
Hundipea sadama-ala detailplaneeringu lisad

Sisukord

Sisukord.....	1
Lisa 1: SELETUSKIRI.....	3
1. Piirkonna ajalugu	3
2. Olemasolev olukord	4
2.1. Planeeringualal asuvad kinnistud	5
2.2. Planeeringuala olemasolev hoonestus ja tehnovõrgud	7
3. Planeeringuala linnaehituslik analüüs	7
3.1. Üldinfo	7
3.2. Ühendus ümbritsevaga	7
3.3. Ümbritsev maakasutus ja sotsiaaltaristu	8
3.4. Rekreatsioon ja rohealad.....	8
4. Planeeringuga kavandata	8
4.1. Planeeritud lahenduse põhimõtted ja lähtekohad	8
4.2. Planeeringuala füüsilise kujunduse põhimõtted	11
4.3. Maastikuarhitektuursed põhimõtted	11
4.4. Sotsiaalse jätkusuutlikkuse põhimõtted	12
4.5. Planeeritava ala tihedused.....	12
4.6. Maakasutuse sihtotstarbed	13
4.7. Kruntimine	13
4.8. Hoonestus.....	14
4.9. Liikuvus ja liiklus.....	15
4.10. Parkimine.....	16
4.11. Rekreatsiooni- ja rohealad.....	17
4.12. Planeeringu elluviimise võimalused	18
5. Vastavus Paljassaare sadama-ala struktuurplaanile	19

6.	Vastavus kehtivatele ja koostamisel olevatele üldplaneeringutele	20
6.1.	Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneering	20
6.2.	Paljassaare ja Russalka vahelise ranna-ala üldplaneering	21
Lisa 2:	LAHENDUSSKEEM	23
Lisa 3:	PLANEERINGUALA PIIRI ETTEPANEK	24
Lisa 4:	PLANEERINGULAHENDUSE ILLUSTRATSIOONID	25

Lisa 1: SELETUSKIRI

1. Piirkonna ajalugu

Hundipea ümbrusesse tekkinud paikkonna vanimat asustust mainitakse juba 1374. aastal Zudenpeyke ehk Susipea nime all. Karjamaad tuntakse kui Sitsimäge. Paljassaare sadama ja Miinisadama vahel asuv Hundipea poolsaar on vana asustusala, mida on ka mainitud Sudenpäh nime all. Seda merendusega seotud asustusala läbis tee, mis kulges piki mereranda Kalamajast Koplisse, Maleva tänava algusesse. See oli kuni 1760. aastateni ainuke tee Koplisse. Hoonestus on varasematel aegadel olnud ka Sitsimäe värava ees. *(Artur Ümar ettekanne „Hundipea, Ees-Paljassaare ja hilisema Uussadama ajalooline lühiülevaade koos kaartide analüüsiga“)*

Hundipea 7-12 meetri kõrgust mäge lõikasid läbi mitmed raudteeharud. Sõjaseelse Eesti Vabariigi ajal paiknes Hundipea tänava piirkonnas väike asula, mille elanikud olid valdavalt seotud Mereasjanduse Peavalitsusega. 20. sajandi algusest on andmeid, et seal hoiti tuulte eest kuni 30. meetri pikkuseid praame ja paate. Hiljem koondati Hundipea piirkonda ka Mereasjanduse Peavalitsusele allunud ametiasutusi, sh tuleornide osakonna töökoda. 1930. aastatel rajati Hundipea piirkonda mitmeid suuri õli- ja bensiinihoidlaid. *(Allikas: tallinn.ee)*

Hundipea poolsaare loodeotsa kavandati algselt Peeter Suure Sadamana tuntud mereväebaasi hooldelaevastiku sadam. Kui tööd läksid 1912. aastal lahti, kasvas nõudlus süvendajate järele. Neid toodi juurde Peterburist Liibavini, kokku oli sadamas töötamas umbes 20 süvendajat. Nendest moodustatud karavanid andsid sadamale ka rahva seas tuntud nime Karavanisadam. Karavanisadam sai mereväebaasi aegu valmis üks silinderja betoonkatusega mehaanikakoda ja sellega kokku ehitatud sepikoda (tänapäeval Lume tänav 7 alal). Need on praegu osaliselt kasutusel ladudena. *(Allikas: wikipedia.org)*

Hiljem nimetati sadamat Hüdrograafia- ja ka Kabotaaži sadamaks, samuti oli sadam kasutusel talvitussadamana. Enne Eesti iseseisvuse taastamist allus Hundipea sadam Nõukogude Liidu sõjaväestatud hüdrograafiateenistusele ja sadamat nimetati Hüdrograafiasadamaks. *(Allikas: wikipedia.org)*

2. Olemasolev olukord

Planeeritav ala asub Põhja-Tallinna linnaosas, Karjamaa asumis ning jääb Paljassaare raudtee ja Paljassaare sadama akvatooriumi vahelisele alale (joonis 1). Planeeritava ala pindala on u 52,7 ha, millest u 26,9 ha paikneb maismaal ning u 25,8 veealal Paljassaare sadama akvatooriumil.. Planeeritav ala on maismaal suures osas piirdeaiaga ümbritsetud, suletud sadama territoorium, kus paiknevad erinevad sadamaga seotud laod, laevaremondiettevõtted, kütuseterminalid ja muud ettevõtted.



Joonis 1. Vaade planeeringualale edelast. Planeeringuala ligikaudne paiknemine on tähistatud punase piirjoonega. Alusfoto: Maa-ameti 3D rakendus.

Juurdepääs planeeringualale on Tööstuse tänava suunalt Nõlva tänava kaudu ning Paljassaare teelt. Tööstuse tänaval ja Paljassaare teel toimub regulaarne ühistranspordiühendus. Lähimad bussipeatused jäävad planeeringualast lõunasse – „Karjamaa” ja „Tööstuse” peatused Tööstuse tänaval ning planeeringualast läände – „Lahesuu” peatus Paljassaare teel. Planeeringuala läheduses Kopli tn ääres kulgevad trammiliinid ning Tööstuse tn, Paljassaare tee ja Sitsi tn ristumise lähedal paikneb trammipeatus „Sitsi”.

Alal olevad tänavad ja ka suletud territooriumil olevad sõiduteed on valdavalt asfalteeritud. Kaupade ja toorainete transportimiseks paiknevad alal raudteed ning ladustamiseks on raudteede kohal ka mõned sadamakraanad.

Planeeringualal on haljastuse osakaal tööstuspiirkonnale iseloomulikult suhteliselt väike – haljasalasad leidub tänavate äärsetel aladel (Nõlva ja Lume tn ääres) ning mõnede hoonete ümbruses (nt Nõlva tn 9//11c kinnistul ja Lume tn 7 kinnistul). Valdava osa planeeringualast moodustavad asfaltkattega teed, ladustamisplatsid ja hooned.

Detailplaneeringud planeeringualal

Käesoleva planeeringuala hõlmab alasid, kus on algatamisel või koostamisel detailplaneering. Planeeringualal on algatamisel või koostamisel järgmised detailplaneeringud:

- Hundipea sadama detailplaneering, planeeringu nr DP046320, seisund: algatamisettepanek menetlemisel;
- Nõlva tn 15 kinnistu ja lähiala detailplaneering, planeeringu nr DP046390, seisund: algatamise korralduse eelnõu koostamine;
- Paljassaare tee 2 kinnistu detailplaneering, planeeringu nr DP041680, seisund: DP kooskõlastamine ja arvamuste küsimine.

Hundipea piirkonna tervikliku linnaruumilise lahenduse planeerimiseks tehakse planeerimisalase tegevuse korraldaja juhistelet ettepanek algatada üks detailplaneering, mis hõlmab eelnevalt nimetatud planeeringualasid. Vastavalt haldusmenetluse seaduse § 5 lõikele 2 viiakse haldusmenetlus läbi eesmärgipäraselt ja efektiivselt, samuti võimalikult lihtsalt ja kiirelt, vältides üleliigseid kulutusi ja ebameeldivusi menetlusosalistele. Sellest tulenevalt saab planeerimistegevuse korraldaja arvestada juba tuvastatud asjaoludega ega pea neid põhjendamata uuesti uurima. Kuna nimetatud detailplaneeringuid on menetletud mitme aasta jooksul, on planeerimistegevuse korraldaja saanud tutvuda algatamiseks vajalike asjaolude ja põhjendustega. Huvitatud isik loodab jätkuvalle heale koostööle eesmärgiga leida terviklik ja kvaliteetne linnaruumiline lahendus, mis arvestab nii avalike kui ka erahuvidega.

Huvitatud isiku hinnangul aitaks ühtse detailplaneeringu algatamise kaalumise ning vastava otsuse tegemise mõistliku aja jooksul tagada menetluse selguse ja prognoositavuse kõigile osapooltele ning toetada menetluse jätkumist sisulise lahenduse leidmiseks kooskõlas haldusmenetluse üldpõhimõtetega.

Planeerimisseadus ei sätesta piiranguid menetluses oleva detailplaneeringu planeeringuala hõlmamiseks uude detailplaneeringusse. Seetõttu on võimalik planeeringuala menetluse käigus laiendada või ümber kujundada, kui see on põhjendatud ja vastab menetlusnormidele. Ühe tervikliku detailplaneeringu algatamiseks ei esine õiguslikke takistusi. Algatamise otsuse tegemisel saab ühtlasi lõpetada varasemate planeeringute menetlused.

2.1. Planeeringualal asuvad kinnistud

Planeeringualale jääb 35 kinnistut, millest enamus (23) on 100 % tootmismaa sihtotstarbega. Planeeringualale jäävad ka mõned munitsipaalomandis olevad kinnistud, üksikud transpordimaa, ärimaa ja ka elamumaa sihtotstarbega kinnistud. Planeeringualal asuvate kinnistute andmed on esitatud tabelis 1.

Tabel 1. Planeeringualal asuvate kinnistute andmed

Jrk	Katastriüksuse lähiaadress	Katastriüksuse tunnus	Katastriüksuse sihtotstarve	Katastriüksuse pindala	Kinnistu omanik
1	Paljassaare tee 2	78408:807:0025	100% tootmismaa	12 687 m ²	Kala House OÜ
2	Paljassaare tee 4	78408:807:0027	100% tootmismaa	3 161 m ²	Seaside Development OÜ
3	Paljassaare tee 4a	78401:101:4421	100% tootmismaa	508 m ²	Seaside Development OÜ
4	Paljassaare tee 8	78408:807:0057	100% tootmismaa	13 048 m ²	Seaside Development OÜ
5	Paljassaare tee raudteeharu R1	78401:101:1922	100% transpordimaa	4 091 m ²	Seaside Development OÜ
6	Nõlva tn 5	78408:807:0051	100% tootmismaa	16 234 m ²	Kala House OÜ
7	Nõlva tn 5a	78408:807:0530	100% tootmismaa	95 m ²	osaühing Jaotusvõrk
8	Nõlva tn 6 // Paljassaare raudtee R7	78408:807:0008	100% transpordimaa	16 766 m ²	Seaside Development OÜ
9	Nõlva tn 7	78408:807:0047	100% tootmismaa	13 200 m ²	aktsiaselts TALLINNA SADAM
10	Nõlva tn 7a	78408:807:0040	100% tootmismaa	3 375 m ²	Kala House OÜ
11	Nõlva tn 7b	78401:101:4884	100% tootmismaa	181 m ²	Kala House OÜ
12	Nõlva tn 7c	78401:101:4904	100% tootmismaa	203 m ²	aktsiaselts TALLINNA SADAM
13	Nõlva tn 8	78408:807:0031	100% tootmismaa	38 414 m ²	Seaside Development OÜ
14	Nõlva tn 9 // 11c	78408:807:0010	100% tootmismaa	48 213 m ²	Seaside Development OÜ
15	Nõlva tn 10	78408:807:0062	100% ärimaa	2 512 m ²	Seaside Development OÜ
16	Nõlva tn 11a	78408:807:0940	100% tootmismaa	4 818 m ²	Ren-Rumb OÜ
17	Nõlva tn 11b	78401:101:3317	100% tootmismaa	261 m ²	OÜ Hundipea
18	Nõlva tn 12	78408:807:0063	100% tootmismaa	1 684 m ²	Seaside Development OÜ
19	Nõlva tn 13b	78401:101:6061	100% üldkasutatav maa	1 350 m ²	Tallinna linn
20	Nõlva tn 15	78408:807:0080	50% tootmismaa 50% ärimaa	1 658 m ²	Seaside Development OÜ
21	Nõlva tn 15a	78408:807:0048	100% tootmismaa	25 711 m ²	Seaside Development OÜ
22	Nõlva tn 15b	78408:807:0011	100% tootmismaa	4 667 m ²	Seaside Development OÜ
23	Nõlva tn 15c	78408:807:0029	50% tootmismaa 50% ärimaa	6 309 m ²	Seaside Development OÜ
24	Nõlva tn 15d	78408:807:0058	100% tootmismaa	9 300 m ²	Seaside Development OÜ
24	Nõlva tn 15e	78408:807:0059	100% tootmismaa	5 131 m ²	Seaside Development OÜ
25	Nõlva tn 15f	78401:101:3318	100% tootmismaa	201 m ²	OÜ Hundipea
26	Nõlva tänav T4	78401:101:2372	100% transpordimaa	1 916 m ²	Tallinna linn
27	Nõlva tänav T3	78401:101:0771	100% transpordimaa	3 531 m ²	Tallinna linn
28	Lume tn 1	78408:807:0028	100% tootmismaa	2 007 m ²	Seaside Development OÜ
29	Lume tn 3	78408:807:1060	100% elamumaa	873 m ²	Garaažiühistu Lume
30	Lume tn 5	78408:807:0004	100% elamumaa	434 m ²	Garaažiühistu Pajuste

31	Lume tn 7	78408:807:0490	100% tootmismaa	7 658 m ²	Osaühing Frolander
32	Lume tn 7a	78408:807:0430	100% tootmismaa	60 m ²	Osaühing Jaotusvõrk
33	Lume tn 7b	78408:807:0012	100% elamumaa	599 m ²	Hooneühistu Lume 17a
34	Paljassaare tee T19	78401:101:6105	100% transpordimaa	4578 m ²	Tallinna linn
35	Tööstuse tn 88	78408:807:0260	100% ärimaa	861 m ²	OÜ Hundipea

2.2. Planeeringuala olemasolev hoonestus ja tehnovõrgud

Planeeringualal paiknevad valdavalt tootmise funktsiooniga ehitised: lao-, tootmis-, teenindus ja büroohooned, garaažid, arvukalt kütusemahuteid Nõlva tn 8 kinnistul ja muud rajatised nagu alajaam, laadimisplatsid, pumplad, jmt. Olemasolevad lao- ja tootmishooned on enamjaolt amortiseerunud ning suhteliselt kehvast seisust. Erandiks on mõned uued või rekonstrueeritud tootmis- ja büroohooned (Nõlva tn 11a, Paljassaare tee 4) ja angaarid (Nõlva tn 9//11c).

Planeeringualal on olemas elektrivarustus (sh alajaamad 462:(Põhja-Tallinn) ja 5617:(Põhja-Tallinn)), side-, vee- ja kanalisatsioonivarustus. Lume tn 7 kinnistul asub puurkaev (registrikood PRK0030440), mille sanitaarkaitsevöönd on 50 m. Planeeringuala lääneosas, Paljassaare tee raudteeharu R1 kinnistul, paikneb A ja B kategooria gaasitorustik.

3. Planeeringuala linnaehituslik analüüs

3.1. Üldinfo

Planeeritav ala asub Põhja-Tallinna linnaosa keskosas, Karjamaa asumis, paiknedes Paljassaare raudtee ja Paljassaare sadama vahelisel alal ning hõlmates suure osa Paljassaare sadama akvatooriumist. Planeeritava ala pindala on u 52,7 ha, millest u 26,9 ha paikneb maismaal ning u 25,8 veealal Paljassaare sadama akvatooriumil.

3.2. Ühendus ümbritsevaga

Planeeringualale olulisemad juurdepääsu tänavad lähipiirkonnas on Kopli tänav, Sõle tänav ning Tööstuse tänav. Paljassaare sadama, mille akvatoorium on osa Tallinna lahest, kaudu on tagatud juurdepääs merelt.

Ala piirneb lõunast Paljassaare raudteega ja Hundipea mäega. Mäe peal kulgeb Tööstuse tänav, mille kaudu on olemas otse ühendus kesklinnaga (Balti jaam ca 2 km, Viru väljak ca 3 km). Planeeringuala läheduses olevad sadamad on raudteeharude kaudu ühendatud Kopli kaubajaamaga. Paremaks ühenduseks rajatakse perspektiivis uus ühendustee Tööstuse tänavaga lisaks ka ala idaosast. Koostatava Põhja-Tallinna üldplaneeringuga planeeringuala lõunaserva kavandatud perspektiivne rööbasühistranspordi koridor loob lisaks täiendavaid võimalusi kiireks ühenduseks ülejäänud linnaga. Samuti kulgeb planeeringuala läheduses (Tööstuse ja Kopli tänavate ristmikul) trammittee, mille ühendamisel planeeritava alaga muutuks liikumine veelgi mugavamaks (võimalused täpsustuvad edasisel planeerimisel).

Koostatava Põhja-Tallinna üldplaneering näeb ette, et läbi planeeringuala kulgeb Paljasaare teed ja Tööstuse tänavat ühendav tänav. Olemasolev Nõlva tänav on kavandatud kohalikuks tänavaks.

3.3. Ümbritsev maakasutus ja sotsiaaltaristu

Alast lõunas, Hundipea mäel algavad olemasolevad elamurajoonid – Nõlva tänavast läänes asuvad nõlva peal ühepereelamud ning Nõlva tänavast idas väiksemad 2- kuni 3-korruselised korterelamud. Tööstuse tänavast lõunas paiknevad suuremad elamurajoonid 5-korruseliste kortermajadega, kauplused (Rimi, Arsenali keskus), koolid (Karjamaa põhikool, Loova Tuleviku kool). Lähimad lasteaiad paiknevad Sitsi-Sõle-Kopli tänavate vahelises kvartalis (lasteaed „Naeratus“ ja lastesõim „Päkapikk“). Suurem osa Põhja-Tallinna koole ja lasteaedasid paiknevad Sõle tänava piirkonnas ja teisel pool Sõle tänavat ning jäävad planeeringualast juba kaugemale.

Planeeringualast põhjas paikneb Paljassaare sadama akvatoorium, millega piirnevad praegused sadama maa-alad on lähiajal samuti muutumas elamupiirkonnaks koos inimestele avatud mereäärrega.

3.4. Rekreatsioon ja rohealad

Põhja-Tallinna olulised, hea juurdepääsu ja välja kujunenud struktuuriga rekreatsioonialad on Kopli laht koos Stroomi ranna ja Merimetsaga. Väga suure arengupotentsiaaliga on planeeringuala läheduses ka Katariina kai ja Pikakari rand. Piirkonna lähim välja arenenud rohestruktuur on pigem suhteliselt tagasihoidlik – ca 1 km kaugusel paikneb Kalamaja kalmistupark, teisel pool Tööstuse tänavat paikneb korterelamute vahel väike Karjamaa park ning läänes (ca 1 km) Kopli kalmistupark. Planeeringuala piirneb lõunaküljest koostatava Põhja-Tallinna üldplaneeringuga kavandatud linnaosa tähtsusega 50 m laiuse rohekoridoriga, mis seob Kopli kaubajaama-Miinisadama-Paljassaare sadamaala arendusalasid.

Planeeritav ala paikneb olemasoleval sadama maa-alal, seni tööstuslikus kasutuses olnud piirkonnas. Selline kasutus on hoidnud Paljassaare lahe ümbruse alad inimeste jaoks suletuna. Maade kasutus mereäärsetel aladel on praegu oluliselt ja jõudsalt muutumas. 5 aastat tagasi valmis läheduses Noblessneri sadama uusarendus, mis muutis sealse mereäärse inimestele ligipääsetavaks ja kasutatavaks. Areng ja edasine avanemine Noblessneri alal jätkub. Sama protsess on käimas teisel pool Hundipea lahte, samuti algavad loodetavasti lähiajal uued linnalised arengud endise Miinisadama alal.

4. Planeeringuga kavandatav

Planeeringuga kavandatav lahenduse visioon (joonis *Lahendusskeem*) on lisatud algatamise ettepanekule.

Arhitektuurse lahenduse kontseptsiooni autoriks on arhitekt Indrek Allmann.

4.1. Planeeritud lahenduse põhimõtted ja lähtekohad

Planeeringuga on seni avalikkusele suletud Hundipea sadama alale kavandatud uus äri ja korterelamute piirkond, mida täiendavad ühiskondlike hoonete maa, olemasoleva linnakeskkonnaga sidus tänavavõrk, avalikud haljasalad ja mereäärne promenaad. Planeeringulahendus võimaldab korrastada seni tööstuslikus kasutuses oleva maa-ala ja avada see avalikuks kasutamiseks.

Planeeringulahenduse kavandamisel on aluseks võetud põhimõte, et tänapäevane linnaruum peab olema jätkusuutlik. Jätkusuutlikkuse põhialuseks on linliku tiheduse, funktsionaalsuse ja looduskeskkonna harmoneeritus, mille rakendamisel väheneb valglinnastumine ja sellega kaasnevad probleemid ning kõrge kulukuse määr ühiskonnale. Planeeringuga on seatud oluliseks linna keskmise tiheduse tõstmine, mis toetab ühistranspordi arengut ning vähendab sõltuvust autotranspordist. Kõrgema tihedusega tõmbekeskuste kombineerimisel väiksema tihedusega aladega, sh rohealadega, tekib mitmekesine linnapilt, mis võimaldab inimestel elada paiksemat elu. Tihedamas linnakeskkonnas on sihtkohtade vahelised vahemaad väikesed, mis omakorda motiveerib läbi teadliku tänavadisaini valima autosõidu asemel jalutuskäigu või jalgrattasõidu.

Planeeringu koostamisel lähtutakse euroopaliku autostumise määraga - maksimaalselt 300 sõidukit / 1000 inimese kohta. Lahenduses on peetud oluliseks vähendada autoliikluseks eraldatud tänava maa-ala ning suurendada teistele liikumisviisidele (ühistransport, jalgratas, jalakäijad, jms) vajalikku tänavaruumi. Planeeringuga soodustatakse jagatavate sõidukite kasutamist, milliste tarvis kavandatakse eraldi parkimismajad ühistranspordi sõlmpunktide lähedusse. Tänavaruumi planeerimisel on seatud oluliseks erinevate transpordiliikide mugav ja ohutu kasutus kui ka meeldiva mikrokliima loomine, mis koos planeeritud rohealadega pakub piirkonna kasutajatele inimsõbralikku, puhast ja tervislikku linnaruumi.

Planeeritava alal kehtib Tallinna Linnavalitsuse 30.05.2007 istungi protokolliga nr 29 (päevakorrapunkt nr 71) heaks kiidetud Paljassaare sadamate-ala hõlmav linnaruumiline lahenduseettepanek „Paljassaare sadama-ala struktuurplaan“¹ (koostajad: arhitektid S333 ja ARS Projekt), mida tuleb aluseks võtta detailplaneeringute koostamisel Paljassaare sadama piirkonnas. Struktuurplaan näeb ette multifunktsionaalse, merega hästi liidetud ja kunagist tööstuspärandit austava tõmbekeskuse loomise endisele sadamaalale, mis annab alternatiivse lahenduse valglinnastumisele meeldiva merelise mitmfunktsioonilise linnakeskkonna rajamisega.

Võrreldes struktuurplaaniga on tugevdatud planeeringuala siseseid haljasalaid (rohekoridore) ja sidusust planeeringualast väljapoole Põhja-Tallinna üldplaneeringuga kavandatava rohekoridoriga. Lisaks on täpsustatud liikuvuse võimalusi planeeringualale kui planeeringuala siseselt. Haljasalad jagunevad looduslikeks nõ iseolevateks aladeks ja kujundatud, organiseeritud parkideks ja rekreatsioonialadeks. Võimaldamaks piirkonna elanikel siduda oma igapäevaeluks vajalikuga on ette nähtud segahoonestus - korterelamud ja äripinnad. Lisaks on võimaldatud planeeringualale kavandada sotsiaalset funktsiooni toetavaid hooneid nagu koolid, lasteaiad, raamatukogud, kirikud, kogukonnaaiad, avalik ujula, linnarongi terminal jms.

Kirjeldatud lahendused ning põhimõtted täpsustatakse edasise planeerimise käigus.

Inimtiheduse kontseptsioon

Ala planeerimisel on lähtutud eelkõige asjaolust, et elu, töö- ja puhkevõimaluste optimaalne kombinatsioon ja linna tihedus on väga olulised detailid jätkusuutliku segakasutusega naabruskonna loomisel. Sama suuna annab ka Tartu Ülikooli RAKE uuringurühma raport „Trendide ruumilise mõju analüüs, üleriigilise planeeringu alusuuring“ (2023), mille kohaselt tuleb planeerimises arvestada

¹ Struktuurplaan koostamise aluseks on ala maaomanike ja Tallinna linna vahel 01.02.2007 sõlmitud leping.

pealinna tihendamise vajadusega ja eelistada jalakäija vaatest lähtuvat planeerimist – aeglast, tihedat, inimõõtmelist, mitmefunktsioonilist rohelist ruumi.

Erinevad jätkusuutlikkuse uuringud (UN Environmental Programme "Plan And Design Strategic Density", 2021) ja raportid (ÜRO „The Weight of Cities - Resource Requirements of Future Urbanization“, 2018) toovad välja soovituslikud linna sõlmpunktide tihedused erineva suurusega linnadega. Keskmise suurusega (sh Tallinn) linnade linlike sõlmpunktide minimaalne soovituslik tihedus ühtib käesolevas visioonis piirkonna ettenähtud tihedusega.

Käesoleva detailplaneeringuga käsitletavat ala planeeritakse piirkondliku keskusena ja kõrgema tihedusega, et koondada inimestele igapäevaselt vajalikud teenused samasse linnaruumi ning sellega toetada ka lähemat hõredamat ümbruskonda, kuhu neid teenuseid tuua ei saa, sest ärid ei pruugi ellu jääda ning elanikkond eeldab rahulikumat elukeskkonda. Uuringu "Elu Põhja-Tallinnas: sissevaade huvigruppide maailmadesse" (Rakendusliku Antropoloogia Keskuse, 2021) alusel on Hundipea piirkonna naabrid väljendanud huvi ja ootust, et nende kodude lähedale tekiks piirkond, kus oleks võimalik veeta vaba aega, käia poes ja teha oma igapäevaseid toiminguid. Detailplaneeringuga planeeritud linlik tihedus tagab piisava inimtiheduse, millega väikeäridel ja kogukonnale olulistel ettevõtetel on võimalik ellu jääda ning linnaruum vastab nii kohalike elanike kui ka naaberalade inimeste ootustele.

Tiheda segakasutusega linnaruumi loomine toob kaasa piirkonnas aja jooksul erinevaid tegevusi, muudab piirkonna elavamaks ning tõstab seeläbi piirkonna sotsiaalset aspekti ja turvalisust. Planeeringuga seatakse oluliseks kortermajade ja korterite tüpologia maksimaalne varieerumine, mis suurendab valikuvõimalusi elamispinna soetamiseks.

Planeeringuala on kavandatud segakasutuse alana. Tähelepanu on pööratud kvartalipõhisele tasakaalule elupindade ja äripindade vahel, mis pakub optimaalset lahendust, et mõlemad funktsioonid üksteist täiendaksid. Planeeringulahendusega soovitakse vältida olukordi, kus ühte kvartalisse tekivad liiga suured ja domineerivad funktsioonid (nt suured kaubanduskeskused), mis vähendab tänavaruumi rikastatust nt väikepoodide ja ettevõtetega.

Planeeringuala lahenduse koostamisel on eeskujuks võetud tänased Euroopa linnad, mida iseloomustavad polütsentrilisus (linnas on mitmeid keskuseid) ja hoonestatud perimeetriga kvartalid. Sellised kompaktsed linnakvartalid soodustavad ühistranspordi kasutamist, võimaldavad teenuste lähedust, suurendavad infrastruktuuri ja maakasutuse tõhusust, säästavad väärtuslikke maaressursse, vähendavad linnaelanike süsinikdioksiidi heitkoguseid ja tagavad laiemas mõttes linna jätkusuutlikkuse² ³ ⁴. Kompaktse linnaruumi saavutamiseks on tarvis täita kolm aspekti: linn peab olema segakasutusega, tihe ja intensiivne⁵ ⁶.

Käesolev planeeringulahendus lähtub kirjeldatud inimtiheduse kontseptsioonist, mis võimaldab luua terviklikku linnakeskkonda.

² Lehmann, S (2011) [Optimizing Urban Material Flows and Waste Streams in Urban Development through Principles of Zero Waste and Sustainable Consumption](#)

³ Nerumann, M (2005) [The Compact City Fallacy](#)

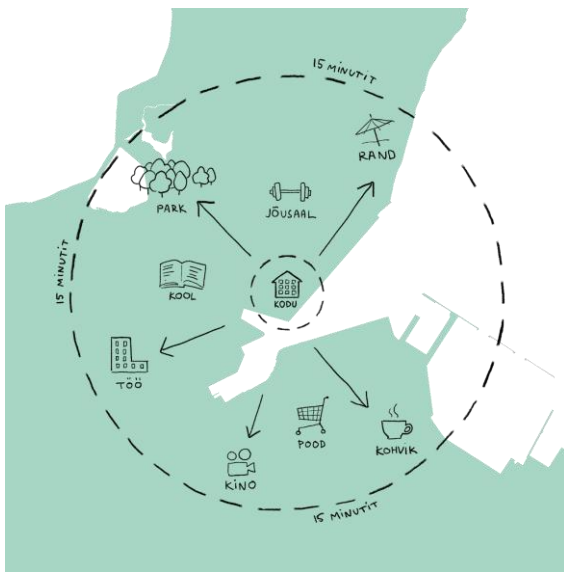
⁴ ESMAP (2014) [Planning Energy Efficient and Livable Cities](#)

⁵ Churchman, A (1999) [Disentangling the Concept of Density](#)

⁶ Rowe, P (2015) [Urban Intensities—Contemporary housing types and territories](#)

4.2. Planeeringuala füüsilise kujunduse põhimõtted

Hundipea planeeringu puhul on jälgitud, et linnakeskkond peab olema mugav kõigile. Senine suundumus on kujundada uusi linnakeskkondi eeldusel, et enamus inimesi, kes neid keskkondi hiljem kasutavad, on 30ndates ja keskmisest sportlikuma füüsisega elanikud. Tegelikult on linlaste seas noorukeid; vanureid; inimesi, kes ei näe kuigi hästi; inimesi, kes ei saa kuigi kiiresti kõndida; inimesi, kes jalutavad koos oma koeraga; inimesi, kellele meeldib õues vahepeal jalgu puhata; inimesi, kellele meeldib rattaga sõita; jne. Et kõik inimesed end planeeringualal mugavalt tunneksid lähtutakse planeerimisel 8-80 põhimõttest. See tähendab, et jälgitakse nii 8-aastaste laste kui ka 80-aastaste vanurite linna tunnetust ja kogemust. Uus loodav linnaruum saab enamuses olema astmevaba, ratastooliga liigeldav, treppide olemasolul peavad astmete kõrgused ja laiused olema inimestele loomulikud. Toetamaks inimeste suuremat õues viibimist peab avalikus ruumis olema piisavalt tihedalt ja mugava paigutusega pinke, laste mänguväljakuid ning mõlemate juures avalikke tualettruume. Inimestele olulised ja igapäevaselt vajalikud sihtkohad peavad jääma nende kodudest jalutuskäigu või rattasõidu kaugusele – see tähendab, et loodavas linnaruumis peab arvestama, et poed ja koolid, töökohad ja kohvikud, arstikeskused ja kinod paiknevad kodudele lähedal, sihtkohta jõudmine jääks 15-minutilise teekonna sisse. Eesmärgiks on luua 15-minuti linn (vt joonis 2).



Joonis 2. 15-minuti linna kontseptsiooni skeem. Autor: Hundipea OÜ

4.3. Maastikuarhitektuursed põhimõtted

Maastikuarhitektuur annab suure panuse linnaruumi kujundusse ja kohalikku kultuuri. Jätkusuutlik linnamaastik on oma ümbritseva keskkonnaga suhestuv, iseseisvalt taastuv ja üleüldises mõttes tervislik. Et planeeringuala maaomanikud väärtustavad nõrka pehme linna väärtuseid – inimeste psühholoogilise ja füüsilise tervise edendamine, õues tegutsemise ja suhtlemise julgustamine – siis tugev rõhk on maastikuarhitektuuris pandud suure hulga roheliste alade loomisele. Haljastatud alade hulka loetakse lisaks planeeritavatele linnametsadele ja parkidele ka rohefassaade ja rohekatuseid. Traditsiooniliselt ei ole Eestis haljastatud fassaade ja katuseid rohealadeks peetud, kuid mikrokliima reguleerimise, kuumasaarte vähendamise, õhukvaliteedi parandamise, õues viibivate inimeste mugavuse toetamiseks ja liigilise mitmekesisuse tekkimise võimaldamiseks on oluline rakendada haljastust fassaadidel ja

katustel. Rohealade olemasolu võimaldab planeeringualal väiksema vaevaga vähendada kliimamuutuste mõju - rohealad aitavad siduda õhusüsinikku ja lisavad paindlikkust tugevate sajuhoogude ja põuaperioodidega hakkama saamiseks. Linnakeskkonnas on roheline abiks mikrokliima reguleerimisel – haljastatud alad on talvel paar kraadi soojemad ja suvel omakorda paar kraadi jahedamad – ja laiemas mõttes on rohealad inimestele psühholoogilise tasakaalu saavutamiseks väga vajalikud.

4.4. Sotsiaalse jätkusuutlikkuse põhimõtted

Inimeste heaolu linnaruumis ei ole ainult asukoha küsimus. See on paljuski seotud hoopis sotsiaalsete tingimustega – naabrite vaheliste suhete, usalduse ja turvatundega. Planeeritavast piirkonnast saab linnakeskkond, mis toetab sotsiaalset sidusust ja inimestevahelisi suhteid. Kogukonna tekkimist julgustatakse, pakkudes avaliku ruumi kohtumiseks ja suhtlemiseks. Selle saavutamiseks sõidukite liiklust vähendatakse ja aeglustatakse; põõsad ja kõrghaljastus summutavad müra jalakäija tasemel; tänavamööbel, valgustus ja hoonete fassaadid loovad meeldiva ja funktsionaalse ruumi. Mõnusad tänavad ja avalik ruum soosivad jalgsi ja rattaga liikumist, tuues inimesed autodest välja tänavatele. Kogukonna ja kodukoha tunne areneb just suhestudes ümbritseva keskkonnaga tänaval – inimesed tunnevad pagariäri ja lilleaia lõhnu; naabritel on võimalus öelda tänaval tere; jalutades saab avastada uut kutsuvat kohviku terrassi.

Sotsiaalse sidususe ja mitmekesisuse toetamiseks arvestatakse kõigi inimeste vajadustega olenemata nende vanusest, kultuurilisest või majanduslikust taustast. Nii välditakse uusarendusega tihti kaasas käivat segregatsiooni ja eksklusiivse kogukonna tekkimist. Hundipea asumit planeeritakse Tallinna tervikliku osana, mis on ligipääsetav kõigile linnaelanikele. Ligipääsetavus ei ole vaid füüsiline mõiste, oluline on, et erinevate vajaduste ja sissetulekutega inimesed saaksid alal elada, töötada ja kasutada vajalike teenuseid. Seega on äride, avalike teenuste ja elamisvõimaluste mitmekesisus tervisliku ja võrdõigusliku kogukonna eelduseks. Rikkalikku linnaruumi kavandades nähakse ette kindlad asukohad mitmetele sotsiaalasutustele. Linlaste igapäevaelu toetamiseks peab kodu lähedal olema piisavalt lasteaedu, koole, eakate kodusid, kirikuid, perearstikeskuseid, jne. Korteri- ja äripindade müümisel ja üürimisel tuleb anda turule võimalikult erineva hinna ja planeeringuga lahendusi.

Et planeeringuala oleks võimeline arenema vastavalt muutuvatele aegadele, siis peavad hoonete funktsioonid olema paindlikud. Tänapäevaste elanike vajadused võivad aja möödudes muutuda – Põhja-Tallinna arenevates piirkondades hädasti vajaminevad lasteaedad võivad tulevikus näiteks asendada vanadekodudega. Täna projekteeritavad ja ehitatavad hooned peavad olema kohandatavad ka tuleviku vajadustele. Hoone funktsiooni saab hõlpsasti muuta, kui siseseinad on lihtsalt ümber paigutatavad ja maja planeering üldiselt paindlik. Hoonete projekteerimisel arvestatakse maja funktsiooni muutmise võimalustega.

Ühendades erineva taustaga inimesi ja vastates nende pidevalt muutuvatele vajadustele, saab luua tugevaid sidemeid ja kogukonda. Kohalike inimeste vajaduste ja kommete arvestamise tulemusena jääb kodukant inimsõbralikuks läbi aja.

4.5. Planeeritava ala tihedused

Arvestades Euroopas välja kujunenud inimtiheduse kontseptsiooni, vt peatükk 4.1 Planeeritud lahenduse põhimõtted ja lähteseisukohad, ala peatükk Inimtiheduse kontseptsioon, siis kavandatu on kooskõlas

üldiste ruumiliste arengu eesmärkidega. Planeeringuala FAR (floor area ratio⁷) on ette nähtud kuni 2,0 ning planeeringuala suletud brutopind⁸ ligi 526 800 m².

4.6. Maakasutuse sihtotstarbed

Planeeritava ala maakasutus on kavandatud peamiselt segahoonestusalana. Segakasutus tähendab, et kompaktses linnaruumis peab olema nii eluruume, äripindasid kui ka sotsiaalse iseloomuga pindasid. Soovitatav jagunemine vastavalt ÜRO uuringutele⁹ on jätta äripindadele 40...60% pinnast, elanikele 30...50% ja avalikele teenustele 10%. Polüfunktsionaalne elukeskkond soodustab elu- ja töökohtade lähestikku paiknemist ja sõiduvajaduse vähendamist.

Planeeringuala maakasutuse sihtotstarbed ja nende osakaal on planeeringuala ulatuse ja linnaruumilisest kontseptsioonist lähtuvalt täpsustatud kvartalite kaupa. Planeeringuala kvartalite A kuni J ehitusõiguse sihtotstarvete osakaalud jagunevad keskmiselt: korterelamud 54 %, äripinnad 41 % ja 6 % ühiskondlikud ehitised. Kvartalite täpsemad sihtotstarbed on esitatud tabelina *Lahendusskeemi* joonisel. Alad, mida kvartalid ei hõlma on avaliku kasutusega transpordimaa (tänavad), rohealad, promenaad ja staadion.

Kruntide põhised sihtotstarbed täpsustuvad planeerimise käigus järgides kogu ala elamumaa-ärimaa-sotsiaalmaa tasakaalu ja elanike arvu.

Planeeritaval alal on lubatud ka osaliselt monofunktsionaalseid piirkondi, kus on koondunud vastavalt elamumaa või ärimaa sihtotstarbega krundid, seda juhul kui kogu ala arvestuses on elamumaa-ärimaa-sotsiaalmaa etteantud vahekord tagatud.

4.7. Kruntimine

Planeeringu *Lahendusskeemil* on toodud linnaruumiline lahendus, kus on kvartalite kaupa esitatud põhimõttelised hoonete paiknemised ja nende sihtotstarbed.

Kavandatud kvartalites võivad paikneda nii korterelamud kui ka ärihooned ja ühiskondlikud hooned. Kvartalite sisehoovides paikneksid luksulikumad villad. Kvartaleid ühendavad rohekoridorid ja pargid ning mere poolsest küljest avalikult kasutatav promenaadi ala. Soovitatav on, et igal kvartalil oleks oma äratuntav ilme ja linnaruumiline tunnetus. Juurdepääsu tagamiseks on ette nähtud avaliku kasutusega teemaa-alad.

Äripinnad on ette nähtud eelkõige esimestele korrustele, mis soodustab aktiivset tänavaruumi ja jätab ülemised, tänavamürast kaugemale jäävad korrused eluruumide tarbeks. Äripindade osakaal (vt peatükk 4.6 ja *Lahendusskeemi* joonis) võimaldab alale kavandada nii büroohooneid, teenindusasutusi, kultuuri- ja spordiasutusi ning ka majutusettevõtteid. Lisaks on ette nähtud planeeringualasse kool-lasteaed. Iga 2000 elaniku kohta kavandatakse üks kuuerühmaline 120 kohaga lasteaed. Lasteaedade ja koolide vajadus selgitatakse koostöös Tallinna Linnaplaneerimise Ameti ja Haridusametiga planeeringu koostamise käigus.

7 Duany, A (1994) The Neighborhood, the District and the Corridor

8 [HD] Chapter 1. Plan and Design Strategic Density

9 UN Habitat (2015) The new strategy of sustainable Neighbourhood Planning: Five principles - urban planning

Planeeritud eluruumidele vajalikud mänguväljakud on ette nähtud kvartalisiseselt hoovialadesse ja/või madalamate hooneosade peale, katusehaljastusega kombineeritud aladele. Lisaks on võimalik suuremale pargialale rajada ühine suurem mänguväljak ja muid ajaveetmise võimalusi.

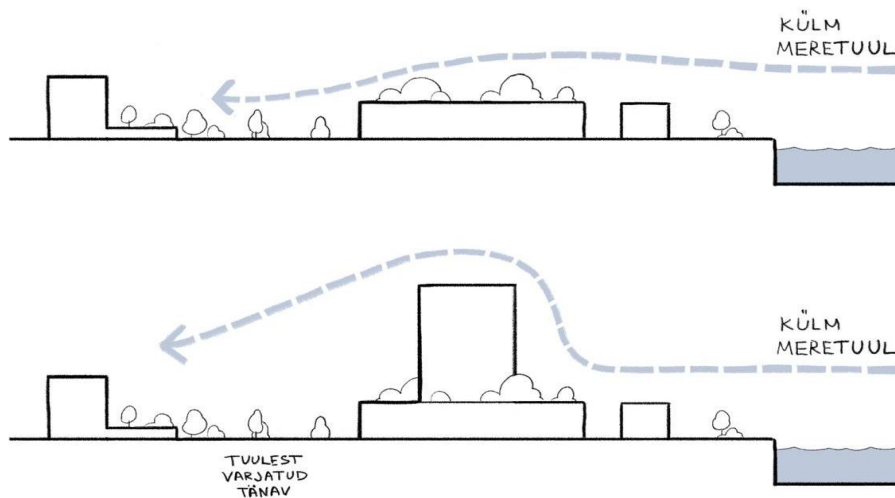
Kruntimise lahendus täpsustatakse edasisel planeerimisel, kui on välja selgitatud sobiv linnaruumiline lahendus.

4.8. Hoonestus

Planeeringuala optimaalse hoonestuse planeerimise aluseks on Arhitektuurbüroo Pluss koostatud kogu planeeringuala hõlmav 3D mudel. Mudelit on analüüsitud tuginedes Tallinna Tehnikaülikooli loodusteaduskonna teadlaste (Tarmo Soomere, Maris Eelsalu, Katri Pindsoo, Rain Männikus) koostatud kliimamudelile ja tuulte ning lainetuse andmetele. Analüüsist ja teaduslikest andmetest ilmneb, et planeeringualal kõrge veetaseme pärast üldiselt muretsema ei pea. Ülikõrged lained ja veetase korraga ei esine, kõrged lained tekivad piirkonnas vaid põhjatormide korral.

Inimeste mugavust silmas pidades tuleb hoonestuse kavandamisel piirkonnas arvestada tugevate idatuultega ning üldiselt mere poolt puhuvate tuultega. Pikalt puhuvate idatuulte korral esineb Eesti põhjarannikul süvaveekerge, mis muudab merevee pindmised kihid ka soojal suvel väga külmaks (30°C õhusoojuse korral võib merevesi olla kõigest 10°C). Külm merevesi mõjutab mereäärsetes asumites avalikus ruumis viibimise mugavust. Planeeringuala 3D mudeliga optimeeriti hoonestuse kõrgust ja paiknemist, et saavutada võimalikult meeldiv avalik ruum. Selleks, et tagada meeldiv avalik ruum ei ole planeeritud hoonestuse kõrgust ilmtingimata vaid mere poole langevana, vaid pigem on ette nähtud paigutada ka osad kõrgemad hooned promenaadi äärde, et pidurdada merelt puhuvaid ja ebamugavust tekitavaid külmi tuuli (vt joonis 3).

3D mudeli abil loodud päikese, tuule- ja väliruumi mugavusanalüüsi tulemusi kasutati planeeringuala asendiplaani koostamisel. Hoonestuse ja tänavate paigutusel on põhjakaarte tuulte mõju vähendatud ning analüüsis välja toodud külmade ja soojade piirkondade baasil on määratletud hoonestuse funktsionaalsus (soojemad alad on määratud avaliku kasutusega tsooniks ja külmemad ärialadena). Tänavate äärsete hoonete tänavapoolsed fassaadid on mõeldud kavandada kõnnitee kohale ulatava konsoolina, et luua jalakäijatele mugavam tänavaruum iga ilmaga.



Joonis 3. Külma meretuule mõju madalama ja kõrgema hoonestuse korral. Autor: Hundipea OÜ

Planeeritud elamu- ja ärimaa kruntidele on ette nähtud ehitusõigus enamasti kuni 6-korruseliste hoonete ehitamiseks ning aktsendiks on lubatud ka 7-10-, 12- ja 14-korruselisi hoonemahte. Ala lääneosas on 5-7-korruselised hooned kavandatud ulatuma postidel toetavana mere kohale. Planeeritud hoonestuse ehitisealune pind ja suletud brutopind on kvartalite kaupa esitatud *Lahendusskeemi* joonisel tabelina. Detailplaneeringu koostamise käigus täpsustatakse hoonete ehitisealune pind, suletud brutopind, hoonete arv, korterite arv, korruselisus ja kõrgus ning jaotus põhi- ja kõrvalhooneteks.

Planeeringuga on kavandatud enamus hoonete ja rajatiste lammutamine. Kavas on säilitada Põhja-Tallinna üldplaneeringuga ette nähtud miljööväärtuslike üksikobjektide säilitamine, rekonstrueerimine ja integreerimine planeeringulahendusse. Täpsemad säilitatavad ja lammutatavad hooned ja rajatised, võimalikud eksponeeritavad või taaskasutatavad hoonete ja rajatiste elemendid selguvad detailplaneeringu koostamise käigus.

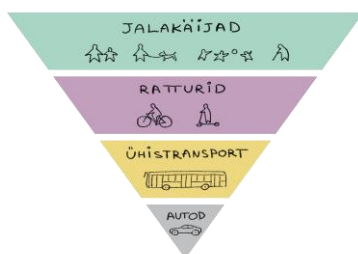
Planeeringuala hoonete katustele on ettenähtud rohekatused (vt täiendavalt ka ptk 4.11). Erandiks on katused, kuhu paigaldatakse päikesepaneelid või kuhu konstruktsioonilises mõttes ei ole sobilik rohekatust rajada. Vastavalt hoonetele ja katusekasutusele võib katusehaljastus olla alates madala kukeharjamatiga kaetud katusepinnast kuni kõrghaljastusega kujundatud maastikuni.

Päikesepoolsetele ja peamiste kõnniteede (peatänav ja diagonaalne jalakäijate- ja kergliiklustee) äärde jäävate hoonete fassaadidele on kavandatud rajada rohefassaadid. Vastavalt hoonetele ja ümbritsevale keskkonnale luuakse rohefassaad kas ronitaimedega või mullamattide või -asemetega. Lisaks silmailule ja keskkonnanäitajate parandamisele pakub vertikaalne haljastus ka lindudele ja putukatele elukeskkonda ning toetab laiemalt piirkonna bioloogilist mitmekesisust.

4.9. Liikuvus ja liiklus

Planeeringulahendusega seatakse oluliseks tänavate sotsiaalse mõõtme loomine ning säästvate liikumisviiside edendamine. Tänavate sotsiaalne mõõde toetab inimeste suhet ümbritseva keskkonnaga ning kogukondade loomist. Turvalise liikluskeskkonna loomiseks on tänavatele kavandatud eraldatud liikumisrajad eri transpordiliikidele, autode liikumiskiiruseks on kavandatud kuni 30 km/h peale. Tänavate planeerimisel on esikohal jalakäijate ning jalgratturite mugavus ja ohutus. Kergliiklejatele mõeldud tänavaruumi planeerimisel lähtutakse nende loomulikest teekondadest.

Lähtume planeerimisel linna liikuvushierarhia püramiidist (joonis 4).



Joonis 4. Linna liikuvushierarhia. Autor: Hundipea OÜ

Planeeritava ala liikuvuse lahendus põhineb headel ühendustel kõigi liiklejate seisukohast nii ala siseselt kui ülejäänud linnaga. Planeeritud tänavavõrguga on ette nähtud mugav, turvaline ja hästi toimiv ühendusega ümbritsev linnaruum.

Planeeringuala läbiv tänav (peatänav) on ette nähtud läänest ühendada Paljassaare teega ning idast Lume tänava pikendusena Tööstuse tänavaga. Peatänavalt on Tööstuse tänava suunas kavandatud veel täiendavad kaks juurdepääsu (perspektiivis mitmetasandilised ristumised Tööstuse tänavaga) – üks olemasoleva Nõlva tänava kaudu, teine uue juurdepääsutanavana planeeritud kvartalite H ja I vahelt, läbi Tööstuse tn 88 kinnistu. Kirjeldatud juurdepääsud ristuvad Põhja-Tallinna üldplaneeringuga kavandatud perspektiivse rööbasühistranspordi koridoriga. Põhja-Tallinna üldplaneeringuga mitmetasandilise ristmikuna kavandatud Kopli - Sitsi – Tööstuse ristmik on käesoleva planeeringuga ette nähtud siduda planeeringualaga läbi perspektiivse rööbasühistranspordi koridori ületava linnaväljaku ala. Mitmetasandilisena on ette nähtud ka Lume tänava pikenduse ristumine perspektiivse rööbasühistranspordi koridoriga. Planeeringualale kavandatavast viiest (5) juurdepääsust neli (4) on perspektiivis mitmetasandilised.

Samuti saab planeeringuala läbiv tee osaks Tallinna jalgrattatee põhivõrgust, mis eeldab jalgteest eraldatud rattateed kahel pool teed. Ülejäänud alale kavandatud tänavad on sekundaarsed ja võimaldavad juurdepääse planeeritud kinnistutele hoonesisestesse või maa-alustesse parklatesse. Sekundaarsed tänavad võivad olla nii ühe- kui kahe-suunalised ning täpne lahendus selgub planeeringu edasisel koostamisel. Sekundaarsetel tänavatel on eraldatud kõnniteed ja kahe-suunaline jalgrattaliiklus sõidukitega jagatud ruumis. Kergliiklejatele on kavandatud mitmeid ühendusteid läbi planeeritud rohealade.

Akvatooriumi äärde on ette nähtud umbes 25 m laiune rannapromenaad koos erinevate ala kasutamist mitmekesistavate objektidega (mere kohale ulatuvad hooned, puhkekohad, jmt).

Planeeringuala lõunaküljele on Põhja-Tallinna üldplaneeringuga kavandatud perspektiivne rööbasühistranspordi koridor, mis loob kiired ühistranspordiühendused ülejäänud linnaga.

Bussiliiklus on planeeritud sõitma mööda planeeringut läbivat peatänavat eraldatud koridoris, kuhu on planeeritud kolm bussipeatust mõlemas suunas (keskmine peatuste vahe 400 m). Ala lääne- ja idapoolsem bussipeatus on kavandatud laiema liikuvuskeskuse funktsiooniga, kus lisaks bussile koonduvad linnarongi peatus (läänes), jagatud autoplatvormi parkla ja suurem rattaringluse parkla (sh näiteks kargojalgrataste laenutamise võimalus).

Planeeringuala läheduses kulgeb trammitee, mis on kavandatud ühendada planeeringualaga ning planeeritud sõitma mööda planeeringut läbivat peatänavat eraldatud tee koridoris.

4.10. Parkimine

Parkimine on kavandatud lahendada valdavalt maa-alusena, osaliselt parkimismaja(de)s. Parkimiskohtade arv täpsustatakse detailplaneeringu koostamise käigus lähtuvalt Tallinna parkimismäärust. Planeeringulahenduse 15-minuti linna kontseptsioonist (vt ptk 4.2) tulenevalt on eesmärk kavandada parkimiskohti minimaalselt. Minimaalselt vajalikku parkimiskohtade arvu toetab kavandatav mitmekesine ja läbi põimunud erinevate alade kasutus, millega tagatakse elu- ja töökohtade ning kõigi eluks vajalike teenuste lähedus ning spetsiaalse jalgsi ja jalgrattaga liikumist soodustava

tänavadisaini tingimus. Sõiduautode puhul seatakse eelisseisu jagatavad sõidukid, mille tarvis kavandatakse eraldi parkimismajad ühistranspordi sõlmpunktide lähedusse.

Piirkonda nii ärilise-, sotsiaalse- kui ka elamufunktsioonide kokku toomisel on võimalik ka parkimiskohti optimaalsemalt planeerida – parkimiskohad, mis jäävad kohalike elanike poolt päevasel ajal tühjaks saab anda kasutuseks äripindadele ja haridusasutustele. Iga planeeritud krundi parkimine lahendatakse kas maa-aluses parklas, lähimas parkimismajas või enne selle valmimist maapeelses ajutises parklas. Parkimismajade puhul kaalutakse disaini, mis võimaldaks parkimismajade funktsiooni muutmist äri või elupinnaks juhul, kui parkimisvajadus väheneb. Iga hoone juurde kavandatakse minimaalselt parkimiskohad liikumispuudega inimestele, samuti kavandatakse avalikult ligipääsetavad lühiajalised peatuskohad taksodele, tarnijatele ja kulleritele. Nõuetele vastav jalgrataste parkimiskohtade arv ja taristu täpsustub detailplaneeringu koostamise käigus. Jalgrattahoidikud planeeritakse lühiajaliseks parkimiseks iga hoone juurde ja ühistranspordipeatustesse. Elanikele ja töötajatele tagatakse jalgrataste parkimisvõimalused parkimismajades, hoone jalgrattaruumis või mujal, kus on võimalik hoida jalgratast, tõukeratast või muud kergliiklusvahendit kuivas ja turvalises kohas.

4.11.Rekreatsiooni- ja rohealad

Kvaliteetse linnaruumi saavutamiseks on planeeringualale kavandatud terviklikult toimiv ja sidus rohealade võrgustik, mis võimaldab linnakeskkonnas elutseda väikeimetajatel ja putukatel. Planeeringuala maapinnaga seotud haljastuse osakaaluks on kavandatud vähemalt 30 %, mis hõlmab peamiselt kvartalite haljasalaid, linnaparki ja diagonaalselt kulgevat jalakäijate- ja kergliiklustee ala. Sellele lisandub tänavahaljastus ja ulatuslikult kavandatav katusehaljastus. Kavandatud ulatuslikud katusehaljastusega alad toetavad rohevõrgustiku toimimist, vähendavad soojusaarte efekti ja aitavad siduda sademeveet, vähendavad olulisel määral ärajuhtimist vajava sademevee hulka ning võimaldavad sademevee äravoolu hajutamist ja viivitust. Planeeringuala langeva reljeefi tõttu on rohekatused osaliselt ka vaadeldavad.

Planeeritava ala rohevõrgustiku hulka kuulub täiendavalt sinivõrgustik (veeökosüsteem), mis mitmekesistab rohevõrgustiku funktsioone ning loob parema sidususe erinevate alade vahel.

Planeeringuala ääristab umbes 25 meetri laiune ja 1 km pikkune rannapromenaad, mis on ettenähtud vaba aja veetmise alana ja peamiselt jalutusteena. Vastavalt koostatava Põhja-Tallinna üldplaneeringu lahendusele on planeeritud rannapromenaad osa Hundipea ja Lahesuu sadamate akvatooriumi ääres kulgevast ülelinnalisest rannapromenaadist. Rannapromenaad on kavandatud haljastada, luues küllastajatele meeldiva ja kutsuva avaliku ruumi. Kõnniteede äärde on planeeritud rajada nii pargilaadseid ja dekoratiivsemaid alasid kui ka looduslähedasi haljasalaid. Kui looduslähedased alad aitavad reguleerida kohalikku mikrokliimat inimestele meeldivaks, siis pargilaadsed alad pakuvad inimestele puhke- ja peatumiskohti haljastuse ja lillede nautimiseks.

Promenaadi haljastus lahendatakse maastikuarhitektuursete võtetega sh tuleb arvestada kasvutingimustega, puid ja kõrgemaid põõsaid promenaadile ei kavandata (et kaitsta gravitatsioonikai tugistruktuure puujuurte murendamise eest).

Raudteeäärsele alale on kavandatud linnaosa tähtsusega rohekoridor (vastab Põhja-Tallinna üldplaneeringule), mis on ühendatud planeeringuala läbivate suurte haljasaladega, võimaldades mitmest kohast pääsu mere äärde.

Planeeritud maa-aluse parkimislahenduse ja rohealade sidususega tagatakse jalakäijasõbralik linnaruum, kus tänavatel puuduvad ulatuslikud parkimisalad ning rohkem on ruumi jalakäijatele ja ratturitele. Kavandatud haljasalad ja eraldi transpordimaadena ette nähtud kergliikluse alad on avaliku ruumi osa.

Suuremad rohealad on kas pargilaadsed haljasalad, mis vajavad hooajaliselt pigem rohkem hooldust aga pakuvad inimestele kunstilisemat silmailu, või looduslikumad linnametsad, kus peamiselt kasvavad ja elavad kohalikud liigid ning vajavad vähem hooldust. Parkidesse on kavandatud alad laste mänguväljakule, linlikule spordiplatsile, koerte jalutusele, inimestele. Ümberkaudse rohevõrgustikuga seotud suuremad rohealad on planeeritud linnametsadena, et toetada kohalikku bioloogilist mitmekesisust ning pakkuda elukohti väikeloomadele, lindudele ja putukatele. Suuremate transpordisõlmede ja inimeste kogunemiskohti ümbritsevad rohealad on planeeritud parkidena. Poolavaliku ruumina on planeeritud kinnistuid läbivad kergliiklusteed, mis ühtlasi võimaldavad elanikel leida oma liikumisteks mugavaid otseteid.

Privaatsema ruumina rajatakse elanikele vaba aja veetmise kohad ja mänguväljakud krundisisesetele katuseterrassidele ja sisehoovidesse. Sisehoovides saavad elanikud veeta oma vaba aega tegeledes seal aiandusega, veetes seal sõpradega aega või niisama head ilma nautides. Hoovidesse rajatakse laste mänguväljakuid ja pinke. Haljastuse roll on siin toetada hoovi sotsiaalseid funktsioone ja luua hoovi mõnus ja kutsuv keskkond. Puud pakuvad siin pinkidel istujatele suvisel ajal varju, kogu ülejäänud taimestik summutab müra ja hoiab meeldivat mahedat temperatuuri nii külma- kui ka kuumaperioodidel. Kvartaliseste rekreatsioonialade paigutamisel tuleb lähtuda olemasolevast ja kavandatud mikrokliimast. Rekreatsioonialad tuleb kavandada tuulte eest varjatud ja päikesele avatud asukohtadesse. Rekreatsioonialade kavandamisel tuleb arvestada kõigi vanusegruppide vajadustega ning rajada vajalikud teenindusrajatised (tualetid jmt) piisava tihedusega (ühe teenindusrajatise raadius on maksimaalselt 300 m).

4.12. Planeeringu elluviimise võimalused

Detailplaneeringuga ei kavandata ehitisi või tegevusi, millega võib kaasneda keskkonnaoht. Kuna planeeringuala on endine sadama-ala, tuleb ehitustegevuse elluviimisel arvestada võimalike reostuse kolletega, vajadusel läbi viia reostusuuringud ja teostada reostuse likvideerimine.

Planeeritud lahendus on kavandatud ellu viia viies etapis. Enne planeeringu realiseerimist rakendatakse piirkonnas kohalooma põhimõtteid (kaasatakse naabreid ja muid huvigruppe ala planeerimisprotsessi ning avaliku ruumi paremaks tegemisse, arendusala kohalooma põhimõtete kohta loe täpsemalt Kohalooma põhimõtted), et elavdada piirkonda enne ehituse algust, selle ajal ja ka opereerimise käigus. Esimeses etapis rajatakse põhitaristu nii esimese etapi maa-alal, luuakse alus põhitaristu jätkamiseks järgmises etapis ning koostatakse järgmise etapi maa-ala vahekasutuse plaan koos vastavate esialgsete maakasutuse kirjeldustega. Arendustegevuse kiiruse reguleerimisel jälgitakse turu ootusi ja vastuvõtlikkust, vajalike teenuste olemasolu ja ümbritseva regiooni terviklikku arengut. Esimese etapi arendus võib teiste etappidega võrreldes olla kiirem, et luua juba terviklik keskkond, mis oleks toimiv ja intensiivne ning toetaks järgmistel etappidel piirkonna edasi arendamist. Nii tagatakse ka vahekasutuseks mõeldud äride jätkusuutlikkus ja toimetulek. Iga järgmise etapi edenemisega vaadatakse üle ja vajadusel korrigeeritakse veel arendamata alade maakasutuse plaane vastavalt uutele nõudmistele ja kogukonna ootustele. Toimivad ajutised teenused ning taristud kohandatakse vastavalt iga uue arendusfaasi vajadustele. Selline dünaamiline ning järk-järgult plaane täpsustav arendamine

optimeerib maakasutust igas etapis, vältides selle alakasutust ning toetades kogukonda. Vajalikke teenuseid ja maakasutust planeerides analüüsitakse juba olemasolevaid teenuseid ja maakasutust ümbritsevatel aladel ning kaasatakse huvigruppe ja sobivaid eksperte. Taristut arendatakse järk-järgult vastavalt iga etapi nõuetele, et tagada sujuv üleminek ühest etapist teise. Aja jooksul ja etappide realiseerudes, kasvab arendus aina terviklikumaks, mitmeotstarbeliseks linnaruumiks, kus tehakse jooksvalt vajalikke kohandusi maakasutuse, teenuste ja taristu osas.

Kohaloome põhimõtted planeeringu elluviimisel

Iga järgmise, s.o mitte veel ehituses oleva, arendusetapi puhul viib arendaja ellu ala varajast aktiveerimist eesmärgiga tuua elu senisele tööstusalale. Koos kogukonnaga muudetakse tühi linnaruum kõigile avalikuks elutoaks. Selleks kasutatakse kohaloome (inglise keeles *placemaking*) tunnustatud praktikaid. Hundipea piirkonna jaoks on kohaloome visiooni üks osa, mille eesmärk on pikaajalise väärtuse loomine piirkonna enda, selle tänaste ja tulevaste elanike, külastajate ja muude huvitatud isikute jaoks, kaasates neid kohaloome protsessi.

Kohaloome põhimõtteid rakendatakse järgnevalt:

1. Kaasatakse avaliku ruumi kujundamisesse kõiki huvigruppe, olenemata nende vanusest, tervislikust seisundist, rahvusest, sissetulekust, elupiirkonnast vms;
2. Võimaldatakse kogukonna poolt tulevatel initsiatiividel koosloome käigus realiseeruda;
3. Keskkonnahoidu silmas pidades kasutatakse võimalusel ala aktiveerimisel ära hoonete vahekasutust ehk leitakse olemasolevatele hoonetele ajutiselt uued funktsioonid;
4. Iga ehituseelne arendusetapp on justkui katseplatvorm, kus testida erinevate sekkumiste toimimist. Kui alale loodud funktsioonid on ruumis hästitoimivad ja panustavad positiivselt uue linnaruumi tekkesse, siis leitakse nendele funktsioonidele ruumi kas järgmises arenduseelses etapis või juba valmis linnaruumis;
5. Kaasatakse inimesi mitte ainult planeerimisprotsessis, vaid ka avaliku ruumi rajamisel ehk antakse inimestele võimaluse ise linnaruumi paremaks tegemisel käsi külge panna ja nende omandi- ja kogukonnatunnet kasvatada;
6. Iga ala aktiveerimise puhul püütakse lisada alale kas rohelust, muuta seda turvalisemaks, lisada võimalusi harrastada tervislikku eluviisi, tuua kunsti/kultuuri ja muud loomingut avalikku ruumi või muul moel muuta endist tööstusala inimsõbralikumaks;
7. Ala aktiveerimisel tehakse koostööd kohaliku omavalitsusega, kohalike sotsiaalasutustega, linna erinevate haridus- ja äriettevõtetega.

5. Vastavus Paljassaare sadama-ala struktuurplaanile

Paljassaare sadama-ala struktuurplaani koostati 2007. aastal OÜ Ars Projekti ja S333 poolt koostatud planeeringu kontseptsiooni alusel, vastavalt Tallinna linna ja Hundipea maaomanike 01.02.2007 a sõlmitud lepingule ning on heaks kiidetud Tallinna Linnavalitsuse 30.05.2007 istungil.

Struktuurplaani näeb ette multifunktsionaalse, merega hästi liidetud ja kunagist tööstuspärandit austava tõmbekeskuse loomise endisele sadama-alale. Struktuurplaanile vastavalt on planeeringuala planeeritud

tõmbekeskuse ja linna sõlmpunktina. Planeeringuga kavandatud hoonestustihedus on küll kõrgem, kui naaberlade hoonestustihedus kuid veidi madalam, kui struktuurplaani ettenähtud hoonestustihedus.

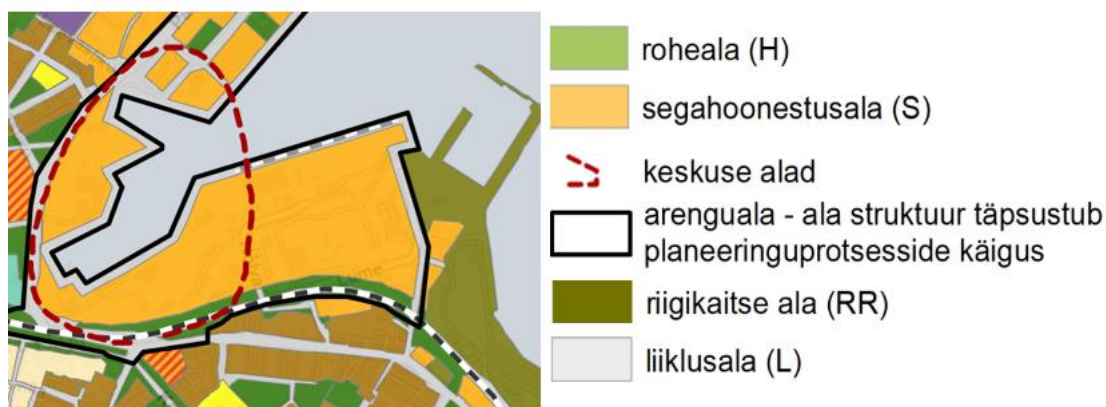
Struktuurplaanis ette nähtud hoonete paiknemist ja kõrgusi on täpsustatud koostöös Arhitektuuribüroo Pluss OÜ-ga. Hoonestatavate alade ja avalike alade paigutamisel on tihedalt koostööd tehtud arhitekti ja avalike alade spetsialisti Toomas Paaveriga. Võrreldes struktuurplaani on tugevdatud Hundipea ala läbivaid ja sellega liituvaid rohekoridore. Omakorda jagunevad need looduslikeks nõ isolevateks aladeks ja kujundatud, organiseeritud parkideks ja rekreatsioonialadeks.

Tänavaruumi laiuste planeerimisel on arvesse võetud struktuurplaanis antud tänavakoridoride laiusi, kuid täpsemad tänavaruumide lahendused antakse detailplaneeringu koostamise käigus. Eesmärgiks on motiveerida inimesi läbi teadliku tänavadisaini vahetama autosõite jalutuskäikude ja rattasõitude vastu.

6. Vastavus kehtivatele ja koostamisel olevatele üldplaneeringutele

6.1. Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneering

Koostamisel oleva Põhja-Tallinna üldplaneeringu (algatatud Tallinna Linnavolikogu 26.01.2006 a otsusega nr 8, vastu võetud Tallinna Linnavolikogu 18.09.2025 otsusega nr 91) järgi paikneb planeeritav maa-ala arengualal, mille struktuur täpsustub planeeringuprotsesside käigus. Maakasutuse juhtotstarveteks on valdavalt segahoonestusala ning osaliselt ka roheala. Lahesuu sadama ümbruse ala on märgitud keskuse alaks. (vt joonis 5).



Joonis 5. Väljavõte Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneeringust

Segahoonestusala juhtotstarbega alale võib kavandada kaubandus- ja teenindusettevõtteid, äri- ja büroohooneid, majutusettevõtteid, elamuid, ühiskondlikke ehitisi, sh riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutusi, keskkonda mittehäirivat väiketootmist jm linnalikku elukeskkonda teenindavaid funktsioone.

Piirkondade arendamise eesmärgiks on väljakujunenud ettevõtluspiirkondade säilitamine. Koos elamufunktsiooni kavandamisega kaubandus- või teenindusasutuste hea kättesaadavuse tagamine elamualade läheduses, samuti töökohtade loomine kesklinnast mõnevõrra kaugemal, kuid hea ühistranspordi juurdepääsetavusega. Kujundada tuleb mitmekesise maakasutusega urbanistlik linnakeskkond. Kavandada esimestele korrustele äripindu, soodustada aktiivset tänavaruumi ja jalgsi käidava linnaruumi tekkimist.

Üldplaneeringu kohaselt on planeeritava maa-ala piires ette nähtud korruselisuseks 4- kuni 6-korruselise hoonestus. Määratud korruselisus on antud ala valdav korruste arv. Iga hoone täpsema kõrguse, korruste arvu ja mahu (täiskorrus, katusekorrus, vähendatud mahuga korrus jms) määramisel arvestatakse hoone kõrguslikku ja arhitektuurset sobivust keskkonda, naaberhoonestuse parameetreid ning piirkonnast tulenevaid nõudeid. Erandkorras on lubatud aktsenthoonestus, mille korruselisus võib ületada üldplaneeringus ette antud tingimusi. Aktsenthoonete asukohad ning nende täpne korruselisus otsustatakse eraldi linnaehitusliku analüüsi teel.

Planeeringuga on kavandatud enamuse hoonestusest kuni 6-korruselisena, millele on lisatud aktsendiks 7- kuni 14-korruselisi hoonemahte.

Üldplaneeringu kohaselt on segahoonestusala haljastuse väikseim lubatud osakaal 30 %. Planeeringulahendus näeb ette vähemalt 30 %-lise haljastuse osakaalu. Lisaks on ette nähtud katuse- ja tänavahaljastus.

Planeeringu juhtotstarbe osakaal on kooskõlas koostamisel oleva Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneeringuga. Planeeringu lahendusega täpsustakse koostamisel oleva Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneeringu üldiseid arengu eesmärgi.

6.2. Paljassaare ja Russalka vahelise ranna-ala üldplaneering

Paljassaare ja Russalka vahelise ranna-ala üldplaneeringu (kehtestatud 09.12.2004 Tallinna Linnavolikogu otsusega nr 54) kohaselt paikneb planeeritav maa-ala kasutamistingimuste alal nr 19 „Paljassaare sadam ja tootmispark ehk Hundipea ja Katariina muuli piirkonna vaheline sadama-ala“.

Ala peamised juhtfunktsioonid on kauba- ja tootmissadama maa / ettevõtluhitise maa/ raudtee maa / liiklust teenindava ehitise maa. Ala hoonestusviis on varieeruv, vastavalt detailplaneeringule ning ehitiste maksimaalne kõrgus maapinnast ja maksimaalne lubatav täisehituse % samuti vastavalt detailplaneeringule. Minimaalne nõutav haljastuse osakaal on 5 %. Lähtudes sadama funktsioonist võib alale rajada piirdeid.

Reeglid edasiseks detailplaneeringute koostamiseks: Detailplaneeringus läbi viia kvartali linnaehituslik analüüs. Oluline on detailplaneeringu faasis määrata sadamast mööduva kallasraja asukoht. Detailplaneeringu koostamisel tuleb võimaluse korral ette näha jalakäijate pääsude asukohad randa. Parkimine alal tuleb lahendada võimalikult suures ulatuses krundisisiselt. Soovitav on võimalusel lahendada parkimine uute hoonete keldri- või soklikorrusel.

Käesolevas detailplaneeringus kavandatu:

- Maa-ala kasutuse juhtfunktsioonid: elamu-, äri-, sotsiaal- ja transpordimaa;
- Maksimaalne lubatav täisehituse % ja minimealne nõutav haljastuse %: arvestab Paljassaare ja Russalka vahelise ranna-ala üldplaneeringu tingimustega;
- Detailplaneeringu linnaehitusliku kvartali koostamise aluseks on Paljassaare sadama ala struktuurplaan ja arhitekt Indrek Allmanni koostatud arhitektuurne visioon;
- Ette on nähtud pool avalik ja avalik linnaruum;
- Parkimine kavandatud maa-aluses parklates, lähimas parkimismajas või enne selle valmimist maapealses ajutises parklas.

Koostatav detailplaneering muudab kehtiva Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala üldplaneeringus ette nähtud maakasutuse sihtotstarvet, kallasraja asukohta ja sadama kasutuse funktsiooni.

6.2.1 Üldplaneeringu muudatuse ettepanek

Detailplaneeringuga tehakse ettepanek kehtiva „Paljassaare ja Russalka vahelise ranna-ala üldplaneeringu“ kohase kauba- ja tootmissadama maa juhtotstarbe muutmiseks segahoonestusala juhtotstarbega maaks.

Koostamisel oleva Põhja–Tallinna üldplaneeringu kohaselt on linna arengu eesmärgid muutunud. Eesmärk on muuta piirkond atraktiivseks multifunktsionaalseks segahoonestusalaks. Linnaruumi avamine muudab piirkonna atraktiivsemaks (juurdepääs mereni, veetamm, jalgrattateede, ühistranspordi või tänavavõrk) ja polüfunktsionaalsus väldib valglinnastumist (teenuste parandamine rohkem avalikke ja ühiskondlikke funktsioone, avaliku ruumi vajaduste ning avaliku ruumi kvaliteedi parendamise põhimõtete osas). Suurem äri ja teeninduse osakaal toetab teenuste loomist arengualade keskustesse, et elanikele oleksid igapäevategevused ja -teenused 15 minuti jalgsikäigu kaugusel. Keskuse alale või üleminekualadele võivad ulatuda ka ühiskondlikud funktsioonid (nt kool, lasteaed).

Koostatav detailplaneering on kooskõlas koostamisel oleva Põhja–Tallinna üldplaneeringu eesmärkidega.

Lisa 2: LAHENDUSSKEEM

Lisa 3: PLANEERINGUALA PIIRI ETTEPANEK

Lisa 4: PLANEERINGULAHENDUSE ILLUSTRATSIOONID