

Audentese Ülikooli Euroopa Instituut

**PÕHJA-TALLINNA ARENGUKAVAD
1700 – 2005**

ARUANNE

**Tallinn
2006**

Töö tellija ja teostaja (organisatsioon)

Töö tellija on Tallinna Linnavalitsus

Töö teostaja Audentese Ülikooli Euroopa instituut

Töö teostajad

Projekti koordineerimine – prof. Peeter Mürsepp, Audentese Ülikool

Töö ja aruanne – prof. Heino Levald, majandusdoktor, tehnikakandidaat.

Osalemine lähtematerjalide läbitöötamisel ja aruande koostamisel ning jooniste ja esitusmaterjalide teostus – Tõnis Tähe.

Osalemine lähtematerjalide hankimisel ja läbitöötamisel - Kristjan Kuurme

LÜHIKOKKUVÕTE

Uuringus on esitatud ülevaade Tallinna põhjaosa ning Kopli ja Paljassaare poolsaart käsitlevatest arengukavadest ja planeeringutest, arendus- ja uurimistöödest ning perspektiivsetest planeeringulistest visioonidest, mis on koostatud perioodil XV sajandist kuni käesoleva ajani. Uuring on teostatud lähtudes Põhja-Tallinna arengukava ning üldplaneeringu uurimusliku sisendi määratlemisest ning soovitude saamisest Põhja-Tallinna arendusprojektidele EL struktuurifondide vahendite taotlemiseks.

Kuna Tallinn moodustab terviku, siis on vähe selliseid arengukavasid ja uuringuid, mis käsitleksid ainult Tallinna põhjaosa. Seetõttu on töö põhiliseks lähtematerjaliks võetud kogu Tallinna linna käsitlevad arengukavad, planeeringud ning arendus- ja uurimistööd ning neist on esile toodud need osad, andmed ja seisukohad, mis käsitlevad Tallinna põhjaosa. Kogu Tallinnat käsitlevate lähtematerjalide suure hulga tõttu on uuringus analüüsitud vaid neid, mis on töö eesmärgist lähtudes tähtsaimad. Uuringu teostamisel oli aluseks Tallinna ajalugu ja selle perioodid, millistel Tallinna riiklik ja linnaline valitsemine ning areng ja selle planeerimine toimusid erinevatel alustel.

Töös on esitatud ülevaade Tallinna ja Põhja-Tallinna ajaloost. Linna arengu kavandamist on käsitletud järgmiste perioodide kaupa:

- keskaegsed linnaplaanid,
- Peeter esimese kavad ja teod,
- areng XIX ja XX sajandi vahetusel (sealhulgas Tallinn-Peterburi raudtee mõju ja Eliel Saarineni Suur Tallinn),
- aastad 1918-1945,
- aastad 1940-1991 ja
- taasiseseisvumisest tänaseni.

Töö lõpeb kokkuvõte, järelduste ja soovitustega, millest tähtsamad on järgmised:

- Tallinna rannaalade üldplaneeringus ei ole piisavalt arvestatud Põhja-Tallinna sadamate arendamise vajadusi.
- Peatada Põhja-Tallinna osas Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala üldplaneeringu kehtivus ja selle alusel alustatud sadamatelähedane detailplaneerimine.
- Linnal ja riigil kiires korras teostada ühisuuring Tallinna sadamate perspektiivse vajaduse ja paigutuse kohta ning koostada rannaalade kompleksne arengukava.
- Parima lahenduse saamiseks Põhja-Tallinna üldplaneeringule, sealhulgas nii rannikut kui rannäärset merd hõlmavale planeeringule sadamate piirkonnas, valmistada ette ja viia läbi rahvusvaheline konkurss.
- Põhja-Tallinna linnaosa valitsusel (koos linnaplaneerimise ametiga) seada sisse arvestus algatatud ja vastuvõetud detailplaneeringute kohta ning jälgida detailplaneeringute ja nende teostamise sisulist vastavust kehtivale üldplaneeringule.

SISUKORD

1.	SISSEJUHATUS.....	5
2.	AJALOO LINE LÜHIÜLEVAADE	6
2.1.	Tallinn	6
2.2.	Põhja-Tallinn.....	8
3.	KESKAEGSED LINNAPLAANID.....	9
4.	PEETER ESIMESE KAVAD JA TEOD	10
5.	ARENG XIX JA XX SAJANDI VAHETUSEL.....	12
5.1.	Tallinn-Peterburi raudtee mõju	12
5.2.	Eliel Saarineni Suur Tallinn	13
6.	AASTAD 1918-1940	15
7.	AASTAD 1940-1991	18
7.1.	Esimene Tallinna generaalplaan.....	18
7.2.	Projekti “Suur-Tallinn” tehnilis-majanduslikud alused	19
7.3.	Teine Tallinna generaalplaan	20
7.4.	Edasised planeerimisprojektid.....	21
7.3.1.	Pelgurand.....	22
7.3.2.	Kalamaja.....	22
7.3.3.	Pelgulinn.....	22
7.3.4.	Olümpiamängude purjeregatiks ettevalmistus	23
7.3.5.	Tallinna esindussadama kava	23
8.	TAASISESEISVUMISEST TÄNASENI	25
8.1.	Arengukavad taasiseseisvumisest aastani 2000	25
8.1.1.	Tallinna arengukava aastateks 1994 -1997	25
8.1.2.	Tallinna arengukava aastateks 1998-2000	26
8.1.3.	Tallinna piirkonna sadamate, raudteesõlme ja maismaaühenduste arengukava	28
8.2.	Aastad 2001 – 2005.....	30
8.2.1.	Üldplaneering “Tallinn 2000”	31
8.2.2.	Arengukava 2001-2005	34
8.2.3.	Arengukava 2003-2009	35
8.2.4.	Arengukava 2004-2009	35
8.2.5.	Tallinna ehitusmäärus 2003	35
8.2.6.	Strateegia “Tallinn 2025”	36
8.2.7.	Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala üldplaneering	37
8.2.8.	Tallinna arengukava 2005-2014.....	39
8.3.	Praegune olukord.....	40
8.3.1.	Tallinna arengukava 2006-2021.....	40
8.3.2.	Tallinna muudetud arengukava 2006-2021.....	41
8.3.3.	Põhja-Tallinna kvaliteetse üldplaneeringu saamiseks on vajalik rahvusvaheline konkurss 42	
8.3.4.	Põhja-Tallinna detailplaneerimisest	45
9.	KOKKUVÕTE, JÄRELDUSED JA SOOVITUSED	46
9.1.	Kokkuvõte ja järeldused.....	46
9.2.	Soovitused	47
10.	KASUTATUD MATERJALIDE NIMISTU	48
11.	JOONISED.....	51
12.	LISAD	63

1. SISSEJUHATUS

Põhja-Tallinna üldiseloostus

Põhja-Tallinn on Tallinna linnaosa, mis hõlmab Kopli ja Paljassaare poolsaared ning Kalamaja, Pelgulinna ja Pelguranna piirkonnad (vt. joon 1. Linnaosa plaan).

Uuringu eesmärk

Uuringu eesmärk on ülevaate saamine Tallinna põhjaosa ning Kopli ja Paljassaare poolsaart käsitlevatest arendus- ja uurimistöödest ning perspektiivsetest planeeringulistest visioonidest perioodil XV sajandist kuni aastani 2005 lähtudes Põhja-Tallinna arengukava ning üldplaneeringu uurimusliku sisendi määratlemisest ning soovitude saamine Põhja-Tallinna arendusprojektidele EL struktuurifondide vahendite taotlemiseks.

Uuringu alused

Kuna uuringu tulemuseks peab olema ajalooline alusmaterjal Põhja-Tallinna arengukava ja üldplaneeringu koostamiseks, siis peaks uuring põhimõtteliselt piirduma selle alaga. Tegelikult moodustab Tallinn terviku ning selle arengu kavandamine on toimunud mitmes lõikes;

- 1) linn tervikuna kogu Eesti või Põhja-Eesti ajaloolises ja poliitilises kontekstis;
- 2) eriotstarbelised laiemad programmid, mis hõlmasid ka Põhja-Tallinnat;
- 3) linnaosad vastavalt erinevatel aegadel kehtinud administratiivsele jaotusele;
- 4) linnaosa piirkonnad ning suured objektid ja nende ümbrus.

Uuringu teostamisel on aluseks Tallinna ajalugu ja selle perioodid, millistel Tallinna riiklik ja linnaline valitsemine ning areng ja selle planeerimine toimusid erinevatel alustel.

Arenguplaanide käsitlemisel on prioriteedid jaotatud järgmiselt:

- 1) kavad, mis hõlmasid kogu Tallinnat;
- 2) kavad, mis hõlmasid kogu linnaosa või selle suurt osa ning
- 3) kavad, mis hõlmasid linnaosa üksikuid piirkondi ning suuri objekte ja nende ümbrust.

2. AJALOOLINE LÜHIÜLEVAADE

2.1. Tallinn

Vanimad leitud asustuse jäljed Tallinnas ulatuvad aega 3500 aastat tagasi. Reisikirjades ja maakaartidel esineb Tallinn alates 9. ja 10. sajandist kui soodus sadama- ja kaubitsemispaik ning selle kaitseks rajatud revalaste linnus, mis oli Revala (Rävala) maakonna keskus. Skandinaavia allikates on koha nimeks Lindanise (skand. Lindanäs), vene kroonikates esineb nimi Kolōvan (eesti keeles arvat. Kalevan) . Hiljem tuleb saksa allikates kasutusele nimi Reval ja vene allikates Revel. Nimi Tallinn (Tallyn) esineb esmakordselt aastal 1536.

Eesti ja Tallinna muistne iseseisvusaeg lõppes, kui piiskop Albert kutsus aastal 1218 Eesti alistamiseks appi taanlased ja need kuningas Valdemar II juhtimisel vallutasid aastal 1219 Tallinna. Taanlased alustasid Toompeale toomkiriku ehitamist ja Suure linnuse rajamist ning Põhja –Eesti vallutamist. Aastal 1227 alistas taanlased Mõõgavendade ordu ja hakkas siia rajama nn. Väikest linnust ja linnalise asula kujundamist. Aastal 1238 läks Tallinn Stensby lepingu alusel jälle Taani alluvusse tagasi ja sai aastal 1238 loa kasutada Lübecki linnaõigust. Aastal 1265 läks kogu võim Tallinnas Taani kuningliku foogti eestkoste alt kaupmeeskonnast valitud raele ehk magistraadile, milles oli algul 19, hiljem 28 liiget ning mis korraldas seejärel mitme sajandi jooksul Tallinna arengut.

Aastal 1280 loodi Hansa Liit ning tänu oma asukohale Euroopa ja Novgorodi vahelisel kaubateel sai Tallinn juba 1285. aastal selle liikmeks. See soodustas mitmeti Tallinna edasist arengut. Aastaks 1310 oli linn võõraste ja eestlaste rünnakute vastu ümbritsetud müüri-ga. Eraldi müür oli rajatud all-linna ja Toompea vahele. Pärast Jüriöö ülestõusu, mis toimus aastal 1343, müüs Taani kuningas Valdemar IV Tallinna 1346. aastal Saksa ordule, see omakorda 1347. aastal Liivimaa ordule. Neil aegadel oli linna peamiseks sissetulekuallikaks Põhja-Tallinnas asuv sadam ning ürikutes on mitmel korral märgitud, et sadamat remonditi ja süvendati. Eriti soodustas Tallinna arengut Visby linna põletamine aastal 1361. XV-XVI sajandil oli Tallinn Põhja-Euroopa üks suurimaid linnu.

Aastal 1558 algas Liivi sõda, mille alustas Venemaa, et vallutada Vana-Liivimaa, sealhulgas Eestimaa. Aastal 1561 alistus Tallinn Rootsi kuninga Erik XIV-le, kes pakkus linnale paremat kaitset. Sõja käigus rüüstas Vene vägi mitmel korral Eestimaad ning piiras kaks korda (aastatel 1570-71 ja 1577) piiras Tallinnat. Sõda kestis aastani 1583, lõppes Venemaale edutult kuid jättis Eestimaale raske jälje. Aastatel 1602-03 laastas Tallinnat ränk katkupeideemia, 1684. aastal hävis tulekahjus suurem osa Toompea asundusest. Kõige selle käigus vähenesid linna tähtsus kaubakeskusena ja sadama osa linna elus.

Põhjasõja ajal oli jällegi Venemaa eesmärgiks Liivimaa alistamine. Aastal 1700 ründas Vene vägi Narvat ja asus seda piirama, kuid löödi Rootsi väe poolt Karl XII juhtimisel tagasi. Pärast Rootsi vägede purustamist aastal 1709 vallutasid Vene väed Peeter I juhtimisel aastal 1710 Soome ja Eesti. Samal aastal alistus Tallinn, kusjuures linna privileegid ja raadi võim säilitati. Peeter I alustas siin kohe merebaasi väljaehitamist et muuta see vene laevastiku tähtsaks tugipunktiks. Ta kavandas ja laskis ehitada Tallinnasse sõjasadama ja laevade hooldamiseks Admiraliteedi töökojad, samuti Kadrioru lossi ja pargi ning alustas sõjasadama ehitamist Paldiskisse. Tallinnasse tekkisid esimesed manufaktuurid – tellisetehas, saeveski, köiemanufaktuur, paberivabrik. Pärast Peeter I surma Tallinna areng rauges, loodud ja loodavad ettevõtted jäid kiratsema. Selline olukord kestis järgmise sajandi teise pooleni. Küll sai Eesti 18. sajandil Peterburi tähtsaks toiduga varustajaks.

Tallinna areng elavnes uuesti pärast seda, kui aastal 1870 valmis Balti raudtee, mis ühendas Tallinna ja Paldiski Peterburi ja Moskvaga. Nüüd asutati siia rida tehaseid - Balti raudtee peatehased, Wiegandi masinatehas (hilisem Ilmarine), Franz Krulli masinatehas, Lusmanni

masinatehas, Lutheri puidutöötlemistehas, mis hakkas esimesena Venemaal vineeri tootma, tselluloosi- ja paberivabrik, nahatööstus jm. Kui aastal 1881 oli Tallinnas 28 ettevõtet, siis aastal 1900 oli juba üle 100 ettevõtte. Tallinn muutus jälle tähtsaks sadamalinnaks, sadama käive suurenes pärast raudteeühenduse sisseseadmist Venemaaga kümne aastaga sajakordseks. Hakkasid arenema äärelinnad. Muutus ka poliitilise ja majandusliku elu korraldus Tallinnas. Aastal 1877, kui Tallinnas kehtestati Venemaal juba 1870. aastal vastu võetud uus linnaseadus, likvideeriti Tallinnas rae võim. Aastal 1885, kui Venemaal kehtestati uus käsitööseadus, likvideeriti tsunftid. Aastal 1889 kehtestati Tallinnas asjaajamiskeeleks saksa keele asemel vene keel.

Tööstuse kiire areng jätkus XX sajandi alguses. Sajandivahetusel asutati tehased Dvigatel ja Volta ning Balti Manufaktuur. Aastal 1904 pikendati raudteed Haapsaluni. Aastal 1912 alustati Peeter Suure nimelise merekindluse rajamist, mis hõlmas Tallinnat, ta lähiseid ja saari, sealhulgas ka Põhja-Tallinnat. Esimese Maailmasõja alguseks oli see valmis. Aastal 1913 valmis elektrijaam, aastaks 1915 läksid käiku laevatehased Vene-Balti (9000 inimest), Böckeri (3500 in.) Nobellessner, jt. Sadamatöökodades töötas 1917. aastal 6000 inimest, Tallinnas kokku 40 tuh. tööstustöölisi. Tallinn oli muutunud Venemaa üheks kõige enam arenenud tööstuspiirkonnaks ja Peterburi sõjaliseks eelpostiks.

Seoses sõjaliste kaotustega ja läheneva okupatsiooniga Saksa vägede poolt viidi osa tehaste sisseseadet ära Venemaale. Venemaale tagasi läksid ka pea kõik enne sõda sealt Tallinnasse tulnud töölised ja ametnikud. Järelejäänud seadmetest viidi suur osa Saksa okupatsioonivõimu poolt Saksamaale. Siiski oli säilinud suur osa seadmeid, kuid iseseisvunud Eesti majanduslikud suhted bolševistliku Venemaaga kadusid Vabadussõja ajal ja peale seda poliitilistel põhjustel olematuks. Seoses Läänemaailmas toimunud muutustega ja varasemate ärisidemete katkemisega langesid pea täielikult ära ka sealsed turud. Selle tulemusel Tallinna suurtööstused kas likvideeriti või jäid töötama väga väikese koormusega, nende seadmed kas müüdi või jäid kasutuseta seisma. Hiljem majanduselu elavnedes asusid osa suurettevõtete ruumidesse uued väikeettevõtted, mõned neist kasvasid ja saavutasid kolmekümnendatel aastatel pärast majanduskriisi edu, kuid paljud tehaste korpused jäid kasutuseta. Seevastu sai Tallinnas iseseisvusaastatel hoogu elamuehitus ja linnamajandus ning kolmekümnendate aastate lõpuks oli Tallinn saanud välisilmelt moodsaks Euroopa linnaks.

1940. aastal saabusid Tallinnasse NSV Liidu väeüksused ja algas nõukogude okupatsioon. Seejärel toimus riigipööre ja Tallinnast sai Eesti NSV pealinn. Tööstuslik tootmine elavnes Venemaa tellimustel korra, kuid järgnes 1941. aasta alanud sõda ja järjekordne Saksa okupatsioon. Pärast selle lõppu jäi Eesti NSV Liidu koosseisu ja Tallinn Eesti NSV pealinnaks.

Teise maailmasõja ajal muutus Tallinnas kõlbmatuks 52% elamispiinda, täielikult hävis 37%. Tööstus oli jällegi ruineeritud, linnamajandus oluliselt kahjustatud.

Esimestel sõjajärgsetel aastatel toimusid Tallinnas peamiselt nn. taastamistööd. Likvideeriti sõja tagajärgi: koristati varemeid, korrastati tänavatevõrku, taastati lõhutud rajatisi ja kommunikatsioone. Peatselt algas ka linna edasise arendamise kavandamine vastavalt üleliidulistele rahvamajanduse arendamise plaanidele. Nende realiseerimiseks territoriaalsete ja ehituslike eelduste loomine linnades, sealhulgas Tallinnas, toimus tollal nn. generaalsoonide kaudu. Esimene Tallinna generaalsoon koostati 1950. aastal. Vastavalt tollastele ülesannetele oli linna arengu peamiseks suunaks tööstuse arendamine. Elamuehitust oli ette nähtud minimaalselt. Alates 1960- aastatest on nii Tallinna generaalsoonides kui nende teostamisel saanud järjest suurema tähtsuse ka elamuehitus ja linna üldine kujundamine. Oma pitseri tolle perioodi arhitektuurile ja linnakujundusele pani maksimaalse ökonoomsuse nõue ning selle täitmise püüdest tulenev kõikehõlmav tüüpprojektide kasutamine, materjalide ja ehitamise madal kvaliteet, elamuehituses korrusmajade absoluutne eelistamine kuni individuaalehituseks kruntide andmise seadusandliku keelamiseni jne. Neid küsimusi on lähemalt käsitletud koos vastavate generaalsoonidega.

Pärast Eesti taasiseseisvumist 1991. aastal toimus oluline suunamuutus ka Tallinna arengus. Maade ja majade lauserastamise tulemusel on saanud määravaks eraomanike huvid. Peale eraomanike kuuluvad suured maa-alad linnas riigile. Seisuga 31.08.2006.a. oli maakatastris registreeritud munitsipaalmaad 18,9% kogu maakatastris registreeritud maast. Linnavõimul on kohustus võtta kokku eraomanike ja muude linnaelanike ettepanekute üldistused ning oma mõtted ja ettepanekud ja esitada need teostamiseks linna arengukavade ning üld- ja detailplaneeringute vormis. Neid on käsitletud lähemalt käesoleva aruande vastavates osades.

2.2. Põhja-Tallinn

Põhja-Tallinn on Tallinna osa ja ta ajalugu on osa Tallinna ajaloost. Põhja-Tallinna ajaloo üldine käik on samasugune, nagu Tallinnal tervikuna. Esile on võimalik tõsta vaid mõningaid Põhja-Tallinna arengu iseärasusi.

Põhja-Tallinna ajaloo üheks peamiseks iseärasuseks on see, et ainult siin on Tallinnal rannik ja rannikul paiknevad sadamad, mis on aegade algusest peale olnud Tallinna arengu üks peamisi tegureid. Praegustest Põhja-Tallinna administratiivsetest piiridest jäävad Tallinna kuueteistkümnest sadamast välja vaid Vanasadam ja Tallinna Purjespordikeskuse sadam. Seega praktiliselt kõik, mis puutub sadamate, meresõidu transiitkaubanduse ning laevaehituse ja –remondi ajalugu ja arengut Tallinnas kuulub tegelikult ka Põhja-Tallinna ajaloo koosseisu.

Põhja-Tallinna ajaloo teiseks iseärasuseks on see, et tema territoorium, mis ei olnud otseselt sadamate territoorium oli kuni 19 sajandi keskpaigani praktiliselt asustamata, sest majade ehitamine väljapoole Tallinna kindlustatud osa (linnamüüri) oli keelatud. Asustuse puudumist on näha veel 19 sajandi algusest pärinevatel Tallinna vaateid kujutavatel maalidel Kumus. Põhja-Tallinna maadel olid tollal vaid soostunud alad ja karjamaad, hiljem tööstuse tulekuni kasutati neid maid ka väljasõitudeks ja puhkuseks.

Kolmas Põhja-Tallinna ajaloo iseärasus on selle piirkonna tohutult kiire areng pärast Peterburi-Tallinna raudtee rajamist. Põhja-Tallinna territooriumile ehitati reisijate jaam ja rajati kaubajaam. Eriti kiire tööstuse areng leidis aset Põhja-Tallinnas 19 ja 20 sajandi vahetusel ja selle järel, mil siia ehitati järgmised suuremad tehased: Balti raudtee peatehased, Wiegandi masinatehas (hilisem Ilmarine), Franz Krulli masinatehas, Volta ning Balti Manufaktuur. Aastal 1912 alustati Peeter Suure nimelise merekindluse rajamist, mis hõlmas Tallinnat, ta lähiseid ja saari, sealhulgas ka Põhja-Tallinnat. Peamistena võib siin nimetada selliseid objekte, nagu Miinisadam, Lennusadam ja Patarei. Aastal 1913 valmis elektrijaam, aastaks 1915 läksid käiku laevatehased Vene-Balti, Böckeri, Nobellessner, jt.

3. KESKAEGSED LINNAPLAANID

Tallinna linnaehituslikku planeerimist saab jälgida alates XVII saj. lõpust säilinud dokumentide alusel (asuvad Tallinnas, Moskvas, Peterburis ja Rootsis). Eesti Projekti arhiivis on 227 linna ja selle ümbruse plaani. Kunstiteadlase E. Kaljundi andmetel (1973.a.) oli plaanide arv 289 nimetust, neist vanim aastast 1634. aastast. (Bruns, 1993).

Vanimad teadaolevad Tallinna plaanid, mis peale vanalinna haaravad ka sellega külgnevat ala, on Tallinna sarase plaan aastast 1681 ja rootsi fortifikaatori Paul von Esseni koostatud muldkindlustusvööndi plaanprojekt aastast 1683 (Bruns 1993). Plaanide originaalid asuvad Tallinna Linnaarhiivis ning neil on Toompeast loode poole umbes Sitsi mäe kohale kavandatud muldvalliga kindlustus. Sama ala on kujutatud ka Erik Dahlbergi kindlustuste plaan-projektil aastast 1686 ja Samuel Waxelbergi kogu linna hõlmaval plaanil aastast 1688 (joonis 2). Viimasel on toodud ka selleks ajaks linna ääremaille tekkinud üksikud hooned ja Tallinnast väljuvad suuremad teed. Plaanid hõlmavad ka Kalamaja ja Koplit, kus asuvad eramaad ja –krundid. Üldiselt oli väljapoole kindlustusvööndit hoonete ehitamine keelatud kuni Tallinna kustutamiseni merekindluste nimistust XIX sajandi 70. aastatel, kuid sellest oli erandeid.

Kõige täiuslikuma pildi XVII sajandi lõpu Tallinnast annab Sigismund von Stadeni koostatud 40 plaanist koosnev Tallinna ja selle eeslinnade atlas aastast 1699. Neile on kantud kõik maavaldused, milliste arv ulatus 661-ni, ning nende omanike nimed. Atlase alusel koostas Klaus Schultz 1917. aastal kogu linna hõlmava plaani. See haarab Toompea ja vanalinna kindlustuste süsteemi, sealhulgas ida- ja põhjapoolseid bastione. Peaaegu kogu vanalinna ümbritseb lisaks müürile ja bastionidele veel vallikraav. Plaanil on näha ka tollaste eeslinnade kohad, sealhulgas regulaarse planeeringuga Kalamaja ja Kõismäe. Lisaks Tallinnast väljuvatele suurtele teedele on plaanil esitatud ka neid teid omavahel ühendavad väiksemad teed. Plaanilt on näha, et Toompeast loode pool asuvas Põhja-Tallinnas hoonestust peaaegu ei olnud, seal laiusid enamasti vaid viljapuu- ja juurviljaaiad ning karjakoplid. Seda näitavad ka tolleaegsed ja hilisemad Toompea vaadetega maalid ja gravüürid.

Aastal 1701 alanud Põhjasõda mõjutas oluliselt linna edasist käekäiku. Põhjasõjaga kaasnenud rasked tagajärjed – laos, katk ja nälg ning kõigega kaasnenud kaubanduselu hääbumine seiskasid Tallinna arengu. Sõja käigus Vene armee lähenemisel põletati kõik väljaspool linnamüüri asunud ehitised.

4. PEETER ESIMESE KAVAD JA TEOD

Tallinn alistus Vene vägedele 1710. aastal ning kohe algasid Peeter I käsul ulatuslikud tööd Tallinn muutmiseks sõjakindluseks ja Vene laevastiku tähtsaks tugipunktiks, kus on nii kauba- kui sõjasadam. Sisuliselt oli tegu Rootsi riigi poolt alustatud tööde jätkamisega, nüüd juba rootslaste vastu. Aastal 1714 alustati uue sõjasadama rajamist (praeguse Vanasadama asukohas) ja Admiraliteedi töökodade (praeguse Ahtri tänava piirkonnas) ehitamist laevade hooldamiseks ja remontimiseks. Viimasest sai valmimise järel 1732. aastal linna suurim tööstusobjekt, kus töötas 250 inimest. Meremeeste ja sadamaehitajate tarbeks ehitati mereväehospital. Peeter kavandas ka sadama rajamist Paldiskisse, mille tingimusi hindas Tallinna omadest paremaks. Sadama varjatuse suurendamiseks Läänemere lainetuse eest alustati tema korraldusel ja osalusel Pakri saari mandriga ühendava muuli rajamist. Muul on tänini teostamata.

Tallinnasse tekkisid siis esimesed manufaktuurid – tellisetehas, saeveski, köiemanufaktuur, paberivabrik. Samuti laskis Peeter I ehitada Kadrioru lossi (valmis 1725, aastal) ja rajada pargi suurusega üle 70 hektari. Peetri kavad ja nende teostamine mõjutasid oluliselt Tallinna edasist kujunemist. Kuid arengut soodustavate asjaolude kõrval oli ka vastupidiseid. Kuna Tallinn oli jätkuvalt sõjakindluste nimekirjas, siis ei olnud juba varasemast ajast lubatud kindlustuste lähistele maju ehitada. Eriti takistas see asjaolu Põhja-Tallinna, eeskätt Kopli hoonestamist, sest just mere poolt oli rünnakuid kõige enam karta. Sellest hoolimata oli linna lähistele ehitatud parkidega ümbritsetud mõisaid ning tekkisid vähehaaval äärelinnad. Kõige kiiremini neist arenes Kalamaja piirkond, mis asus sadama lähisel ja oli linna tugeva kaitse all. Oma mõju linnaehitusele oli ka sellel, et Peetri ukaasiga aastast 1714 oli keelatud ehitada kivimaju mujal kui Peterburis. Erandiks võisid olla vaid eriti soositud ülikute majad. Seetõttu on ka Tallinna uus hoonestus alates sellest ajast peamiselt puidust, enamasti ühekordne ega pidanud kaua vastu. Ukaas tühistati 1741. aastal, kuid odav puidust ehitamise traditsioon kestis ja mõjutas suuresti Tallinna edasist linnaehituslikku arengut kuni II Maailmasõjani.

Pärast Peeter I surma 1725. aastal Tallinna areng rauges. Tollal lõpukorral olev Kadrioru lossi ehitamine katkestati ja viidi lõpule alles 1846. aastal, sadama ehitus ning sajandi algul loodud ja loomisel olnud ettevõtted jäid kiratsema. Seisak Tallinna arengus kestis XIX sajandi teise pooleni. Seda põhjustasid mõningad väliskaubanduse alased piirangud ja ühenduste puudumine Venemaa sisemaaga, samuti lähedal asuva Peterburi järjest suurenev populaarsus nii vene kui välismaiste investorite hulgas. Tallinn ei suutnud talle konkurentsi pakkuda ja muutus provintsilinnaks. Merekindluse väljaehitamine jätkus, kuid visalt. eetri kavandatud uue sadama rajamine võttis tegelikult aega ligi poolteist sajandit, tööd lõpetati alles aastal 1856. Paldiski sadama väljaehitamine jäi sisuliselt pooleli.

Aastal 1827 võeti tsaarivalitsuse poolt vastu uus Tallinna kindlustamise projekt (Nerman, 2004). Selle järgi oli kavas rajada ümber linna neli võimast forti. Nende teostamine oleks täiendavalt kammitseenud Tallinna arengut. Kuid kavandatud kindlustuste rajamine jäeti pärast esimese objekti - rannaäärse Kaitsekasarmu valmimist praeguse Patarei piirkonnas aastal 1841 pooleli. Sajandi keskel toimunud Krimmi sõda ja Tallinna blokaad Inglise laevastiku poolt, mille käigus põletati Kalamaja piirkonna hooned ja purustati mitmed kindlustused, näitas, et selline kindlus, nagu Tallinnast oli kujundatud, on oma aja ära elanud ja minetanud oma sõjalise tähtsuse. Tollase Tallinna ilmet näitab joonis 3.

Aastal 1857 kustutati Tallinn Venemaa merekindluste nimistust ning kindlustused anti tsiviilkuberneri käsutusse. Selle tulemusel said Tallinna eeslinnad varasemast suurema arenguvabaduse ja kindluse ning hakkasid kiiresti kasvama. Esialgu toimus see põhiliselt Toompeast lõuna ja kagu poole, Pärnusse ja Tartusse minevate teede vahelisel alal, seejärel ka mujal.

Põhja-Tallinnas toimus XIX sajandi teisel poolel areng eeskätt Kalaranna piirkonnas, kuhu pärast põletamist tekkinud tühermaale sai linn võimaluse kavandada omapärase elamutekompleksi. Üldist kava piirkonna kohta siiski ei ole teada ja areng toimus piirkonna üksikute alade kaupa suuremate kruntide omanike algatuste ja taotluste alusel. Peamise osa hoonetest selles elurajoonis moodustavad tööstustööliste jaoks ehitatud üürimajad, kuid on ka esinduslikumaid hooneid. Sellesse perioodi kuuluvad ka olulised linna kaitseehitiste lammutamised ja ümberehitamised paremate ühenduste rajamiseks ja ehitamisvõimaluste saamiseks. Tükeldati suuri maavaldusi ja rajati uusi tänavaid. Peagi tekkisid piirkonda ka tööstusettevõtted - Tallinna Gaasivabrik, Wiegandi masinavabrik, Lausmanni metallivabrik jt.

5. ARENG XIX JA XX SAJANDI VAHETUSEL

5.1. Tallinn-Peterburi raudtee mõju

Tallinna areng elavnes uuesti pärast seda, kui aastal 1870 valmis Peterburi – Tallinna – Paldiski raudtee ehk Balti raudtee, mis ühendas Tallinna Venemaa sisemaaga ning selle suurte keskuste - Peterburi ja Moskvaga. Eesmärgiks oli harva jäätuvate Tallinna ja Paldiski sadamate ühendamine Venemaa üldise raudteevõrguga. Tallinn kustutati merekindluste nimistust ja kadusid Põhja-Tallinna hoonestamist takistanud piirangud, mis seni keelasid muldkindlustuste ette ehitada maju. Suure kõrguste vahe tõttu Lasnamäe ja sadamate vahel tuli rajada raudteele sadamateni pääsemiseks pikk ringikujuline sisend. Tollal tühjadele aladele rajati Balti jaamast, Kopli kaubajaamast ning depoost ja veduri-vaguni remonditehasest koosnev raudteesõlm ja kujundati seda sadamatega ühendav Tallinna edasist arengut oluliselt mõjutanud tollal linnaväline raudteede võrk, mis nüüd on kujunenud linnasiseseks. Nagu näitavad 1877. ja 1878. aasta Tallinna raudteesõlme plaan, olid raudteesõlm ja sadamatesse viivad raudteeharud selleks ajaks juba välja ehitatud (Bruns, 1993).

Pärast raudtee jõudmist Tallinna asutati siia rida tehaseid - Balti raudtee peatehased, Wiegandi masinatehas (hilisem Ilmarine), Franz Krulli masinatehas, Lausmanni masinatehas, Lutheri puidutöötlemistehas, mis hakkas peagi esimesena Venemaal vineeri tootma, Tselluloosi- ja paberivabrik, nahatööstus jm. Tallinn muutus jälle tähtsaks sadamalinnaks, sadama käive suurenes pärast raudteeühenduse sisseseadmist Venemaaga kümne aastaga ligi sajakordseks. Elurajoonidena hakkasid kiiresti arenema äärelinnad. Kuid kuna uute tehaste ja kaubakontorite omanikeks olid peamiselt Peterburis, Moskvast või välismaal asuvad firmad ja eraisikud, siis nad ei investeerinud Tallinna linna arengusse, nagu Peterburis või Riias, kus olid paremad võimalused kesklinna suurte uute majade ehitamiseks ja seisusele vastavaks elamiseks. Tallinnas takistas kesklinna arengut ka olemasolev kindlusetatoline vanalinn. Eesti kodanlus aga oli alles sirgumas, moodustades põhiliselt väikekodanliku kihi – väikeettevõtjad, kaupmehed, kõrtsmikud, voorimehed, kinnisvaraomanikud, kel puudusid piisavad vahendid suuremateks ettevõtmisteks, näiteks nooblite elamute, villade või büroohoonete rajamiseks. Selline linnaehituslik erisus vajutas Tallinna kesklinna ilmele aastakümneteks provintsslikkuse pitseri. (Bruns, 1993, 1998). Seetõttu kujunes ka äärelinnade uus hoonestus Tallinnas suhteliselt tagasihoidlikuks ning koosnes peamiselt tööliste mõeldud ühe- ja kahekordsetest üsna tagasihoidlike elamistingimustega puitmajadest.

XIX sajandi viimasel veerandil määras Tallinna linnaehituslikku arengut 1876. aastal tsaar Aleksander II poolt kinnitatud plaan. Selle aluseks oli 1871. aastal F. Adamsoni poolt koostatud kava, mis oli jäänud kinnitamata. Kavas oli ette nähtud teha rida läbimurdeid vanalinnast ja rajada nende äärde puiesteid, kuid suuremalt osalt jäid need teostamata. Hiljem teostati küll läbimurded Suur- Kloostri, Aida, Laia ja Väike-Karja tänaval, kuid nende arendused väljapoole kujunesid kavandatud erinevateks. Endiselt kavandati äärelinnade arengut siis peamiselt vanalinnast lõuna poole. Välja ehitati Kalamaja linnaosa ning alanud oli ka Pelgulinna hoonestamine. Sajandi lõpul toimunud muudatustest annavad tunnistust 1901. ja 1906. aastal koostatud linnaplaanid.

Erilise hoo sai Tallinna areng XX sajandi esimestel aastatel. Sajandivahetusel asutati ja käivitati tehased Dvigatel ja Volta ning Balti Manufaktuur. Aastal 1904 pikendati raudteed Haapsaluni. Aastatel 1912-13 rajati Põhja-Tallinnasse kolm suurt laevatehast – Vene-Balti, Bekkeri (Boecker) ja Nobellessneri (Nobel ja Lesser). Sündisid sellised tänini tähelepanuväärsed objektid, nagu Vene-Balti laevaehitustehase peahoone (nüüd Tallinna Tehnikaülikooli majandusteaduskonna hoone) ja tööliste elamurajoon (nn. liinid), mõlemad projekteeritud arh. akad. A. Dmitrievi poolt, Taani firma poolt projekteeritud ja ehitatud vesilennukite angaarid jm. Aastal 1913 valmis elektrijaam. Tallinna tööstusliku arengu raskuskese nihkus järjest enam Põhja-Tallinnasse. Eriti suurenes Kopli osatähtsus.

Tööstuse arendamise tollase tempo näiteks on vabriku “Balti Manufaktuur” rajamine. Tehas sai alguse 24. augustil 1898, kui Tallinna Linnavalitsus andis asutajatele Johan Elfenbeinile ja Eugen Blockile vabriku ehitamiseks 1,09, ha maad. Ettevõtte tegelikud peremehed asusid Peterburis. 28. oktoobril 1898. kinnitati ettevõtte põhikiri, 23. veebruaril 1899 alustati ehitamist, juunis 1899 kinnitati projekt ja tehas käivitati 04. märtsil 1900. Tehase lähedale ehitati mõne aasta jooksul tööliskasarmu tüüpi elamud, kirik, kaks kooli, kauplused, ambulants ja lasteaed. (Linnus). Vabrik hoolitses oma inimeste sotsiaalse heaolu eest, kehtestas neile oma elamutes odavaima üüri Tallinnas, toetas isetegevust, haigekassat jne. (Nerman, 2002).

Aastal 1912 alustati tohutu kaitsesüsteemi - Peeter Suure nimelise merekindluse rajamist, mis hõlmas Tallinna lähiseid ja saari, sealhulgas eriti Põhja- Tallinnat ja Kopli poolsaart. Peamiste objektidena, mis rajati Põhja-Tallinnasse selle projekti raames, võib nimetada Miinisadamat, Lennusadamat ja Patareid, mis ehitati merekindluse keskuseks. Alustati Katariina kai rajamist, millest pidi sama ristlejate sadam. Sõjasadamate rajamine ja sadamad laevaehitustehaste juures suurendasid veelgi Põhja-Tallinna potentsiaalset osatähtsust linna majandusel. Merekindluse juurde kuulus ka kitsarööpmeline kindluseraudteesüsteem, mis läbis korrapäraselt mitmeid linna alasid ning ulatus läänes Suurupi ja Türisaluni, lõunas Saku ja Saustini ning idas Iruni ning mille kogupikkus oli 245 versta ja teel 38 jaama. Merekindluse ehitamine kestis kuni Eestimaa okupeerimiseni Saksa keiserlike vägede poolt 1918. aasta veebruaris, mil kogu Peeter I nimelise kindluse hiigelsüsteem langes ilma ühegi pauguta sakslaste kätte (Bruns, 1993).

5.2. Eliel Saarineni Suur Tallinn

Linna tormiline areng, mis algas 1870. aastal kutsus esile vajaduse seda arengut võimalust mööda mõistlikult suunata. 1878. aastal loodi selleks linnavalitsuses linnainseneri ametikoht ning 1880 aastal Tehniline Osakond. Sellele lisandus 1913. aastal linnaarhitekti ametikoht, mille sai arhitekt G. Hellat, ning 1914. aastal linnaplaneerimise arhitekti ametikoht, mille sai arhitekt E. Habermann. Sajandivahetuse linnavalitsuse otsustes on kirjas, et on hädavajalik “.... koostada linna laiendamise üldine plaan uute kvartalite, ühiskondlikult vajalike alade, püstitamisele tulevate vabrikute ja teiste ehituskohtade tähistamiseks”. Aastatel 1902-03 töötati välja ja kehtestati Tallinna linna üldine ehitusmäärus ning alustati ehitusplaani jaoks vajalike alusmaterjalide koostamist, sealhulgas geodeetilist mõõdistamist.

Tallinn oli ületanud 1911. aastal 100 tuhande elaniku piiri ja saanud Vene tsaaririigi seaduste järgi suurlinnaks. Sellest tulenes nõue koostada linna üldplaani. Selle järgi oli ka suur vajadus. Seni oli linn kaua kuulunud sõjakindluste nimekirja, mis takistas ta loomulikku arengut. Nüüd määras linna arengut maaomanike püüd kasutada seda kiireks rikastumiseks, kuid see takistas linna arengut ühiskonna huvides. Peamiseks probleemiks oli tollal eraomanike püüd ehitada kõikjale kiirelt ja tihedalt odavaid puidust üürimaju. Nii ehitati aastal 1912 Tallinnas 116 puitmaja ja vaid 7 kivimaja. Linnast oli vaja kujundada esindusliku keskusega orgaaniline tervik. Selleks tuli linn ümber struktureerida.

Tallinna jaoks parima ehitusplaani saamiseks kuulutati välja rahvusvaheline konkurss. Kindlaksmääratud tähtjaks – 1. märtsiks 1913 esitati viis projekti. Neist kolm ei vastanud tingimustele ning esimese preemia vääriliseks hinnati töö, mille autoriks oli soome arhitekt Eliel Saarinen. Tutvunud tööga võib ühineda arvamusega: “Soome arhitekti Eliel Saarineni võidutöös peegeldub suurepäraselt tolle aja vaim, usk tulevikku. Samuti sümboliseerib see töö Eesti pealinna tahet kasvada ja areneda maailma linnade eeskujul”. (Hallas-Murula).

Võiduprojekt nägi ette Tallinna elanikkonna suurenemise 25-aasta pärast 300 tuhande inimeseni, kaugemas perspektiivis 650 tuhande inimeseni.. Vanalinna jättis E. Saarinen projektis puutumata, võttis sellelt vaid administratiivse ja kaubandusliku funktsiooni. Uus linna suurejooneline keskus pidi tulema vanalinnast kagu poole ja ulatuma Ülemiste järve suunas kuni peamise ida-lääs suunalise liiklussooneneni. Sellest hargnevad magistraalid moodustasid ruumilise struktuuri aluse,

mis jaotas linna mitmekorruseliste majadega hoonestatud rajoonideks, kus paiknesid ka ühiskondlikud hooned. Oli ette nähtud linna laienemine ka Lasnamäele. Perspektiivselt oli lahendatud linna liiklusskeem. Raudteesõlm oli ette nähtud viia Lasnamäele, linna läbiv raudtee likvideerida. Puithoonete asemele soovitas Saarinen ehitada 3-4 ja 5-6 korruselised kivimajad. Maa ja ebasobivate majade eraomandiga tekkivate probleemide lahendamiseks soovitas Saarinen linnale osta need maad ja majad ära, ehitada oma kavade järgi täis ja ümber ning müüa juba kõrgema hinnaga ära.

Põhja-Tallinna osas (vt. joonis 5) mõjutas Saarineni projekti oluliselt Vene tsaaririigi poolt teostamisel olev kava rajada Tallinnat ja selle lähiümbrust hõlmav Peeter Suure nimeline merekindlus ning ehitada Kopli poolsaarele laevaehitustehased. Tulenevalt nendest kavadest oli projektis Tallinna rannikuala Patareist lääne poole, kus juba paiknes sõjasadam, ja kogu Paljassaar reserveeritud sõjalise kasutusega alaks. Kopli poolsaare edelarannik ja lääneosa, kus paiknesid tollal juba ehitatavad laevaehitustehased, oli planeeritud tööstusalaks, poolsaare kirderannik pargialaks. Tööstuspiirkonnaks oli planeeritud ka Kopli poolsaare lõunaosa. Ülejäänud rannaala Patareist Kadrioruni oli Saarinen reserveerinud tsiviilsadamatele. Selle kohta kirjutas Saarinen projekti seletuskirjas: "Rannaala.... tuleb reserveerida uutele sadamaehitistele, kaubataltidele ja laoplatesidele. Oleks lühinägelik paigutada siia elurajoon ja sel teel sadama arengule takistusi luua, sest sadama areng on oluliseks tingimuseks linna edasise kasvu oluline tingimus" (projekti seletuskiri pt. XVII). Põhja-Tallinna osas oli tolle aja kohta huvitav Saarineni ettepanek kaevata kanal läbi Kopli poolsaare Paljassaare lahest Kopli laheni selleks, et lühendada praamide pukseerimise tee pikkust Paljassaare lahest Kopli lahte ca 10 km võrra. Tõenäoliselt oli selle ettepaneku tõeline mõte lühendada ja varjata mereteed sõjasadama ja Kopli poolsaare läänerannikul asuvate laevaremondi ettevõtete vahel.

Projekt jäi realiseerimata, sest seda ei võimaldanud alanud I Maailmasõda ja sellele järgnenud revolutsioonilised sündmused. Noore Eesti Vabariigi jaoks olid projekti lahendused liiga ulatuslikud, ülejõu käivad, mitteteostatavad. Kuid projektis sisaldunud kontseptsioonid ja pakutud lahendused olid äärmiselt väärtuslikud kui linnaehitusliku mõttearenduse väljapaistev näide (Bruns, 1993). E. Saarineni arvates oli projekti eesmärk: "... olemasoleva alusel luua ratsionaalselt läbiviidava ja reguleerimisega plaan, mis oleks kõigis oma osades teostatav, kuid millest võiks juhinduda ka pikema aja jooksul". Projektis on Tallinna jaoks esmakordselt välja pakutud kõiki probleeme hõlmav terviklahendus. Seetõttu on seda projekti korduvalt käsitletud kui võimalikku kontseptuaalset alust ka Tallinna tänapäevasel arendamisel.

Huvitavaid ideid Tallinna planeerimise osas pakkusid ka teised projektid, kusjuures üsna suures osas langesid nende ettepanekud E. Saarineni omadega kokku. Nähtavasti tulenes see kas lähteülesandest või dikteeris seda linnaplaneerimise üldine loogika.

Järgmisel 1914. aastal valmis arhitekt E. Habermanni juhtimisel, kes oli olnud tegev ka toimunud arhitektuurikonkursi ettevalmistamisel ja läbiviimisel, linna planeerimisprojekt, mille Tallinna duuma heaks kiitis. See projekt sisaldas vaid linna arengu esmajärguliste probleemide lahendusi, tänavate laiendusi jms. Konkursil võitnud võistlustöö ideid kavatseti rakendada hakata hiljem autori osavõtul. Projektis olid loetletud ka paljud varasemad osaprojektid, mis tuli nüüd teostada. Kuid alanud I Maailmasõda ja peatselt alanud revolutsioon ei võimaldanud projekti realiseerida ning see jäi isegi kinnitamata, kuid selle põhimõtteid rakendati hilisematel aastatel järk- järgult iseseisvas Eestis. Põhja-Tallinnat käsitlesid seal punktid, mis nägid ette hoonestada Salme ja Graniidi tänavate vaheline ala ning Vene-Balti ja Bekkeri tehaste vaheline maa-ala, samuti mitme tänava laiendamise ja pikendamise, sealhulgas Rohu tänava viimise raudtee alt läbi, mis teostati Eesti iseseisvuse ajal. Huvitav on Tallinna linnavalitsuse otsus 1916. aastast arendada uus kaubasadam välja Kopli lahe idarannikule.

Tallinna arengu nende plaanide järgi katkestas 1917. aasta revolutsioon ja Tallinna okupeerimine Saksa sõjaväe poolt 1918. aastal.

6. AASTAD 1918-1940

Pärast I Maailmasõda, Venemaal ja Eestis toimunud riigipöördeid, Eesti iseseisvumist, Saksa okupatsiooni ja võidetud Vabadussõda muutus majanduselu Tallinnas põhjalikult. Osa vastloodud tehaste sisseseadet oli enne linna langemist Saksa vägede kätte ära viidud Venemaale. Tagasi olid läinud ka pea kõik enne sõda Venemaalt Tallinnasse tulnud või toodud töölised ja ametnikud. Järelejäänud seadmetest viidi suur osa Saksa okupatsioonivõimude poolt Saksamaale. Kopli töölisasulast suur osa oli Vabadussõja ajal ja järel olnud kasutusel Eestisse põgenenud Vene Loodearmee sõdurite laatsarettidena või jäänud tühjaks ja rüüstatud. Hiljem paigutati siia elama Venemaalt naasvaid optante.

Iseseisvunud Eesti majanduslikud suhted bolševistliku Venemaaga muutusid Vabadussõja ajal ja pärast seda poliitilistel põhjustel olematuks. Seoses toimunud muutustega ja varasemate ärisidemete katkemisega langes pea täielikult ära ka olemasoleva tööstuse läänepoolne turg. Selle tulemusel Tallinna suurtööstused, sealhulgas ka uued Põhja-Tallinnas asuvad laevaehitustehased kas likvideeriti või jäid töötama väga väikese koormusega, nende seadmed kas müüdi või jäid kasutusest seisma. Hiljem majanduselu elavnedes asusid nende suurettevõtete ruumidesse uued ettevõtted ning mõned neist saavutasid kolmekümnendatel aastatel pärast majanduskriisi edu ("Tarbeklaas", "Põhjala" jt). Endise Bekkeri laevaehitustehase ruumides alustas ka raadio-elektroonikatehas RET. Läbi raskuste jätkas tegevust Balti Puuvillavabrik ja kujunes välja Sitsi elamupiirkond. Tegutsemist jätkasid Wiegandi masinatehas (nüüd AS Ilmarise nime all) ja F. Krulli masinatehas. Pankrotti läks endine Noblessneri laevaehitustehas, mis kandis nüüd Peetri tehase nime. Pankroti äärel vaakus ka Volta ja üüris sellest pääsemiseks ruume paljudele uutele väiksematele ettevõtetele. Mitmed tehaste korpused Põhja-Tallinnas aga jäidki kasutusest ja lagunesid. Kolmekümnendatel aastatel majanduselu elavnes ja Põhja-Tallinnas alustasid tegevust paljud uued ettevõtted. Mitmed tööstushooned rekonstrueeriti ning ehitati uusi.

Elanike arv Tallinnas, millest sõltub elamuehitus oli 1. jaanuariks 1917 jõudnud peaaegu 160 tuhandeni. 1918. aasta aprillis oli see vähenenud 106 tuhandeni, seejärel hakkas uuesti kasvama ja jõudis 1940. aastal 140 tuhande inimeseni. Põhja-Tallinnast jäi täiesti elaniketa pärast I Maailmasõja lõppu Paljassaar, kus asusid peamiselt vaid merekindluse sõjalised objektid. Poolsaar anti 1923. aastal kaitseväe valdusse. Hiljem asustasid seda vähehaaval rentnikud ja ehitasid siia maju, kuid nimetamisväärsed linnalist arengut piirkonnas ei toimunud. Alla käis ka Kalamaja piirkond, kus 20. aastate algul ei suudetud enam teha vajalikke remonditöid ega tagada heakorrasust. Vähehaaval siiski olukord paranes. Aastaks 1924 oli välja ehitatud Kalasadam ja selle kaile moodne teenindushoone.

Elamuehitus sai Tallinnas uuesti hoogu kolmekümnendatel aastatel. Paranes ka Põhja-Tallinna linnaosade olukord. Seda on oma raamatutes põhjalikult kirjeldanud Tallinna ajaloo uurija Robert Nerman (Nerman, 1996, 2000, 2002).

Eesti iseseisvuse ajal edenes ka linnaplaneerimine. Sellega tegelesid nüüd Eesti enda linnaehitajad ja arhitektid ning kavade ja nendega seotud õigusaktid kinnitas või kiitis heaks Tallinna Linnavalitsus, vajadusel teedeministeerium, 30. aastate lõpul ka riigivanem. Linnaarhitektidena tegutsesid tollal nimekad arhitektid E. Habermann (1918-1923), A. Soans (1923-1928), E. Lohk (1928-34) ja H. Johanson (1934-1940). Teravad lahkeliid arhitektide ja linnavalitsuse vahel ning linnavalitsuse mõjutamine maaomanike poolt leidsid aset ka siis.

E. Habermann oli osalenud Tallinna planeerimises linnaplaneerimise arhitektina juba alates 1914. aastast ning oli koostanud 1913. aastal toimunud konkursitööde alusel linna arendamiseks realistliku plaani. Eesti iseseisvuse aastatel ta jätkas alustatud tegevust linnaarhitektina alates aastast 1918. Tema osavõtul ja suunamisel töötati välja Tallinna linna arenguprogramm nii teoreetilisel,

praktilisel kui ka seadusandlikul alusel, mis andis Tallinna linnaplaneerimisele konkreetsed edasised suunad. Oma arvukad ideed linna arendamiseks ta koondas ulatuslikku linnaehitusplaani, mis kinnitati siseministri poolt 1922. aastal. Selles ta esitas lisaks linna perspektiivsele üldplaanile seadusandlikud ettepanekud linnaplaneerimise korraldamise ja planeeringute elluviimise kohta ning linnaosade detailse planeerimise kohta. Need ettepanekud on aktuaalsed tänini, kuid nagu nüüd, nii ka siis tekitas linna kui terviku huvide eelistamine vastuseisu kinnisvaraarendajate poolt ning nende mõjutusel ka mitmete linnavõimu esindajate poolt. Aastal 1923 astus E. Habermann vastuolude tõttu linnavalitsusega linnaarhitekti ametikohalt tagasi ja hakkas vabakutseliseks arhitektiks, kuid jäi ka linnavalitsuse arhitekt-konsultandiks.

E. Habermann nägi oma projektis ette Tallinna piirkondade planeerimisprojektide koostamise. Põhja-Tallinnast kuulusid nende piirkondade hulka ka Pelgulinn, Paldiski maantee äärne ala ja Kopli. Järgnevatel aastatel said oma tänasele ilmele aluse ka Pelgulinn ning Salme ja Graniidi tänavate piirkond.

Aastatel 1923 – 1928 oli Tallinna linnaarhitektiks arhitekt A. Soans. Aastal 1929 kinnitas Teedeministeerium tema juhtimisel koostatud Tallinna linnaehitusliku kompleksprojekti. Kinnitatud projektis oli täpsustatud ja arendatud varasemaid lahendusi mitmete linnaosade osas. Paika oli pandud Tallinna tolleaegne peamiste liiklusmagistraalide skeem. Magistraalide laius pidi olema selline, et tänavaraudtee kõrval nii ühes kui teises suunas võivad liikuda kaks sõidukit. Tegelikuses ei peetud selles peaaegu kuskil kinni. Oluliseks täienduseks oli vahepeal toimunud perspektiivsete tööstuspiirkondade eraldamine. Muude piirkondade kõrval oli tööstuspiirkonnaks kavandatud ka peaaegu tervikuna Põhja-Tallinn, väljaarvatud Pelgulinn, Kalamaja ja Pelgurand (vt. joonis 6). Eraldi plaanidena oli nähtud Pelgulinna laiendamine Hipodroomini ning Kopli ja Sitsi tänavate skeem. Detailsemalt muid Põhja-Tallinna alasid tollal ei käsitletud.

Arhitekt A. Soans enda juhtimisel koostatud projekti kinnitamise ajal enam Tallinna linnaarhitekt ei olnud. Aastal 1928 asendas linnavalitsus linnaarhitekti ametikoha ehitusarhitekti ametikohaga ja sellel oli aastatel 1928-1934 arhitekt E. Lohk. Tema ametisoleku ajal kinnitati Tallinna uus ehitusplan, Tallinna linna tänavate ja ehituspiirjoonte plan ja Tallinna ehitusmäärus. Tallinna linn jaotati ehitusrajoonideks ning igäühes neist kehtestati teistest mõnevõrra erinevad nõuded – hoonestusviis ja –tihedus. Nende nõuetege oli hõlmatud ka suur osa Põhja-Tallinnat.

Aastatel 1934-1940 oli linnaarhitektiks arhitekt H. Johanson. Tema probleemiks oli see, et majanduslikel ja linnaehituslikel põhjustel jätkus möödunud sajandil alguse saanud odavate puitmajade ehitamine. Nüüd oli see siirdunud linna vabadele äärealadele, kusjuures kesklinn jäi agulisarnaseks nagu varem. See kutsus esile laialdase diskussiooni. Selle tulemusel anti aastal 1935 K. Pätsu valitsuse dekreedina välja “Ehitusseaduse muutmise ja täiendamise seadus” mis sai aluseks uuele ehituspoliitikale Tallinnas. Eesmärgiks oli Tallinna kesklinna suurte esinduslike majade ehitamine ja suurlinlikuks muutmine. Linna ehitusplaanis nähti ette siin vanade puitmajade lammutamine ja asendamine kaasaegsete kõrgete hoonetega. Nende ehitamiseks anti soodustingimustel laenu ja kvaliteetse tulemuse korral kompenseeriti osa kulusid. Uue ehituspoliitika tulemusi on näha Pärnu maantee, Vabaduse väljaku, Kaarli puiestee, Roosikrantsi, Tõnismäe, Raua ja mõne teise neil aastatel hoonestatud tänava ilmes. Selle tulemusel paranes Tallinna keskuse välisilme kolmekümnendate aastate lõpuks oluliselt. Tollased kavad ja arhitektide poolt pakutud lahendused ulatusid kaugemale, kuid need peatas 1940. aastal toimunud riigipööre ja järgnenud sõda.

Üheks suuresti realiseerimata jäänud kavaks on ka aastal 1938 valminud ulatuslik Kopli poolsaare ümberplaneerimise projekt. Kopli hoonestuses olid toimunud 30. aastatel suured muudatused. Suur osa selles oli aktsiaseltsil “Kopli Kinnisvarad”, kes oli omandanud varem tehaste omanduses olnud elamute enamiku ja ka mitmed endised tootmishooned, pidas neid korras, rekonstrueeris ja rentis välja. Aktsiaseltsi omanduses oli 30. aastatel Koplis 160 ha suurune ala, kus paiknes 310 ehitist, sealhulgas 144 elumaja 2200 korteriga (Nerman, 2002). Vanade hoonete remontimise ja

rekonstrueerimise kõrval rajas aktsiaselts ka kõik siinsed uusehitised, heakorrastas piirkonda, kavandas ja ehitas välja tänavaid, parke ja ühiskondlikke hooneid, sealhulgas uus Kopli Rahvamaja, mis on nüüd eraülikooli I Studium omanduses. Nendes muudatustes olid tegevad eeskätt arhitektid A. Loman ja R. Koolmar. Nende poolt kavandati kalmistu ja Bekkeri tehase vaheline Kopli ranna elamuaedlinn ja nähti ette perspektiivne väljapääs Paldiski maanteele, mis on realiseeritav ka tänapäeval (vt. joonis 7). Projekt nägi ette ka Sitsi-Niidi asumit laiendamist Lõime tänavani ning sellel on näha ka juba Sõle tänava sihti (Bruns, 1998). Projektist jõuti realiseerida vaid mõned kaksikelamud.

Vaatamata iseseisvusaja alguse raskustele oli Kopli 1930. aastate lõpuks Tallinna üks kõige paremini heakorrastatud linnaosa, kus uue rahvamaja baasil toimus ka elav kultuurielu. . Kopli esinduslikemaks piirkonnaks pidi saama Tehnikaülikooli linnaosa, kuhu oli kavandatud üliõpilaskodu ja professorite elamurühm. Kavas oli asuda asendama aegunud planeeringuga ja kõdunevaid Vene-Balti tehase nn. liinidel asuvaid puidust tööliselamuid kaasaegsete elamutega (Nerman, 2002).

30. aastatel muutus oluliselt ka Kalamaja ilme. Majad remonditi ja nende ümbrus heakorrastati. Jäätmaad leidsid kasutajaid, sillutati ja ühendati tänavaid ja hakati ehitama uusi maju. Piirkonnale sai iseloomulikuks kruntide suur arv ja väike pindala ning täisehitamise kõrge protsent.

7. AASTAD 1940-1991

Aastal 1940 toimunud riigipööre ja nõukogude okupatsioon peatasid Tallinna kesklinna väljaehitamise ja kavandatud arengu ka muudes osades. Majad, väljaarvatud individuaalsed ja mõne üürikorteriga elamud, natsionaliseeriti. Ehitati mõned elamugrupid äärelinnades, sealhulgas Kopli Sirbi tänaval.

Järgnenud Teise Maailmasõja tagajärjel hävis või sai tugevasti kannatada 47% kõikidest Tallinna elumajadest ning 52% kogu linna elamispinnast. Eriti tugev häving oli tabanud osa vanalinna (Harju tn.) ja laialdast ala vanalinnast idas, lõunas ja läänes. Tugevasti oli kannatada saanud tööstus, mitmed tehased ja vabrikud ning ühiskondlikud hooned olid purustatud. Varemetses oli Estonia teater, Balti jaam, hävinud oli sadam. Linnamajandus ja kommunikatsioonid olid oluliselt kahjustatud.

Esimestel sõjajärgsetel aastatel toimusid Tallinnas peamiselt nn. taastamistööd. Likvideeriti sõja tagajärgi - koristati varemeid, korrastati tänavaid, taastati rajatisi ja kommunikatsioone. Ent peatselt algas linna edasise arendamise kavandamine vastavalt üleliidulistele rahvamajanduse arendamise plaanidele. Territoriaalsed ja ehituslikud eeldused nende täitmiseks loodi linnades nn. generaalsoonide kaudu. Generaalsooni koostamine algas kohe pärast sõda ka Tallinnas.

7.1. Esimene Tallinna generaalsoon

Esimene sõjajärgne generaalsoon koostati aastatel 1945-46 (Autorid arhitektid A. Soans, O. Keppe, H. Arman, insenerid A. Šipko, H. Velner, insener-ökonomist G. Motorina jt). Projekt kinnitati aastal 1947. Hiljem seda korrigeeriti. Muudetud variant valmis aastal 1950 ja kinnitati märtsis 1953. Dokument oli salajane, nagu kõik nõukogude aegsed Tallinna üldist olukorda ja arengut käsitlevad dokumendid. Selleks oli tollaste seaduste järgi kolm põhjust: Tallinn oli liiduvabariigi pealinn, piiriäärne linn ja nõukogude võimu viimastel aastatel ka linn, mille elanike arv on üle 500 tuhande inimese. Andmete salastamiseks linna kohta piisanuks neist ühest.

Generaalsoon nägi ette arendada Tallinnat kui Eesti NSV pealinna, kuid samal ajal kui suurt sõjalis-strateegilist punkti, mis peab kaitsma Leningradi lähiseid Läänemere poolt. Tööstus pidi säilitama oma kasvutendentsi ja kallaku. Juhtiva koha Tallinna tööstuses pidid saama laevaremont ja metallide töötlemine ning eriseadmete valmistamine. Tööstusliku tootmise piirkonnaks oli ette nähtud Lasnamägi, kus oli juba olemas Dvigatel. Peamine ehitusmaterjal - kohalik paas ja silikaat, peamine kütus – põlevkivi. Käsitletud oli suurte tehaste arenguperspektiivi, sealhulgas Põhja-Tallinnas Volta, Veduri-Vaguniremonditehas, Masinatehas, Punane Koit, Ilmarine, Kontroll-mööduriistade tehas. Oli märgitud, et mitmed ettevõtted tuleb likvideerida, mitmed linnast välja viia. Raudtee pidi säilima ja arenema.

Tallinna eelistest märgiti sadamaid, mis vähestena NSV Liidus ei külmu talvel kinni, kuid sadama arengut piirab ühelt poolt Kadriori, teiselt poolt Merepuiestee. Merevedude maht pidi püsivalt kasvama, kuid ette olid nähtud põhiliselt kohalikud veod.

Oli märgitud, et linna senisel planeeringul on järgmised puudused:

- Tallinnal kui merelinnal puudub kesklinnas väljund merele.
- Elamispiirkonnad paiknevad hajali läbisegi suurte ettevõtetega, sõiduteedega jne.
- Tööstus paikneb hajali.
- Suur ehitustihedus ja haljastuse vähesus.
- Transpordimagistraalide puudumine raudteejaamadest ja sadamatest linnavälistele magistraalidele.
- Mugavusteta puithoonete suur arv ja tihedus.

Märgitud oli tänavate kitsust ja kõverust, ringvööndi puudumist, mis juhiks veoliikluse keskusest mööda, Tallinna piiratud raudteega, mis on hädaohtlik, ning suurte puitelamute rajoonide tuleohtlikkust.

Soovitati säilitada tööstus seal, kus on, kuid uued ettevõtted ehitada Lasnamäele. Elanike arvuks oli Tallinnasse projekteeritud 300 tuh in. , suurenemine sõjaeelsega võrreldes 165 tuh. in. (62%). Elamuehituses nähti ette esialgne norm 7,5 m² inimese kohta. Perspektiivseks normiks võeti 9 m², enne sõda oli Tallinnas inimese kohta olnud elamispinda keskmiselt 10 m². Peamine ehitus pidi toimuma tühjade kohtade täitmise teel linnas üldiselt 2-3 korruseliste ja linna keskel 4-5 korruseliste majadega.

Tähtsamad projektlahendused

- Uus linna keskväljak (Stalini väljak), kuhu jooksevad kokku kõik magistraalid. Nüüd Viru väljak.
- Väljapääs merele linna keskel Merepuiestee kaudu.
- Merepark Merepuiestee merepoolses otsas.
- Radiaalsed ja ringisuunalised tänavad.
- Lasnamäele tööstusrajoon

Käsitletud oli ka linnakeskkonda. Ettepanekud:

- Eraldada tööstuse arendamiseks kindel linna piirkond.
- Paigutada ümber ettevõtted, mis mõjuvad halvasti elutingimustele või spetsialiseerida need ümber.
- Veevarustus – Parandada Ülemiste järve valvet ja olukorda, suurendada veepuhastuse võimsust, puurida täiendavaid kaevusid, täiustada ja remontida veevarustussüsteeme.
- Kanalisatsioon – tagada heitveepuhastuse olemasolu ja heitvete heitmine süvamerre ühest kohast, praegusest ida pool (kanalisatsiooni tunnelkollektorist veel juttu ei olnud).

Põhja-Tallinnat käsitlevad lahendused:

Pelgulinn: Laiendada ehitustegevust Sõle tänavast lääne poole. Uued ehitised peamiselt kolmekorruselised (ka aluspõhi ei kannu rohkem). Mere äärde kultuuri- ja puhkepark kuni hipodroomini.

Kalamaja: Tihe ehitus, vähe rohelist. Kolmekorruselised hooned vabadesse kohtadesse ja asenduseks, luua mereäärne park, kujundada Kalinini (Tornide) väljak ja selle äärne puiestee. Luua bulvaar Kalasadama kohal oleva järsaku servale

Kopli: Jääb Tallinna üheks peamiseks tööstuspiirkonnaks. Luua Pelguranna elamurajoon kuni 5-korruseliste majadega. Elamurajooni eelised - asub tööstuspiirkonna lähedal. TPI hoone (ehitatud aastal 1912 akad. arhitekt A. Dmitrievi projekti järgi) anda laevaremonditehasele tagasi kasutamiseks vastavalt algele otstarbele, Polütehniline Instituut viia Lenini (Rävala) puiesteele. Luua Kopli park senise surnuaia asemele, tähtsamad mäletusmärgid säilitada.

Raudteed: Balti jaam säilitada, kuid muuta tupikuks. Kopli sorteerimisjaam likvideerida ja viia linna idapiirkonda Lasnamäele, kuhu projekteerida ka uus täiendav reisijatejaam. Alles jätta vaid mõni reservliin sadamasse ja tehastele. Vabanev territoorium jääb osalt kesklinna haljasala jätkuks. Projekt raudtee üleviimiseks on koostatud 1948. aastal ning seotud linna ümberplaneerimise projektiga. Pärnu kitsarööpmeline raudtee muuta laiaks.

7.2. Projekti “Suur-Tallinn” tehnilis-majanduslikud alused

Projekti “Suur-Tallinn” tehnilis-majanduslikud alused koostati 1962. aastal, kinnitati 1964. aastal. Autorid arhitektid H. Arman, D. Bruns, O. Keppe, V. Toppel, majandusinsener H. Heinvere.

Projekti eesmärgid:

- Tootlike jõudude paigutamine Tallinna tsoonis.

- Tallinna arengu generaalplaani alused 1980. aastaks.
- Tallinna linnalähedase tsooni planeerimisstruktuuri määramine.

Projekt hõlmas territooriumit raadiusega 55-60 km. Tallinna tsentrist lääne ja lõuna poole ning 75-80 km ida poole (kuni põlevkivipiirkonnani). Projekt hõlmab täielikult Keila, Harju Tapa rajoonid ja poole Rapla rajooni, samuti Varbola külanõukogu Märjamaa rajoonist ning Võsu ja Viitna Rakvere rajoonist. Peale Tallinna oli projektis käsitletud kõikide Suur Tallinna piirkonna asulate olukorda, probleeme, arengut ja kirjeldatud nende projektlahendusi ettevõtete ja elamispinna osas. Vaatluse all olid Aruküla Keila, Maardu, Kehra, Loksa, Rapla, Kohila, Tapa. Järeldus – Tallinna ümbruses tuleks kavandatud põllumajandusliku arenduse asemel ette näha rohkem tööstuse arengut ja inimeste asutuse suurenemist.

Keskne probleem: Tallinnas vajab lahendust raskeim küsimus - elanikkonna paigutamine. Inimeste arv 1959 Tallinnas oli 279 tuh. in., Tallinna piirkonnas kokku 402,3 tuh. in. Elamispinda oli Tallinnas 2,16 milj. m². Tallinnas peaks olema 1980. aastal 350 tuh in., vajalik elamispind inimese kohta 16 m² ehk kokku 5,6 milj. m². Aastal 1960 on 8,5 m² / in. Osa elamispinda langeb kasutusest välja. Järelikult on aastatel 1960-80 vaja ehitada 3742 tuh m² elamispinda. Elamispinna perspektiivse paigutuse skeem on esitatud joonisel 8.

Ehitamise piirkonnad (vt. joonis 8) – Mustamäe 550 tuh.m², Lilleküla 435 tuh.m², Pelgurand 100 tuh.m², Vana Lasnamägi 80 tuh.m², individuaalehitus 150 tuh.m² Puudu jääb 2,0 milj.m². Ainus perspektiivne koht edasiseks ehitamiseks on Õismäe piirkond. Kõlbulik on ka Lasnamäe, kuid selleks on vaja likvideerida seal rida eriotstarbelisi objekte. Jätkub ehitus ka mujal linnas, kus asendatakse amortiseerunud maju uutega. Madalate majade süstemaatiline asendamine kõrgematega (Kalamaja, Pelgulinn) on ebaökoonoomne – need on tihedalt täis ehitatud ja uute normaalse paigutusega majade rajamisel elanike arv ei suurene. Probleemideks on kanalisatsioon ja õhu puhtus. Rida ettevõteteid on vaja ümber paigutada. Individuaalehituse nõudlus ületas planeeritu ning 1960. aastal oli lõpetatud Tallinnas kruntide väljaandmine nii ebaökoonoomseks ehitamiseks, nagu seda on individuaalehitus. Krunte individuaalehituseks hakati välja andma Sauele.

Elamuehituseks sobivate alade leidmiseks Tallinnas käsitleti rida alasid. Vajalikud eelised – kompaktsus, linna lähedus, kommunikatsioonid, sõidutee pikkus tööle. Koplis on palju töökohti, kuid vähe elamispinda. Sobiv koht elamuteks on Õismäe. Elamispinna koguvajadus 2 milj. m². Võrreldi omavahel nelja varianti:

1. Lasnamäe 1,3, Õismäe 0,7 milj. m².
2. Uus Lasnamäe 0,9, Õismäe 0,7, Männiku 0,4 milj. m².
3. Lasnamäe 0,65, Õismäe 0,7, Männiku 0,4, Saue 0,25 milj. m².
4. Õismäe 0,7, Männiku 0,4, Saue 0,2, Aruküla 0,2, Rannamõisa 0,3 milj. m².

Kõige ökonoomsemaks ühiskonna kulude suhtes osutus variant 2. Peamine ökonoomia allikas – kommunikatsioonid ning inimeste transpordikulud tööle ja tagasi. Lähedale võivad inimesed tööle minna ka jala. Leiti, et optimaalne linna suurus on 250-300 tuh. in. Satelliitlinnad on mõeldavad, kuid neil peab olema oma tsentraliseeriv tööstus. Lasnamäel on raske rajada insenerivõrke. Tallinna suurus on vaja piirata 350 tuh. inimesega.

Põhja-Tallinnat oli Suur-Tallinna tehnilis-majanduslikus põhjenduses käsitletud vähe. Oli ette nähtud jätkata tööd kanalisatsioonisüsteemi rekonstrueerimiseks ja kogu Tallinna reovee merreviimiseks Paljassaare kaudu, algul puhastamata, siis rajada puhastusseadmed. Soojavarustus viia üle suurtesse rajoonide katlamajadesse. Osaliselt pidi see toimuma olemasoleva soojuselektritsentraali (Elektrijaama) baasil.

7.3. Teine Tallinna generaalplaani

Teine Tallinna generaalplaani valmis aastal 1968 ja kinnitati valitsuse poolt aastal 1971. Plaani autorid arhitektid L. Haljak, D. Bruns, M. Port, E. Kilps, H. Sepp ja insener M. Välbe. Projekt pidi

määrama Tallinna arenguperspektiivid 25-30 aastaks. Eraldi olid välja toodud 1970 ja 1980. aasta ülesanded.

Elanike arvuks oli kavandatud 1970. aastal 370 000, 1980. a. – 430 000 ning projekti arvestusperioodi lõpuks (1990-95) 490 000. (Tegelikult oli 1990. aasta alguseks Tallinnas elanikke 505 100). Üldpinda oli elaniku kohta ette nähtud 1970. aastaks $13,6 \text{ m}^2$, 1980.a. $17,1 \text{ m}^2$ ning arvestusperioodi lõpuks $21,4 \text{ m}^2$. Seega pidi arvestusperioodi lõpus olema Tallinnas elamispinda (üldpinna arvestuses) 10,2-10,5 milj. m^2 . Kuna 1971. aasta alguses oli elamise üldpinda Tallinnas umbes 5,5 milj. m^2 ning vahepeal tulnuks lammutada umbes 1,1 milj. m^2 , siis tuli plaani täitmiseks ehitada Tallinnas üle 5,5 milj. m^2 üldpinda ehk teine Tallinn juurde. (Tegelikult saavutati olukord, et Tallinnas oli 1990. aasta lõpuks elaniku kohta üldpinda $19,1 \text{ m}^2$).

Generaalplaani koostamisel arvestati ja täpsustati “Suur-Tallinna” projekti tehnilis-majanduslike aluste koostamisel saadud tulemusi. Omavahel võrreldi majanduslikult elamuehituse paigutuse 13 varianti, mis võrdsete sotsiaalsete ja arhitektuuriliste tingimuste juures nõuaks vähimaid kulutusi. Selle poolest osutusid kõige efektiivsemaks juba “Suur-Tallinna” tehnilis-majanduslikes alustes osutatud Õismäe ja Lasnamäe alad. Kõik see koos elumajade korruste arvu suurendamisega uusehituse piirkondades võimaldas paigutada ettenähtud elamuehituse mahud nii, et elamispinna suurendamiseks 100% võrra oli vaja linna pindala suurendada vaid 15% võrra. Tihedalt elavate inimeste loodusvajaduse rahuldamiseks oli “Suur-Tallinna” projektiga ette nähtud suvilapiirkondade arendamine Tallinna ümbruses.

Generaalplaaniga oli ette nähtud jaotada kogu linna ala selgelt tööstus- ja elurajoonideks, välistranspordi ja kommunaalsoonideks, üldkasutatavateks haljasaladeks ja muudeks otstarveteks. Esmakordselt pakuti jaotada linn planeerimisrajoonideks, millistest igaühel oleks oma ühiskondlik keskus ja erinev arhitektuurne ilme. Põhja-Tallinna osas olid sellisteks Kalamaja (koos kesklinnaga), Pelgulinna ja Kopli.

Põhimõtteliselt erineva lahenduse sai linna transpordi- ja liiklussüsteem (vt. joonis 9). Selle peamiseks elementideks pidid saama Ülemiste järve äärest läbi minev ida-lääne kiirtee ja sellega liituvad magistraalid. Vajalikuks peeti ka ida-läänesuunalise linna keskust läbiva reisijate kiirliiklusvahendi olemasolu, mis hiljem viis kesklinna tunneli kaudu läbiva Mustamäe-Lasnamäe kiirtrammiliini eelprojekti koostamiseni.

Suurt tähelepanu pöörati generaalplaanis ka seose arendamisele merega. Kesklinnas säilitati põhimõtteliselt esimese generaalplaani lahendus tagada pääs mere äärde Merepuiestee ja Merepargi kaudu koos elektrijaama lammutamisega, idas pidi meri avanema Lasnamäe elanikele, läänes Õismäele.

Ette oli nähtud kesklinna ulatuslik moderniseerimine ja selle lähistel olevate liiklusteede avardamine, sealhulgas Pärnu ja Tartu maanteed ühendamine nüüdse Rävala puiestee kaudu. Oluliseks magistraaliks pidi saama Ahtri tänav hõlbustamiseks väljapääsu Põhja-Tallinnast ida poole. Väljapääsu Põhja-Tallinnast lääne ja lõuna poole pidi tagama Sõle tänav ja Pelguranna lähisteleva rajatava magistraal (vt. joonis 9). Muus osas generaalplaani Põhja-Tallinna probleeme ei käsitletud.

7.4. Edasised planeerimisprojektid

Generaalplaani põhimõtteliste lahenduste elluviimine pidi toimuma nende alusel koostatud detailsemate plaanimisprojektide kaudu. Järgnevatel aastatel koostati neid mitmeid. Enamus neist käsitles kesklinna ning sellest lääne ja ida poole jäävaid alasid – Mustamäe, Õismäe ja Lasnamäe, samuti Lilleküla. Osa neist hõlmas ka Vana-Sadamat ja tulevast Mereparki. Mõned planeerimisprojektid, mille teostus oli lõpujärgus, jäid kehtima varasemast ajast. Kõikidele planeerimisprojektidele asetati oma pitseri tolleks ajaks evitatud tüüpmaajade industriaalne tootmine, mis muutis arhitektuursed lahendused üksteisele sarnasteks, monotoonseteks.

Põhja-Tallinnat käsitlesid või puudutasid rohkem järgmised planeerimisprojektid:

7.3.1. Pelgurand

Pelgurand oli algselt kavandatud kui osaliselt elamutega hoonestatud suur park, milles on kultuurihoone. 40. aastate lõpul koostati arhitekt G. Šumovski poolt uus projekt, mille kohaselt osa piirkonnast kujundati 2-4 korruseliste elumajadega hoonestatud ja kvartaliteks jaotatud elurajooniks, mille teljeks oli mereni viiv puiestee - Lõime tänav. Sellisena alustati ka piirkonna väljaehitamist. Lähedalasuv kalmistu likvideeriti ja muudeti pargiks. Tulemus olnuks kultuurimaja lisamisega algse kavandi lähedane, kuid 1959 aastal koostati piirkonna jaoks arhitektide A. Volbergi ja K. Lutsu poolt uus projekt, mille kohaselt lisaks väljaehitatud elamutele üldpinnaga 50 000 m² kavandati ja ehitati välja vabaplaneeringu põhimõtete järgi paigutatud tüüpelamuid kasutades täiendavalt 115 000 m² üldpinda. Sellega rikuti algne põhimõte ning tulemuseks oli oma loodusliku väärtuse poolest Kadrioruga võrreldava rannaala muutmine monotoonseks elumumassiiviks. Sellest lõuna poole rajati 1969. aastal arhitekt I. Põldma koostatud projekti alusel veel mitmed suurpaneel elamud ja rühm 14-korruselisi maju. Sellega oli Seevaldi metsamassiiviga piirneva kauni rannaala võimalused ilmetute hoonete süsteemitu paigutamisega rikutud ning puhkealana kujundamiseks ja kasutamiseks jäi üle ainult kitsas rannariba. Uus generaalplaan ei lisanud olemasolevale Pelgurannale midagi peale Merimetsa tee kaudu Paldiski maanteele viiva magistraali, kuid ka selle rajamine takerdus looduskaitse vastuväidetesse.

7.3.2. Kalamaja

Kalamaja piirkonna rekonstrueerimise projekti koostamisel (1985-86) tuli arhitektidel I. Raul ja R. Hansbergil lahendada hoopis teistsuguseid ülesandeid kui teistel mujal. Siinsed puitelamud olid ehitatud enamasti XIX sajandi lõpul ja tugevasti amortiseerunud ning ka käesoleva sajandi 20. aastatel ehitatud elamute korterite planeering ja sanitaartehtiline varustatus ei vastanud kaasaegsetele nõuetele. Rekonstrueerimise eesmärkideks olid rajooni elanike elamistingimuste parandamine ja elanike arvu suurendamine, amortiseerunud elamute asendamine (kusjuures säiliks tänavate võrk ja linnaosa planeerimisstruktuur), arhitektuurse mitmekesisuse suurendamine ja arhitektuurset väärtust omavate hoonete säilitamine. Kalamaja rekonstrueerimise projekti järgi tuli sealsetes elamutes olemasolevast üldpinnast suurusega 241 400 m² lähiajal lammutada 127 000 m² ehk 53%. Uusehituse mahuks oli määratud 228 000 m². See oli ette nähtud saavutada lammutatavate majade asendamise teel uute ja kõrgemate, kuid mitte üle 3-4 korruseliste elamutega. Ette oli nähtud tänavatevõrgu ja hoonestuse põhimõtete säilitamine ja tehnovõrkude uuendamine (vt. joonis 10).

Aastal 1988 valmis arhitektidel I. Raul ja L. Kikasel Kalamaja elupiirkonna 17. kvartali (Vana-Kalamaja, Soo, Kalevi ja Tööstuse tänavate vahel) rekonstrueerimisprojekt koos osaga hoonestusest. Selles on järgitud Kalamaja üldise rekonstrueerimise eespool sõnastatud põhimõtteid.

7.3.3. Pelgulinna

Kalamaja piirkonnaga samasuguseid ülesandeid tuli lahendada Pelgulinna elurajooni detailplaneerimise projekti - uuendamise kava koostamisel (arhitekt I. Raud, 1988, vt. joonis 11). Siin oli täiesti amortiseerunud elamute osatähtsus väiksem ning kava eesmärgid olid järgmised: elanike elamistingimuste parandamine, aedlinna tüüpi elurajooni omapära säilitamine, olemasolevate elamute kapitaalremont ja rekonstrueerimine, täiesti amortiseerunud ja väheväärtuslike elamute asendamine 3-4 korruseliste elamutega, teenindus- ja kaubandussüsteemide väljaehitamine. Seda kõike tuli teostada minimaalse vahelesegamisega olemasolevasse väljakujunenud linnaosa olemusse. Lammutamisele pidi lähiajal minema elamuid üldpinnaga 22 000 m² ehk 11 % kogu üldpinnast, juurde pidi tulema üldpinda 82 000 m², eeskätt grupina Sõle

tänavas. Täiendavalt pidid rajamisele tulema kolm teenindus- ja kaubanduskeskust: Ristiku ja Telliskivi tänavate ristmiku piirkonnas, Ristiku, Nisu ja Rukki tänavate vahele ning Sõle ja Kolde puistee ristmiku lähedale. Ette oli nähtud ka mõne tänava laiendamine. Projekt näitab säästlikku suhtumist linnaosa omapärasse, olemasolevasse tänavavõrku ja hoonetesse, on osaliselt realiseeritud ning tegevus kavandatud suundade teostamiseks on jätkunud.

7.3.4. Olümpiamängude purjeregatiks ettevalmistus

Aastal 1980 toimusid Moskvas XXII Olümpiamängud. Tallinna arengule oli suureks kiirendavaks tõukeks otsus korraldada Olümpiamängude Purjeregatt Tallinnas. Regatiks ja selle külaliste vastuvõtmise ettevalmistumiseks koostati ulatuslik kava. Selles oli ette nähtud rea selliste objektide rajamine ja tööde tegemine, mis oluliselt muutsid Tallinna ilmet ja millised ilma Olümpiamängude Purjeregati korraldamiseta Tallinnas poleks tulnud kõne allagi, sest neid ei olnud Tallinna generaalplaanis ette nähtud. Nende objektide hulgas tuleb nimetada esmajoones järgmisi:

- Olümpia Purjespordikeskus Pirital ja Pirita jahisadam.
- Narva maantee rekonstrueerimine ja selle hoonestuse kaasajastamine.
- Pirita tee rekonstrueerimine koos selle laiendamise ja promenaadiks muutmisega.
- Linnahall ja Linnahalli sadam.
- Hotell "Olümpia"
- Lennujaam

Olümpiamängudeks ettevalmistumise käigus remonditi ja restaureeriti või vähemalt värviti üle hulgaliselt Tallinna vanalinnas ja mujal seni hooletuses olnud hooneid ja korrastati territooriume.

Põhja-Tallinnas otseselt Olümpiamängude Purjeregatiga seotud objekte peale Linnahalli ei olnud, kuid seda Tallinna piirkonda mõjutasid ettevalmistused Olümpiamängude purjeregatiks kaudselt ja siiski oluliselt. Nimelt just seoses läheneva Purjeregatiga likvideeriti Tallinnas NSV Liidu Meresõjalaevastiku baas ja viidi ära kõik sõjalaevad. Samuti valmis Purjeregatiks kiirendatud korras Tallinna kanalisatsiooni tunnelkollektor väljundiga Paljassaarde, heitvete puhastusjaama esimene järjekord Paljassaares ja heitvete süvamerrelask. Koplisse toodi üle ka Sportlaevade Tehas, mille senisele asukohale ehitati Olümpia Purjespordikeskus.

7.3.5. Tallinna esindussadama kava

Aastal 1990 valmis tollase Tallinna Linnahalli administratsiooni ja Eesti Mereturismi Assotsiatsiooni initsiatiivil ning Tallinna Linnavalitsuse (tollal Täitevkomitee) tellimusel nn Tallinna Linnahalli Sadama eskiisprojekt (tehnilis-majanduslik põhjendus), mis hõlmas rannaala Linnahallist kuni Lennusadamani, nimetatud alad kaasa arvatud ning pidanuks kujunema Tallinna esindussadamaks (joonis 12). Ka varem oli selle territooriumi osa - Merepargi projekti saamiseks korraldatud konkurss ja koostatud eelprojekte, kuid vastuvõetavat lahendust ei olnud saadud. Pealegi ei hõlmanud need projektid kuigivõrd merd ja sealseid suurepäraseid võimalusi turismisadama loomiseks.

Projekt oli tellitud 1989. aastal ning selle tellimise ja koostamise taustaks oli Eesti väljakuulutatud iseseisvus ja selle perspektiivid ning väljavaade hakata iseseisvalt korraldama muude majandusharude kõrval ka mereturismi. Selline võimalus oli hakanud terendama juba Olümpiamängude Purjeregati ettevalmistamise ja läbiviimise ajal, mille käigus selleks, et avada Tallinn olümpiamängude osalistele ja külalistele likvideeriti NSV Liidu Meresõjalaevastiku Tallinna baas. Projekti koostas St. Peterburis (tollal Leningrad) paiknev NSV Liidu juhtiv sadamate projekteerimise instituut, sõjaväeosa 54034.

Vastavalt tellija poolt esitatud lähteülesandele oli sadam ette nähtud reisilaevade ning suurte ja väikeste turismilaevade ja purjelaevade vastuvõtuks, Lennusadam ka muuseumilaevade seisukohaks. Projekteerimiseks oli instituudil kasutada kogu tollal salastatud informatsioon

sadamalähedase mereala põhja kohta ja rikkalikud sadamate projekteerimise kogemused, teostati spetsiaalne uuring merepõhja geoloogia täpsustamiseks ning modelleeriti tulevase sadama lainerežiim. Projekti arhitektuurne kujundus sündis töö initsiaatorite ja tellijate ning projekteerimisinstituudi ja Jaapani arhitektide loomingulises koostöös.

Sadama projekteerimisel olid ära kasutatud sealse merepõhja iseärasused - suur süvis Linnahalli piirkonnas, vanaaegsete lainemurdjate jäänused kaugemal meres ja Lennusadama rajatised. Vastavalt sellele oli ette nähtud suurte laevade vastuvõtt Linnahallist lääne pool ja Kalasadama piirkonnas, väiksemate laevade seisukohad madalamatel aladel Linnahallist ida pool, Patarei hoonete piirkonnas ja Lennusadamas, muuseumilaevade seisukoht Lennusadamas.

Tähelepanuväärne projekti arhitektuurne iseärasus oli Kalasadamast alates läänepoolle ulatuva rannaastangu teravmeelne ärakasutamine kahekorruselise rannaala loomiseks. Sellega loodi mere äärde suhteliselt kergesti eraldatav piirkond, mis on vajalik sadamas laevade turvalise seismise ja teenindamise tagamiseks teenindamiseks. Taamal, korrus kõrgemal aga oli ette nähtud mereäärne puhkeala ja promenaad, kust avaneb vaade merele ja allpoolasuvale sadamale ning millest veel maa pool võis asuda elamu- ja äri- ja ühiskondlike hoonete piirkond. Selline planeering võimaldas ideaalselt rahuldada sadamate tehnoloogia ja turvalisuse nõuded rannaäärse puhkeala kujundamise vajaduse ja taamale ranna lähedal paiknevate hoonete ehitamise ja linna kujundamise kavadega.

Aastal 2000 toimus konkurss Tallinna rannaala kujundamise lahenduste saamiseks. Projekti initsiaatorite poolt oli konkursile esitatud ka projekti kaasajastatud arendus. Lahenduse eesmärk oli samasugune, nagu algsel projektil - avada Linnahalli ja Lennusadama vaheline ala merele kahes tasapinnas – ülemine linnakodanikele, alumine sadamatele (joonis 13). Kahjuks ei leidnud see projekt konkursi tulemustes isegi äramärkimist.

Esikoha sai konkursil projekt, mis nägi ette mere äärde trammiliini ehitamise kogu Põhja-Tallinna rannaala ulatuses ning ei arvestanud peaaegu üldse sadamate arendamise vajadusi ega iseärasusi. Paraku on saanud see lahendus Tallinna rannaalade ja sadamate edasise arendamise visioonide, kavade ja planeeringute põhimõtteliseks aluseks. Need toovad elamu-, äri- ja ühiskondlike hoonete ehituse sadamates ja sadamate arendamise seisukohast tähtsatel aladel merepiirini välja arvestamata Tallinna reisi- ja turismisadamate arendamise tehnilisi, tehnoloogilisi ja korralduslikke vajadusi. Sellise suuna jätkumine Põhja-Tallinna tähtsaimal rannaalal on sisuliselt Tallinna tulevase majandusliku ja kultuurilise arengu oluline kahjustamine selleks, et tagada sadamaala maaomanikele mõõtmatult nende tulud, mis on mõõtmatult väiksemad kui selliste planeeringute tagajärjel ühiskonnale saamata jäävad tulud.

Kohane on siin veelkord tsiteerida Eliel Saarineni: "Rannaala.... tuleb reserveerida uutele sadamaehitistele, kaubatallidele ja laoplatesidele. Oleks lühinägelik paigutada siia elurajoon ja sel teel sadama arengule takistusi luua, sest sadama areng on oluliseks tingimuseks linna edasise kasvu oluline tingimus" (E. Saarineni projekti seletuskiri pt. XVII).

8. TAASISEISESVUMISEST TÄNASENI

8.1. Arengukavad taasiseseisvumisest aastani 2000

Eesti taasiseseisvumise järel oli mitme aasta jooksul tähtsaimateks tegevusteks riigiorganite ja kohalike omavalitsuste loomine ning nende isikkoosseisude kujunemine valimiste ning nendega kaasnevate poliitiliste protsesside käigus. Täispööre seniselt nõukogude sotsialismi ja plaanimajanduse suunalt kapitalismi ja turumajanduse arendamise ülimalt liberaalsele suunale likvideeris suuresti planeerimise mõiste ja alused, arenemise kõrgeimaks vormiks sai isearenemine. Eraomand kuulutati põhiseaduslikult puutumatuks ja algas kõikehõlmav omandireform. Selle tulemusel muutusid täielikult varasemad omandisuhted, maakasutamise alused ja linnakujundamise võimalused. Arengu kavandamine muutus uues olukorras keerukamaks, arengukavad ja – strateegiad üldsõnalisemateks. Paljude vajalike õigusaktide puudumine, omandireformi venimine, muutis olukorra ebamääraseks, piiratud ka majanduslikud võimalused. Riigi loobumine arengu kavandamisest kohalike omavalitsuste kasuks ning kohalike omavalitsuste piiratud võim ja võimalused ja varasemate otsuste sagedane muutmine kohtuvaidluste tulemusel ei võimaldanud kuigi kindlalt ka olemasolevaid kavasid realiseerida.

Eraldi Põhja-Tallinna kohta perioodil 1991-2000 kinnitamise või heaks kiitmiseni jõudnud arengukavasid ei ole. Tallinna kui terviku arengut käsitlevad järgmised sel perioodil valminud tähtsamad dokumendid:

1. Tallinna transpordikontseptsioon. (heaks kiidetud Tallinna Linnavolikogu poolt 1993).
2. Tallinna arengukava aastateks 1994 -1997. Kinnitatud 5. mail 1994. Tallinna Linnavolikogu esimees T. Vähi.
3. Tallinna lähitagamaa arenguskeem. I etapp. RE Eesti Maaüuringud, 1994.
4. Tallinna strateegiline plaan. Tallinna Linnavalitsus, 1995 -1997.
5. Kuidas areneb Tallinn? Majandusarengu strateegia aastani 2010. Eesti Tulevikuüuringute Instituut, 1996.
6. Kuhu areneb Tallinn? Territoriaalse arengu suunad aastani 2010. Tallinn Linnaplaneerimise Amet, 1996.
7. Tallinna keskkonnastrateegia aastani 2010. Tallinna Linnavalitsuse Keskkonnaamet, 1997.
8. Tallinna arengukava aastateks 1998-2000. Kinnitatud 22.12.1997. Tallinna Linnavolikogu esimees E. Savisaar.
9. Tallinna piirkonna sadamate, raudteede ja sadamate maismaaühenduste arengukava ETP Grupp 1998.

Nende dokumentide koostamisel osalesid ka linnaosad ning need käsitlevad ühel või teisel määral ka Põhja-Tallinnat arengut. Allpool on lähemalt käsitletud neist tähtsamaid.

8.1.1. Tallinna arengukava aastateks 1994 -1997

Arengukavas on käsitletud üldistatult paljusid Tallinna arengu probleeme, mis on olulised ka Põhja-Tallinnale. Põhja-Tallinna jaoks on eriti tähtis, et arengukavas on määratletud esmakordselt taasiseseisvunud Eestis Tallinna sadamate funktsioonid. Põhja-Tallinna osas on need järgmised:

- Vanasadam – reisisadam;
- Patareisadam ja Kalasadam – väikereisilaevade teenindamine;
- Lennusadam, Miinisadam, Bekkeri sadam – laevaliiklus piiratud süvisega alustele;
- Hundipea - pilsivete vastuvõtu jaam ja laevade punkerdamise baas;
- Peetri- ja Vene-Balti sadam – laevade remont, piirivalve sadam erinevates basseinides;
- Kakumäe ja Meeruse sadam – kalalaevade teenindamine;
- Paljassaare – kaubasadam;
- Katariina kai – Paljassaare põhjaosa objektide teenindamine.

On märgitud, et kõik sadamad vajavad rekonstrueerimist ja taotletakse Tallinna sadamate territooriumide üleandmist linnale. (Märkus: Tallinna Linnale anti üle 1999. aastal Kalasadam, kuid see müüdi juba järgmisel aastal järjekordselt vahetunud Linnavalitsuse poolt edasi Preatoni firmale).

Arengukavas on taotletud linnaökoloogiat kahjustavate veoste (süsi, nafta) lõpetamist Tallinna piirides olevates sadamates. Osa sadamate renditasudest peaks hakkama laekuma linnaeelarvesse.

On ette nähtud Tallinna lahte suunatavate heitvete viimine vastavusse Helcomi nõuetega. Selleks on vaja täiustada Paljassaarel asuva Tallinna Veepuhastusjaama tehnoloogiat ja rakendada soojuspumbad heitvete soojuse ärakasutamiseks. On ette nähtud valmistada Tallinna veevarustuse- ja kanalisatsiooniettevõtte üleandmiseks operaatorfirma teenindamisele.

Endine rajoon on ümber nimetatud Põhja-Tallinna linnaosaks ning on ette nähtud sätestada linnaosade õigused ja kohustused ning linnaosa valitsuse funktsioonid. Vabariigi Valitsusele on edastatud ettepanek pealinnaseaduse vastuvõtmiseks. Arengukavaga kaasnevas aastani 2000 ulatuvas investeeringute kavas on Põhja-Tallinnale ainsaks sihtotstarbeliseks finantseeringuks ette nähtud raha kolme vanurite päevakeskuse sisseseadmiseks, igaühe tarbeks 50 tuh. krooni.

Arengukava on tähtis kui esimene Tallinna arengu suunaseade taasiseseisvunud Eesti Vabariigis.

8.1.2. Tallinna arengukava aastateks 1998-2000

Arengukava on aastate 1994–1997 arengukava loogiline jätk, millesse ühiskonna areng on teinud korrektiivid. Arengukava lähtub olemasolevast informatsioonist, teostatud uuringutest ja väljatöötatud tegevusprogrammidest, määratledes perspektiivid ja eelistused omavalitsuse tähtsamate tegevusvaldkondade lõikes.

Arengukavas on käsitletud järgmisi valdkondi, mis on tähtsad kõikide linnaosade seisukohast:

- Omavalitsusüksuse ülesanded, sealhulgas koolieelne kasvatus, haridus, Tervishoid, sotsiaalhoolekanne, turvalisus, kultuur ja sport.
- Linnaruumi ja elukeskkonna toimimine, sealhulgas omavalitsusüksuse ülesanded, keskkond, linnaplaneerimine, muinsuskaitse, ettevõtlus, turism, kommunaalmajandus, transport ja teedehitis.
- Kohaliku omavalitsuse toimimine, sealhulgas, kohaliku omavalitsuse põhimõtted, omandireform, linnavara ja linna asutused-

Arengukava määratleb iga nimetatud valdkonna arengu sisu ja vahendid. Erilist tähelepanu on arengukavas pööratud elukeskkonna kvaliteedi ja turvalisuse probleemidele.

Põhja-Tallinn on Tallinna rannajoone peamise valdaja ning siin asub enamik Tallinna sadamaid. Seetõttu on linnaosa seisukohast eriti tähtsad arengukavas esitatud järgmised seisukohad ja suundumused:

- Sadamad mõjutavad oluliselt Tallinna arengu erinevaid valdkondi. Sellepärast on linnaplaneerimises oluline mõju sadamate tegevusel ja arengul, sellega seotud infrastruktuuri seisundil ja transpordikorraldusel.
- Sadamate seni paindlik reageerimine turu nõuetele on näiteks kesklinna sadamast kujundanud reisisadama, mille tulemusena on osa raudteeharusid Ahtri tänava piirkonnas likvideeritud ja järelejäänud likvideeritakse lähitulevikus.
- Selleks, et määrata sadamate seisund ning nende tegevuseks vajalike maismaa-ühenduste seisund, kaubavoogude mahtude ja kaubagruppide arengu perspektiivid, tehakse 1998. aastal vastav uurimus, mis sisaldab ka keskkonnaekspertiisi. See võimaldab määrata linna üldplaneeringus sadamate kasutuse. Kuni uuringute ja ekspertiiside valmimiseni on ennatlik

suurendada kaubavoogude mahtu ja nomenklatuuri (eriti keemia- ja naftasaaduste ning puisteainete puhul).

- Tallinna vanalinna vahetus läheduses asuvates sadamates (kesklinna sadam, kalasadam, linnasadam) on otstarbekas eelistada reisijate ja piiratud kaubanomenklatuuri (nn rataskaubad) vedu.
- Lähtudes vajadusest tagada linnaelanikele turvaline elukeskkond suunab omavalitsus sadamate ümberprofileerimist, muudatusi raudtee paiknemises ning reguleerib raudteevedude mahtusid ja kaupade nomenklatuuri.
- Sadamate arengu suunamiseks suuremate õiguste saamiseks taotletakse riigilt temale kuuluvate ja Tallinna piirides asuvate sadamate territooriumide ja sadamaehitiste munitsipaalomandisse üleandmist.
- Keskkonnakaitseaduse rakendamisega muudetakse kohustuslikuks ohtlike objektide regulaarne audit ja seire, koostöös keskkonnaministeeriumiga koostatakse selleks vastavad meetodilised juhendid ja eeskirjad.
- Taotletakse ohtlike ainete tootmist, töötlemist, transporti, ladustamist ja kasutamist reguleerivate eri ametkondade eeskirjade ühtlustamist, lähtudes Tallinna tingimustest ja arengu eesmärkidest.
- Tallinna piiridesse on otstarbekas jätta reisisadamad ning piiratud kaubanomenklatuuriga kaubasadamad. Sadamate võimalike funktsioonide täpsustamiseks teostatakse 1998. aastal vastav keskkonnaekspertiis, mis on aluseks Tallinna sadamates töödeldavate ja neist väljuvate kaupade liigi ja hulga määramisel, et kehtestada keskkonnavalasid ja elanike turvalisust tagavad piirangud.
- Tallinna sadamates töödeldavate ja neist väljuvate kaupade liikidele ja hulgale seatakse keskkonnavalasid ja elanike turvalisust tagavad piirangud.

Arengukavas on esile tõstetud Tallinna üldplaneeringu vajadus ning on märgitud, et selle koostamist alustati 1995. aastal ning valmimisaasta on 1998. Üldplaneering koos arengukavaga võimaldavad määrata investeringute sihtotstarbe ning tagada konkreetsete piirkondade tervikliku väljaehitamise ja sotsiaal-majandusliku tasakaalu. Ettevõtjatele annab see kindlustunde investeringuteks firmade tegevusse ja kinnisvarasse. Omavalitsus saab kindla aluse oma investeringute planeerimiseks ja optimeerimiseks. Linnavolikogu poolt kinnitatud üldplaneering lihtsustab ja lühendab projekteerimistingimuste ja ehituslubade eraisikutele ja ettevõtetele väljastamise protseduuri.

Arengukavas on märgitud, et turism on kogu maailmas üks kiiremini arenevaid majandusharusid ja Tallinna jaoks oluline. Kuna valdav osa turistide saabub Tallinna sadamate kaudu ja mitmed neist asuvad Põhja-Tallinnas ning tulevikus nende arv suureneb, siis linnaosa jaoks tähtsad ka turismi arengut käsitlevad arengukava punktid.

Linnaosade kohta on märgitud, et tuleb lõpule viia 1992. aastal alustatud haldusreform. Arengukava kinnitamise määramises soovib volikogu linnaosade halduskogudel 1. aprilliks 1998 välja töötada "Tallinna arengukava aastateks 1998-2000" alusel detailiseeritud linnaosade arengukavad.

Konkreetselt Põhja-Tallinna linnaosa kohta on arengukavas järgmised punktid:

- Paljassaare poolsaare endiste sõjaväeterritooriumide kasutuselevõtmiseks määratakse üldplaneeringust lähtudes arenguperspektiivid, mille alusel konkretiseeritakse erinevate alade kasutust. Linnaosa valitsuse algatusel asutakse suunama kõige enam amortiseerunud nn Kopli liinide elamukvartali uushoonestuse arendamist.
- Endine ühiselamu (Puhangu tn 10) renoveeritakse sotsiaalkorteriteks, et parandada väheelamiskõlblikes korterites elavate üksikute pensionäride elutingimusi. Noortele abi osutamiseks tuleb luua noorte hoolduskodu.
- Kohalikele elanikele kultuuri- ja huvikeskuse loomiseks on võimalik taasavada endine Kopli rahvamaja (Kopli tn 93).

- Elukeskkonna parandamiseks ja vaba aja veetmiseks teostatakse parkides (Kopli, Kalamaja, TTÜ ja Kase) renoveerimis-, haljastus- ja heakorratöid, rajatakse uusi mänguväljakuid. Jätkatakse Stroomi ranna puhketsooni korrastamist ja väljaehitamist.

Veel on arengukavas märgitud, et 1995. aastal on tööd alustanud strateegilise plaani töörühm. Koostatud on visioon, milles aastal 2010 nähakse ette, et Tallinn on säästvalt arenev, turvaline, tervislik ja mugav, soodsaid eneseteostuse, töötamise ja ettevõtluse võimalusi pakkuv, demokraatlikel alustel areneva organisatsiooni poolt juhitud ning rahvusvaheliselt tuntud ja tunnustatud, võrdväärne, algatusvõimeline ja aktiivne koostööpartner.

Kokkuvõtteks võib öelda, et arengukava käsitles komplekselt kõiki olulisi linna elu tahke ning oli Tallinna edasise arengu jaoks hea alus.

8.1.3. Tallinna piirkonna sadamate, raudteesõlme ja maismaaühenduste arengukava

Vastavalt Tallinna arengukavale aastateks 1998-2010 tellis Tallinna Linnavalitsus 1998. aastal uurimistöö "Tallinna piirkonna sadamate, raudteesõlme ja maismaaühenduste arengukava". Töö teostati ETP Grupi korraldamisel ja valmis samal aastal. Põhiline osa Tallinna sadamatest asub Põhja-Tallinnas (vt. joonis 14), seetõttu on töö Põhja-Tallinna seisukohast eriti tähtis. Töö lühiesitus on toodud lisas 1.

Uurimistöö eesmärk oli välja töötada kava sadamamajanduse edendamiseks Tallinna piirkonnas ning lahendada koostamisjärgus oleva Tallinna üldplaneeringu jaoks linna raudteesõlme ja sadamate maismaaühenduste (raud- ja autoteede) arenguvajadusi kajastav kontseptuaalne skeem. Uurimistöö objektiks olid kõik Tallinna piirkonnas tegutsevad sadamad ja perspektiivsed sadamakohad, Tallinna raudteesõlm ja sadamate maismaaühendused, kaasa arvatud nende arendamiseks vajalikud maaalad ja teedekoridorid Harjumaal, sealhulgas Põhja Tallinnas. Uurimistöö tingimusena oli ülesandes märgitud et sadamate arengut tuleb arvestada Tallinna teede ja transpordi infrastruktuuri arengu planeerimisel ning selleks vajalike maa-alade reserveerimisel.

Tallinn on sajandite jooksul kujunenud Eesti majandus- ja kultuurielu keskuseks just tänu oma sadamatele. Ka tänapäeval on Tallinn sadamalinn, kus transiitvedude ja mereteel toimuva turismi kaudu kujuneb umbes 30% Eesti Vabariigi koguproduktist. Töö tellimise põhjuseks oli asjaolu, et linna planeerimisel, mida on seni teostanud peamiselt maismaale orienteeritud arhitektid ja regionaalplaneerijad, pole viimastel aegadel sadamate vajadusi piisavalt arvestatud. Selle tulemusel on tekkinud transpordiskeemides ja sadamate vajalike infrastruktuuride arendamisel rida põhimõttelisi probleeme ja vastuolusid, mida saab lahendada vaid linna pikaajaliste, sadamaid arvestavate komplekssete arenguplaanide koostamise, kinnitamise ja täitmise teel. Uurimistöö ülesandeks oli alusandmete saamine selliste arenguplaanide koostamiseks.

Töö teostas selleks moodustatud kõigi antud teemaga seotud alade asjatundjatest koostatud 18-liikmeline töögrupp. Kaasatud olid Eesti kogenenumad, paljudes varasemates analoogsetes uuringutes ja projektides osalenud teadlased ja projekteerijad Tallinna Tehnikaülikoolist, Eesti Logistika Instituudist, OÜ-st Eesti Geoloogiakeskus, pea kõik Eesti sadamad projekteerinud organisatsioonist GT Projekt, Eesti Mereakadeemiast ja mujalt, nende hulgas kolm teaduste doktorit ning neli teaduste kandidaati ja magistrit.

Vastavalt ülesandele oli töös:

- esitatud ülevaade kaubakogustest ja reisijate arvust, mis läbivad Tallinna piirkonna sadamaid ja raudteesõlme ning nende prognoos aastani 2010;
- antud ülevaade Tallinna piirkonna sadamatest, nende tehnilisest seisukorrast, kasutamisest, konkurentsivõimest ja arenguvõimalustest ning tehtud ettepanekud

sadamate arendamiseks ja moderniseerimiseks, sealhulgas mereväe kaldabaasi suuruse ja asukoha valiku kohta;

- kirjeldatud Tallinna raudteesõlme rajatise ja nende seisukorda ning teede ja tänavate võrku ning on analüüsitud nende vastavust linna sadamamajanduse arendamise vajadustele;
- välja töötatud meetmed linna sadamamajanduse, raudteesõlme ja sadamate maismaaühenduste (teede ja tänavate) koordineeritud arendamiseks ning on määratud vajalike maismaaühenduste trassid ja põhiparameetrid;
- antud ülevaade sadamate infrastruktuuri olukorrast ja vastavusest vajadustele ning tehtud ettepanek seda probleemi põhjalikumalt uurida;
- esitatud sadamate arendamise keskkonnakaitse probleemid;
- toodud ülevaade Tallinna piirkonna sadamate omandisuhete olukorrast ja probleemidest ning tehtud ettepanekud omandisuhete korrastamiseks;
- esitatud ettepanekud sadamamajanduse omandisuhete reguleerivate õigusaktide täiendamiseks;
- hinnatud kulusid, mis on vajalikud Tallinna sadamaga seotud transpordisüsteemi ja infrastruktuuri arendamiseks Eestis 1998-2002. aastatel.
- esitatud metoodilised alused sadamate arengukava majanduslikult optimaalse variandi leidmiseks.

Töös peeti silmas põhimõtet, et Tallinna sadamate, raudteede ja tänavate arengut tuleb kavandada nii, et ühelt poolt oleksid tagatud võimalikult soodsad tingimused sadamate ja muude ettevõtete tegevuseks, ning teiselt poolt, et selle tagajärjel ei tekiks ületamatuid linnaehituslikke ja keskkonnaprobleeme ega saaks kahjustatud muude ettevõtete tegevus ja linnaelanike elutingimused. Arenguplaani majanduslikult optimaalse variandi valikuks on vaja arvesse võtta peale sadamate endi huvide ka Tallinna linna ja Eesti majanduse seisukohti. Selliste arengukavade koostamine ja teostamine on võimalik vaid kõigi osapoolte huvide kokkusobitamise teel. See on eeskätt Tallinna Linnavalitsuse ülesanne ning sellest tuleneb ettepanek suurendada ta osatähtsust sadamate omanikuna.

Sadamate arenguproгноosis on nende otstarve põhiliselt säilitatud. Otstarbe muutmiseks tehti järgmised ettepanekud:

- **Bekkeri sadam** kujundada tulevikus militaarsadamaks. Sõjalaevastiku ümberpaigutamine Bekkeri sadamasse on soodne nii riigikaitse kaalutlustel kui majanduslikult ja keskkonnakaitse seisukohast.
- Vanalinna vahetus läheduses paiknevat **Miinisadamat** arendada turismisadamana.
- Piirata **Paldiski Põhjasadamat** keskkonnakaitse kaalutlustel majandustegevust, eriti kütuse- ja kemikaalide vedu.

Raudteesõlme arendamisel on tähtsamate objektidena ette nähtud

- Rajada Saue- Männiku vaheline ühendustee.
- Likvideerida kümme juurdesõiduteed.
- Rajada viis eritasandilist raudtee ja tänavate lõikumiskohta.

Teede ja tänavate osas oli esmatähtsa objektina tehtud ettepanek rajada Sitsi liiklussõlm ja automagistraal, mis ulatuks Kopli sadamatest Vanalinna sadamani ja sealt edasi linnaväliste magistraalideni. Keskkonnakaitse osas olid antud soovitusel olulisemate keskkonnakahjustuste, eeskätt Tallinna põhjaveevaru reostumise vältimiseks sadamarajatiste ehitamisel ja naftasadamate kasutamisel, eriti Kopli ja Tallinna lahes. Omandi osas on soovitatud anda enamus Tallinna sadamaid munitsipaalomandusse.

Õigusaktide osas oli soovitatud:

- Muuta Eesti Vabariigi maksuseadust nii, et kohalikud omavalitsused saaksid oma kasutusse ka osa ettevõtte tulumaksust.

- Muuta Eesti Vabariigi asjaõiguse seadust nii, et veekogude, sealhulgas sadamate akvatooriumide arvestus kinnisasjana toimuks nende põhja kaudu.

Töö käigus selgusid mitmed täiendavat läbitöötamist vajavad probleemid, mis uurimistöö ülesandes ei kajastunud või mida muude asjaolude tõttu piisavalt ei uuritud. Need on järgmised:

- Sadamate vajalik infrastruktuur on oluliselt ulatuslikum, kui seda arvatakse ning siin toimuv tööde maht suurem kui sadamatel endil. Sellega seonduvad probleemid vajavad eraldi uurimist.
- Pakutud lahendused omandi ja maksusüsteemi osas vajavad juriidiliste ja poliitiliste küsimuste läbitöötamist ja ettevalmistamist.
- Optimaalse arenguvariandi leidmiseks oli ette nähtud variantide linnamajanduslik, ökoloogiline, sotsiaalne ja majanduslik võrdlemine, kuid sadamate arengu sotsiaalseid ja majanduslikke küsimusi ning arenguplaani optimeerimist on võimalik asuda käsitlema alles pärast seda, kui tehnilised probleemid ja arengukavade variandid on piisavalt läbi töötatud.
- Sadamate arengukava koostamine peab toimuma dialoogi vormis tellijaga ja sadamatega kuni kõiki osapooli rahuldavate lahenduste leidmiseni. Käesoleva töö kohta on tehtud rida asjalikke märkusi ja ettepanekuid, kuid nende arvessevõtmiseks pole enam kui kahe aasta jooksul võimalust leitud. Siit tulenes uurimistöö jätkamise vajadus.

Uurimistöö teostamisel kujunes vajalike erialade tippteadlastest ja -projekteerijatest meeskond, kes on probleemiga värskest kursis. Selleks, et Tallinna probleeme üldplaneerimise jaoks otstarbekalt lahendada, oleks olnud sellel meeskonnal vaja uurimistööd jätkata ja arendada seda kõiki osapooli rahuldavate lahenduste leidmiseni. Pidades silmas Tallinna sadamate suurt tähtsust Eesti riigi jaoks oli tehtud ettepanek, et rahalisi vahendeid uurimistöö jätkamiseks peaks eraldama peale Tallinna Linnavalitsuse ka Vabariigi Valitsus. Tegelikult vaatamata korduvatele ettepanekutele ja taotlustele, milliste üks näide on lisas 2, tööd ei jätkatud ning selle põhilisi tulemusi edaspidi ei rakendatud

8.2. Aastad 2001 – 2005

Tallinna arengu kavandamist aastatel 2001-2005 kajastavad järgmised dokumendid:

1. Tallinna üldplaneering 2000. Kinnitatud 11. jaanuari 2001 TvK määrusega nr. 3.
2. Tallinna arengukava 2001-2005 Kinnitatud 21.12.2000 TvK määrusega nr 62. Tallinna Linnavolikogu esimees Rein Voog. Kinnitus tühistati 12.12.2002.
3. Tallinna arengukava 2003–2009 Kinnitatud 12.12.2002 TvK määrusega nr 68. Tallinna Linnavolikogu esimees Maret Maripuu. Kinnitus tühistati 09.12.2004.
4. Tallinna arengukava 2004-2009. Kinnitatud 13.11.2003 TvK määrusega nr. 56. Tallinna Linnavolikogu esimees Maret Maripuu.
5. Tallinna ehitusmäärus. Kinnitatud 29.05.2003 TvK määrusega nr 35. Tallinna Linnavolikogu esimees Maret Maripuu.
6. Strateegia “TALLINN 2025” Kinnitatud 10.06.2004 TvK määrusega nr 23. Tallinna Linnavolikogu esimees Maret Maripuu.
7. Paljassaare ja Russalka vahelise ranna-ala üldplaneering 2004. Kehtestatud 09.12.2004 TvK määrusega nr. 54. Tallinna Linnavolikogu esimees Maret Maripuu.
8. Tallinna arengukava 2005-2014. Kinnitatud 09.12.2004. TvK määrusega nr 53. Tallinna Linnavolikogu esimees Maret Maripuu.

Aasta 1999 lõpul vahetus Tallinna volikogus võimukoalitsioon ning Tallinna arengus pöörati uus lehekülg. Arengukavade ja planeeringute koostamine muudeti varasemast põhiliselt üldsusekesksest kiiresti sootuks enam omanikukeskseks. Tallinna Linnavalitsuses kaotati keskkonnaamet,

linnaplaneerimise amet kujundati ümber säästva arengu ja planeerimise ametiks. Aastal 2001 tühistati 1998. kinnitatud arengukava ja kinnitati uus arengukava, milles paljud varasemad suundumused ja piirangud olid välja jäetud või muudetud kinnisvara arendajatele sobivamateks.

Varasemasse perioodi võib sisulisel liigitada siiski veel Tallinna üldplaneeringu “Tallinn 2000”, mille koostamine oli algatatud 1994. aastal ning ametlikult käivitatud 1996. aastal. Üldplaneeringu väljatöötamisel olid osalenud mitmed töörühmad ja tehtud 30 uuringut ning saadud tulemus rahuldab põhiliselt linna mitmekülgseid vajadusi. Koalitsiooni vahetumisel oli töö sisuliselt lõppenud ning koostatud arengukava oli menetlemise käigus raske oluliselt muuta. Seetõttu on 2001. aasta jaanuaris Tallinna Linnavolikogu poolt kinnitatud üldplaneering 2000 veel suhteliselt üldsusesõbralik.

8.2.1. Üldplaneering “Tallinn 2000”

Üldplaneeringu tekstis on märgitud, et üldplaneeringu koostamise vajadus tulenes vanade planeeringute (generaalplaan 1970) aegumisest ning et linnaehitusliku arengu üldküsimumustes on lähtutud 1980-ndatel aastatel valminud suure territoriaalse ulatusega planeeringutest. Otsuse üldplaneeringu koostamisest võttis Tallinna Linnavolikogu vastu 1994 aastal, tööga alustati 1996. aastal ja selle käigus teostati üle 30 uuringu või teemaplaneeringu. Eelnevalt käsitleti vastavates töörühmades keskkonna, majanduse, sotsiaalse ja tehnilise infrastruktuuri, muinsuskaitse ja linnajuhtimise valdkondi strateegilise planeerimise aspektist.

Üldplaneeringu koostamisel on üldeesmärgiks seatud soodsate eelduste loomine Tallinna igakülgseks sotsiaalseks ja majanduslikuks arenguks kultuuripärandit ja looduskeskkonda säästval viisil. Peaesmärk on soodustada põhjendatud ning üldistele huvidele orienteeritud maakasutuse suuniste ja kitsenduste kaudu linnaelanike jaoks tervisliku, turvalise ja nende sotsiaalsete vajaduste rahuldamist võimaldava elukeskkonna kujundamist. (NB - ettevõtluse vajadusi ei ole märgitud). Rõhuasetus on kogu linna hõlmavatel või linna kui terviku arengut mõjutavatel valdkondadel ja struktuurielementidel, nagu uued või muutuvad hoonestusalad, liikluslahendus, sadamate, raudtee ja lennuvälja edasine areng, haljasmaade süsteem ning keskkonnakaitse.

Üldplaneeringus on leidnud käsitlust kogu linna, sealhulgas Põhja-Tallinna seisukohast tähtis järgmine temaatika:

1. Tallinna territoriaalse arengu põhiseisukohad, sealhulgas linnaruumi tihendamine, jäämine omanäoliseks ajalooliseks merelinnaks, linnakeskuse liikluskoormuse vähendamine, haljastute ühendamine rohelisteks võrguks, tasakaalustatud keskustevõrgu arendamine, elamuehituse võimaluste mitmekesistamine, ettevõtlusele arenguruumi ja asukohavaliku võimaluste tagamine, sotsiaalse infrastruktuuri tasakaalustatud paiknemine, sadamate, raudtee ja lennuvälja arengu soodustamine keskkonnasäästlikkuse tingimustes ning kultuuripärandi ja loodusväärtuste kaitse.
2. Territooriumi funktsionaalne tzoneerimine, sealhulgas funktsionaalse tzoneerimise põhimõtted ja maa-alade üldised kasutustingimused.
3. Teedevõrk ja transport, sealhulgas transpordisüsteemi põhiprobleemid, arengusuunad, magistraaltänavate võrgu arendamine ja Tallinna sadamate maismaaühenduste parandamine.
4. Sadamad ja raudteed, sealhulgas sadamate eelisarengu tagamine ja raudteevõrgu ümberkujundamine.
5. Tehnovarustus, sealhulgas elektrivarustus, soojusvarustus, gaasivarustus, sidevarustus, veevarustus kanalisatsioon ja prügilad.
6. Haljas- ja puhkealad, sealhulgas arengusuunad, haljaskoridoride kujundamine.
7. Keskkonnakaitse, sealhulgas õhk, müra, veekaitse, looduskaitse, ja jäätmemajandus.
8. Muinsuskaitse.
9. Kodanikukaitse ja päästeala.

Põhja-Tallinna seisukohast on enam tähtsad järgmised seisukohad:

Tallinna üldplaneeringu põhikontseptsioon näeb ette olemasoleva hoonestusmaa kasutamise intensiivsuse suurendamist ja tühjade või puudulikult välja ehitatud alade kasutussevõtmist. Endiste sõjaväe- ja tööstusalade põhiliselt ärimaana kasutamine on kavas nii kesklinnas sadama ümbruses, kui ka linnakeskusest kaugemal paiknevatel tööstusaladel.

Ajalooliste sidemete taastamiseks linna ja mere vahel on üldplaneeringus ette nähtud linnakeskuse laienemine Kalamaja sadamapiirkonda, mille käigus avatakse juurdepääs seni suletud mereäärsele alale, võetakse senised kaubasadamad kasutusele reisi- ja väikelaevade sadamadena ning liidetakse nad järk-järgult avatud linnaruumiga. Üheks eelduseks kesklinna sadamaalade rekonstrueerimisele on Vanasadamasse viiva raudteeharu likvideerimine ja asendamine Kalamaja möödasõiduteega. Lisaks vanalinnale on Tallinna omapäraks terviklikud puiteslinnad, kus üldplaneeringus miljööväärtuslike piirkondadena piiritletud aladel tuleb uusehituse puhul lähtuda väljakujunenud linnaruumist ja hoonestusstruktuurist.

Sadamate, raudtee ja lennuvälja arengut on üldplaneeringus käsitletud kui linna majandustegevuse efektiivsuse kasvu põhieeldust. Suurt tähelepanu pööratakse kaasaegsete ühenduste loomisele, eelkõige transiidikaubanduse arenguvajaduste rahuldamiseks Konkreetsete plaanide koostamisel lähtutakse samas rangelt ka keskkonnakaitsenõuetest.

Tallinna linnasisese liikluse seisukohalt pakub huvi eeskätt kesklinna piirkonna ja Paljassaare, samuti Kopli poolsaare sadamate areng. Üldplaneeringus on käsitletud sadamaid, kui Eesti üht suurimat rahvusliku tulu allikat ja Tallinna linna arengu tagatist ning püütud luua kõik võimalused nende konkurentsivõime suurendamiseks. On soovitatud jätta kõrvale kitsamatest, s.h. keskkonna ja tervisekaitselistest, huvidest lähtuvad nõudmised Kopli ja Paljassaare piirkonna sadamate äritegevuse piiramiseks ja pakutud sobivaid lahendusi praegu ebarahuldavate ühendusteedega sadamate olukorra parandamiseks. Aastaks 2010 prognoositavad liiklusvoolud näitavad, et Paljassaare sadamas ja Kopli poolsaare sadamates tänu soodsale asukohale ja raudtee olemasolule on otstarbekas valmistada kaubavoogude kiireks kasvuks. Üldplaneeringu üheks tähtsamaks ülesandeks on vältida tulevikus nii palju kui võimalik sadamatega seotud raskeliikluse sattumist kesklinna. Kõige suurem on sadamaga seotud liikluse osatähtsus Paljassaarel. Tee ristumispaika raudteega kavandatud eritasapinnaline ristmik on tingitud Paljassaare sadama veotranspordi hulga prognoositud suurenemisest. Käesolev üldplaneering eeldab raskeliikluse marsruutide kehtestamist Vanasadamasse ja Paljassaare sadamatesse suunduvatele veokitele.

Üldplaneeringus on sadamate arengu käsitlemise aluseks Euroopas üldist kasutamist leidnud kontseptsioon, mille kohaselt sadam on linna või regiooni infrastruktuuri osa ja selle toimimist vaadeldakse ühe komponendina terviklikus logistilises süsteemis. Oluline on tervikliku logistilise süsteemi arendus ja koostöö sadama tagamaaga ning integreerimine transpordikoridoridega. Tallinnas on potentsiaalseks kaubasadamate arengupiirkonnaks ala Paljassaare sadamast Katariina kaini. Sinna nähakse üldplaneeringus ette võimalus kaasaegse kaubasadama rajamiseks koos Põhja-Eesti jaotuskeskusega, kus lisaks kaupade veole toimuks ka nende lisandväärtuse andmine. Jaotuskeskuse ülesandeks on suurte kaubapartiide töötlemine, ümberpakendamine edasiveoks, ettevalmistamine müügiks ja suunamine müügivõrku. Paljassaare ja Kopli sadamate arengu käigus tekib sadamate ja jaotuskeskuse piirkonda juurde töökohti, mis on oluline Kopli poolsaare tasakaalustatud arenguks.

Vene Balti sadama põhifunktsiooniks jääb laevaremont, Meeruse sadam jääb endiselt kalasadamaks, Peetri sadam aga vastavalt laevaremondi ja väikelaevade ehitusalaks. Kesklinna sadama reisijate käive peaks 2010.aastaks kasvama 7 miljoni reisijani. Vanasadamas tuleb arvestada peale merematka- ja liinilaevade ka ro-ro tüüpi laevade liiklusega ja sellega teatud määral kaasneva kaubaveoga autotranspordil. Reisisadamate tsooni on ette nähtud laiendada Vanasadamast loode suunas Kalasadama ja Lennusadama arvel vastavalt tiiburlaevadele, väikestele kruiisilaevadele ja kohalikele liinilaevadele. Kalasadama ja Lennusadama piirkond on linna suunas tõusva reljeefiga ja sinna saab rajada kahetasandilise logistikasüsteemi, kus all paiknevad sadama infrastruktuur, teed ja

tänavad ning teisel tasandil teenindus-, kultuuri- ja muud madalehitised, kust linlasel või linna külalisel avaneb vaade merele, võimalus jalutada ja aega veeta.

Mereturismi areng eeldab 2010.aasta vastava hooaja vältel Tallinnasse ligi 20 000 purjeka ja kaatri saabumist. Patareisadama idabasseini on võimalik rajada tiiburite, katamaraanide ja suuremate kaatrite vastuvõtukompleksi koos vajalike kaldaehitistega.

Kaitseministeeriumi ja Siseministeeriumi riigikaitse sadamad on otstarbekas koondada ühte tsooni Kopli poolsaare lõunakaldal praeguse Bekkeri sadama ja osaliselt Vene-Balti sadama alal. See võimaldab tulevikus võtta Miinisadama kasutusele väikelaevade reisisadamana. Piirivalve huvid Kopli ja Paljassaare poolsaarte territooriumidel kuuluvad täiendavale läbivaatamisele Eesti Piirivalve rannikukordonite asukohtade planeeringu ettepanekute alusel ning arvestamisele linnaosade ja üksikute piirkondade detailplaneeringute koostamisel. Veeteede Ameti, Veepolitsei ja teiste laevastike baas- ja tugisadamaks jääb Hundipea sadam. On vaja uurida planeeringuperioodil Kopli Kaubajaamast Paljassaarele raudteetunneli rajamise teostatavust ja asuda positiivse tulemuse korral seda rajama vastavalt piirkonna sadamate kaubavookasvule;

Üldplaneeringu joonise 7 kohaselt on kavandatud Põhja-Tallinna territoriaalsed arengusuunad järgmised:

- 1) Paljassaare põhjaosa – arengu reservala;
- 2) Paljassaare lääneosa – perspektiivne tootmis- ja ettevõtlusala;
- 3) Liinid ja Pelgurand – rekonstrueeritav hoonestusala;
- 4) Pelgulinna piirkonna ja elurajooni keskus;
- 5) Kopli lahe lõunarannik (vastu Paldiski mnt) – uus elamurajoon;
- 6) Kalamaja ja Pelgulinna – osaliselt rekonstrueeritav miljöövärtuslik puitelamute ala;
- 7) Balti jaam – piirkonna keskus;
- 8) Linnakeskuse arendamine Linnahalli ja Kalasadama piirkonda.

Koplisse (Maleva tänava algusesse) kujundatakse linnaosa keskus. Ettevõtluspiirkondadeks on Põhja-Tallinnas ette nähtud Kopli ps. põhjaots ja Kopli lahe looderannik, Maleva t piirkond ja sadamaaalad kuni Kalasadamani. Volta ja Masinatehase piirkond – rekonstrueeritav tööstuspiirkond. Elamuehituspiirkonnad on miljöövärtuslikud Kalamaja ja Pelgulinna

Läbivliikluse möödajuhtimiseks elamispiirkondadest on kavandatud järgnevatel möödasõitudede rajamine:

- Kalamaja möödasõidutee praeguse sadamaraudtee suunal;
- Pelgulinna möödasõidutee, mis ühendaks Erika tänava Paldiski maanteega kulgedes likvideeritud raudtee trassil läbi Merimetsa ja avaks eeskätt raskeveokitele ja ohtlikele veostele ohutu pääsu linnavälistelt maanteedelt Kopli poolsaare sadamatesse;

Kokkuvõtteks võib märkida, et Üldplaneering Tallinn 2000 on sügava sisuga dokument, mis on olnud üldiselt heaks aluseks detailplaneeringute koostamisel nii linnas üldiselt kui Põhja-Tallinnas. Siiski on üldplaneering mõneski osas vastuoluline (näiteks rannaalade kasutamise osas), vananenud ja läinud konflikti tegelikkusega ning vajab seetõttu täiendamist. Samal ajal on mitmed üldplaneeringu seisukohad jäänud arvestamata või on muudetud hilisema planeerimise käigus. Eriti vastuoluliseks on kujunenud olukord sadamate ja ühenduste osas. Ühelt poolt on ette nähtud sadamate kui tähtsate majandusüksuste areng valdavalt reisi- ja turismisadamateks, teisalt on koostatud rannaalade osaüldplaneering, mis näeb ette sadamate ja nende tagamaade täisehitamise elamute, äride ja ühiskondlike hoonetega, mis takistab sadamate kasutamist ja arengut. Põhja-Tallinna jaoks on ootamatu Paljassaare põhjaosa arvamine linnukaitse alade hulka, mis välistab selle muu ettenähtud kasutamise.

Selleks, et Tallinna üldplaneering oleks püsivalt aktuaalne, on seda vaja muuta vastava protseduuri alusel sagedamini, kui see on ette nähtud praegu. Tallinna üldplaneeringu koostamise ja muutmiste selgeks aluseks peaks saama Tallinna arengukava, mida on samuti vaja perioodiliselt vastavalt vajadusele muuta. Tallinna arengukava perioodiline muutmine vastavalt vajadusele on juba saanud teoks. Toimub ka arenguvisiooni perioodiline ümberkujundamine ning traditsiooniks on kujunemas visioonikonverentside korraldamine. Koostatud on ka pikaajaline arengustrateegia. Tallinna jaoks on vaja välja töötada protseduur arengustrateegia, arengukava ja üldplaneeringu perioodiliseks muutmiseks visioonikonverentside ja muude ettepanekute alusel. Samuti on vajalik protseduur linnaosade üldplaneeringute väljatöötamiseks ja muutmiseks. Arvestades seadusandluse üldist olukorda ja Tallinna erinevust Eesti muudest kohalikest omavalitsustest ei ole ilmselt mõtet nende protsesside korraldamisele üldist riiklikku seadusandlikku alust oodata.

8.2.2. Arengukava 2001-2005

Arengukava 2001-2005 (kinnitatud 21. detsembril 2000) on oma ülesehituse ja sisu poolest arengukavast 1998-2000 täiesti erinev.

Arengukava koostamisel on tehtud katse panna kokku Tallinna tegevusmudel, leida huvigrupid ja formuleerida nende huvid. Tehtud on Tallinna SWOT analüüs ja võrdlus mõningate näitajate alusel teiste Läänemere linnadega ning formuleeritud oli Tallinna järgmine visioon: **Kõige kiiremini arenev elukeskkond Läänemere piirkonnas**. Toetudes sellele visioonile on arengukava koostamise juhtgrupp valinud välja üheksa peamist eesmärki visiooni elluviimiseks. Neist igäihe käsitus moodustab arengukava eraldi peatüki. Eesmärkide ja peatükkide nimetused on järgmised:

1. Kiirendada investeringute sissevoolu
2. Muuta linnaasutuste teeninduskvaliteet ja efektiivsus kardinaalselt paremaks
3. Parandada laste ja noorte elukeskkonna kvaliteeti
4. Parandada elanike eluaseme kvaliteeti
5. Parandada linna välisilmet
6. Suurendada Tallinna maavaldusi
7. Suurendada turvatunnet
8. Orienteerida majandussüsteem uue majanduse tingimustele
9. Eakate ja puuetega inimeste toimetuleku tagamine.

Aasta 2001 olulisemateks väljakutseteks oli valitud

1. Rohkem lapsi
2. Rohkem kraanasid
3. Rohkem teenuseid.

Arengukava kujutab endast katset minna üle linna arendamise juhtimisele mõõdikute kaudu. Peatükkide peamise sisu moodustavad vastava ala mõõdikute valik, andmed nende mõõdikute tegelike väärtuste kohta (näitajad) ning vajaduse deklareerimine või ülesande püstitamine muuta need näitajad paremaks. Mõne peatüki koosseisus olevad tegevuskavades on nimetatud selleks vajalike tegevuste liike, kuid neis puuduvad konkreetsete objektid ja meetmed. Näiteks tegevuskava investeringute sissevoolu kiirendamiseks sisaldab vaid üldisi ülesandeid linna ametitele eesmärgiks valitud näitajate parandamiseks. Samasugused on ka tegevuskavad, mis näevad ette linnaasutuste teeninduskvaliteedi ja efektiivsuse muutmiseks kardinaalselt paremaks ja elanike eluaseme kvaliteedi parandamist. Laste ja noorte elukeskkonna parandamise peatükil tegevuskava puudub, on vaid ülesanded näitajate muutmiseks. Samasugune on peatükk, milles käsitletakse linna välisilme parandamist. Tallinna sadamate olukorda ja arendamise vajadust ei käsitle. Turvatunde suurendamise peatükk käsitleb vaid kuritegevuse taset Tallinnas ega puuduta ohtlike ainete vedu ja hoidmist. Keskkonnakaitse probleeme ei ole arengukavas käsitletud.

Tallinna maavalduste suurendamise peatükis on eesmärgiks linna avamine mere suunas ja pääsu tagamine randa Russalkast Rocca al Mareni. Mitmes peatükis on sooritatud SWOT analüüs ja

mõningate näitajate võrdlus Läänemeremaade teiste linnadega, kuid konkreetseid järeldusi nendest ei tulene.

Ainus eesmärk, mis käsitleb konkreetset Põhja-Tallinnat on linna avamine mere suunas ja pääsu tagamine randa Russalkast Rocca al Mareni.

8.2.3. Arengukava 2003-2009

Arengukava 2003-2009 (kinnitatud 12. detsembril 2002) maht on viis lehekülge ning see sisaldab veidi muudetud sõnastuses samade eesmärkide loetelu, mis olid esitatud enam lahtikirjutatuna arengukavas 2001-2005. Linna arengu peaeesmärkide arvu on võrreldes eelmise arengukavaga ühe võrra suurendatud, neid on nüüd kümme. Lisatud on üks peaeesmärk – parandada kultuuriteenuste kvaliteeti ja avardada kultuuriteenuste valikut. Mõõdikutest ja näitajatest on loobutud ning puuduvad andmed eelmise arengukava täitmise kohta. Samuti puuduvad sisseviidud muudatuste ja täienduste põhjendused.

Eraldi Põhja-Tallinnat käsitlevaid ülesandeid arengukava ei sisalda. Mainitud ei ole ka Tallinna sadamate arendamise vajadust.

8.2.4. Arengukava 2004-2009

Arengukavas 2004-2009 (kinnitatud 13. novembril 2003) on linna arengu peaeesmärkide sõnastust võrreldes eelmise arengukavaga muudetud ja nende arvu on suurendatud 11-ni. Peaeesmärgina on lisandunud Tallinna magistraaltänavavõrgu väljaehitamine. Iga peaeesmärgi käsitlesele eelneb lähteseisundi kirjeldus, mis sisaldab ka mõningaid näitajaid ja nende võrdlust olukorraga aastal 2001 ja 2002. Iga peaeesmärgi raames on püstitatud rida lähemaid eesmärke, kuid ajapiire nende saavutamiseks ei ole määratud. Samuti on lisatud iga peaeesmärgi käsitlesele paragrahv: eesmärkide saavutamise vahendid ja võimalused. Sellega on arengukava saanud varasematest enam selge vormi ja arusaadava sisu. Oma koha on arengukavas esmakordselt pärast 1998. aastat jälle leidnud ka ohtlike ainete vedudega seotud Tallinna turvalisuse ja keskkonnamõjude probleem. Arengukava sisaldab ennekõike Tallinna kui terviku arengueesmärke. Kuid selles on ka järgmised Põhja Tallinnat käsitlevad lähemad ülesanded:

- Välja arendada Paljassaare sadam koos tööstuspargiga, kus luuakse soodsad tingimused puidu- ja metallitööstusele meretranspordil baseeruva tööstuspargi väljaarendamiseks. On märgitud, et sadamas on võimalik luua head tingimused kruiisilaevade randumiseks ja Katariina kai pakub varju jahisadama ehitamiseks.
- Rannaalade planeerimisel juhendatakse muuhulgas Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala osatüldplaneeringust, mille eesmärk on linna avamine merel, sadamate sihtfunktsioonide määramine ja liiklusskeemi esitamine.
- Rajada finantsvahendite olemasolu korral avalik ujula.
- Munitsipaliseerida rannaalad, luua võimalus linna välisilmet parandades suurendada investeeringuid.
- Luua Tallinna haridus- ja kultuurilinnak Patarei piirkonda.
- Tagada sadamate ja juurdepääsuteede tasakaalustatud areng ja valmistada ette ettepanek sadamalähedaste infrastruktuuride ning teiste avaliku sektori objektide rajamiseks era- ja avaliku sektori koostöö põhimõtteid rakendades.
- Pelguranna Tugikodu arendamine.
- Maismaa ühendus sadamatega.
- Avatud rannajoon ning linnaelanike ja linna külaliste hea ligipääs merele.

8.2.5. Tallinna ehitusmäärus 2003

Tallinna ehitusmäärus 2003 on kinnitatud Tallinna Linnavolikogu 29. mai 2003 määrusega nr 35.

Ehitusmäärus sätestab ehitamise ja planeerimise korra Tallinnas ja linnaosades, sealhulgas Põhja-Tallinnas. Linna ja linnaosade perspektiivse arengu seisukohast on eriti tähtis ehitusmääruse üldplaneeringut käsitlev osa, milles on järgmised punktid:

- (1) Tallinnas koostatakse üldplaneeringud linna ja linnaosade kohta, samuti muude linna territooriumi osade kohta. Samas korras toimub üldplaneeringu muutmist sisaldava detailplaneeringu menetlus.
- (2) Linna üldplaneeringu aluseks on kehtestatud maakonnaplaneering, linnaosade planeeringute aluseks on linna üldplaneering.
- (3) Üldplaneeringuid võib koostada lisaks lõikes 1 sätestatule:
 - 1) huvitatud kohalike omavalitsuste vahelisel kokkuleppel linna ja linnaga piirnevate valdade territooriumite või nende osade kohta;
 - 2) üldplaneeringut täpsustava ja täiendava teemaplaneeringuna vastavalt käesoleva paragrahvi lõike 4 eesmärkidele.
- (4) Üldplaneeringu eesmärgid on:
 - 1) linna ruumilise arengu põhimõtete kujundamine;
 - 2) kavandatava ruumilise arenguga kaasneda võivate majanduslike, sotsiaalsete ja kultuuriliste mõjude ning looduskeskkonnale avalduvate mõjude hindamine ning selle alusel säästva ja tasakaalustatud ruumilise arengu tingimuste seadmine;
 - 3) maa- ja veealadele üldiste kasutamise- ja ehitustingimuste määramine;
 - 4) miljööväärtuslike hoonestusalade, väärtuslike põllumaade, parkide, haljasalade, maastike, maastiku üksikelementide ja looduskoosluste määramine ning nende kaitse- ja kasutamistingimuste seadmine;
- (Tvk m 27.05.2004 nr 20 jõust. 01.07.2004)
- 5) roheline võrgustiku toimimist tagavate tingimuste seadmine;
- 6) teede ja tänavate, raudteede, sadamate ja lennuväljade asukoha ning liikluskorralduse üldiste põhimõtete määramine;
- 7) vajadusel eraõigusliku isiku maal asuva tee avalikult kasutatavaks teeks määramine teeseadusega sätestatud korras;
- 8) põhiliste tehnovõrkude trasside ja tehnorajatiste asukoha määramine;
- 9) puhke- ja virgestusalade määramine;
- 10) ranna ja kalda piiranguvööndi ning ehituskeeluvööndi täpsustamine looduskaitseaduses sätestatud korras;
- (Tvk m 27.05.2004 nr 20 jõust. 01.07.2004)
- 11) vajadusel ettepanekute tegemine kaitse alla võetud maa-alade ja üksikobjektide kaitsereežiimi täpsustamiseks, muutmiseks või lõpetamiseks;
- 12) vajadusel ettepanekute tegemine maa-alade ja üksikobjektide kaitse alla võtmiseks;
- 13) üldiste riigikaitsealade vajaduste arvestamine ja vajadusel riigikaitsealade otstarbega maa-alade määramine ning maakonnaplaneeringus antud riigikaitsealade otstarbega maa-alade piiride täpsustamine;
- 14) hädaolukorra seaduse kohases riskianalüüsi kokkuvõttes toodud riskide arvestamine;
- 15) ettepanekute tegemine linnakeskkonna kuritegevusriskide ennetamiseks planeerimise kaudu;
- 16) muudest seadustest ja teistest õigusaktidest tulenevate maakasutus- ja ehitustingimuste kajastamine planeeringus.

Erilist tähelepanu väärrib säte, et linnaosade planeeringute aluseks on linna üldplaneering. Paraku puudub ehitusmääruses säte selle kohta, et linna üldplaneeringule peaksid vastama ka muude linna territooriumi osade kohta koostatavad üldplaneeringud.

8.2.6. Strateegia “Tallinn 2025”

Strateegia “Tallinn 2025 (kinnitatud 10. juunil 2004) on pikaajalise ajaperspektiiviga kontseptuaalne baasdokument Tallinna edasiseks arenguks ja arendamiseks. Strateegia määratleb,

millised on Tallinna üldised taotlused ja arengusuunad ning milliseid põhivalikuid saab ja tuleb nende saavutamiseks teha.

Pikaajalise kontseptuaalse dokumendina annab strateegia “Tallinn 2025” põhilised rõhuasetused ja “filosoofiad” linna arenguks, loob aluse lühemaajaliste ja/või kitsamate (üksikuid elu- ja tegevusvaldkondi puudutavate) arengukavade ja muude strateegiliste dokumentide koostamiseks, võimaldab taolisi dokumente paremini omavahel kooskõlla viia ja pikemaajaliste taotluste eluviimisele suunitleda.

Strateegia “Tallinn 2025” esimene osa kirjeldab arengu üldstrateegilisi aluseid. On näidatud, milline on Tallinna arengu lähteseisund, mis senitoiminud ja toimivas arengus on käsitletav probleemidena, mis võimalustena. Analüüsitakse ja prognoositakse Tallinna konkurents- ja koostöösituatsiooni teiste linnadega.

Üldstrateegia võtab kokku Tallinna arengueesmärkide ja arengutsüklite kirjeldus.

Strateegia teine osa on jaotatud allstrateegiateks. Allstrateegiaid on kokku kuus ja need on järgmised:

1. Tallinna ettevõtluse ja ettevõtluskeskkonna arendamise strateegia;
2. Tallinna kultuuri ja turismi strateegia;
3. Tallinna hariduse ja noorsootöö strateegia;
4. Tallinna sotsiaalse heaolu strateegia;
5. Tallinna elukeskkonna: linnaplaneerimise, -ehituse ja – arhitektuuri, elamumajanduse ja kommunaalmajanduse arendamise strateegia;
6. Tallinna linnajuhtimise ja –rahanduse strateegia.

Viimases peatükis esitatakse arusaamad selle kohta, **mis strateegiast** selle vastuvõtmise järel **edasi saab**. Leitakse, et vastuvõetud strateegiat tuleb iga-aastaselt monitoorida, saamaks teada, kuidas fikseeritud arengusuundade saavutamine edeneb, millised probleemid takistavad strateegia elluviimist jne. Samas rõhutatakse, et strateegia “Tallinn 2025” ei ole lõplikult fikseeritud dokument, millest saaks teda ennast muutmata juhendada järgmised kaksikümmend aastat.

Linnaosi, sealhulgas Põhja-Tallinnat strateegia ei käsitle.

8.2.7. Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala üldplaneering

Üldplaneering 2000 oli takistuseks nendele maaomanikele ja kinnisvaraarendajatele, kelle eriliseks huviks oli elamute ja äride ehitamine mere äärde, sealhulgas sadamatesse, mis töötas neile kiireid kasumeid. Takistus tuli ületada. Aastal 2000 toimus Tallinna rannaala kujundamise arhitektuurikonkurss, millel esikoha sai projekt, mis nägi ette muuta rannaala Kadriorust Paljassaareni promenaadiks, mida mööda kulgeb piki mereranda trammiliin ning ehitada sadamad täis elamuid, äripindu, puhkepaiku ja ühiskondlikke hooneid.

Selleks, et mitte sattuda sellise projekti realiseerimisel konflikti juba kehtiva üldplaneeringuga 2000, algatati 2001. aastal osaüldplaneeringu koostamine rannaala kohta Russalkast Paljassaareni. Üldplaneering valmis OÜ Entec, Tallinna SAPA ning Põhja-Tallinna ja Kesklinna linnaosade valitsuste koostöös 2003. aasta lõpul ja kehtestati Tallinna Linnavolikogu määrusega 9. detsembrist 2004 nr 54.

Töö hõlmab ca 20 km pikkuse mereäärse ja merelähedase ala pindalaga ca 500 ha. Tegemist on osaüldplaneeringuga, mis vastavalt planeerimisalastele õigusaktidele (sh. Tallinna ehitusmäärus 2003) tühistab varem selle ala kohta kehtinud Tallinna üldplaneeringu 2000.

Töö seletuskirjas on märgitud, et osaüldplaneeringu idee pärineb initsiatiivgrupilt, mille algatusel moodustati 2001. aastal linnapea käskkirjadega nr 247 ja 277 töögrupp, mis tegeles osaüldplaneeringu lähteülesande väljatöötamisega. Töö eesmärkide hulgas on märgitud

- Tallinna mere ääre avamine elanikele ja linnakülastajatele,
- tingimuste saamine Tallinna rannaala arendamiseks,
- võimaluste saamine investeerimistempo kiirendamiseks.

Põhja-Tallinnat käsitlevad osaüldplaneeringu järgmised osad:

Ala 11 – Linnahalli piirkond – korraldada arhitektuurikonkurss. Jalakäijad rannapromenaadidele.

Ala 12 – Linnahallist Kalamaja piirideni – elamumaa, kaubandus, teenindus.

Ala 13 – Kalasadama ja Kalamaja ümbersõidu vaheline ala – jahi- ja reisisadama maa, elamu- ja ärimaa.

Ala 14 – Patarei kaitsekasarm – üldkasutatavate ehitiste maa.

Ala 15 – Lennusadam ja vesilennukite angaariid – Jahi- ja reisisadamate maa. Üldkasutatav maa.

Ala 16 – Peetri sadam – kauba- ja tootmissadama maa.

Ala 17 - Miinisadam ja Hundipea sadam. Riigikaitse sadama maa, tehnoehitiste maa, haljasmaa, raudtee.

Ala 18 – Nõlva t. ja Tööstuse t. vaheline maa – elamu- ja ärihoonete maa.

Ala 19 – Paljassaare sadam ja tootmispiirkond – kauba- ja tootmissadama maa.

Ala 20 – Paljassaare tee, Laevastiku t. – ettevõtluse maa.

Ala 21 – Laevastiku t. – elamumaa, kaubandusmaa.

Ala 22 – Paljassaare tee – elamumaa.

Ala 23 – Paljassaare tee ja raudtee vaheline ala

Ala 24 – Katariina kai – puhketeeninduse maa, kaubandus- ja teenindusmaa, jahi- ja reisisadam.

Ala 25 – Linnuhoiuala

Ala 26 – Paljassaare tipp – puhkeala.

Vaid aasta enne Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala üldplaneeringu alustamist oli vastu võetud rea aastate jooksul läbi töötatud ja põhjalikult ette valmistatud Tallinna üldplaneering 2000. Selles oli sadamate piirkonda käsitletud lähtuvalt nii linna, sadamate kui linnaelanike huvidest. Erinevalt sellest nähti nüüd uues üldplaneeringus ette ulatuslikud maa-alad sadamates ja sadamate vahetutel tagamaadel elamu- ja äripindade ehitamiseks. Sealjuures ei ole osaüldplaneeringu tekstis isegi viidatud Tallinna üldplaneeringule 2000, millele osaüldplaneering peaks põhimõtteliselt vastama. Paraku on Tallinna ehitusmääruses 2003 see nõue kehtestatud ainult linnaosade üldplaneeringute kohta. Eelpooltoodust, et töö peamine mõte ilmselt oligi Tallinna üldplaneeringu 2000 muutmine, et teha võimalikuks kesklinnalähedaste sadamate ja sadamate tagamaade täisehitamine peamiselt elamute ja ärihoonetega kiire tulu saamisele orienteeritud kinnisvaraarendajate huvides. Seda pürgimust olid määratud pehmendama ja toetama mõned ühiskondlikud hooned, sealhulgas uus teater ja muud. Hilisemad arutelud näitavad, et paljude arvates nendele tegelikult mere äär kui niiske ja tuuline piirkond (eriti sügisel ja talvel) ei sobi, rääkimata nende mõjust niigi intensiivsele liiklusele ja liikluse mõjust ühiskondlike esinduslike hoonete kasutamisele. Üldplaneeringus ei ole arvestatud ka allesjäävatest kauba- ja miltaarsadamast ja neid teenindavast raudteesõlmest lähtuvaid suurõnnetuste ohte ning planeering ei sisalda vajalikke kriisialüüsi ega turvalisuse meetmeid. Nagu on märgitud osaüldplaneeringu seletuskirjas, on piirkonna arendamisel lähtunud vaid arhitektuurse miljöö loomise eesmärgist.

Osaüldplaneeringu aruteludel esitatud protestid selle kohta, et planeerimine toimub sadamate ja kogu piirkonna võimalusi ja perspektiivseid vajadusi arvestamata, jäeti tähelepanuta. Tähelepanuta jäi ka MTÜ “Hooliv Jätksuutlik Tallinn” märgukiri (vt. lisa 4) ning rahuldumata jäi Eesti Mereturismi Assotsiatsiooni poolt Tallinna Halduskohtusse esitatud taotlus tühistada üldplaneeringu kehtestamine.

Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala osaüldplaneeringu kehtestamine avas elamute, äride ja ühiskondlike hoonete ehitamiseks mitu sadamat ja sadamateks sobivat ala ning Põhja-Tallinna sadamate vahetud tagamaad ning lõi võimaluse rannaalal muutuda Tallinna maa- ja mereliikluse tõeliseks umbsõlmeks ning turismi piduriks. Üldplaneeringu realiseerimine toimub sellest hoolimata täie hooga ehkki Tallinna sadamate vajaduste hindamist ja arengukava koostamist ei ole käesoleva ajani isegi alustatud.

8.2.8. Tallinna arengukava 2005-2014

Tallinna arengukava 2005-2014 (kinnitatud 9. detsembril 2004) toetub strateegiale “Tallinn 2025”, Tallinna eelarvestrateegiale 2005-2007 Eesti Reformierakonna, Ühendus Vabariigi Eest - Res Publica ja Eestimaa Rahvaliidu koalitsioonilepingule.

Arengukava koosneb üheteistkümnest peaeesmärke kirjeldavast peatükist ja peatükist, milline kirjeldab arengukava seotust linna arengut suunavate teiste dokumentidega, eelkõige strateegiaga “Tallinn 2025” ning sissejuhatuses ja lõppsõnast. Arengukavas püstitatud peaeesmärgid on samad, mis arengukavas 2004-2009.

Peaeesmärke kirjeldavad peatükid jagunevad koosnevad kolmest osast. Esimene neist kirjeldab lähteolukorda antud peaeesmärgi täitmisega seonduvates valdkondades. Teine osa kajastab peaeesmärgi täitmisel saavutatavaid lähemaid eesmärke. Eesmärgid on valdavalt sõnastatud eesmärgipärase tegevuse tulemusena saavutatava seisundi kirjeldusena. Kolmandas osas käsitletakse lähemate eesmärkide saavutamiseks vajalikke tegevusi, esitatakse tegevuste edukuse väljaselgitamiseks sobivad mõõdikud, kirjeldatakse võimalikke riske eesmärkide saavutamisel ning nende maandamise võimalusi ning esitatakse arengukava seos eelarvestrateegiaga, Arengukava lõpetab peatükk, mis käsitleb arengukava seiret ja kaasajastamist.

Arengukava käsitleb linna tervikuna. Linnaosade areng kajastub arengukavas vaid mõne objekti osas. Põhja-Tallinna jaoks tähtsamatena tuleb nimetada ühendusteade arendamise kava järgmisi objekte:

- Põhjaväila II ehitusjärg (Jõe tänava ja Pirita tee vahelises lõigus koos Russalka eritasand ristmikuga) 2007-2008;
- Kalamaja möödasõidutee (Põhja pst.– Tööstuse tn.) 2007-2008;
- Sitsimäe liiklussõlm koos raudtee viaduktiga 2007-2008;
- Tallinna edelasuunaline liikluskoridor 2007-2008;
- Pelgulinna möödasõidutee (Paldiski mnt. ja Ristiku tn. vahelises lõigus) koos Humala tänava eritasand ristmikuga 2008-2009.

Põhja-Tallinna arengut on arengukavas käsitletud veel järgmistes küsimustes:

- Mustamäe, Põhja-Tallinna, Lasnamäe, Haabersti ja Kristiine linnaosadesse rajatakse eelarves finantsvahendite olemasolul uued avalikud ujulad parandades lastele ujumisoskuse õpetamise ja linlaste ujumise võimalusi;
- 2007. a plaanitakse pakkuda Tallinna Kopli Ametikoolis kutsehariduse omandamise võimalust 600-le õppurile. Tallinna Kopli Ametikooli väljaehitamiseks ja arendamiseks on plaanitud 54 miljonit krooni.
- Linnaruumi keskkonnaohutuse kindlustamiseks töötatakse 2005. a välja Tallinna linna turvalisuse kontseptsioon, mis arvestab erinevate võimalike riskide realiseerumisega. Teostatakse Tallinna läbivate keskkonnaohtlike transiitveoste keskkonnamõjude hinnang 2005. a. Eesmärgiks on Paldiski suunaliste Tallinna läbivate keskkonnaohtlike transiitveoste lõpetamine 2007. a Tallinna ringraudtee (Aruküla-Männiku-Saue raudteeharu) valmimisel. Aastaks 2006. töötatakse välja Tallinna keskkonnajuhtimissüsteem. Taotletakse riigilt, et Tallinnast ei kujuneks ohtlike veoste ootejaam.

- Linna ruumilise arengu ja planeerimise senisest efektiivsemaks suunamiseks kindlustatakse kõik linnaosad üldplaneeringutega ja laiendatakse detailplaneerimist linna algatusel.
- Käesoleva aja ei kontrolli linn arengu seisukohalt väga olulist Tallinna rannaala. Rannalade kasutussevõtmise osas jätkatakse koostööd riigi- ja linnaasutuste vahel ja poolkinniste rannalade avalikku kasutusse võtmiseks.
- Pööratakse erilist tähelepanu Paljassaare poolsaarel asetseva riigimaa munitsipaliseerimisele Paljassaare sadama ja tööstuspargi kompleksi loomise eesmärgil, alustatakse Paljassaare atraktiivseks elu- ja puhkekeskkonnaks muutmist ning Tallinna haridus- ja kultuurilinnaku loomisele Patarei piirkonda.
- Aegna saare kasutuselevõtu kiirendamiseks otsitakse uusi võimalusi koostööks erainvestoritega;
- Harrastus- ja huvitegevuste võimaluste laiendamiseks renoveeritakse linna kultuurikeskused ja avatakse uued kultuurikeskused Kristiine (Kotka 12) ja Haabersti linnaosas ning Koplis.
- Aastatel 2005-2007 viiakse lõpuni Salme Kultuurikeskuse renoveerimine (16,5 miljonit krooni).

8.3. Praegune olukord

Tallinna arengu kavandamist käesoleval ajal kajastavad järgmised dokumendid:

1. Tallinna arengukava 2006-2021. Kinnitatud 6.oktoobril 2005, määrus nr 53. Tallinna Linnavolikogu esimees Toomas Vitsut.
2. Tallinna arengukava 2006-2015 (muudetud). Kinnitatud 16.11.2006, määrus nr 64. Linnavolikogu esimees Toomas Vitsut.

8.3.1. Tallinna arengukava 2006-2021

Tallinna arengukava 2006-2021 (kinnitatud 6. oktoobril 2005) jätkab Tallinna arengukava 2005-2014 poolt püstitatud eesmärkide saavutamist ja elluviimist ning on aluseks linna eelarve koostamisele ning investeeringute ja laenude võtmisele. Erinevalt reast varasematest koosneb käesolev arengukava kuuest peaeesmärke kirjeldavast osast, hinnangust Eesti ja Tallinna majanduslikule olukorrale, eesmärkide seire ja tagasiside peatükist ning kokkuvõttest.

Peaeesmärkideks on võetud:

1. Ettevõtlust soosiv, investeeringuid ligitõmbav ning majandusstruktuuri moderniseerumist toetav majanduskeskkond;
2. Lai ja kvaliteetne kultuuriteenuste valik nii Tallinna elanikule kui turistile;
3. Optimaalne haridusvõrk ja kvaliteetne haridus ning laste ja noortesõbralikum elukeskkond;
4. Kõigile Tallinna elanikele loodud võimalused elada inimväärikat ja turvalist
5. Ümbritsev elukeskkond on linnaelanikele vastuvõetav, elutegevuses abistav ja positiivseid emotsioone esilekutsuv
6. Kõrge teeninduskultuuriga ja tegusad linnaasutused

Iga peaeesmärk sisaldab strateegilisi aluseid, mis lähtuvad strateegia "Tallinn 2025" kuuest allstrateegiast. Iga peaeesmärgi teine osa kajastab peaeesmärgi täitmisel saavutatavaid eesmärke. Eesmärgid on valdavalt sõnastatud eesmärgipärase tegevuse tulemusena saavutatava seisundi kirjeldusena. Kolmandas osas käsitletakse lähemate eesmärkide saavutamiseks vajalikke tegevusi. Eesmärkide seire ja tagasiside peatükis on püütud leida igale peaeesmärgile vastavaid mõõdikuid, et mõõta peaeesmärkide elluviimist.

Tallinna linna koostatud arengukava püüab sidustada riigi ja kohaliku omavalitsuse arengudokumendid. Tallinna linna koostatud arengukava võimaldab kavandada linna tulevikku

terviklikult ja ressurssidega tasakaalustatult, arvestades siinjuures riigi arengu- ja valdkondlike eesmärkidega.

Arengukava käsitleb linna tervikuna. Linnaosade areng kajastub arengukavas vaid mõne objekti osas. Põhja-Tallinna jaoks tähtsatena võib nimetada järgmisi objekte:

- Harrastus- ja huvitegevuste võimaluste laiendamiseks ja vaba aja veetmise võimaluste mitmekesistamiseks renoveeritakse linna kultuurikeskused ja avatakse uued kultuurikeskused Kristiine linnaosas ja Koplis.
- Aastas 2009 Pelgulinna Rahvamaja II korruse juurdeehituse teostamine.
- 2007. aasta plaanitakse pakkuda Tallinna Kopli Ametikoolis kutsehariduse omandamise võimalust 600-le õppurile. Koostöös ettevõtjatega täpsustatakse pakutavaid õppevaldkondi ja vastavalt tööturu vajadustele avatakse uusi õppesuundi.
- 2006. - 2008. aastal planeeritakse avada veel kolm noortekeskust järgmistes linnaosades: Koplis, Kesklinnas ja Kristiines.
- Vanalinn, suur merepiir, saared ja mets (puhkealad) on väärtused, mis peavad olema kõigile avatud ja kasutatavad. Nende abil loodud harmoonia ehitatud keskkonnaga on suureks lisaväärtuseks Tallinna elukeskkonnale.
- Aegna saarel heakorrastatakse rannaala, rajatakse rannapark, koos vajaliku rannainventariga. Jätkatakse Aegna saare sadama rekonstrueerimist ja looduspargi rajamist.
- Tagatakse võimalikult laiem linna rannajoone avatus avalikkusele, sh Stroomi rannast Rocca al Mareni.

8.3.2. Tallinna muudetud arengukava 2006-2021

Tallinna arengukava 2006-2021 muudeti Tallinna Linnavolikogu määrusega 16. novembrist 2006 nr 64. Muudetud arengukava jätkab Tallinna Linnavolikogu 9. detsembri 2004 määrusega nr 53 kehtestatud Tallinna arengukava 2005-2014 poolt püstitatud eesmärkide saavutamist ja elluviimist.

Arengukava koosneb kuuest peaesmärke kirjeldavast osast, hinnangust Eesti ja Tallinna majanduslikule olukorrale, eesmärkide seire ja tagasiside peatükist ning kokkuvõttest. Iga peaesmärk sisaldab strateegilisi aluseid, mis lähtuvad strateegia "Tallinn 2025" kuuest allstrateegiast. Iga peaesmärgi teine osa kajastab peaesmärgi täitmisel saavutatavaid eesmärke. Eesmärgid on valdavalt sõnastatud eesmärgipärase tegevuse tulemusena saavutatava seisundi kirjeldusena. Kolmandas osas käsitletakse lähemate eesmärkide saavutamiseks vajalikke tegevusi. Eesmärkide seire ja tagasiside peatükis on püütud leida igale peaesmärgile vastavaid mõõdikuid, et mõõta peaesmärkide elluviimist.

Arengukava struktuur ja peaülesanded on säilitatud endistena. Uuendatud on andmed majandusliku ja sotsiaalse olukorra kohta. Oluliselt on täiendatud peaesmärkide täitmisel saavutatavaid eesmärke ja nende saavutamiseks vajalikke tegevusi.

- On märgitud, et Tallinna edasise arengu seisukohalt on oluline taotleda Tallinna kui pealinna õigusliku staatuse reglementeerimist riiklikul tasandil taastada pealinna seaduse eelnõu arutelud riiklikul tasandil ja jõuda nimetatud seaduse vastuvõtmiseni hiljemalt aastal 2007.
- Planeeritakse ehitada linnale uus Linna Raehoone, mis võimaldaks nii linnavolikogu, linnavalitsuse kui ka kõik linna ametid, v.a Linnaarhiiv ja Perekonnaseisuamet, koondada füüsiliselt ühte kohta ning vastaks kaasaja bürooruumi nõuetele ja annaks võimaluse pakkuda kodanikele kaasaegset teeninduskeskkonda.
- Koostöös erasektoriga arendatakse Tallinna Linnahall kultuuri- ja konverentsikeskuseks kooskõlas muinsuskaitse eritingimustega.
- Püstitatud on eesmärk jõuda selleni, et Tallinnal on Euroopa kultuuripealinnale omane väärikas kultuuriprogramm ja väljakujunenud traditsioonid.

- Linna elanike paremaks teenindamiseks ja avalike teenuste kättesaadavuse parandamiseks analüüsitakse ja hinnatakse linna juhtimisstruktuuri, linnaorganisatsiooni ja tööprotsesse ning leitakse võimalused nende kaasajastamiseks ja ümberkujundamiseks.

Põhja-Tallinna arenguks on lisatud järgmised eesmärgid:

- Heade tingimuste loomine kruiisilaevade randumiseks ning tingimuste loomine Katariina kai otstarbekaks kasutamiseks.
- 2006- 2008 aastal kolme noortekeskuse avamine järgmistes linnaosades: Koplis, Kesklinnas ja Kristiines.
- Uuringute läbiviimine rannaalade kaitserajatiste kavandamiseks ning kiirlaevalainete mõju hindamiseks vesirajatistele ja kaide ääres seisvatele laevadele.
- Linnaosa üldplaneeringu koostamine.
- Koos riigiga munitsipaalhituse jätkamine ning sundüürnikele ja sotsiaalselt toimetulematutele eluaseme tagamine elamuehitusprogrammiga “5 000 eluaset Tallinnasse”.

Märkimist väärib asjaolu, et Tallinna arenguplaani täiendustes on ca 10 punkti Aegna saare arendamiseks, sealhulgas Aegna saare sadama väljaehitamine rahvusvaheliseks sadamaks ja saare infrastruktuuri, sh teede, veevarustuse, kanalisatsiooni ja välisvalgustuse väljaehitamine, jäätmete kogumise, ladustamise ja veo korraldamine vastavalt linna jäätmekavale, loodusmajade rajamine, rannaalal heakorastamine, rannaala, rajamine, noortelaagri “Hauka” jätkuv toetamine ning koostöö Tallinnas tegutsevate noorteühingutega, et pakkuda saartel noortelaagrite korraldamiseks võimalusterohket looduslikku keskkonda. Peeter Suure nimelise merekindluse suurtükitoride muutmine ligipääsetavateks ja vaatamisväärsedeks, Aegna saare vaatamisväärsusi tutvustavate infomaterjalide koostamine ja saare külastatavuse suurendamine saare ja mandri vahelise püsiühenduse loomise teel.

Samal ajal ei ole arengukavas jätkunud Põhja Tallinnas asuvatele sadamatele ja perspektiivsetele aladele tähelepanu rohkem, kui vaid üheks sooviks - heade tingimuste loomine kruiisilaevade randumiseks ning tingimuste loomine Katariina kai otstarbekaks kasutamiseks.

Üldiselt on Tallinna arengukava 2006-2021 koos muudatustega heaks aluseks Tallinna kui terviku ja Tallinna linnaosade arengukavade koostamiseks ja üldplaneeringute koostamiseks. Seda ka Põhja-Tallinna jaoks. Kuid Põhja-Tallinna arengukavas ja üldplaneeringus on vaja hoopis enam arvestada merd ja sadamate vajadusi, kui seda on tehtud senistes Tallinna arengukavades ja üldplaneeringutes. Seda on vaja teha viivitusteta, sest seniste arengukavade ja üldplaneeringute alusel on valminud ja valmimas paljud detailplaneeringud. Kui nende alusel on alanud ehitusprotsess, on edasise vigade parandused ülimalt rasked.

8.3.3. Põhja-Tallinna kvaliteetse üldplaneeringu saamiseks on vajalik rahvusvaheline konkurss

Edasised tegevused Põhja-Tallinna arendamise kavade osas seisnevad järgmises:

- Põhja Tallinna arengukava koostamine ja kinnitamine Tallinna Linnavolikogu poolt.
- Põhja-Tallinna üldplaneeringu koostamine ja kehtestamine Tallinna Linnavolikogu poolt.

Paralleelselt sellega toimub Põhja-Tallinna alade hoogne detailplaneerimine olemasolevate Tallinna üldplaneeringu ning Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala (osa)üldplaneeringu ning muude tingimuste alusel.

Põhja-Tallinna arengukava koostamiseks on tehtud mitu katset. Käesoleval aastal on valminud Põhja-Tallinna arengukava järjekordne versioon ning see on esitatud Tallinna Linnavalitsusele, kus toimub selle edasine menetlemine. Selle kinnitamisele peab järgnema üldplaneeringu koostamine ja kehtestamine. Nende tegevuste ning toimuva detailplaneerimise tulemusel peaks kujunema Põhja-

Tallinnas suundumus linnaosa sellisele optimaalsele kujundamisele, mis rahuldab maksimaalselt elanike, ettevõtjate, linnavõimu, riigivõimu ja rahva (ühiskonna) kui terviku vastuolulised huvid.

Nimetatud osapoolte huvide kooskõlastamine on raske. Lisaks huvide muudele erinevustele muudab nende kooskõlastamise eriti keerukamaks nende huvide vägagi erinev ajaline ulatus ehk huvide ajahorisondi kaugus aastates. Elanike, ettevõtjate ja võimude rahaliste huvide ajahorisont on suhteliselt lähedane, ulatub eelarveaastast mõne aastakümneni. Palju pikaajalisemad võivad olla elanike, ettevõtjate ja võimude aatelised huvid, kuid nende realiseerimine on turumajanduses majanduslikult ja korralduslikult raske ning seetõttu õnnestub harva, nagu näiteks teatri "Estonia" ehitamine. Kõige pikaajalisemad on ühiskonna huvid, milliseid võiks nimetada ka linna, linnaosa või ka riigi kui organismi huvideks. Nendel huvidel ajahorisonti ei ole, seetõttu võiks neid nimetada igavikulisteks.

Esikohal on nende huvide hulgas praegusel ajal nagu turumajanduses ettevõtjate, eeskätt kinnisvaraarendajate huvid. Need kipuvad tahaplaanile suruma elanike ja linnavõimude huve, olgu need kuitahes lühi- või pikaajalised. Siiski on ka elanikel ja linnavõimul normaalses planeerimise protsessis oma huvide kaitseks omad võimalused. Elanikud ja teised ettevõtjad saavad esitada oma vastuväiteid planeeringute avalikustamisel ning arendajad ja linnavõimud on kohustatud neid arvestama. Linnavõimud esitavad planeerimisel oma tingimusi ning ei luba nendele mittevastavaid projekte realiseerida. Kui planeerimisprotsess toimub normaalselt, on kompromissini jõudmine nimetatud osapoolte huvide vahel reaalne. See ongi optimaalne lahendus. Kui hästi see meie tegelikkuses realiseerub, on iseküsimus. Paraku näeme liiga tihti, et ettevõtjate suhteliselt lühiajalised rahalised huvid saavad nii aateliste kui majanduslike pikaajaliste huvide üle võidu.

Kes siis peaks linna planeerimisel silmas pidama linna ja linnarahva igavikulisi huve ja neid realiseerima? Nende arvestamise ja optimeerimiseta võib linnaorganism varem või hiljem haigestuda, ta areng pidurduda ning varem loodu võib muutuda tulevikus takistuseks kõigi osapoolte huvide realiseerimisele. Kui linna pikaajalisi huve ei peeta silmas ei saavuta linn seda, mida ta looduslikud ja geopoliitilised ning võib-olla veel mingid tingimused võimaldaksid ning võib jääda aja jooksul rahvusvahelises konkurentsist teistest maha ja arenemisvõime kaotada.

Linna ja linnarahva igavikulistele huvidele ei ole teist kaitsjat, kui linnavõim. Meie tingimustes valib linnavõimu linnarahvas. Kuid paraku ei pea linnavõim tegelema ainult linna ja linnarahva pikaajaliste huvidega, vaid peab ennekõike juhtima igapäevaseid protsesse ja pidama sellega kaasnevat poliitilist võitlust ning hoolitsema selle eest, et linnakassas oleks piisavalt raha ja seda kulutataks otstarbekalt nii tänasteks vajadusteks kui lühi- ja pikaajaliste huvide rahuldamiseks. Seetõttu on linna pikaajaliste huvide esindamisel ja realiseerimisel kõikjal linnavõimudele abiks arhitektid ja linnaplaneerijad, kes peaksid linna igavikulisi huve tundma ja arvestama ning neid linnaplaneerimise ja -ehitamise tingimuste, üld- ja detailplaneeringute ja konkreetsete projektide koostamise kaudu realiseerima.

Kuid paraku on meie noori arhitekte õpetatud arvestama eeskätt esteetilisi põhimõtteid ja eeskujusid ja püüdnud uudsete lahenduste poole. Ehkki nende diplomitele kirjutatava eriala nimetus on arhitektuur ja linnaplaneerimine, on nende õppekavades linnaplaneerimist vaid vaevalt paari ainepunkti ulatuses. Veelgi vähem kuulevad nad õppides ökonoomikast, ehkki head tingimused majanduseluks on linnade tekke ja eduka eksisteerimise põhialus. Seetõttu on linnade planeerimine esteetiliste kaalutluste realiseerimise võimaluse kõrval ka ülimalt keerukas ühiskonna pikaajaliste keskkonnainvesteeringute planeerimise ja optimeerimise ülesanne. Võib küll öelda, et turumajanduslik isearenemine paneb majandusliku arengu ise paika, kuid ka see on ökonoomika üks põhitõdesid, et turumajandus reguleerib piisavalt hästi ainult lähedastele majanduslikele eesmärkidele suunatud protsesse. Ning sedagi edukalt vaid sel juhul, kui need protsessid toimuvad soodsates igavikulistes tingimustes, olgu need tingimused siis looduslikud või inimtekkelised. Parim on see, kui looduslikud ja inimtekkelised soodsad tingimused esinevad koos. Eriti tähtis on see meie karmides kliimaatilistes tingimustes, kus soodsate majandustegevuse tingimuste loomiseks

tuleb kasutada kõiki võimalusi. Paraku on neid tingimusi võimatu hinnata, luua ja arendada ainult esteetiliste kaalutluste ning moevoolude ja intuitsiooni alusel, võtmata arvesse nende majanduslikku tagapõhja, ehkki meetodikad selleks on olemas.

Tallinna tekke ja arengu põhjuseks on tema soodus asukoht mere ääres tormilainete eest varjatud lahe rannal ja sobivad geoloogilised tingimused – sügav rannäärne meri, mis võimaldas siia suhteliselt väikese vaevaga rajada sadamaid ja lähedalasuvale kõrgendikule võitmatu kantsi. Tegelikult on Tallinnal olnud vaid mõned perioodid, mil ta oma sadamaid ja muid eeliseid sai oma kiireks arenguks ja majanduslikuks eduks kasutada. Praegu jätkub üks selline periood. Kuid see on eelmistest erinev.

Varem olid Tallinna perioodilise majandusliku edu aluseks läbi sadamate kulgevad kaubavood. Nüüd on ajad muutunud. Kaubavood Tallinna sadamate kaudu on vähenenud ja peavad vähenema veelgi, sest suurte voogude puhul on tegemist ainetega, milliste vedu läbi linna ja käitlemine (lastimine laevadele) linna piires on liiga ohtlik. Kaubavoogusid peavad asendama nüüd ja edaspidi reisijate ja turistide vood. Reisilaevaliiklusest saadavat tulu Tallinna ettevõtjatele, elanikele ja linnale on raske üle hinnata. Kuid turistide voog võika olla tulevikus oluliselt suurem kui praegu, kui selle voo vajadusi veidigi rohkem arvestada linna planeerimisel ja pöörata vajalikku tähelepanu sadamate arendamisele. Muus osas on Tallinna linnavõimud teinud turistide voo suurendamiseks kõik võimaliku. Tallinnal on olemas ja muutumas järjest kaunimaks ta peamine turismimagnet – unikaalne Vanalinn, mis tänu linnavõimude pingutusele on UNESCO kultuurivaramu nimistus ja seetõttu maailmakuulus. Tallinn on saamas Euroopa kultuuripealinnaks ja on algatanud Euroopa rohelist pealinnade liikumise. Tallinnast mööda Peterburi kulgeb tulevikus järjest massiivsemaks muutuv kruisiturismi voog. Laevade sadamas seismise ja teenindamise heade tingimuste korral võiks Tallinn saada sellest suure osa ka endale. Kuid tegelikult on reisijate arvu senine kasv lakanud. Ning on teadmata, kui kaua kestab kruisituristide voo kasv, kui nende vastuvõtuks on nii primitiivsed tingimused, nagu praegu tegelikult on.

Selleks, et Tallinn võiks tulevikus olla mitte ainult vaatamisväärsus vaid ka mugav koht siia sõitmiseks kas siis suure reisilaevaga või oma jahi või kaatriga, või siis kruisilaevade seismiseks ja nende teenindamiseks, on vaja, et sadamatel oleks linnas piisavalt ruumi, et nende ümbrus oleks mugav ega oleks täis ehitatud elumaju, ärisid ja ühiskondlikke hooneid (nn. turistilõkse) ja nende poolt linnast nii ära lõigatud, et ühelt poolt ei saa sadam normaalselt tegutseda ja teiselt poolt ei ole seal paiknevates hoonetes võimalik normaalselt elada ja töötada. On ju hoonete paigutamisel rannikule vaja ette näha ka parkimisplatsid ja mugavad sõiduteed autodele ning mingil määral rohelist ja avarust. Sadamad aga peavad omakorda laevadele tagama turvalise seismise ja täiendavate turvameetmete rakendamise ohtude korral. Pealegi kaasneb tänapäeval kõikide reisilaevadega sadamates ka sõidu- ja veoautode voog ning vajalik on nendegi kasvõi ajutine normaalne paigutus. Kui need tingimused ei ole täidetud, võib laevade ja turistide esimene külastus Tallinnasse jääda ka viimaseks ning hoiatatakse ka teisi sellisesse lõksu sattumast. Head lahendust pakub sadamalähedase ala kujundamine kahekorruselise terrassina, mida on maailmakuulsad sadamaarhitektid soovitanud ning mis oli sisse võetud Tallinna üldplaneeringusse 2000, kuid on välja jäetud Tallinna rannaalade osaüldplaneeringus.

Olles kaugel sellest, et Tallinna sadamate piirkonda ei tuleks arendada enne kui sadamad on välja ehitatud, ei saa kuidagi nõustuda sellega, et sadamad ja sadamate tagamaad ehitatakse täis kapitaalsete hooneid ilma et oleks kogu rannala tulevane kasutus koos sadamate ja nende veebasseiniga korralikult läbi mõeldud ja kavandatud. Sellest tuleneb, et enne kui teha järgmisi samme sadamate täisehitamise suunas on vaja korralikult ette valmistada ja läbi viia rahvusvaheline konkurss parimate ideelahenduste saamiseks Põhja-Tallinna ja ta sadamate jaoks Eliel Saarineni vaimus. Siin on kohane korrata tsitaati tema "Suur Tallinna" võistlusprojekti seletuskirjast: "Rannaala.... tuleb reserveerida uutele sadamaehitistele, kaubatallidele ja laoplatesidele. Oleks lühinägelik paigutada siia elurajoon ja sel teel sadama arengule takistusi luua, sest sadama areng on

oluliseks tingimuseks linna edasise kasvu oluline tingimus” (projekti seletuskiri pt. XVII). Nüüd tuleks seda tsitaati käsitleda muidugi reisisadamate kontekstis.

8.3.4. Põhja-Tallinna detailplaneerimisest

Samal ajal, kui jätkuvad arutelud Põhja-Tallinna arengu kavandamise ja üldplaneerimise üle, toimub siinsete alade arendamiseks nende alade valdajate poolt juba hoogus detailplaneerimine ja ehitustegevus. Ilma spetsiaalse uuringuta on selle kohta raske täpsemat ülevaadet saada, kuid hinnanguliselt on vastuvõetud või algatatud detailplaneeringutega kaetud kaugelt enam kui pool linnaosa arendatavast pinnast. Selle pinna hulka kuuluvad hinnanguliselt Põhja-Tallinna kõige väärtuslikumad alad. Lisades ... on esitatud vastu võetud ja algatatud detailplaneeringute kaugeltki mitte täielik nimistu. Mitmete algatatud detailplaneeringute puhul viiakse ellu Tallinna üldplaneeringu 2000 mõistlikke põhimõtteid. Selle näiteks on Balti Laevaremondi Tehase algatatud detailplaneerimine, mille käigus ei kavandata kasutamata idapoolse rannaala hõlvamist tehase tegevusele mitteomase kinnisvaraarendusega, vaid kavatsetakse anda see üldisesse kasutusse. Samuti kavatsetakse tehase territooriumil olevad sadamad ümber profileerida linna jaoks vähem ohtlikuks kasutamiseks. Teisalt on Põhja-Tallinna muudes osades algatatud sadade hektarite ulatuses üldplaneeringuid varem nimetatud osaüldplaneeringu alusel, millistes deklareeritud kavatsuste kohaselt hoonetus ulatub vastu merd või sadamate praegust piiri ilma selleta, et oleks täpsemalt teada, mis neist sadamatest hiljem saab. Vastuse sadamate arendamise küsimustele peab esmajoonel andma riik, kes on sealsete sadamate peamine omanik, muidugi kooskõlastades oma otsused linnaga. Parim lahendus aga oleks nende sadamate üleandmine linnale koos keeluga need kohe edasi müüa, nagu juhtus Kalasadamaga.

Pealetungi tõttu, mis toimub kinnisvaraarendajate poolt, ei saa Vanasadamat enam käsitleda perspektiivse reisi- ja turismisadamana. See tuleb rajada Linnahallist lääne poole. Selleks, et jätta võimalus Põhja-Tallinnale selle teostamiseks, alles kinnitamata arengukava realiseerimiseks ning alustatud üldplaneeringu põhimõtete kujundamiseks ja teostamiseks tuleks peatada Põhja-Tallinna osas Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala üldplaneeringu kehtivus ja selle alusel alustatud sadamalähedane detailplaneerimine ning jätkata seda pärast Tallinna sadamate arenguprobleemi lahendamist. Selleks on vaja läbi viia vastav uuring, mille võimalik kava on esitatud lisas 5. Põhja-Tallinna parima üldplaneeringu ning sadamate ja rannaalade arengukava saamiseks tuleks uuringu tulemuste alusel läbi viia rahvusvaheline konkurss.

9. KOKKUVÕTE, JÄRELDUSED JA SOOVITUSED

9.1. Kokkuvõte ja järeldused

Põhja-Tallinna arengu planeerimine on alati olnud tihedalt seotud Tallinna kui terviku arengu kavandamisega. Aastasadu pärast Hansa aegu kuni 19. sajandi teise pooleni on Tallinna ja Põhja-Tallinna arengut määranud ja kammitsenud Tallinna seisund ja arendamine kindlusena ja Venemaa sõjalaevastiku baasina. Selle positiivseks tulemuseks on tänapäeval vaatamisväärne Tallinna Vanalinn.

Tallinna ja eriti Põhja-Tallinna areng sai erilise hoo pärast raudteeühenduse loomist Peterburiga aastal 1870. Tallinna ja Põhja-Tallinna arengu ideaaliks on käesoleva ajani suures osas jäänud Eljen Saareneni Suur-Tallinna planeerimise võiduprojekt ning selle kohandused ja arendused.

Tallinna ja Põhja-Tallinna kiireim kasv ja ruumiline areng ning eriti mahukad planeerimisalased tööd toimusid aastatel 1950-1990. Siis koostatud generaallpandid ja nende realiseerimine andis Tallinnale ja ta ümbrusele täiesti uue ilme. Tekkisid Pelguranna, Mustamäe, Õismäe ja Lasnamäe elamurajoonid ning uued tööstusrajoonid ja sadamad, rajati ja kavandati liiklusmagistraale. Põhja-Tallinnat puudutasid need arengud siiski suhteliselt vähe, välja arvatud Pelguranna elamurajoon ja Paljassaare sadam ja selle ümbrus. Paljassaarele rajati kogu Tallinnat teenindav reovete puhastuskeskus ja merrelask.

Teatud seisak Tallinna arengus leidis aset 90. aastate alguses. Nüüdseks, kui riigis on oluliselt suurenenud majanduslik võimekus ja ollakse üle saamas maaomandi lahendamata probleemidest, on tollane seisak asendunud tormilise arendus- ja ehitustegevusega. Kuid nüüd toimub see täiesti teistsugustel alustel kui eelnenud aastakümnetel. Kui aastani 1991 olid linna arendamisel aluseks riiklikud otsused ja suundumused, siis nüüd on kujunenud määravaks maaomanike ja kinnisvaraarendajate huvid ning nende mõju kohalikule ja riigi võimule linna arendamist ja ehitamist käsitlevate otsuste langetamisel.

Linna arendamisel on suuresti lähtutud varasematest kavadest, tulenevalt vajadusest on linn rajanud uusi ja korrastanud olemasolevaid liiklusmagistraale. Hoogsalt areneb ka ehitamine, ent erilise hoo on saanud võimalikult kiirele tule saamisele orienteeritud sporaadiline arendus- ja ehitustegevus, mis seab ohtu linna ja ühiskonna kaugemad huvid. Seda on soodustanud puuduliku ning järjest muutuva planeerimist ja ehitamist käsitleva seadustik ning puuduvad üldplaneeringud. Põhimõtteliselt samasugune oli olukord majandusliku tõusu ajal XIX ja XX sajandi vahetusel ning 1930. aastatel kuni ehitustegevuse reguleerimise alguseni Tallinnas Riigivanema dekreetide abil. Praegu on sellise olukorra väljunditeks otsustamatus linna keskuse ja üldilme kujundamisel ning vahel üksikelaanide ehitamine Tallinna lähiste puuduvate infrastruktuuride tingimustes. Selle oluliseks ilminguks on ka merenduse ja sadamate käsitlemine Tallinna üldplaneeringutes ja arengukavades. Tallinna arengukavas 1998-2000 ja üldplaneeringus 2000 on sadamate arengul veel oma väärikas koht, kuid hilisemates arengukavades ja Tallinna strateegias 2025 on sadamate arendamine, mis kiiret tule ei anna, jäetud tahaplaanile. Protsess tipneb aastal 2004 kehtestatud Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala osaüldplaneeringuga, mis eirab suures osas üldplaneeringu Tallinn 2000 seisukohti sadamate suhtes ja otseselt takistab nende perspektiivset arengut nähes ette mitmete sadamate ja sadamate tagamaade kasutamise muuks otstarbeks ilma sadamate arendamise perspektiivseid vajadusi käsitlemata..

Suuri probleeme on Põhja-Tallinna planeerimise osas ka muudel põhjustel. Samal ajal, kui on kinnitatud Põhja-Tallinna arengukava ning on alles algatatud linnaosa üldplaneerimine, toimub siinsete alade arendamiseks nende valdajate poolt juba hoogsalt detailplaneerimine ja

ehitustegevus. Ilma spetsiaalse uuringuta on selle protsessi mahtude kohta raske täpsemat ülevaadet saada, kuid hinnanguliselt on vastuvõetud või algatatud detailplaneeringutega juba kaetud kaugelt enam kui pool linnaosa arendatavast pinnast, sealhulgas Põhja-Tallinna kõige väärtuslikumad alad. Sadade hektarite ulatuses on üldplaneeringuid algatatud ka varem nimetatud Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala osaüldplaneeringu alusel, millise kohaselt hoonestus ulatub vastu merd või sadamate praegust piiri ilma selleta, et oleks täpsemalt teada, mis neist sadamatest saab. Vastuse sadamate arendamise küsimustele peab esmajoones andma riik, kes on sealsete sadamate peamine omanik, kooskõlastades oma otsused linnaga. Oleks parim, kui need alad ja sadamad kuuluksid linnale, kes saaks neid sel juhul enda tuleviku jaoks optimaalselt planeerida.

9.2. Soovitused

1. Selleks, et saada võimalus parandada Tallinna sadamate perspektiivse arendamise suhtes tehtud vead oleks vaja :
 - Peatada Põhja-Tallinna osas Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala üldplaneeringu kehtivus ja selle alusel alustatud sadamatelähedane detailplaneerimine.
 - Linnal ja riigil kiires korras teostada ühisuuring Tallinna sadamate perspektiivse vajaduse ja paigutuse kohta (vt. Lisa 2) ning koostada rannaalade kompleksne arengukava, mis vastaks Euroopa Liidu ja Eesti Vabariigi tulevasele merenduspoliitikale. Juhul, kui riik uuringu teostamist endiselt ei toeta, siis linnal viia vastav uuring läbi iseseisvalt.
 - Võtta Põhja-Tallinna linnaosa arengukava täpsustamisel ja üldplaneeringu koostamisel arvesse eelmises punktis nimetatud uuringu tulemused.
2. Parima lahenduse saamiseks Põhja-Tallinna üldplaneeringule, sealhulgas nii rannikut kui rannaäärset merd hõlmavale planeeringule sadamate piirkonnas, valmistada ette ja viia läbi rahvusvaheline konkurss.
3. Põhja-Tallinna linnaosa valitsusel (koos linnaplaneerimise ametiga) seada sisse arvestus algatatud ja vastuvõetud detailplaneeringute kohta ning jälgida detailplaneeringute ja nende teostamise sisulist vastavust kehtivale üldplaneeringule.

Linna huvi suurendamiseks ettevõtluse ja sadamate arengu vastu Tallinna Linnavolikogul ja Linnavalitsusel:

1. Taotleda kohaliku omavalitsuse territooriumil asuvate ettevõtete tulumaksust osa eraldamist kohaliku omavalitsuse (Tallinna) tulubaasi.
2. Jätkata Tallinna sadamate üleandmise taotlemist riigi omandusest linna omandusse.

10. KASUTATUD MATERJALIDE NIMISTU

1. Arman H. Tuleviku-Tallinn. Eesti Riiklik Kirjastus. Tallinn, 1950.
2. Bruns, D. Homme Tallinn. Eesti Raamat. Tallinn, 1973.
3. Bruns, D. Tallinn. Linnaehituslik kujunemine. Tallinn, Valgus, 1993. 285 lk.
4. Bruns, D. Tallinn täna ja homme. Eesti Riiklik Kirjastus, Tallinn, 1962.
5. Bruns, D. Tallinn valmistub olümpiaks. Perioodika, Tallinn, 1979.
6. Djomkin, I. Eliel Saarinen ja "Suur Tallinn". Kunst, Tallinn, 1977.
7. Eesti Entsüklopeedia Kõide 9. Tallinn, Eesti Entsüklopeediakirjastus, 1996.
8. Hallas-Murula, K. Eliel Saarinen. Suurlinn Tallinn. Eesti Arhitektuurimuuseum. Tallinn, 2005.
9. Kangroool, R., Bruns, D. Tallinn sajandeis. Eesti Raamat, Tallinn, 1972.
10. Kuuskemaa, J. Peeter I ja Katariina I Tallinnas. Kirjastus "Valgus". Tallinn, 2004.
11. Linnus, H. Balti Manufaktuur 1898-1963. Eesti Raamat, 1965.
12. Levald, H., Valdmann, A. Development and protection of the coasts in the Tallinn area. Proceedings of the Estonian Academy of Sciences. Geology 54/2. June 2005
13. Nerman, R. Kopli. Miljö, olustik, kultuurilugu 1918 – 1940. Tallinn 2002.
14. Nerman, R. Kalamaja ajalugu. Tallinn, 1996.
15. Nerman, R. Pelgulinn. Kultuurikeskkonna kujunemine ja areng. Tallinn, 2000.
16. Projekt planirovki g. Tallin. Pojasnitelnaja zapiska tom 1 i 2. Estonprojekt, Tallin, 1950. (Tallinna planeerimise projekt. Seletuskiri kõide 1 ja 2. Eesti Projekt, Tallinn 1950)
17. Roosma, S. Tallinna sadamad aastatel 500 – 2005. Käsikiri 1997.
18. Soans, A., Keppe, O. Tallinna linna uuest planeerimise kavast. ENSV Arhitektide almanahh 1946. Teaduslik kirjandus, Tartu, 1946.
19. Tallinn: Entsüklopeedia. Entsüklopeedia Kirjastus, Tallinn, 2004
20. Tallinn: Lühientsüklopeedia. Valgus, Tallinn, 1979.
21. Tallinna ajalugu kuni 1660 aastani. ER. Tln. 1969.
22. Tallinna taastamine 1944-1950. Dokumente ja materjale. Valgus, Tallinn, 1984.
23. Tallinna linna generaalplaani väljavõte. Looduslikud tingimused. Arhitektuuri Valitsuse juures asuv Arhitektuur-projekteerimise ja planeerimise Keskus. Tallinn, 1948. Riigiarhiiv.
24. Projekt planirovki g. Tallin. Pojasnitelnaja zapiska tom 1 i tom 2. Estonprojekt. Tallin, 1950. (Tallinna planeerimise projekt. Seletuskiri kõited 1 ja 2. Eesti Projekt, Tallinn 1950). Autorid arhitektid O. Keppe ja H. Arman, insener-ökonoomist G. Motorina. Riigiarhiiv. (Huvi pakub lk. 80. Tsoneerimise skeem). T
25. Põhialused. Põhilisi tehnilis-ökonoomilisi kaalutlusi ja põhjendus "Suur-Tallinn" projekti kohta. RPI "Eesti Projekt", Tallinn, 1961. Riigiarhiiv
26. Tehniko-ökonoomitšeskie osnovõ projekta "Bolšoi Tallin". Tom 1. Pojasnitelnaja zapiska,. Estonprojekt, Tallin, 1961. (Projekti "Suur Tallinn" tehniko-majanduslikud alused. Kõide 1. Seletuskiri. Eesti Projekt, Tallinn, 1961.)
27. Tehniko-ökonoomitšeskie osnovõ projekta "Bolšoi Tallin" Tom 2. Grafitšeskie materialõ. (Projekti "Suur Tallinn" tehniko-majanduslikud alused. Kõide 2. Joonised. Eesti Projekt, Tallinn, 1961). Autorid: V. Toppel (projekti peaarhitekt), O. Keppe (projekti peaarhitekti aset. arhitektuurilise planeerimise alal), N Arman, D. Bruns, V. Heinvere (insener-ökonoomist). Konsultant Ehituse ja Arhitektuuri akadeemia kirjavahetajaliige prof. I. I. Fomin. Osalesid E. Jakobson, A. Prahm, A. Saar, V. Käer, ENSV TA poolt V. Tarmisto, H. Arman, N. Miil, A. Ratt, A. Palm.
28. Grafitšeskije materialõ tehnikoökonoomitšeskih osnov projekta "Bolšoi Tallin" Tom III. Estonprojekt. Tallin, 1961. Riigiarhiiv
29. Tehniko-ökonoomitšeskie osnovõ generalnogo plana goroda Tallin. Tom II. Ökonoomitšeskij razdel. Arhitektturno-planirovotšnoje rešenije. Estonprojekt. Tallin, 1964. Riigiarhiiv.

30. Generalnõi plan g. Tallin. Tom I. GPI Estonprojekt. Tallin, 1968. (Tallinna
generaalplaani) Autorid arhitektid L. Haljak, D. Bruns, M. Port, E. Kilps, H. Sepp, insener
M. Välbe. Valmis aastal 1968, kinnitati aastal 1971. Riigiarhiiv.
31. Tallinna üldplaneering 2000. Tallinna säästva arengu ja planeerimise amet. Tallinn, 2000
32. Zobel, R. Tallinna keskaegsed kindlustused. Valgus. Tallinn, 1980.

Heino Levald

09.12.2006

11. JOONISED

Joonis 1. Põhja-Tallinna linnaosa plaan

Joonis 2. Samuel Waxelbergi plaani alusel koostatud linna sarase keskse osa plaan (Bruns, 93, lk.74)

Joonis 3. Toompea. W. S. Stavenhageni ja G. G. Lange teraslõige, 1867. (Bruns, 1993, lk 89)

Joonis 4. Vene-Balti laevaehitustehase asula skeem Kopli poolsaarel. (Bruns, 1993, lk. 101)

Joonis 5. Põhja-Tallinn E. Saarineni linnaplaanil. (väljavõte Arhitektimuuseumis asuvalt plaanilt).

Joonis 6. Tallinna linna ehitusplaan. Tööstuspiirkondade eelkavand. Arh. A. Soans, 1925. (Bruns, 1993, lk 41)

Joonis 7. Uus-Kopli planeerimiskava. Arh. A. Loman, 1938. (Bruns, 1993, lk. 88)

Joonis 8. Elupiirkondade perspektiivse paigutuse skeem. Projekti "Suur Tallinn" tehnilis-majanduslikud alused, 1961. (Bruns, 1993, lk.149)

Joonis 9. Tallinna 1971. a. generaalplaani transpordisüsteemi skeem. (Bruns, 1993 lk. 151)

Joonis 10. Kalamaja elurajooni rekonstrueerimise projekt. 1986. a. Arhitektid I. Raud, R. Hansberg. Makett. (Bruns, 1993, lk. 182)

Joonis 11. Pelgulinna elurajooni uuenduskava, 1988.a. Arhitekt I. Raud. (Bruns. 1993, lk. 184)

Joonis 12. Tallinna Linnahallisadama üldvaade (eskiisprojekt 1990)

Joonis 13. Tallinna Linnahallisadama konkursiprojekt (üldplaan 1999)

Joonis 14. Tallinna sadamad (Levald, Valdmann)

Joonis 15. Elurajooni ja väikelaevade sadama makett. (Näitus Tallinna visioonikonverentsil 2006)

Joonis 16. Paljassaare sadama makett. (Näitus Tallinna visioonikonverentsil 2006)

Joonis 17. Ecoland Paljassaarel, stend. (Näitus Tallinna visioonikonverentsil 2006)

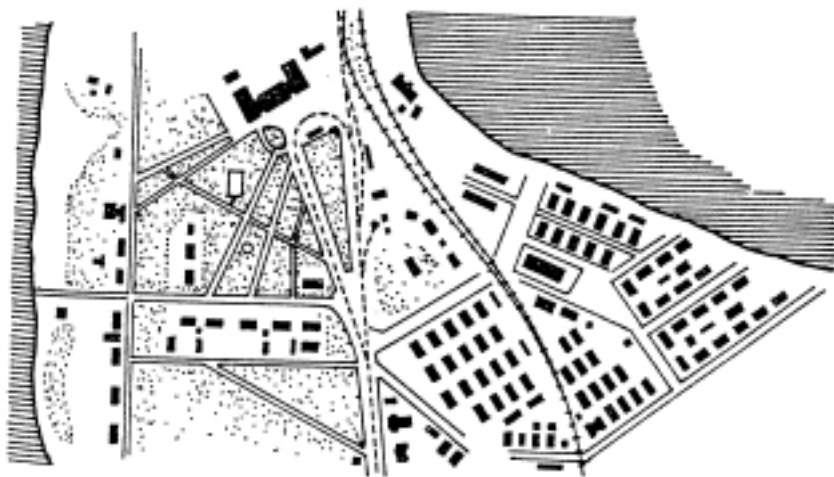
Joonis 1. Põhja-Tallinna linnaosa plaan



Joonis 2. Samuel Waxelbergi plaani alusel koostatud linna sarase keskse osa plaan (Bruns, 93, lk.74)



Joonis 3. Toompea. W. S. Stavenhageni ja G. G. Lange teraslõige, 1867. (Bruns, 1993, lk 89)



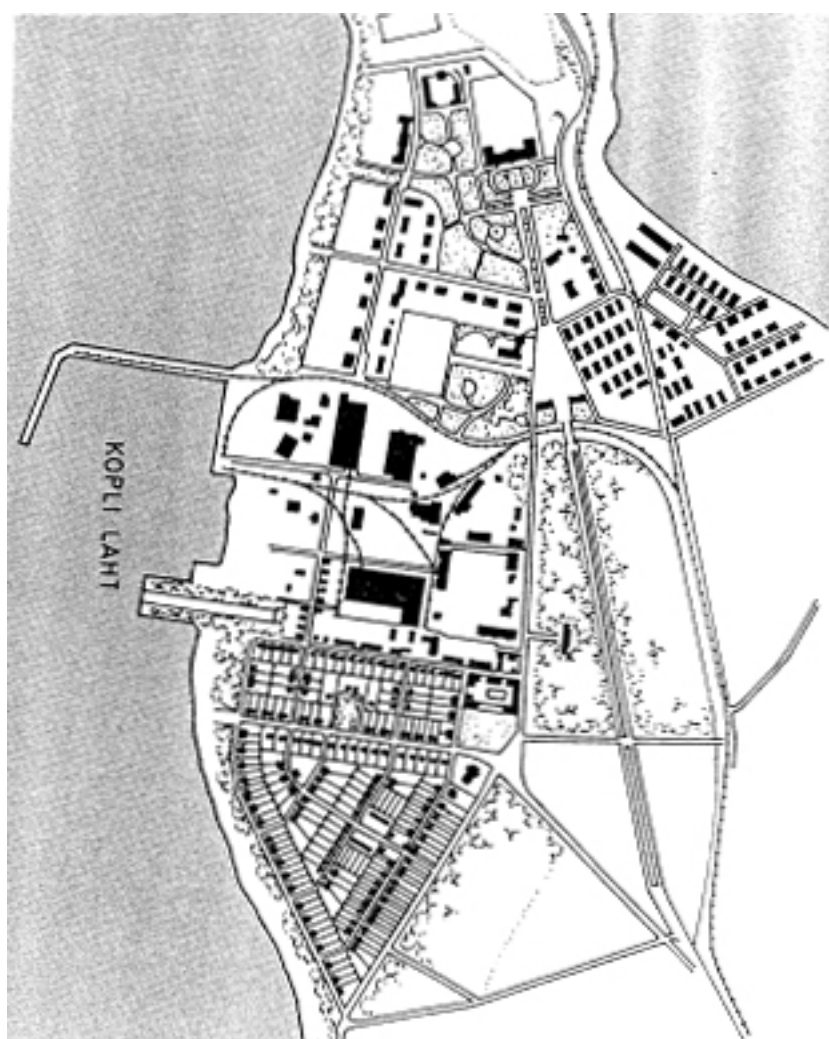
Joonis 4. Vene-Balti laevaehitustehase asula skeem Kopli poolsaarel. (Bruns, 1993, lk. 101)



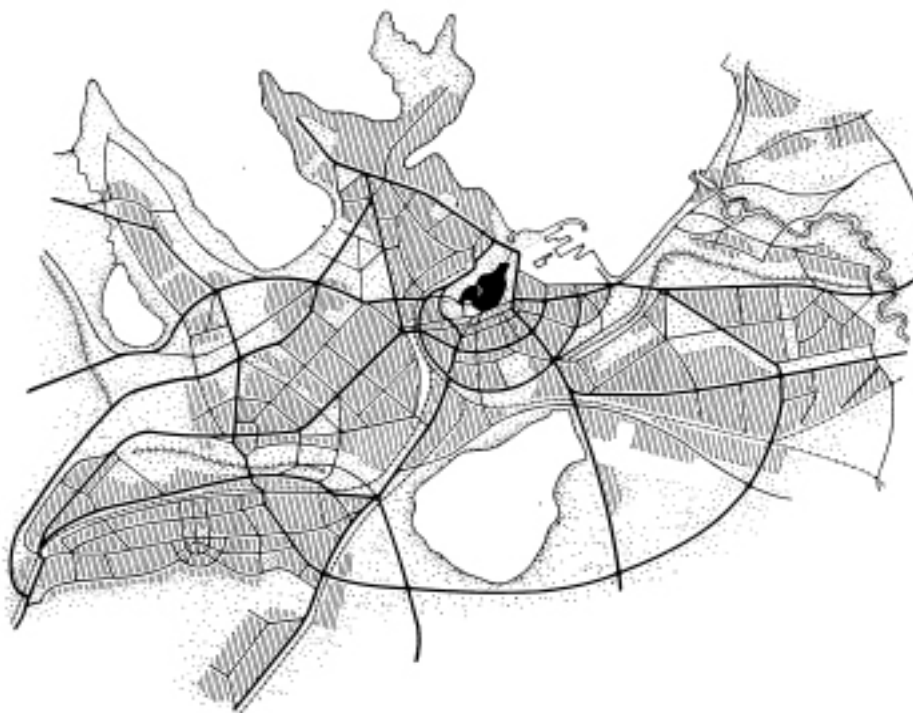
Joonis 5. Põhja-Tallinn E. Saarineni linnaplaanil.



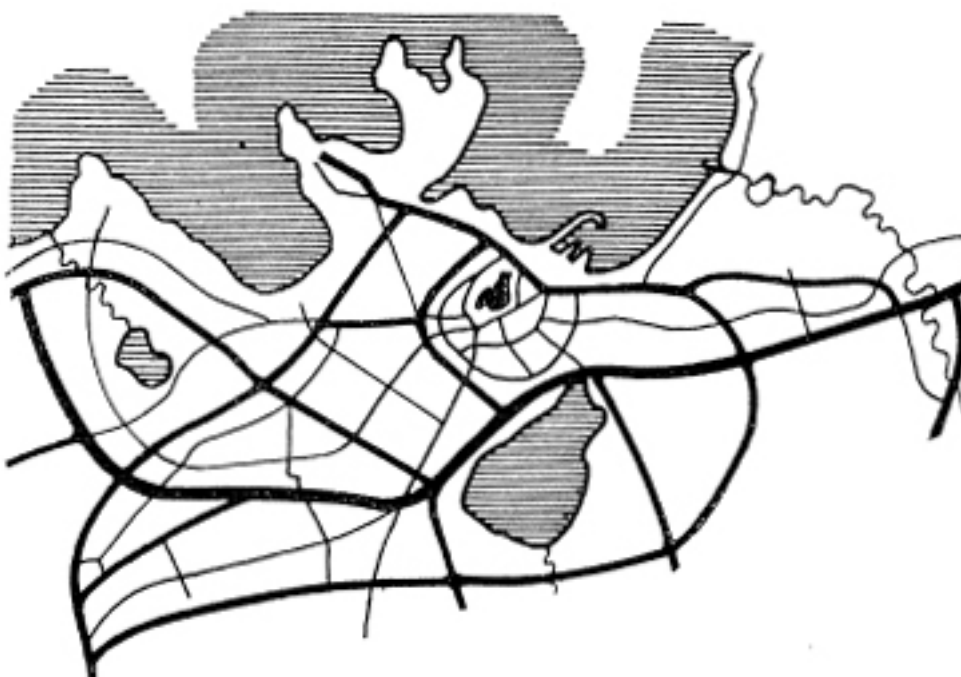
Joonis 6. Tallinna linna ehitusplaan. Tööstuspiirkondade eelkavand. Arh. A. Soans, 1925. (Bruns, 1993, lk 41)



Joonis 7. Uus-Kopli planeerimiskava. Arh. A. Loman, 1938. (Bruns, 1993, lk. 88)



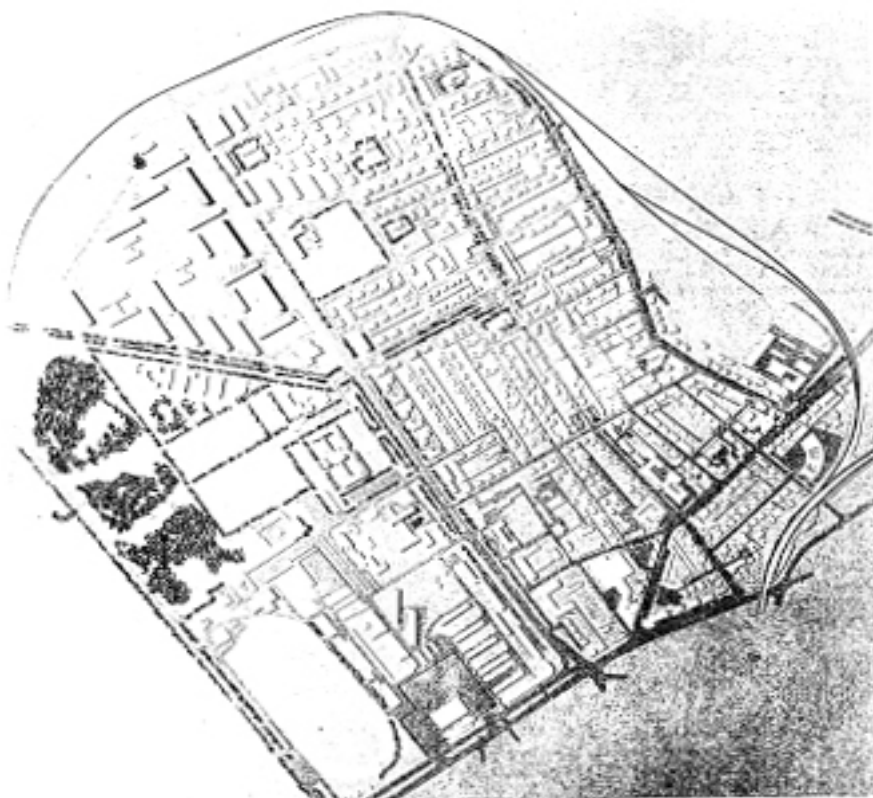
Joonis 8. Elupiirkondade perspektiivse paigutuse skeem. Projekti “Suur Tallinn” tehnilis-majanduslikud alused, 1961. (Bruns, 1993, lk.149)



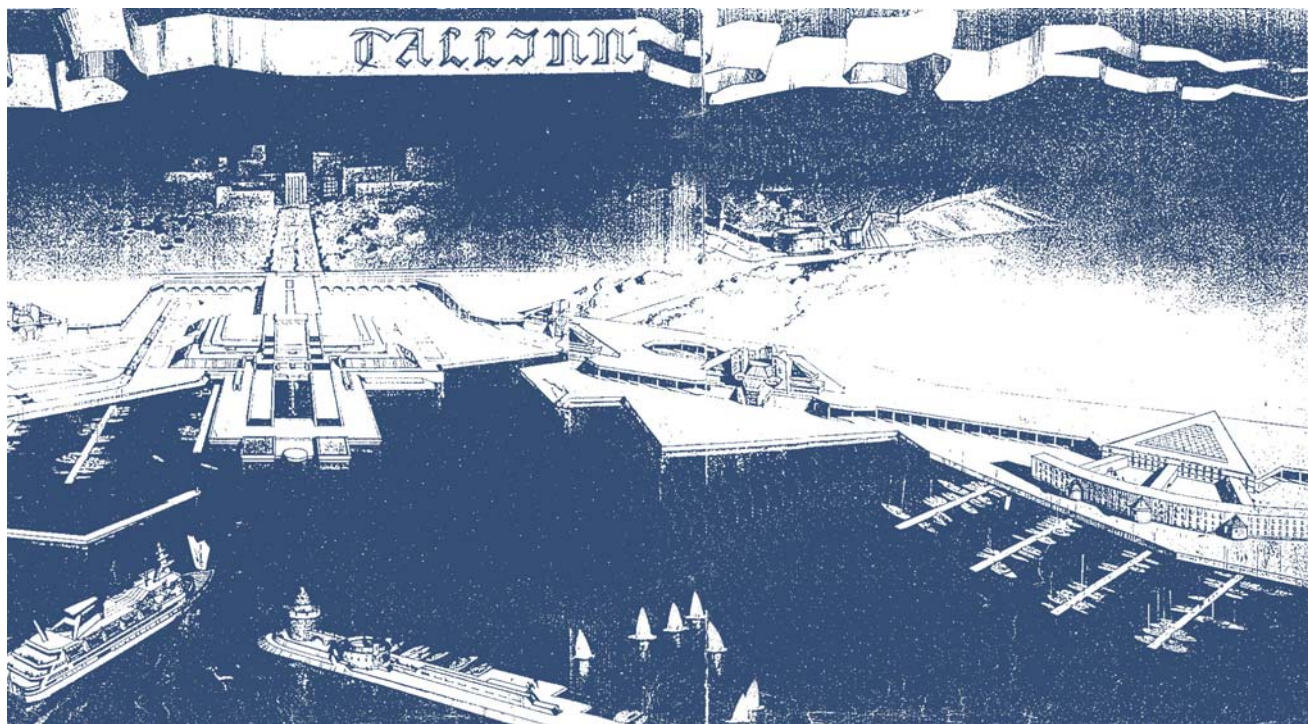
Joonis 9. Tallinna 1971. a. generaalplaani transpordisüsteemi skeem. (Bruns, 1993 lk. 151)



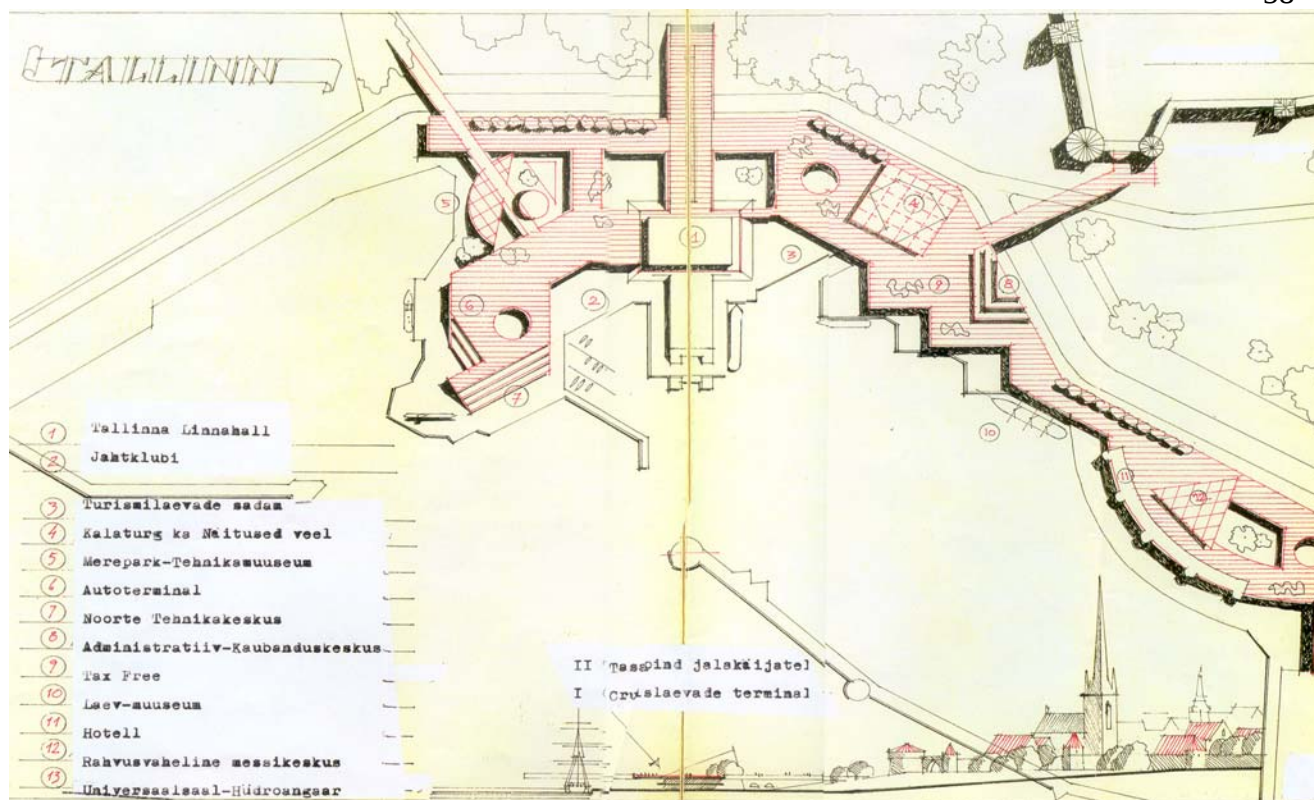
Joonis 10. Kalamaja elurajooni rekonstrueerimise projekt. 1986. a. Arhitektid I. Raud, R. Hansberg. Makett. (Bruns, 1993, lk. 182)



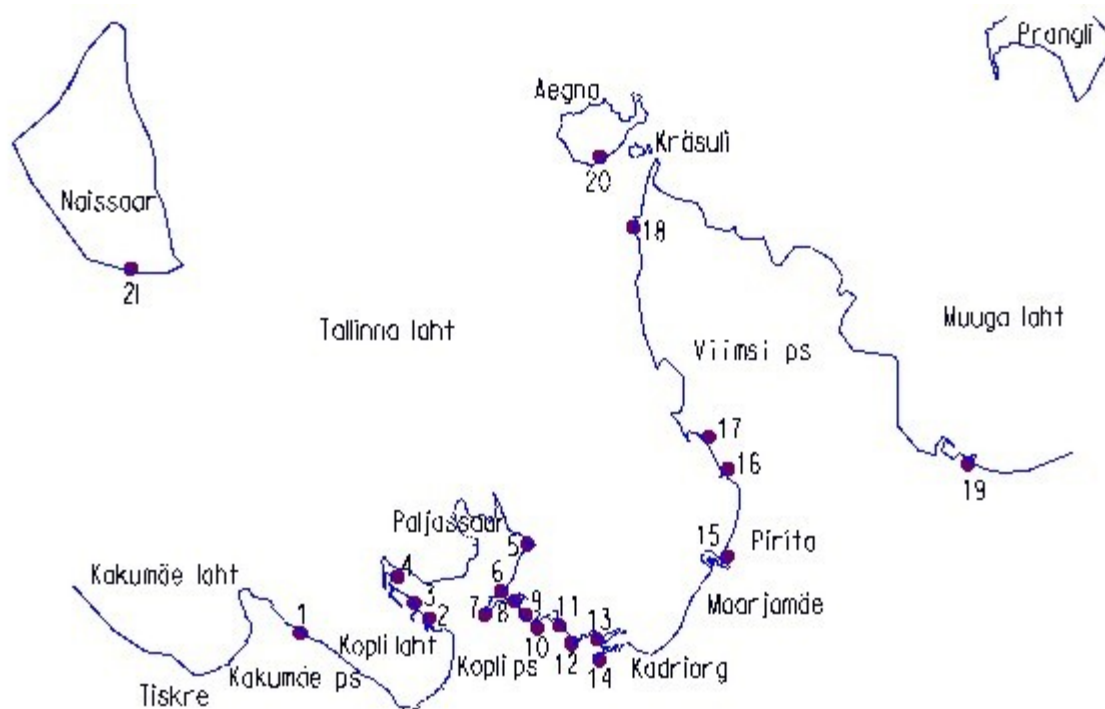
Joonis 11. Pelgulinna elurajooni uuenduskava, 1988.a. Arhitekt I. Raud. (Bruns. 1993, lk. 184)



Joonis 12. Tallinna Linnahallisadama üldvaade (eskiisprojekt 1990)



Joonis 13. Tallinna Linnahallisadama konkursiprojekt (üldplaan, 1999)



Joonis 14. Tallinna piirkonna sadamad (Levald, Valdmann)

- 1 - Kakumäe sadam. 2 - Meeruse sadam. 3 - Bekkeri sadam. 4 - Vene-Balti sadam.
 5 - Katariina kai. 6 - Paljassaare sadam. 7 - Lahesuu sadam. 8 - Hundipea sadam.
 9 - Miinisadam. 10 - Peetrisadam. 11 - Lennusadam. 12 - Kalasadam. 13 - Patareisadam.
 14 - Vanasadam. 15 - Pirita sadam. 16 - Merivälja kai. 17 - Miiduranna sadam.
 18 - Rohuneeme sadam. 19 - Muuga sadam. 20 - Aegna sadam. 21 - Naissaare sadam



Joonis 15. Elurajooni ja väikelaevade sadama makett. (Näitus Tallinna visioonikonverentsil 2006)



Joonis 16. Paljassaare sadama makett. (Näitus Tallinna visioonikonverentsil 2006)

Joonis 17. Ecobay Paljassaarel, stend. (Näitus Tallinna visioonikonverentsil

12. LISAD

LISA 1 TALLINNA PIIRKONNA SADAMATE, RAUDTEESÕLME JA MAISMAAÜHENDUTSTE ARENGUKAVA LÜHITUTVUSTUS	63
LISA 2. RAEKLUBI MÄRGUKIRI TALLINNA LINNAPEALE.....	66
LISA 3. MTÜ HOOLIV JÄTKUSUUTLIK TALLINN PÖÖRDUMINE	70
LISA 4. PÕHJA-TALLINNA DETAILPLANEERINGUID	73
LISA 5. TALLINNA RANNAALADE KASUTAMISE VÕIMALUSTE VÕRDLUSUURINGU KAVA	76

LISA 1 TALLINNA PIIRKONNA SADAMATE, RAUDTEESÕLME JA MAISMAAÜHENDUTSTE ARENGUKAVA LÜHITUTVUSTUS

1998. aastal valmis tollase Tallinna Linnavalitsuse tellimusel ETP Grupi korraldamisel uurimistöö "Tallinna piirkonna sadamate, raudteesõlme ja maismaaühenduste arengukava." Töö koostamisel osales ca 20 Eesti selle ala juhtivat spetsialisti. Töö valmis vähem kui aastaga. Töö täisaruanne koosneb luuest kaustast kogumahuga ca 600 lehekülge. Töö on kooskõlastatud kümne ametkonna ja asutusega. Uuringu lühikokkuvõtte hõlmab 50 lehekülge. Käesolevas lühitutvustuses antakse ülevaade peamistest saavutatud tulemustest.

Vastavalt Tallinna Linnavalitsuse poolt kinnitatud ning Teede- ja Sideministeeriumi poolt kooskõlastatud lähteülesandele oli uurimistöö eesmärk:

välja töötada kava sadamamajanduse edendamiseks Tallinna piirkonnas ning lahendada koostamisjärgus oleva Tallinna üldplaneeringu jaoks linna raudteesõlme ja sadamate maismaaühenduste (raud- ja autoteede) arenguvajadusi kajastav kontseptuaalne skeem.

Uurimistöö objektiks olid:

kõik Tallinna piirkonnas tegutsevad sadamad ja perspektiivsed sadamakohad, Tallinna raudteesõlm ja sadamate maismaaühendused, kaasa arvatud nende arendamiseks vajalikud maaalad ja teedekoridorid Harjumaal.

Uurimistöö tingimusena oli ülesandes märgitud:

sadamate arengut tuleb arvestada Tallinna teede ja transpordi infrastruktuuri arengu planeerimisel ning selleks vajalike maa-alade reserveerimisel.

Tallinn on sajandite jooksul kujunenud Eesti majandus- ja kultuurielu keskuseks just tänu oma sadamatele. Ka tänapäeval on Tallinn sadamalinn, kus transiitvedude ja mereteel toimuva turismi kaudu kujuneb umbes 30% Eesti Vabariigi koguproduktist. Töö tellimise põhjuseks oli asjaolu, et linna planeerimisel, mida on seni teostanud peamiselt maismaale orienteeritud arhitektid ja regionaalplaneerijad, pole viimastel aegadel sadamate vajadusi piisavalt arvestatud. Selle tulemusel on tekkinud transpordiskeemides ja sadamate vajalike infrastruktuuride arendamisel rida põhimõttelisi probleeme ja vastuolusid, mida saab lahendada vaid linna pikaajaliste, sadamaid arvestavate komplekssete arenguplaanide koostamise, kinnitamise ja täitmise teel. Uurimistöö ülesandeks oli alusandmete saamine selliste arenguplaanide koostamiseks.

Töö teostas selleks moodustatud kõigi antud teemaga seotud alade asjatundjatest koostatud 18-liikmeline töögrupp. Kaasatud olid Eesti kogenenumad, paljudes varasemates analoogsetes uuringutes ja projektides osalenud teadlased ja projekteerijad Tallinna Tehnikaülikoolist, Eesti Logistika Instituudist, OÜ-st Eesti Geoloogiakeskus, pea kõik Eesti sadamad projekteerinud organisatsioonist GT Projekt, Eesti Mereakadeemiast ja mujalt, nende hulgas kolm teaduste doktorit ning neli teaduste kandidaati ja magistrit (vt. töö teostajate nimekiri Lühikokkuvõttes). Töö üldkorraldajaks oli AS ETP Grupp (endine Eesti Tööstusprojekt).

Vastavalt ülesandele on töös:

- esitatud ülevaade kaubakogustest ja reisijate arvust, mis läbivad Tallinna piirkonna sadamaid ja raudteesõlme ning nende prognoos aastani 2010;
- antud ülevaade Tallinna piirkonna sadamatest, nende tehnilisest seisukorrast, kasutamisest, konkurentsivõimest ja arenguvõimalustest ning tehtud ettepanekud sadamate arendamiseks ja moderniseerimiseks, sealhulgas mereväe kaldabaasi suuruse ja asukoha valiku kohta;
- kirjeldatud Tallinna raudteesõlme rajatisi ja nende seisukorda ning teede ja tänavate võrku ning on analüüsitud nende vastavust linna sadamamajanduse arendamise vajadustele;

- välja töötatud meetmed linna sadamamajanduse, raudteesõlme ja sadamate maismaaühenduste (teede ja tänavate) koordineeritud arendamiseks ning on määratud vajalike maismaaühenduste trassid ja põhiparameetrid;
- antud ülevaade sadamate infrastruktuuri olukorrast ja vastavusest vajadustele ning tehtud ettepanek seda probleemi põhjalikumalt uurida;
- esitatud sadamate arendamise keskkonnakaitse probleemid;
- toodud ülevaade Tallinna piirkonna sadamate omandisuhete olukorrast ja probleemidest ning tehtud ettepanekud omandisuhete korrastamiseks;
- esitatud ettepanekud sadamamajanduse omandisuheteid reguleerivate õigusaktide täiendamiseks;
- hinnatud kulusid, mis on vajalikud Tallinna sadamaga seotud transpordisüsteemi ja infrastruktuuri arendamiseks Eestis 1998-2002. aastatel.
- esitatud meetodilised alused sadamate arengukava majanduslikult optimaalse variandi leidmiseks.

Töös on silmas peetud põhimõtet, et Tallinna sadamate, raudteede ja tänavate arengut tuleb kavandada nii, et ühelt poolt oleksid tagatud võimalikult soodsad tingimused sadamate ja muude ettevõtete tegevuseks, ning teiselt poolt, et selle tagajärjel ei tekiks ületamatuid linnaehituslikke ja keskkonnaprobleeme ega saaks kahjustatud muude ettevõtete tegevus ja linnaelanike elutingimused. Arenguplaani majanduslikult optimaalse variandi valikuks on vaja arvesse võtta peale sadamate endi huvide ka Tallinna linna ja Eesti majanduse seisukohti. Selliste arengukavade koostamine ja teostamine on võimalik vaid kõigi osapoolte huvide kokkusobitamise teel. See on eeskätt Tallinna Linnavalitsuse ülesanne ning sellest tuleneb ettepanek suurendada ta osatähtsust sadamate omanikuna.

Sadamate arenguproгноosis on nende otstarve põhiliselt säilitatud. Otstarbe muutmiseks on tehtud järgmised ettepanekud:

- **Bekkeri sadam** kujundada tulevikus militaarsadamaks. Sõjalaevastiku ümberpaigutamine Bekkeri sadamasse on soodne nii riigikaitse kaalutlustel kui majanduslikust ja keskkonnakaitse seisukohast.
- Vanalinna vahetus läheduses paiknevat **Miinisadamat** arendada turismisadamana.
- Piirata **Paldiski Põhjasadamat** keskkonnakaitse kaalutlustel majandustegevust, eriti kütuse- ja kemikaalide vedu.

Raudteesõlme arendamisel on tähtsamate objektidena ette nähtud

- Rajada Saue- Männiku vaheline ühendustee.
- Likvideerida kümme juurdesõiduteed.
- Rajada viis eritasandilist raudtee ja tänavate lõikumiskohta.

Teede ja tänavate osas on esmatähtsa objektina tehtud ettepanek rajada Sitsi liiklussõlm ja automagistraal, mis ulatuks Kopli sadamatest Vanalinna sadamani ja sealt edasi linnaväliste magistraalideni. On ette nähtud ehitada või rekonstrueerida 10 magistraaltänavat või nende lõiku ja ehitada 13 eritasandilist ristmikku.

Keskkonnakaitse alal on antud soovitusel olulisemate keskkonnakahjustuste, eeskätt Tallinna põhjaveevaru reostumise vältimiseks sadamarajatiste ehitamisel ja naftasadamate kasutamisel, eriti Kopli ja Tallinna lahes.

Omandi osas on soovitatud anda enamus Tallinna sadamaid munitsipaalomandusse.

Õigusaktide osas oli soovitatud:

- Muuta Eesti Vabariigi maksuseadust nii, et kohalikud omavalitsused saaksid oma kasutusse ka osa ettevõtte tulumaksust.
- Muuta Eesti Vabariigi asjaõiguse seadust nii, et veekogude, sealhulgas sadamate akvatooriumide arvestus kinnisasjana toimuks nende põhja kaudu.

Kirjeldatav uurimistöö, mis lähtus Eesti merenduse ja Tallinna sadamate vajadustest ja arenguperspektiividest lähtuv ning pidi neid siduma Tallinna üldplaneeringuga, oli sellisena esmakordne ja pidi valmima väga lühikese ajaga - poole aastaga. Töö käigus selgusid mitmed

täiendavat läbitöötamist vajavad probleemid, mis uurimistöö ülesandes ei kajastunud või mida muude asjaolude tõttu piisavalt ei uuritud. Need on järgmised:

- Sadamate vajalik infrastruktuur on oluliselt ulatuslikum, kui seda arvatakse ning siin toimuv tööde maht suurem kui sadamatel endil. Sellega seonduvad probleemid vajavad eraldi uurimist.
- Pakutud lahendused omandi ja maksusüsteemi osas vajavad juriidiliste ja poliitiliste küsimuste läbitöötamist ja ettevalmistamist.
- Optimaalse arenguvariandi leidmiseks oli ette nähtud variantide linnamajanduslik, ökoloogiline, sotsiaalne ja majanduslik võrdlemine, kuid sadamate arengu sotsiaalseid ja majanduslikke küsimusi ning arenguplaani optimeerimist on võimalik asuda käsitlema alles pärast seda, kui tehnilised probleemid ja arengukavade variandid on piisavalt läbi töötatud.
- Sadamate arengukava koostamine peab toimuma dialoogi vormis tellijaga ja sadamatega kuni kõiki osapooli rahuldavate lahenduste leidmiseni. Käesoleva töö kohta on tehtud rida asjalikke märkusi ja ettepanekuid, kuid nende arvessevõtmiseks pole enam kui kahe aasta jooksul võimalust leitud. Siit tuleneb

uurimistöö jätkamise vajadus.

Uurimistöö teostamisel kujunes vajalike erialade tippteadlastest ja -projekteerijatest meeskond, kes on probleemiga värskest kursis. Selleks, et Tallinna probleeme üldplaneerimise jaoks otstarbekalt lahendada, on sellel meeskonnal vaja uurimistööd jätkata ja arendada seda kõiki osapooli rahuldavate lahenduste leidmiseni.

Pidades silmas Tallinna sadamate suurt tähtsust Eesti riigi jaoks peaks rahalisi vahendeid uurimistöö jätkamiseks eraldama peale Tallinna Linnavalitsuse ka Vabariigi Valitsus.

Vahepeal on nimetatud töö tulemustega konkureerivatele asjatundmatutele lahendustele kulutatud palju aega ja raha. Siiski on praegune Tallinna Linnavalitsus asunud realiseerima eelpoolkirjeldatud töö tähtsamaid ettepanekuid, eeskätt on võtnud enda omandisse Paljassaare sadama ja kavandab töötlemispiirkonna rajamist Paljassaare sadama lähiste. Militaarsadama üleviimist Miinisadamast mujale kavandab ka teatavasti Kaitseministeerium. Seoses sellega on jälle aktuaalseks muutunud kirjeldatud töö jätkamine, et kavandada lahendused ka seni käsitlemata linna ja sadamate probleemidele.

Sellise töö tegemiseks ei ole Eestis niipalju eriteadlasi, et nendest võiks moodustuda mitu omavahel konkureerivat rühma. Rakendada tuleks eeskätt neid spetsialiste, kes tööd on alustanud ja hankinud selle teostamiseks vajaliku algmaterjali. Seetõttu peaks konkurss töö teostamiseks toimuma piiratud läbirääkimiste teel

2001

Heino Levald

LISA 2. RAEKLUBI MÄRGUKIRI TALLINNA LINNAPEALE

TALLINN - MERELINN

Saateks

Raeklubi loodi 1992. aastal tollase linnapea Jaak Tamme initsiatiivil. Ta oli ka klubi esimene esimees. Klubi eesmärk on linnapea ja linnavalitsuse nõustamine Tallinna probleemide lahendamise ja linna arengu küsimustes, pidades silmas protsesside kompleksuse ja arengu järjepidevuse põhimõtteid. Klubi liikmeskonna moodustasid Tallinna arengust huvitatud asjatundlikud, end varasemas töös Tallinna patriootidena näidanud inimesed, eesotsas varasemate linnapeadega. Üheskoos moodustavad klubi liikmed kaaluka ekspertide grupi mistahes linna elu ja arengu küsimustes.

26. novembril 2001.a. toimus Tallinna Raeklubi järjekordne koosolek. Sellel arutati Tallinna kui merelinna probleeme. Ettekande tegi Eesti Mereturismi Assotsiatsiooni president Sulev Roosma. Ettekannet täiendasid ja arutelul võtsid sõna kümnekond raeklubi liiget. Käesolev märgukiri on koostatud sel koosolekul tehtud ettekande ning selle täienduste ja arutelu alusel.

Sadamad ja Tallinn

Tallinn on ajalooliselt kujunenud selliseks linnaks, nagu ta on, tänu sadamatele. Sadamate roll linna elus ja arengus oli ja on suur. Kuni neljakümnendate aastateni olid Tallinna sadamad linna omand, milline omandivorm on iseloomulik ka teistele Hansalinnadele. Hiljem sadamad riigistati.

Pärast Eesti taasiseseisvumist on Tallinna ja ümbruse sadamate käive mitmekordistunud. Lisandunud on suuremahuline reisiliiklus ja naftaproduktide väljavedu. Välja on arenenud merendust teenindav infrastruktuur - laevade varustamine ja teenindamine, kaupade agenteerimine, ümberlaadimine ja kauba väärindamine, tolli- ja laomajandus, jne.

Erinevalt eelmisest Eesti iseseisvusperioodist, on suuremad Tallinna sadamad nüüd riigi omand, osa sadamatest on erastatud. Sadamaid on laiendatud ja ümber ehitatud, mitme sadama varasem otstarve on muutunud. See tegevus jätkub ja mõnes sadamas on ümberehitused alles kavandamisel.

Koos sadamate laiendamise ja ümberehitamisega tuleks läbimõeldult arendada ka sadamate ligipääsu- ja ühendusteid. Täna jääb see sadamate arengust kaugelt maha. Ning seda linnas, kus elab ligi pool miljonit inimest, kus toimub valdav osa Eesti majandustegevusest ja kultuurielust ning mis on Eesti Vabariigi pealinn. UNESCO poolt tunnustatud kultuuripärandit valdava linnana peab Tallinn olema edukaks edasiseks arenguks olema turistidele ka mere poolt võimalikult atraktiivne. Tallinna vanalinna lähedane Kalamaja rand pakub selleks rikkalikke võimalusi. Neid ei ole sadamate arendamise kavandamisel arvestatud.

Tallinna linna ja temaga seotud sadamate tulevase eduka ühisarengu tagamiseks, on hädavajalik kavandada nende tihedat koostööd.

Sadamate ja maismaatranspordi arengukava ja probleemid

Sadamad ja teed on kallid ja kauakestvad ning mõjutavad oluliselt linnakeskkonda. Seetõttu on vead nende arendamisel liiga mõjukad, et kogu kompleksi võiks lasta kujuneda isearenemise teel. Viimasest tuleneb, et Tallinn vajab sadamate ja sadamatevaheliste teede ning sadamaid teenindava infrastruktuuri ühtset arengukava.

Tallinna arengukava koostamise esimese etapina tellis Tallinna Linnavalitsus 1997. aastal uurimistöö "Tallinna piirkonna sadamate, raudteesõlme ja sadamate maismaaühenduste arengukava". Töö teostas uurimisgrupp, kuhu oli kaasatud, enam kui 15 parimat selle ala teadlast ja spetsialisti Tallinna Tehnikaülikoolist, Tallinna Tehnika Kõrgkoolist, Eesti Mereakadeemiast, AS

GT Projektist, Eesti Geoloogiakeskusest, AS Eesti Mereagentuurist ja mujalt. Töö korraldaja oli vastava konkursi võitnud AS ETP Grupp (endine Tööstusprojekt).

Uurimistöö peamisteks eesmärkideks oli sadamate ja nende maismaaühenduste arengut kõige enam mõjutavate tegurite väljaselgitamine ja analüüs ning sellest tulenevad lähtekohad Tallinna üldplaneeringu koostamiseks. Tulenevalt Tallinna osast Eesti merenduses, hõlmas töö sisuliselt kogu Eesti transiidi ja meretranspordi probleemistikku. Selline Eesti merenduse ja Tallinna piirkonna vajadustest ja arengust lähtuv uurimistöö oli esmakordne. Pikemas perspektiivis oli eesmärgiks koguda piisavalt lähteandmeid hindamaks arengukava rakendumist ja vajalikke korrekture tulevikus.

Töö esitati Tallinna Linnavalitsusele 1998. aasta keskel. Töös oli kokku võetud ja esitatud kogu varasem ja uus sadamaid ja sadamatevahelisi ühendusteid käsitlev vajalik informatsioon. Esile olid toodud kõige teravamad lahendust nõudvad sadamate ja sadamate vaheliste ühenduste arengu majanduslikud, ökoloogilised, juriidilised ja sotsiaalsed probleemid. Edasiseks kaalumiseks olid välja pakutud linna seisukohast otstarbekaimad lahendused sadamate spetsialiseerimiseks ja arendamiseks.

Leiti, et suurimateks keskkonnaprobleemideks on naftaproduktide väljavedu Vene-Balti ja Miiduranna sadamate kaudu. Põhjusteks - riskid ja keskkonnamõjutused naftaproduktide veol Vene-Balti sadamasse läbi kesklinna ja elamurajoonide ning mõlema sadama puhul Tallinna põhjavete reostumise oht kaudu mahutite või laeva avarii korral Tallinna lahes. Tallinna põhjavee dünaamiline tase on praegu umbes 30 m allpool merepinda. Põhjavett kaitseb sooldumise ja reostumise eest mere poolt merre ulatuvate mattunud ürgorgude vaid põhjamudaga paakunud liivakiht. Sügavale ulatuvad süvendus- ja vesiehitustööd võivad seda vigastada ning avada soolasele ja reostunud veele pääsu põhjavette. Osa Kopli poolsaare puurkaevusid on juba sooldunud ja rivist väljas.

Leiti, et keskkonna säästmiseks ja kodanikukaitse tagamiseks on otstarbekas nafta- ja muude kaubavoogude vähendamine läbi Tallinna kesklinna ning nende suunamine muudesse sadamatesse (Muuga, Paldiski vm). Tallinna perspektiiv on areneda peamiselt reisi- ja turismisadamaks. Kaubasadamaks ja sellega liituvaks jaotuskeskuseks võiks Tallinnas areneda teatud tingimustel vaid Paljassaare sadam, kuid selleks on vaja lahendada Sitsi liiklussõlm ja luua veoautodele uus väljapääs linnavälistele magistraalidele.

Pakuti reisisadamate tsooni laiendamist Kalasadama ja Lennusadama arvel ning võimalust sealne Kalamaja rand kujundada kahetasandilisena, kus all paikneks sadama infrastruktuur ning raskeveokite teed ja tänavad, ülal teenindus- kultuuri- ja muud atraktiivsed madalehitused ning reisijate liikumisvood.

Riigikaitsega seotud sadamad peaksid autorite arvates paiknema ühes tsoonis, Kopli poolsaarel praeguse piirivalvesadama naabruses asuvas Bekkeri sadamas ja osaliselt Vene-Balti sadama alal. Koht on praegusest parem strateegiliselt ning sadamaga ei kaasne Koplisse ebasoovitavalt suuri transpordivoogusid. Strateegiliselt veelgi otstarbekam oleks riigikaitsega seotud laevade sadama viimine Tallinnast välja.

Vabanev Miinisadam võiks teiste reisisadamate läheduses leida parema kasutuse reisi- ja harrastusmeresõitjate sadamana.

Töö käigus korraldati mitmeid nõupidamisi, millistel esitati ja arutati kujunevaid seisukohti asjastuvalistatud organisatsioonide esindajatega. Töö kooskõlastati kümne ametkonnaga. Töö tulemusi tutvustati Põhja-Tallinna halduskogu, Tallinna Linnavolikogu ja Linnavalitsuse töökoosolekutel. Nendel anti tööle positiivne hinnang. Küll aga oli vastuseisu ja kriitikat firmade poolt, kelle huve töö puudutas.

Töö jätkamise vajadus ja võimalus

Tegelikult kujutas tehtud töö endast vaid vajaliku uuringu esimest etappi, sest andis küll ülevaate asjadest ja kavandas põhimõttelisi suundi, kuid selgusid ka mitmed täiendavad asjaolud ning sellise lühikese ajaga oli nende väljaselgitamine, konkreetsete võrdlusarvutuste tegemine ja arvessevõtt ettepanekute kujundamisel võimatu. Uudsetena kerkisid üles ja on muutunud viimasel

ajal eriti aktuaalseks kodanikukaitse tagamise probleemid. Alles arengukava täpsemal läbitöötamisel ja optimeerimisel ning kõigilt huvilistelt märkuste ja ettepanekute saamise ja arvestamise tulemusel oleks selgunud tegelikult vajalike muudatuste ulatus ja ajakava. Kõigi tekkinud küsimustele polnud võimalik nii lühikese aja vältel ja korraga lahendusi välja pakkuda, sest linnaplaneerimise ja tehnilise arengu probleemid vajavad kõigi asjaosaliste seisukohtade arvesse võtmiseks etapiviisilist käsitlust.

Tollase Linnavalitsusega oli kokkulepe tõstatatud probleemide põhjalikumaks läbitöötamiseks, arenguplaani majanduslikuks optimeerimiseks ja sellest tulenevalt ettepanekute täpsustamiseks, arvestades tehtud ja tehtavaid märkusi. Tegelikult seda ei toimunud ja töö katkestati. Vahepeal toimunud erapoolikud konkursid ja mitmed jõulised ettevõtmised eiravad nii tõstatatud probleeme kui tehtud ettepanekuid ning lähevad kohati risti vastu töö käigus selgunud põhimõtetega, milliseid tuleks linna kui transpordikompleksi ja terviku otstarbeka arengu huvides järgida. Sellised sammud asetavad Tallinna edasise majanduslikult ja sotsiaalselt optimaalse arendamise otsesse ohtu. Kogutud materjal aegub ning linna sadamate, transpordi ning nendega seotud planeerimise majanduslikku ja ökoloogilisse ummikusse viiv stiihiline isearenemine jätkub.

Uurimistöö teostamisel kujunes selle alal teadlastest ja spetsialistidest meeskond, kes on probleemide ja informatsiooniga värskest tuttavad. Sadamad ja muud transpordi infrastruktuuri objektid on väga kallid ehitused. Nende suhtes praegu langetatavad otsused määravad aastakümneteks olulise linna arengu tähtsaimad parameetrid, linna ilme ja siin valitseva elukvaliteedi. Paljud uurimistöös tõstatatud juriidilised, majanduslikud ja sotsiaalsed probleemid vajavad kiireid lahendusi ja nende leidmiseks vajalikke uuringuid. Selliste uuringute korraldamise on nüüd võtnud enda missiooniks Eesti Mereakadeemia.

Soovitus

Seoses eelpooltooduga soovitab Raeklubi eestseisus läbi viia ümarlaud Linnavalitsuse, Mereakadeemia esindajate ja nimetatud uuringu autorite esindajate osalusel, kus käsitleda järgmisi küsimusi:

- Tallinna sadamate arengu ja transpordi korralduse alal edasiste uuringute läbiviimise vajadus ja võimalused;
- mere- ja transporditeadlaste kaasamise vajadus nõustajatena Tallinna mereäärsete alade planeerimisel;
- reisiliikluse ja mereturismi laiendamiseks vajalike sadamaalade tsoneerimine.

Ivar Kallion
Raeklubi asepresident

Märgukirja koostas: Heino Levald
Eesti Mereakadeemia professor
Tehnikakandidaat, majandusdoktor

PS.

Uurimistöö "Tallinna piirkonna sadamate, raudteesõlme ja sadamate maismaaühenduste arengukava" koostanud töögrupi koosseisus olid:

Enno Lend - Tallinna Tehnikakõrgkool, prorektor
Aare Uustalu - Tallinna Tehnikaülikool, professor
Sulev Roosma - Eesti Mereturismi Assotsiatsioon, president
Heino Levald - Eesti Mereakadeemia, professor
Ain Eidast - Eesti Mereakadeemia, teadusprorektor
Karl Nõmme AS ETP projektijuht
Ilmar Pihlak - Tallinna Tehnikaülikool, professor
Tiit Metsvahi - Tallinna Tehnikaülikool, teadur

Valev Reinhold - Eesti Logistika projekteerimise Instituut, projektijuht
Jüri Kask - OÜ Eesti Geoloogiakeskus, juhtivgeoloog
Valter Petersell - OÜ Eesti Geoloogiakeskus, juhtivgeoloog
Heldor Välja - GT Projekt, peaspetsialist

16. 12. 2001.

LISA 3. MTÜ HOOLIV JÄTKUSUUTLIK TALLINN PÖÖRDUMINE

Pr. Maret Maripuu
Tallinna Linnavolikogu esimees

Hr. Edgar Savisaar
Tallinna linnapea.

Hr. Meelis Atonen
Majandusminister

Hr. Juhan Parts
Peaminister

Hr. Villu Reiljan
Keskkonnaminister

Hr. Orm Valtson
Harju maavanem.

Tallinna rannaala ja sadamad.

Hiljuti toimus Tallinna Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala üldplaneeringu avalik tutvustamine ja arutelu. Selle käigus selgusid järgmised asjaolud:

1. Üldplaneeringus ei ole piisavalt arvestatud sadamate tegevusalade sobivust ja lubatavust praegustes asukohtades ning on käsitlemata sadamate ümberprofileerimise vajadus kodanike ja riigi ohutuse ning linna ja riigi perspektiivse majandusliku arengu huvides.
2. Üldplaneeringus ei ole piisavalt arvestatud sadamate ja sadamatevaheliste ühenduste potentsiaalset arengut. Ei ole kavandatud ümberprofileeritud sadamate teenindamiseks vajalikke teid ja rajatisi ega ole hinnatud neid majanduslikke kahjusid, milliseid selline planeerimine kaasa toob.

Tallinna linna administratiivpiires asub 13 sadamat. Veel mõne aasta eest kuulus neist 12 riigile. Meritsi toimuvatest Eesti kaubavedudest üle 90% ja reisijatevedudest üle 95% toimub Tallinnas asuvate sadamate kaudu. Kaubaveod koormavad oluliselt linna tänavatevõrku ja raudteid. Osa linna läbivaid veoseid on äärmiselt ohtlikud. Seoses Tallinna vanalinna arvamiseega UNESCO poolt maailma kultuuripärandi nimistusse on lähiaastatel võimalik oluliselt suurendada Tallinna külastavate turismilaevade voogu ja suurendada sellest tulenevat majanduslikku tulu. Selleks on vaja sadamad ja teedevõrk ette valmistada, kuid riik ei ole sadamate tegevust piisavalt korraldanud ja koordineerinud. Vanalinna vahetus läheduses asuvaid sadamaid kasutatakse ja arendatakse nende tulevast perspektiivi arvestades ebaotstarbekalt, nende maid erastatakse, siia kavandatakse elamuehitust jm. Sadamate stiihilise arengu tagajärgede all kannatab linn ja selle elanikud ning linnavalitsusel puudub võimalus linna arengut otstarbekalt planeerida. Vaatamata enam kui 10-le linnavõimude taotlusele ei ole riik teinud midagi sadamate tegevuse korraldamiseks arvestades linna huve, kuid ei ole ka andnud sadamaid linna omandusse ja korraldusse.

Linna arengukava koostamise alusmaterjali saamiseks tellis linnavalitsus 1997. aastal uuringu "Tallinna piirkonna sadamate, raudteesõlme ja sadamate maismaaühenduste arengukava". Kuna Majandusministeerium loobus osalemast selle töö tellimisel, jäid vaatluse alt välja mitmed riigi

valdkonda ulatuvad logistilised lülid, sealhulgas raudtee areng väljaspool Tallinna, lennuühenduse areng jm. Siiski hõlmati uuringuga ka Muuga ja Paldiski sadamad.

Töö esimene etapp valmis 1998. aastal. Selle käigus loodi ülevaade sadamate ja sadamatevaheliste ühenduste olukorrast ja probleemidest ning kavandati ettepanekud sadamate spetsialiseerimiseks ja ühenduste arendamiseks, arvestades ühelt poolt linna ja riigi huve, sealhulgas linnakodanike ohutuse ja keskkonnakaitse nõudeid, ning teiselt poolt eraomanike huve. Töö alusel pidanuks toimuma konstruktiivne arutelu ja ettepanekute arendus mõistliku kompromissi saavutamiseks riigi, linna ja eraomanike vahel. Selle kompromissi saavutamine olnuks töö teise etapi teema ning tulemuseks oleks olnud igati pädev alusmaterjal linna arengukava koostamiseks. Riigi osalus oli sellise kompromissi saavutamiseks hädavajalik, kuid vaatamata linnavalitsuse korduvatele pöördumistele loobus riik (Majandusministeerium) otsustavalt ja põhimõtteliselt ka 1998. ja 1999. aastal selles töös osalemast ja talle kuuluvates sadamates toimuvasse sekkumast ning leidis, et linn peab tema territooriumil tekkivad probleemid ise lahendama. Ning loomulikult olid töö jätkamise ja igasuguse reguleerimise vastu nii rannaaladel kui sadamates tegutsevad eraomanikud, kelle huve linna ja riigi huvid riivasid või võisid riivata. Kuna selleks ajaks oli ka linnavõim mitu korda vahetunud, siisseda tööd ei jätkatud ei siis ega tänini. Linna arengukavas, mis seejärel koostati ning 2003. aastal samas vaimus uuendati, on sadamate ja sadamatevaheliste ühenduste arendamise probleem sisuliselt käsitlemata.

Sellistes tingimustes jätkus sadamate linnast sõltumatu stiihiline areng, erastati Kalasadam ning tugevnes surve rannaäärsete alade täisehitamiseks. Toimusid rannaalade kavandamise arhitektuurikonkursid, mis ei käsitlenud peaaegu üldse sadamate arengu sisulisi ja perspektiivseid probleeme, vaid olid suunatud mereäärsete maade omanike ja kasutajate hetkehuvide rahuldamisele.

Praegu valmiv üldplaneering on riigi sellise tegevuse, õigemini tegevusetuse loogiline jätk. Vastuvõtmisel olev üldplaneering jätab sadamate arengu sisuliselt käsitlemata. Hoolimata paljude probleemide karjuvast teravusest ja aktuaalsusest ei andnud sadamate peamine omanik - riik - olukorra muutmiseks mitte mingisuguseid suuniseid peale kultuuriministeeriumi taotluste ehitada rannaalale ja sadamate lähistele ka kultuuriobjekte. Kuid sellest, milliseks kujunevad sadamad, sõltub suuresti ka sadamate lähedal asuvate alade kujundamine. Näiteks Kalamaja ala planeerimisel peaks ikka olema vahe sõltuvalt sellest, kas praeguse Miinisadama piirkonnas baseeruvad sõjalaevad, purjejahid või kruisilaevad. Nimelt just viimaste vastuvõtmiseks on see ala oma ainulaadsete kaldaäärsete sügavuste ja UNESCO kultuuriväärtuste nimistusse kuuluva Vanalinna läheduse tõttu kõige sobivam. Kuid see nõuab hoopis teistsugust sealse rannikuala planeerimist, kui sealsete sadamate praegune ebamäärane olukord. Lisaks muule on juba järgmise aasta 1. juulist jõustumas sadamate suhtes hoopis rangemad turvanõuded kui seni ja see tekitab sealsete alade planeerimise suhtes täiesti uued tingimused.

Tallinna sadamate ja magistraalide otstarbeka arengu võimaluste tagamiseks teeme ettepaneku viivitamatult peatada Tallinna rannaalade koostatud üldplaneeringu edasine menetlemine. Esmalt on vaja koostada Tallinna sadamate arengukava, mis paneks paika Tallinna ja Kopli lahe sadamate funktsioonid, mis oleksid kõige väiksemate keskkonnariskidega ning võimalikult vähe Tallinna transpordisüsteemi koormavad. Selle alusel saaks täiendada Tallinna arengukava osaga, mis käsitleb sadamaid ja nendest lähtuvaid ühendusteid ning selle alusel koostada uus Tallinna rannaala üldplaneering. Sealjuures on kõigil osalistel vaja arvestada, et Tallinna sadamate arendamine on strateegiline probleem ning selle koostamine tuleb tõsta riikliku arengukava tasemele.

Lugupidamisega

Eino Väärtnõu
MTÜ "Hooliv Jätkusuutlik Tallinn"
juhatuse esimees
Tallinn, Ädala 7-45
e-mail: eiro.vaaart@mail.ee
tel: 50 46346

Veebruar 2004

LISA 4. PÕHJA-TALLINNA DETAILPLANEERINGUID

Kehtestatud detailplaneeringud

Nimistu hõlmab vaid suuremaid kehtestatud üldplaneeringuid

1. Laevastiku tn. 3G kinnistu ja lähiala detailplaneering. Arhitektuuribüroo Maret Tääker. Tallinn, 2002. Ala (4,1 ha) paikneb Maleva tänava Telliskopli piirkonnas, endise saviangu lähedal. Sellel asuvad endise Keraamikatehase tootmishooned, mis ei ole kasutuses. Ala otstarve - äri- ja tootmismaa, osaliselt tootmise teenindamismaa.
2. Paljassaare tee 31,33 ja 35 kruntide ja lähiala detailplaneering. K-Projekt AS. Tallinn 2003. Ala (5,1 ha) oli varem RAS "Ookean" kasutuses ning selle endise peahoone vastas. Olemasolev hoonestus amortiseerunud. Alale on ette nähtud ehitada korterelamud, nende hulgas kodutute varjupaik. Majad peavad sobima lähedal asuva hoonestusega. Ette on nähtud ka ärimaa kaupluse tarbeks.
3. Paljassaare tee 41 kinnistu detailplaneering. Projektbüroo Talone AS. Tallinn, 2000. Ala (10,4 ha) paikneb Paljassaare sadama ja kanalisatsiooni puhastusjaama vahel, varem oli sõjaväeosa kasutuses, nüüd on omanikuks AS Annilo. . Tollivaba territoorium. Ala praegune ja tulevane otstarve – kaupade ümberlaadimine ja ladustamine. On ette nähtud ala jaotamine 12 krundiks, neist 10 – ärimaa, 1 – tootmismaa ja 1 – transpordimaa. Hoonestus – lao- ja büroohooned.
4. Paljassaare põik 14 . Planeeritav ala (107,51 ha) hõlmab Tallinna Veepuhastusjaama territooriumit. Lääne poolt piirab ala Kopli laht, ida poolt osaliselt hoonestatud äri- ja tootmismaad, sh. Paljassaare sadam, lõunast garaažiühistu ja elamupiirkonnad. Planeeringualast põhja pool asub Paljassaare linnuhoiuala (moodustatud Vabariigi Valitsuse 16.06. 2005. määrusega nr. 144. See ala on määratud ka Tallinna roheline võrgustiku tuumalaks ning seal asuvad mitmed muinsuskaitseobjektid, sealhulgas Katariina kai. Ala kontaktvöönd on kaetud algatatud detailplaneeringutega. Detailplaneeringuga jaotatakse Kinnistu Paljassaare põik kaheks krundiks. Üks neist jääb Tallinna Veepuhastusjaama kasutusse, teise otstarvet ei määrata. Edaspidi võib ka see olla jaotatud mitmeks krundiks. Maa-ala teisel poolel asub Magnum Medical AS prügihoidla ja kasutamata maa. Tema on ka detailplaneeringu tellija. Paljassaare Põik 14 kinnistu detailplaneering. Ruum ja Maastik OÜ. Tallinna, 2006.
5. Bekkeri sadama (Marati 4A , 7 ja 14) detailplaneering. ETP Grupp. Tallinna 2004. Bekkeri sadama detailplaneering (Marati 4A, 7 ja 14) Ala pindala 3,37 ha. algatati 20. nov. 2000. Tellija OÜ RasmusSon, täitja ETP Grupp. Põhja-Tallinna linnaosa märkis, et probleemseks võivad osutuda transpordi juurdepääs. Tallinna Transpordiamet kooskõlastas planeeringu märkusteta. Korteriühistu Kaluri 2 ei kooskõlastanud detailplaneeringut, kuna nende elukeskkond on sadama tegevusest häiritud. Mitmetel põhjustel ei kiitnud projekti heaks Harju Maavalitsus. Maavalitsuse heakskiit saavutati 23. märtsil 2005. Planeeritav ala asub endise tehase territooriumil ning on ajalooliselt välja kujunenud sadama – ja tööstuspiirkond. Ligipääs sadamale Kopli tänavalt toimub Marati tänava kaudu, kus elamuid ei ole. Klaasi tänav likvideeritakse. Bekkeri sadama juhtfunktsiooniks on kaubasadam, sadama ja Kopli tänava vahelise ala juhtfunktsiooniks on tööstusettevõtete ala, kus võivad olla laod, tööstus- ja teenindusettevõtted, elamud vaid erandjuhul. Detailplaneeringuga on moodustatud 16 krunti. Sadamale on moodustatud 12,5 ha suurune tootmismaa sihtotstarbeline krunt. Akvatooriumi suurus on 14 ha. Sadama kaubakäibeks on planeeritud 1,9 milj.t. aastas, millele lisanduvad ro-ro kaubad. On ette nähtud ka perspektiivne reisijatelaevade terminal kruisilaevade vastuvõtuks. Territooriumile tuleb raudteeharu, kuid naftavedu ei ole ette nähtud. Jääreostus on ette nähtud likvideerida. Sadama ühe kai äärne sügavus on 8 m, kolmel ülejäänul 6 m. Planeeringuga on ette nähtud olemasolevate

- sadamaehitiste rekonstrueerimine ning uute kaide ja kaldaehitiste rajamine kinniselt ja lahtiselt hoitavale üldkaubale, metsakaubale, konteinerkaubale ja ro-ro kaubale.
6. Maleva põik 3 ja selle lähiümbruse detailplaneering. AS Tondi üks. 2002. Kehtestatud 21. septembril 2006. Planeering hõlmab 12, 5 ha Kopli poolsaare põhjakaldal endise Sportlaevade Eksperimentaaltehase ümbruses. Tegemist on väljakujunenud tööstuspiirkonnaga, mille äärealadel asuvad elamud – Sepa tänava ääres enduised Vene-Balti tehase töölisasula elamud, Maleva tänava ääres ühiselamu tüüpi elamud, aneeme tänava ääres eramud. Planeeritavale alale nähakse ette ainult tööstusettevõtteid ja laod, võivad paikneda ka teenindusettevõtteid ja asutused, elamud vaid erandina. Endise tehase juurde nähakse ette võimalus rajada väikelaevade sadam.
 7. Kopli liinide ja lähiala detailplaneeringu eskiislahendust tutvustav avalik arutelu 30. mail 2006. (Protokoll detailplaneeringu nr. 1362 algatamise juurde). Ala koosneb ülemisest ja alumisest osast. Suurem osa planeeringualast kuulub Tallinna linnale. Ülejäänud riigi- või eraomand. Kõik miljööväärtuslikud hooned säilitatakse ja korrastatakse. Alumises kolonias asendatakse halvas tehnilises seisukorras olevad hooned uusehitistega. Need on väikekorrusmajad puittarinditega, värvitud sobivalt traditsioonilistes värvitoonides. Korterite valik mitmekesine. Praegustele elanikele kindlustatakse elamispinnad.
 8. Põhja pst. 17 kinnistu ja lähiala detailplaneering. K- Projekt. 2001. Inv. 20295. Niine, Soo ja Põhja puistee vaheline ala – suurusega 1,8 ha äripinnaks ja kaheks krundiks.
 9. Põhja pst, Suur-Patarei tn ja Jahu tn vahelise kvartaliosa detailplaneering. Nord Projekt. 2000. Inv. 19987. Planeeritava ala pindala 22,17 ha.
 10. Küti - Noole – Vana-Kalamaja ja Kalaranna vahelise maa-ala det. projekt. 1999. 0,97 ha.
 11. Väike-Patarei, Jahu ja Vana-Kalamaja tn vaheline ala 4,5 ha. 2004.a. 26 krunti elamuehituseks.
 12. Põhja pst, Suur-Patarei tn ja Jahu tn vaheline kvartaliosa, 2,2 ha. 2000. Tehase Ilmarine kinnistu jagamine kruntideks.
 13. Paavli tn 5a. 2,4 ha. 2002. Jaotus neljaks krundiks, äri- ja tootmismaa. AS Pelgulinna Autobaas.
 14. Pelguranna puhkeala- Merimetsa piirkond. 2003, üldse 135 ha. (kehtestatud 11,7 ha). Elamuehitus puhkeala lõunaservas.
 15. Sõle t. 25 ja 27 kinnistud. 2002, 4,2 ha. Kinnistute jagamine kruntideks ja muutmine elamumaast ärimaaks. (kauplus, autotankla, elamu).

Algatatud detailplaneeringud

Lisaks kehtestatud detailplaneeringutele on alustatud ca 20 detailplaneeringut mitmetes Põhja-Tallinna osades. Enamuse sisuks on kruntide jaotus väiksemateks ning määramine elamu- ja äripindade ehitamiseks. Nende hulka kuuluvad:

1. Meeruse sadamast lõunasse jääv ala kuni Pelgurannani, 17,1 ha, sh. park, endine surnuaed;
2. Meeruse sadama piirkond;
3. Sõle t. 40, 42, 42a krundid mõlemal pool tänavat, 2004. 5,5 ha. Uus spordihoone ja rekonstrueeritud staadion. Tallinna Spordi- ja Noorsooamet.
4. Kopli tn 103 kinnistu ja lähiala. 2004. Kopli poolsaare põhjatipp 106,6 ha, kus asub Balti Laevaremondi tehas, kaasaarvatud selle endine peahoone, nüüd TTÜ majandusteaduskonna hoone. Tegemist on põhjapaneva uuringuga, mis peab määrama piirkonna edasise arengu, sealhulgas raudtee säilimine. AS BLRT.
5. Nõlva t 9A , 7,5 ha, ärimaaks;
6. Patarei vangla ja Lennusadama piirkond, 2003, 23,6 ha. Eesmärk - linnakeskuse laiendamine planeeritavale alale, Kunstiakadeemia ja Tallinna ülikooli paigutamine.
7. Sirbi, Kopli ranna, Vasara tänava ja mere vahelise ala. 2001, 17,1 ha. (Meeruse sadama ja pargi vaheline ala). Tootmismaa. Põhja-Tallinna Valitsus.

8. Erika tn 4 ja lähiala, 2002, 7,5 ha. (Arsenal). Elamu- ja ärimaaks. AS E-Arsenal, Jüri Tümanok.
9. Balti jaam ja selle ümbrus. 2000, 2,5 ha. Balti jaamale ja selle ümbrusele sihtotstarbe määramine. AS Alstrand,
10. Tööstuse tn 54 kinnistu ja lähiala. 2004, 1,1 ha. Olemasoleva tootmis- ja ärihoone rekonstrueerimine. AS Faradei
11. Kopli tn 3, Telliskivi tn 62 ja 64 ning reisijate tn 7 ja 9. 2002, 3,5 ha. Ehitusõiguse täpsustamine. AS Haljas ja AS EVR Ekspress.
12. Sõle 50A, Paavli 6A, 8, 10 ja lähiala. 2003, 2,6 ha. Garaažikooperatiiv ja autoteeninduskeskus.
13. Puhangu tn 81. 2002, 0,3 ha. Jehoova tunnistajate kogudus.
14. Kopli t.1. 2001. 2,9 ha. Jaamaturu rekonstrueerimine. AS Pasiphae.
15. Kopli tn 4a, 6a ja 8a. (Kogu Koplit ja Vana-Kalamaja vaheline nurk). 85% ulatuses elamumaaks. Algataja märkimata,
16. Ädala tn 4 – 10. 2000, 2,5 ha, AS Tallinna Vesi.
17. Uus-Sadama t. 11A, Tuukri 19 A. 2003, 1,6 ha. Korterelamud. AS Tallinna Sadam.
18. Sõle t 27A1-4. 2003. 0,7 ha Hotelli ehitamine. K-Projekt AS. Ketrāja tn 12006, 0,7 ha. Kolm korterelamut.
19. Kalurit tn 2A, 6, 7C. 2001, 1,8 ha Korruselamud. AS Kurmet.
20. Telliskivi 60 A, B ja E. 2002, 9,4 ha. Jaotus kruntideks ja ehitusõigus.

LISA 5. TALLINNA RANNAALADE KASUTAMISE VÕIMALUSTE VÕRDLUSUURINGU KAVA

1. Võrdlusuuringu eesmärk: Välja selgitada Tallinna rannaalade perspektiivse kasutamise võimalikud variandid, teostada nende realiseerimisega seotud kulude ja kasude analüüs (cost-benefit analysis) ja välja selgitada parimad variandid.
2. Võrdlusuuringu sisu:
 - 2.1. Sissejuhatus
 - Uuringu eesmärk ja vajadus.
 - Uuringu teoreetilised ja metoodilised alused (cost-benefit analysis).
 - Analoogete uuringute näiteid.
 - 2.2. Rannaala mõiste ja väärtus
 - Rannaala mõiste. Rannaala – rannik, rannalähedane maa ja rannalähedane meri (selle põhi).
 - Rannaala maa, sealhulgas rannalähedase merepõhja väärtus ja hind.
 - 2.3. Tallinna rannaalad ja nende kasutamise võimalused
 Tallinna rannaalad, nende praegune kasutus ja perspektiivse kasutamise võimalused.
 Tallinna ranniku ja rannaalade kirjeldus ja klassifikatsioon praeguse tegeliku kasutamise järgi ja perspektiivseks kasutamiseks sobivuse järgi (võimalikud variandid).
Märkus: Võimalik rannaalade kasutusalaade klassifikatsioon - sadam, merega seotud tööstus, puhkeala, promenaad, looduskaitseala, prestiižikas kasutamine (esinduslikud elamud, ärid ja ühiskondlikud hooned), merega otseselt mitte seotud kasutus (tavalised elamud, ärid, ühiskondlikud hooned ja tööstus), tühermaa
 - Tallinna rannaalade maaomand, sellega seotud probleemid ja nende lahendamise võimalused rannaalade perspektiivse kasutamise võimaldamiseks.
 - 2.4. Tallinna perspektiivne vajadus sadamate järgi..
 - Kolm Tallinna merelise arengu stsenaariumit (optimistlik, pessimistlik ja realistlik), mis hõlmavad reisijate, turistide ja kaupade liikumist läbi Tallinna sadamate ja põhjustavad Tallinna sadamate vajadust. Stsenaariumid peaksid sisaldama järgmisi prognoose aastate kaupa: reisijate ja kaupade voog, kruisilaevade külastuste arv, turismilaevade (mootor- ja purjelaevad, jahid ja kaatrid) külastuste arv laevatüüpide järgi, muuseumilaevade, õppelaevade, kalalaevade, Tallinna omanike väikelaevade, lootsilaevade, tehniliste laevade (jälõhkujad, pukserid, kraanad, süvendajad jm) arv, laevu ja sadamaid teenindavate laevade arv (sh. laevad küttega varustamiseks, reostustõrjeks jm) ja muud. Laevade varustamise ja teenindamistööde maht. Sadamate talvise koormamise ja kasutamise võimalused. Prognooside ulatus – vähemalt aastani 2025.
 - Oodatavad tulud stsenaariumide kaupa, sealhulgas eesti ühiskonnale, riigile, Tallinna linnale, ettevõtjatele, elanikele, muud hüved
 - 2.5. Sadamatele esitatavad nõuded
 - Sadama ja veetee piisav süvis,
 - kaitstus lainete ja jää eest,
 - piiri- ja tollikontrolli võimalikkus,
 - laevade lastimise ja lossimise (sh. reisijate ja turistide pealetulek ja mahaminek)võimalus,
 - soodsad ühenduste linnaga ja linnast väljumiseks,
 - laevade varustamise võimaldamine,
 - turvalisus varguste ja terrorismi vastu,
 - piisav arv autode ja muude liiklusvahendite parkimiskohti,

- minimaalselt vajalikud laod laevade ja sadama ohutusvarustuse ning mõningate kaupade paigutamiseks jms.

2.6. Sadamate paigutamise võimalused ja kulud

- Sadamate paigutamise võimalused ja kulud Tallinna rannaladele pessimistliku, realistliku ja optimistliku merelise arengu stsenaariumi puhul. Reisisadamate alternatiivse paigutuse võimalused ja kulud Tallinna lähistel.
- Olemasolevatesse sadamatesse ja sobivatesse sadamakohtadesse muuks otstarbeks kasutamisest (muude objektide paigutamisest) saadavad täiendavad tulud võrreldes sinna kavandavate objektide paigutamiseга merest kaugemale.
- Sadamate rajamise ja kasutamise summaarsed kulud (stsenaariumide kaupa) juhul, kui perspektiivsete sadamate paigutamiseks kasutatakse kõik olemasolevad sadamad ja sobivad sadamakohad Tallinna rannikul;
- Sadamate rajamise ja kasutamise summaarsed kulud (stsenaariumide kaupa) juhul, kui osa olemasolevaid sadamaid ja sobivaid sadamakohti Tallinna rannikul kasutatakse ära muuks otstarbeks – elamute, äride ja ühiskondlike hoonete paigutamiseks ja promenaadideks, sealhulgas Tallinnale vajalike sadamate rajamise ja kasutamise kulud nende sadamate rajamise vajaduse korral Tallinna lähistele miinus täiendavad tulud ja hüved, mida saadakse elamute, äride, ühiskondlike hoonete ja promenaadide paigutamisest sadamateks sobivatele aladele.

2.7. Kulude ja tulude võrdlus (cost-benefit analysis) arengustsenaariumide ja -variantide kaupa

- Kulude ja tulude kokkuvõtted ja võrdlus arengustsenaariumide ja –variantide kaupa.
- Kulude ja tulude võrdluse alusel majanduslikust ja sotsiaalsest ning elukeskkonna ja looduskeskkonna kvaliteedi säilitamise seisukohast parimate arengustsenaariumide ja –variantide väljaselgitamine lähtudes Eesti riigi, Tallinna linna, ettevõtjate ja linnaelanike huvidest
- Parimate arengustsenaariumide ja –variantide väljaselgitamine võttes täiendavalt arvesse muid (poliitilisi, emotsionaalseid jm.) tegureid.

2.8. Kokkuvõte, järeldused ja soovitused

Heino Levald
09.12.2006