

**MERIVÄLJA AEDLINNA SELTSI, MTÜ MÄHE SELTSI JA ELANIKE  
ETTEPANEKUD  
RANNA TEE 1 PLANEERINGULAHENDUSE ESKIISILE**

**10.04.2018**

**ETTEPANEKUD**

- 1. Jätta eskiislahendus kooskõlastamata;**
- 2. Planeeringu koostamise korraldajal esitada kirjalikult planeeringulahenduse väljapakutud kujul menetlemise põhjendus ning selgitus, millisele ekspertarvamusele/uuringule lähituleviku jahikohtade nõudluse osas Tallinnas ja Viimsis on planeeringu koostamise korraldaja tuginenud;**
- 3. Planeeringu koostamise korraldajal esitada kirjalikult visioon planeeritava ala alternatiivsetest arendamise võimalustest, käsitledes ühe alternatiivina ka ala eraomanikult tagasiostmist;**
- 4. Arendajal esitada asjatundjate ekspertarvamus sadama rajamise võimalikkuse ja otstarbekuse kohta ning planeeritavate rajatiste ehituslike tingimuste, sh sadamakaide pikkuse ja kõrguse kohta;**
- 5. Peale punktis 4 toodud ekspertarvamuse saamist esitada uus eskiis, kus on arvestatud esitatud ettepanekutega ning millelt nähtuvad hoone ja kõigi sadamarajatiste täpsed mõõdud ja nõuetekohased visualiseeringud, sh visualiseeringud rajatiste ja hoonete suhtest kaitsevööndiga avanevatesse vaadetes, korraldades seejärel uue avaliku arutelu;**
- 6. Arendajal esitada eeldatav sadama majandamise ärimudel, muuhulgas määratleda sadama aastaringsus või hooajalisus;**
- 7. Kogu planeeringu mahu, sh mereala täitmise vähendamine 40-50%, tingimusega, et ei mõjutata kaitsevööndiga kaitstavaid vaateid;**
- 8. Sadamahoone kõrguse sidumine praeguse bussiootepaviljoni või Noa restorani kõrgusega ning hoone eksploatatsioon üksnes sadamahooneks (st hotelliteenuse keelamine);**
- 9. Jätta rajamata linnaparkla;**
- 10. Uute haisualade tekkimise riski välistamine;**
- 11. Rajada esinduslik promenaad, supluskoht inimestele ning võimalused harrastuskalastuseks;**

- 12. Kohustada sadamaettevõtjat osutama meretakso teenust ning välja töötada vastava avaliku teenuse osutamise tingimused;**
- 13. Tallinna linnal esitada selgitus, millise õigusliku lahenduse kaudu ja kui suures ulatuses tagatakse ala avalik kasutus ja avalike funktsioonide täitmine, samuti millisel õiguslikul alusel ja millise tasu või teenuse eest võimaldatakse huvitatud isikul Läänemere kasutamist erahuvides.**

## **ETTEPANEKUTE PÕHJENDUSED**

- 1. Jätta eskiislahendus, arvestades käesolevas dokumendis toodud põhjendusi, kooskõlastamata.**
- 2. Planeeringu koostamise korraldajal esitada kirjalikult planeeringulahenduse väljapakutud kujul menetlemise põhjendus ning selgitus, millisele ekspertarvamusele lähituleviku jahikohtade nõudluse osas Tallinnas ja Viimsis on planeeringu koostamise korraldaja tuginenud**

Meie, Merivälja elanikud, oleme nõrдинud Tallinna ja Ranna tee 1 kinnistu omaniku visioonis Merivälja muuli ja sellest linnapoole jääva mereala planeerimisel, mis on suunatud olemasoleva miljöö ulatuslikule muutmisele, loodusliku tasakaalu rikkumisele ja olemasolevate vaadete mõjutamisele.

Planeeritav tegevus toob kaasa olulise visuaalse muudatuse, sest hooneid ja rajatisi kavandatakse silmapaistvale kohale nii maalt kui merelt vaadates. Kavandatava lahenduse elluviimisel kaasneb sadamarajatiste rajamisel mere süvendamine ja ulatuslik täitmine, rannajoone ja loodusliku rannaastangu muutmine, rajatakse tehiskallas, kavandatakse hoonestust, parklaid ja rajatisi selliselt, et mõjutatakse miljööväärtuslikult hoonestusalalt ja kaldalt avanevaid unikaalseid vaateid, piiratakse oluliselt vaateid Tallinna lahelt, aga ka Piritalt vaadatuna muutub oluliselt senine välja kujunenud linnaruumiline keskkond.

Planeeritav ala on miljööväärtusliku elamualaga vahetult külgnev linnalähedane väärtuslik rannikuala, millelt avanevad ainulaadsed kaugvaated Tallinna siluetele ning päikeseloojangule. Planeeritav ala paikneb Tallinna vanalinna muinsuskaitseala kaitsevööndis ja sellega liituv asuvaldkorras. Ootame Tallinna linna selgitusi, miks eraomaniku huvi tegeleda sadamaettevõtlusega on olulisem elanike huvist säilitada olemasolev miljöö ja kaunid vaated? Ootame ka selgitust, miks eraomanik saab "kingitusena" lisaks enda kinnistule veel üle 80% Läänemere kasutamise õiguse? Miks Tallinn tuleb meile kõigile kuuluva Läänemere kasutamise loovutamise huvitatud isikule vägagi vastu, sest oma kinnistule pidama jäädes ei saaks eraettevõtja isegi murdosa sellest, mida ta joonistel täna kavandab? Miks asjaolu, et Pirita üldplaneeringus on kirjas, et Merivälja muuli näha sadamaalana, tähendab et planeering võiks neelata enda alla 4 korda suurema avaliku ala kui omanikule täna kuulub? Kuidas kohalik omavalitsus peab võimalikuks olemasolevate, Merivälja elanike jaoks erakordselt tähtsate väärtuste säilitamise Ranna tee 1 detailplaneeringu elluviimisel?

Me oleme nõrдинud, et kusagilt ei ole leitav haldusorgani sisuline kaalumise Ranna tee 1 detailplaneeringu algatamiseks. Kuivõrd Tallinna linn ei ole välja selgitanud elanike arvamust antud ala edasiseks arendamiseks, siis pole ju ka kaalutud elanike huve eraomaniku huviga, mistõttu on ainuvõimalik järeldus, et Tallinna linna ei huvitagi see, mida tema elanikud arvavad.

Lisaks palume avalikku selgitust, mil viisil üldse sattus Merivälja muul eraomandisse. Kuidas oli võimalik, et müüdi bussipeatus ja sellega koos ka Merivälja muul? Kas oleks võimalik samal viisil osta ka teisi mereäärseid bussipeatusi, saades kaasa suure ulatuses Läänemerd? Kas järgmisena müüakse „juhuslikule soovijale“ Aia tee bussipeatus?

On tavapärane, et huvitatud isikud peidavad oma tegelikud eesmärgid varjavate siltide taha – küll tehakse „rannakindlustus“, „promenaad“, „paadisadam“, „restoranid“, „tõmbekeskus“ jms. Siiski on üldteada, et tihti on sellise näilise positiivse kuvandi taga lihtne soov jõuda lõpuks tulemuseni, et mereäärsele alale oleks võimalik rajada nn miljonivaatega kortermaju või elamuid. Sadam on üksnes ettekäene, et haugata suur tükk merd kinnisvaraäriks. Antud DP avalik huvi piirdub vaid avaliku parkla rajamisega (sedagi vaadete kaitsevööndisse) ja kergliiklustee rajamisega. Kui isegi püüda mõista arendaja ambitsiooni maksimaalsete mahtude väljakauplemisega, siis milline on Tallinna linna ambitsioon sellise algatusega kaasaminekuks?

Jääb arusaamatuks, miks tahetakse rajada looduslikult ebasobivasse asukohta, aga ka muude oluliste väärtuste mõjualasse, järjekordset sadamat, kui kõrval Viimsis on rajamisel mitmeid väikesadamad ning Miidurannas kavandatakse olemasoleva suure sadama renoveerimist mitmekülgsete võimalustega huvisadamaks.

Märgime lisaks, et Tallinna siluutil (merevaatel) on suur mõju kontaktvööndi kinnisvara väärtusele. On täiesti arusaamatu, millele rajaneb linnaosa esindajate suuline seisukoht, et planeeritav arendus tõstab kinnisvara hindasid. Otsese kontaktvööndi kinnisvara väärtus saab kavandatavast tegevusest negatiivselt mõjutatud. Isegi lähteülesandes on kirjas, et kavandatav tegevus kujundab ümber rannikuala, muudab olemasolevat maakasutust ning rajatakse suuremahuline ja kõrge hoonestus, mõjutab see oluliselt piirkonna linnaruumi, sh kaasneb mõju eelkõige lähialal asuvale Merivälja miljööväärtuslikule hoonestusalale ning rannikuvaadetele. Sadama rajamisel kujundatakse kogu planeeringuga hõlmatud rannaala ümber. Nõlvade täitmise tulemusena kaob ära looduslik kivine rannajoon, vaade siluutile saab olema mõjutatud, lisanduvad müramõjud ning täiendav liiklus. Seega, sadama mõjusfääri jäävate kinnistute omanikud peavad edaspidi elama koos risustatud vaadetega, valgusreostusega, uute parkimisalade ning restoranidega, võimalik, et ka koos hotelliga. Akendesse ja krundile hakkab kostma kaatrite-skuutrite mootorimüra, samuti teevad müra purjekate vaierid, mis hakkab olema kuulda eriti hästi öösel, kui muu müra vaibub. Samuti on teada, et sadamas seisvate jahtide taglas tekitab tuule käes ebameeldivat plaginat, mis hakkab teravalt kõrva juba sadade meetrite kaugusel. On hästi teada, et Ranna tee liikluse müratase häirib juba praegu inimeste elu Ranna tee naabruses. Kõnniteel telefoniga rääkimine, kasvõi hädaabi kõne tegemine, on oluliselt raskendatud.

Eriti langeb nende Merivälja kinnisvaraomanike kinnisvara hind, kelle vaadet hakkab varjama hoone. Ootame selgitusi, miks ümberkaudsete elanike huvi säilitada oma kinnisvara väärtus on väiksema kaaluga kui jahiomanike huvi sildumiseks? Kui tõsiseks kohalik omavalitsus peab Ranna tee 1 kinnistu detailplaneeringu juures naaberkinnistuilt ja miljööväärtusliku

hoonestusala tänavatelt avanevate vaadete halvenemise küsimust. Kuidas on sellised kavatsused kooskõlas planeerimisseaduses toodud elukeskkonna parendamise põhimõttega?

### **3. Planeeringu koostamise korraldajal esitada kirjalikult visioon planeeritava ala alternatiivsetest arendamise võimalustest, käsitledes ühe alternatiivina ka ala eraomanikult tagasiostmist**

Planeerimisprotsess Ranna tee 1 alale sai alguse erahuvi ettepanekust. Detailplaneeringu lähteülesandes on kirjas, et KSH peab käsitlema erinevaid planeeringulahenduse alternatiive. TLPA tegi ettepaneku lisada KSH programmi kolmas alternatiiv poole väiksema sadama kavandamisega, sh pooles mahus parkimisala, pooles mahus mere täitmine, poole väiksem hoone. Keskkonnamõtjude hindaja ettepanekut ei arvestanud, leides, et puudub põhjendus, miks on vaja väljapakutud kolmandat alternatiivi ja teave, kes selle alternatiivse planeeringulahenduse mõju hindajale esitab, kuna detailplaneeringu koostajal seda ülesannet ei ole. Valminud KSH-s on kirjas, et keskkonnamõju hindamise puhul mõistetakse alternatiividena üksnes arendaja seatud eesmärgi saavutamise erinevaid võimalusi. Seega, ala planeerimiseks muid alternatiive (st neid alternatiive, mis ei ole seotud arendaja eesmärgiga) hinnatud seni ei ole. KSH ei selgitanud välja rajatiste ja hoonete võimalikku sobilikumat mahtu nagu nägi ette lähteülesanne või nagu seda selgitati Tallinna Keskkonnaameti kirjas elanikele! Seega, täna puudub analüüs, millele tugineda parima lahenduse otsimisel.

Kuid väljapakutatav lahendus ei ole ju ainus võimalus selle ala arendamiseks ja ka väljapakutud mahud ei ole ju ainuvõimalikud? 2016 tegid elanikud avalikul arutelul ettepaneku, et planeeringulahenduse leidmiseks tuleks käsitleda ka võimalikke väiksema mahuga arendusi. Paraku ei ole seda tehtud ning pakutakse üksnes maksimumvarianti. Me ei ole rahul meie miljööväertusliku kodupiirkonna ja looduslikult kauni ala sellisel viisil sundarendamisega. Alternatiivide puudumise tõttu ei ole võimalik ka tõsiseltvõetav koostöö. Me ei ole rahul diskussiooniga tasemel, et kas kõik või mitte midagi. Kas kergliiklustee rajamine õigustab ala arendust sellisel läbimõtlematul viisil? Olemasoleva lagunenu muuli ja pakutava ulmejahisadama vahel on ju päris mitu teist varianti ka, mille peale oleks mõistlik mõelda?

Alternatiivide kaalumisel küsime lõpuks ka seda, et kas igal liigutusel üldse peab olema raha maitse? Kui pole raha, et rajada promenaadi või et isegi hooldada olemasolevaid rajatise, siis jääksime ehk parem ootama paremaid aegu ning võimaldame ka oma lastel nautida neid kauneid vaateid ning linnalähedast kaunist rannikukooslust? Sisuliselt on alal planeerimisel praeguse visiooni kohaselt tegu Pirita Üldplaneeringuga ette nähtud haljasvööndi täieliku likvideerimisega, sest kavandatava planeeringuga asendub haljasvöönd 100% tehniliku keskkonnaga.

Ka looduslikul kivirannal on ju olemas oma võlu ja väärtus, mis aja möödumisel aina kasvab. Kas praegune muul võiks põhimõtteliselt ka rahulikult merre oma viimase puhkepaiga leida ja rand rahulikult ka ilma muulita linnas elavatele inimestele on looduslikku ilu ja avanevaid vaateid näidata? Näiteks on täna mujal maailmas ülipopulaarsed „restoranid“ otse kaunis looduses ning lauad rannakivide vahel, Jaapanis tuuakse rannale spetsiaalselt merekarpe, et inimesed saaksid neid sealt leida. Kas ilma sadamata võiks ehk see ala olla isegi palju ilusam või kasulikum? Kas selliselt viiksime ehk paremini ellu nn roheline Tallinna põhimõtteid?

Meie usume, et kohalikele vajadustele vastavat väikesadamat jahtidele saab ehitada/arendada ka ilma kinnisvara arendamiseta kaldapealsel alal. Olemasoleva muuli renoveerimine ja

kohaliku tähtsusega hooajaliseks väikesadamaks ümberkujundamine ei ole raketiteadus ning elanikud sellele vastu ei ole. Kohalikele vajadustele vastava väikesadama rajamiseks ei ole vaja merd täita, ehituskeeluvööndit vähendada ega kaotada looduslikku rannikuala, samuti puudub sellise piirkondliku jahisadama rajamiseks vajadus hotellikohtade järgi. Lisaehtisena võiks rajada slipi.

Muulil on silmapaistev sümboolne tähendus, kuivõrd on seotud Meriväljal asustuse tekke ja arenguga ning mänginud olulist rolli kohalike traditsioonide kujunemisel. Merivälja muul on oma kontekstis tuntud sümbol ja silmapaistev kohamärk. Lisaks märgilisele tähendusele on muulil ja paviljonil koos treppidega täiesti olemas ka arhitektuuriline väärtus. Leiame, et ala arendus on võimalik ka olemasoleva pinnalt, luues senisest veelgi tugevama kohamärgi.

Kas võiks mõelda ühe alternatiivina ka muuli ja sellega kaasneva ala linna omandisse ostmist?

#### **4. Arendajal esitada asjatundjate ekspertarvamus sadama rajamise võimalikkuse ja otstarbekuse kohta ning planeeritavate rajatiste ehituslike tingimuste, sh sadamakaide pikkuse ja kõrguse kohta**

Loodus on igale meriväljalasele arusaadavalt näidanud selle paiga kõlbmatust sadamana. 1927 rajatud Merivälja sadamasild oli 100% hävinud 1966 aastaks, seega tema eluaeg tormises meres kestis ainult 39 aastat! Teine periood 1967, mil randumiskai taastati, toimis aastani 2002, seega 36 aastat ning kai polnud enam kasutatav. Peale kolmandat "ilmaletulekut" on jälle möödunud 16 aastat ja kai on peaasjalikult rõõmu valmistanud muudel otstarvetel, kuid mitte sildumiskohana!

Kuigi lahendusele ei ole lisatud lainete mõjuanalüüsi, on kõigile asjatundjatele teada, et tegu on Tallinna tormisema alaga. Kasutusel olevate sadamate hindamisel hinnatakse ühe tegurina jahtide seismise ning randumise turvalisust, kuid randuda seal ei saa, sest lained tulevad jahti suhtes nurga alt. Õieti peaks igasugune muulile ja selle juurde ehitamise mõte ära kaduma, kui näha, kuidas mõne keskmise tormi lained, eriti veel koos jääga, maabuvad loodesuunalt muuli ja kalda vahelisse nurka. Igaüks, kes on muuli peal käinud tuulise ilmaga, võib proovida ette kujutada, milliseid lainemurdjaid peab ehitama, et selles sadamas oleks turvaline alust kinnitada. Võrdluseks ja mõõtkava saamiseks tasub lennusaladamat külastada. Lennusalas paadi veeskamine on paras lotomäng. Kui satud tiiburi tsunaamidesse, võib kohe uue paadi soetamisele mõtlema hakata.

Loodusliku ebasobivuse tõendiks on ka ilmakaared. Antud piirkond on valla tuultele. Siin erineme oluliselt Kakumäest, sest kõige tugevamad loode-läänetuuled peksavad ikka Meriväljal ja seda oluliselt tugevamalt ja teise nurga alt, kui Kakumäel. Kui Piritall jõeab mistahes tormine lainetus sadamaala sees raugeda ja jahtideni jõuab pikema vahemaa tõttu vaid virvendus sellest, mis muulide taga, siis Merivälja on selleks liiga merele avatud mistahes planeeringulahenduse juures.

Keskkonnaministeeriumi tellitud uuringud on kinnitanud, et intensiivne laevaliiklus võib ohustada Tallinna lahe rannikualasid, vee-elustikku ning NB! ka väikelaevu kogu lahel (teostas TÜ Eesti Mereinstituut). Kõige kõrgemaid laineid tekitavad kiirlaevad, mille üksikute lainete kõrgus võib 2-3 km kaugusel laevateest ulatuda 1,8 meetrini ning kaheksa kilomeetri kaugusel 0,7 meetrini. Kiirlaevade tekitatud lainete struktuur sarnaneb solitonidele ehk kindla struktuuriga üksiklainetele, mis praktiliselt muutumatu kuju ja kõrgusega võivad levida kilomeetrite kaugusele ning mille mõju rannandlale ja põhjasetetele on märksa tugevam

sama kõrgete looduslike lainete omast. See tähendab aga omakorda vajadust väga kõrgete lainemurdjate järele ning see omakorda vaadete maksimaalset risustamist. On selge, et Meriväljale sadama rajamine nõuab tõsiseid ja kapitaalsete lainemurdjaid ja tihedat süvendamist.

2016 sügis, kui Merivälja poolne laht oli sisuliselt veest tühi ja veetas langes alla tavapärase 1,0, siis ka selle teadmisega tuleks sadama rajamisel arvestada. Kuigi arvati, et selline vee madalseis juhtub kord paarikümne aasta tagant, siis tegelikult oli sarnane olukord ka 2010 ehk veetaseme langust tuleb tegelikult ette üsna tiheda perioodiga. Samas tuleb teiselt poolt arvestada ka sellega, et läänetuulte puhul võib lahe veetaseme hoopis 1-1,5m tõusta. Seega kokku on veetaseme kõikumine ca 2-2,5m. Ilmselt see on ka põhjuseks, miks TOP ehitati jõe suudmesse, et vähegi veetaseme kõikumist kompenseerida.

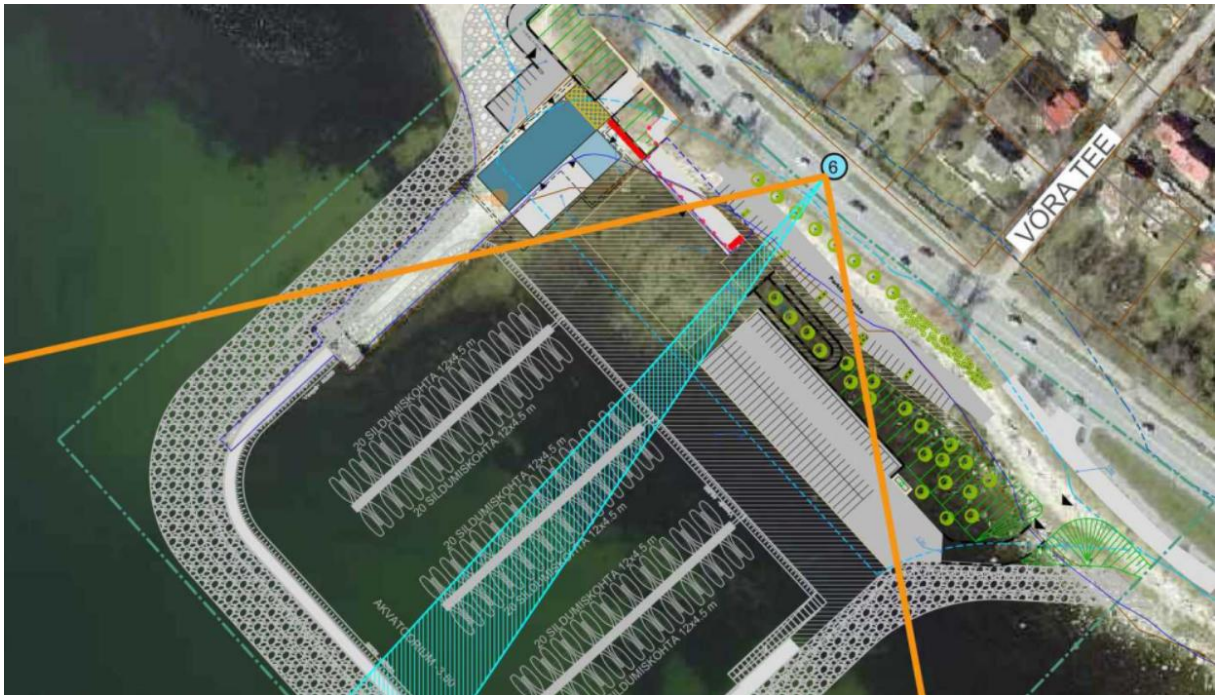
Lisaks on ka väga oluline teada, kas sadamasse ja laevateele ehk farfaatrile hakkab merepõhja liikumisel liiv tagasi kanduma. See on ülioluline sadama käitamiskulude arvutamisel. On üldteada, et kohalikud hoovused viivad Pirita rannaliiva mujale. Pirita jõesuu oli seetõttu alatises ummistusohus, mida püüti leevendada sagedaste süvendamistöedega. Jõesadama kahe basseini rajamiseks 1980 tõsteti jõest välja 65 000 kuupmeetrit pinnast. Jõepõhja süvendamisest ja basseini laiendamisest saadud liiv veeti Merivälja muuli lähedusse arvestusega, et põhjahoovused ja merelainetus kannavad liiva aastate jooksul piki Pirita randa laiali.

Arutame täna sadama detailplaneeringu üksikasju, kuid täna ei ole kellegile teada, kas antud alale üldse sadama rajamine võimalik on või milliste ehituslike tingimustega tuleb arvestada. Sadamat ei planeerita enne, kui realselt on olemas sadama projekt. Paberile võime kõiksugu jooni tõmmata ja eskiise joonistada, kuid loodust see ei huvita. Sadama kavandamisel on esmased uuringud hüdrograafia, lainetuse modelleerimine, ehitusgeoloogia ja geotehnika. Alles seejärel võib saada aimu, kui avatud sadam lainetusele/ hoovustele on, kui tugev on merepõhja kandevõime jms ning millistel tingimustel sadama rajamine üldse võimalik on. Alles siis on olemas esimene tingimus edasisteks aruteludeks! Kui sadamat ehitada ei saa või see on liialt keeruline, siis ei ole alust ka sadamahoone ehitamiseks ja puudub vajadus selle nimel piike murda.

**5. Peale punktis 4 toodud ekspertarvamuse saamist esitada uus eskiis, kus on arvestatud esitatud ettepanekutega ning millelt nähtuvad hoone ja kõigi sadamarajatiste täpsed mõõdud ja nõuetekohased visualiseeringud, sh visualiseeringud rajatiste ja hoonete suhtest kaitsevööndiga avanevatesse vaadetes, korraldades seejärel uue avaliku arutelu**

DP seletuskirja traditsioonilise tüüplause kohaselt kõik planeeringu erilahendused (nt vesi, kanal jms) lahendatakse edasise projekteerimise käigus. Mõistlik on eeldada, et ettevõtja (aga ka Tallinn) soovib teada, kui suur kulu ning millised riskid tal planeeringulahenduse elluviimisega kaasnevad. Näiteks on suur vahe, kas reovesi lahendatakse läbi ülepumpamise või isevoolsena. Lisaks, mis puudutab kanalisatsiooni, siis see toimib hoones vabavooluliselt ja seejärel pumbatakse kõige madalamast punktist Ranniku tee alt ühisesse võrku. Seega tekib oht, et kõrge meri võib selle madalama punkti üle ujutada ja tekitada suure reostuse, nagu juhtus Pärnus. Aga kui pole vahet ja kõik võib muutuda (ka eskiisjoonised on ju tinglikud), siis selliste skeemidega ei ole välistatud ka olukorrad, kus kerkib see, „mida keegi uneski ei näinud“ või kus „sadamahoone“ on valmis, kuid „ootamatult“ selgub, et sadama rajamine antud kohta on looduslikult täiesti ebasobiv või veelgi hullem, kus lõpuniiviimata

betonrajatiseid jäävadki igaveseks merd kaunistama. Meid ei rahulda DP ega ka eskiiside umbmäärasus ega pealiskaudsus. Näitena toome eksitava visualiseeringu, kus akvatoorium ulatub üksnes poole muulini, kuigi olemasolevat muuli kavandatakse pikendada ca 35 meetrit.



Täna puudub materjalides tõsiseltvõetavad analüüsid ja visualiseeringud, kuidas mõjutavad kavandatav akvatoorium, ülestõstetud jahid ja parkla olemasolevaid vaateid kaitsevööndis. Puudu on visualiseering isegi akvatooriumist endast. On absoluutselt selge, et kavandatav varjab vaadet Ranna teelt ja Ranna teele suubuvatelt tänavatelt (miljööalalt!)! On ka täiesti selge, et jahtide mastid hakkavad teele ja üle tee välja paistma," selleks ei ole tegelikult isegi analüüsi vaja, kuid sellise eksitava loomuga visualiseeringud ja detailplaneeringu materjalid tekitavad tõsiseid kahtlusi arenduse heas usus tõsiseltvõetavuses. Samuti ei nähtu visualiseeringutelt lainemurdjaid ega jahtide hoiustamist.

KSH-s on kirjas, et Tallinna vanalinna muinsuskaitseala seisukohalt on oluline, et säiliks Merivälja kail asuv avalik vaatepunkt ning vaade vanalinna siluetele mugavusMerivälja kai vaatesektorist ehk Merivälja kai pealt. Planeeringualal ei ole aga mitte üksnes kail asuv avalik vaatepunkt, planeeringuala asub vanalinna muinsuskaitsealaga külgnevas kaitsevööndis piki

kogu Ranna teed ning tagada tuleb vanalinna silueti vaadeldavus ka mujalt kui üksnes kai vaatesektorist. Tuleb eraldi analüüsida ja esitleda perspektiivvaated Vaate, Lääne, Tuule, Võra ja Väina tee otsast, arvestatuna lainemurdjatega, piiretega, madalhaljastusega, parkivate autodega ning jahtide mastidega: 1) suvel, kui jahid on meres; 2) talvel, kui jahid on merest välja tõstetud. Lähteülesandes on kirjas, et tuleb välistada vanalinna silueti vaadeldavust takistavate või häirivate ehitiste rajamist! Oluline on kogu miljöölalt avanevate kaugvaadete säilimine, kuid seda ei ole planeeringualal kogu ulatuses nõuetekohaselt analüüsitud.

Kas me teame kedagi, kes soovib vaadata olemasoleva vaate asemel kõrgeid sadamakaisid? Kas naudime päikeseloojangut seetõttu, et vaatame, kuidas ta merre loojub või imetleme varjumist rajatavate kaide taha? Esitatud KSH ja planeeringu eskiislahendus ei käsitle merre rajatavate rajatiste (kaid, lainemurdjad, muuli pikendus, märgid) mõju Tallinna vanalinna muinsuskaitse alale avanevatele vaadetele. Esitamata on ka nende rajatiste tehnilised parameetrid. Seega ei saa hinnata planeeringu vastavust muinsuskaitse eritingimustega ega ka kaitsevööndi määrusega. Seetõttu tuleb esitada peale sadamarajatiste ehituslike tingimuste teadasaamist:

- visualiseeringu pildid kogu alast, sh parklatest, akvatooriumist, muulidest, jahtidest, sadamahoonest ja seda nii mere poolt vaadatuna kui ka Ranna tee poolt vaadatuna;

-visualiseeringu pildid Ranna tee kõikide tänavate poolt vaadatuna akvatooriumi alast koos jahtide ja parkivate autodega a) suvel, kui jahid on meres 2) talvel, kui jahid on merest välja tõstetud;

- miljöölalt avanevate kaugvaadete analüüs koos sadamarajatistega.

- modelleerida tuleks vaadet ka sadamast paremale jäävast rannaalast.

Kuidas kavatseb Tallinn reageerida asjaolule, et arendaja on sisuliselt üritanud saavutada detailplaneeringu heakskiitu pettuse teel, viies omavalitsust ja huvitatuid isikuid eksimusse neile asjaolude eksitava avaldamisega, ilmse eesmärgiga kallutada omavalitsust planeeringut kehtestama? See paistab hästi välja kohtades, kus kirjeldatakse kavandatavate rajatiste mõju vaateväljale, pisendades seejuures seda mõju või jättes akvatooriumisse kavandatud sadama kaitserajatised vaadete kujutistelt hoopis välja. Haldusmenetluse seaduse paragrahvi 38 lg 3 järgi on aga menetlusosaline kohustatud haldusorganile esitama ja teatavaks tegema talle teada olevad menetluses tähtsust omavad asjaolud. Selle kohustuse täitmata jätmisel võib haldusorgan jätta taotluse läbi vaatamata.

## **6. Arendajal esitada eeldatav sadama majandamise ärimudel, muuhulgas määratleda sadama aastaringsus või hooajalisus**

Meriväljale planeeritava sadama rajamine on kahtlusteta väga kallis projekt. Jäeb arusaamatuks, kuidas sellist mastaapset investeeringut sadama osas tehakse ilma igasuguse äriplaanita? Millistelt investoritelt tuleb see raha? Kas arendatakse rahapesu projekti? Kas see on üldse tähtis, et jahisadam kuidagi tööle hakkab? Kas hoonestusõigus andmine päädib lõppastmes korterite ehitamisega?

Näiteks Kakumäe sadama arendus hõlmab muuhulgas kolme kortermaja, mis ehitatakse jahisadama juures asuvale endisele merekaldale. Piinlikustundega tuleb lugeda nende kortermajade reklaami, kus kirjeldatakse, et ehitavad kolm privaatset kortermaja



moodustavad ümbritseva maastikuga kokkusulava õdusa oaasi. Aga ka ilma ärimudelita on selge vähemalt see, et äriliselt sadama ülalpidamine (lisaks veel investering) ilma lisandväärtuse pealt teenimiseta (korterid, restoranid, hotell vms.) ei ole lihtsalt võimalik. Selliste riskide vältimiseks tuleks muuhulgas seada tingimused ehitada etapiviisiliselt, muidugi kui sellise sadama rajamine üldse põhjendatud on.

Käesolevas asjas on arendaja ise kinnitanud, et huvitub üksnes planeerimisest ning ala edasimüügist. Kas ostja leidub ning kas ja kuidas hakkab seal äritegevust arendama, pole selge kellelegi. Ärimudelit väidetavalt ei ole. Kui asi ebaõnnestub, jääb meile "kingituseks" betoonkolakas? Miks linn annab nõusoleku sellises mahus avalikku veekokku arendada, kui pole selge, milline on tegelik äriplaan ja kuidas üldse loodetakse kasumlikult jahisadamat majandada? Millistele faktidele tuginedes on jõutud tõdemuseni, et just 120 paadikohaga sadam on kõige mõistlikum ja jätkusuutlikum lahendus?

Ükski sedalaadi sadam ei teeni tulu, ning üksnes väga hea täituvuse ja majandamise läbi on võimalik ots-otsaga kokku tulla pärast sadama valmimist, ilma et teenitaks tasa tehtud suurt investeringut. Seega, juhul kui selle sadama rajajate näol ei ole tegu filantroopidest omanikega, kes oma raha lihtsalt merre soovivad uputada, on kogu rajatise kasumlikuks muutmisel ülisuur roll kaldale rajataval hoonel ja selle funktsionaalsusel. Kui sellesse hoonesse rajada ka Michelini tasemel restoran (vaade seda ju suisa nõuab), läheb ikkagi üsna palju aastaid, enne kui asi ennast ära tasub. Arvestada tuleb ka sellega, et taolist suurt halli, mis on Kakumäe sadamasse püstitatud jahtide - kaatrite talvehoiuks ja remondiks, mis on üsnagi tulus ettevõtmine ja aitab sadamal ennast majandada, Meriväljale paraku rajada ei saa.

#### **7. Kogu planeeringu mahu, sh mereala täitmise vähendamine 40-50%, tingimusega, et ei mõjutata kaitsevööndiga kaitstavaid vaateid**

Ca üksnes 17% (ca 10 000m<sup>2</sup>) kogu planeeritavast mahust (58 697m<sup>2</sup>) kuulub täna arendajale, ülejäänud osas kuulub ala Tallinnale ja on Läänemere osaks. Seega on planeeringu mahtu võetud ligikaudu 80% ulatuses avalikku merd! Praegu ei ole esitatud ühtegi argumenti, mis väljapakutud mahtu toetaksid. Mahtudega minnakse selgelt üle piiri. Tänapäevaks on Viimsis üsna selge, et Miidurannas kaubasadama funktsioon kaob ning tulemas on huvisadam. Miiduranna sadama vesirajatised on täna sellises seisus, mille pinnalt selle sadama rekonstrueerimine huvisadamaks on mitmeid kordi odavam, kui Merivälja muuli juurde sadama rajamine. Kindlasti hakkab Miiduranna sadam pakkuma tugevat konkurentsi Meriväljale, sest ühe lisateenusena soovitakse Miidurannas pakkuda ka paatide hooldust ning nende ületalve hoidmist. Restoranid ning meelelahutuslik ja vaba aja veetmise osa tuleb sinna lisaks. Kalevi jahtklubi soovib võtta kasutusele Pirita jõe paremkalda planeeringuga seoses jõe akvatooriumi veel ca 40-60 lisapaadikoha loomiseks. Viimsi vallas on täna projekteerimise ja planeerimise faasis juba Leppneeme sadama laiendus, Rohuneeme sadama laiendus ning projekteerimisfaasis on Tammneeme sadama rajamine, koostamisel on Püüsi sadama planeering. Seega, Viimsi vallas on praegu töös erinevatesse küladesse kokku ca 200 uue paadikohaga sadamate rajamine. Miiduranna jahisadama perspektiiv on ca 250 - 300 paadikohta. Seega on võimalik, et lähipiirkonnas hakkab konkurentsi pakkuma 500 paadikohta. Tallinnas on kasutusele võtmata linnahalli kaid, arendatakse Kakumäe sadamat.

Kelnase sadama projekt sai eelmise aasta alguses valmis ja sealt võiks nii mõndagi tarka ka Meriväljale üle kanda. See projekt on koostatud nii reisisadama kui ka 80 kohalise huvisadama teenindamiseks. Aluseks on võetud põhjamaade huvisadamate teenusstandardid + kohaliku elu edendamise vajadused. Hoone ehitusalune pind on 350m<sup>2</sup>. Hoonel on 2 korrust,

millest teine korrus on ca 1/3 väiksema pindalaga kui esimene. Tavakõrgus kokku on 9m. Hoonesse on kavandatud nii restoran, saunad, pesupesemise ruumid kui ka kontoriruumid ja liinilaeva meeskonna puhkeruumid. Lisaks ka nn ohuulukorra juhuks 2 tuba majutuseks. Nt Kelvingi sadam Viimsis on mõeldud 60 paadile ja kogu sadama-ala on ca 4 korda väiksem kui planeeritakse Meriväljale.

TOP-i jahisadam hetkel on samuti mõeldud 120 jahi jaoks ja umbes sama suure akvatooriumiga on ta ka (kuni olümpiatuleni). Ehk siis mahult midagi sarnast tahetakse ka Meriväljale, mis on ilmselgelt antud asukohas liiga suur maht. Kui planeeritavate paadikohtade mahtu sadamas vähendada 2-3 korda, siis väheneks ka akvatooriumi ja vesirajatiste maht. Siis ei oleks vaja ka niivõrd mastaapset paatide kai peal hoidmise platsi ja võimalik on säilitada pikemalt olemasolev rannajoon, mida oleks mõistlik rajatava rannakindlustusega korrastada. See välistaks ka arendaja soovi lisaks sadamateenuste osutamisele.

Sadama projekteerimise / planeerimise tegevusi rahastatakse Euroopa Liidu struktuurfondist Interreg projektist "30 Miles" ning selles on palju punkte, mida tuleb jälgida. Ennekõike puudutab see mõistlikku lahendust. Piirkonna elanikkonnal (mistahes mastaabis) ei ole ette näha plahvatuslikku rikastumist. Külalisjahid hakkaksid kindlasti randuma pigem rohkemate võimalustega Miiduranna huvisadamasse. Konkureerivaid uusi väike-sadamaalaseid on Tallinna piirkonnas veelgi tekkinud (ka kesklinnas), kõik nad on juba praegugi poolikult täidetud. Merivälja ei ole lihtsalt Monaco või Cannes, kus tõmmet on rohkem kui kohti. Mereturistid soovivad eelistatult peatuda võimalikult lähedal kesk- ja vanalinnale, kus neid ümbritsevad vaatamisväärsused ja vajalik infrastruktuur.

Tallinna piirkonnas on ligikaudu 1300 kaikohta:

1. ESS Kalevi Jahtklubi (175)
2. Noblessneri sadam & Jahtklubi (350)
3. Pirita Top (300)
4. Haven Kakumäe (300)
5. Eesti Meremuuseum / Lennusadam (30)
6. Vanasadam (110)

Hetkel Eestis ca poolsada väikesadamat, milles umbes pooled vastavad rahvusvahelistele nõuetele ja ca paar tuhat kaikohta. Oluliselt odavam oleks kaikohti rajada näiteks Tallinna Lennusadama ja Linnahalli vahele jäävale alale, kus arvestuslikult saaks ca 5-6 miljonilise investeeringuga rajada 1200 kaikohta väikelaevadele praktiliselt kesklinna, väärtustades seeläbi ka Patarei vanglat ja pakkudes mereturistidele suurepärasest ja hästi kaitstud keskkonda randumiseks ja linnaelanikele atraktiivset miljööd mere ääres jalutamiseks. Kalevi Jahtklubi on muide vastava ettepaneku ka Tallinna linnale esitanud.

Ranna tee 1 kinnistu omanik on väljendanud soovi ehitada rajatise maksimaalselt suurele pinnale, maksimaalselt lubatud kõrguseni, valides ka kõneks oleva sadama jaoks maksimaalselt ambitsioonika variandi (nn paadisadama või kodusadama asemel

külalissadam). Kuidas on menetletav Ranna tee 1 kinnistu detailplaneering kooskõlas Planeerimiseseaduse paragrahvi 12 lg 3, mis näeb ette, et planeerimisel tuleb võimaluse korral eelistada keskkonnasäästlikke lahendusi?

Vaade Tallinna siluetele ei jää aga mistahes pikkusega lainemurdjate rajamisel endiseks. Looduslikult on vajadus rajada merre kõrgete betoonservadega e. lainemurdjaga basseini, millest kaldal seistes ilmselt üle ei näe. See ongi mistahes suurusega sadama algatuse üks kõige nõrgematest kohtadest, mis mõjutab otseselt looduslikku vee ringlust ja vaateid merele ja vanalinnale.

Merivälja muulile jahisadama külgepookimisel arendaja väljapakutud eskiisi alusel saab tuua visuaalseid võrdluseid Kakumäe jahisadamast. Arvestama peab aga, et näiteks Kakumäe sadam on looduslikult soodsamas asukohas ning olemasolevate elamukinnistute suhtes ka oluliselt neutraalsem, sest asub vanal sadama-alal, vahetus läheduses ei ole elamuid ning ka vaade, mida piiratakse, ei ole kaitsevööndiga kaitstav.

Kui autoteelt avaneb senise kilukarbivaate asemel vaade parkivatele autodele, ülestõstetud jahtidele ja lainemurdjatele, siis ei saa rääkida mõjude puudumisest. On selge, et lainemurdjad takistavad vaadet ning kui merepiirilt on Tallinna kilukarbivaadet võimalik näha parimal juhul vaid pooles ulatuses, siis ei ole põhjendatud ega ka võimalik seda planeeringulahendust ellu viia, sest asukohast avanevad vaated on kaitsevööndiga hõlmatud. Lisaks väärrib märkimist, et meie kliimas on jäätumise ja tormiste perioodide tõttu jahid ca 6 kuud veest väljas ja kaldal ning varjavad olemasolevaid vaateid lisaks.

#### **8. Sadamahoone kõrguse sidumine praeguse bussiootepaviljoni või Noa restorani kõrgusega ning hoone ekspluatatsioon üksnes sadamahooneks (st hotelliteenuse keelamine)**

Aluseks võiks võtta tänase Tuule bussipeatuse esise Ranna tee absoluutkõrguse ehk 5,8m. Maksimaalne kõrgus võiks olla + 5m Ranna tee kõrgusest ehk kokku absoluutkõrgus 10,8m. Planeeringus pakutakse hoone nullkõrguseks täidetud maapinna kõrgust ehk 3,17 m. Sellisel juhul hoone enda suhteline kõrgus võiks olla max 7,7 m ehk 2 korrust.

Hoone liigendatus võiks olla selline, et esimene korrus mahub täiesti astangu serva kõrguse sisse ning teine korrus siis ca 4m jagu kõrgemale. Teise korruse välismõõdud võiksid olla 15m (Ranna teelt vaadatud laiusmõõde) x 20- 25m pikkust mere suunas. Piltlikult, hoone maksimaalne kõrgus ei tohiks olla kõrgem bussipeatuse paviljoni katuseserva kõrgusest või olla kõrgem kui Noa restorani hoone.

Oluline on paika saada ka hoone teised gabariidid. Kui tõmmata kõrguses küll tagasi, ei tohiks ka oluliselt laiuses juurde anda, sest see sulgeb kaitstava vaatekoridori. Vaatekoridoril peab olema vaateväärtus ehk vaatekoridoris ei vaadata hoonet või selle katust.

Pirita jahisadam on umbes sama suur kui planeeritakse Meriväljale, kuid Pirita sadamahoone (jahtklubi) ehitusalune pind on ligikaudu 200m<sup>2</sup>, Meriväljale planeeritakse aga 1000+m<sup>2</sup>.

Hetkel KHS toetab 3 korrust, põhjendades, et planeeritava hoone asukohas on kõrghaljastus. Kõrghaljastus ei ole küll see argument, millega toetada hoone korruselisust. Lisatud haljastuse hinnangu järgi säilitamist väärivaid puid on 17% ning sealne „kõrghaljastus“ on sisuliselt hooldamata isetekkeline võsa, mille korrigeerimist juba aastaid pikisilmi oodatakse, et vaated

avaneksid. Täiesti kohatu on KSH märkus, et kuna Ranna teed ääristavad puud, ei ole nendes kohtades Ranna teelt vaade vanalinnale nagunii avatud. Halenaljadena tundub väide, et kolm puud hakkavad varjama seda suuremõõtmelist hoonet. Kavandatud 3 korrusega hoone varjab suvise päikeseloojangu olenevalt kuupäevast suurel osal Ranna teelt vaadatuna. Ja kuna hoonega on juba vaated niikuinii varjatud, siis tekib mõne aasta pärast kindlasti kellelgi idee, et oleks kena ehitada mõned korrused juurde.

KHS-is on kirjas, et soovitatav on lähtuda 2014 välja töötatud väikesadamate soovituslikus teenusstandardis külalissadama kohta esitatud nõutavatest ja soovitatavatest teenustest. Käesolevas planeeringus arendaja on leidnud, et „majutusteenus võiks kuuluda mugavusteenuse standardi hulka, mis suurendaks sadama konkurentsivõimet“. Soovituslikus juhendis majutusteenust teenusstandardi hulka märgitud ei ole. Majutusteenuse olemasolu sadama juures ei ole prioriteetne, üldjuhul majutuvad jahituristid oma jahtidel ja kaldal käivad vaid teenuseid tarbimas. Majutusteenuse osutamine tähendab aga teiselt poolt sadamahoonele ühe korruse lisamist. Käesolevas planeeringus on sadamahoone kõrgus oluliseks vaidluskohaks ning just hoone viimane korrus mõjutab kaitsevööndiga kaitstavat vaatelisust. Miks tuleks eelistada erasadama paremat konkurentsivõimet kaitsevööndiga kaitstavatele vaadetele?

Piirkonnas on piisavalt hotelle - 3km raadiuses on nii Pirita Top, Ecoland, Lavendel kui Viimsi Spa. Ja isegi endisele rannaala parkimisalale planeeritakse ehitada hotelli. Millisele uuringule tuginedes väidetakse, et piirkonnas on puudu hotellikohtadest ja just Merivälja kai kõrvale on vaja need puuduolevad numbritoad rajada? Kui keegi eeldab, et valdavalt soomekeelsed turistid purjetavad meile, et kallis hotellis magada, on tegemist lihtsalt lapsiku unistusega. Enamus neist magab oma paadis. Nii väikse sadama jaoks piisaks ühekorruselise maja. Sadamahoone ruumiprogrammi käsitluses ei tohi olla mõisteid ja plaanilisi lahendusi, mis annaksid võimalusel sadamahoonesse planeerida äri-, büroo-, korter- või ärimajutuse funktsioone. Tuleb lähtuda väikesadamate teenusstandardist ehk konkreetsetest nõudmistest, milliseid teenuseid tuleb külalissadamas pakkuda. Majutusteenuse võimaldamisel on hiljem raske takistada hotellitubade muutumist apartement-äriruumideks ja hiljem eluruumideks (sarnane teema siis Pirita rannahoonega).

## 9. Jätta rajamata linnaparkla

Tallinna silueti vaadeldavuse kaitsevööndisse kavandatakse hulgaliselt parkimiskohti. Seega, autoparkla mere ja sõidutee vahel. Tule taevas appi! Autosid ei peaks küll vaatama “kauni vaatena”. Autod tuleb kaasajal viia kas maa alla või mujale, et nad ise “vaateks” ei oleks!

Lähteülesanne näeb ette parkimist üksnes jahisadama krundil. Miks ei rekonstrueerita olemasolevat kõrvalteed parklaks? Sellisel juhul ei oleks planeeritav ala visuaalselt sedavõrd koormatud ja vaated risustatud? Lisaks, K-Projekt Aktsiaseltsi töös on kinnitus, et parkimiskohti on kavandatud normatiivsest enam. Kas tõesti on põhjendatud kavandada vanalinna silueti vaadeldavuse kaitsevööndisse hulgaliselt parkimiskohti ning seda veel normatiivist enam?

Maastikuarhitektuuri analüüsist on leitav, et sadamahoone esimesele korrusele planeeritakse 16 sõiduauto parkimiskohta. See juba on eriline mugavus, rajada parklad lisaks ka sadamahoonesse.

Kui detailplaneeringus rõhutatakse, et sadama rajamisega liikluskoormus piirkonnas ei muutu, siis seda enam jääb arusaamatuks, miks kavandatakse niivõrd mahukaid parklaalaseid ja suisa

2+1 rajalist juurdepääsuteed sadamale Ranna tee ja mere vahelisele alale. Asfaltmassiivi asemel võiks vabalt olla 1+1 rada ja radade vahelise ala haljastada. Liiklusskeemilt paistab, et ühte sõidurada kasutatakse justkui sadamaala uudistamiseks, mitte reaalseks ligipääsuks. On väga suur vahe kas Ranna tee visuaalne liikluslahendus hakkab olema tänase 4 rea asemel 7 või 8 rada.

Segane on ka parkimiskohtade arvutus. Seletuskirjas on 98 kohta + 40 avalikku parkimiskohta Ranna tee tasapinnal, kuid joonisel on 68 kohta + 40 kohta. Kuhu on kadunud 30 kohta?

Lisaks ei nähtu, et oleks välja selgitatud akvatooriumi süvendamisel väljakaevatava merepõhja materjali püsivus rannakindlustuse taguse maa-ala täitmisel ja parklaalade rajamisel. Kas on teostatud geoloogilised ja geotehnilised uuringud merepõhja kandevõime ja püsivuse väljaselgitamiseks?

## 10. Uute haisualade tekkimise riski välistamine

Keskkonnaministeeriumis teostati hiljuti uuringud Tallinna lahe haisuprobleemi väljaselgitamiseks ning järeldati, et hais tekkib rannalähedases vees kasvavatest vetikatest. Eesti mereinstituudi teadlased tegid kindlaks, et Pirita teega piirnevas rannikuvees kasvab umbes 706 tonni vetikaid 87,8 hektaril ning kui kasvõi mingi osa vetikatest oleks võimalik veest välja võtta, kasvaks nad peagi kiiresti tagasi. Tormid ja kiirraevade murdlained kisuvad vetika põhjast välja. Kui vesi on madal, jäävad vetikad kuivale ning hakkavad haisema. Veetaseme tõustes probleem leevendub. Muuhulgas jõuti tõdemuseni, et vetikate intensiivsest kasvu, lagunemist ning terava haisu teket soodustavad omakorda mitmed varasemalt tehtud vead, näiteks Pirita tee kaldakindlustus ja muudetud rannajoon, mis ei lase lahes oleval veel looduslikult ringelda ega rannalähedases vees olevaid vetikaid kaldale kuivama uhtuda. Kuivõrd ka Meriväljale kavandatakse ulatuslik kaldakindlustus ja muudetakse rannajoont, tuleb hinnata ka selle tegevuse mõju vetikate vohamisele, sest toetudes eeltoodud järeldustele ei ole välistatud, et meriväljalased saavad lisaks kingituseks ka oma "haisuala".

Mereinstituut on ka lisaks jõudnud järeldusele, et kiirraevade käiguline võib tuulevaikse ilmaga kergitada tugevalt põhjaseteid vähemalt viie meetri sügavuses vees.

Käesolevas asjas on leitav üksnes A. Erm'i esialgne hinnang lainetusele, kuid vee liikuvust, võimalike hoovuseid, veetaseme kõikumist, vesirajatiste lainelukke ja nende mõju vetikate vohamisele ei ole hinnatud.

Kavandatav planeering näeb ette pea mitmesaja meetri ulatuses nn kalda kindlustamist. Lisaks rajatakse muulid ja lainemurdjad, mis mitmete uuringutega kindlaks tehtud kiirraevade "mõrvarlainete" kahjude kahandamiseks tuleb rajada võimalikult kõrged. On kahtlusteta selge, et rikutakse vee normaalse liikumise režiimi, kuivõrd see ju ongi akvatooriumi ja lainemurdjate ehitamise otstarve, jääb üksnes küsimus, kui palju ning kas niigi kehva veeliikuvusega lahesopp jääb sootuks seisva vee nurgaks?

TTÜ meresüsteemide instituudi teadlased leidsid vaatluste käigus rannast selgeid reostuse jälgi, mis kinnitavad, et endiselt sattub teadmata päritolu allikatest merevette saasteained, mis ainult soodustavad vetikate kasvu. Lisaks on üldteada, et sadama rajamisel vee reostuse tase inimtegevuse tulemusena tõuseb. Rootsisis on selliste sadamate ümbrus väga saastatud, sest purjetajad ja paadiomanikud viskavad oma prügi ja väljaheited merre, sadamaaladel kasutatakse palju plastnõusid ja plasttaarat.

Praeguse muuli tipust ca 10 m edasi ja veidi paremale on tugev põhjahoovus. Hetkel aitab see põhjahoovus kõnealust lahesoppi puhastada. Kui lainemurdjad ehitada selliselt, et põhjahoovus blokeeritakse, mis on tõenäoline, kuivõrd kaid pikenevad ca 35 m, siis on tõenäoline ka tugev vetikareostus, sest loomulik vee liikumine saab olema häiritud. Kõik eeltoodu tähendab tõenäosust, et planeeringuga külgnevatel aladel tekivad uued haisualad.

### **11. Rajada esinduslik promenaad, supluskoht inimestele ning võimalused harrastuskalastuseks**

Nn promenaad (tegelikult kergliiklustee) mõjub planeeringus hetkel teisejärgulisena, kulgeb sakterades, kindlasti saaks paremini ja atraktiivsemalt, sest hetkel pakutavatel tingimustel ei ole võimalik seda promenaadi tegelikult nautida (parkimiskoormus, liiklus, takistatud vaated). Planeeritaval alal on alati käinud kohalikud ujumas ja kalastamas ning nende võimaluste kadumist ei tohiks lubada. Pigem tuleks juurde mõelda, kuidas veelgi siduda ala kohaliku identiteedi ja ajaloo ning millistel tingimustel oleks võimalik säilitada või rajada Tallinna silueti taustal uus kohamärk.

### **12. Kohustada sadamaettevõtjat osutama meretakso teenust ning välja töötada vastava avaliku teenuse osutamise tingimused**

Meretakso teenuse osutajaid Tallinnas oleks küllaga ning mõistlikel tingimustel ka selle kasutajaid. Mõistlikud tingimused on eelkõige sobiv hinnatase, piisavalt sage ja kiire graafik ning teenuse osutamine vastavuses ilmastikuoludega. Kas ei oleks võimalik avaliku ja erasektori koostöös lõpuks selle kauaräägitud teenuse osutamine jätkusuutlikult ellu viia?

### **13. Tallinna linnal esitada selgitus, millise õigusliku lahenduse kaudu ja kui suures ulatuses tagatakse ala avalik kasutus ja avalike funktsioonide täitmine, samuti millisel õiguslikul alusel ja millise tasu või teenuse eest võimaldatakse huvitatud isikul Läänemere kasutamist erahuvides.**

On kõigile selge, jahisadam ei saa olema 100% avalikkusele kasutatav ning seda ei näe ette ka lähteülesanne, mis räägib avalikust kasutusest üksnes piki veepiiri. Seega on eksitav sadama kui avaliku ala reklaamimine. Kõikide jahisadamate alad lähipiirkonnas on traadistatud ja lukustatud. Kakumäe sadamas näiteks ei tohi isegi kalastada, kuigi sadama eeskirjades pole vastavat keeldu. Eraomandis olevat ja jahte hoidvat sadamat hakatakse kahtlusteta tarastama või piiretega ümbritsema ning inimesed võivad selle koha avaliku kasutuse enda jaoks igaveseks unustada. Vaadakem veidi Viimsi poole - Pringi muul. Mis on sellest saanud? Tehti korda ja nüüd on rahvale lukus. Mitte keegi seal ei käi ega hoiu seal oma alust. Vaid terendav silt – eramaa. Kõigi jahisadamate puhul pannakse ala ka lukku – nägemist! Seetõttu me soovime näha, mil moel ja kui suures ulatuses kavandatakse õiguslikult reguleerida ala avalik kasutus, samuti, kas ala omanik peab tagama ka mingite avalike funktsioonide täitmise ning milliste õiguslike vahenditega see tagatakse.

Kuivõrd planeeritakse 80% ulatuses avalikku ala, tuleb õiguslikult tagada ka avaliku kasutuse tingimused ning välistada ala kasutus ja majandamine ebasoovitaval viisil.

**Kokkuvõttes** märgime, et väljapakutud kujul mereala täitmine, sadama akvatooriumi süvendamine, puhastamine, lainemurdjate ja muulide ehitamine on väga kallis. Mida

suuremalt seda ette võtta, seda suurem on soov nn kõrvaltegevustega lisatulu teenida. Kavandatava sadamahoone mastaapsus ja planeeritavad funktsioonid loovad meie hinnangul põhjendatult kahtluse, et arenduse peamine eesmärk ei ole seotud sadama rajamisega. Pigem tundub, et sadam on vaid ettekäändeks, et Keskkonnaministeeriumilt taotleda ehituskeelu vööndi vähendamist, et siis sisuliselt jalgupidi vette saaks rajada hoone, mille mahust 2/3 oleks majutusfunktsiooniga või lõpuks siis ka hunnitu vaatega korterid kohas, kus ühelgi teisel viisil kortereid ehitada ei oleks olnud võimalik. Me oleme samal viisil varasemalt kaotanud mitmeid võitluseid, kus jõuga on läbi surutud huvitatud isikute plaanid looduskaunites kohtades ehitamiseks.

Planeeringute elluviimisel tuleb arvestada tulevikku suunatust. See, kes näeb sellist arendust piirkonna heoluna, on meie hinnangul lühinägelik. Üksnes kergliiklustee rajamine ei kaalu üles kogu arendaja poolt väljapakutud sadamalahenduse realiseerumisega kaasnevat negatiivset mõju. Oleme seisukohal, et tulevikku suunatus tähendab eelkõige, et säilitame ainulaadsete väärtustega linnaruumi järeltulevatele põlvetele ja arendame üksnes viisil, mis väärtusi ei mõjutaks. Me ei saa nõustuda kitsarinnalise tulevikuvaatega, mis näeb ette üksnes suurenevat vajadust jahikohtade järgi, mis justkui õigustaks nende rajamise mistahes asukohta – sh ka linnaruumi, kus on silmapaistvad kaitsevööndiga kaitstavad ainulaadsed kaugvaated Tallinna kaunile siluutile. Meie hoopis usume, et inimestel on ajas aina suurenev esteetiline vajadus just sellise olemasoleva kauni looduse ja vaadetega linnalähedase linnaruumi järgi.

Elanike heaolu on planeerimisõiguse ja kaasuva keskkonnaõiguse üks põhiprintsiipe. Täna ei ole kavandatava planeeringu mõju elanike heaolule keegi uurinud ega hinnanud. Loodame siiralt, et käesolev ehk annab selle sisendi! Meil ei ole midagi selle vastu, et Merivälja muul, kus tallinlased armastavad tormi ajal üle kaiserva paiskuvat veepilve imetleda või päikeseloojangut nautida, võiks saada lähitulevikus naabriks õdusa kohviku ning kasvada mõne aastaga kohaliku piirkonna vajadustele vastavaks väikesadamaks, kuid planeeringulahendus väljapakutaval kujul ei ole meile vastuvõetav ning ei teeni mingil moel kohalike elanike huve. Märgime, et ka looduslik, ilma igasuguse arenduseta rand, on tuhat korda parem kui väljapakutav lahendus. Kasutamata ressurss on igal juhul parem kui rumalalt, lühinägelikult ja omakasupüüdliselt raisatud ressurss.

Ka meie tunneme oma südames, et sellise sadama ehitamine sellisele alale ei ole õige. Kasulik – jah, kellelegi kindlasti. Aga õige kindlasti mitte. Miks meiegi peaksime elama millegagi, millega me koos elada ei taha? Me ei taha, et meie rand kingitakse ära ning kaunid vaated saavad risustatud. Me tunneme end sellest planeeringust häirituna ja leiame, et see on piisav põhjus, et plaan katki jätta. Vaated Tallinna siluutile ja päikeseloojangule on muuhulgas Merivälja miljööväärtuse üks osa ning ei ole seni leidnud ühtegi põhjendust, miks Merivälja peaks sellest väärtusest osa loovutama.

Ranna tee 1 kinnistu asub alal, mis on kaitstud: 1) ranna ehituskeeluvööndiga, 2) haljaskoridoriga piki Ranna teed, 3) miljööväärtuslikult hoonestusalalt avanevate vaadete tagamise kohustusega ja 4) muinsuskaitseala kaitsevööndiga vanalinna silueti vaadeldavuse tagamiseks. Pirita linnaosa üldplaneering näeb ette antud alale üksnes sadama ehitamist. Linnavalitsuse korraldus detailplaneeringu algatamise kohta näeb ette jahisadama rajamist ja sadamahoone ehitust. Selle asemel kavandatakse piirangutega mitmekordselt kaitstud alale pigem üldplaneeringuga mitesobitavat toitlustus- ja majutusasutust. Teeme ettepaneku kaaluda Ranna tee 1 kinnistu detailplaneeringu lõpetamist Planeerimisseaduse § 129 lg 1 p 3 alusel, kuna planeeringu eesmärk on koostamise käigus oluliselt muutunud.

Märgime lisaks, et Rahandusministeerium koostab üleriigilist mereala planeeringut, mille eesmärk on leppida kokku Eesti mereala kui avaliku ressursi pikaajalise kasutuse põhimõtted. Samuti edendada meremajandust ning parandada ja säilitada merekeskkonna seisundit. Meie hinnangul ei ole Läänemere planeerimine eraldiseisvalt mereala planeeringust otstarbekas ega jätkusuutlik, mistõttu peame põhjendatuks ka käesoleva menetluse peatamist kuni mereala planeeringu kehtestamiseni. Samuti palume kaaluda menetluse lõpetamist ning teemaplaneeringu algatamist kogu Ranna tee äärde jääva Läänemere rannikuala planeerimiseks.

Merivälja Aedlinna Selts, esindaja Külli Kroon

MTÜ Mähe Selts, esindaja Erik Vest

Elanikud (nimekiri)