



MAA- JA RUUMIAMET

Tallinna Linnavalitsus

Teie 29.08.2024 nr 1-12/989 - 1

Meie 03.03.2025 nr 12-1/25/318-2

Heakskiit Juhkentali tn 48 kinnistu detailplaneeringule

Austatud linnapea

Tallinna Linnavalitsus esitas 29.08.2024 kirjaga nr 1-12/989-1 Juhkentali tn 48 kinnistu detailplaneeringu (detailplaneering) Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumile (ReM) järelevalve teostamiseks ja heakskiidu saamiseks.

Märgime, et seoses riigiasutuste ümberkorraldusega ja uue ametiasutuse loomisega on alates 01.01.2025 planeeringutele heakskiidu andja Maa- ja Ruumiamet (MaRu).

Järelevalvet detailplaneeringu koostamise üle teostatakse lähtuvalt ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse (edaspidi EhSRS) § 1 lõike 1 ja detailplaneeringu menetlemise ajal kehtinud planeerimisseaduse (edaspidi PlanS v.r) § 23 alusel. Lähtuvalt PlanS v.r § 23 lõigetest 3 ja 4 on järelevalve teostaja pädevuses detailplaneeringu õigusaktidele vastavuse kontrollimine, avalikul väljapanekul kirjalikke vastuväiteid esitanud isikute ja planeeringu koostamist korraldava kohaliku omavalitsuse ärakuulamine ning seisukoha andmine arvestamata jäänud vastuväidete kohta, kui vaidlevad osapooled ärakuulamisel kokkulepet ei saavuta. PlanS v.r § 20 lõike 1 kohaselt on vastuväide planeeringu avaliku väljapaneku ajal esitatud mittenõustuv seisukoht või väide, et planeeringu menetlemisel ei ole täidetud seaduse nõudeid.

Planeeritav maa-ala, suurusega 0,44 ha, asub kesklinnas, Tallinna Bussijaama vastas otse üle Juhkentali tänava. Katastriüksus on hoonestamata ja seda kasutatakse parkimisplatsina.

Kehtiva Tallinna üldplaneeringu kohaselt on planeeritava ala maakasutuse juhtotstarbeks ühiskondlike ja puhkeehitiste ala, mis on mõeldud põhiliselt haridus, teadus, tervishoiu, kultuuri või spordi jm asutustele, samuti samalaadsete teenustega või vaba aja veetmisega seonduvatele ettevõtetele. Detailplaneeringuga soovitakse planeeringualale määrata kesklinna segahoonestusala juhtotstarve. Seega tehakse detailplaneeringuga ettepanek kehtiva üldplaneeringu muutmiseks.

1. Menetluskäik

Detailplaneeringu koostamine algatati Tallinna Linnavalitsuse 13.10.2010 korraldusega nr 1562-k, eesmärgiga muuta Juhkentali tn 48 kinnistu transpordimaa maakasutuse sihtotstarve vähemalt 30% ulatuses äri- ja kuni 70% ulatuses elamumaaks ning määrata ehitusõigus 2 maa-aluse ja kuni 8 maapealse korrusega ning äriruumidega elamu ehitamiseks ja määrata krundi kasutamise tingimused.

Detailplaneeringu algatamise teade avaldati ajalehtedes Kesklinna Sõnumid, Pealinn ning omavalitsuse veebilehel. Lähteseisukohtade ja eskiislahendusega oli võimalik tutvuda 18.11.-25.11.2010 Tallinna Kesklinna Valitsuses. Eskiislahendust tutvustav avalik arutelu toimus 26.11.2010 Tallinna Kesklinna Valitsuses. Vastav teade avaldati ajalehtedes Eesti Päevaleht ja Kesklinna Sõnumid.

Detailplaneeringu on kooskõlastanud Kaitseministeerium (09.07.2021), Päästeamet (20.01.2022) ja Terviseamet (26.10.2022).

Detailplaneering võeti vastu Tallinna Linnavolikogu 22.02.2024 otsusega nr 27, eesmärgiga muuta Juhkentali tn 48 kinnistu transpordimaa maakasutuse sihtotstarve vähemalt 50% ulatuses äri- ja kuni 50% ulatuses elamumaaks ning määrata ehitusõigus kahe maa-aluse ja kuni kaheksa maapealse korrusega äri- ja eluruumidega hoone püstitamiseks ning määrata krundi kasutamise tingimused. Detailplaneeringu vastuvõtmise teade avaldati ajalehtedes Eesti Päevaleht ja Pealinn ning omavalitsuse veebilehel. Detailplaneering oli avalikul väljapanekul 18.04.-20.05.2024. Vastav teade avaldati ajalehtedes Kesklinna Sõnumid, Pealinn ja Eesti Päevaleht ning omavalitsuse veebilehel. Puudutatud ja huvitatud isikuid teavitati kirja teel.

Avaliku väljapaneku ajal esitati neli kirja ettepanekute ja vastuväidetega:

- Riigi Kaitseinvesteeringute Keskuse 03.05.2024 kiri, millele Tallinna Linnaplaneerimise Amet (TLPA) vastas 17.06.2024 kirjaga nr 3-2/486-8;
- Mootor Grupp ASi (Tallinna Bussijaam) 13.05.2024 kiri, millele TLPA vastas 19.06.2024 kirjaga nr 3-2/486-9;
- Eesti Kaitseväge 16.05.2024 kiri, millele TLPA vastas 17.06.2024 kirjaga nr 3-2/486-7;
- Juhkentali Seltsi 20.05.2024 kiri nr 24-15, millele TLPA vastas 19.06.2024 kirjaga nr 3-2/486-10;

Detailplaneeringu avaliku väljapaneku tulemusi tutvustav avalik arutelu toimus 01.07.2024. Sellekohane teade ilmus ajalehtedes Postimees ja Kesklinna Sõnumid ning omavalitsuse veebilehel. Puudutatud isikuid teavitati kirja teel.

Eesti Kaitseväge ja Riigi Kaitseinvesteeringute Keskuse tehtud ettepanekutega on kohalik omavalitsus arvestanud, detailplaneeringu seletuskirja on lisatud, et heki rajamisel ning hooldamisel tuleb tagada, et võra kaugus Kaitseväge perimeetri aiast oleks minimaalselt 0,5 m ja heki kõrgus ei tohi ületada 2,5 m. Teiste avalikustamise ajal esitatud vastuväidete osas kokkuleppele ei jõutud.

Tulenevalt PlanS v.r § 23 lõike 3 punktist 5 korraldas ReM 29.11.2024 avalikul väljapanekul esitatud vastuväidete ärakuulamiseks arutelu, millel osalesid TLPA esindaja, detailplaneeringu avaliku väljapaneku ajal vastuväiteid esitanud Mootor Grupp AS ja Juhkentali Seltsi esindajad, huvitatud isik koos esindajaga ja planeeringu konsultant. Ärakuulamise tulemusena vastuväidete osas valdavalt kokkuleppele ei jõutud.

2. Arvestamata jäänud vastuväidete ja TLPA vastuste kokkuvõte

2.1. Liiklus ja parkimine

Mootor Grupp AS (MG) tundis muret, et planeeringuga muudetakse parkimisvõimalused ebapiisavaks, kuna kavandatud parkimiskohad on ainult arenduse teenindamiseks, kuid ei arvestata laiemat parkimisvajadust, sealhulgas „pargi ja reisi“ teenuse kasutajaid. Samuti ei arvesta planeering bussijaama tegevust ega kohalike elanike huve. Bussijaama operaatori T Grupp OÜ esitatud vajadusi ei ole detailplaneeringus käsitletud ega analüüsitud, kuigi bussijaam on oluline ühistranspordisõlm.

Probleemiks on ka liikluskorraldus. Detailplaneeringu elluviimisel suureneb piirkonna liikluskorraldus ja see avaldab negatiivset mõju läheduses asuvatele äridele. Bussijaama ligipääsetavus on juba täna raskendatud. Teema on eriti terav tiptundidel, kus busside sisse ja väljasõit on raskendatud.

Ka Juhkentali Selts tõi välja, et planeeritavat ala tuleks kasutada „pargi ja reisi“ parklana või rajada sinna parkimismaja, sest tegemist on ühistranspordi sõlmjaama lähedal asuva alaga. Selts on arvamisel, et piirkonda parkimismaja lisandumine ei süvenda probleemi liikluses. Praegune lahendus asendab piirkonna ainsa sobiva parkimisala äri- ja elamumaaga, kuid parkimise vajadust pole piisavalt analüüsitud. Selts tegi ettepaneku, et kui maakasutuse sihtotstarve muudetakse, tuleks siduda see avaliku ressursi loomise kohustusega.

Võrreldes üldplaneeringu koostamise aegse olukorraga on liikluskorraldus piirkonnas märgatavalt suurenenud ning ühe täiendava ärihoone lisamine toob kaasa liiklussageduse kasvu ja halvendab liiklusohutust. Ala liikluskorraldus on seltsi hinnangul lahendamata, ning planeeringu seletuskiri ei sisalda analüüsi, mis võrdleks üldplaneeringu järgse lahenduse säilitamise ja muutmise mõju. Selts rõhutas, et detailplaneering peab arvestama rattateede vajadusega ning ehitusjoont tuleks nihutada, et tagada piisav ruum kergliiklusele.

TLPA selgitas, et Tallinna strateegilised eesmärgid liikuvuse planeerimisel on sõnastatud Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kavas 2035. Koostatava Kesklinna linnaosa üldplaneeringu kontekstis on oluline säästvate liikumisviiside osakaalu kasvatamine, et täita keskkonna-, kliima- ja rahvatervise eesmärgid – vähendada liikluskorraldust, vähendada CO₂-heite koguseid ning suurendada inimeste igapäevast aktiivset liikumist aega ja sotsiaalset sidusust.

Kesklinna tihendamine tänaste liikumisviiside jaotuse korral ei ole võimalik, sest linnakeskusesse ehitatakse sellisel määral uusi elu- ja ärihooneid, mille tulemusena autoliiklus kasvaks drastiliselt. Kuna olemasolevad tänavad ei suuda perspektiivset liikluskorraldust vastu võtta ja kesklinna uusi tänavaid juurde kavandada ei ole üldjuhul võimalik, siis tuleb inimeste liikuvuse tagamiseks luua piisavad ja toimivad alternatiivsed võrgustikud – ühistransport, avaliku ruumi võrk jalakäijate mugavaks liikumiseks ning rattateede võrk. See tähendab olulist liikumisviiside muutust tulevikus. Seda toetab ka hetkel uuendatav Tallinna parkimisnormatiiv, mis näeb südalinna parkimiskohtade kavandamisel ette olulisi leevendusi.

Kohalik omavalitsus märkis, et planeeritaval Juhkentali tn 48 kinnistul on asunud ca 200 parkimiskohta võimaldav parkimisplats. Parkimisplats on olnud kasutuses ka busside seisuplatsina. Detailplaneeringu elluviimisel saab kavandatud parkimiskohtade arv olema väiksem olemasoleva parklaala võimaldavast mahust. Krundile kavandatud äriruumidega elamu võimaldab elanike ja äriruumide külastajate sõidukitele parkimiskohtade riskantset ja elanike ja äride sõidukite juurdepääsu (tuleku/mineku) aeg on erinev ja vastupidine ning hajub päeva lõikes.

„Pargi ja reisi“ parklad rajatakse üldjuhul linna keskusest väljapoole, eesmärgiga vältida linna sissesõitu ja asendada sõiduauto ühistranspordi või muu alternatiivse liikumisviisiga. Transpordi sõlmjaamade parkimise vajadus (sh sõidu jätkumisel ühelt transpordiliigilt teisele) tuleb tagada vastavalt transpordisõlme kinnistul. „Pargi ja reisi“ parkimismajad on rajatud Tallinna Lennujaama ja Tallinna Sadama kinnistutele ning tulevikus rajatakse ka Ülemiste Rail Balticu ühisterminali.

Piirkonna elanike teenindamiseks avaliku parkimismaja rajamiseks ei ole antud asukoht atraktiivne. Juurdepääsu krundile piirab suure liikluskoormusega Odra tänav ning ristmike läbilaskevõime tee ületuseks. Juhkentali tn 48 kinnistule parkimismaja rajamisel suureneks liikluskoormus bussijaamaga piirnevatel tänavatel ning see häiriks bussijaama liikluse toimimist.

Detailplaneeringu lahenduses on ette nähtud avaliku kasutusega kõnnitee rajamine koos uue bussipeatusega, mis täidab eelkõige ühistranspordivõrgu parandamise eesmärgi. Samuti on detailplaneeringus ette nähtud uue kõnnitee rajamine Masina tänava suunal.

Lisaks on koostamisel oleva Kesklinna linnaosa üldplaneeringu üks eesmärgi teha ettepanek ühistranspordivõrku puudutavate küsimuste osas. Tallinna bussijaama tuleviku osas on mitmeid kaalutluskohi, mille vahel otsustamine väärib põhjalikumalt analüüsi. Bussijaam on üleriigiline avalik ruum, paljude inimeste sihtkoht ning linnade ja maapiirkondade vaheliste liikumiste oluline sõlmpunkt. Seega pole Tallinna bussijaama asukoha küsimus ainult Tallinna-sisese ligipääsetavuse teema. Kesklinna linnaosa üldplaneeringu koostamise käigus tehakse ettepanekud Tallinna bussijaama perspektiivse lahenduse osas.

Rattateid tuleb rajada terviklahendusena, jätkuvana ja mitte ühe kinnistu ulatuses. Tallinna Rattastrateegia 2018–2028 näeb ette rattateede põhivõrgu Odra tänavale, Filtri tee ja Tartu maanteele. Lastekodu tänava rekonstrueerimise projektis kavandatakse rattateed ka Lastekodu tänavale. Tänavaruumi avardamiseks on kavandatud Juhkentali tn 48 krundile planeeritud hoone 1. korrus tagasiastega nii, et selle alla jääb vähemalt 3,5 m kõrgune vaba ala hoone 1. korrusele planeeritud äri- ja teenindusruumide hajumisala ning bussipeatuse tarbeks. Lähtudes olemasolevatest tänavakoridoridest, siis Juhkentali tänav linna suunas ja Masina tänava olemasolev teemaa-ala ei võimalda rattateede rajamist. Bussijaama vahetus läheduses on Juhkentali tänaval prioriteet bussiliiklusel. Arvestades eelnevat ja asjaolu, et hoonestusala kavandamisel on lähtud Juhkentali tn 46 kinnistule planeeritud hoone hoonestusala (ehitusjoonest) ning Juhkentali tänava ja Filtri tee ristmikul on piiratud ruum rattatee kavandamiseks, siis Juhkentali tn 48 hoone hoonestusala nihutamine lõuna poole ja tänavamaa laiendamine rattatee kavandamiseks ei võimalda kavandada toimivat terviklahendust.

2.2. Ühiskondliku maakasutuse säilitamine

Juhkentali Seltsi hinnangul ei tohiks Tallinna üldplaneeringus määratud ühiskondlike ja puhkeehitiste ala maakasutuse juhtotstarvet mõjuva põhjuseta muuta. Kui muudatus siiski tehakse, tuleks ala võimalikult suures ulatuses säilitada avalik-ühiskondliku kasutusena. Seltsi hinnangul on probleemiks see, et ühiskondlikuks kasutuseks mõeldud maad järjest vähendatakse, samas kui ühiskondlikku lisaväärtust ei looda juurde – ainus põhjendus on elamuehituse ja hoonestuse tihendamine.

MG leidis, et üldplaneeringu muutmine ühe arendaja huvides võib tekitada õiguslikke probleeme, kuna see võib eelistada erahuve ja seada kahtluse alla muudatuse õiguspärasuse. Üksikute detailplaneeringutega üldplaneeringu muutmine vähendab linnaelanike usaldust ja tekitab pettumust planeerimisprotsessis.

TLPA nõustus, et maakasutuse juhtotstarvet ei tohiks muuta ilma mõjuva põhjuseta ning muudatused peavad olema põhjendatud.

Avalikkuse kaasamine on toimunud kooskõlas kehtiva seadusandlusega. Kõiki ettepanekuid ja arvamusi on planeeringulahenduse kujundamisel kaalutud. Planeerimise protsess on olnud pikk, kuid samas ka avatud ja läbipaistev, pakkudes võimalust osaleda ning arutada erinevaid küsimusi.

Üldplaneeringu muudatus ei ole suunatud ühe arendaja huvide edendamisele, vaid selle eesmärk on tagada piirkonna tasakaalustatud areng ja linna arengukavadega kooskõlas olevate planeeringute tegemine. Üldplaneeringu muudatusi käsitletakse üldiselt linna arenguvajaduste, mitte ainult üksiku arendaja huvides, ning kõik muudatused on kooskõlas kehtivate seadusandlike nõuetega. Kehtiv Tallinna üldplaneering on aktuaalsuse kaotanud, mistõttu algatati 2019. aastal Kesklinna linnaosa üldplaneeringu koostamine. Kehtivas üldplaneeringus määratud maakasutuse otstarbed tuleb üle vaadata ja vajadusel muuta. Pärast Kesklinna üldplaneeringu kehtestamist kaotab Tallinna üldplaneering kehtivuse. Juhkentali tn 48 kinnistu on koostamisel olevas üldplaneeringus kavandatud ettevõtluse kõrvalfunktsiooniga korterelamute alaks, et toetada naaberkinnistut kui segahoonestusala. Omavalitsus selgitas, et muudatuse eesmärk on mitmekesistada funktsioone ja arendada linnaruumi.

Uus üldplaneering arvestab EL-i kliimaeesmärkidega, sh keslinna tihendamise ja kuumasaarte tekke vältimisega. Juhkentali tn 48 detailplaneering vastab Tallinna strateegilistele eesmärkidele ja 15-minuti linna kontseptsioonile, parandades teenuste ja töökohtade kättesaadavust. Tallinna üldplaneering ei välista kinnistu hoonestamist – ühiskondlike ja puhkeehitiste alale on lubatud haridus-, teadus-, tervishoiu-, kultuuri- ja spordiasutused.

2.3. Keskkond ja haljastus

MG juhtis tähelepanu, et detailplaneeringus ei ole kavandatud piisavalt kõrghaljastust, mis soodustab kuumasaarte teket.

Ka Juhkentali Selts leidis, et Juhkentali tänava poolsele küljele tuleb ette näha kõrghaljastus, et leevendada kuumasaarte teket. Selts tegi ettepaneku reserveerida krundi hoonetagune ala avalikuks linnaruumiks ning võimaldada kergliiklustee ühendus Kaitseväe territooriumi kõrval. Lisaks soovitas selts markeerida endise Härjapea jõe voolusängi. Täiendavalt pakkus selts välja idee lisada hoone haljasalale Juhkentali ajaloolist keskust tutvustav teabetahvel ja istumisala.

TLPA selgitas, et detailplaneeringusse on sisse viidud muudatus, millega Juhkentali tänava äärde planeeritakse täiendavat kõrghaljastust. Käesolevas detailplaneeringus on kavandatud maaga seotud haljastuse osakaaluks 30%, mis võrreldes oleva olukorraga, kus krundil asub asfalteeritud plats, vähendab olulisel kuumasaare teket. Ka Masina tänava äärde on planeeritud kuni 2,5 m kõrgused uued puud. Tulenevat Kaitseministeeriumi ettepanekust ei ole kavandatud suuri puid krundi lõunaosa perimeetrile, kuna see vähendaks riigikaitse ehitise Juhkentali linnaku töövoimet. Täpne uushaljastuse lahendus koostatakse hoone ehitusprojekti staadiumis maastikuarhitekti poolt. Hoone kavandamisel on arvestatud antud piirkonna linnaehituslikku situatsiooni ning sellest lähtuvalt on Juhkentali tn 48 hoone planeeritud ehitusloa saanud Juhkentali tn 46 hoonega samale ehitusjoonele, et oleks tagatud aktiivse tänavafrondi jätkumine ka Juhkentali tn 48 krundi osas.

Endise Härjapea jõe voolusängi markeerimine ei ole põhjendatud, kuna planeeringuala jääb Härjapea jõe kunagisest asukohast liiga kaugemale ning see ei lühendaks märkimisväärselt jalakäijate teekonda.

2.4. Hoone arhitektuur ja otstarve

Nii MG kui Juhkentali Selts juhtisid tähelepanu, et piirkonnas puuduvad varjendid. Sellest tulenevalt tegid nad ettepaneku kavandada hoonesse ka varjend.

Juhkentali Seltsi hinnangul peaks hoone arhitektuur olema kvaliteetne ja keskkonda sobiv. Hoone võiks olla heledates toonides ning mitte kõrgem kui viis korrust, et säilitada piirkonna inimsõbralik keskkond.

TLPA selgitas, et toetab varjendi planeerimise ettepanekut, detailplaneeringu seletuskirja lisatakse vastav nõue.

Hoone arhitektuursed tingimused on detailplaneeringu seletuskirjas määratud ning hoone eskiisprojekt tuleb kooskõlastada Tallinna Linnaplaneerimise Ametiga. Planeeringusse lisatakse nõue, et hoone fassaad peab olema arhitektuurselt liigendatud, vältida tuleb massiivset ja monotoonset tänavaseina. Samuti arvestatakse sellega, et hoone kõrgus ja mahuline lahendus ühtiksid piirkonna arengusuundade ja naaberkinnistute hoonestusega.

3. Arvestamata jäänud vastuväidete käsitus ReMis/MaRu-s ning heakskiitja seisukoht

Maa- ja Ruumiamet selgitab, et tulenevalt PlanS v.r § 4 lõikest 2 on planeerimisalase tegevuse korraldamine linna haldusterritooriumil kohaliku omavalitsuse pädevuses, kes peab tagama maa-alale vastavate planeeringute olemasolu. Samuti peab planeerimisalase tegevuse korraldaja tasakaalustama erinevaid huve, sealhulgas avalikke huve ja väärtusi, kaaluma neid vastavalt planeerimise põhimõtetele ja planeeringu eesmärkidele ning lõimima need planeeringulahendusse.

Ärakuulamisel selgitas MG, et selle detailplaneeringu raames tuleb ära lahendada ka bussijaama liikluskorraldus. Heakskiidumenetlus peab endas sisaldama ka ühistranspordiseaduse kontrolli, sest Tallinna Bussijaama näol ei ole tegemist ainult kohaliku tähtsusega transpordisõlmega vaid tegemist on riiklikult ja rahvusvahelise tähtsusega transpordiväravaga. Ühistranspordiseadusest tulenevalt peab sellisele rajatisele asukoha ja temale juurdepääsu tagamisega tegelema nii kohalik omavalitsus kui ka Vabariigi Valitsus. Ühistranspordiseadus on pannud ReM-le sh ministrile ülesande koordineerida maakondade ja üleriigilise ühistranspordi arengut.

Ärakuulamisel märkis Juhkentali Selts, et tegemist on ajaloolise asumikeskusega ja sellest tulenevalt tuleb planeeringualale ette näha puhkeala koos asumikeskuse teabega. Lepiti kokku, et seletuskirja lisatakse viide, et Juhkentali Selts kaasatakse istumiskoha ja teabetahvli kavandamisse.

Ärakuulamisel märkis Juhkentali Selts, et planeeritav varjend peab olema avalik varjend, võimalikult suur ja selle funktsioon tuleks ühendada parkimismajaga.

TLPA selgitas, et käesoleva planeeringuga ei ole võimalik ära lahendada kogu piirkonna varjumise teemat ning planeeringus ei ole täpsemalt määratud, kas tegemist on avaliku või planeeritava hoone tarbeks rajatava varjendiga. Vabariigi Valitsus on välja töötamas varjendite määrust, millest tulevad nõuded, millal on vaja rajada avalik varjend ja millal varjumiskoht. See planeeritakse siduda hoone suletud brutopinnaga.

Pärast ärakuulamist edastati heakskiitjale täiendatud detailplaneeringu seletuskiri, milles on tulenevalt vastuväiteid esitanud isikute ettepanekutest ja ärakuulamisel kokku lepitust planeeringulahendusse viidud sisse muudatusi, sh

- Seletuskirja punkti 4.1.3 (lk 11) alla on lisatud täiendav tingimus ehitusprojektide koostamiseks, et hoone ehitusprojekti koostamisel tuleb arvestada varjenditele esitatavate tehniliste nõuetega.

- Täiendatud on seletuskirja punkti 4.3 liikluslahenduse osa analüüsiga:

Kuna planeeringu alale on kokku kavandatud kuni 122 auto parkimise kohta ja võttes aluseks, et kui tipptunnil hakkavad neist liikuma pooled autod (st vahemikus 7.00-8.00 ja 8.00-9.00 ning 16.00-17.00 ja 17.00-18.00), siis on maksimaalne võimalik lisanduv autode arv piirkonda 61 autot tipptunnil, mis tähendab, et lisandub ca 1 auto minutis ning kuna alalt likvideeritakse ka seal

praegu tegutsev autoparkla ning liikluskoormus väheneb ka sellest tulenevalt, siis ei ole ette näha liikluse halvenemist piirkonnas.

- Seletuskirja punkti 4.2.1 haljastuse ossa on lisatud täiendava kõrghaljastuse rajamise kohustus Juhkentali tänava äärde. Detailplaneeringu põhijoonisel on tähistatud Juhkentali tänava ääres uue kõrghaljastuse istutuskohad, kokku 10 uut puud.

- Seletuskirja punkti 4.2.1 haljastuse ossa, nõuded ehitusprojekti koostamiseks on lisatud, et rekreatsiooniala projekteerimisel kaasata ka Juhkentali Selts alale istumiskoha ja keskust tutvustava teabetahvli kavandamiseks.

Vastavalt PlanS v.r § 9 lõikele 7 võib detailplaneering põhjendatud vajaduse korral sisaldada kehtestatud üldplaneeringu põhilahenduse muutmise ettepanekut. Käesoleva detailplaneeringuga tehakse ettepanek üldplaneeringu muutmiseks. Kaalutlused ja ettepanek üldplaneeringu muutmiseks on toodud detailplaneeringu seletuskirja peatükis 4.1.2 „Vastavus üldplaneeringule“ ja joonisel DP-6 „Üldplaneeringu muutmise ettepanek“.

ReM-s 29.11.2024 toimunud vastuväidete ärakuulamisel ilmnas, et Mootor Grupp AS huvi planeeritava ala osas on Tallinna Bussijaama teenindava parkla rajamine. Ettevõtte oli vastava taotlusega pöördunud ka ReMi, kelle vastutada on alates 1.07.2023 ühistranspordi korraldamine. Selgitame, et ministeeriumi ühistranspordiosakond vastutab üleriigilise busi-, praami- ja lennuliikluse kavandamise ja korraldamise eest, tagades, et ühistransport vastab elanike liikumisvajadustele ning soodustab ühissõidukite kasutamist. Sellegipoolest on Tallinna Bussijaama parkimisvõimaluste laiendamine, sh täiendava maa omandamine, peamiselt bussijaama haldava ettevõtte ja kohaliku omavalitsuse, antud juhul Tallinna linna, vastutusalal. ReM tegeleb küll üleriigilise ühistranspordi poliitika ja strateegia kujundamisega, kuid konkreetsete taristuprojektide, nagu bussijaama arendamine, elluviimine on kohalike omavalitsuste ja eraettevõtete pädevuses. Seega on ReMil sellistes projektides pigem kaudne roll, pakkudes vajadusel nõu või toetust, kuid otsesed arendusotsused ja -tegevused kuuluvad kohaliku tasandi vastutusalasse.

Kokkuvõtvalt märgime, et kohalik omavalitsus on liikluskorralduse, maakasutuse, ehitusõiguse ja haljastusega seonduvad teemad lahendanud vastavalt PlanS-s nõutud täpsusastmele ning arusaadavalt selgitanud planeeringulahenduse kujunemist. Kohalik omavalitsus on leidnud, et planeeritud lahendus on käsitletavale maa-alale sobiv ja piisaval määral reguleeritud. MaRu hinnangul ei ole Tallinna Linnavalitsus antud küsimuses oma diskretsiooni valesti kohaldanud ning seejuures oma pädevuse piire ületanud, vaid on täitnud talle seadusega antud kaalutus- ja selgitamiskohustust, täites haldusmenetluse seaduse (HMS) § 4 lõikes 1 toodud kaalutlemise kohustust ning arvestanud PlanS-is toodud põhimõtteid. Antud selgitused ja põhjendused on asjakohased.

4. Planeeringu õigusaktidele vastavus

Vastavalt PlanS v.r § 4 lõikele 2 on planeerimisalase tegevuse korraldamine kohaliku omavalitsuse pädevuses. Kohaliku omavalitsuse ülesandeks on tagada planeeringu koostamisel avalike huvide ja väärtuste ning huvitatud isikute huvide tasakaalustatud arvestamine, mis on planeeringu kehtestamise eeldus. Detailplaneeringu sisulise lahenduse otstarbekuse üle on kaalutusõiguse alusel ainupädev otsustama kohalik omavalitsus, kelle pädevuses on kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse § 6 lõike 1 järgi kohaliku elu küsimuste, k.a ruumilise planeerimise, iseseisev ja lõplik korraldamine ning otsustamine. Seega juhul, kui planeeringulahendus ei ole vastuolus kehtivate õigusaktidega, on erinevate kinnisasja omanike huvide arvesse võtmisel ning planeeringutega kavandatavate ehitus- ja maakasutustingimuste ruumilise sobivuse üle otsustajaks kohalik omavalitsus. Heakskiitja pädevusse kuulub planeeringulahenduse õigusaktidele vastavuse kontrollimine.

Esitatud materjalidest nähtuvalt on vastuväidete esitajad olnud teadlikud planeeringulahendusest ning saanud väljendada oma seisukohti planeeringu koostamise käigus. Seda tõendab ka vastuväite esitamine planeeringu avalikul väljapanekul. Vastuväidete esitajate arvamuste arvesse võtmise kohta on kohalik omavalitsus andnud oma seisukoha. Seega on vastuväidete esitajad saanud kasutada oma õigusi detailplaneeringu koostamisel ja seeläbi olnud planeeringu koostamisse kaasatud ehk detailplaneeringu menetlemine on viidud läbi vastavuses avalikkuse kaasamise ja teavitamise põhimõttega.

Detailplaneeringu koostamisel on arvestatud PlanS v.r-s sätestatud detailplaneeringu koostamise ja avaliku menetluse nõuetega ning täidetud on PlanS v.r § 9 lõikes 2 sätestatud asjakohased ülesanded, lähtudes omavalitsuse üksuse ruumilistest vajadustest ja planeeringu eesmärgist. Detailplaneering on kooskõlastatud asjakohaste asutustega ning detailplaneeringu koostamisel on kaasatud ja planeeringulahendusest teavitatud puudutatud isikuid. MaRu hinnangul on detailplaneeringu lahenduse kaalutlused põhjendatud.

5. Kokkuvõte

Detailplaneeringu kehtestamine kuulub kohaliku omavalitsuse pädevusse. Seega otsustab antud juhul kohalik omavalitsus, kas detailplaneering tagab alal tervikliku ruumilahenduse loomise ehk kas lahendus on antud asukohas sobivaim. HMS § 4 lõike 2 kohaselt peab haldusorgan kaalutlusõigust teostama kooskõlas volituse piiride, kaalutlusõiguse eesmärgi ning õiguse üldpõhimõtetega, arvestades olulisi asjaolusid ning kaaludes põhjendatud huve. See tähendab, et kohalik omavalitsus peab õiguspärase ja ruumilise planeerimise põhimõttele vastava planeerimisotsuse tegemiseks olema eelnevalt analüüsinud erinevaid lahendusvariante.

Siinjuures juhime omavalitsuse tähelepanu sellele, et Riigikohus on välja toonud planeeringute kui ulatusliku kaalutlusruumiga otsuste motiveerimise suure tähtsuse. Kui motivatsioon esitatakse selle mahukuse tõttu mõnes teises dokumendis, peavad haldusaktis olema ära toodud vähemalt põhimotiivid. Kui tehakse viide mõnele teisele dokumendile, siis peab lõppkokkuvõttes olema arusaadav, milline selles dokumendis sisalduv informatsioon kujutab endast osa haldusakti põhjendusest. HMS § 56 vastaselt haldusakti motiveerimata jätmine tähendab üldjuhul selle haldusakti õigusvastasust ning on haldusakti tühistamise aluseks.¹ Eriti hoolikalt tuleb põhjendada selliseid planeeringuotsuseid, millega kitsendatakse isikute maakasutuse ja ehitamise õigust või mille vastu on esitatud vastuväiteid planeeringu koostamise käigus². Palume omavalitsusel detailplaneeringu kehtestamise otsustamisel ja otsuse vormistamisel arvestada eelmärgitud motiveerimise põhimõtetega.

Lähtudes EhSRS § 11¹ lõikest 3 ning võttes aluseks PlanS v.r § 23 lõike 6, anname heakskiidu Juhkentali tn 48 kinnistu detailplaneeringule.

Juhime tähelepanu, et heakskiitu detailplaneeringule ei saa pidada eelhaldusaktiks. Tegemist on HMS § 16 lõike 1 kohase siduva iseloomuga kooskõlastusega, mis on menetlustoiming, mitte iseseisev haldusakt. Nagu muidki menetlustoiminguid saab sellist kooskõlastust reeglina vaidlustada üksnes koos lõpliku haldusaktiga.³

Planeeringulahendusega jätkuvalt mittenõustumisel on vastuväiteid esitanud isikutel võimalik, kohaliku omavalitsusega ja planeeritava kinnisasja omanikuga kohtuväliselt kokkuleppele mitte jõudmisel, pöörduda oma subjektiivsete õiguste kaitseks halduskohtusse

¹ RKHKo [3-3-1-39-07](#)

² RKHKo [3-3-1-37-04](#)

³ RKHKo [3-3-1-12-07](#)

halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras. Kehtestatud planeeringu vaidlustamist reguleerib PlanS § 141.

Rõhutame, et tulenevalt PlanS § 139 lõikest 4¹ tuleb planeeringu koostamise korraldajal kanda kehtestatud detailplaneeringu kohta PlanS § 4¹ lõikes 6 nimetatud andmed planeeringute andmekogusse 14 päeva jooksul detailplaneeringu kehtestamisest arvates.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Kati Tamtik
peadirektor

Teadmiseks: Tallinna Linnaplaneerimise Amet, Mootor Grupp OÜ, Juhkentali Selts, Riigi Kaitseinvesteeringute Keskus, Kaitseväe peastaap, Jüri Mirme

Kaire Jaanus
5504515 kaire.jaanus@maaruum.ee

Loona Kangur
5885 1413 loona.kangur@maaruum.ee