava piirkonnas asuva gaasitrassi ja kõrgepingeliini kaitsetsooni roheala. Korraldatud rohealad tuleb siduda teiste puhkealade ja rohekoridoridega ühtseks rohevõrgustikuks.

Rohevõrgustik sisaldab radiaalseid, linna keskusest äärealadele suunduvaid ulatuslikke rohealasid ning neid meridiaanselt ühendavaid väiksema pindalaga rohekoridore. Rohevõrgustik tagab bioloogilise mitmekesisuse linna ökosüsteemides, puhastab õhku saasteainetest, võimaldab liikuda inimestel ja loomadel ning tasakaalustab ehituslikku ja looduslikku keskkonda. Lisaks on rohevõrgustiku moodustamise eesmärk parandada elukeskkonna üldist kvaliteeti ning rikastada linnapilti. Tallinna haljastu arengusuunad on kindlaks määratud Tallinna Linnavolikogu 13. juuni 2013 määrusega nr 40 kinnitatud „[Tallinna haljastu tegevuskavas aastateks 2013-2025](#)”.

Planeeringuala põhiline rohekoridor on Pirita jõgi koos seda ääristava rohealaga. Koridori katkestab osaliselt Peterburi tee, liikumisvõimaluste parandamiseks tuleb avada rohekoridor Peterburi tee silla rekonstrueerimisel.

3.1 Haljastustingimused

- Haljastusega alade osakaal kinnistul: ettevõtlus-, tootmis- ja laondusettevõtlusalal vähemalt 15%, korterelamualal 20%, pereelamualal 40%. Haljastusega alade hulka ei kuulu katuse- või garaažipealne või muu maapinnaga ühendamata haljastus.
- Kui olemasoleva haljastuse osakaal on väiksem kui 15% või haljastus puudub, siis võib olemasoleva hoonestusega tootmis- ja laondusettevõtlusalal hoonete laiendamisel või rekonstrueerimisel põhjendatud juhul haljastuse osakaal jääda alla 15%.
- Eelistatud on kompaktsed haljasalad.
- Tööstushoonete laoplatside ja ärihoonete vahele tuleb rajada haljastusega puhvertsoonid.
- Puudele planeerida piisavad kasvutingimused standardi EVS 843:2003 „Linnatänavad” nõuete järgi.

Lasnamäe tööstusalade ülelinnalise tähtsusega rohekoridoride laius vabadel hoonestamata aladel peab olema vähemalt 50–100 m, et tagada haljastuseks vajaliku maa-ala olemasolu ja vältida rohealade täisehitamist. Väljakujunenud hoonestusaladel tuleb võimaluse korral tagada rohekoridori kulgumine vähemalt 50 m laiusena. Juhtumid, kus olemasolev linnaehituslik olukord ei võimalda tagada 50 m laiust rohekoridori, lahendatakse eraldi, arvestades vajadust tagada rohekoridor kitsamates kohtades vähemalt puiestee ja kergliiklusteena. Vao roheala Sõstramäe tänava ääres ja roheala piir Kanali tee 1c ja 1d kinnistul täpsustatakse detailplaneeringute koostamise käigus.

Suuremates ja ökoloogiliselt toimivates rohekoridorides, nagu Pirita jõe äärne roheala, tuleb võimalikult palju säilitada looduslikku taimkatet (metsaalad, üksikpuud, põõsastikud). Alale

planeeritud kitsamate koridoride puhul tuleb eelkõige arvestada rekreatiivseid eesmärke ning maastikukujunduslikke aspekte.

Säilitada tuleb alljärgnevad asumisisesed rohealad:⁵

- Vao roheala,
- Mõigu polder,
- Ülemiste City park,
- Peterburi tee roheala,
- Pirita jõe kaldaala,
- Tooma järve roheala,
- Veneküla tee roheala,
- Ülemiste järve roheala,
- Kantsi roheala,
- Sõjamäe roheala.

Lasnamäe rohevõrgustiku arengusuunad ja haljastustingimused on näidatud kaardil 2 „Rohevõrgustik”. Kaardil kajastatud naabervaldade rohevõrgustikud on sinna märgitud Jõelähtme ja Rae valla üldplaneeringute alusel (need on koostatud Harju maakonnaplaneeringu järgi ning täpsustavad seda).

3.2 Üldised soovitused haljastuse rajamiseks Lasnamäele

Haljastuse tähtsus linnakeskkonnas väljendub põhiliselt kahel viisil: eelkõige muudavad taimed inimese elukeskkonda tervislikumaks ning teisalt suurendavad piirkonna esteetilist väärtust.

Lasnamäe õhukese pinnakatte tõttu on haljastust rajada keeruline, mistõttu võiks haljastust planeerides silmas pidada järgmist:

- kõrgekasvulised okaspuud ei talu saastet ja on aeglase kasvuga, mistõttu ei sobi need tänavapuuks. Vastupidavamad okaspuud on mägimänd, keerdmänd, serbia kuusk, kadakas, torkav kuusk ja lehis;
- tänavapuudeks on soovitatav kasutada vastupidavaid lehtpuid, sobivad nt vahtra liigid (harilik vaher, tatari vaher, tähkvaher jne), pooppuu, harilik tamm, papli liigid, sanglepp, hobukastan, saar, pärna liigid, harilik robiinia jne;
- lehtpõõsastest sobivad kõik kukerpuid, harilik hõbepuu, näärelehine ja kurdlehtine roos ja selle sordid, lõhnav vaarikas, enelad jne;
- puude ja põõsaste istutuseks on soovitatav teha kõrgemad peenrad (~ 40 cm) ja istutada võimalikult kompaktselt;
- vaba maa puudumise korral saab kasutada konteinerhaljastust – taimed istutatakse tugevdatud äärtega konteineritesse, mis võivad olla nii maapinnaga ühendatud kui ka isoleeritud. Taimede kasvuks sobivad paremini maapinnaga ühenduses olevad konteinerid. Konteineri suurus keskmiselt 2 × 2 × 1–1,5 m;
- konteineristutuseks peetakse sobivaks järgmisi puuliike: ginnala vaher, toompihlakas, kontpuu, viirpuu liigid, seedermand ja mägimänd. Aladele, kus kõrghaljastust rajada ei ole võimalik (nt ristmikel), tuleb istutada madalaid põõsade, mis nõuavad vähe hooldust. Selleks sobivad järgmised madalad põõsasordid: pinnakatte- ja pargiroosid, kibuvitsad, põõsasmarana sordid, punapaju, enela sordid, kukerpuu jne;

⁵ Lähtekohaks on teemaplaneeringu „Tallinna rohealad” tööversioon.

- hekitaimeks ei sobi harilik kuusk, mis ei talu õhusaastet. Eelistada tuleks vabakujulisi lehtpõõsahekke. Levinuimad hekitaimed linnas on tuhkpuu, magesõstar, kontpuu ja sireli liigid;
- parklates istutada põõsad selliselt, et nad on parkimisalast vähemalt 0,5 m kaugusel. Lisaks ei tohi põõsaid ja puid istutada lumekogumisalale;
- taimede kasvuks vajaliku mulla happelisuse reguleerimiseks ja toitainetega varustamiseks on tähtis kasvupinnast väetada. Seejuures on oluline vältida pinnase üleväetamist, kuna mulla liigsuur toitainesisaldus ei lase taimel omastada vett ning vesi hakkab juurtest hoopis välja liikuma;
- kasvuks vajaliku niiskuse hoidmiseks ja alustaimestiku kasvu takistamiseks võib istutusala katta looduslike materjalidega (nt koorepurumultš);
- läbikuivamise vältimiseks tuleb istutatavatele puudele paigaldada kunstlikud niisutussüsteemid;
- kuna puujuured peavad eelkõige saama laiali kasvada (sügavuti kasvamine on vähem oluline), tuleb puude vahele jätta piisavalt ulatuslik kasvuruum. Kõrgekasvulisi puid (kõrgus 6–12 m) võib istutada iga 10 m tagant. Madalakasvuliste puude (kõrgus 3–6 m) vahele tuleb jätta 5 m. Kui haljastuse planeerimise eesmärk on tekitada kiiresti ulatuslik rohemass, siis tuleb vahekaugusi vähendada;
- puid istutades peab arvestama, et nende juured või ladvad ei vigastaks kasvades rajatisi (standardi EVS 843:2003 „Linnatänavad” nõuete kohaselt). Puujuurtele tuleb reserveerida tehnoorkudest vaba maa detailplaneeringu koostamise ajal, kuna vastasel korral võib maa puudumise tõttu jääda kõrghaljastus rajamata.

Parim viis haljastuse rajamiseks Lasnamäe linnaosas (ja laiemalt paepealsetel aladel) on katta haljastatav ala piisava paksusega pinnakattega (puudele minimaalselt 1 m ja põõsastele minimaalselt 0,4 m). Kasvuks vajaliku pinnakatte paksus sõltub rajatavast haljastusest (kõrg- või madalhaljastus) ja taimeliikidest ning see määratakse kindlaks täpsemate haljastuskavade koostamise käigus. Paepinnasesse aukude tegemine ja nende täitmine kasvupinnasega võib tekitada ohu, et taim hukkub liigvee tõttu – auku kogunev sademevesi jääb sinna püsima. Istutusaugu põhja tuleb asetada 200 mm drenikiht. Samuti ei ole pae sisse tehtavates aukudes taimejuurtel piisavalt ruumi edasikasvamiseks ja toitainete ammutamiseks, mistõttu jäävad taimed suhteliselt kiduraks ega ela kuigi kaua. Olenevalt põhjavee tasemest võib tekkida ka vastupidine efekt, et vesi viib mulla ja toitained istutusaugust välja. Sellisel juhul tuleb istutusauk vooderdada filterkangaga. Linnakeskkonnas on puuliigi valikul oluline ka taimede vastupidavus õhusaastele. Tugevalt saastatud õhuga piirkonnas on võimelised püsivalt kasvama ainult vähesed puu- ja põõsaliigid.

Rohealade rajamisel tuleb taimedele soodsaid kasvutingimusi hakata looma varakult – enne taimede istutamist tuleb ette valmistada maapind ja muld. Kui kohalik muld on taimekasvuks sobimatu või looduslik mullakiht on liiga õhuke, nagu see on Lasnamäe linnaosas, vajab muld parandamist või tuleb kasvumulda juurde tuua. Struktuurse viljaka mulla moodustamiseks tuleb väetada orgaaniliste, aeglaselt mõjuvate mineraalväetistega. Kasvupinnase lisamine parandab märkimisväärselt haljastuse rajamise võimalusi.

Hoonestatud aladel tuleb kaaluda haljaskatuste rajamist, seda eelkõige katuse- ja asfaltpinna vee äravoolu tipu vähendamise meetmena. Haljaskatuseid tuleb kindlasti rajada juhul, kui piirkonnas on probleeme sademevee äravooluga. Haljaskatuste kavandamisele tuleb tähelepanu pöörata detailplaneeringute koostamisel ja hoonestuse projekteerimisel.

3.3 Tänav- ja parklahaljastuse rajamise soovitus

Lasnamäe tööstusalade üldplaneeringuga tehakse ettepanek, kuidas planeerida tänav- ja parklahaljastust, et kujundada kvaliteetsem linnaruum. Oluline on, et koos teede ja parklate planeerimisega kavandataks ka kõrghaljastust ja terviklikke istutusi.

Tänav- ja parklaistutuse põhiline ja traditsiooniline komponent on puud, mis vajavad kõige enam eluruumi, kuid haljastuse hulka võivad kuuluda nii põõsaistutused ja murualad kui ka külgnevate maa-alade haljastus. Tänavahaljastuse rajamine tiheda liiklusega tänavate äärde on oluline välisõhu kvaliteedi parandamise seisukohast. Rohelised puhvertsoonid seovad endaga õhus leiduvaid saasteaineid ja leevendavad müra. Peale selle võib tänav- ja parklapuistul olla ka linnaökoloogiline tähtsus – see ühendab linnasisese rohevõrgustiku osi.

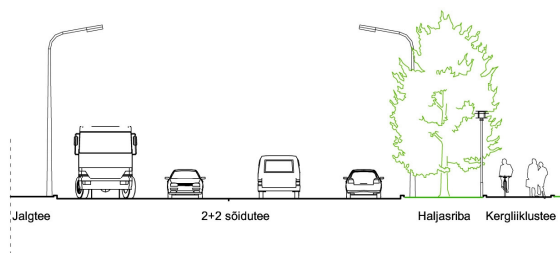
Puudele vajalikku ruumi saab anda ainult tänav- ja parklaurumi eelneva planeerimisega. Lasnamäe tööstusalade üldplaneeringusse on koondatud põhimõtted, mis on aluseks perspektiivse tänavamaa planeerimisel, kus tänavahaljastus on puhvriks sõidutee ja kõnni- või kergliiklustee vahel (vt joonis 4).

Lasnamäe tööstusalade tänavahaljastuse põhimõtted on määratud tänavaloikude kaupa, sest haljastuse rajamise võimalused on tänavatel erinevad. Tänavaloikude asukohad on näidatud kaardil 3 „Teed”.

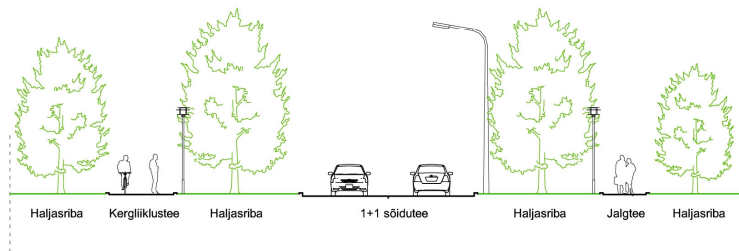
Parklahaljastuse eesmärk on ruumi liigendada, varjata ja ilmestada. Samuti peab parklahaljastuse planeerimisel vältima ühtsete ulatuslike parkimisalade teket. Parklahaljastuse rajamisel tuleb lähtuda põhimõttest, et parkla on haljastusega jagatud väiksemateks kümnekohalisteks parkimiskohtadeks. Parklatesse peab planeerima lumelükkamisteed ja ladustamisalad, millele haljastust ei kavandata.

Tänavamaa laiust, sh sõiduteede ja kõnni- või kergliiklusteede laiust, täpsustatakse detailplaneeringute koostamise käigus. Probleemiks võib kujuneda uute ja vanade tehnovõrkude kõrvuti paiknemine, mida on võimalik lahendada konteinerhaljastuse rajamisega (vt järgmist peatükki) või olemasolevate tehnovõrkude kokkutõstmisega tulevikus. Tänavamaade ja parklate planeerimisel tuleb olemasolevad trassid tõsta võimaluse korral haljasaladelt tänavate ja kõnniteede alla. Uued trassid planeerida kohe tänavate, kõnniteede ja parklate asfaltosade alla, et oleks tagatud maksimaalne kõrghaljastuse rajamise võimalus.

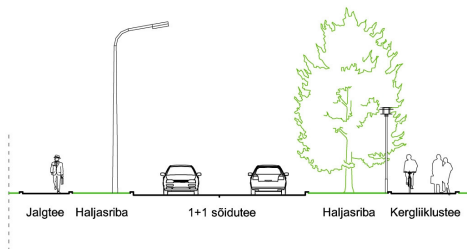
① Kesk-Sõjamäe tn



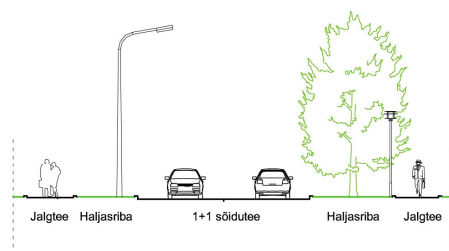
② Betooni tn, Paneeli tn



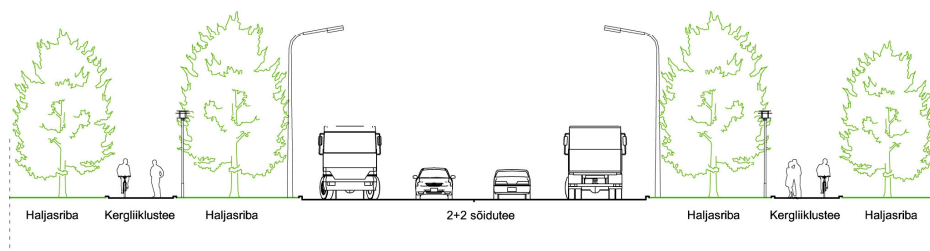
③ Veske tn



④ Gaasi tn



⑤ Peterburi tee ja Mustakivi tee pikendus



Joonis 4. Tänavahaljastuse rajamise võimalused Lasnamäe tööstusalade tänavatel

4 TEED JA TRANSPORT

Üldplaneeringuga täpsustatakse piirkonna üldist teedevõrku ning määratakse kindlaks juurdepääsude tagamiseks vajalikud teekoridorid, lisaks piiritletakse olemasolevad ja määratakse perspektiivsed magistraalid, veotänavad, jaotustänavad, kergliiklusteed, tunnelid, sillad, viaduktid ning ühistranspordimarsruudid ja -peatused.

Üldplaneering käsitleb Tallinna lennuvälja tulevikku ning raudtee arengut 20 aasta perspektiivis, sh võimalikku Rail Balticu koridori ja peatuste oletatavaid asukohti. Samuti tuuakse esile ühistransporditerminali võimalikud asukohad, arvestades raudtee, trammitee ja lennujaamaterminali vajaduste ning tasuvusuuringutega.

4.1 Teedevõrk

Lasnamäe tööstusaladel kui suure töötajaskonnaga ettevõtluskeskkonnal on keskkonnakaalutluste tõttu oluline hajutada liiklust, luua alternatiivseid liikumisvõimalusi (kergliiklusteed) ning parandada ühistranspordikorraldust – teisisõnu, tihendada tänavavõrgustikku. Hästi arenenud ja tõhusalt toimiv taristu meelitab looma ja arendama ettevõtlust. Teedevõrguga seondub hulk keskkonnateemasid, mida on täpsemini kajastatud keskkonnamõju strateegilise hindamise aruandes.

Olemasolevate ja kavandatavate teede (sh ristmike, tunnelite ja sildade) liigitus ning asukohad on esitatud kaardil 3 „Teed”. Kergliiklusteed on esitatud kaardil 4. Linna tänavate liigituse täpsem info asub [Tallinna Kommunaalameti veebilehel](#).

4.1.1 Kavandatavad teed

Üldplaneeringuga on olemasolevat teedevõrgustikku täiustatud, lisatud on detailplaneeringute käigus planeeritud uued tänavad.

Suuremad kavandatavate magistraalteede projektid, mis paiknevad Lasnamäe tööstusaladel või piirnevad sellega:

- Ülemiste liiklussõlmega seonduvad projektid ja ühendusteel,
- Tallinnasse suubuvate riigimaanteed ühendamise magistraaltänavavõrguga eri tänavalõikudes (sh Peterburi tee),
- Väo liiklussõlm – projekti kohaselt rajatakse Peterburi tee ja Tallinna ringtee eritasandiline ristmik. Liiklussõlme projekteerimisel tuleb arvestada Osühingu E-KONSULT koostatud Lagedi tee ja Peterburi tee piirkonna detailplaneeringute keskkonnamõju strateegilise hindamise, Pirita jõe Natura-hindamise aruande ja eksperthinnanguga Väo liiklussõlme sademe- ja drenaaživee ärajuhtimise lahendusele (OÜ Hendrikson & Ko töö nr 1362/10).

Olulisemad reserveeritavad liikumiskoridorid⁶:

- *Mustakivi tee pikendus lõigul Peterburi tee – Betooni tn – Suur-Sõjamäe tee*
Liikumiskoridor on vajalik lähtuvalt Viimsi, Pirita ja Lasnamäe ning Rae valla arengust. Võimaldab kujundada Väo karjääri arengualale hierarhilise tänavavõrgu, olles selle põhitänavaks.
- *Betooni tänav lõigul Mustakivi tee pikendus – Väo karjäär*

⁶ Lähtekohaks on teemaplaneeringu „Tallinna tänavavõrk ja kergliiklusteed” tööversioon.

Liikumiskoridor on vajalik lähtuvalt Vao karjääri tulevase arengust. Võimaldab kujuneda ühelt poolt praeguse veotänavaga jätkuks, aga teiselt poolt ka Vao arendusala üheks peatänavaks.

▪ *Ääsi tänavaga ühendamine Sepise tänavaga*

Liikumiskoridor on vajalik lähtuvalt Lasnamäe (sh Suur-Sõjamäe tn) arengust. Võimaldab vähendada Ülemiste ristmiku liikluskooormust ja lühendada teepikkust. Paraneb ligipääs Sõjamäe tööstuspiirkonna arendusaladele.

▪ *J. Smuuli tee pikendamine lennuvälja alt tunneliga Tartu maantee*

Liikumiskoridor võimaldab ühendada Lasnamäe piirkonna Nõmmega ja edasi Mustamäega.

Kergliiklusteid rajatakse järk-järgult detailplaneeringute ja teeprojektide käigus. Iga uue tänavaga koos tuleb rajada selle juurde kuuluv kergliiklustee. Eelistatud on lahendus, kus kergliiklustee ei külgne vahetult autoteega, vaid jääb sellest eemale, või on tagatud puhvertsoon,⁷ mis on põhiteest sõltumatu geomeetrilise lahendusega. Jalgrattasõit Tallinnas peab muutuma sedavõrd ohutuks ja meeldivaks, et elanikud ei peaks piirama ei enda ega laste rattasõitu.

Kergliiklustristu koosneb mitmetest elementidest:

- kergliiklusteed ja jalgrattarajad;
- turvalised jalgrattahoidlad elu- ja töökohtade juures, sõidu sihtpunktis ja terminalides;
- mugavad jalgratta transportimise võimalused regiooni ühissõidukites.

Olulisemad kergliiklusteed on planeeritud Peterburi tee mõlemale poolele, Suur-Sõjamäe tänavale, Ülemiste City kvartalis, Mustakivi tee pikendusele ning Vao rohekoridori läbimiseks.

4.2 Ühistransport

Et paljud Tallinnas töötavad inimesed elavad pealinnalähedastes asulates, peab transporditaristu olema linnastupõhine. Viimaste aastate majanduse areng on näidanud, et nõudlus ühistranspordi järele on ühiskonnas suurem kui seni oletati ja ühissõidukikasutajate hulga alahindamine avaldab arvatust tõsisemat negatiivset mõju liiklusohutusele, keskkonnale, regionaal- ja sotsiaalpoliitikale. Liiklusintensiivsuse kasv ilma taristu parandamiseta toob kaasa liiklusohutuse taseme languse, liikluses hukkunute ja vigastatute arvu kasvu, samuti ummikutega kaasneva elukvaliteedi halvenemise ja majandusliku ebaefektiivsuse. Ühissõidukite laiem kasutamine vähendaks autoliikluse intensiivsust ja soodustaks liiklusõnnetuste vähenemist. Hästi planeeritud ühistranspordisüsteemi ühendus töökohtadega aitab oluliselt vähendada transpordisektori kulusid, sest linna läbilaskevõimet tagavaid investeeringuid (uued laiemad teed, eritasandilised ristmikud jne) kui ka liiklussaastest tulenevaid tagajärgi on vaja kompenseerida vähemal määral. Lisaks toetab ühistransport jätkusuutlikku elukorraldust ning on alternatiiv erasõidukite kasutamisele.

Ühistranspordi efektiivseks toimimiseks on vaja luua ja arendada lahendusi ühissõidukite kiiruse suurendamiseks, sh rajada ühissõidukiradasid, võtta kasutusele ühissõidukijuhi lülitatavad valgusfoorid, laiendada süsteemi „Pargi ja reisi” ning arendada Tallinna ja Harjumaa ühtset piletisüsteemi.

⁷ Vt ka tänavahaljastuse rajamise põhimõtteid ptk-st 3

Bussiliinid pikendatakse tulevikus Ülemiste City kvartalisse, piki Lagedi teed, mille ääres hakatakse arendama suuremaid ettevõtlus- ja tootmisalasid, Lagedi tee ja Pirita jõe vahelisele alale, Mustakivi tee pikendusele ning Betooni tänava piirkonda.

4.2.1 Trammiliiklus

Trammiteid on kavas pikendada suure arengupotentsiaaliga piirkondadesse, millele trammivõrgu rajamine võib anda lisaväärtust, ehk aladele, mis soodustavad kompaktsema linna arengut. Lasnamäe tööstusalade puhul on selline piirkond kindlasti Suur-Sõjamäe, eelkõige Ülemiste City.

Trammipeatuste tihedus peab sõltuma eelkõige ala asustustihedusest. Trammiteede võrgu arendamisel tuleb silmas pidada jätkusuutliku transpordi põhimõtteid ja mitte lammutada olemasolevat süsteemi, vaid täiendada.

Lasnamäe tööstusalasid puudutavatest võimalikest uutest trammiliinidest on välja pakutud järgmised variandid:

- 1) Ülemiste trammiliini pikendamine Ülemiste kaubanduskeskuse idaküljelt Tallinna lennujaamani;
- 2) Ülemiste trammiliini pikendamine Keevise tn kaudu Tallinna lennujaamani;
- 3) olemasoleva trammiliini pikendamine piki Tartu maanteed kuni Tallinna lennujaamani.

Variandid tuginevad olemasolevale trammiteede võrgule, mida pikendatakse Tallinna lennujaama ja Mõigu asumini, pidades silmas säästva arengu põhimõtteid ning võimaldades trammiteede võrku täiendada etapiviisi. Esitatud variantidest viiakse ellu üks lahendus, kuid see sõltub edaspidistest kokkulepetest. Oluline on, et kavandatud võrk oleks kooskõlas sõitjate soovidega ning teiselt poolt võimaldaks suurendada Suur-Sõjamäe kui arenguala potentsiaali. Osaliselt on uute trammiliinide harud kavandatud sellistele tänavatele, mis tuleb alles valmis ehitada või põhjalikult ümber ehitada (nt rajada tunnel).

Võimalikud trammiteede koridorid on esitatud kaardil 5 „Ühistransport”.

4.2.2 Reisirongiliiklus

Uute elektrirongipeatuste kasutuselevõtmine loob eeldused intensiivistada rongiliiklust, nii et rongi kasutaksid tulevikus raudteeümbruse uute äri- ja tootmisettevõtete töötajad. See parandaks nendel aladel ühissõidukiga tööle jõudmise võimalusi. Kasutades ära olemasoleva elektriraudtee taristu potentsiaali ühistranspordi tõhustamisel, teeb üldplaneering järgmise ettepaneku peatustevõrgustiku tiheduse ja paiknemise kohta (kaart 5 „Ühistransport”):

- rajada tulevikus reisirongipeatus J. Smuuli tee viadukti alla roheala kõrvale. See parendaks inimeste ühissõidukite kasutamise võimalusi, muuhulgas lihtsustaks väljaspool linna elavatel inimestel ümberkaudsetes äri- ja tootmisettevõtetes tööl käimist. Kava kohaselt viib peatuse juurde raudteega rööpselt kulgev kergliiklustee.

4.3 Parkimine

Parkimise korraldamisel tuleb lähtuda parkimist reguleerivatest Tallinna linna õigusaktidest või muust asjakohasest dokumendist.

Tallinna parkimiskorralduse eesmärgid, mida tuleb arvestada Lasnamäe tööstusaladel detailplaneeringute või muude maakasutust reguleerivate dokumentide koostamisel, on järgmised:

- tagada linnas võimalikult ohutu, efektiivne, konkurentsivõimeline ja keskkonnasäästlik liiklus, lähtudes linna elanike ja külaliste, ettevõtete ja ametkondade vajadustest;
- sõiduautode hulga reguleerimine, suurendades alternatiivsete liikumisviiside (ühistransport, jalgsikäimine, jalgrattasõit) atraktiivsust;
- vähendada parkimist üldkasutataval liiklusmaal;
- kergliiklejate turvalisuse parandamine.

Uued parkimisalad või -hooned peavad olema võimalikult mitmekülgset kasutatavad (ristkasutus), et vältida ühekülgset linnaruumi.

4.3.1 Jalgrataste parkimine

Arvestades jalgrataste kasutajate hulga suurenemist ning Lasnamäe tööstusala üldplaneeringus määratud uute kergliiklusteede lisandumist, on oluline kindlaks määrata ka jalgrataste parkimise korralduse põhimõtted.

Üldplaneeringuga määratud kergliiklusteede võrgust lähtuvalt on oluline, et jalgrattaparklaid rajataks olemasolevatesse ja perspektiivsetesse tõmbekeskustesse (haridusasutused, spordirajatised, kaubanduskeskused), kus ristuvad ja kuhu suunduvad kergliiklusteed.

Jalgrattaparklate rajamise põhimõtted on järgmised:

- soodustada turvaliste jalgratahoidlate rajamist avalikkusele suunatud asutuste, samuti ettevõtete ja kaubanduskeskuste juurde;
- rattalasilatest eelistada selliseid, mis võimaldavad jalgratast raamist kinnitada;
- tagada jalgrataste turvaline parkimine olemasolevate parkimismajade esimestel korrustel;
- uute parkimismajade esimesele korrusele on vaja planeerida ja ehitada eraldatud alad, kus oleks võimalik jalgratast või rollerit hoida ööpäev läbi;
- ühistransporditerminalides ning haridusasutustes peaksid jalgrattaparklad olema valvega;
- rattalasila paigaldamisel tuleb silmas pidada tänavavalgustuse olemasolu, asukoha turvalisust (jälgitavust) ja võimaluse korral vihmakatte olemasolu;
- lühiajaliseks parkimiseks mõeldud rattalasila peaks paiknema kuni 10 m ja pikaajaliseks parkimiseks mõeldud rattalasila kuni 30 m kaugusel sõidu sihtpunktist (standard EVS 843:2003 „Linnatänavad”);
- parkimiskohtade vajadus arvestatakse standardis EVS 843:2003 „Linnatänavad” esitatud miinimumnõuete järgi (sh kauplustel üks koht 200 m² suletud brutopinna kohta, koolidel 1–2 kohta 10–12 õpilase kohta);
- kui jalgrattaparkla ei ole hõlpsasti leitav, tuleb käidavasse kohta paigutada sellekohane viit.

4.3.2 „Pargi ja reisi”

Et teenindada tagamaa elanikke ning soodustada ühissõidukite kasutamist, tuleb edasi arendada „Pargi ja reisi” parklaid. Selle jaoks reserveeritakse üldplaneeringuga sobivad asukohad, eelkõige magistraalteede ristumiskohas, bussi- ja trammipeatuste ja elektrirongi tulevaste vahe- või lõpp-peatuste asukohtades.

Lasnamäe tööstusaladele on „Pargi ja reisi” parklatele reserveeritud järgmised asukohad:

- Tartu mnt poolt linna sissesõidul Mõigu asulasse – linna sissesõitjate teenindamiseks ning kavandatavat trammiliini pikendust arvestades;
- J. Smuuli ja Peterburi tee ristmiku piirkonnas;
- Mustakivi tee ja Peterburi tee ristmiku piirkonnas.

„Pargi ja reisi” parklad on näidatud kaardil 5 „Ühistransport”.

4.4 Ülemiste ühisterminal

Ühistranspordisüsteem peab olema mugav, võimaldama lihtsalt ümber istuda ning tagama hea ligipääsu eri piirkondadele. Atraktiivne ühistransport ning ühisterminali loomine on üks võimalus vähendada erasõidukite kasutamist.

Tallinnas ei ole kuigi palju kohti, kuhu saaks realselt koondada kolme ühissõiduki – trammi, bussi ja rongi – peatused ühte punkti. Kesklinnas on küll Balti jaam, mis jääb ka edaspidi väga oluliseks ühistranspordisõlmeks, kuid see ei kata linna tulevase vajadusi ning kesklinnas ei ole võimalik rajada teist nii suurt reisirterminali. Liikluse seisukohast ei ole otstarbekas kasvatada kesklinna liikluskooormust veelgi. Lasnamäel Tartu mnt – Peterburi mnt – Majaka tn sihi ja raudtee vahelisel alal on ühisterminali kavandamiseks vajalikud eeldused.

Kohalikust mastaabist vaadatuna on kõige tähtsam kujundada piirkonnale uus identiteet.

Ülemiste ühisterminal koondaks nii rongi-, lennu- kui ka bussireisijad, võimaldaks hõlpsamini ümber istuda ning oleks hästi ühendatud Tallinna ühistranspordisüsteemiga.

4.5 Lennujaam

Tallinna lennujaama arengu seisukohalt on oluline laiendada lennuliiklusala (pikendada lennurada ida suunas, laiendada funktsioone lõuna suunas), valmis ehitada navigatsiooniseadmete süsteem ning pikendada ja laiendada ruleerimisteid.

Lähema kümne aasta perspektiivis on oluline ka Rail Balticu projekti alustamine. See ühendab lennujaama reisirterminali raudteejaamaga, luues reisijatele mugava ümberistumisvõimaluse.

4.6 Rail Baltic

Raudtee tuleviku seisukohalt on strateegiliselt olulisim rahvusvaheline Rail Balticu taristu projekt, mis hõlmab nii reisijate kui ka kauba vedu.

Rail Baltic on põhjast lõunasse ulatava raudtee projekt, mis ühendab Helsingi, Tallinna, Riia, Kaunase ja Varssavi. Rail Balticu transpordikoridori vajadus sündis pärast Balti riikide ja Poola lõimumist Lääne-Euroopa majandusruumiga, mis on omakorda viinud vajaduseni täiustada kaubandussuhteid ja transpordiühendusi.

Lasnamäe tööstusalade üldplaneering lähtub osaliselt Harju maakonnaplaneeringu I etapis⁸ kajastatud Rail Balticu esialgsest alternatiivist, täpsustades seda. Vabariigi Valitsuse tasandil on 2012. aastal algatatud maakonnaplaneeringu koostamine Rail Balticu trassi asukoha täpsemaks määramiseks. Lasnamäe tööstusalade üldplaneering kajastab koostatava Rail Balticu maakonnaplaneeringu trassilahendust praegu saadaolevate materjalide alusel (vt kaarti 5 „Ühistransport”).

⁸ Harju maakonnaplaneering, I etapp. Harju Maavalitsus, 1998.

4.7 Ülemiste kaubajaam

Aktsiaseltsi Eesti Raudtee kava kohaselt ei ole lähima 20 aasta perspektiivis plaanis Ülemiste kaubajaama nihutada. Kui planeeringute sihtotstarve kattub kaubajaama funktsioonidega, võib ümberkaudsete tööstusparkide ja -alade arendamisega pigem tekkida vajadus laiendada Ülemiste kaubajaama olemasoleva Aktsiaseltsile Eesti Raudtee kuuluva territooriumi piires.

4.8 Ohtlike ning raskeveoste marsruudid

Ohtlike ning suur- ja/või raskeveoste marsruut on määratud kindlaks teemaplaneeringu „Tallinna tänavavõrk ja kergliiklusteed” põhjal koostatud analüüsi järgi. Vastavalt sellele on Lasnamäel ohtlikele ning suur- ja/või raskeveoste ette nähtud marsruut Narva mnt – J. Smuuli tee – Suur-Sõjamäe tn või marsruut Peterburi tee – Lagedi tee – Tallinna ringtee. Raskeveokid (pikkus üle 12 m) jõuavad tulevikus Tartu maanteele kas lennujaama alt tunnelist, piki Suur-Sõjamäe tänavat või marsruudil Sepise tn – Lennujaama tee.

Kaugemat perspektiivi silmas pidades on Tallinna linn seisukohal, et tuleb rajada raudteeümbersõit, et viia ohtlikud veosed Tallinna tihedalt asustatud haldusterritooriumilt välja.

Ohtlike ja raskeveoste marsruutide skeem on esitatud kaardil 6.

5 TEHNOVÕRGUD

Arvestades nii olemasolevate tehnovõrkude olukorda kui ka tulevikusuundumusi kogu Peterburi teest lõunasse jääval alal, tuleb Lasnamäe tööstusala teenindamiseks nüüdisajastada ning reserveerida vee-, kanalisatsiooni- ja sademeveekanalisatsiooni torustiku paigaldamiseks vajalik maa. Kõiki tehnovõrke arendatakse Lasnamäe tööstusaladel võrguvaldajate arengukavade järgi, mille võrguvaldajad ajakohastavad kehtestatud planeeringute kohaselt.

Olemasolevad ja kavandatavad tehnovõrgud on esitatud kaartidel 7.1–7.6.

5.1 Veevarustus ja kanalisatsioon

5.1.1 Veevarustus

Tallinna põhitegevuspiirkond

Lasnamäe linnaosa veevarustuses kasutatakse nii pinna- kui ka põhjavett. Linnaosa (v.a Vao karjäär) veevõrgu haldaja on AKTSIASELTS TALLINNA VESI.

Suur osa Lasnamäe linnaosa territooriumist jääb Ülemiste veepuhastusjaama (edaspidi VPJ) toiteala piirkonda ehk veevarustus on tagatud VPJ pumplatest ja kogu ala jääb II ja III astme survetsooni (II survetsoon: Sikupilli, Ülemiste, Sõjamäe; III astme survetsooni tinglik piir on Punane tänav). VPJ-st juhitakse väiksema survega vesi kesklinna (öösi pumbad ei tööta) ning suurema survega Lasnamäele. Kaugemate linnaosade ja kõrgemate hoonetega piirkondade jaoks on linnas hulk rõhutõstepumplaid, Lasnamäe süsteemis on Punase tänav pumpla.

Peamised transiitveetorustikud, mis tulevad VPJ-st ning varustavad linnaosa veega, kulgevad marsruudil Peterburi tee – Pae tänav – Punane tänav (Ø 500–600 mm) ja Suur-Sõjamäe teel (Ø 500–800 mm). Välja on kujunenud selge magistraaltorude võrgustik, need kulgevad piki Peterburi ja Suur-Sõjamäe teed. Probleemiks on, et paljud jaotustorud läbivad hoonete keldreid. Edaspidi tuleb torud ümber paigutada kvartalisiseste teede ja parkimisplatside maa-alale.

Lasnamäe veekasutusala kinnitatud põhjavee tarbevaru kambriumi-vendi veekompleksist on 1200 m³ ööpäevas. Sellest oli 2004. aastal kasutusel 184 m³ ööpäevas, mis jagunes kolme puurkaevu vahel – puurkaevud 121, 65 ja 14453. Puurkaevud ei kuulu AKTSIASELTSILE TALLINNA VESI. Registreeritud veevõtt ordoviitsiumi-kambriumi veekihi piirdub eranditult Lasnamäe tööstusrajoonis paiknevate puurkaevudega, veekasutusosalale on kinnitatud tarbevaru maht – 1000 m³ ööpäevas. Töötab 22 veehaaret, kokku 28 puurkaevu.

Paekivitoodete tehase osahingu veehaare koosneb kolmest puurkaevust; Aktsiaseltsi „Tallinna Toiduveod” veehaare kolmest puurkaevust ja Aktsiaseltsi Eesti Raudtee veehaare kahest puurkaevust. 12 veehaaret kuulub tööstusettevõtetele ja 7 eratarbijatele. Puurkaevude sügavus on 39–65 m, tootlikkus 0,7–4,4 l/s, erideebit 0,1–0,3 l/s × m. Töötavad puurkaevud ammutavad tarbevaru täies mahus. Praegu on varu arvel tootmisveena.

Ettevõtete puurkaevude võimsus, mida saaks kriisiolukorras ühisveevarustuses kasutada, on „Tallinna ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arendamise kava 2010–2021” kohaselt Lasnamäel kokku 4600 m³/d. Puurkaevud ei ole ühenduses linna ühisveevärgiga.

Ettevõtete puurkaev-pumplate seisukord on erinev. On olemas kõikidele nõuetele vastavaid veehaardeid, kuid ka korrastamist või isegi tamponeerimist vajavaid puurkaeve. Põhjavee

kaitseks tuleb tamponeerida tarbetud, kasutamata puurkaevud ning tagada töötavate puurkaev-pumplate hea tehniline seisukord.

Veeseaduse § 28 kohaselt tuleb tagada veehaarde sanitaarkaitsealad seaduses ette nähtud ulatuses. Joogivee reservkaevudena on arvestatud kambriumi-vendi veekompleksi puurkaevudega, mis on hästi kaitstud reostuse eest, kuid selle veekompleksi vees võib olla suurenenud radionukliidide ja mõningate mikroelementide sisaldus. Nende puurkaevude kasutusele võtmisel tuleb arvestada, et veekvaliteedi parandamiseks võib olla vaja nende vett töödelda.

Lasnamäe veearvestuspiirkonna puurkaevude loetelu on esitatud tabelis 1 ning kujutatud veevarustuse kaardil.

Tabel 1. Lasnamäe veearvestuspiirkonna töötavate puurkaevude loetelu

Nr	Aadress	Sanitaarkaitseala
ordoviitsiumi– kambriumi veekompleks		
41	Suur-Sõjamäe tn 50a	30 m
42	Peterburi tee, Vão karjäär	30 m
303	Betooni 28a	30 m
334	Vão karjäär	30 m
357	Suur-Sõjamäe põik 8a	30 m
517	Peterburi tee 34	30 m
18 347	Suur-Sõjamäe tn 31	30 m
56	Suur-Sõjamäe tn 30	30 m
57	Suur-Sõjamäe tn 44	30 m
62	Ülemiste raudteejaam	puudub
63	Ülemiste raudteejaam	puudub
66	Peterburi tee 34	30 m
69	Peterburi tee 38	10 m
71	Peterburi tee 38	10 m
5140		20 m
9501	Vão karjäär, betoonitehase maa-alal	30 m
kambriumi-vendi veekompleks		
65	Peterburi tee 42	30 m
14 453	Suur-Sõjamäe tn 14	30 m

Vão tegevuspiirkond

Piirkond jääb Paekivitoodete tehase osaühingu tootmismaa-alale. Ettevõttele kuulub siinses piirkonnas kaks puurkaevu. Oma tarbeks võetakse vett Peterburi tee 34 ja Vão karjääris olevast puurkaevust. Piirkonna elanikele müüakse vett Vão asula eraldiseisvast puurkaevust (PK nr A2640). Puurkaevpumpla sügavusega 60 m on rajatud 1978. aastal ja remonditud 1998. aastal ning on heas seisukorras. Vesi antakse võrku hüdrofoori kaudu.

Puurkaevul on veemõõtja ja tuletõrjevett saab pumpla seinavesikust, tuletõrjehüdrandid veevõrgul puuduvad. Vão tegevuspiirkonna veevarustussüsteem ei ole seotud Tallinna linna veevõrguga.

Veevõrgu laiendamise võimalused

Praegu on planeeritud laiendada veevõrk linna piiri taha Rae valda Soodevahe küla maadele. Ühinemispunktid Tallinna linna ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni (edaspidi ÜVK) võrguga on Suur-Sõjamäe ja Betooni tänaval.

Lagedi tee – Peterburi tee ristmiku piirkonnas Pirita jõe vasakul kaldal asuvate elamute arenduse tarbeks on välja töötatud lahendus ÜVK torustiku baasil. Ühinemispunktid ÜVK torustikuga on Peterburi teel.

Täpsemad suunised ühisveevärgi arendamiseks on antud „Tallinna ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arendamise kavas 2010–2021”.

5.1.2 Kanalisatsioon

Tallinna põhitegevuspiirkond

Ühiskanaliseatsioon on Lasnamäe tööstusalade Peterburi tee äärde jäävas korruselamute piirkonnas olemas. Lisaks Tallinna põhitegevuspiirkonnale on ühiskanaliseatsiooni osaliselt rajatud ka Vao tegevuspiirkonda. Kõikidest tegevuspiirkondadest, välja arvatud Vao, juhitakse reovesi AKTSIASELTSI TALLINNA VESI kanalisatsioonitorustikku. Vaos on Paekivitoodete tehase osaühingule kuuluvad omaette puhastusseadmed.

Lasnamäe tööstusaladel on ühisvoolne kanalisatsioon. Tööstusrajoonis on Ø 2450 mm ühisvoolne kollektor, mis saab alguse Betooni tänavalt ja ühineb J. Smuuli tänaval idakollektori ja ülevooluga sademeveekollektoriga.

„Tallinna ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arendamise kava 2010–2021” kohaselt muudetakse Lasnamäe tööstusalade kanalisatsioon lahkvoolseks.

Vao tegevuspiirkond

Kõik Paekivitoodete tehase osaühingu lokaalse kanalisatsioonivõrguga ühendatud tarbijad suunavad oma reovee kanalisatsioonitorustikku ja reoveepuhastisse, mis kuuluvad Paekivitoodete tehase osaühingule. Lisaks Vao asumi heitveele suubub samasse võrku ka Vao karjääri tsehhi olmereovesi. Vao asumi kanalisatsioonivõrgu kogupikkus on 265 m, sellest on kollektorit 190 m ja majaihendustorustikke 75 m. Asumi kanalisatsiooni uuendati 1993. aastal ning see on ühisvoolne. Vao karjääri tsehhi olmereovesi kogutakse reoveepumplasse, kust see pumbatakse edasi Vao asumisse. Asumisse mineva torustiku pikkus on u 1,5 km ning see kulgeb piki Peterburi teed. Reoveepumpla ja magistraaltorustik on ehitatud 1993. aastal.

Reoveepuhastit laiendati 1993. aastal, kui olemasolevale BIO-25 puhastile lisati samasugune BIO-25 üksus. Puhasti koosneb kompressorihoonest ja kahest BIO-25st. Protsessis eralduv muda kogutakse kahele mudaväljakule, mille pindala on 74 m².

Puhastatud heitvesi suunatakse kraavide kaudu karjääri veekogumisbasseini ning sealt edasi Pirita jõkke. Kanalisatsiooni laiendust ette näha ei ole. Täpsemad suunised ühiskanaliseatsiooni arendamiseks on antud „Tallinna ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arendamise kavas 2010–2021”.

5.1.3 Sademeveekanaliseatsioon

Sademevee vooluhulga vähendamiseks ja kokkuvooluaja pikendamiseks tuleb rohkem tähelepanu pöörata sademevee immutamisele. Sademevee immutamise parandamiseks tuleb suured, vett läbilaskmatud kõvakattega pinnad asendada sellistega, mis võimaldavad vihma-

ja lumevett maasse immutada kohapeal. Kui immutada ei ole võimalik, siis tuleb kinnistutele rajada puhvermahutid.

Oluline leevendusmeede on veel katusehaljastuse rajamine, mis tihedas linnaruumis vähendab vajadust nii immutusväljakute kui ka uue lahkvoolse või laiema ühisvoolse kanalisatsiooni rajamise järele. Murukatuse kasvupinnas ja sellel kasvav taimestik imab endasse selle vee, mis muidu voolaks saju ajal kohe kanalisatsiooni. Olukorras, kus sademete hulk on suurem, kui murukatus mahutada suudab, mängib kanalisatsioonile langeva hüdroloogilise koormuse (s.o löökkkoormuse) vähendamisel rolli (ekstensivse) murukatuse võime aeglustada sademevee liikumist ning jaotada selle väljavool pikema aja peale. Haljaskatused pakuvad lisaks sademevee kanaliseerimise vajaduse vähendamisele ka elu- ja toitumispaiku elustikule.⁹

Ülemiste järve ülevoolukanal

Kanal kogub vee Tallinna lennujaamast, Mõigust ja Tartu maantee klindi peal olevast osast, osaliselt Laagna teelt ja Suur-Sõjamäe piirkonna tööstusalalt. Lennujaamast ja selle ääres paiknevate tööstusaladelt juhitakse sademevesi kõigepealt lennujaama ümbritsevasse kraavi, sealt edasi Vaskjala-Ülemiste kanalit läbiva düükri kaudu Mõigu poldrisse. Mõigu poldritiiki pumbatakse sademevesi ka Mõigu alevikust ja Rae vallast. Mõigu poldrist pumbatakse sademevesi Tartu maantee kollektorisse.

Probleemiks on muutunud Ülemiste järve ülevoolukanali kasutamine Tallinna ja Rae valla sademevee juhtimisel Tallinna lahte. Laienenud ehitustegevuse tagajärjel on Ülemiste ülevoolukanal üle koormatud. Kui Ülemiste järve veetase tõuseb üle kriitilise piiri, ähvardab Tallinna linna Lilleküla asumit uputusohu järve loodeosast ülevoolava vee tõttu. Samas on ka Tallinna lahe seisund Tartu Ülikooli Eesti Mereinstituudi 2009. a tehtud uuringu kohaselt kesine,¹⁰ kohati ka halb.

Üldplaneeringu koostamisel on aluseks võetud 2005. a koostatud töö „Suur-Sõjamäe piirkonna sademevee ärajuhtimise skeem” lahendus C1¹¹ koos keskkonnamõju hindamise aruandes¹² (*edaspidi* KMH) esile toodud vajadusega rakendada leevendusmeetmeid ning „Tallinna sademevee ärajuhtimise tegevuskavas”¹³ toodud järeldused. Viimane toob selgelt esile vajaduse kasutada Rae valla ja Suur-Sõjamäe sademevee ärajuhtimise eelvooluna Pirita jõge, s.o rakendada lahendust C1, ja seega mitte täiendavalt koormata Ülemiste ülevoolukollektorit vooluhulkadega, mida saab suunata teistesse eelvooludesse ja suublatesse. KMH aruandes on järeldatud, et lahendus C1, mis näeb ette Suur-Sõjamäe piirkonna lõunapoolse osa sademevee juhtimise lennujaama alt läbi mööda Soodevahe kraavi Pirita jõkke, ei ole leevendusmeetmeid kasutusele võtmata keskkonna seisukohalt parim lahendus. KMH tulemuste järgi on kõige väiksema negatiivse keskkonnamõjuga lahendus variantide C1 ja B3 kombinatsioon C1/B3. Seega, pelgalt keskkonnamõjust lähtuvalt on sobivaim lahendus juhtida Suur-Sõjamäe lõuna- ja põhjaosa sademevesi Tallinna lahte Lasnamäe linnaosa sademeveekollektori kaudu, mille suubla on Pirita tee kõrval lauluväljaku juures. Rae valla, lennujaama peapumpla valgala ja Mõigu asula sademevesi juhitakse Mõigu poldrisse ja

⁹ [Tallinna sademevee strateegia aastani 2030](#) (kinnitatud Tallinna Linnavolikogu 19. juuni 2012 määrusega 18).

¹⁰ Tallinna rannikumere seisundi hinnang bioloogiliste indikaatorite alusel ELi veepoliitika raamdirektiivi nõuetele 2009. TÜ Eesti Mereinstituut, 2009. Tellija Tallinna Keskkonnaamet.

¹¹ Tallinna Linnavalitsuse 4. aprilli 2007 korraldus nr 618-k „[Suur-Sõjamäe piirkonna sademevee ärajuhtimise skeemi variantlahenduse C1 heakskiitmine](#)”.

¹² Suur-Sõjamäe piirkonna sademevee ärajuhtimise variantlahenduste C1 ja C1/B3 keskkonnamõju hindamine. AS Infragate Eesti, 2008.

¹³ Tallinna Kommunaalameti tellimusel 2006. aastal koostatud „Tallinna sademevee ärajuhtimise tegevuskava” (SWECO Eesti AS töö nr 06002)

pumbatakse edasi Ülemiste ülevoolukollektorisse, mis suubub Tallinna lahte Russalka väljalasus.

Lahenduse C1 eelis on kõige väiksem maksumus ja see, et tekib võimalus vähendada Tallinna lahele avalduvat otsest sademevee reostuskoormust, mille vähendamiseks ei ole linnas võimalik puhastitele kohta leida. Lahenduse peamine puudus on võimalik negatiivne mõju Pirita jõe Natura-alale. Samas, kui vett puhastatakse vee kvaliteedinõuetest lähtudes, ei avalda C1-lahendus Pirita jõe vee kvaliteedile või hüdrearežiimile kahjulikku mõju.

C1-lahendust täpsustatakse projekteerimise käigus, kui koostatava lahenduse järgi tehtavad keskkonnamõju lisahindamise nõuded on selgunud. Projektiga määratakse sademevee puhastite tüübid (õli- ja liivapüüdurid, taimpuhastid, biolodud), nende suurus, läbilaskevõime, vajalikud asukohad ja arv. Lisaks toimib isepuhastina Soodevahe kraav. Sademeveepuhastid peavad tagama naftaproduktide ja hõljuvainete eraldamise ja orgaanilise koormuse ning minimeerima toiteelementide, nagu üldlämmastiku ja -fosfori (N_{üld} ja P_{üld}) sisaldust. Puhastite ja keskendite rajamisel tuleb teha koostööd nii Aktsiaseltsiga Tallinna Lennujaam kui ka Rae vallaga, mille üldplaneeringus on samuti ette nähtud suunata sademevesi Pirita jõkke. Ettevõtelt, mille tegevus saastab sademevett (näiteks Tallinna lennujaam), tuleb nõuda lokaalsete puhastusseadmete kasutuselevõtmist enne sademevee ühisvõrku juhtimist.

Ülemiste liiklussõlme ehitamisel on lõpule viidud ka sealse sademevee ärajuhtimise ja Katusepapi piirkonna lahkvooleks viimise terviklahendus.¹⁴ Sellega suurendati Ülemiste ülevoolukollektori ja Kadrioru kollektorite läbilaskevõimet, mis siiani oli kohati ebapiisav. Olenemata kollektorite läbilaskevõime suurendamisest, ei ole neisse võimalik juhtida sademevee lisakoguseid Suur-Sõjamäe piirkonnast ja Rae vallast, kuna olemasolevat süsteemi ei ole väljakujunenud tänavatel võimalik ei tehniliste ega majanduslike võimaluste tõttu enam suuremaks ehitada.

Sademeveeprobleemist tingituna tuleb kõik Lasnamäe tööstusalade territooriumil paiknevad vooluveekogud ja kraavid säilitada ning korrastada, et tagada tippvooluhulkade korral sademevee suurem viibeag, vältides eelvoolude ülekoormust.

Mõigu poldritiik

Mõigu poldritiik on osa Tallinna sademeveesüsteemist, mille likvideerimine tähendaks sademeveesüsteemi olulist rekonstrueerimist. Poldritiik ei kuulu seadusega kaitstavate objektide hulka.

Mõigu tiik kujutab endast poldri kogumisbasseini ja ka biotiiki, mille pindala on 9,4 ha. Biotiik koosneb kahest eraldi osast: välimisest ringtiigist pindalaga 5,3 ha ja sisemisest tiigist pindalaga 4,1 ha. Tiikide pindala on selline madalaima veetaseme korral. Kui tiikide veetase tõuseb, ujutatakse osaliselt üle ka tiikidevaheline ala ning veepeegli pindala suureneb. Biotiikide vesi pumbatakse Tartu mnt-l asuvasse kollektorisse (Ø 1000 mm), mis suubub Russalka juures Tallinna lahte, sama toruga on ühendatud ka Ülemiste järve ülevoolutoru.

Mõigu tiiki juhitakse praegu põhiliselt Ruunaoja (lennuvälja peakraav) kaudu tulevad veed, mis on düükriga (2 × 1000 mm) juhitud Vaskjala–Ülemiste kanali alt läbi. Tiiki juhitakse ka Mõigu asula sademevett.

Lisaanalüüsi vajab Rae valla sademevee juhtimine Mõigu poldri kaudu Tallinna lahte. Ettepanek, mille tulemusena kiireneks lahe eutrofeerumine, ei ole vastuvõetav.

¹⁴ Ülemiste ülevoolukollektori kontrollarvutuste teostamine ning Katusepapi piirkonna kanalisatsiooni lahkvooleks muutmine. AS Infragate Eesti, 2009.

Umbes pool keskmisest tiigist ja $\frac{3}{4}$ ringtiigist on pilliroogu ning rohttaimestikku tihedalt täis kasvanud. Väga lopsaka kasvuga rohttaimestik takistab vee liikumist Ruunaoja suudmest Tartu mnt ääres asuva pumbajaama juurde. Kogu ringtiigi ulatuses on tiigi põhjaks põhiliselt paepind, mille kõrgus jääb vahemikku 34,7–35,7 m. Tiigi põhjas esineb ka moreeniga täitunud paelõhesid. Tiik on plaanitud säilitada senises suurus.

Lasnamäe sademevee tunnelkollektor

Lasnamäe Betooni ja Suur-Sõjamäe tööstusalalt juhitakse sademevesi osaliselt isevoolselt ja osaliselt survetorudega Betooni tänavalt algavasse ühisvoolsesse tunnelkollektorisse, mis suubub lauluväljaku piirkonnas merre. Valingvihma korral valgub üle külgülevoolu Lasnamäe sademeveekollektorisse vesi ka Lasnamäe tunnelkollektorist (idakollektorist), mis mõjutab Tallinna lahe vee kvaliteeti.

Betooni tn tunnelkollektori läbimõõt ei võimalda suuremat kogust sademevett enam vastu võtta. Projektkeskuse tööga (lahendus C1) on Betooni tänavalt algav kollektor ette nähtud ainult sademevee tunnelkollektoriks.

Väo karjääri valgala

Võrreldes „Tallinna ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arendamise kavaga 2010–2021” on lisandunud Väo karjääri planeeritava tööstuspiirkonna valgala, mille sademevesi tuleks varem puhastatuna juhtida Pirita jõkke. Seda ettepanekut toetab nii Tallinna Keskkonnaamet kui ka Keskkonnaamet.

Lahkvoolsete kollektorite rajamine Vesse ja Betooni tänava piirkonda

Piirkonnas asuval tööstus- ja teenindusmaal on krundisisesed torustikud rajatud lahkvoolseks. Looduslikest eesvooludest (Pirita jõest ja Rae rabast) on piirkond ära lõigatud raudtee ja Väo karjääriga. Sademevesi juhitakse olmereovee tunnelkollektorisse. Valingvihma korral on valgalalt ära juhitud vesi peamine põhjus, miks tekib Lasnamäe olmereovee tunnelkollektori ülevool sademevee tunnelkollektorisse.

Betooni ja Paneeli tänava vahelise ala kollektorid on arvestatud eelkõige vajadusega juhtida ära sademevesi. „Tallinna ühisveevärgi ja kanalisatsiooni arendamise kava 2010–2021” kohaselt on tehtud ettepanek muuta piirkonna ühisvoolne kanalisatsioon lahkvoolseks. Selleks tuleks tänavatele rajada uued olmereovee kollektorid ning rajada sademeveekollektor kuni Lasnamäe sademevee tunnelkollektorini (läbimõõduga u 1,5 m). Teine võimalus oleks ehitada tunnelkollektorisse vahesein. Samuti tuleks Vesse tänava piirkonda ehitada uus sademeveepumpla koos survetoruga.

Sademevee ärajuhtimise lahenduste positiivsed ja negatiivsed mõjud keskkonnale on esitatud töös „Tallinna ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arendamise kava 2010–2021”.

Ettevõtete territooriumidelt kogutava sademevee puhastamiseks tuleb rajada kohtpuhastid (parklatele õlipüüdurid).

Väo liiklussõlme sademe- ja drenaaživee ärajuhtimine

Pirita jõe vee kvaliteeti võib halvendada saastunud sademevee juhtimine jõkke Rahu, Peterburi ja Lagedi tee (Väo) liiklussõlme alalt. Ohtu võimendavad jõe vee liigne vähendamine ning selle praegune halb kvaliteet.

Väo liiklussõlme mõju veekeskkonnale on käsitletud Osäühingu E-KONSULT töös nr E1168¹⁵ ning OÜ Hendrikson & Ko töös nr 1362/10¹⁶.

Liiklussõlme sademevesi plaanitakse puhastada sette- ja immutustiikides, puhastatud sademevesi juhitakse kraavide kaudu Pirita jõkke. Oluline on tagada sademevee puhastussüsteemi toimimine talvel ja varakevadel. Alternatiivina käsitletakse ka sademevee juhtimist Lasnamäe sademevee tunnelkollektorisse.

5.2 Elektrivarustus

Lasnamäe linnaosa varustatakse elektriga järgmistest toitealajaamadest:

- Loo 110/35/10 kV;
- Lasnamäe 110/10/6 kV;
- Ülemiste 110/35/6 kV;
- Ida 110/10 kV.

Lasnamäe linnaosa territooriumil kulgevad Iru-Ida-Mäe, Iru-Lasnamäe-Ida, Lasnamäe-Loo, Järve-Ülemiste 110 kV õhuliinid.

Lasnamäe linnaosa keskpinge jaotusvõrk töötab pingel 6–10 kV ja on valdavalt valmis ehitatud kaabelliinidena, kuid väikese osa jaotusvõrgust moodustavad ka õhuliinid. Lasnamäe ja Ülemiste alajaamade 35 kV jaotusseadmeid ühendab Peterburi tee ääres kulgev 35 kV maakaabelliin.

Olemasolevate trafoalajaamade keskpinge toide on lahendatud otsetoitenä piirkonna alajaamadest või keskpinge jaotusalajaamade alusel.

Madalpinge jaotusvõrk töötab pingel 230/400 V.

Piirkonnas on ka elektrienergia edasimüüjana tegutsevaid ettevõtteid, näiteks aktsiaselts Dvigatel-Energeetika, Paekivitoodete tehase osäühingule kuuluv võrk ja Aktsiaseltsi Tallinna Lennujaam võrk.

Konkreetses krundi või ala elektrienergiaga varustamiseks tuleb taotleda tehnilised tingimused võrguvaldajalt.

Elektrivarustuse areng

Ülemiste alajaama toiteks on Ülemiste ja Lasnamäe alajaamade vahele rajatud 110 kV maakaabelliin ja likvideeritakse 35 kV jaotlad mõlemas alajaamas. Lasnamäe–Ülemiste maakaabelliini jaoks on reserveeritud 6 m laiune maa-ala paralleelselt Peterburi teega.

Lisaks olemasolevate 35 kV seadmete üleviimisele 110 kV-le planeeritakse piirkonda rajada ka täiesti uusi 110 kV liine ja alajaamu. Samuti on planeeritud Ida-Iru ja Juhkentali–Ülemiste 110 kV maakaabelliin.

Jaotusvõrgu planeerimisel lähtutakse Tallinna piirkonna 20–110 kV elektrivõrgu arengukavast, mille on koostanud Eesti Energia Elektritööd AS aastal 2003. Arengukava kohaselt ei arendata Lasnamäel 6 kV toitepingega süsteemi, võrgu uuendamise käigus

¹⁵ Osäühing E-KONSULT, töö nr E1168 „Lagedi tee ja Peterburi tee piirkonna detailplaneeringute keskkonnamõju strateegiline hindamine ja Pirita jõe Natura-hindamine. Lõpparuanne” (lisa 19 „Hinnang Rahu tee, Peterburi tee ja Lagedi tee mitmetasandilise ristmiku maa-ala täiendatud detailplaneeringule”).

¹⁶ OÜ Hendrikson & Ko, töö nr 1362/10 „Väo liiklussõlme sademevee ja drenaaživee ärajuhtimise eksperthinnang”.

asendatakse see 10 kV toitepingega võrguga. Aastal 2015 planeeritakse kogu Lasnamäe linnaosa 6 kV võrk üle viia 10 kV-le.

Uute kõrge- või madalpinge alajaamade asukohtade planeerimisel arvestatakse suuremaid tarbijaid ja koormuskeskuste asukohti. Kaabelliinide planeerimisel arvestatakse kaitsevööndiga. Maakaabelliini kaitsevöönd on piki kaablit kulgev ala, mida mõlemalt poolt piiravad liini äärmistest kaablitest 1 meetri kaugusel paiknevad mõttelised vertikaaltasandid.

2008. aasta detsembris valmis Lasnamäe linnaosas Vão soojuselektrijaam (edaspidi *Vão SEJ*). Soojus- ja elektrienergia koostootmisjaama võimsus on 25 MW, soojusvõimsus 60 MW ja keevkihtkatla võimsus 75 MW. Toodetud elektrienergiat on kavas müüa elektrituruseaduse alusel kas ostukohustuse alusel või vabaturule, millele lisandub toetus. Vão SEJ ühendati Iru SEJ 110 kV maakaabelliiniga.

5.3 Tänavavalgustus

Tallinna Linnavolikogu 16. novembri 2006 otsuse nr 330 „Tallinna linna välisvalgustuse suunad aastateks 2006–2015” kohaselt lähtutakse neljast seisukohast:

- nüüdseks amortiseerunud seadmete asendamine;
- vaadeldaval perioodil amortiseeruvate seadmete asendamine;
- tänavavalgustuse rajamine seni valgustamata tänavatele ja aladele;
- valgustuse parandamine, et suureneks elanikkonna turvalisus ja heaolu, sõidukite liiklusohutus, turistide rahulolu pimedal ajal jms.

Koos uue tänava valmimisega ehitatakse ka tänavavalgustus. Lisaks on ette nähtud valgustada seni valgustamata tänavad, pargid ja väljakud.

2006. aasta andmete järgi oli Lasnamäe linnaosas valgustamata tänavalõikude kogupikkus 6,9 km. Selle hulka ei ole arvestatud eravalduses teid ja tänavaid, mille valgustamine on takerdunud nende piirkondade kinnisvaraarendajate probleemidesse.

Paljasjuhtmetega õhuliinid on ette nähtud asendada rippkeerdkaabli või maakaablivõrguga. Raudbetoonpostid on kavas asendada metallpostidega.

Uute tänavavalgustusala loomisel või amortiseerunud valgustite väljavahetamisel on lampide kuma vähendamiseks soovitatav kasutada varjestatud või otse alla suunatud valgusvihuga valgusteid. Valgustite energiatarbimise vähendamiseks kaaluda LED-valgusallikate kasutamist valgustites ning vähem oluliste alade valgustuse südaöist väljalülitamist.

5.4 Sidevarustus

ASi Eesti Telekom telefonijaamade võimsus katab Lasnamäe linnaosa vajadused rahuldavalt ning telefonijaamad on digitaliseeritud. Telefoniseerimisprobleem on lahendatud, samuti on tehniliselt head andmesidevõimalused. Kuna linnaosa sidevõrk on rekonstrueeritud, ei ole ASI Eesti Telekom lähiajal plaanis mahukamaid investeeringuid teha.

Kaabeltelevisioonivõrk on rajatud korruselamute piirkonda ning ka selle kaudu osutatakse andmesideteenust. Linnaosas on leviala kõigil mobiilsideoperaatoritel ning tugijaamade võrgustik on valmis ehitatud.

Teenuse äriiline iseloom ja sidetehnoloogia kiire areng ei võimalda sidevarustuse arengut pädevalt ennustada, kuid hea varustatus sideteenustega on jätkuvalt Lasnamäe linnaosa elu- ja ettevõtluskeskkonna üks tugevaid külgi ja arengueeldusi.

5.5 Soojusvarustus

Lasnamäe tööstusaladele Tallinna kaugküttepiirkond¹⁷ ei ulatu (v.a üksikutes Peterburi tee äärsetes kohtades), seega põhineb soojusvarustus suuremas osas gaasiküttel ja lokaalkatlamajadel.

Lasnamäe tööstusalade soojusvõrgu varustajad on Tallinna linna piiril asuv Iru soojus- ja elektrienergia koostootmisjaam, Vao soojus- ja elektrienergia koostootmisjaam ning lokaalkatlamajad.

Uute ehitiste püstitamisel aladele, mis ei kuulu kaugküttepiirkonda, tuleb hoonete soojusvarustusel eelistada keskkonnasäästlikke kütte- ja ventilatsioonilahendusi (sh päikesepaneelid, soojuspumbad ja jääksoojuse kasutamine) ning võimaluse korral vältida ja vähendada lokaalkatlamajade negatiivset mõju.

Tallinna Tehnikaülikooli töös „Tallinna energiamajanduse pikaajaline arengukava (2003–2017)” soovitatakse uute asumite soojusvarustussüsteemi kaugküttele üleviimise planeerimisel lähtuda seisukohast, et kogu tarbimiskoormus lisandub kaugküttevõrgu osas oleks vähemalt 5 MWh/(m × aasta) ja kogu liitumisvõimsus 2 kW torustiku meetri kohta.

5.6 Gaasivarustus

Lasnamäe linnaosa saab gaasi Loo gaasijaotusjaamast C-kategooria torude DN200 ja DN500 kaudu, mis lähevad gaasiregulaatorjaama (edaspidi GRJ) Gaasi 2, kus rõhk alandatakse 2,3 baarini. Vahetult enne Gaasi 2 GRJ hargneb C-kategooria toru ja üks haru suundub Suur-Sõjamäe tänava poole ja edasi Männikule Valdeku GRJsse.

Suur-Sõjamäe tänaval on GRJ, kus rõhk alandatakse 2,3 baarini. GRJ-st väljub B-kategooria magistraalgaasitoru DN500 kulgeb piki Suur-Sõjamäe ja Ääsi tänavat ning Lennujaama teed, kus torustiku läbimõõt vähendatakse kõigepealt kuni DN300-ni, seejärel kuni DN200-ni. Edasi läheb toru DN200 piki Tartu maanteed ja pöörab Peterburi teele, kus enne Peterburi tee ja Katusepapi tänava ristmikku ühineb see teise B-kategooria magistraaltoruga DN500, mis läheb Gaasi 2 GRJ-st välja ja kulgeb piki Peterburi teed.

Teine toru DN500, mis väljub Gaasi 2 GRJ-st, läheb piki Peterburi teed, J. Smuuli teed, Punase, Pae ja Asunduse tänavat kesklinna suunas. See toru varustab gaasiga läbi gaasireguleeripunktide (Killustiku 12a, Majaka 6b, Punane 23b ja Peterburi 24a) ning rõhureguleerkappide Sikupilli, Pae ja Ülemiste asumid eluhooneid.

Olemasolevate magistraalgaasitorustike läbilaskevõime on tänapäeva tarbimise jaoks piisav ning olulisi täiendusi ega ümberehitusi ei vaja.

Gaasivarustuse tagamiseks tulevikus on ette nähtud ühendada omavahel kesksurve magistraalgaasitoru DN500 Peterburi teel ja kesksurve magistraalgaasitoru DN500 Suur-Sõjamäe tänaval. Selleks tuleb ühendada Peterburi tee magistraalgaasitoru haru-

¹⁷ Tallinna Linnavolikogu 27. mai 2004 määrus nr 19 „[Tallinna kaugküttepiirkonna piirid, kaugküttevõrguga liitumise ning eraldumise tingimused ja kord, kaugkütte üldised kvaliteedinõuded, soojuse piirhinna koostööstamine ja soojusettevõtja arenduskohustus](#)”.

toru PE200 J. Smuuli teel ja Suur-Sõjamäe tänaval olev magistraalgaasitoru omavahel uue PE toruga piki J. Smuuli teed. Samuti on ette nähtud ühendada omavahel Betooni tänaval paiknev kesksurve gaasitoru PE315, mis saab toidet Gaasi 2 GRJ-st, Betooni tänaval paikneva terasest gaasitoruga DN300, mis saab gaasi C-kategooria gaasitorust DN500 rõhureguleerkapi kaudu.

Maagaasitorustikku on planeeritud arendada väljaspool kaugküttepiirkonda – Ülemiste, Sõjamäe ja Vao tööstuspiirkonnas. Vao karjääri arengupiirkonnas on välja ehitatud Vao soojuselektrijaam (edaspidi *Vao SEJ*), mis käivitus 2009. aasta alguses. Sellest lähtuvalt saab osa planeeritavast alast ühendada Vao SEJ kaugküttevõrguga. Vajaduse korral saab ehitada rõhualanduskappe ning lokaalkatlamaju.

Lisaks saab kõnealuses piirkonnas soojusvarustuseks kasutada maagaasi, mille C-kategooria gaasitorud rõhuga 12 bar läbivad Vao karjääri arenduspiirkonda. Tartu mnt – Peterburi tee – Majaka tn sihi ja raudtee vahelise ala saab gasifitseerida B-kategooria magistraalgaasitorust DN200, mis kulgeb piki Peterburi teed.

5.7 Alternatiivenergia kasutamine

Koostootmisjaamade rajamine ja kasutamine aitab suurendada energia tootmise efektiivsust. Koostootmisjaamades kasutatakse ära elektri tootmisel tekkiv soojusenergia ning keskkonnasaaste on väiksem kui elektri ja soojuse eraldi tootmisel. Samuti on koostootmise eeliseks energia muundamise suurem kasutegur.

Vao karjääri on planeeritud rajada ka soojus- ja elektrienergia koostootmisjaam, mis kasutab kütusena tavajäätmeid. Tallinna kontekstis sobib Vao karjäär jäätmepõletustehase rajamiseks, sest see paikneb piirkonnas, kus tekib olmejäätmeid eriti palju, ning seetõttu vähendab sellise asukoha valik vajadust vedada jäätmeid läbi linna. Kõige rohkem tekib olmejäätmeid korterelamute piirkondades, millest suurim on Tallinnas Lasnamäe linnaosa u 100 000 elanikuga.

Koostootmisjaama asukoht peab ehitistest ja rajatistest olema vaba ning elamutest minimaalselt 0,5 km kaugusel. Tallinna ülejäänud suuremate elamupiirkondade, nagu Mustamäe ja Õismäe läheduses sellist krunti ei leidu, kuid need linnaosad on A. H. Tammsaare tee – Järvevana tee ja Suur-Sõjamäe tänavate (veel parem aga ringtee) kaudu Vao karjääriga suhteliselt hästi ühendatud. Olmejäätmete kogumisel mujalt Harjumaalt on teeühendus valitud asukohaga samuti hea – vajadust läbi linna sõita ei ole ning läheduses asub suurelamutega hoonestatud Maardu linn.

Jäätmepõletustehase muude võimalike asukohtadena on kaalutud kolme kinnistut Lasnamäe linnaosas: Lagedi tee 16b, Betooni 8b ja Suur-Sõjamäe 29a¹⁸. Nüüdisaegset jäätmepõletustehnoloogiat kasutades on võimalik jäätmepõletustehas rajada ka tiheasustusalale, s.o tehas on võimalik asutada jäätmete tekkekoha vahetusse lähedusse, mis võimaldab vähendada jäätmeveo kulusid.

Jäätmepõletustehases toodetud soojusenergia on plaanis tarnida Kesklinna ja Lasnamäe linnaosa soojustarbijatele. Selleks on vaja ühendust kaugküttevõrguga. Lasnamäe tööstusala paikneb Tallinna kaugküttepiirkonna ja soojustarbijate suhtes soodsas asukohas ning põletustehast on tehniliselt ja majanduslikult võimalik ühendada kaugküttevõrguga. Lasnamäe tööstusalal asuvad sobivad tehnovõrgud (veevarustus ja kanalisatsioon, maagaas, elekter, side) jäätmepõletustehase rajamiseks.

¹⁸ OÜ Kupi „Vao karjääri territooriumile Lagedi tee 16b kinnistule kütusena tavajäätmeid kasutava soojuse- ja elektrienergia koostootmisjaama rajamise keskkonnamõju hindamise aruanne”. Tallinn 2007.

6 LISAPIIRANGUD

Peatükis on esitatud linnaruumist ning looduslikest, tehnogeensetest jm teguritest tulenevad piirangud ja põhimõtted, mida eelnenud teemade hulgas ei käsitletud. Piirangud on kujutatud kaartidel 9 „Piirangud ja väärtused” ning kaardil 2 „Rohevõrgustik”.

Peamised piirangud on seotud järgmiste teemadega: kaitstavad loodusala ja objektid; mälestised; kalda kaitsevöönd; veehaarde sanitaarkaitseala; radoon; müra; vibratsioon; ohtlikud ettevõtted; olulise ruumilise mõjuga objektid; lennuvälja piirangud.

6.1 Kaitstavad loodusobjektid

Edasises loetletakse Lasnamäe tööstusalade territooriumil paiknevad kaitstavad loodusobjektid, nendega seotud piirangud kajastuvad asjaomastes õigusaktides. Kaitstavad loodusobjektid on esitatud piirangute ja väärtuste kaardil.

Kaitstavad loodusobjektid Lasnamäe tööstusalal:

- Pirita jõe hoiuala, mis on loodud jõe kui elupaigatüübi, aga ka hing, võldase, jõesilmu ja lõhe elupaikade kaitseks¹⁹;
- Nokakivi rändrahnude rühm, mis asub planeeringuala lõunapiiri lähistel lennuraja lõpuosas. Rühm koosneb kahest suurest ja kümnest väikesest lähestikku asuvast rahnust. Nokakivi rändrahnude rühma kaitsevööndi ulatus on väliskontuurist 10 m²⁰. Lennujaama territooriumil paiknevatele rändrahnudele ei tule tagada inimeste vaba juurdepääsu;
- III kategooria kaitsealused taimeliigid raudtee ääres ning Pirita jões elavad II ja III kategooria looma- ja kalaliigid.

Kaitstavate looduse üksikobjektide valitsejaks Tallinna linnas on Keskkonnaministeeriumi valitsemisalas tegutsev Keskkonnaamet (Harju-Järva-Rapla regioon). Tegevused loodusobjekti kaitsetsoonis tuleb selle asutusega kooskõlastada.

6.2 Mälestised

Mälestistega seotud piiranguid reguleerib muinsuskaitseseadus.

Planeeringualale jäävad kultuurimälestistest asulakohad (reg 2610, 2611), Lasnamäe linnaosas paiknevad kultuskivid (reg 2622 ja 2616) ja endise Dvigateli tehase territooriumil asuvad mälestistena kaitse alla võetud hooned (reg 8560, 8561, 8562, 8563, 8564). Paljud kultuurimälestised (Jõelähtme vallas asuvad kultuskivid, asulakohad ja kivist kalmed; Rae vallas asuvad kultuskivid) asuvad üldplaneeringuala vahetus läheduses asuvatel aladel ning võivad seetõttu osutuda mõjutatavateks objektideks.

Teede ja trasside kavandamisel ning detailplaneeringute koostamisel tuleb arvestada nõudega säilitada arheoloogiamälestiseks tunnistatud kultuskivid nende esialgses asukohas.

Planeeringualal paiknevad kinnismälestised ja nende kaitsevööndid on esitatud tabelis 2 ning asukohad kaardil 9 „Piirangud ja väärtused”.

¹⁹ Hoiualade kaitse alla võtmine Harju maakonnas (Vabariigi Valitsuse 16. juuni 2005 määrus nr 144).

²⁰ Tallinna linna territooriumil asuvaid kaitstavaid looduse üksikobjekte ümbritseva kaitsevööndi ulatus (keskkonnaministri 22. märtsi 2002 määrus nr 15).

Tabel 2. Planeeringualal paiknevad mälestised

Reg nr	Mälestise nimetus	Mälestise liik	Mälestise aadress	Kaitsevöönd
8563	Dvigateli tehase valve-eraldusriba rajatised (1950.–1980. aastatest)	arhitektuurimälestis	Keevise tn 7	krundi ulatuses
8564	Dvigateli tehase neljalööviline mehaanika-montaažitsehh (1899. a)	arhitektuurimälestis	Keevise tn 7	krundi ulatuses
8562	Dvigateli tehase administratiivhoone, 1899. a.	arhitektuurimälestis	Suur-Sõjamäe tn 10a	krundi ulatuses
8561	Dvigateli tehase kesklabor (1899. a)	arhitektuurimälestis	Valukoja tn 7	krundi ulatuses
8560	Dvigateli tehase raudbetoonist saagkatusega mehaanika-montaažitsehh, (1920.–1930. aastatest)	arhitektuurimälestis	Valukoja tn 16	krundi ulatuses
	Tallinna lennujaama vana terminal	arhitektuurimälestis	Lennujaama tee 2	krundi ulatuses
2610	Asulakoht (I at eKr – II at II pool)	arheoloogiamälestis	Harju maakond, Tallinna linn, Tallinna piiri-punktide 421 ja 422 vahel, 40 m lääne ja 200 m ida poole piiri	50 m laiune maa-ala objekti piirist arvates
2611	Asulakoht (I at – II at algus)	arheoloogiamälestis	Harju maakond, Tallinna linn, Lagedi tee ja Vao tee ristmiku ümbruses 120 m raadiusega ala	50 m laiune maa-ala objekti piirist arvates
2612	Kultuskivi (I at eKr – I at)	arheoloogiamälestis	Suur-Sõjamäe tänavast 50 m lõunas, Tallinna lennuvälja territooriumil	50 m laiune maa-ala ümber kivi
2613	Kultuskivi (I at eKr – I at)	arheoloogiamälestis	Suur-Sõjamäe tn lähedal, lennuvälja territooriumil	50 m laiune maa-ala ümber kivi
2614	Kultuskivi (I at eKr – I at)	arheoloogiamälestis	Suur-Sõjamäe tn lähedal, lennuvälja territooriumil	50 m laiune maa-ala ümber kivi
2615	Kultuskivi (I at eKr – I at)	arheoloogiamälestis	Harju maakond, Tallinna linn, Tallinna lennuvälja lõunapiirde ääres, lennuvälja territooriumil	50 m laiune maa-ala ümber kivi
2616	Kultuskivi (I at eKr – I at)	arheoloogiamälestis	Harju maakond, Tallinna linn, Tallinna piiripunktist 411 idas 7 m	50 m laiune maa-ala ümber kivi
2617	Kultuskivi (I at eKr – I at)	arheoloogiamälestis	Harju maakond, Tallinna linn, Ülemiste kaubajaama lähedal	50 m laiune maa-ala ümber kivi
2618	Kultuskivi (I at eKr – I at)	arheoloogiamälestis	Harju maakond, Tallinna linn, Ülemiste kaubajaama lähedal, kõrgepingeliini all	50 m laiune maa-ala ümber kivi
2619	Kultuskivi (I at eKr – I at)	arheoloogiamälestis	Harju maakond, Tallinna linn, Ülemiste kaubajaama lähedal, tagavararaudteest 24 m põhja pool	50 m laiune maa-ala ümber kivi
2622	Kultuskivi (I at eKr – I at)	arheoloogiamälestis	Harju maakond, Tallinna linn, endise Vao küla, Tallinna ringtee ja Pirita jõe vahelisel alal	50 m laiune maa-ala ümber kivi
2620	Kultuskivi (I at eKr – I at)	arheoloogiamälestis	Harju maakond, Tallinna	50 m laiune maa-

			linn, Peterburi mnt ja endise Maardu raudteetammi vahel	ala ümber kivi
2621	Kultuskivi (I at eKr – I at)	arheoloogiamälestis	Harju maakond, Tallinna linn, Peterburi mnt ja endise Maardu raudteetammi vahel	50 m laiune maa-ala ümber kivi
2670	Kultuskivi (I at eKr – I at)	arheoloogiamälestis	Harju maakond, Tallinna linn, Tartu mnt ja Vana-Tartu mnt hargnemiskohalt 250 m Mõigu suunas, Vana-Tartu maanteest 5 m idas	50 m laiune maa-ala ümber kivi
1241	Tallinna piirikivi	ajaloomälestis	Harju maakond, Tallinna linn, Ülemiste-Lagedi raudteel, kõrgepingeliini all	50 m laiune maa-ala ümber kivi

6.3 Kalda kaitse

Lasnamäe tööstusalale jäävad Pirita jõe, Tooma järve, Ülemiste järve, Mõigu poldri, Vaskjala-Ülemiste kanali ja Vao oja kaldad. Tegu on maismaavöönditega, mida kasutatakse erinõuete kohaselt ning kaitstakse looduskaitseadusega. Kalda kaitse eesmärk on säilitada sealsed looduskooslused, piirata inimtegevuse kahjulikku mõju, suunata asustamisel kalda eripäraga arvestamist ning tagada vajaduse korral seal vaba liikumine ja juurdepääs.

Looduskaitseaduses on sätestatud kalda kaitsmiseks kitsendused, milleks on piirangu-, ehituskeelu- ning veekaitsevöönd. Ehituskeeluvööndi peamine eesmärk on kaitsta kalda looduslikku kooslust liigse arendussurve eest ning tagada elanikkonnale alade avatus. Piiranguvööndi ülesanne on kaitsta sealset ökosüsteemi ning säilitada puhketingimused. Vt täpsemaid tingimusi ning ehituskeelu erisusi looduskaitseadusest.

Veekaitsevööndi eesmärk on kaitsta veekogu hajureostuse eest ning vältida kallaste uhtumist. Veekaitsevööndis keelatud tegevused on nimetatud veeseaduses.

6.4 Veehaarde sanitaarkaitseala

Veehaarde sanitaarkaitseala on joogivee võtmise kohta ümbritsev maa- ja veeala, kus veeomaduste halvenemise vältimiseks ning veehaarderajatiste kaitsmiseks kitsendatakse tegevust ja piiratakse liikumist.

Veehaarde sanitaarkaitseala kitsenduste kohta saab täpsemat infot Keskkonnaameti veebilehelt.²¹

6.5 Radoon

Lasnamäe linnaosa asub piirkonnas, kus pinnakate on väga õhuke ning maakoos sisalduv radoon võib kivimilõhede kaudu pinnasesse ja välisõhku eralduda. Radoon on värvitu ja lõhnatu looduslik radioaktiivne gaas, mis tekib uraani radioaktiivsel lagunemisel. Looduslikku uraani leidub mineraalides, kivimites, setetes, mullas ja mineraalse koostisega ehitusmaterjalides. Radoon liigub aine pooridest edasi difusiooni teel või õhu ja veega.

²¹ <http://www.keskkonnaamet.ee/teenused/vesi-2/veehaarde-sanitaarkaitseala/>

Maapinnast välisõhku eraldunud radoon hajub atmosfääris ega ole inimese tervisele ohtlik, kuid pinnasest või ehitusmaterjalidest hoonetesse sattunud radoon võib sisse hingates põhjustada kasvajaid hingamisteedes ja kopsus. Radioaktiivsed metalliioonid kinnituvad õhus leiduvatele tolmu- jm osakestele, mis satuvad sissehingamisel inimese organismi. Uuringutega on tõestatud, et suitsetamise ja radooni koostoime suurendab kopsuvähki haigestumise riski märkimisväärselt. Peale hingamisteede kasvajate muid radooni põhjustatud tervisekahjustusi (nt allergiat) tuvastatud ei ole.²²

Esialgse Eesti radooniriski levilate kaardilehe²³ kohaselt on planeeringuala maapinnal avanevate või õhukese pinnakattega aluspõhjakiivimite ala peamiselt suure kuni väga suure radoonisisaldusega pinnas. Kuna pinnakate Lasnamäe territooriumil on õhuke, võib diktüoneemakildast pärinev radoon eralduda pinnasesse ja selle kohal olevasse õhku. Seepärast on uute hoonestatavate alade määramisel oluline arvestada radooniohuga ning võtta meetmeid hoonete kaitsmiseks radooni sisseimbumise eest. Kui hoone asukoha pinnases on radoonisisaldus suur, siis tuleb projekteerimisel ja ehitamisel järgida radoonikaitse abinõusid standardi EVS 840:2009 „Radooniohutu hoone projekteerimine” kohaselt.

Radooni tõkestamiseks on eri võtteid: üldjuhul sobib selleks betoon, kuid seejuures on oluline pöörata tähelepanu ehituskvaliteedile, kuna betooni tekkivate lõhede ja pragude kaudu saab radoon levida ja võib hoonesse sattuda. Suure radoonisisaldusega pinnase puhul nagu Lasnamäel tuleb betoonplaat katta materjaliga, mis tõkestab radooni sisseimbumist. Selliseks materjaliks võib olla radoonikile, teatud liiki membraanid ja mastiksid. Lisaks katetele kasutatakse meetodeid, mis juhivad radoonirikka õhu hoone alt minema või takistavad selle pääsemist ruumidesse, näiteks alarõhumeetod, õhkpadjameetod, põrandaaluse ventileerimine, radoonikaev ja ventilatsioon.

Detailplaneeringutes ja projekteerimistingimustes tuleb tähelepanu pöörata pinnase radooniohtu leevendavatele meetmetele ning kiirgusohlikes piirkondades on vaja korraldada radooniuuring.

Aladel, kus radoonisisaldus pinnaseõhus ületab lubatud piirväärtuse (50 kBq/m^3), tuleb elamute, olme- ja teiste samaotstarbeliste hoonete projekteerimisel teha detailsemad uuringud. Kui hoone asukoha pinnases on radoonisisaldus suur, tuleb rakendada ehitamisel kehtestatud radoonikaitse abinõusid (standard „Radooniohutu hoone projekteerimine” EVS 840:2009), et viia radoonisisaldus hoonete siseõhus miinimumini ja vältida hoonete siseõhu rikastumist radooniga üle lubatud piiri (200 Bq/m^3).

Suure radoonisisaldusega aladel määrata vajaduse korral detailplaneeringu käigus kas või iga elamu aluse pinnase radoonisisaldus ja looduskiirguse tase.

Peatada ajutiselt elamute, olmehoonete ja teiste sarnase funktsiooniga hoonete ehitamine aladel, kus radoonisisaldus pinnaseõhus ületab viis või enam korda piirnормi, kui pole selgitatud radoonisisaldust ala välisõhu alumises, kuni 3 m paksuses kihis. Radoonisisaldus võib ajuti olla suur ja ületada 100 Bq/m^3 piiri, sel juhul tuleb näiteks paigaldada ventilatsioon või ehitamisest loobuda. Nendel aladel on tavaliselt ka pinnases uraani (U) ja raadiumi (Ra) sisaldus suur ja ületab 20–25 mg/kg piiri.

²² Lasnamäe elamualade üldplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise aruanne, 2007

²³ Osäühing Eesti Geoloogiakeskus, 2004

6.6 Müra

Müra normtasemed tulenevad sotsiaalministri 4. märtsi 2002 määrusest nr 42 „Müra normtase elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid”.

Piirtase on olemasolevatel tööstusaladel 70 dB päevasel ja 60 dB öisel ajal, kusjuures lähedal asuvatel elamualadel ei või müratase ületada 60 dB päevasel ja 50 dB öisel ajal. Kui müra piirtase tööstusalal või lähedal asuval elamualal ületatakse, tuleb rakendada müra leevendavaid abinõusid.

Uute hoonete projekteerimisel tuleb tagada siseruumides normikohane müratase, vajaduse korral rakendada standardi EVS 842:2003 „Ehitiste heliisolatsiooninõuded. Kaitse müra eest” nõudeid.

Lasnamäe tööstusala lõunapoolses osas kehtivad IV kategooria müranormid. Tööstusala põhjapoolses osas, kus paiknevad nii elamu- kui ka ettevõtlusalad (segaalad) kehtivad III kategooria müranormid. Tööstuspiirkonnaga piirnevad nii II²⁴ kui ka III kategooria alad (segaalad).

Liiklusest põhjustatud kõrge mürataseme ja õhusaaste tõttu ei ole soovitatav rajada uusi korterelamuid magistraaltee ja Peterburi maantee äärde. KSH aruandes on prognoositud Peterburi mnt äärsel alal müra piirtaseme ületamist ning osas kohtades ka kriitilise mürataseme ületamist.

Et leevendada välisõhu kvaliteedi halvenemise negatiivset mõju elanikele, tuleb suure liiklusköormusega tänavate ja välisõhku saastavate ettevõtete ning elamualade vahele rajada rohealadega puhvertsoone, kus kasvab saaste levikut tõkestav kõrghaljastus.

Lasnamäe tööstusala olulisemad müraallikad on Tondi-Väo karjääri tehnoprotsess ja teeliiklus, rongiliiklus raudteedel ning lennuliiklus Tallinna lennuvälja lõunapoolses maandumis- ja tõusukoridoris.

KSH koostamise käigus mõõdetud mürataseme tulemused viitavad, et Lasnamäe tööstusala peamised müraallikad on:

- Väo karjääri purustus-sorteerimissõlmed, ekskavaatorid, raskeveokid, lõhkamised;
- AS Kuusakoski vanametalli kogumise ja töötlemise punkt (eelkõige veski);
- rasketest liiklusvahenditest tingitud liikluspõhine müra kõrge tase;
- tööstuspiirkonnast lõunasse jääval raudteel toimuv raudteeliiklus (kaubarongid, kaubajaam).

Seireandmetest selgub, et tööstuspiirkonna kõige suurem müraallikas on Väo paekivikarjäär, kus tegutsevad Paekivitoodete tehase osühing ja OÜ Väo Paas. Karjäär on ümbritsetud põhjast, läänest ja lõunast kõrge muldvalliga, mis vähendab märkimisväärselt müra levikut.

Lähimad olemasolevad elamualad asuvad tööstuspiirkonnast peamiselt põhjas, teisel pool Peterburi teed, väiksed asumid on karjääri idaosa ja Peterburi tee vahel (Väo tee ja Tooma tänav) ning Pirita jõe ääres. Lasnamäe elamurajooni lähim eluhoone (Mahtra tn 40/42) asub tööstuspiirkonnast umbes 200 m kaugusel. Praeguseks on Väo karjääris tegutsevad ettevõtted rakendanud abinõusid, et vähendada karjääri käitamisel müra levikut ümbruskonda, kuid arvestades elamupiirkonna suhtelist lähedust, jääb teatud häiring alles isegi siis, kui tegevus on kooskõlas kehtestatud keskkonnanormidega.

²⁴ Laste- ja õppeasutused, tervishoiu- ja hoolekandenasutused, elamualad, puhkealad ja pargid linnades ning asulates.

Autoliiklusest tingitud kõrge mürataseme põhjus on suur raskete liiklusvahendite osakaal ning Betooni ja Paneeli tänava asfaltkatte kehv seisukord. Peterburi tee ääres on peamine müraallikas Peterburi tee liiklus. Kuna liiklusemüra varjab tööstusmüra, on see on peamine põhjus, miks tööstuspiirkonna müra ei ulatu elamupiirkonda lähimate müratundlike hooneteni Lasnamäe elamurajoonis. Hilisõhtul ja öösel, kui liiklusest tingitud müratase on madalam ja puhub lõunatuul, siis on tööstusmüra Lasnamäe elurajooni lähimate eluhoonete (Mahtra tn 34, 40, 42) juures tuntavalt eristatav.

Lasnamäe tööstuspiirkonnas on rongide tekitatav müra raudteele lähimate hoonete juures päeval kuni 75 dB ja öösel kuni 70 dB – kõrgeim müratase öösel on tingitud kaubarongide sagedasest liiklusest just sel ajal. Valdavalt asuvad raudteele lähemal teenindus-, büroo- ja tootmisettevõtted, mille igapäevatööd võib mööduvate rongide müra segada. Lähimad ärihooned asuvad raudteest kuni 30 m kaugusel tööstusala loodeosas (näiteks Peterburi tee 2b) ning Suur-Sõjamäe tänava poolses osas raudteest kuni 35 m kaugusel. Nimetatud piirkondades ületatakse lubatud mürataset nii päeval kui ka öösel, kuna seal tuleb arvestada sotsiaalministri määruses nr 42 esitatud III kategooria näitajatega. Büroohoonetes inimesed öösiti üldjuhul ei viibi, mistõttu ei saa öist müra pidada häirivaks ja tööd segavaks.

Eluhoonetest mõjutab raudteemüra Peterburi tee 6 ja 8 korterelamuid, mille juures ületatakse lubatud mürataset just öösiti (müra ulatub 60 dB-ni).

Raudtee läbib Lasnamäe tööstusala selle keskosas, mistõttu Lasnamäe elamualadel mürataset ei ületata, puhvertsioonina toimivad äri- ja tootmishooned.

Tööstusmüra uurimise ja mõõtmise tulemused näitasid, et Lasnamäe tööstuspiirkonna tegevus põhjustab Tallinna territooriumil kõige kestvama müra.

Liiklusemüra piiramiseks on võimalik kasutada liikluskorraldusmeetmeid: sõidukiiruse piiramine, liikluse ümbersuunamine ja sujuvamaks muutmine. Arvestades Tallinna linna (üle)koormatud liiklust, ei ole uute kiiruspiirangute kehtestamine realistlik. Liikluse ümbersuunamise seisukohalt on oluline roll Rahu tee valmishitamisel, mille tulemusena eeldatavalt aeglustub teiste Lasnamäed läbivate ida-läänesuunaliste tänavate liikluskooormuse kasv. Sõidutänavate teekatte heas korras hoidmine aitab müra märgatavalt piirata. Liiklusemüra seisukohalt mõjuvad positiivselt nii „Pargi ja reisi” süsteemi kui ka ühistranspordi edendamine, mis vähendavad teeliiklust ja omakorda ka müra.

Lasnamäe tööstusala tulevikus koostatavate detailplaneeringute puhul tuleb tähelepanu pöörata müra- ja õhusaaste leevendamisele. Elamute või elamualade planeerimisel kõrge müratasemega kohtadesse ning juhul, kui detailplaneeringuga kavandatud tegevus (nt tehased või metallipurustid) võib tekitada suurt müra, mõjutada välisõhu kvaliteeti või avaldada negatiivset mõju lähimatele eluhoonetele, tuleb planeeringu koosseisus ette näha müra- ja õhusaaste leviku modelleerimine. Modelleerimine arvestab kõigi müra- ja õhusaasteallikatega ning selle põhjal tuleb kavandada müra- või õhusaastet leevendavad meetmed.

Mürataseme ja müra leviku vähendamise võimalused nii üld- kui ka detailplaneeringutes on järgmised:

- puhveralade planeerimine – suuremat mürataset taluvad maakasutused (nt ärimaa) või saaste levikut tõkestavad kõrghaljastusega rohealad;
- müratõkked – vallid, tarad (mürabarjäärade rajamine ei pruugi linnakeskkonnas olla tehniliselt siiski võimalik, samuti ei pruugi mürasein müra vähendamisel olla tõhus korruselamute ülakorruste puhul);
- hoonete paigutus ja nende funktsioon (kavandada tee lähedusse äriefunktsiooniga hooned, mitte elamud, ning mürarikkam tootmine kavandada elamutest eemale).

6.7 Vibratsioon

Lasnamäe tööstusalal ja selle lähiumbruses tekitavad vibratsiooni peamiselt Vao karjääris toimuvad tööd, elektriijaama ja planeeritava koostootmisjaama transport, raskeliiklus ja raudteeliiklus. Nimetatud objektide lähedal asuvates elamutes ning ühiskondlikes hoonetes tuleb tagada vibratsiooni piirväärtused sotsiaalministri 17. mai 2002 määruse nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid” nõuete järgi.

Kui vibratsioon olemasolevate või kavandatavate hoonete juures võib osutuda probleemseks ja ületatakse lubatud vibratsiooni piirväärtusi, tuleb rakendada vibratsiooni levikut tõkestavaid meetmeid. Vibratsiooni saab vähendada teede korrashoiuga, vältides hoonete ja tänavate ehitamist vibratsioonitundlikule pinnasele (pehme savi- ja liivapinnas), lubatava kiiruse vähendamisega (eriti raskeliikluse puhul) ning raskete veokite ja busside suunamisega teistele tänavatele (planeeritud on veotänavad).

6.8 Ohtlikud ettevõtted

„Tallinna hädaolukorra riskianalüüsis (THORA) 2013” selgitati välja võimalikud ohtlikud ettevõtted ning hinnati nendega seotud riske.

Ohtlike ettevõtete võimalike ohualade maksimumraadiused on esitatud tabelis 3 ja lisakaardil 4.

Tabel 3. Lasnamäel tegutsevate ohtlike ettevõtete ohualade raadiused (2013. a seisuga)

Ettevõtte	Aadress	Ohtlik kemikaal	Ohuala raadius m		
			Eriti ohtlik ala (Re)	Väga ohtlik ala (Rv)	Ohtlik ala (Ro)
A-kategooria suurõnnetuse ohuga ettevõtted					
Aktsiaselts Propaan	Gaasi 6	Propaan	200	350	500
B-kategooria suurõnnetuse ohuga ettevõtted					
osaühing KRIMELTE	Suur-Paala 10	Propaan/ dimetüüleeter/ 1,1-difluoroetaan	190	285	405
Recticel Osaühing	Peterburi mnt 48a	Tolueen-diisotsüanaat	50	250	500
Ohtlikud ettevõtted					
Premia Tallinna Külkhoone AS jäätisevabrik	Peterburi tee 42	Ammoniaak	–	–	142
Premia Tallinna Külkhoone AS logistikakeskus	Betooni 4	Ammoniaak	–	–	192
Aktsiaselts MASEKO	Peterburi tee 51A	Ammoniaak	–	–	100
Aktsiaselts Adole Holding	Betooni 1b	Ammoniaak	100	320	480
Bang & Bonsomer Eesti OÜ	Suur-Sõjamäe 30	Tuleohtlikud, sööbivad, ärritavad, mürgised kemikaalid	50	–	150
Transpoint International (EST) AS	Betooni 6	Keskkonnoohtlikud, mürgised, ärritavad kemikaalid	25	75	120

Allikas: Tallinna riskianalüüs 2013

Ohtlikke aineid vedava rongiga juhtuva õnnetuse korral on ohuala raadius 300 m. Ülemiste kaubajaama ohuala on 800 m.

Õhutranspordi ohualad:

- Tallinna lennujaama ohuala (500 m lennuraja telgjoonest mõlemale poole);
- Tallinna lennuvälja läänepoolse õhukoridori algusosa (stardiala);
- Tallinna lennuvälja idapoolse õhukoridori algusosa (stardiala).

Ohtlike ettevõtete riskide ennetamine üldplaneeringu kohaselt

Lasnamäe tööstusalade üldplaneering ennetab hädaolukorrast tulenevaid riske järgmiste strateegiatega:

- riskiobjekti eriti ohtlikul alal ehitamise korral tuleb lähtuda Tallinna riskianalüüsis esitatud põhimõtetest;
- ohtlikud ettevõtted on kohustatud teavitama ohuala raadiusse jäävaid ettevõtteid, et need paiknevad ohtliku ettevõtte ohuala raadiuses;
- ohtlikul ettevõttel investeerida meetmetesse, mis minimeerivad ohuala raadiusse jäävate ettevõtete ohtu;
- uute ettevõtete lisandumisel Lasnamäe tööstusalade territooriumile ei tohi ohtlike ettevõtete ohuala raadius ulatuda Lasnamäe elamualadele ega avalikele sotsiaalobjektidele;
- olemasoleval ohtlikul ettevõttel võimaluse korral suurendada ohuala raadiust ja ümber kolida tööstusala ossa, mis jääb elamualast ja kaitstavatest loodusobjektidest ohutusse kaugusesse;
- ohtlike veostega seonduva riski ennetamiseks jälgida, et liikumisteedeks kasutatakse üldplaneeringuga määratud ohtlike ja raskeveoste sõiduteid (vt kaart 6);
- suurõnnetuse ohuga ettevõtetel tõhustada turvasüsteeme ning investeerida ohutusmeetmetesse;
- suurõnnetuse ohuga ettevõtetel korraldada tehnilise seisundi plaanilist järelevalvet ning kontrollida hädaolukorraplaanide lahendamise nõuetekohasust.

6.9 Olulise ruumilise mõjuga objektid

Üldplaneeringu lisakaardil 4 on esitatud olulise ruumilise mõjuga objektide asukohad.

Olulise ruumilise mõjuga objekt planeerimisseaduse tähenduses on objekt, millest tingitud transpordivood, saasteainete hulk, külastajate hulk ja tooraine või tööjõu vajadus muutuvad objekti kavandatavas asukohas senisega võrreldes märkimisväärselt ning mille mõju ulatub suurele territooriumile. Olulise ruumilise mõjuga objektid Lasnamäe tööstusalade üldplaneeringu territooriumil on järgmised:

- Tallinna lennuväli (Lennujaama tee 2);
- ATI Grupp osaühingu (tegutsemisterritoorium Peterburi tee 94h) Vao paekarjääri ehitusjäätmete ladestamise paik;
- RAGN-SELLS AS (Suur-Sõjamäe 50a) – pakendatud ja mahuliste ohtlike jäätmete käitlemine, saastunud pinnase, elektri- ja elektroonikaseadmete ning vanarehvide käitlemine;
- kavandatavatest objektidest jäätmepõletustehas Vao karjääris endisele Lagedi tee 16b kinnistule.

6.10 Lennuvälja piirangud

Tallinna lennuvälja kaitsevöönd moodustab riskülikukujulise ala, mis ulatub 500 m lennuraja telgjoonest mõlemale poole (vt „Piirangud ja väärtused” lisakaart 2) ja 2300 m lennuraja lävedest lähenemisalade suunas.

Arvestada tuleb, et tulevikus nihutatakse stardiraja asukoht *ca* 300 m ulatuses ida poole, mistõttu piiranguala laieneb itta, väljapoole Tallinna piire.

Selleks, et tagada ohutu ja häireteta lennuliiklus ning vähendada lennuväljalt lähtuvat kahjulikku mõju, on lennundusseadusega kehtestatud lennuvälja lähiümbruse maa-alal asuva kinnisasja kasutamisele hulk kitsendusi.

7 JÄTKUTEGEVUS JA SEIRE

Lasnamäe tööstusalade üldplaneeringuga kavandatud eesmärkide saavutamiseks tuleb planeerida jätkutegevust ja korraldada perioodilist seiret valdkondades, mis vajavad üldplaneeringust detailsemat käsitlust. Järgnevalt on loetletud tegevused ja teemad, mis ei mahu üldplaneeringu käsitluse alla, kuid mida on vaja põhjalikumalt analüüsida ja ellu viia.

Jätkutegevus

- Üldplaneeringuga määratud rohealadele (puhkealadele) haljastusprojektide koostamine. Võimalikud osalised: Tallinna Linnaplaneerimise Amet, Tallinna Keskkonnaamet, Tallinna Kommunaalamet, Lasnamäe Linnaosa Valitsus.
- Taimkatte ja haljastuse rajamise tõhustamiseks pinnaseuuringute tegemine, et hinnata pinnakatte paksust ja mulla koostist ning leida linnahaljastuse rajamiseks sobivaimad asukohad ja taimeliigid. Võimalik osaline on Tallinna Keskkonnaamet.
- Lasnamäe linnaosa radooniohtlikkuse hindamiseks ning edasisele arendustegevusele tingimuste ja piirangute seadmiseks pinnase ja välisõhu radoonisisalduse uuringu korraldamine. Võimalikud osalised: Tallinna Keskkonnaamet ja Keskkonnaministeerium.
- Põhjaveevarustuse dimensioneeritud hüdraulilise mudeli väljatöötamine hädaolukorraks, kus Ülemiste järve pinnaveehaaret pole võimalik kasutada. Võimalikud osalised: Tallinna Keskkonnaamet ja Tallinna Kommunaalamet.
- Avaliku linnaruumi visuaalset esteetikat hõlmavate objektide ning nende tekitatava keskkonna (sealhulgas linnamööbel, valgustid ja nende tekitatav valguskeskkond, teabekandjad ning muud avaliku linnaruumi seisukohast kujundusliku tähtsusega objektid) disainilahenduste väljatöötamine koostöös Tallinna Linnaplaneerimise Ameti linnadisaineriga. Võimalikud osalised on veel Tallinna Keskkonnaamet, Tallinna Kommunaalamet, Tallinna Transpordiamet ja Tallinna Kultuuriväärtuste Amet.
- Väo karjäärile sademevee ärajuhtimise skeemide ja lahenduste ning veerežiimi modelleeritud prognoosi koostamine Väo karjääri korrastamise projekti raames. Kaevandamistöõde lõpetamise järel peab maa-ala edasine kasutamine vastama kujunevale veerežiimile ning esitada tuleb pinna- ja põhjavee reostumise välistamise tingimused ning meetmed.
- Mõigu poldri rekonstrueerimiseks ning võimaliku mahu suurendamiseks teha asjakohased uuringud. Võimalikud osalised: Tallinna Kommunaalamet ja Tallinna Keskkonnaamet.
- Planeeringuala elustiku uuring. Võimalik osaline on Tallinna Keskkonnaamet.
- Teadaolevate jääkreostuskollete korrastamise kavade väljatöötamine ja elluviimine. Võimalikud osalised: Keskkonnaministeerium ja Tallinna Keskkonnaamet.
- Lasnamäe tööstusaladel paiknevate kasutuseta käigusildade rekonstrueerimine. Võimalikud osalised: aktsiaselts Eesti Raudtee ja Tallinna Transpordiamet.

Seire

Üldplaneeringu KSH-st lähtuvalt tuleb seirata järgmisi valdkondi:

- Väo karjääri täitepinnase seire, et tagada karjäärialala täitmisel kasutatava materjali kvaliteet ning välistada probleeme, mis võivad esile kerkida tootmishoonete rajamisel;

- Vão karjääri kavandatava sademeveetiigist väljuva ning Pirita jõkke juhitava vee kvaliteedi seire. Seirepunktid on soovitatav valida vahetult puhasti väljalasu juures ja/või vahetult enne suubumist Pirita jõkke²⁵. Seire indikaatorid, tihedus ja vajadus tuleb selgitada eraldi uuringuga pärast Vão karjääri sulgemist ja korrastamist. Konkreetne sademevee liitumispunkt ja nõuded sademevee tänavatorustikku juhtimiseks antakse sõltuvalt kinnistul toimuva tegevuse iseloomust igale kinnistule eraldi;
- õhukvaliteedi seire Vão karjääri tööstusala valmishitamise järel. Vão karjääri idaossa rajatud soojus- ja elektrijaamadele kavandada õigusaktidega nõutav suitsugaaside pidev seiresüsteem – seirata saaste- või komplekslubadega väljastatud nõuete täitmist. Lasnamäel asub Tallinna linna suurim tööstuspiirkond, mistõttu tuleb liikuva laboriga teha pistelisi saastetaseme mõõtmisi Lasnamäe tööstusalal ja lähimatel elamualadel, et kontrollida õhukvaliteedi seisundit ka pärast Vão karjääri sulgemist;
- lennuraja lähikümbuses on soovitatav mõõta nii maksimaalset kui ka ebaregulaarselt lendavate transpordilennukite tegelikku mürataset. Praeguste andmete näol on tegemist arvutusliku, mitte reaalse müratasetega;
- kuna üldplaneering näeb ette uute tööstusalaade rajamist ja sellega seoses võib muutuda nii olemasoleva kui ka rajatava tööstuse iseloom, siis on soovitatav teha raskeliikluse lähte- ja sihtkohtade seiret ning seire tulemuste järgi korrigeerida tööstusala liiklusskeemi. Kuna Vão liiklussõlm ning Lagedi tee tervikuna kuuluvad Maanteeameti haldusalasse, siis tuleks neil lõikudel kavandatav tegevus kooskõlastada Maanteeametiga.

KSH ettepanekud üldplaneeringu indikaatorite puhul on järgmised:

- üldplaneeringut muutvate detailplaneeringute osakaal;
- ülenormatiivse müraga piirkonna suurus, seal elavate ja/või töötavate inimeste arv ja osakaal;
- rohealade (sh haljastus) pindala muutumine absoluutsuuruses.

Mõõtmise sagedus: üks kord viie aasta jooksul.

Lagedi ja Peterburi tee piirkonna detailplaneeringute puhul tuleb lähtuda järgmistest seire põhimõtetest²⁶.

Planeeringute elluviimisega kaasneva tegevuse mõju mõõtmiseks kasutatakse järgmisi indikaatoreid:

- naabrussuhetel ja avalikul huvil põhinevate vastuväidete arv detailplaneeringute menetlemisel, neist rahuldamata jäetud vastuväidete osakaal;
- üldplaneeringut muutvate detailplaneeringute osakaal;
- rohealade pindala muutumine absoluutsuuruses ja elaniku kohta;
- linnaosa tähtsusega (600 m raadiuses) ja asumit tähtsusega (300 m raadiuses) rohealade kättesaadavuse osakaal elanikest;
- elanike juurdepääs ümbruskonnas asuvatele põhiteenustele (300 m raadiuses);
- piirkonda läbivate ja piirkonnast lähtuvate liiklusvoogude suhe;
- kergliiklusteedega varustatus (meetrid elaniku kohta);
- ühissõidukikasutajate osakaal;
- erasõidukitega tehtud käikude osakaal.

²⁵ Lasnamäe tööstusalaade üldplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise aruanne. Ramboll 2010 (praegune Skepast&Puhkim AS).

²⁶ Lagedi tee ja Peterburi tee piirkonna detailplaneeringute keskkonnamõju strateegiline hindamine ja Pirita jõe Natura-hindamine. Lõpparuanne. Osaühing E-KONSULT, veebruar 2010.

Mõõtmise sagedus: üks kord aastas.

Lisaks detailplaneeringute elluviimisega kaasnevatele seiremeetmetele on piirkonna keskkonnaseisundi jälgimise seisukohalt oluline tagada ka nende seiremeetmete võtmine, mida kavandatakse:

- ettevõtetele keskkonnalubade väljastamisel;
- Pirita jõe valgala kaitseks;
- Pirita jõeoru maastikukaitseala kaitsekorralduskavaga;
- Pirita Natura-ala kaitseks;
- teiste, üld- ja detailplaneeringute lahendustega kooskõlas olevate kavade, planeeringute ja projektide elluviimiseks.

Pärast detailplaneeringutega kavandatud tegevuse elluviimist tuleb vajaduse korral:

- teha mürataseme ja välisõhu saastatuse taseme kontrollmõõtmised. Õhusaastet ja mürataset tuleb mõõta või modelleerida nii väljas kui ka siseruumides, et veenduda leevendusmeetmete piisavuses. Vajaduse korral tuleb välja töötada ja kasutusele võtta lisameetmed, mis tagavad hea sise- ja välisõhu kvaliteedi ning normidele vastavad müratasemed. Pärast detailplaneeringute elluviimist on kontrollmõõtmiste tegemine omaniku /arendaja kohustus. Kui õhuseirel on tuvastatud saastatuse taseme ületamine või ületamise oht, tuleb välja töötada meetmed, millega taastatakse välisõhu hea kvaliteet. Kui ilmneb detailplaneeringujärgse, liiklusest pärinevate saasteainete seire vajadus, on selle tegemine (kontrollmõõtmised) kohaliku omavalitsuse või omaniku kohustus;
- teha planeeringute alalt Pirita jõkke juhitava sademevee seiret vee erikasutusloa tingimuste järgi. Vee erikasutusloa väljastamisel sademevee juhtimiseks Pirita jõkke tuleb seiretingimustes täpsustada iga-aastase sademeveeproovi võtmise aega, määrates selleks varakevadise perioodi, mil lume sulamine on kõige intensiivsem, suvise valingvihma aja ja sügisese vihmaperioodi. Lisaks heljumi ja naftaproduktide sisaldusele tuleb Väo liiklussõlmest Pirita jõkke suunatavast sademeveest teha regulaarselt analüüse kloriidide, raskmetallide (Zn, Pb, Cr, Cu, Cd) ja polütsükliliste aromaatsete ühendite (PAH) sisalduse suhtes, mis on olulised autotranspordist ja teedehooldusest tekkivad saasteained ning mis põhjustavad potentsiaalset riski keskkonnale. Lisaks tuleb seirata ka lämmastiku- ja fosforiühendite sisaldust jõkke juhittavas sademevees.

8 LISATEEMAD

8.1 Reklaami- ja teabekandjate paigutamise põhimõtted

Tallinna linnas juhendatakse reklaami- ja teabekandjate linnaruumi paigutamisel Tallinna Linnavolikogu 17. juuni 2010 määrusest nr 33 „[Reklaami või teabe eksponeerimiseks ehitise pinna kasutusse andmise kord](#)”, Tallinna Linnavolikogu 22. juuni 2006 määrusest nr 45 „[Tallinna linna heakorra eeskiri](#)” ja Tallinna Linnavalitsuse 23. detsembri 2002 määrusega nr 137 kehtestatud „[Välireklaamkandjate paigutuse ja kujunduse põhimõtetest Tallinnas](#)” ning muudest selleteemalistest dokumentidest.

Nüüdisaegse euroopaliku Tallinna elukeskkonna kvaliteedi parandamise üks prioriteete on visuaalse müra vähendamine avalikus linnaruumis. Selle tagamiseks tuleb Lasnamäe tööstusaladel lähtuda järgmistest põhimõtetest, mis täiendavad eelmainitud määruseid:

- kohatähiseks Lasnamäe tööstusalade üldplaneeringus võib lugeda koondtähist, mis on paigaldatud magistraaltänavaaäärde ega sisalda reklaami;
- reklaami- ja teabekandjate kujundus, formaat ja asukoht peavad sobima linnaruumi;
- reklaamikandjate omavaheline kaugus ühel liiklussuunal on vähemalt 100 meetrit;
- reklaami- ja teabekandjaid ei paigutata üldjuhul tänavavalgustuspostidele ning trammi- ja trolliliinide postidele;
- reklaami- ja teabekandjate paigutamisel tuleb lähtuda olemasolevast ehitusjoonest;
- ühte piirkonda juhatavad juhatusmärgid paigutatakse ühtmoodi alustele (teabekandjale).

8.2 Jäätmekäitlus

Tallinna linnas lähtutakse jäätmekäitlusel Tallinna jäätmekavast²⁷ ja Tallinna Linnavolikogu 8. septembri 2011 määrusest nr 28 „[Tallinna jäätmehoolduseeskiri](#)”, mille eesmärk on vähendada jäätmete koguseid ning soodustada jäätmete taaskasutamist.

Lasnamäe tööstusala jäätmekäitluskohad on esitatud tabelis 4.

Tabel 4. Jäätmekäitluskohad Lasnamäe tööstusaladel

Käitleja	Käitluskoha aadress	Põhilised käitlustoimingud
ATI Grupp osäühing	Peterburi tee 94	Väo paekarjääri ehitusjäätmete käitlemine
AS Kuusakoski	Betooni 12	musta ja värvilise vanametalli käitlemine
RAGN-SELLS AS	Suur-Sõjamäe 50	olme-, tööstus- ja ohtlike jäätmete käitlemine, ehitus-, lammutus- ja koristusjäätmete käitlemine, jäätmete valikkogumine, sorteerimine ja taaskasutus
RAGN-SELLS AS	Suur-Sõjamäe 31a	pakendijäätmete sortimine ja kogumine
Jäätmete sorteerimiskeskus OÜ	Suur-Sõjamäe 31	vaheladu (ümberlaadimisjaam)

Jäätmeveo piirkonnad Lasnamäe tööstusaladel on Pae–Ülemiste, Laagna–Tondiraba, Priisle–Mustakivi (vt täpsemalt Tallinna jäätmehoolduseeskirjast).

²⁷ [Tallinna jäätmekava 2012-2016](#) (kehtestatud Tallinna Linnavolikogu 22. septembri 2011 otsusega nr 151)

8.3 Jääkreostus

Jääkreostuskolded on esitatud lisakaardil 3. Reostunud maa-alade kaardi andmeid täiendatakse saneerimistööde, kinnistute detailplaneeringute koostamise ja välisprojektide raames tehtavate reostusuuringute kohaselt.

„Eesti keskkonnastrateegias aastani 2030” on jääkreostus üks kümnest prioriteetsest keskkonnaprobleemist. Seatud on eesmärk likvideerida tegevuse lõpetanud objektidest põhjustatud jääkreostus aastaks 2030.

Kogu Suur-Sõjamäe tööstusrajoon Peterburi tee ja lennuvälja vahelisel alal on reostunud ohtlike ainetega, mis on pärit vanadest jääkreostuskolletest. Info olemasolevate jääkreostuskollete kohta tugineb aktsiaseltsi Maves 2004. a tööle „Ohtlike jääkreostuskollete kontroll ja uuringud” ning Aktsiaseltsi EcoPro 2013. a koostatud andmebaasile.

Jääkreostuskollete likvideerimine

Jääkreostuskollete likvideerimise puhul on probleemiks, et õigusaktides ei ole jääkreostuse eest vastutajat kindlaks määratud, ning omandivormide ja järjepidevuse ebamäärasus erastamisprotsessis. Vajaduse korral nõuab Tallinna Keskkonnaamet detailplaneeringute menetlemise käigus arendajatelt reostusuuringute tegemist ja reostuse ilmnemisel maa-alade saneerimist. Andmebaasi puudumise tõttu (tihti on andmed säilinud vaid pikka aega töötanud ametniku mälus) võib esineda juhtumeid, kus avatakse jääkreostuskolle ja pörkutakse kokku reostuse likvideerimise suure maksumusega või püütakse ohtlike ainetega reostunud pinnast iseseisvalt seadusevastaselt loodusesse hajutada. Tihedast asustusest ning kohati elu- ja tööstustsoonide läbipõimumisest tingituna annavad üksiku objekti puhastustööd sageli oodatust halvema tulemuse, kuna naaberalade reostus võib ebasoodsatel tingimustel põhjaveega kanduda taas krundile, mille pinnas on juba puhastatud. Probleemiks on olemasolevate tööstus- ja elutsoonide tihe läbipõimumine (nt endise Dvigateli tehase territooriumil on läbisegi tööstushooned ja toiduainetelaod) ja jääkreostusega alade vähene arvestamine planeeringutes (kinnisvaraarendajad on püüdnud jääkreostuskoldeile elamuid rajada)²⁸.

Riikliku tähtsusega jääkreostuskollete nimekirjas on Lasnamäe tööstusalade territooriumil paiknev aktsiaseltsi ESTONIAN AIR kütusebaas ohtlikkuselt 65. kohal, kütuselao omanik/kasutaja on Aktsiaselts ESTONIAN AIR ning laasimissõlmel Osauhing Monik. Reostuse liik: naftasaadused, PAH-d, etüülbenseen, ksüleen, koristamata vedelaid jääke pole, oht joogiveele on väike, kuid põhjavesi on reostunud. Otsene kokkupuude ja oht pinnaveele puudub. Mahutijäädid ja pinnase jääkreostus likvideeriti 2001. aastal, põhjavee reostuse tasemega pole tegeletud.²⁹

Jääkreostuskollete likvideerimist rahastatakse maaomanike, ettevõtete ja kohalike omavalitsuste vahenditest. Kaasrahastamist on võimalik taotleda SAst Keskkonnainvesteeringute Keskus (edaspidi KIK) ja Euroopa Liidu Regionaalarengu Fondi (ERDF) raames. Keskkonnaministeerium valmistas ette ka Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfondi rahastamisaotluse välisabi kaasamiseks. Rahastamisaotlused esitatakse KIK-le omavalitsuste ja Keskkonnaameti koostöös.

Lasnamäe piirkonna jääkreostuskolded on ohtlikud eelkõige seetõttu, et ala pinnakate on väga õhuke ning reostus võib levida põhjavele. Põhjavesi voolab üldiselt lõunast põhja, kuid praeguseks on voolusuund Vao karjääri, Laagna tee süvendi ja muude tehisdreenide tõttu

²⁸ Ohtlike jääkreostuskollete kontroll ja uuringud. Aruanne. Aktsiaselts Maves, 2004.

²⁹ Riikliku tähtsusega jääkreostuskollete nimekiri.

muutunud. Kuna põhjavee reostuse korral esineb oht, et reostus kandub lõunapoolsetelt aladelt põhja poole, Lasnamäe elamualadele, on tähtis olemasolevad jääkreostuskolded nõuetekohaselt likvideerida.

Suur oht jääkreostuse puhul seisneb taristu uute objektide (nt teede või vee- ja kanalisatsioonitorustiku) või ehitiste rajamisel võimalikele jääkreostuskolletega aladele. Jääkreostuskollete olemasoleva olukorra aktiveerimisega (nt tekib vajadus teha kaevetöid kunagistel Sõjamäe raba kohal olnud prügila aladel) on oht mõjutada nii lähipiirkonna pinnast kui ka põhjavett. Kui kaevetöödel avastatakse reostusnähtudega pinnast või vett, siis tuleb reostuse leviku tõkestamiseks tellida vastava ala detailsed reostusuuringud. Pärast uuringutulemuste teadasaamist määratakse kindlaks edasised meetmed ja toimingud reostatud alal.

Lasnamäe tööstusalade üldplaneeringuga ei kavandata lisategevust, mis võiks kaasa tuua uute jääkreostuskollete tekkimise. Olemasolevate reostusobjektide likvideerimine on reostaja kohustus või – kui reostaja on teadmata – kinnisasja omaniku ülesanne.

9 ÜLDPLANEERINGU RAKENDAMINE

Lasnamäe tööstusalade üldplaneering on aluseks detailplaneeringutele, mis üldplaneeringu jõustumise ajaks ei ole vastu võetud ja kehtestatud. Kui algatatud, kuid vastuvõtmata detailplaneering ja üldplaneeringus sätestatud tingimused on vastuolus, kaalub ja analüüsib Tallinna Linnaplaneerimise Amet algatatud planeeringu sobivust keskkonda igal üksikjuhul eraldi, arvestades nii õiguskindluse põhimõtet kui ka õiguspärast ootust ja avalikku huvi, ning esitab õigusakti eelnõu kehtestamiseks linnavalitsusele või linnavolikogule.

Üldplaneeringut muutva detailplaneeringu menetlemisel rakendatakse kohustuslikke leevendavaid meetmeid lähikonnas, et tagada üldplaneeringuga seatud põhimõtete ja eesmärkide saavutamise võimalus. Kui mõjusaid meetmeid pole osapooli rahuldavalt võimalik rakendada, siis tuleb käsitletava piirkonna kohta koostada ja kehtestada osaüldplaneering enne vastuolusid põhjustava detailplaneeringu kehtestamist.

10 ÜLDPLANEERINGU ELLUVIIMISE MAJANDUSLIKUD VÕIMALUSED

Tallinna linna majanduslikud võimalused viia käesolev üldplaneering ellu sõltuvad Tallinna linna eelarves ja eelarvestrateegias kavandatavast. Objektide rajamise täpne järjekord ning tegevuste elluviimine määratakse kindlaks iga-aastase Tallinna linna eelarve koostamisel. Olulisemad avaliku sektori investeerimisprojektid on seotud teede, kergliiklusteede ning trammitee pikenduse, Suur-Sõjamäe sademeveesüsteemi valmishitamise, Ülemiste ühisterminali rajamise, tänavavalgustuse rekonstrueerimisega jm. Kergliiklusteed rajatakse kas iseseisva ehitusobjektina või külgneva tänavaehituse või rekonstrueerimise raames.

Üldplaneeringus kajastatud arengupiirkonnad hoonestatakse projektipõhiselt eraettevõtlike majandustegevusena vastavalt kehtestatud detailplaneeringutele. Suuremad erakapitali arendusprojektid on Moekombinaadi kaubanduskeskus, Ülemiste City laiendamine jm. Infrastruktuuri rajamine toimub vastavalt Tallinna linna ja huvitatud isiku vahel sõlmitavale lepingule.

Riiklikest investeerimisprojektidest võib Lasnamäe tööstusaladel välja tuua Rail Balticu terminali ja sellega seotud infrastruktuuri rajamise ning Vao liiklussõlme.

ALLIKAD

1. Arendustegevuse mõju Pirita jõe Natura-alale eelhindamise kohta. Säästva Eesti Instituut, 2008. Koostajad: Meelis Uustal, Kaja Peterson.
2. Eesti 2030+ üleriigiline planeering, 2012. Koostaja: Siseministeerium.
3. Eesti Keskkonnategevuskava aastateks 2007–2013.
4. Eesti Keskkonnastrateegia aastani 2030.
5. Eesti maastikud. Arold, I., 2005.
6. Jõelähtme valla üldplaneering, 2003.
7. Keskkonnalubade infosüsteem, 2012.
8. Sossi mäe struktuurplaan. KOKO arhitektid OÜ, 2008.
9. Lagedi tee ja Peterburi tee piirkonna detailplaneeringute keskkonnamõju strateegiline hindamine ja Pirita jõe Natura-hindamine. Aruanne. Osäühing E-Konsult, 2011.
10. Lasnamäe ajalugu. Nerman, R., 1998.
11. Lasnamäe elamualade põhjaveetoitealade uuring. Osäühing Eesti Geoloogiakeskus, 2006.
12. Lasnamäe tööstusala üldplaneeringu visioon. MTÜ Linnalabor, 2007.
13. Lasnamäe üldplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise aruanne. Ramboll Eesti AS, 2010.
14. Lennundusseadus.
15. Lindude põhjustatavad ohud lennuliiklusele ja nende vähendamise võimalused lennujaamades, sealhulgas Tallinna lennujaamas. A., Tuule, 2007. Bakalaureusetöö.
16. Loo aleviku, Liivamäe küla, Saha küla ja Nehatu küla üldplaneering. OÜ Hendrikson & Ko, Jõelähtme Vallavalitsus, 2010.
17. Looduskaitseadus.
18. Muinsuskaitseadus.
19. Ohtlike jääkreostuskollete kontroll ja uuringud. Aktsiaselts Maves, 2004.
20. Rae valla üldplaneering. OÜ Hendrikson & Ko, Rae Vallavalitsus.
21. Raudteeseadus.
22. Riikliku tähtsusega jääkreostuskollete nimekiri.
23. Ruumilise mõjuga objektide loetelu.
24. Sadevee seire. Eesti Keskkonnauuringute Keskus, 2005.
25. Strateegia „Tallinn 2025”.
26. Tartu mnt – Peterburi mnt – Majaka tn sihi ja raudtee vahelise ala struktuurplaan. Agabus, Endjärv & Truverk Arhitektid OÜ, 2007.
27. Suur-Sõjamäe piirkonna sademevee ärajuhtimise skeem. Osäühing Projektkeskus, 2008.
28. Suur-Sõjamäe piirkonna sademevee ärajuhtimise variantlahenduste C1 ja C1/B3 keskkonnamõju hindamine. AS Infragate Eesti, 2008.
29. Sõjamäe raba jääkreostuse uuring. Aktsiaselts Maves, 2007.
30. Tallinna arengukava 2009–2027. Tallinna Linnavolikogu 19. juuni 2008 määrus nr 129.
31. Tallinna linna puurkaevude säilitamise vajaduse hindamine alternatiivse veevarustussüsteemi tagamiseks. Osäühing Eesti Geoloogiakeskus, 2006.
32. Tallinna linna välisõhus leviva keskkonnamüra vähendamise tegevuskava. Insinööritoimisto Akukon OY Eesti Filiaal, 2009.
33. Tallinna jäätmekava aastateks 2006–2011.
34. Tallinna hädaolukorra riskianalüüs (THORA), 2013.

35. Tallinna linna veevarustuse võimalike hädaolukordade ennetamise kava. Sweco Projekt AS, 2008.
36. Tallinna sademevee uuringute teostamine. Sweco Eesti Aktsiaselts, 2008.
37. Tallinna sademevee ärajuhtimise tegevuskava. Sweco Eesti Aktsiaselts, 2006.
38. Tallinna rannikumere seisundi hinnang bioloogiliste indikaatorite alusel vastavalt EL veepoliitika raamdirektiivi nõuetele. Tartu Ülikooli Eesti Mereinstituut, 2009.
39. Tallinna veevarustuse riskianalüüs. Sweco Eesti Aktsiaselts, 2007.
40. Tallinna ühisveevärgi ja –kanalisatsiooni arendamise kava 2010–2021.
41. Tartu mnt 107 / Väike-Sõjamäe tn 12 / Suur-Sõjamäe tn 54 krundi osa detailplaneering. Kehtestatud Tallinna Linnavalitsuse 1. novembri 2006 korraldusega nr 2190-k.
42. Teadmistepõhine Eesti. Eesti teadus- ja arendustegevuse ning innovatsioonistrateegia 2007–2013. Haridus- ja Teadusministeerium.
43. Teemaplaneeringu „Tallinna rohealad” tööversioon.
44. Teemaplaneeringu „Tallinna tänavavõrk ja kergliiklusteed” tööversioon.
45. Teeseadus.
46. Transpordi infrastruktuuri arendamise investeeringute kava kinnitamine. Vabariigi Valitsuse 6. märtsi 2008 korraldus nr 126.
47. Veeseadus.
48. Vao karjääri rekultiveerimine. Tsoneerimiskava ja karjäärialala rekultiveerimise 1. järjekord. Seletuskiri ja joonised. PIC Eesti Aktsiaselts, 1999.
49. Vao karjääri territooriumile Lagedi tee 16b kinnistule kütusena tavajäätmeid (olmejäätmeid) kasutava soojuse- ja elektrienergia koostootmisjaama rajamise keskkonnamõju hindamise aruanne. OÜ Kupi, 2007.
50. Vao liiklussõlme sademevee ja drenaaživee ärajuhtimise eksperthinnang. OÜ Hendrikson & Ko, 2010.
51. Ühisveevärgi ja –kanalisatsiooni seadus.
52. Ülemiste liiklussõlme ehitamise ja Peterburi tee rekonstrueerimise eelprojekt. K-Projekt Aktsiaselts.

Kalev Kallo
Tallinna Linnavolikogu esimees