



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL
EESTI MEREAKADEEMIA
Merenduskeskus

Katerin Peärnberg

**TALLINNA RANNIKUALA PLANEERIMINE JA
SADAMATE FUNKTSIOONIDE MUUTUMINE BEKKERI
JA MEERUSE SADAMAALADE NÄITEL**

Magistritöö

Juhendaja: lektor Tõnis Hunt

Tallinn 2021

Olen koostanud töö iseseisvalt.

Töö koostamisel kasutatud kõikidele teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele on viidatud.

Katerin Peärnberg

Digitaalallkirjastatud, kuupäev digitaalallkirjas

Üliõpilase kood: 176656VAAM

Üliõpilase e-posti aadress: katerinp@hotmail.com

Juhendaja: MSc Tõnis Hunt

Töö vastab lõputööle esitatud nõuetele

Digitaalallkirjastatud, kuupäev digitaalallkirjas

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

Sisukord	
Jooniste loetelu	6
Annotatsioon.....	7
Sissejuhatus	9
1 Sadamate planeerimine.....	16
1.1 Sadamate funktsionaalsus	16
1.2 Tallinna rannikuala arengud ja sadamate funktsioonide muutumine	20
1.3 Bekkeri ja Meeruse sadamad	23
1.3.1 Bekkeri sadam	24
1.3.2 Meeruse sadam	28
1.3.3 Bekkeri ja Meeruse sadamate maa-aladega seotud kinnistud ja nende omanikud	30
1.4 Bekkeri ja Meeruse sadamaaladega seotud üldplaneeringute ja detailplaneeringute kaardistus ning sadamakaide ehituseks vajalikud load	32
1.4.1 Tallinna ja Põhja-Tallinna üldplaneering	32
1.4.2 Detailplaneeringud.....	33
1.4.3 Sadama arendamiseks ja ehitamiseks vajalikud load	39
1.5 Sadamate planeerimise ja arendamise teooria	41
1.6 Sadamate planeerimise ja arendamisega seotud osapooled ja huvigrupid.....	46
2 Metoodika.....	49
2.1 Uurimisstrateegia ja meetodid	49
2.2 Ekspertintervjuud.....	53
2.3 Vaatlused	56
3 Analüüs, tulemused ja ettepanekud	58
3.1 Bekkeri ja Meeruse sadamatega seotud osapooled ja huvigrupid	58
3.2 Bekkeri ja Meeruse sadamaalade võimalikud arenguperspektiivid.....	62
3.2.1 Stsenaarium 1. Elamukvartal väikesadamaga koos kõrvalasuva kaubasadama ja ro-ro terminaliga	62
3.2.2 Stsenaarium 2. Elamukvartal väikesadamaga koos kõrvalasuva reisisadamaga	66
3.2.3 Stsenaarium 3. Elamukvartalid koos väikesadamatega.....	68
3.2.4 Sadamate arendamise tervikvisioon	68

3.3	Sadamate arenguvisionide analüüs ja probleemkohad	70
3.3.1	Kaubasadama ja ro-ro terminali arendus Bekkeri sadamasse	70
3.3.2	Kruisisadama arendus Bekkeri sadamalale	74
3.3.3	Väikesadama arendus Meeruse sadamaalale	79
3.4	Ettepanekud ja soovitusel	82
	Kokkuvõte	84
	Summary.....	89
	Viidatud allikad	91
	Lisa 1. Tallinna sadamate loend	102
	Lisa 2. Põhja-Tallinna linnaosa peamised arengualad ja lisanduv elanikkond	104
	Lisa 3. Bekkeri sadama asukoht Kopli poolsaarel.....	105
	Lisa 4. Meeruse sadama asukoht Kopli poolsaarel.....	106
	Lisa 5. Kopli lõunasadam (1963-1989)	107
	Lisa 6. Bekkeri sadam (1923-1935)	108
	Lisa 7. Meeruse sadam (1984).....	109
	Lisa 8. Bekkeri sadamasse viiv laevatee	110
	Lisa 9. Bekkeri sadama sissesõidutee sügavused	111
	Lisa 10. Meeruse sadama sissesõidutee sügavused	112
	Lisa 11. Ekspertintervjuu 1 küsimused. Endel Siff	113
	Lisa 12. Ekspertintervjuu 2 küsimused. Anu Raun, Anna Semjonova, Külli Sepp	114
	Lisa 13. Ekspertintervjuu 3 küsimused. Rain Männikus	115
	Lisa 14. Ekspertintervjuu 4 küsimused. Inna Teras	116
	Lisa 15. Ekspertintervjuu 5 küsimused. Mihkel Kõrvits	117
	Lisa 16. Ekspertintervjuu 6 küsimused. Jaak-Adam Looveer	118
	Lisa 17. Ekspertintervjuu 7 küsimused. Anu Raun	119
	Lisa 18. Ekspertintervjuu 8 küsimused. Anna Semjonova	122
	Lisa 19. Ekspertintervjuu 9 küsimused. Mati Terve.....	125
	Lisa 20. Ekspertintervjuu 10 küsimused. Talvi Simmo	126
	Lisa 21. Ekspertintervjuu 11 küsimused. Kaupo Läänerand	127
	Lisa 22. Ekspertintervjuu 12 küsimused. Erko Veltson	129
	Lisa 23. Ekspertintervjuu 13 küsimused. Silver Nahkur ja Karl-Andres Peärnberg	130
	Lisa 24. Ekspertintervjuu 14 küsimused. Raino Sepp	132

Lisa 25. Ekspertintervjuu 15 küsimused. Kaarel Orviku	133
Lisa 26. Ekspertintervjuu 16 küsimused. Meeruse küla kohalik elanik	134
Lisa 27. Ekspertintervjuu 17 küsimused. Jaano Martin Ots	135
Lisa 28. Ekspertintervjuu 18 küsimused. Endel Siff	136
Lihlitsents lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks ja reprodutseerimiseks	138

Jooniste loetelu

Joonis 1. Bekkeri ja Meeruse sadamaalad: akvatoorium ja sadama maa-ala	25
Joonis 2. Bekkeri ja Meeruse sadama maa-alaga seotud kinnistud 28.10.2020 seisuga	30
Joonis 3. Bekkeri ja Meeruse sadamatega seotud kehtivad ja menetluses detailplaneeringud kaardil	35
Joonis 4. Bekkeri detailplaneeringu nr DP004330 ala kaardil	36
Joonis 5. Bekkeri detailplaneeringu nr DP040950 ala kaardil	37
Joonis 6. Meeruse detailplaneeringu nr DP042780 ala kaardil	38
Joonis 7. Meeruse detailplaneeringu AW2 Architects nr DP042780 põhijoonis	63
Joonis 8. Meeruse sadama arenduse eskiis	64
Joonis 9. Bekkeri sadama detailplaneeringu nr DP004330 põhijoonis	65
Joonis 10. Meeli Truu visioon Bekkeri sadamast, kuhu mahuks üheksa reisilaeva	67
Joonis 11. Tallinna Linnaplaneerimise Ameti koostatud Bekkeri ja Meeruse sadamaalade koondjoonis	69
Joonis 12. Kadarik, Tüür Arhitektid arhitektibüroo Bekkeri ja Meeruse sadamaalade 2020. aasta joonis	70

Annotatsioon

Tallinn linn koos rannikualaga on aktiivses muutumises. Koos linnaga arenevad ka sadamad. Mitmed neist on sealjuures oma seniseid funktsioone muutmas või muutnud. Endised kinnised tööstus- ja kaubasadamad avanevad linnale koos väikesadamate, rannapromenaadide, elu- ja äripindade ning vaba aja veetmise kohtadega.

Sadama arendamine linnakeskkonnas esitab aga sadamaomanikele mitmeid väljakutseid. Lisaks investeeringu maksimaalse kasumlikkuse tagamisele peab sadamaomanik arvestama linnaplaneerimise üldiste suundumustega ning üldjuhul läbi käima ka pika ja mitmeid erinevaid osapooli hõlmava detailplaneeringu menetluse.

Üheks heaks näiteks sadamate arendamisest linnakeskkonnas ning sadama funktsioonide muutumisest on Bekkeri ja Meeruse sadamaalade eesseisvad arendused. Probleem seisnes aga selles, et arendaja visioonide pideva muutumise tõttu puudub selgus, mida arendaja täpsemalt sadamaaladega tervikuna ette plaanib võtta, millised on sadamate võimalikud arenguperspektiivid, nendega seotud probleemkohad ning milline oleks sealjuures mõistlik sadamaalade lahendus. See omakorda takistab detailplaneeringu protsessiga edasiminekut.

Käesoleva magistritöö eesmärgiks on selgitada välja sadamate arendamisega seotud osapooled ja huvigrupid, Bekkeri ja Meeruse sadamate võimalikud arenguperspektiivid lähtuvalt arendaja visioonist ja sadamaalade tervikvisioon olemasolevate sadamate arendamisel ning kaardistada eesootavate sadamaarenduste võimalikud kitsaskohad sadamate planeerimise aspektist, andes seejärel edasised soovitud vastavate sadamaalade arendamiseks.

Uurimustöö tulemusena saavutati töö eesmärk ning selgitati välja Bekkeri ja Meeruse sadamate võimalikud arenguperspektiivid. Töö autor jõudis analüüsi tulemusel järeldusele, et arendaja tervikvisioon on olemas üldisemal sadamate funktsionaalsuse tasandil – Meeruse kaubasadama alale on plaanis esimesel võimalusel pärast detailplaneeringu kinnitamist ehitada elamud ja äripinnad ning olemasolev kaubasadam

asendada jahisadamaga ning Bekkeri kaubasadama asemele on 10 kuni 20 aasta perspektiivis rajada ühe võimalusena reisisadam. Sadama omanikul puudub aga detailsem tervikvisioon sadamate taristu ja superstruktuuri osas. Peamisteks kitsaskohtadeks, mis piirab sadamate osas tervikvisiooni kujundamist, on selgusetus, milliseid laevu peaks hakkama Bekkeri sadama tulevikus teenindama, sadamaprojekterijate ebapiisav kaasamine uute võimalike kaide ehitusse, sadamatega seotud liikuvusküsimuste lahendamine ning sadama jaoks vajamineva maa-ala ebapiisav planeerimine.

Töö autori poolt soovitatud arengustsenaariumiks Meeruse sadama osas on ehitada praeguse kaubasadama asemele väikesadam koos sadamalinnakuga, mis kattub ka arendaja visiooniga ning Bekkeri sadama osas on soovitusel säilitada rannikuäärse maa-ala funktsioon sadamana, kuid reisisadama rajamiseks teostada eelnevalt täiendavad vajalikud uuringud ja analüüsid. Arvestades linna üldiseid suundumisi rannikuala avamisel ning sadama asukohta tiheasutusega elamurajoonis, on soovitatav pikemas perspektiivis kaubasadama tegevusest loobuda.

Soovitusel on kaasata sadamate arendamisse sadamaprojekterijad juba detailplaneeringu menetlemise etapis ning mõelda koos projekterijatega läbi nii väikesadama kui ka kruiisidamade infrastruktuur ning planeerida selleks vajalik maa-ala ja hooned.

Töös on suuresti tuginetud nii ekspertintervjuudele kui ka koha peal tehtud vaatlustele, kuna vastavad meetodid võimaldasid töö autoril end tegeliku olukorraga kurssi viia ning käimasolevate arendusprotsesside kohta saada kõige uuemat infot. Sadamate planeerimise ja arendamise teooria osas tugineti kirjalikele materjalidele ning lisaks ekspertidega läbiviidud intervjuudele.

Märksõnad: detailplaneeringud, linnaplaneerimine, rannikuala planeerimine, sadama ja linna suhe, sadamad, sadamate arendus, sadamate funktsionaalsus, sadamate planeerimine, sadamate projekterimine

Sissejuhatus

Tallinn on nii mere- kui sadamalinn. Tallinna rannikuala 46 km pikkusel (Tallinn Annual Report, 2011) rannajoonel asub sadamaregistri andmetel kokku 15 sadamat (vt Lisa 1), millele lisandub renoveerimisel olev Kalasadam ja Mereväe laevadele kodusadamaks olev Miinisadam. Vanasadama alla kuulub täiendavalt Vanasadama jahisadam ning Piirivalvesadama alla Süsta sadam ja Ketta sadam. Merirahu väikesadama detailplaneering on kehtestatud (Detailplaneering nr DP007810, 2008) ning Merivälja jahisadama detailplaneering on algatatud (Detailplaneering nr: DP039840...2015). Sadamaid täiendavad omakorda lautrid ning muud väikelaevade veeskamiskohad, mida sadamaregistris ei registreerita.

Tallinna linnaruum koos rannikualaga on hetkel aktiivses muutumises. Linnaplaneerijate ja arendajate koostöös on linnale sündimas uus kaasaegne nägu koos inimsõbralikuma linnaruumiga. Sadamaalade areng sealjuures on osa üldisest linnaruumi arengust, et ka rannikualade areng vastaks kohalike elanike, linna külastavate turistide ning ettevõtjate ja arendajate vajadustele ning linnas endas toimuvatele uuematele arengusuundadele. Sadamaomanikud peavad sealjuures mõtlema, et neile kuuluva maa-ala kasutus oleks maksimaalselt kasumlik.

Linnaruumi muutused seisnevad eelkõige funktsioonide teisenemises arengualadel (Põhja-Tallinna liikuvusuuring, 2014, 5). Sadamaalade arengute käigus on seejuures muutumas ka olemasolevate sadamate funktsioonid. Endised kinnised tööstus- ja kaubasadamad on muutumas avatud rannikualaks koos väikesadamate, rannapromenaadide, elu- ja äripindade ning meelelahutus- ja vaba aja veetmise kohtadega.

Olevate sadamate funktsioonide muutmisega kaasneb ka sadamate planeerimise ja seejärel projekteerimise etapp. Olemasolevad sadamad on juba oma asukoha sobivuse ning looduslike tingimuste poolest varasemalt testitud, mis lihtsustab sadamaplaneerimise protsessi, kuid teiselt poolt on sadamate arendamine keeruline protsess ning vajab spetsialistide kaasamist. Spetsialistid tegelevad sealjuures nii

sadamate projekteerimise, vajadusel rannikuprotsesside uurimise ja analüüsimisega ning vesiehitusega.

Sadamaseaduse (edaspidi SadS) kohaselt on sadam veesõidukite sildumiseks kohandatud ja sadamateenuse osutamiseks kasutatav maa- ja veeala ning seal asuvad sadama sihtotstarbeliseks kasutamiseks vajalikud ehitised (sadamaehitised) (SadS § 2 punkt 1). SadS kohaselt on sadamaala on sadama maa-ala koos sadama akvatooriumiga (SadS § 2 punkt 9). Sadama akvatoorium on piiritletud veete eosa, mis on vajalik veesõidukite ohutu sildumise korraldamiseks ning kus sadama pidaja vastutab veeliikluse ohutuse, turvalisuse ja keskkonnakaitse nõuete täitmise eest (SadS § 2 punkt 2). Sadama maa-ala koos sadama akvatooriumiga moodustavad kokku sadamaala (SadS § 2 punkt 9) ning andmed sadama maa-ala kohta leiab sadamaregistrist (SadS § 38 lõige 2 punkt 5).

Sadamaalade arendamine hõlmab endas ühelt poolt sadama maa-ala arendamist koos sadama taristu (kaid, platsid, juurdepääsuteed, slipid, kommunikatsioonid) ja superstruktuuriga (kraanad, tõstukid, laopinnad, angaarid, terminalid, torustikud, tanklad jm ehitised ja rajatised) (Eidemiller, 2019) ning teiselt poolt sadamate akvatooriumite planeerimist (lainemurdjad, muulid, navigatsioonimärgitus). Sõltuvalt sadama tüübist tuleb sadamasse rajada erinevaid sadama sihtotstarbeliseks kasutamiseks vajalikke sadamaehitisi ja sadamarajatisi – sadamakontorid, tollipunktid, piiripunktid jne.

Sadama arendamine linnakeskkonnas esitab aga veelgi enam väljakutseid ning arendaja valikud sadamaplaneerimise protsessis on rohkem piiratud. Arvestada tuleb üldise linnaplaneerimisega, näiteks linna või linnaosa üldplaneeringutest tulenevate piirangutega või sadamate ja rannaalade funktsionaalse tsoneerimisega, ning uute detailplaneeringute läbirääkimise keerukusega, kuna linnakeskkonnas on osapooli, kelle huve või õiguseid sadamaplaneerimise puudutada võib ning kes tuleb arendusprotsessi kaasata, tunduvalt rohkem.

Üheks suuremaks probleemiks on kindlasti ka sadamatega seotud liikuvusküsimused ning sobivate transpordilahenduste väljatöötamine ning finantseerimine. Arvestada tuleb ka

sadamate vahelise konkurentsiga ning teiste arendajate plaanidega ehitada linna territooriumile sarnase funktsiooniga sadamad.

Üha enam arenevaks piirkonnaks Tallinnas on hetkel Põhja-Tallinn koos Kopli poolsaarega. Menetluses või algatamisele on esitatud terve hulk kinnisvaraarenduste detailplaneeringuid, millest oluline osa on seotud ka rannikualade või sadamatega (vt Lisa 2). Selle põhjuseks on kindlasti ka see, et Põhja-Tallinna linnaosaga on seotud tervelt 45% Tallinna merepiirist ning linnaosa territooriumil paikneb enamik Tallinna linnas asuvatest sadamatest (Põhja-Tallinna linnaosa....2020).

Põhja-Tallinna arenduste hulgas on sealhulgas kinnitatud Bekkeri sadamaala detailplaneering (Detailplaneering nr DP004330, 2008) ning käesoleval sügisel algatati lõpuks ka Meeruse sadamaala detailplaneering (Detailplaneering nr DP042780, 2020)). Sarnaselt eelnimetatutele, on just need sadamaalad jõudmas tulevikus aktiivsesse arengufaasi ja oma funktsioone peagi muutmas (Siff, 2020). Praeguse Meeruse kauba- ja kalasadama asemele planeerib arendaja (edaspidi ka *sadama omanik*) rajada esimesel võimalusel elumajade kvartali, ärihooned ja jahisadama ning ajakirjanduses avaldatud info kohaselt Bekkeri kaubasadama asemele pikemas perspektiivis reisisadama (Tooming 2020).

Käesolev uurimus keskendubki Põhja-Tallinnas Kopli poolsaarel asuvate Bekkeri ja Meeruse sadamaaladele, kus arendajal on soov tulevikus loobuda kaubasadamatest ning keskenduda perspektiivsematele ja tulusamatele kinnisvara arendustele (Siff, 2020). Valitud on töö piiratud mahu tõttu just need sadamad, kuna tegemist on aladega, kus pole veel arendustegevust toimunud, kuid mis on samas sadamatena lähitulevikus oma funktsioone täielikult muutmas. Kuna planeerimisprotsess on veel pooleli, omab töö ka potentsiaalset praktilist väärtust nii Tallinna linna kui ka sadamaomaniku jaoks. Töö teema on valitud samuti põhjusel, et soovitud on anda oma panus Tallinna rannikualade arengute kaardistamise ja rannikuala planeerimisega seotud probleemide lahendamisse.

Bekkeri ja Meeruse arendustega seonduvalt on probleemiks see, et puudub selgus, mida arendaja täpsemalt Bekkeri ja Meeruse sadamaaladega tervikuna ette plaanib võtta,

millised on sadamate võimalikud arenguperspektiivid, nendega seotud probleemkohad ning milline oleks sealjuures mõistlik sadamaalade lahendus. See omakorda takistab detailplaneeringu protsessiga edasiminekut, mis on probleemkohaks nii linnaplaneerijate kui ka arendaja jaoks (Siff, 2019). Selguse puudumine arendaja plaanides seisneb selles, et arendaja poolt linnale esitatud ettepanekud ja visioonid on pidevas muutumises ning sealjuures puudub sadamaalade osas ühtne tervikvisioon. Menetluses ja vastuvõetud detailplaneeringute ning arendaja poolt esitatud plaanide vahel on teatavad ebakõlad (Raun, Semjonova ja Sepp, 2020).

Käesoleva magistr töö eesmärgiks on selgitada välja sadamate arendamisega seotud osapooled ja huvigrupid, Bekkeri ja Meeruse sadamate võimalikud arenguperspektiivid lähtuvalt arendaja visioonidest ja arendaja tervikvisioon olemasolevate sadamate arendamisel ning kaardistada eesootavate arenduste võimalikud kitsaskohad sadamate planeerimise aspektist, andes seejärel edasised soovitused ning tehes ettepanekud vastavate sadamaalade arendamiseks.

Kuigi antud arendusprojektide juures on kindlasti üheks peamiseks probleemkohaks maismaaga seotud transpordiahendused ja liikuvus ning sadamate arendamisel on võimalik teemad kindlasti veel laiemalt analüüsida, on Mereakadeemias kaitstava töö puhul ning töö piiratud mahu tõttu siiski keskendunud peamiselt sadamate planeerimisega seotud valitud uurimisülesannetele. Töö eesmärgi saavutamiseks püstitatakse seega käesolevas töös järgmised uurimisülesanded:

1. Kaardistada Tallinna rannikuala ja sadamatega seotud viimase kümne aasta jooksul toimunud, käimasolevad ja lähitulevikus aset leidvad peamised arengud ning sadamaalade funktsioonide muutumised.
2. Kaardistada Bekkeri ja Meeruse sadamaalade arendustega seonduvad üldplaneeringud ja detailplaneeringud ning need kokkuvõtvalt kirjeldada.
3. Tutvuda sadamate planeerimise ja arendamise teoreetiliste allikatega ning neid analüüsida.
4. Kaardistada sadamate arendamisega seotud osapooled ja huvigrupid.
5. Selgitada kasutatavat uurimisstrateegiat ja meetodikat (meetodeid).

6. Selgitada välja, kirjeldada ja analüüsida Bekkeri ja Meeruse sadamaalade erinevad võimalikud arenguperspektiivid lähtuvalt arendaja poolt linnale esitatud detailplaneeringutest, eskiisidest, arendajaga tehtud intervjuudest ning arendaja poolt ajakirjanduses välja öeldud seisukohtadest.
7. Kaardistada Bekkeri ja Meeruse sadamate arendamisega seotud võimalikud peamised probleemkohad ning sadamate planeerimisel ja arendamisel läbimõtlemist vajavad täiendavad aspektid.
8. Anda soovitused sadamate arendamiseks, võttes sealjuures arvesse erinevate osapoolte huve ja Tallinna rannikuala terviklikku planeerimist.

Magistritöö koosneb kolmest peatükist. Esimeses peatükis käsitletakse uurimisülesandeid 1–4, teises peatükis uurimisülesannet 5 ning kolmandas peatükis uurimisülesandeid 6 ja 8.

Kuna magistritöö temaga seotud materjalide kättesaadavus oli piiratud ning multidistsiplinaarse töö kirjutamine eeldas koostööd linnaplaneerijatega, läbis autor magistritöö kirjutamise raames praktika Tallinna Linnaplaneerimise Ameti üldplaneeringute sektoris ning detailplaneeringute teenistuses, kus leidis kinnitust ka töö aktuaalsus. Töö omab Tallinna linna ning ennekõike Tallinna Linnaplaneerimise Ameti jaoks praktilist väärtust, kuna hetkel on Meeruse ja Bekkeri sadamaalade osas menetluses detailplaneeringud, sealhulgas aastaid seisnud ja 2020. septembris algatatud Meeruse detailplaneering (Detailplaneering nr DP042780, 2020), ning samas asutuses on koostamisel ka Põhja-Tallinna üldplaneering ((Tallinn.ee, 2020, a)). Detailplaneeringu menetlusega edasiminekuks vajab linn seahulgas selgust arendaja plaanides, sh selles, kuidas arendaja plaanib Bekkeri ja Meeruse sadamaala tervikuna lahendada. Meeruse ja Bekkeri sadamaalade teemalisest magistritööst, mis käsitleb vastavate alade arengud, on olnud varasemalt huvitatud ka sadamatega seotud aktsiaselts Logman Invest omanik Endel Siff (Siff, 2020). Lisaks on Meeruse ja Bekkeri sadamate senise kaubasadama funktsiooni kadumisest ja selle läbi kaubaautode põhjustatud mürataseme vähenemisest huvitatud kõrvalasuva Põhjala tehase arendaja (vaatlus 4). Seega on töö teema valik põhjendatud ja aktuaalne.

Autorile teadaolevalt pole Bekkeri ja Meeruse sadamaalade planeerimise ja arendamise teemal Tallinna Tehnikaülikoolis lõputööd kirjutatud. Bekkeri sadamast on Mereakadeemias varasemalt kirjutatud diplomitöö teemal „Ettevõtte personalihalduse väljast tellimine ja *make or buy* analüüs OÜ Tallinna Bekkeri sadama näitel“ (Aganitseva, 2020) ning diplomitöö teemal „Bekkeri, Kunda, Pärnu ja Sillamäe sadamate sadamatasude võrdlus“ (Sander, 2016). Meeruse sadamaalased diplomitööd TalTech digikogus puuduvad. Sadamate arendamisest on Mereakadeemias varem kirjutatud lõputööd järgmistel teemadel: „Sadama tagalaala arenguvõimalusi AS Tallinna Sadam näitel“ (Pärt 2014), „Paldiski Põhjasadama arengutendentsid ja -võimalused“ (Rybalko, 2016), “Targa Sadama rakenduse mõju reisijate perspektiivist Tallinna Sadama D-terminali näitel” (Vainu, 2020), “AS Tallinna Sadama lahenduse Tark Sadam kaardistamine ning tootepaketi arendamine vastavalt võimalikele sihtturgudele” (Rattus, 2020), “Sadamaalade inimhõõtmelisus — vähendades sõidukite domineerivat mõju maastikuarhitektuurse kujundusprojektiga” (Vane, 2015) ning “Kakumäe jahisadama teedevõrgu, liikluskorralduse ja Vabaõhumuuseumi tee - Nooda tee ristmiku kavandamine“ (Veskimets, 2017). Tallinna Tehnikaülikooli inseneriteaduskonnas on kirjutatud magistritöö Põhja-Tallinnas asuva Kalaranna tänava arengutest ning sealhulgas käsitletud ka piirkonda jääva rannikuala ja sadamate arenguid (Kravtšenko, 2017). Ükski töö ei keskendu siiski Bekkeri ja Meeruse sadama arendustele ning konkreetsete arendustega seotud probleemistikule. Viimased Bekkeri ja Meeruse sadamatega seotud ning käesolevas töös kasutatud materjalid pärinevad 2020. aasta novembrist ning seega pole olnud võimalik nende materjalide varasem kasutamine. Seega kokkuvõttes on töö teema ja sisu uudne.

Olulisemateks lähtematerjalideks ja allikateks on esmalt Tallinna Linnaplaneerimise Ametist praktika käigus saadud teave ja dokumendid, detailplaneeringud ning kohapealsed autori poolt tehtud sadamavaatlused ning erinevate ekspertidega läbi viidud intervjuude materjal ning huvigruppide küsitlus. Vastavad allikad annavad teabe uudsuse ja info piiratud kättesaadavuse tõttu tööle enim lisandväärtust. Teiseks on olulisemateks allikateks teoreetilised sadamate planeerimise alased kirjalikud allikad.

Käesoleva magistr töö puhul on tegu empiirilise (rakendusliku) uurimistööga, mille eesmärgiks on Bekkeri ja Meeruse sadamaalade arendustega seonduvate probleemkohtade väljaselgitamine ja lahendusteni jõudmine koos ettepanekute esitamisega. Parima tulemuseni jõudmiseks kasutatakse kombineeritult nii kvalitatiivseid kui ka kvantitatiivseid (kombineeritud) uurimismeetodeid.

Tegu on multidistsiplinaarse uurimustööga, mis ühendab endas nii linnaplaneerimise kui sadamaplaneerimise aspekte. Multidistsiplinaarse töö kirjutamist võimaldas lisaks õpingutele Mereakadeemias praktika Tallinna Linnaplaneerimise Ametis ning koostöö juhendajatega vastava asutuse üldplaneeringute sektorist ning detailplaneeringute teenistusest. Arvestades, et sadama arendamine nõuab teadmisi paljudest erinevatest sadama planeerimise, arendamise ja ehitamisega seotud regulatsioonidest, hõlmab töö endas kolmanda multidistsiplinaarse elemendina osaliselt ka õigusaktide analüüsi, mida omakorda võimaldasid töö autori varasemad õiguslased õpingud.

Töö autor tänab Tallinna Linnaplaneerimise Ameti spetsialiste, kelle juures töö autor viibis praktikal, magistr töö juhendajat Tõnis Hunti, kes nõustas magistr töö kirjutamise protsessis, kõiki intervjueritud eksperte uute teadmiste eest, Tallinna Linnavalitsust, kes toetas töö autorit Raestipendiumiga ning samuti oma elukaaslast, kes oli toeks magistr töö kirjutamisel.

1 Sadamate planeerimine

Esmalt kaardistatakse peatükis sadamate funktsioonid ja sadamaalade erinevad võimalikud kasutusala linnakeskkonnas ning seejärel Tallinna rannikuala ja sadamatega seotud toimunud ja eesootavad arendused ning funktsionaalsuste muutumised. Edasi on antud täpsem ülevaade Bekkeri ja Meeruse sadamatest ning Bekkeri ja Meeruse sadamaalade arendustega seotud üldplaneeringutest ja detailplaneeringutest. Peatüki lõpus on avatud sadamate arendamise teooria ning kaardistatud linnakeskkonnas sadamate arendamisega seotud osapooled ja huvigrupid.

1.1 Sadamate funktsionaalsus

Käesoleva alapeatüki peamine eesmärk on anda ülevaade sadamate erinevatest võimalikest funktsioonidest transpordisüsteemis läbi sadamate erinevate liigituste ning avada selle läbi sadamateks sobivate rannikualade erinevad võimalikud kasutusala. Kaudselt annab alapeatükk vastuse küsimusele, millised võimalused on linnakeskkonnas asuvate seniste kauba- ja tööstussadamate akvatooriumite ja maa-alade arendamisel ning millisel viisil on nende funktsionaalsust võimalik muuta, et sobitada need linnaruumi arengutega. Kuna sadamate funktsionaalsusest ja liigitusest on piisavalt kirjutatud erialases kirjanduses, on proovitud teema täiendavalt avada ka Eesti õigusaktide analüüsi ning käimasoleva Eesti mereala planeeringu (mereala.hendrikson.ee, 2020) materjalide kaudu.

Sadamate funktsionaalsusest saab rääkida kahel erineval tasandil. Ühelt poolt vastab küsimus sadamate funktsionaalsusest sellele, mis otstarve või roll üleüldiselt sadamatel on ning teiselt konkreetsete sadamate funktsionaalsusest sõltuvalt sadama tüübist. Käesolev töö lähtub eelkõige viimasest.

Üldisel tasandil on sadamate funktsioone erialases kirjanduses jagatud järgnevalt:

1. liiklusfunktsioon – sadam on veepealse ja maapealse liikluse sõlmpunktiks;
2. transpordifunktsioon – sadamad on erinevate kaubavoogude platvormiks (Ligteringen, 2012, 45)

Täiendavalt on sadama funktsioonid erialases kirjanduses seotud järgmiste tegevuste- ja teenustega:

1. tööstustegevused, mis seonduvad laevaremondi, laevaehituse aga ka avamere tarnega;
2. äri ja finantsteenused, sh pangandus (Ligteringen, 2012, 45)

Eesti Väikesadama Arendusekeskuse juht Jaano Martin Ots on leidnud, et lisaks oma otsesele ülesandele ehk transpordiliigi vahetamise võimaldamisele on sadamatel ka palju muid funktsioone alates merehariduse ja merekultuuri baasiks olemisest ja lõpetades avaliku ruumi korrastamise ja linna ranna-ala esteetilisemaks muutmisega (Ots, 2020). Samuti on väikesadamates nähtud ka kui kogukonna keskuseid ja kogukonna liitjaid (All, 2016).

Lisaks üldisele sadamate funktsionaalsusele, saab aga kirjeldada sadamate funktsionaalsusest lähtuvalt sadama tüübist ehk liigitusest. Kuigi sadamaid on sadamaalases kirjanduses liigitatud erinevatel alustel (näiteks asukoha järgi, tähtsuse järgi majanduses, valitsemisvormi järgi jne), siis on Eesti õigusaktides liigitatud sadamad eelkõige siiski nende otstarbe ehk funktsiooni kaudu. Esmalt annab sadamate erinevate funktsioonide kohta selgust SadS § 4¹, mis käsitleb sadamateenuseid. Sadamateenustena käsitletakse SadS-is esmalt kauba ümberlaadimist ning ladustamist ja töötlemist, teiseks laevade ümberlaadimist ning ladustamist ja töötlemist, kolmandana reisijate laevale mineku ja laevalt tuleku korraldamist, neljandana kalalaevalt kala vastuvõtmist ning viiendana laevade ning harrastuslike meresõitjate ja kalurite paatide, kaatrite ja jahtide sildumise võimaldamist (SadS § 4¹).

Sadamate erinevad funktsioonid võiksid sealjuures selguda ka sadamate liigitusest ning erinevat liiki sadamate definitsioonidest, kuna eelduseks on, et sadamad on liigitatud lähtuvalt nende funktsionaalsusest, kuid SadS ei kasuta ega defineeri sealjuures kaubasadama, reisisadama, parvlaevasadama, kruiisasadama, kalasadama ega jahisadama mõisteid.

SadS-is on defineeritud vaid väikesadama mõiste, riigikaitse ülesannetega sadama mõiste ja riigihaldusülesannetega sadama mõiste. Väikesadama definitsiooni kohaselt on väikesadam sadam või sadama osa, kus osutatakse sadamateenuseid alla 24-meetrise kogupikkusega veesõidukitele (SadS § 2 punkt 8). Riigikaitse ülesannetega sadam on sadam, mis on ette nähtud üksnes sõjalaevade ja mereväe abilaevade sildumiseks ja teenindamiseks (SadS § 2 punkt 16). Riigihaldusülesannetega sadam on sadam, mis on ette nähtud üksnes riigihaldusülesandeid täitvate laevade sildumiseks ja teenindamiseks (SadS § 2 punkt 17).

Kaubasadama, parvlaevasadama ja jahisadama mõisteid on kasutatud vaid majandus- ja kommunikatsiooniministri 22.02.2011 määruses nr 12 „Liiklusmärkide ja teemärgiste tähendused ning nõuded fooridele“, kus need mõisted on samuti defineerimata. Ainukesena võib määruse § 15 punktist 53 välja lugeda „jahisadama“ definitsiooni, mille kohaselt on jahisadam selline sadam, mis on ette nähtud jahtidele ja väikelaevadele.

Reisisadama mõistet on kasutatud tubakaseaduse § 22 lõike 3¹ punktis 3, kuid mõiste on defineerimata (Tubakaseaduse § 22 lõike 3¹ punkt 3).

Kalasadama mõiste on defineeritud põllumajandusministri 17.01.2005 määruse nr 3 „Euroopa Kalandusfondi 2007–2013 rakenduskava“ meetme 3.3 „Kalasadamate investeeringutoetus“ raames toetuse andmise ja kasutamise tingimused ja kord“ § 2 lõikes 1 ning maaeluministri 28.02.2018 määruse nr 12 „Kalasadamate investeeringutoetus“ § 2 lõikes 1, mille kohaselt on kalasadam kala lossimiseks kasutatav sadamas.

SadS-is defineeritud väikesadama mõistest on aga võimalik tuletada ka õigusaktides defineerimata kaubasadama, reisisadama, parvlaevasadama ja kruisisadama definitsioonid – seega kaubasadam on sadam, kus osutatakse sadamateenuseid kaubalaevadele, reisisadam on sadam, kus osutatakse sadamateenuseid reisilaevadele, parvlaevasadam on sadam, kus osutatakse sadamateenuseid parvlaevadele ning kruisisadam on sadam, kus osutatakse sadamateenuseid kruisilaevadele.

Tööstussadamat võiks aga defineerida sadamana, kus tegeletakse tööstusega (kalatööstus, laevaremont ja ehitus, keemiatööstus, nafta käitlemine jne) ning laevaremondisadamat sadamana, kus tegeletakse laevaremondi ja -ehitusega.

Seega lähtudes Eesti õigusaktidest, võiks sadamad liigitada järgmiselt: kaubasadam, reisisadam, parvlaevasadam, kalasadam, jahisadam, väikesadam ja jahisadam, riigikaitse ülesannetega sadam ja riigihaldusülesannetega sadam.

Eesti mereala planeeringu planeeringulahenduse põhilahenduse seletuskirjas tehakse aga alljärgnev ettepanek sadamate soovitusliku funktsionaalse liigituse kasutuselevõtuks:

1. Riigikaitseülesannetega sadam (ette nähtud üksnes sõjalaevade ja mereväe abilaevade sildumiseks ja teenindamiseks);
2. Riigihaldusülesannetega sadam (ette nähtud üksnes riigihaldusülesandeid täitvate laevade sildumiseks ja teenindamiseks);
3. Kaubasadam (sh suur kalasadam, remondisadam);
4. Reisisadam (sh parvlaevasadam);
5. Väikesaartega ühendust pidav sadam (võib samal ajal toimida külalissadamana);
6. Kalasadam (olemuselt väikesadam, võib olla seotud traalpüügiga);
7. Väikesadam (sh külalissadam, kodusadam, paadisadam);
8. „Ühepere/kogukonnasadam“ (sageli endine lautrikoht väikese ujuvkaiga) (mereala.hendrikson.ee, 2020).

(mereala.hendrikson.ee, 2020)

Üks ja sama sadam võib sealjuures täita mitut funktsiooni (segafunktsiooniga sadamad). Erandiks on riigikaitse ülesannete ja riigihaldusülesannetega sadamad, mille funktsioon on määratud seadusega (mereala.hendrikson.ee, 2020).

Teoreetilises sadamaalases kirjanduses on sadamaid liigitatud samuti erinevatel alustel, näiteks järgnevalt:

1. kaubasadam;
2. puistlasti sadam;
3. tööstussadam;
4. kalasadam;

5. abisadam (*supply port*);
6. parvlaevade (reisilaevade) kaid;
7. jahisadam (Thoresen, 2003, 9).

Lisaks tuleb mainida, et kuigi rannikuala võib sadama arendamiseks sobida, on võimalik sadama ehitamise asemel rannikul siiski säilitada ka looduslikud rannad või kasutada vastav maa-ala näiteks rannapromenaadi rajamiseks. Olemasolevate sadamakohtade ning eelkõige sadamate, mis asuvad looduslikult heas asukohas, funktsioon sadamana võiks autori hinnangul siiski säilida.

Kokkuvõttes võib sadamate funktsionaalne liigitus sõltuvalt allikast olla veidi erinev, kuid erinevatest liigitustest selguvad siiski sadamate erinevad funktsioonid osana transpordisüsteemist. Lisaks sellele võib sadamal olla ka muid täiendavad funktsioone, sh näiteks sotsiaalsed ja hariduslikud funktsioonid.

1.2 Tallinna rannikuala arengud ja sadamate funktsioonide muutumine

Alapeatükk annab ülevaate viimase kümne aasta jooksul toimunud, pooleriolevatest ja eesootavatest Tallinna rannikuala ja sadamatega seotud arengutest ning sadamaalade funktsioonide muutumisest. Arengute kaardistamisel on sealhulgas läbi viidud intervjuud riigilaevastike juhtidega ning teostatud sadamates kohapealsed vaatlused.

Sarnaselt Tallinna linnale endale on ka Tallinna rannikuala koos sadamatega viimase kümne aastal jooksul oluliselt arenenud. Tallinna Sadam on ehitanud kruisilaevade teenindamiseks kruisikaid, ehitanud- ja renoveerinud mitmeid hooneid ning rajanud laevade vastuvõtmiseks modernse reisisadama ning Admiraliteedi basseini on avatud jahisadam (vaatlus 2). Tallink teatas 2017. aastal, et viis koostöös Tallinna Sadama ja Transiidikeskusega kaubalaeva Sea Wind linnasüdames asuvast Vanasadamast Muugale, mis suunab kesklinnast välja enam kui 40 000 kaubaveokit aastas ning vähendab märgatavalt nii liikluskoormust kui ka linnasisest õhusaastet (Postimees, 2017). Lennusadama alale on ehitatud populaarne meremuuseum koos viimastel aastatel

väljaarendatud jahisadamaga, Kadrioru rannikule on ehitatud Reidi tee koos promenaadiga, Kakumäe sadamaala on välja arendatud väikeseks sadamalinnakuks, koos väikelaevandusega on arenenud ka Pirita sadam ja Kalevi Jahtklubi sadam (vaatlus 2) ning Hundipea sadamas ja Miinisadamas on renoveeritud kaisid, ning uuendatud on ka Paljassaare sadamaala ja ehitatud uusi tööstushooneid (vaatlus 2).

Kalanduse teabekeskuse sõnul on ka kutseline kalapüük Tallinnast peaaegu täielikult välja kolinud. Üldine suund on sealjuures, et ka kalatööstus- ja töötlemine liigub linnast välja (Veltson, 2020).

Sama suunas liigub väikelaevade remondi, hoolduse ja talvehoiustamisega tegeleva ettevõtte Sailinest OÜ tegevjuhi sõnul ka väikelaevade talvehoid – sarnaselt Helsingile tekivad hoiustuskohad pigem kesklinnast väljapoole (Nahkur ja Peärnberg, 2020).

Rannikuala areng on aktiivselt jätkumas. Ajalooline Noblessneri allveelaevatehase territoorium, mille osaks on veel mõned aastad tagasi töötanud suletud alal asunud laevatehas ning kus ehitati Eesti Piirivalveametile patrull-laev Pikker ja remonditi allveelaev Lembit (Kravtšenko, 2017), on BLRT Grupp AS poolt ümberkujundamisel kõigile avatud elu- ja ärirajooniks koos muuseumide, söögikohtade, jahisadama ja merepromenaadiga (Detailplaneering nr DP019130...2013) – esimene elamuarendusetapp on valminud ja hetkel on jätkumas teise etapi arendus (Õunmaa 2020, 7). Kopli liinidest koos rannaala ja -promenaadiga on saamas mugav lastesõbralik elukeskkond (Õunmaa 2020, 6). Tallinna Sadam on Vanasadamasse ehitamas uut kruisiterminali (Tallinna Sadama uue...2020), Tallinna Admiraliteedi basseini kõrvale on kerkimas Porto Franco kaubandus- ja bürookeskus ning kogu Tallinna Vanasadama alal on plaanis tervikuna ellu viia 2017. aastal rahvusvaheline arhitektuurikonkursi võitnud Londoni arhitektuuribüroo Zaha Hadid Architects võidutöö lahendus „Vanasadama Masterplan 2030“. Selle raames on linnale esitatud taotluste alusel algatatud detailplaneeringud, mille eesmärgiks on Admiraliteedi basseini koos kaide ja ümbritseva alaga kujundada kogu Vanasadama ala keskne linnaväljak, renoveerida ja ehitada uued sadamahooned ja -rajatised, äri- ja eluhooned ning rannapromenaad (Detailplaneering nr: DP043650...2019, Detailplaneering nr: DP043610...2019,

Detailplaneering nr: DP043590....2020 ja Detailplaneering nr: DP040550...2020). 2020. aasta alguses sai hoo sisse Pro Kapital Grupi kortereid ja äripindu hõlmava Kalaranna kinnisvaraarenduse ehitus koos promenaadi, liivaranna (Ivanov 2020, 2) ja Kalasadama akvatooriumi osalise rekonstrueerimisega (Detailplaneering nr: DP002040...2017).

Mitmed arengud on veel lähiajal ees ootamas. Piritale on plaanis rajada rannikut ümber kujundades uued kortermajad (Detailplaneering nr: DP011480...2013), kinnitatud on Paljassaare tehissaarte detailplaneering (Detailplaneering nr DP032210...2018), Tallinna Sadam loobus Paljassaares kaubasadama pidamisest, müüs oma krundid arendajatele (Koppel 2019) ning uutel omanikel on kavas kinnisvara arendustega rannik avada ning rajada ka jahisadam (Laks 2020, Detailplaneering nr: DP043050...2020, Detailplaneering nr: DP029910....2017), Paljassaare on üks potentsiaalne asukoht filmilinnaku rajamiseks (vaatlus 4), välja on kuulutatud Stroomi uue rannahoone võitja (Stroomi rannahoone...2020). Patarei vangla kompleksile leiti pärast pikki aastaid ostja ning arhitektuurikonkursi võitja ideekavandi „Taevakaar“ kohaselt on plaanis endine merekindlustus avada, see eelnevalt renoveerides ning rajades sinna bürooruumid ja korterid, avalik ala koos kohvikute, muuseumi ja mere äärde jääva promenaadiga (Krjukov 2020). Linnahall on plaanis ümber ehitada kontserti- ja konverentsikeskuseks ning Tallink ühe investorina on varasemalt soovinud sinna juurde ehitada ka Soome liine teenindava reisisadama (Lepassalu 2020, 4) ning kõrvalasuva ala arendaja väikesadama (Detailplaneering nr: DP023650...2010). Tallinna linn soovib rajada suurt osa Tallinna rannikuala katvat rannapromenaadi alates Meriväljast kuni Kakumäeni (Põhja-Tallinna linnaosa....2020), kus iga arendaja kohustuseks jääb rajada sellest lõik (Õunmaa 2020, 6). Samuti on linn juba pikemat aega kaalunud uue Ooperiteatri rajada just ranniku äärde (Rahvusoper Estonia...2020) ning Ooperiteatri asukoha sadamas on välja pakkunud ka Bekkeri sadama omanik Endel Siff (Tooming 2020). Süsta 16 kinnistul paiknev sadam, kus hetkel tegutseb Politsei- ja Piirivalveamet (edaspidi PPA), läheb suuremas osas võõrandamisele ning eelduslikult keegi erainvesteeri ostab selle ning renoveerib ja arendab välja (Sepp, 2020). Seega on tõenäoline, et ka praegune Piirivalve sadam muudab tulevikus oma funktsiooni.

Põhja Tallinna üldplaneeringu projekti kohaselt avanevad vaated ja mereäär linlastele perspektiivis Paljassaare, Lahesuu, Meeruse sadamaaladel ning hilisemates arenguetappides Bekkeri ja Hundipea sadamaalal (Tallinn.ee, 2020, a). Siseministeriumi plaanide kohaselt kolib aga 2023. aastal Politsei- ja Piirivalve laevastik Hundipea sadamasse (Sepp, 2020). Seega lähitulevikus Hundipea sadamaala avanemine siiski tõenäoline pole. Veeteede Ameti laevastiku osakonna juhi sõnul võiks Veeteede Ameti laevastiku alternatiivseks asukohaks pealinnas asuva sadama asemel siiski olla näiteks Rohuküla sadam, kuigi kaks jäämurdjat ning üks poilaev peaks siiski jääma kuhugi Soome lahe äärde (Simmo, 2020). Kuigi PPA laevastiku juht ei näe, et nende hetkel Tallinnas asuv laevastik võiks oma asukoha pealinnast välja viia, siis oleks tegelikult ka PPA laevastikule võimalikke alternatiivseid asukohti – näiteks Loksa sadam ja Sillamäe sadam (Läänerand, 2020).

Kaugemas tulevikus on võimalik ka praegu Tallinnas Hundipea sadama kõrval Miinisadamas asuva sõjasadama asukoha muutumine ning selle liikumine pealinnast välja, kuna praegune asukoht ei ole strateegiliselt hea (Terve, 2020). Uueks võimalikuks asukohaks on pakutud Saaremaa süvasadamat (Terve, 2020), Paldiskit (Läänerand, 2020) ning Veere sadamat ja endist Jaagarahu sadamat (Simmo, 2020). Miinisadama asemel võiks sadamasse rajada näiteks jahisadama (Terve, 2020).

Kokkuvõttes on Tallinna rannikualal toimunud mitmed olulised arengud ning mitmed suured arengud on veel ootamas. Üldine suund sadamate osas on, et eelkõige on oma seniseid funktsioone muutmas Tallinna linnas asuvad tööstus- ja kaubasadamad ning linn on üha enam avanemas merele.

1.3 Bekkeri ja Meeruse sadamad

Käesolev alapeatükk annab ülevaade Bekkeri ja Meeruse sadamatest, sadamate ajaloost ning nende sadamatega seotud ettevõtetest ja omanikest (arendajatest). Sadamaaladega seotud kinnistud ning nende omanikud on välja toodud käesoleva töö alapeatükis 1.3.3.

1.3.1 Bekkeri sadam

Bekkeri sadam asub Kopli lahe idaosas Põhja-Tallinnas aadressil Harju maakond, Marati 14, 11712 Tallinn koordinaatidel 59°27'17.04"N ; 24°40'03.06"E (vt Lisa 3). Tegemist on erakapitalil põhineva merekaubasadamaga (Bekkeri Sadam, 2020). Sadama pidajaks on OÜ Tallinna Bekkeri Sadam (endine ärinimi Osühing RasmusSon) ning sadamakapteniks Gunnar Kellamov (Sadamaregister, 2020).

Bekkeri sadamas asub T-kujuline sadamasild lainekaitse muuliga, mille laius on 20-24 m ja kaiseina pikkus u. 280 m ning frontaalkai pikkusega 170 m ((Detailplaneering nr DP004330, 2008). Sadamaregistris (Sadamaregister, 2020) on registreeritud 5 kaid, millest 2 on kaubakaid, 2 on seisukoht ning ühe kai otstarve on määratlemata.

Sadamaregistri andmetel osutatakse sadamas sadamateenuseid sõltumata veesõiduki suurusest ning võetakse vastu laevu kogumahutavusega 7500 ja suurem, veesõiduki suurimaks pikkuseks on sealjuures 170 meetrit, suurimaks laiuks 25 meetrit ning lubatud suurim süvis 7,9 meetrit. Sadama sissesõidutee väikseim laius on 85 meetrit, väikseim sügavus BK77 kõrgussüsteemi järgi 8,5 meetrit ning EH2000 kõrgussüsteemi järgi 8,3 meetrit (Sadamaregister, 2020). 2020. a detsembris oli lõpetamisel akvatooriumi kaide vahelise osa süvendamine ning sadamaomaniku andmetel jõuavad uued andmed peagi ka sadamaregistrisse. Lepingujärgne uus sügavus on 9,5 meetrit (EH2000), kuid tegelikult saavutatakse uue sügavusena 9,75 meetrit (EH2000) ning kevadel pärast traalimist isegi kuni 10,1 meetrit (EH2000) (Siff, 2020).

Sadamaregistri andmetel võtab sadam hetkel vastu vedellastilaevu, kuivlasti praame, kalalaevu ning muid laevu. Kuigi varasemalt tõepoolest sadamas traallaevade lossimine toimus, siis näiteks 2009. aastal on lossitud kala arvnäitajaks 0 tonni (Traallaevade poolt...2010) ning Veterinaar- ja Toiduameti püügiandmete kohaselt puudusid Bekkeri sadamas kala lossimisandmed ka 2019. ja 2020. aastal (2019. aasta...2020, 2020. aasta...2020). Seega võib järeldada, et sadamas kala lossimisega siiski enam ei tegeleta.

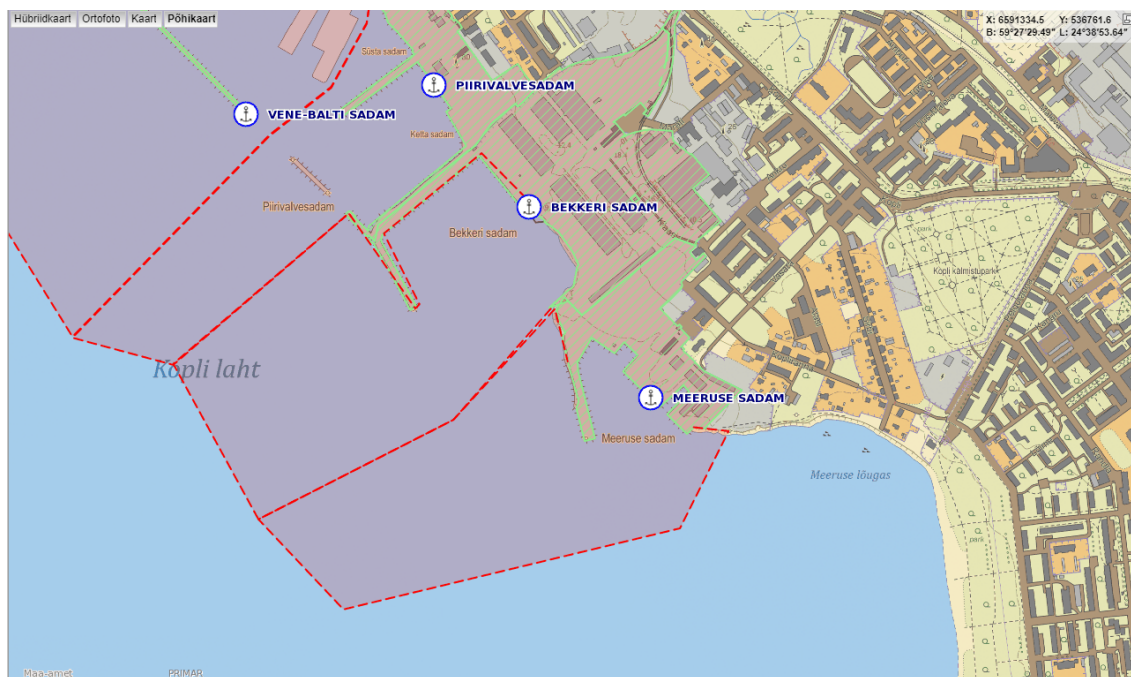
Hetkel kasutatakse Bekkerit peamiselt kaubasadamana, kus laaditakse ja pakutakse laoteenust puistekaupadele, näiteks killustikule (Tooming 2020). Sadama kodulehe

andmetel on sadam mõeldud siiski kõikide kaubagruppide käsitlemiseks (Bekkeri Sadam, 2020). Sadamaomanikuga 2019. aastal tehtud intervjuu tulemusena selgus, et tema hallatavad Bekkeri ja Meeruse sadamad kaubalaevadelt võtavad vastu Hollandist toodud asfaldijäädet, mida kasutatakse kruusateede tolmuwabamaks muutmiseks ning Soomest ja Rootsist killustikku. Välja viiakse sadamate kaudu pelleteid ja ka vilja (Siff, 2019).

Sadama akvatoorium (joonis 1) on kehtestatud 11.08.1999 vastu võetud Vabariigi Valitsuse määrusega nr 240 „Bekkeri sadama akvatooriumi piiride kinnitamine“. Määruses on sätestatud sadama akvatooriumi piirid koordinaatide alusel. Akvatooriumi pindala on ligikaudu 14 ha, pikkus 320 m, laius 360 m ning sügavus 10,2 m ((Detailplaneering nr DP004330, 2008).

Sadama maa-ala (joonis 1) kogupindala on 186 284.6 m² ning see asub katastriüksustel 78408:808:1380, 78401:101:2477, 78408:808:0200, 78408:808:2390 ja 8408:808:0047.

Sadamaomaniku sõnul on aga 2020. a detsembrikuu seisuga Veeteede Ametil plaanis sadamate akvatooriumite piire siiski mõnevõrra muuta (Siff, 2020).



Joonis 1. Bekkeri ja Meeruse sadamaalad: akvatoorium ja sadama maa-ala

Allikas: (Sadamaregister, 2020)

Looduslikult asub sadam heas kohas. Läänemerel tervikuna on valitsevateks tuulteks läänekaare ja lõunakaare tuuled (Eesti Lootsiraamat, 2003, 21). Kuna Kopli lahe idarannik, kus Bekkeri sadam asub, on avatud valdavalt lääne- ja idakaartest tulevatele tuultele ja neist põhjustatud tormilainetele, siis on ka need suunad Kopli lahes kõige ohtlikumad (Orviku, 2020). Tänu Bekkeri sadama asukohale Kopli poolsaare edelakaldal, on sadam aga kaitstud idakaare tuulte eest, pigem Läänemerel harvemini esinevate põhjatuulte eest (Eesti Lootsiraamat, 2003, 21) ning läänekaare tuulte eest kaitseb sadamat Kakumäe poolsaar ning asukoht merelahes, kus tormilainete purustav mõju ning üldine lainekõrgus on väiksem kui avamerel. Sadamat kaitsevad lisaks ka sadamamuulid. Sadama asukohta võib pidada heaks ka põhjusel, et sadamas puudub pidev süvendamisvajadus (Siff, 2019). Jääolud võimaldavad kodulehe andmetel aastaringset laevatamist (Bekkeri sadam, 2020). Kliimatiliselt on sadama peaaegu aastaringiselt jäävaba (Detailplaneering nr DP004330, 2008).

Bekkeri sadama sissesõidutee (vt Lisa 9) sügavused jäävad Veeteede Ameti kaartide andmetel vahemikku 8,9-9,9 meetrit ning kanali laiuseks on umbes 125 meetrit (Veeteede Amet, 2020).

Sadamasse jõudmiseks mereteid pidi tuleb Tallinna lahest liikuda mööda Kopli lahe laevateed (Navigatsioonimärkide andmekogu, 2020) kuni Bekkeri sadama sissesõiduni möödudes enne Vene-Balti sadamast ja Piirivalve sadamast (vt Lisa 8).

Bekkeri sadamasse (ja sarnaselt Meeruse sadamasse) jõudmiseks maismaa poolt või sealt väljumiseks tuleb läbida tiheasustusega ala (Bekkeri sadama liikluse analüüs, 2010). Keslinna suunal liikudes tuleb seejuures ületada viieharuline keerukas Kopli – Sõle – Pelguranna tee – Maleva ristmik (Põhja-Tallinna liikuvusuuring, 2014, 120) ning sõltuvalt valitud liikumissuunast ka keeruline viieharuline Kopli – Sitsi – Tööstuse – Paljassaare tee ristmik (Põhja-Tallinna liikuvusuuring, 2014, 119) ja Kalaranna tänav.

Sadama maa-alal asuvad järgmised kaitsealused hooned ja ehitised: kaks tootmishoonet (Bekkeri laevatehase laevaehitustsehh Marati 7 / Klaasi 8 ja mehhaanika- ja turbiinitsehh

Marati 14), slipp (Marati 14), endine veetorn (Marati 2B, uue krundipiiri ettepaneku järgi Kopli 89B), haldushoone (Marati 4) ja kultuurimälestisega võrdsustatud hoone - endine politseijaoskond (Kopli 85) (Detailplaneering nr DP004330, 2008).

Ajalooliselt on Bekkeri sadam oma nime saanud Bekkeri tehase järgi. Peale Tallinna-Peterburi raudteeliini avamist 1870. aastat said mereäärsed alad Põhja-Tallinnas pilgeni täidetud lisaks kõigele muule ka vabrikute ja sadamaehitustega. Kui Venemaa kaotas 1905. aastal Jaapanile sõja ning ka suurema osa oma laevastikust, siis kaotuste korvamiseks rajati Tallinnasse Kopli lahe äärde Bekkeri laevatehas (vt Lisa 6), kus hakati valmistama sõjalaevu – miiniristlejaid, puksiirlaevu, jäälõhkujaid, kahuripaate ja ujuvdokke ning remonditi sõjalaevu. Pärast 1917. aastat, kui Saksa väed olid 1917. augustis vallutanud Riia ja Saaremaa ning enam seadmeid oli evakueeritud Novorossiiskisse, hakati Bekkeri tehase hooneid kasutama juba teistel eesmärkidel – 1920. ja eriti 1930. aastatel rentisid tehase hooneid mitmed ettevõtted – sealhulgas kummivabrik „Põhjala“, Lorupi klaasitehas jt (Nerman, 2006). 1930ndatel aastatel koosnes Tallinna Sadam viiest eraldi asuvast sadamast ning Bekkeri sadam oli üks neist. Sellel ajal kandis sadam Kopli I sadama nime ning lisaks muule oli sadamas näiteks 700 tonni õlitsisterne (Nerman, 1995). Geoportaali 1963.-1989. aastate kaardilt nähtub, et vahepeal kandis sadama ka Kopli lõunasadama (*завань Копли – Южная*) nime (vt Lisa 5).

Kui teine maailmasõda möödus, hakati praktiliselt jäävaba sadamat kasutades tsaariaegsetes ruumides remontima Vene sõjalaevu. Sadam oli Vene sõjaväe käsutuses kuni 1991. aastani, mil nn. Balti Baas võeti üle Eesti Vabariigi alluvusse ning moodustati RAS Balti Baas. Balti Baas tegutses sadamas 1991.-1997. aastal (Bekkeri Sadam, 2020).

„Endel Siffi osalusega ASi Logman Invest tütarfirma osaühing Rasmusson omandas pandipidajana panditud varad enampakkumisel. Rasmusson tegutseb Bekkeri sadamas 1998. aastast“ (Bekkeri sadamas...2002). OÜ Rasmusson on täna Bekkeri sadamat haldava OÜ Tallinna Bekkeri Sadama eelkäija (Bekkeri Sadam, 2020). Sadam on seega olnud ühe ja sama omaniku käes üle 20 aasta.

1.3.2 Meeruse sadam

Meeruse sadama pidajaks on sarnaselt Bekkeri sadamaga OÜ Tallinna Bekkeri Sadam ning sadamakapteniks Gunnar Kellamov (Sadamaregister, 2020).

Kuna nii Bekkeri kui Meeruse sadamal on sama haldaja ning need kuuluvad ühele ja samale omanikule, siis on see tõenäoliselt ka põhjuseks, miks neid kahte kõrvuti asuvat sadamat omavahel mõnikord ei eristata (Traallaevade poolt...2010).

Meeruse sadama puhul on siiski tegemist eraldiseisva sadamaga. Sadam asub Bekkeri sadama kõrval Kopli lahe idaosas Põhja-Tallinnas aadressil Harju maakond, Tallinna linn, Põhja-Tallinna linnaosa, Kopliranna 49 koordinaatidel 59°27'03.15"N; 24°40'20.17"E.

Sadamaregistris on registreeritud 11 kaid, millest 7 on kaubakaid, 3 on sisekaid ja 1 on kaldakai. Sadamaregistri andmetel osutatakse sadamas sadamateenuseid sõltumata veesõiduki suurusest. Sadamas võetakse vastu laevu kogumahutavusega 7500 ja suurem, veesõiduki suurimaks pikkuseks on sealjuures 140 meetrit ja suurimaks laiuks 24 meetrit ning lubatud suurim süvis on 6,3 meetrit. Sadama sissesõidutee väikseim laius on 50 meetrit, väikseim sügavus BK77 kõrgussüsteemi järgi 8,1 meetrit ning EH2000 kõrgussüsteemi järgi 7,9 meetrit.

Sadamaregistri andmetel võtab sadam hetkel vastu konteinerlaevu, segalastilaevu ja üldotstarbelisi laevu. Sadama omaniku enda sõnul (Siff, 2020) võtab aga sadam vastu peamiselt kalatraalereid ning väiksemaid kaubalaevu. Veterinaar- ja Toiduameti püügiandmetest nähtubki, et tegelikult toimub Meeruse sadamas ka kala lossimine. Hetkel on siiski vaid üks ettevõtte, kes lossib oma kala Meeruse sadamasse - DGM Shipping (Veltson, 2020). Põhjuseks on ilmselt see, et kui rääkida traalpüügist, siis on Tallinn logistiliselt keeruline koht ning külmaautodel on keeruline sadamale ligi pääseda (Veltson, 2020). Internetiportaalist „*Marine Traffic*“ (www.marinetraffic.com) selgub, et sadamat on 02.11.2020 külastanud näiteks traaler „Virus“ (IMO: 9596131) ja traaler „Rossvik“ (IMO 8027212). Mõlemad traalerid kuuluvad DGM Shippingu omandusse ja

selle ettevõtte aastane kilu ja räime kvoot on umbes 4000tonni, mis on Eesti mõistes siiski arvestatav kogus (Veltson, 2020). Väiksemas koguses on lisaks lossitud meritinti (2019. aasta...2020, 2020. aasta...2020).

Sadama akvatoorium (joonis 1) on kehtestatud 26.10.1999 vastu võetud Vabariigi Valitsuse määrusega nr 325 „Meeruse sadama akvatooriumi piiride kinnitamine“. Määruses on sätestatud sadama akvatooriumi piirid koordinaatide alusel. Sadama maa-ala (joonis 1) kogupindala on 72 327.1 m² ning see asub katastriüksustel 78408:808:1691 ja 78408:808:0032.

Sadamas valitsevad looduslikud tingimused ning maismaa transpordikoridorid on sarnased Bekkeri sadama omadega. Meeruse on Stroomi rannale kõige lähemal asuv Kopli poolsaare asum. Sadama ümbruses paiknevad elumajad.

Meeruse sadama sissesõidutee süvendatud kanali (vt Lisa 10) sügavused jäävad vahemikku 8,0-9,2 meetrit ning kanali laiuks on umbes 75 meetrit (Veeteede Amet, 2020).

Sadamasse jõudmiseks tuleb Tallinna lahest liikuda mööda Kopli lahe laevateed (Navigatsioonimärkide andmekogu, 2020) kuni Kopli lahe laevatee lõpuni (8,6 km), möödudes Vene-Balti sadamast, Piirivalve sadamast ja Bekkeri sadamast (vt Lisa 8) ning seejärel suunduda Meeruse sadamasse mööda Meeruse sadama laevateed (1,0 km) (Navigatsioonimärkide andmekogu, 2020b),

Meeruse sadama ajalugu on lühem kui Bekkeri sadama oma ning selle kohta on vähem raamatutes avaldatud materjali. Maa-ameti XGIS portaalist pärinevalt 1984. aasta NSVL c63 dešifreeritud fotoplaanilt (vt Lisa 7) on Meeruse sadama juurde märgitud kalurikolhoos „Majak“ ning fotoplaanil on juba olemas ka sadama põhjapoolne muul. NSVL topograafiline kaardil dateeringuga 1963-1989 on sadama kohale märgitud sõna „рѣб“, mis tõenäoliselt tähistab kalasadamat (vt Lisa 5). Sadamaomaniku sõnul püüdsid kalurikolhoosi laevad kala isegi Islandini välja. Kala suitsutati ning toodeti konserve (Siff, 2019). Varasematel kaartidel aga Meeruse sadam puudub (vt Lisa 6). Samas

internetis avaldatud info kohaselt tegutses kalurikolhoos „Majak“ Koplis aastatel 1949-1992. Kolhoosil oli ookeani- ja Läänemere traallaevastik, Kopli rannas sadam (praegune Meeruse sadam), külmhoone, suitsu-, preservi- ja püünisettehh ning 1987 valmis konservitehas (Majak, 2003). Kuigi ka sadamaomaniku sõnul on NSVL ajaperiодist Meeruse sadama kohta vähe ajalugu säilinud, siis leidis ta, et Meeruse sadama võiks tõepoolest pärineda 1950-aastatest (Siff, 2020). Tänapäeval on sadama juriidiliseks omanikuks AS Logman Invest ning sadama viimase 20 aasta ajalugu on sarnane Bekkeri sadamaga omaga arvestades sadamate kuulumist ühele ja samale omanikule.

1.3.3 Bekkeri ja Meeruse sadamate maa-aladega seotud kinnistud ja nende omanikud

Bekkeri ja Meeruse sadamaala koos sadama akvatooriumi ja sadama maa-alaga on välja toodud joonisel 1. Kõik Bekkeri ja Meeruse sadamaala kinnistud kuuluvad juriidiliselt Aktsiaselts Logman Investile (joonis 2).



Joonis 2. Bekkeri ja Meeruse sadama maa-alaga seotud kinnistud 28.10.2020 seisuga

(joonise selgitused on suure tekstilise mahu tõttu esitatud alljärgnevalt)

Allikas: (Tallinna Planeeringute Register, 2020)

Bekkeri sadama maa-alal asuvad kinnistud ning nende omanikud 28.10.2020 seisuga:

1. Marati tn 14, 78408:808:0047 – Aktsiaselts Logman Invest (registrikood 10361696)
2. Marati tn 12, 78408:808:0200 - Aktsiaselts Logman Invest (registrikood 10361696)
3. Marati tn 12a, 78408:808:2390 - Aktsiaselts Logman Invest (registrikood 10361696)
4. Marati tn 8, 78401:101:2477 - Aktsiaselts Logman Invest (registrikood 10361696)
5. Marati tn 7, 78408:808:1380 - Aktsiaselts Logman Invest (registrikood 10361696,) (Registrite ja infosüsteemide keskus 2020; Maa-amet, 2020)

Meeruse sadama maa-alal asuvad kinnistud ning nende omanikud 28.10.2020 seisuga:

6. Kopliranna tn 53b, 78408:808:1691 - Aktsiaselts Logman Invest (registrikood 10361696)
 7. Kopliranna tn 49, 78408:808:0032 - Aktsiaselts Logman Invest (registrikood 10361696)
- (Registrite ja infosüsteemide keskus 2020; Maa-amet, 2020)

Bekkeri ja Meeruse sadama maa-aladega piirnevate kinnistute omanikud:

8. Marati tn 5a, 78401:101:3956 - Marati 5 OÜ (registrikood 14747049)
 9. Marati tn 5b, 78401:101:3957 - Põhjala üks OÜ (registrikood 14497889)
 10. Ankru tn 10, 78408:808:1120 - Aktsiaselts Ratas (registrikood 10377958)
 11. Ketta tn 5, 78408:808:1680 - Rudus Eesti Aktsiaselts (registrikood 10087031)
 12. Marati tn 4a, 78401:101:1705 - Scandium Hammerhead OÜ (registrikood 14925977)
- (Registrite ja infosüsteemide keskus 2020; Maa-amet, 2020)

Kokku on Bekkeri sadama maa-alaga seotud viis kinnistut ning Meeruse sadama maa-alaga kaks kinnistut.

Aktsiaselts Logman Investile kuulub Bekkeri ja Meeruse sadamaalal kokku 7 kinnistut.

1.4 Bekkeri ja Meeruse sadamaaladega seotud üldplaneeringute ja detailplaneeringute kaardistus ning sadamakaide ehituseks vajalikud load

Alljärgnevat alapeatükkides antakse ülevaade Bekkeri ja Meeruse sadamaaladega seotud üldplaneeringutest ja detailplaneeringutest. Vastava teabe alusel selgub osaliselt ka arendaja visioon Bekkeri ja Meeruse sadamaalade arendamisel.

1.4.1 Tallinna ja Põhja-Tallinna üldplaneering

Planeerimisseaduse (edaspidi PlanS) kohaselt on üldplaneeringu eesmärk kogu valla või linna territooriumi või selle osa edaspidise ruumilise arengu põhimõtete ja suundumuste määratlemine (PlanS § 74 lõige 1). Sealhulgas on võimalik üldplaneeringuga seada kinnisomandile kitsendusi (PlanS § 74 lõige 3). Üldplaneeringuga pannakse paika planeeringuala üldised kasutus- ja ehitustingimused, sealhulgas näiteks maksimaalne ehitusmaht, hoonestuse kõrguspiirang ja haljastusnõuded (PlanS § 75 lõige 1 punkt 18) ning määratakse planeeringuala liikluskorralduse üldised põhimõtted (PlanS § 75 lõige 1 punkt 23). Üldplaneeringu koostamise käigus viiakse läbi keskkonnamõju strateegiline hindamine (PlanS § 74 lõige 4). Linnaosa üldplaneeringuga määratakse piirkondade maakasutuse juhtotstarbed ja ehitustingimused, samuti alade üldised maakasutuspõhimõtted (Tallinn.ee, 2020, a). Maakasutuse juhtotstarve on üldplaneeringuga määratav maa-ala kasutamise valdav otstarve, mis annab kogu määratud piirkonnale edaspidise maakasutuse põhisuunad (PlanS § 6 punkt 9).

Üldplaneeringu tähtsus sadamaalade planeerimisel seisneb selles, et üldplaneering on kohaliku omavalitsuse eriplaneeringu ja detailplaneeringu koostamise ja detailplaneeringu koostamise kohustuse puudumisel projekteerimistingimuste andmise aluseks (PlanS § 74 lõige 5). Kuna üldplaneeringu eesmärk on kogu valla või linna territooriumi või selle osa ruumilise arengu põhimõtete ja suundumuste määratlemine, siis võidakse üldplaneeringuga paika panna ka näiteks üldised suunad planeeringualal asuvate sadamate ja rannikuala arendamisel.

Üldplaneeringuga lahendatakse sealjuures väikesadamate üldised asukohad ja määratakse nendest tekkivad kitsendused (PlanS § 75 lõige 1 punkt 1), määratakse avalikus veekogus (sh Eesti sisemeri ja territoriaalmeri) kaldaga püsivalt ühendatud või kaldaga funktsionaalselt seotud ehitiste üldised ehituslikud tingimused ja asukoht (PlanS § 75 lõige 1 punkt 5), supelranna alad (PlanS § 75 lõige 1 punkt 7), kallasrajale avaliku juurdepääsu tingimused (PlanS § 75 lõige 1 punkt 11) ning ranna ja kalda ehituskeelu vööndi suurendamine ja vähendamine (PlanS § 75 lõige 1 punkt 12).

Tallinna üldplaneering kehtestati aastal 2001 ja see hõlmab sealhulgas Tallinna sadamate arengu kirjeldust (Üldplaneering nr: YP000150...2001). Üldplaneering on muutmisel linnaosade detailplaneeringutega (Semjonova, 2020).

Põhja-Tallinna uus üldplaneering, mis muudab Põhja-Tallinna ala osas ka hetkel veel kehtiva Tallinna üldplaneeringu, on hetkel koostamisel ning tööversioonina menetluses. Üldplaneeringuga pannakse paika Põhja-Tallinna järgmise 20 aasta arengu üldsuunad (Tallinn.ee, 2020, a).

1.4.2 Detailplaneeringud

Detailplaneeringu eesmärk on eelkõige üldplaneeringu elluviimine ja planeeringualale ruumilise terviklahenduse loomine ning see on aluseks lähiaastate ehitustegevusele (PlanS § 124 lõige 2). Sealjuures on detailplaneeringu koostamine nõutav linnades ehitusloakohustusliku hoone püstitamiseks, olemasoleva hoone laiendamiseks üle 33 protsendi selle esialgu kavandatud mahust; olulise avaliku huviga rajatise, näiteks staadioni, golfiväljaku, laululava, motoringraja või muu olulise avaliku huviga rajatise püstitamiseks ning olulise ruumilise mõjuga ehitise ehitamiseks, kui olulise ruumilise mõjuga ehitise asukoht on valitud üldplaneeringuga (PlanS § 125 lõige 1). Lisaks on detailplaneeringu koostamine nõutav üldplaneeringuga määratud detailplaneeringu koostamise kohustusega alal või juhul (PlanS § 125 lõige 2).

Detailplaneeringute menetlus algab arendajapoolse algatamisettepanekuga, sellele järgneb kohaliku omavalitsuse üksuse otsus detailplaneeringu algatamiseks, seejärel

detailplaneeringu vastuvõtmine ning viimaseks detailplaneeringu ametlik kinnitamine (PlanS 8. peatükk).

Detailplaneeringu algatamise otsusega näeb kohaliku omavalitsuse üksus detailplaneeringu koostamiseks ette lähteseisukohad ja lisanõuded. Sealhulgas võib pärast detailplaneeringu algatamist detailplaneeringu koostamise käigus toimuda keskkonnamõju strateegiline hindamine ja liikluskorralduse üldiste põhimõtete määramine. Samuti kaasatakse detailplaneeringu koostamisse isikud, kelle õigusi võib planeeringulahendus puudutada. Samuti võib kaasata isikud, kelle huve võib planeering puudutada. Detailplaneeringus on võimalik teha ka ettepanek üldplaneeringu muutmiseks.

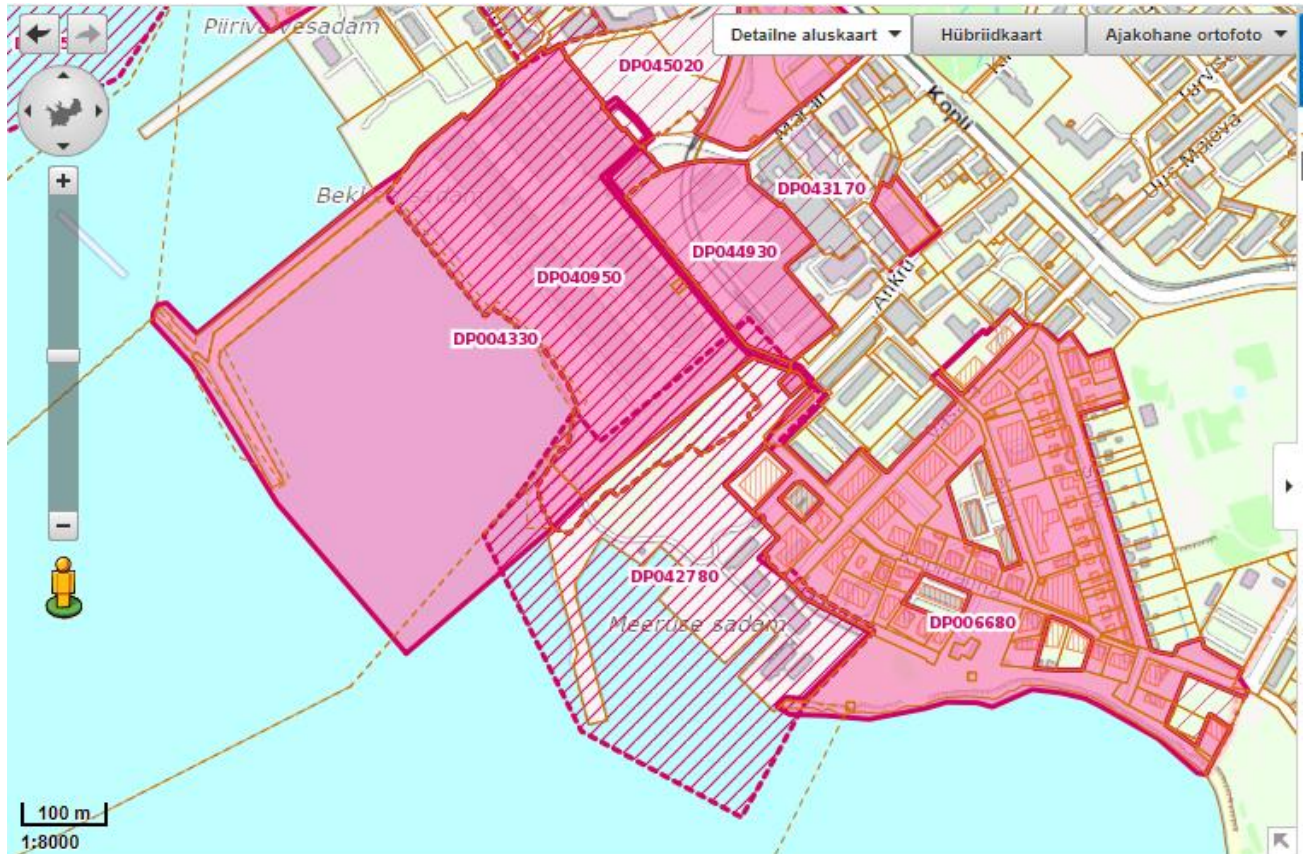
Bekkeri ja Meeruse sadamaaladega on seotud kokku viis aktiivset detailplaneeringut.

Bekkeri sadamaalale jäävad detailplaneeringud (joonis 3):

1. Bekkeri sadamaala osas 2005. aastal kehtestatud ning hetkel kehtiv detailplaneering nr DP004330 „Bekkeri sadama (Marati tn 4a, 7 ja 14) detailplaneering“ (aadress: Kaluri tn 2b, Kopli tn 87e, Marati tn 12a) (Detailplaneering nr DP004330, 2008);
2. Bekkeri sadamaala osas 2017. aastal algatatud detailplaneering nr DP040950 „Marati tn 14 kinnistu osa ja lähiala detailplaneering“ (aadress: Kaluri tn 2b, Marati tn 14) (Detailplaneering nr DP040950, 2015);
3. Bekkeri sadamaalal asuva AS Logman Investile kuuluva maismaapoole jääva kinnistuga seotud detailplaneering nr DP045020 „Marati tn 12 ja 12a kinnistute detailplaneering“ (aadress: Marati tn 12, Marati tn 12a), mille osas on algatamissetpanek menetlemisel (Detailplaneering nr DP045020, 2020);
4. Bekkeri sadamaalal asuva AS Logman Investile kuuluva Põhjala angaaride osaga seotud detailplaneering nr DP044930 „Marati tn 7 kinnistu detailplaneering“ (aadress: Marati tn 7), mille osas esitati algatamissetpanek 2020. aastal (Detailplaneering nr DP044930, 2020).

5. Meeruse sadamaalale jäävad detailplaneeringud (joonis 3):

6. Meeruse sadamaala 2020. aasta septembris algatatud detailplaneering nr DP042780 „Meeruse sadamaala detailplaneering“ (aadress: Ankru tn 14, Kopliranna tn 33, Kopliranna tn 49, Kopliranna tn 53b) (Detailplaneering nr DP042780, 2020).



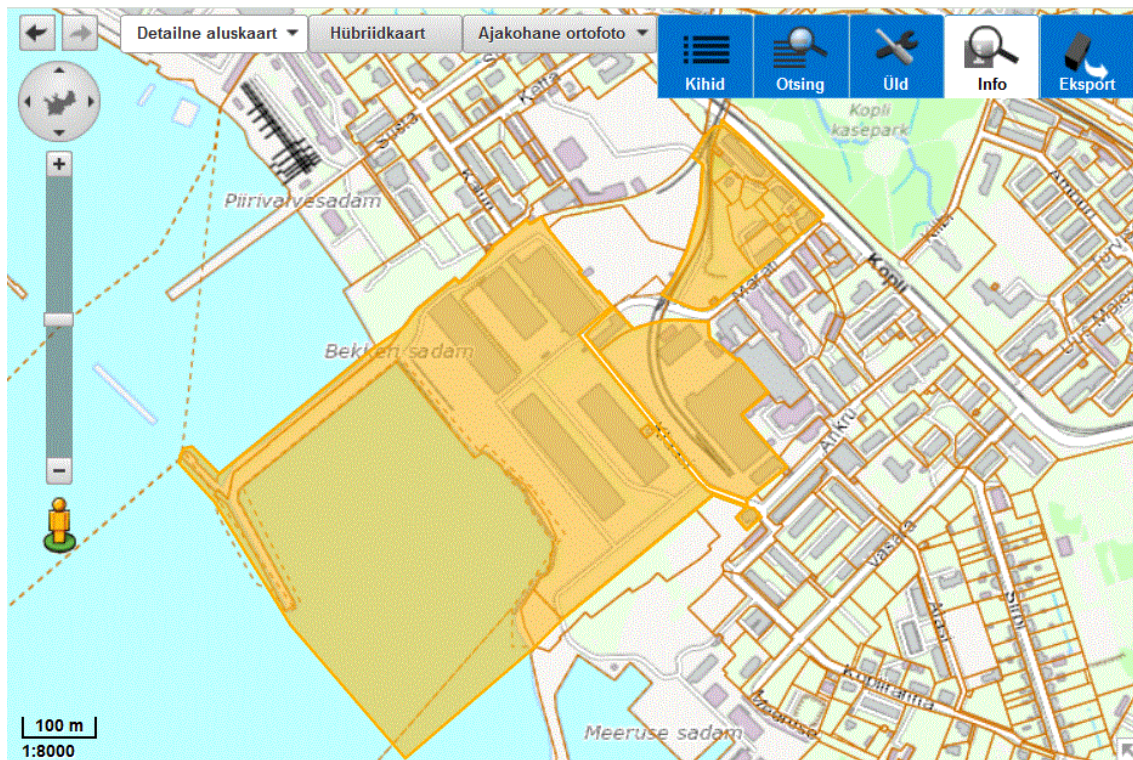
Joonis 3. Bekkeri ja Meeruse sadamatega seotud kehtivad ja menetluses detailplaneeringud kaardil

Allikas: (Tallinna Planeeringute Register, 2020)

Sadamate akvatooriumitega piirnevad eelnimetatud detailplaneeringutest DP004330, DP040950 ja DP042780. Seega just eelkõige nende detailplaneeringutega seoses saab rääkida Tallinna rannikuala planeerimisest ja arendamisest.

Bekkeri sadama hetkel kehtiv detailplaneering nr DP004330 (MARATI TN 4A, 7 JA 14) kehtestati 02.06.2005. Kuigi see on nüüdseks osaliselt kehtetuks muutunud, on see Bekkeri sadamaalal ainuke akvatooriumiga piirnev kehtiv detailplaneering. Detailplaneeringu seletuskirja kohaselt telliti detailplaneering OÜ RasmusSon poolt ning detailplaneeringuga planeeritav maa-ala asub Tallinna põhjaosas, Kopli lahe ja Kopli tänava vahelisel maa-alal, kus põhiobjektiks on Bekkeri sadam (joonis 4). Planeeritav

territoorium on ümmarguselt 34 ha, sellest Bekkeri sadama territoorium 17,1 ha. Sadama akvatooriumi osa planeeritava ala sees 14,42 ha.



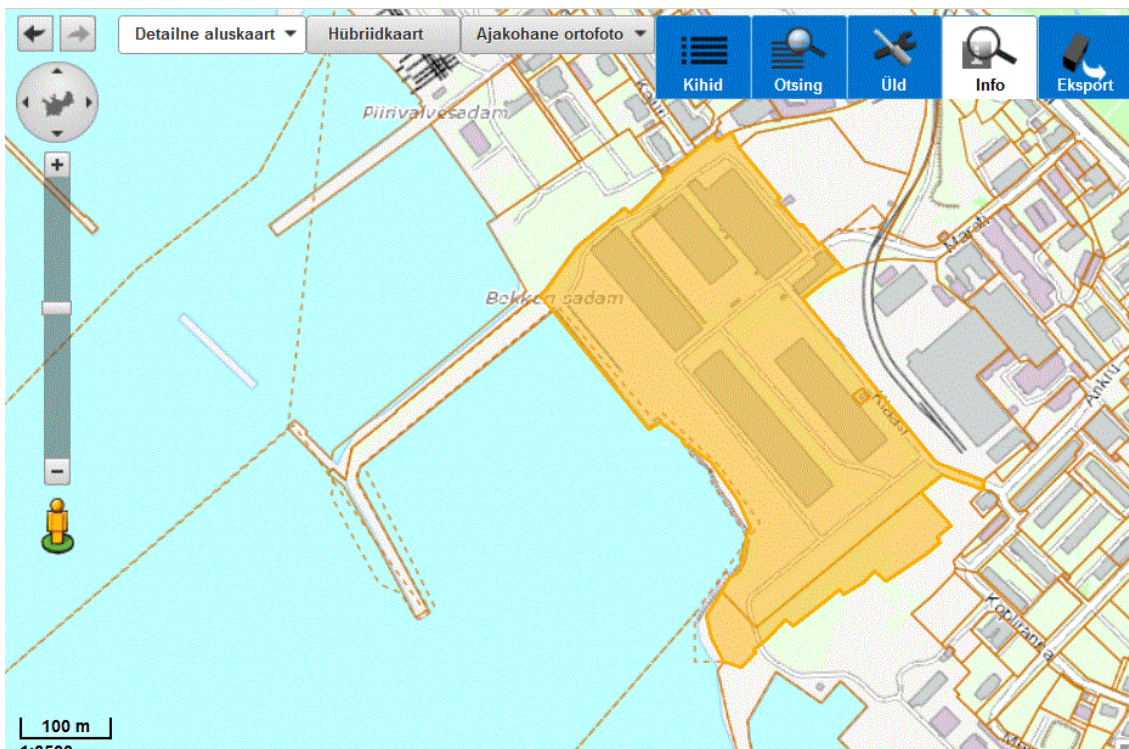
Joonis 4. Bekkeri detailplaneeringu nr DP004330 ala kaardil

Allikas: (Tallinna Planeeringute Register, 2020)

Detailplaneeringuga sooviti lahendada ka maa-ala jaotamine kruntideks. Detailplaneeringu seletuskirjas oli välja toodud, et detailplaneeringu koostamine OÜ RasmusSoni poolt oli tingitud vajadusest luua võimalused paremini ja efektiivsemalt kasutada olemasolevaid Bekkeri sadama väärtusi ning lahendada perspektiivse arenguga seotud küsimused. Detailplaneeringu eesmärgiks oli sadamaehitiste rekonstrueerimine ning uute kaide ja kaldaehitiste rajamine kinniselt ja lahtiselt hoitavale üldkaubale, metsakaubale, konteinerkaubale ja RO-RO kaubale. Samas on seletuskirjas lisaks välja toodud, et samuti on kavas tulevikus rajada reisijate terminal ning luua võimalus kruisilaevade vastuvõtuks ja teenindamiseks (Detailplaneering nr DP004330, 2008).

Detailplaneeringu nr DP040950 ainus eesmärk on täiendavalt suurendada kinnistul kehtivat hoonestusõigust (Detailplaneering nr DP040950, 2015). Planeeringuga seotud

kinnistu on esitatud joonisel 5.



Joonis 5. Bekkeri detailplaneeringu nr DP040950 ala kaardil

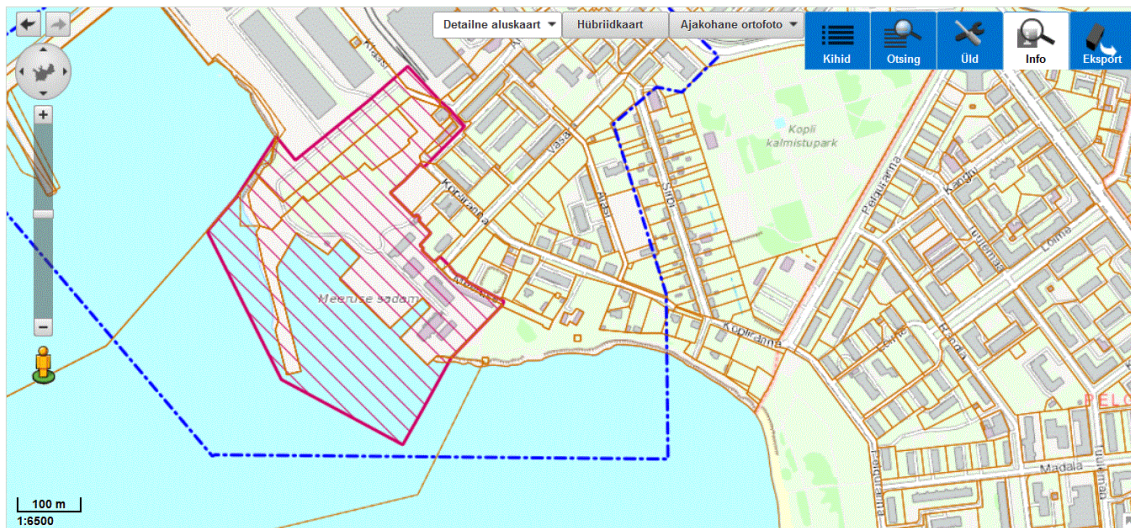
Allikas: (Tallinna Planeeringute Register, 2020)

Meeruse sadama (Ankru tn 14, Kopli tn 33, Kopli tn 49, Kopli tn 53b) arenduse detailplaneering kannab numbrit DP042780 (Detailplaneering nr DP042780, 2020). Detailplaneering algatati koos keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamisega 17.09.2020 Tallinna Linnavolikogu 17.09.2020 otsusega number 85 „Meeruse sadamaala detailplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine Põhja-Tallinnas“.

Nimetatud detailplaneeringu algatamisega lõpetati Meeruse sadamaala detailplaneering nr DP028230 „Marati tn 12, 12a, 14, 7, 4a, Kopli tn 49, 53b kinnistute detailplaneering“ (aadress: Marati tn 7), algatamise menetlus.

Planeeritava ala pindala on 15.6 ha ning see katab olemasolevat Meeruse sadamaala. „Planeeritav ala asub Põhja-Tallinnas Kopli poolsaare edelaosas Meeruse sadama alal

ning piirneb Klaasi ja Meeruse tänavaga ning loodes asuva Bekkeri kaubasadamaga (joonis 6).



Joonis 6. Meeruse detailplaneeringu nr DP042780 ala kaardil

Allikas: (Detailplaneering nr DP042780, 2020)

Detailplaneeringu järgi on alal lubatud ettevõtlus, teenindus, kaubandus, loovmajandus, majutus, elamine, sadam ning avalik funktsioon (Tooming, 2020).

Detailplaneeringu algatamise otsusest selgub, et detailplaneeringu koostamise eesmärk on kavandada kaubasadama asemel jahisadam ja uus äriefunktsiooniga elamukvartal. Plaanis on ehitada põhiliselt kuni 4-korruselised ärihooned, korterelamud või äripindadega korterelamud. Lisaks jääb alale rekonstrueeritav ehitismälestis Bekkeri laevatehase slipp. Samuti on plaanis rajada rannapromenaad (Detailplaneering nr DP042780, 2020).

Bekkeri ja Meeruse sadamaalaga külgnevad detailplaneeringud:

1. Meeruse sadamast ranna poole jääva ala osas 2009. aastal kehtestatud detailplaneering nr DP006680 „Sirbi, Kopli ranna, Vasara tänava ja mere vahelise ala detailplaneering“ (aadress: Alasi tn 7, Alasi tn 7e, Kopli ranna tn 33, Meeruse tn 3, Meeruse tn 6, Meeruse tn 8, Vasara tn 1, Vasara tn 16, Vasara tn 4a, Vasara tn 7)

2. Põhjala tehase ala detailplaneering nr DP043170 „Marati tn 5, 5a, 5b ja Ankru tn 8 kinnistute detailplaneering“ (aadress Ankru tn 4a). Linnaplaneerimise Amet siiski hetkel arutab, kas vastava ala arendamiseks piisab ehitusprojektist (vaatlus 4).

1.4.3 Sadama arendamiseks ja ehitamiseks vajalikud load

Sadamate akvatooriumi süvendamine, sadamakaide rajamise ja rekonstrueerimise ja kaldakindlustuse rajamise puhul on tegu vee erikasutusega. Vee erikasutus on sealjuures „vee kasutamine veekogu või põhjaveekihi seisundit mõjutavate ainete, ehitiste või tehnovahenditega vastavalt veeseaduse § 186 toodule“ (Keskkonnaministeerium, 2020). Vastavalt veeseaduse § 186 lõikele 1 on vee erikasutusõiguse aluseks veeluba, mis annab õiguse üheks või mitmeks käesoleva seaduse §-s 187 nimetatud tegevuseks, ja kompleksluba. Juhud, millal veeluba on vajalik, sätestab täpsemalt veeseaduse § 187.

Ehitusseadustiku § 3 lõike 1 kohaselt on ehitise inimtegevuse tulemusel loodud ja aluspinnasega ühendatud või sellele toetuv asi, mille kasutamise otstarve, eesmärk, kasutamise viis või kestvus võimaldab seda eristada teistest asjadest. Seega võib käsitleda ka sadamakaisid ehitisena, kuna need on inimtegevuse tulemusel loodud ning ühendatud aluspinnasega või aluspinnasele toetuvad.

Vastavalt ehitusseadustiku § 3 lõikele 2 on ehitise hoone või rajatis. Sama sätte kohaselt on hoone on väliskeskkonnast katuse ja teiste välispiiretega eraldatud siseruumiga ehitise. Rajatis on aga ehitise, mis ei ole hoone. Seega võib sadamale liigitada rajatisteks.

Ehitise avalikus veekogus reguleerib ehitusseadustiku 12. peatükk, mida kohaldatakse avalikus veekogus kaldaga püsivalt ühendatud või ühendamata ehitiste ehitamisele (ehitusseadustiku § 104 lõige 1). Kaldaga püsivalt ühendatud ehitiseks on ka sadamakai.

Kaldaga püsivalt ühendatud ehitise ehitamiseks on sõltuvalt olukorrast vaja kas projekteerimistingimusi, ehitusteatist või ehitisluba.

Ehitusseadustiku § 105 lõige 1 näeb ette, et avalikus veekogus kaldaga püsivalt ühendatud ehitise projekteerimistingimused annab kohaliku omavalitsuse üksus, kelle haldusterritooriumil asub ehitise ehitamise aluseks olev kaldakinnisasi.

Ehitusseadustiku § 106 lõige 1 sätestab, et avalikus veekogus kaldaga püsivalt ühendatud või kaldaga funktsionaalselt seotud ehitise ehitamiseks esitatakse ehitusteatis kohaliku omavalitsuse üksusele.

Ehitusseadustiku § 107 lõige 1 sätestab, et pädev asutus avalikus veekogus kaldaga püsivalt ühendatud või kaldaga funktsionaalselt seotud ehitise ehitusloa andmiseks on kohaliku omavalitsuse üksus.

Ehitusseadustiku § 110 lõige 1 näeb ette, et avalikus veekogus kaldaga püsivalt ühendatud või kaldaga funktsionaalselt seotud ehitise kasutamiseks esitatakse kasutusteatis kohaliku omavalitsuse üksusele.

Ehitusseadustiku § 111 lõige 1 sätestab, et pädev asutus avalikus veekogus kaldaga püsivalt ühendatud või kaldaga funktsionaalselt seotud ehitise kasutusloa andmiseks on kohaliku omavalitsuse üksus.

Seega võib ehitusseadustikust välja lugeda, et lisaks detailplaneeringule (linnas) on sadamakai ehitamiseks lisaks vajalik taotleda veeluba ning sõltuvalt ehitisest on vaja taotleda lisaks ka vajalikud load kohaliku omavalitsuse üksuselt (projekteerimistingimused, ehitusteatis või ehitusluba ning kasutusteatis või kasutusluba). Sadama arendaja peaks seega enne sadama arendamist endale täpselt selgeks tegema, milliseid lubasid ta sadama arendamiseks vajab.

1.5 Sadamate planeerimise ja arendamise teooria

Käesoleva alapeatüki eesmärk on kirjeldada sadamate arendamise üldine teooria. Alapeatükk annab vastuse, millised peamised tegurid mõjutavad sadamate arendamist ning millised peamised aspektid tuleb sadama planeerimisel läbi mõelda. Käesolevas peatükis kasutatud peamisteks allikateks on sadamata planeerimise ja projekteerimise käsiraamatud.

Sadama arendamine, sõltumata sellest, kas tegu on sadama taastamise, laiendamise või täiesti uue sadama arendamisega (Thoresen, 2003, 17), on suuremahuline, keeruline ja ajamahukas projekt ning enne reaalse arenduse alustamist tuleb eelnevalt teostada ka mitmeid uuringuid. Regulatsioonid ja nõuded sadamate arendamisel muutuvad pigem rangemaks ning ajaperiood projekti planeerimise ja elluviimise vahel seega pikeneb (Taneja *et al.*, 2012, 69). Kuna traditsiooniliselt asuvad sadamad lähedal linnadele, siis tuleb arvestada lisaks ka asjaoluga, et nii sadama edasiarendamine kui ka ligipääsud sadamale on tavapäraselt raskendatud (Tsinker, 2004, 17). Seetõttu on sadamate planeerimise ja arendamise juures oluline läbi mõelda põhjalikult kõik vajalikud sadama arendamisega seotud aspektid, järgida regulatsioonides sätestatud nõudeid ning selleks, et planeerimisprotsessi ja detailplaneeringute menetlusega võimalikult kiirelt edasi minna, kaasata planeerimisprotsessi juba varakult vajalikud spetsialistid.

Kõige esimese sammuna peaks sadama arendaja välja mõtlema, millist sadamat ta rajada soovib ja milline saaks olema sadama otstarve (funktsioon), ehk teisisõnu - milline on arendaja üldine visioon sadama arendamise osas. Alles seejärel tuleb koostada sadama arendamise lähteülesanne (Orvik, 2018, 293).

Sadamate planeerimise ja arendamise esmane protsess, mille iga sadamaarendaja läbi käima peaks, koosneb mitmest väga erinevast etapist. Üheks võimaluseks on liigitada need protsessid järgnevalt:

1. esmase projektiplaani koostamine, mille osaks on ka sadama arendamise kui projekti tasuvusanalüüs, ning selle väljakuulutamise;
2. nõustava sadamainseneri väljavalimine;

3. töö ulatuse ja mahu paika panemine;
4. sadama kasutajate kaardistamine (laevandusettevõtted, teenusepakkujad nagu näiteks stividorid, erinevad ametiisikud jne);
5. sadama kasutajate vajaduste kaardistamine;
6. sadamategevuse mõjuanalüüs;
7. sadamakoha analüüs;
8. paigutusplaan;
9. majanduslik analüüs (projekti maksumus);
10. töögraafik (Thoresen, 2003, 1-2).

Seega enne sadama arendama asumist, tuleb sealhulgas läbi mõelda, nii nagu ka iga teise arendusprojekti puhul, investeringu ehk sadama arendusprojekti tasuvus ning kalkuleerida projekti maksumus.

Sadamaplaneerimise osaks on lisaks otsesele sadama planeerimise alasele tegevusele linnakeskkonnas vajalik ka detailplaneeringute koostamine ja menetlemine. Eestis, nagu selgus alapeatükist 1.4.2, on detailplaneeringu koostamise kohustus linnades ning see ka näiteks Põhja-Tallinnas asuvate Bekkeri ja Meeruse sadamates. Seega seab sadama arendamine linnakeskkonnas veel täiendavaid tingimusi ja nõudmisi.

Samuti tuleb läbi mõelda ja teostada kõik muud tegevused, mis tulenevad regulatsioonidest ja mis võivad sadamate planeerimise protsessi juures saada kohustuslikuks, näiteks keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviimine, mida Eestis reguleerib planeerimisalase tegevuse puhul PlanS. Keskkonnamõjude hindamisel tuleks käsitleda ka rannikukeskkonna sõlmküsimusi: kalad, linnud, loomad, taimed jne (Orvik, 2018, 294).

Lisaks protsessidele, mis sadamate arendamise juures läbi käia tuleb, on sadamate arendamisel põhjalikult vaja läbi mõelda järgmised sadamatega seotud peamised aspektid:

1. looduslikud tingimused;
2. kanalid ja veeteed;

3. sildumisega seotud aspektid;
4. sadamakaidega seotud aspektid (Thoresen, 2003)

Looduslikeks tingimusteks on tuuled, lainetus ja jääolud ning teatud piirkondades ka hoovused (Thoresen, 2003, 36-77). Eesti meregeoloogi Kaarel Orviku arvates siiski hoovuste mõju sadamate planeerimise juures tähtsustatakse üle, kuna tegelikult on mereranda mõjutav peamine jõud siiski tormilainetus (Orviku, 2018, 295). Orviku sõnul on seejuures uuringute tulemused kogu maailma randadel näidanud, et üksikute, harva esinevate väga tugevate tormide energia võib olla mitu korda suurem kui tavalistel, küllaltki sagedasti korduvatel tormidel (Orviku, 2020).

Eelnimetatud looduslike tingimuste kõrval on kindlasti olulised ka geoloogilised tegurid, sh sadamakaide aluspinna struktuur ja koostis (Thoresen, 2003, 15) ning sadamakaide projekteerimisega seotud geotehnilised tegurid (aluspinna stabiilsus ja koormusele vastupidavus, merepõhi, süvendamistingimused jne). Vajadusel tuleb seega teostada sadama akvatooriumis geofüüsikalised ja geotehnilised uuringud (Orviku, 2018, 294).

Looduslike tegurite juurde võib lisada ka rannaprotsessid, mis mõjutavad sadamate rajamist ning millega peavad arvestama hüdrotehniliste rajatiste kavandamise eelprojekteerijad ja teadlased. Kui sadama rajamisel ei arvestata rannikukeskkonna iseärasusi, võib sadam sattuda tulevikus majanduslikesse raskustesse ja võimatuks võib muutuda ka sadama laiendamine (Orviku, 2018, 293). Sadama vale asend rannikuprotsesside suhtes võib kaasa tuua näiteks sadama ummistumise liivaga ja selle korduva süvendamisvajaduse (Orviku, 2018, 297-298).

Kanalite ja veeteede puhul tuleb läbi mõelda ligipääs sadamatele kanalite ja veeteede kaudu, sadamabasseiniga seotud küsimused, sadamasse sisenemine ja sinna juurde kuuluvad navigeerimisvõimalused, laeva ümberpööramise ala, sildumisala ning vajadusel ka ankrualad, kus laev saab enne sadamasse sisenemist seista (Thoresen, 2003, 78-94).

Sildumise juures on olulisteks mõjuteguriteks veesügavus, navigatsioonitingimused, tuule ja lainetusega seotud piirangud, puksiiri olemasolu, sildumissüsteemid, nähtavus,

sadamaregulatsioonid, kaikoha saadavus ning teatud piirkondades ka mõõn (Thoresen, 2003, 95-149). Samuti vajalikud navigatsioonimärgid (Orviku, 2018, 294). Siiski on nende tegurite tähtsus erinev sõltuvalt sellest, millist tüüpi ning milliste mõõtmetega laevu on plaanis hakata sadamas teenindama. Näiteks puksiiri olemasolu ei ole üldjuhul vajalik jahisadama puhul ja veesügavus on seda olulisem, mida suurema laevaga tegu on – näiteks on vajadused akvatooriumi sügavuse osas väga erinevad kui võrrelda väikest kalatraalerit ning kruisilaeva.

Sildumine peaks olema eelkõige ohutu, kuid samas on liinivedude puhul kindlasti oluline ka sildumise kiirus, et tagada kaupade ja reisijate kiire maalesaamine. Sildumise kiirendamiseks on võimalik kasutusele võtta näiteks automaatsed sildumissüsteemid, mis lisaks sildumise kiiremaks muutmisele vähendavad tööjõu vajadust ning muudavad sildumisoperatsioonid ohutumaks vähendades samal ajal ka laevade CO₂ heite koguseid sildumisoperatsioonide ajal (Väikemaa, 2020).

Lisaks olemasolevate kaide ja muulide renoveerimisvajadus ning uute kaide ja muulide ehitusvajadusele, tuleb sadamakaidega seonduvalt läbi mõelda veel sadamakaide ehitamise koht ja sellega seotud aspektid, sadakaide suurus, tüüp ja arv (Thoresen, 2003, 13), koormused, mida kai peab kannatama, aluspinnase olukord, veealused tööd, lainetegevus mis kaisid mõjutab, kaide materjal, ehitamise aastaaeg, edaspidised kai laiendused või pikendused, ehituskulu jne (Thoresen, 2003, 189-205). Kui sadamakai on juba varasemalt olemas ning seda soovitakse ka edaspidi kasutada, tuleks välja selgitada selle insenertehniline olukord (Orviku, 2018, 294).

Sadamakaide ehitamisel on kindlasti olulised veel hüdrograafilised tingimused ehk hüdrograafiline mõõdistamine sadamalal ehk akvatooriumi ja juurdepääsuteede meresügavuste täpne plaan (Orviku, 2018, 293).

Sealjuures võib sadamakaide planeerimisel veelgi enam süvitsi minna ning näiteks mõelda läbi aspektid veealusest betoneerimisest (Thoresen, 2003, 413) kuni terase korrosioonini (Thoresen, 2003, 406). Need küsimused kuuluvad aga siiski juba pigem

sadamate projekteerimise insenertehnilise osa mitte üldise sadamate planeerimise alase teooria juurde.

Sadama arendamine ei hõlma kindlasti endas vaid sadama veeala. Läbi tuleb mõelda ka kõik see, mis puudutab sadama maa-ala.

Sadama maa-alaga seonduvalt tuleb esmalt paika panna sadama arendamiseks vajalik maa-ala ja ruum ja seda nii hetkel kui ka tulevikus planeeritud arenduste jaoks. Selle juures on läbimõtlemist vajavateks aspektideks kindlasti kogu sama maa-ala infrastruktuur, superstruktuur ning sadamaehitised ja sadamarajatised. Sõltuvalt sellest, kas tegu on näiteks kaubasadama, reisisadama, kruiisadama, ro-ro laevu teenindava sadama või väikesadamaga on vajadused taristu, superstruktuuri ning sadamaehitiste ja sadamarajatiste, transpordilahenduste ning süvendamise või täiendavate uuringute vajaduse osas siiski erinevad. Seetõttu tuleb sadama arendajal esmalt kaardistada võimalikud sadamarajatised ning välja valida nendest need, mis on vajalikud konkreetse sadama arendamiseks (Thoresen, 2003, 9).

Täpsemalt tuleb sadama maa-ala arendamisel läbi mõelda hoiustamisvõimalused (väikesadama puhul ka talvehoiustamise võimalused), juurdepääsuteed, maa-alaga seotud piirangud, ehitised ja rajatised sadamatöölise, stividori ja muude teenuseosutajate jaoks, kes laevu varustavad ja teenindavad ning ametivõimude poolt nõutud ehitised ja rajatised (Thoresen, 2003, 13). Maa-alaga seotud piiranguteks võivad olla näiteks ka üld- ja detailplaneeringutest tulenevad piirangud ning kaitsealuste hoonete ja ehitistega seotud piirangud (Detailplaneering nr DP004330, 2008).

Seoses sadama maa-alaga võivad lisaks üles kerkida veel erinevad omandiküsimused (IAPH, 2001, 34)) ning näiteks maa-ala maakasutuse juhtotstarve, mis Eestis pannakse paika üldplaneeringuga (PlanS § 6 punkt 9). Vajadusel tuleb maakasutuse juhtotstarvet enne sadama arendamist üldplaneeringus muuta.

Üheks olulisemaks küsimuseks sadamate arendamise juures on kindlasti ka sadamatega seotud liiklus ja liiklustihedus ning selle kõrval sadama piirkonnas käideldav kaubamaht,

kui tegu on kaubasadamaga ning reisisadama puhul sadama piirkonnas liikuvate reisijate arv ja liikumissuunad. Sealjuures võivad sadamaga seotud transpordisüsteemi juurde kuuluda erinevat tüüpi laevad, rekkad, bussid (ja muud sarnased transpordivahendid), raudteed ja rongid, jalgrattateed, kõnniteed, parklad ning teatud juhul isegi lennukid (Thoresen, 2003, 9, 13).

Minnes veel detailsemaks on sadamate arendamise juures kindlasti olulised ka järgmised küsimused: elektrivarustus, valgustus, sildumisega seotud abivahendid, päästevahendid ja redelid, jäätmekäitlus, reostustõrje vahendid, tuletõrje vahendid, vee ja kütuse punkerdamine, laevade remondi ja hooldusega seotud rajatised, slipid jm (Thoresen, 2003, 13). Sadamad võtavad seejuures ühe enam kasutusele keskkonnasõbralikke ja vaikseid kaldaelektri lahendusi (Tallinna Sadam, 2020b).

Terviklikult on sadamate arendamisel vaja läbi mõelda lisaks sadamaga seotud ohutusküsimused. Ohutusküsimusteks, mis peaksid olema ka sadamaprojekterija üheks põhiprioriteediks, on sealhulgas sadamakaide disaini ohutus (so sadamakaid tuleb juba algusest peale projekteerida korrektselt vastavalt tehnilistele standartidele), sadamakaide konstruktsioonide ohutus sadamakaide ehitamisel, personali ohutus (tuleohutus, veeohutus jm) ning sadamaoperatsioonide teostamise ohutus, mis hõlmab endas ohutust nii sildumisel kui ka lasti käitlemisel (Thoresen, 2003, 181, 186, 187).

Kokkuvõttes on sadamate arendamine ja ehitamine keeruline protsess, mis vajab paljude keerukate aspektide läbimõtlemit ja seega ka vastavate ekspertide kaasamist. Üheks sadamate arendamise protsessi oluliseks osaks on lisaks erinevate osapoolte ja huvigruppide kaasamine. Täpsemalt on vastav teema avatud aga järgnevas alapeatükis.

1.6 Sadamate planeerimise ja arendamisega seotud osapooled ja huvigrupid

Alapeatüki esmaseks eesmärgiks on kaardistada sadamate arendamisega seotud osapooled ning huvigrupid.

Vastavalt PlanS § 4 lõikele 1 on planeerimisalase tegevuse korraldaja vastavalt pädevusele Rahandusministeerium, muu valitsusasutus või kohaliku omavalitsuse üksus (PlanS § 4 lõige 1). PlanS § 128 lõike 1 kohaselt algatab detailplaneeringu kohaliku omavalitsuse üksus (PlanS § 128 lõige 1).

Igasuguse detailplaneering, sh detailplaneeringud, mis puudutavad sadamaalasid, tuleb PlanS kohaselt koostada koostöös valitsusasutustega, kelle valitsemisalas olevaid küsimusi detailplaneering käsitleb (PlanS § 127 lõige 1).

Detailplaneeringu koostamisse kaasatakse ka huvigrupid. Huvigruppideks võib nimetada alljärgnevates sätetes välja toodud isikuid ja organisatsioone.

Detailplaneeringu koostamisse kaasatakse isikud, kelle õigusi võib planeering puudutada, ja isikud, kes on avaldanud soovi olla kaasatud (PlanS § 127 lõige 2).

Kui detailplaneeringu koostamisel on kohustuslik keskkonnamõju strateegiline hindamine, kaasatakse detailplaneeringu koostamisse ka isikud ja asutused, keda detailplaneeringu rakendamisega eeldatavalt kaasnev keskkonnamõju tõenäoliselt puudutab või kellel võib olla põhjendatud huvi eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõju vastu, sealhulgas valitsusvälised keskkonnaorganisatsioonid neid ühendava organisatsiooni kaudu ning planeeritava maa-ala elanikke esindavad mittetulundusühingud ja sihtasutused (PlanS § 127 lõige 2).

Detailplaneeringu koostamisse võib kaasata lisaks isikud, kelle huve planeering võib puudutada (PlanS § 127 lõige 3).

Sadama arendamise juures on osapooleks kindlasti ka arendaja (sadamaomanik) ise koos oma lepinguliste partneritega.

Seega kokkuvõtvalt on detailplaneeringu alusel sadamate arendamise juures osapoolteks järgmised isikud ja organisatsioonid:

1. arendaja (sadamaomanik);

2. kohaliku omavalitsuse üksus (kohaliku omavalitsuse asutused);
3. valitsusasutused, kelle valitsemisalas olevaid küsimusi detailplaneering käsitleb;
4. erinevad huvigrupid:
 - isikud, kelle õigusi võib planeering puudutada, ja isikud, kes on avaldanud soovi olla kaasatud;
 - isikud, kelle huve planeering võib puudutada;
 - kohustusliku keskkonnamõju strateegiline hindamise puhul lisaks puudutatud või põhjendatud huviga isikud ja asutused ning planeeritava maa-ala elanikke esindavad mittetulundusühingud ja sihtasutused.

2 Metoodika

Käesoleva peatüki eesmärk on selgitada kasutatavat uurimisstrateegiat ja metoodikat ning sealjuures lähemalt töö kirjutamisel kasutatud olulisemaid meetodeid ehk lähenemisviise töös püstitatud eesmärgi saavutamiseks ja esitatud uurimisküsimusele vastuste leidmiseks.

2.1 Uurimisstrateegia ja meetodid

Alapeatükis antakse üldine ülevaade töös kasutatavast uurimisstrateegiast ja metoodikast ning sealhulgas töös kasutatud uurimismeetoditest. Metoodika kirjeldus on esitatud nii teoreetilistel kirjalikel allikatel põhinevalt ning seejärel on selgitatud, kuidas konkreetseid meetodeid töös kasutati.

Tegu on empiirilise (rakendusliku) uurimistööga. Töös kasutatakse parima tulemuseni jõudmiseks kombineeritud uurimisstrateegiaid, mis ühendab endas kvalitatiivsed ja kvantitatiivsed uurimismeetodid ehk tegu on *mixed*-meetodil põhineva uurimistööga (Õunapuu, 2014, 68). *Mixed*-meetod tähendab, et uurija integreerib ühes ja samas uurimistöös kvalitatiivseid ja kvantitatiivseid käsitusviise või meetodeid andmete kogumiseks, tulemuste ühendamiseks ja järelduste tegemiseks (Tashakkori ja Creswell 2007, 4).

Kombineeritud uurimisstrateegiaks on sealjuures juhtumiuuring. Juhtumiuuringuga uuritakse sügavuti üht või mitut indiviidi, programmi, sündmust, tegevust või protsessi (Creswell 2009, 227.) Käesolevas töös ongi kasutatud juhtumiuuringut ning kasutatakse ja kogutakse nii struktureeritud (andmebaasid, statistika) kui ka struktureerimata andmeid (dokumendianalüüs, intervjuu, vaatlus). Nähtusi ehk sadamaid ja nende arenguid on uuritud nende loomulikus keskkonnas eesmärgiga neid kirjeldada ja hinnata. Kvalitatiivsetest uurimisstrateegiatest kasutatakse esmalt tegevusuuringut. Tegevusuuring lähtub praktilistest küsimustest ja on suunatud erialase tegevuse edendamisele (Läfström, 2011, 4). Käesoleva töös uuritakse teaduslike meetodite abil (intervjuud, dokumentide analüüs, vaatlus) Tallinna rannikuala arenguid ning Bekkeri ja

Meeruse sadamaalade arendamist ja planeerimist, et pakkuda välja lahendused koos ettepanekutega nende sadamate planeerimiseks ja arendamiseks. Samuti antakse hinnang arendaja senistele visioonidele sadamaalade arendamiseks.

Magistritöö kirjutamisel kasutan järgmisi kvalitatiivseid uurimismeetodeid:

1. andmete ja informatsiooni kogumise meetod;
2. kirjallike allikate ja kogutud andmete analüüsi meetod;
3. tulemuste esitamise meetod (lahendus- ja otsustamismeetodid).

Tegemist on uurimismeetoditega, mida on kasutatud varasemates sarnastes empiirilistes uurimistöodes ning mis töö autori hinnangul on tavapärased meetodid käesoleva suunitlusega uurimustöö kirjutamisel ning tagavad käesoleva magistritöö eesmärgi saavutamise.

Magistritöö kirjutamisel kasutan kvantitatiivsetest uurimismeetoditest: valmisandmestike kasutamist (erinevad andmebaasid, statistika).

Andmete kogumiseks on kasutatud struktureerimata (kvalitatiivsetest) meetoditest dokumentidega tutvumist, ekspertintervjuud ja vaatlust, et süveneda põhjalikumalt Tallinna rannikuala planeerimise juhtumisse.

Struktureeritud (kvantitatiivsetest) meetoditest on kasutatud valmisandmestike kasutamist (erinevad andmebaasid, statistika) andmete kogumisel ja analüüsimisel. Töös kasutati järgmisi andmebaase:

1. E-kinnistusraamat: <https://www.rik.ee/et/e-kinnistusraamat>
2. Google kaardirakendus: www.google.com/maps
3. Maainfo kaardirakendus: <https://xgis.maaamet.ee/xgis2/page/app/maainfo>
4. Nutimeri <https://gis.vta.ee/nutimeri/>
5. Rahvastikuregister <https://www.rahvastikuregister.ee/>
6. Riigi Teataja: www.riigiteataja.ee
7. Sadamaregister: <https://www.sadamaregister.ee/>
8. Tallinna planeeringute register: <https://www.tallinn.ee/planeeringute-register>

9. TalTech raamatukogu digikogu: <https://digikogu.taltech.ee/>

10. E-äriregister: <https://www.rik.ee/et/e-ariregister>

Andmete ja informatsiooni kogumise meetodit kasutades on töö autor kogunud uurimustööks erinevaid lähteandmeid tutvudes detailplaneeringute ja nende juurde kuuluva dokumentatsiooniga, teadusallikate ja teiste kirjandusallikatega ning nendega tutvunud. Töö autor läbis magistritöö kirjutamise raames praktika Tallinna Linnaplaneerimise Ametis (juunis 2020 ja novembris 2020), mille käigus kogus töö kirjutamiseks vajalikke materjale, viis linnaarhitektidega läbi intervjuud ning konsulteeris nendega erinevates küsimustes (intervjuude läbiviimise täpsemad detailid on välja toodud alapeatükis 2.2). Praktika läbiti paralleelselt üldplaneeringute sektoris ja detailplaneeringute teenistuses. Samuti koguti suur osa infot muude ekspertidega läbiviidud intervjuude käigus (intervjuude läbiviimise täpsemad detailid on välja toodud alapeatükis 2.2). Üheks peamiseks töövahendiks praktikal Tallinna Linnaplaneerimise Ametis oli sealjuures Tallinna planeeringute register (TPR). Infot koguti magistritöö jaoks lisaks ka teistest andmebaasidest, mis on välja toodud alapeatükis 2.5.

Käesolevas töös kasutati lisaks tavapärastele kirjalike allikate (raamatud, teadusartiklid) analüüsile linnaplaneerimisega seotud dokumente. Vastavate allikate kasutamine oli võimalik tänu praktikale Tallinna Linnaplaneerimise Ametis, kus tutvuti põhjalikult planeerimisprotsessi osaks olevate dokumentide ja joonistega. Töös on lisaks üldplaneeringute ja detailplaneeringute materjalidele lisaks kasutatud õigusakte, raporteid ja analüüse. Kõikide kirjalike allikatega tutvuti ja seejärel neid analüüsiti.

Kuna töös sooviti anda põhjalik ülevaade Tallinna ja Põhja-Tallinna rannikuala arengutest, siis lisaks läbiviidud ekspertintervjuudele koguti ligi aasta jooksul kohalikke paberkandjal ajalehti, et saada täpsemat infot vastavate arengute kohta. Täiendavalt kasutati ka internetis avaldatud artikleid ning samuti kasutati kodulehtedel olevat infot.

Täiendava informatsiooni ja töö valdkonnaga seotud spetsialistide arvamuse saamiseks viis töö autor läbi ekspertintervjuud. Kasutatud on struktureerimata kvalitatiivset intervjuud, mille eeliseks on saadava teabe suurem ulatus ning kus valikvastuste asemel

on intervjuueritaval võimalik anda avatud vastuseid (Fontana & Frey, 1994, 365). Ekspertintervjuudes küsitletud eksperdid ja nende ametikoht, intervjuude aeg ja koht on välja toodud käesoleva töö lisades (vt viited lisadele alapeatükis 2.2). Intervjuude läbiviimiseks valiti spetsialistid, kes aitasid kaasa käesolevas töös püstitatud uurimisülesannete lahendamisele ja eesmärgi saavutamisele. Ekspertintervjuude kaudu saadud teavet on kasutatud töö analüüsisosas ning vastavat teavet on analüüsitud sarnaselt kirjalike tekstide analüüsile.

Magistritöö valim ekspertintervjuude läbiviimiseks koostati peamiselt eesmärgitatud valimina, kus ekspertide valimiseks kasutati oma varasemaid teadmisi Eesti Mereakadeemia õpingutest, Hiumaa Ametikooli väikesadama spetsialisti õpingutest, praktikalt Linnalaneerimise Ametis ja Veeteede Ametis ning isiklike teadmisi seoses vabatahtliku tegevuse ja huviga merendusvaldkonna vastu. Osaliselt kasutati ka lumepallivalimit, mille käigus palutakse eksperdil soovitada järgmine spetsialist, kellega intervjuu läbi viia. Ekspertideks valiti need eksperdid, kes on Tallinna sadamatega ühel või teisel moel seotud ning kelle intervjuueerimine aitas kaas käesolevas uurimistöös välja toodud uurimisülesannete lahendamisse.

Samuti koguti infot vaatluste käigus. Vaatluse käigus kogutakse infot erinevate meelte abil, eelkõige nägemise ja kuulmise teel, koha peal (Malderez, 2003, 179). Ka sadamate arendamise käigus on esmaseks ülesandeks just sadamapiirkonna vaatlus (Orvik, 2018, 293) ning selleks, et töö ei põhineks vaid teoreetilistele allikatele, käis töö autor koha peal Tallinna rannikuala ja sadamatega tutvumas. Käesoleva magistritöö raames on läbi viidud mitmeid vaatlusi eesmärgiga end lähemalt kurssi viia Tallinna rannikuala arengutega ning eelkõige Bekkeri ja Meeruse sadamaalade territooriumite ja nendega seotud territooriumitega. Vaatluse käigus tutvus töö autor arendatavate sadamate ja teiste rannikualal või selle läheduses paiknevate arendusprojektiga. Tegemist oli avalike osalusvaatlustega. Vaatluste toimumise ajad ja kohad on toodud käesoleva töö alapeatükis 2.3.

Pärast andmete kogumist on andmeid analüüsitud peamiselt kvalitatiivsel viisil, sh on teostatud dokumendianalüüs. Töös kasutatud kirjaliku allikate ja nende tekstide ning

intervjuude sisuanalüüsi eesmärk oli lahendada uurimisülesanded ning jõuda töös püstitatud eesmärgini. Täpsem ülevaade kirjalikest allikatest on antud käesoleva töö peatükis 2.5. Sealhulgas on kasutatud analüüsisosas ka andmebaasidest pärinevad andmeid.

Pärast kogutud materjale süsteemset analüüsi on esitatud analüüsi tulemused. Need leiab töö kolmandast peatükist.

2.2 Ekspertintervjuud

Ekspertintervjuude suure lisandväärtuse tõttu on ka vastavale andmekogumise viisile käesolevas töös palju rõhku pandud. Intervjuud viidi läbi erinevate ekspertidega valdkondadest, mis on seotud käesoleva magistritöö teemaga. Intervjuude küsimused koos ekspertide nimede, ametikohtade ja intervjuude läbiviimise aegadeaga on leitavad käesoleva töö lisadest (vt Lisad 11-28).

Esimesed ekspertintervjuud viidi läbi eesmärgiga teha kindlaks, millised probleemid on nii arendaja kui Tallinna linna jaoks seoses Bekkeri ja Meeruse sadamatega aktuaalsed. Selleks viidi läbi intervjuud arendaja ning Tallinna Linnaplaneerimise Ameti spetsialistidega (ekspertintervjuu 1 ja 2). Intervjuude läbiviimise teiseks eesmärgiks oli saada terviklik ülevaade Tallinna ja sealhulgas Põhja-Tallinna rannikuala ja sadamate toimunud ja eesootavatest arendustest, kuna linnaplaneerimine ja sealhulgas sadamate planeerimine linnakeskkonnas eeldab tervikvaate olemasolu. Selleks tehti sealjuures intervjuud Tallinna Linnaplaneerimise Ameti linnaplaneerijatega ning Tallinnas baseeruvate riigilaevastike juhtidega (ekspertintervjuud 4–14, 17) Kolmandaks viidi intervjuud läbi erinevate spetsialistidega, eesmärgiga koguda teavet käesolevas töös välja toodud uurimisülesannete lahendamiseks (ekspertintervjuud 3, 15, 18). Kokku viidi läbi 18 intervjuud.

Esimene intervjuu toimus Bekkeri ja Meeruse sadamas sadamate omaniku Endel Siffiga (Aktsiaselts Logman Invest). Intervjuu küsimused keskendusid arendaja plaanidele ja

visioonile Bekkeri ja Meeruse sadamaalade osas ning sadamate arendusega seotud probleemkohtadele (vt Lisa 11).

Teine intervjuu toimus Tallinna Linnaplaneerimise Ametis Tallinna Linnaplaneerimise Ameti detailplaneeringute teenistuse Haabersti ja Põhja-Tallinna osakonna juhataja Anu Rauni ja üldplaneeringute sektori linnaplaneerija Anna Semjonovaga ning Tallinna Linnaplaneerimise Ameti detailplaneeringute teenistuse Haabersti ja Põhja-Tallinna osakonna arhitekti ning endise keskkonnaspetsialisti Külli Sepaga. Intervjuu küsimused keskendusid Bekkeri ja Meeruse sadamaaladega seotud detailplaneeringutele ja Põhja-Tallinna uuele koostatavale üldplaneeringule ning sadamate arendusega seotud probleemkohtadele (vt Lisa 12).

Kolmas intervjuu viidi läbi Estkonsult sadamainsener ja Lainemudel OÜ asutaja Rain Männikusega, et saada arvamused Bekkerisse planeeritavate uute kaide projekteerimise osas (vt Lisa 13).

Neljas intervjuu viidi läbi Tallinna Transpordiameti liiklusosakonna planeeringute juhtivspetsialist Inna Terasega ning intervjuu küsimused puudutasid Põhja-Tallinna liikuvust ja transpordilahendusi (vt Lisa 14).

Viiendas intervjuus Tallinna Linnaplaneerimise Ameti üldplaneeringute sektori linnaplaneerija Mihkel Kõrvitsaga küsiti tema arvamust Bekkeri ja Meeruse sadamaarenduste osas (vt Lisa 15).

Kuuenda intervjuu, mis toimus Tallinna Linnaplaneerimise Ameti üldplaneeringute sektori linnaplaneerija Jaak-Adam Looveeriga, eesmärk oli saada rohkem infot Linnahalli arenduste kohta (vt Lisa 16).

Seitsmendas intervjuus Tallinna Linnaplaneerimise Ameti detailplaneeringute teenistuse Haabersti ja Põhja-Tallinna osakonna juhataja Anu Rauniga keskenduti juba konkreetselt Bekkeri ja Meeruse detailplaneeringutega seotud küsimustele ja probleemidele (vt Lisa 17).

Kaheksandas intervjuus Tallinna Linnaplaneerimise Ameti üldplaneeringute sektori linnaplaneerija Anna Semjonovaga keskenduti aga juba omakorda konkreetsemalt Põhja-Tallinna uuele üldplaneeringule ja selle seostelega Bekkeri ja Meeruse sadamaareadustega (vt Lisa 18).

Üheksandas intervjuu viidi läbi Miinisadamas kaptenleitnant Mati Tervega Mereväe laevastiku ülema ülesannetes. Eesmärk oli saada rohkem infot Miinisadama ja selle võimalike tulevikuarengute kohta (vt Lisa 19).

Kümnes intervjuu viidi läbi Veeteede Ameti laevastiku osakonna juhataja Talvi Simmoga, et saada rohkem infot Hundipea sadama ja selle tulevikuarengute kohta (vt Lisa 20).

Üheteistkümnes intervjuu viidi läbi Politsei- ja Piirivalveameti laevastiku juhi Kaupo Lääneranaga, et saada rohkem infot Piirivalve sadama ja selle tulevikuarengute kohta (vt Lisa 21).

Kaheteistkümnes intervjuu toimus kalanduse teabekeskuse kalandusspetsialisti Erko Veltsonega, et saada rohkem infot Tallinnas asuvate kalasadamate ning Bekkeri ja Meeruse sadamates toimuva kala lossimise kohta (vt Lisa 22).

Kolmeteistkümnes intervjuu viidi läbi Sailinvest OÜ tegevjuhi Silver Nahkuriga ja Sailinvest OÜ paaditööde spetsialist Karl-Andres Peärnbergiga. Intervjuu küsimused keskendusid Tallinna väikesadamatele ja väikelaevade talvehoiustamisele (vt Lisa 23).

Neljateistkümnes intervjuu toimus Siseministeeriumi info- ja varahaldusosakonna juhataja Raino Sepaga saamaks Siseministeeriumi sisend Piirivalve sadama tuleviku osas (vt Lisa 24).

Viieteistkümnes intervjuu käigus saadeti küsimused Eesti meregeoloog Kaarel Orvikule, et saada teavet Kopli lahe rannikuprotsesside kohta. Intervjuu järel toimus ka isiklik kohtumine (vt Lisa 25).

Kuueteistkümnes intervjuu viisi läbi anonüümse Meeruse küla elanikuga, et küsida kohaliku elaniku arvamust Meeruse ja Bekkeri sadamate potentsiaalsete arengute kohta ning saada infot seltside kohta, kes antud piirkonnas aktiivsed on (vt Lisa 26).

Seitsmeteistkümnes intervjuu toimus Eesti Väikesadamate Arenduskeskuse tegevjuhi Jaano Martin Ots Tallinna väikesadamate arendamise teema (vt Lisa 27).

Kaheksateistkümnes intervjuu oli lõpuintervjuu sadamate omaniku ja arendaja Endel Siffiga. Intervjuu käigus saadi viimane arendajapoolne vaade sadamate arendustest ning viimane arenduste hetkeseis (vt Lisa 28).

Täiendavalt esitati kirjalikud küsimused ka Kakumäe jahisadama kaptenile, rannikuprotsesside spetsialistile Tarmo Soomerele, Põhja-Tallinna linnaosa vanem Peeter Järvelaidile ja abilinnapea Andrei Novikule, kuid intervjuueeritavad küsimustele vastuseid tagasi ei saatnud.

2.3 Vaatlused

Esimene vaatlus (vaatlus 1) toimus Bekkeri sadamaalal (Marati 14, Tallinn) ja Meeruse sadamaalal (Koplianna 49, Tallinn) 14.09.2019. Sadamaala tutvustus sadama arendaja ning Bekkeri ja Meeruse sadamate omanik Endel Siff. Tutvuti sadamatega ning sadamate territooriumitel asuvate ehitiste ja objektidega.

Teine vaatlus (vaatlus 2) toimus pikema aja jooksul aastatel 2018.-2020. aastal, mille käigus külastas töö autor kõiki avatud Tallinna sadamaid, Tallinna rannikut ning kinnistest sadamatest lisaks Bekkeri ja Meeruse sadamatele veel Paljassaare sadamat, Miinisadamat, Hundipea sadamat ja Süsta sadamat.

Kolmas vaatlus (vaatlus 3) toimus 22.06.2020 pärastlõunal, mille käigus läbiti ratastega Bekkeri ja Meerusega kinniste sadamaaladega piirnevad alad, Stroomi rand, Stroomi rannapromenaad kuni Rocca Al Mareni. Tutvuti võimaliku kohaga, kust võiks lõppeda Kopli lahe sild.

Neljas vaatlus (vaatlus 4) toimus Põhjala tehases (Marati 5, 11713 Tallinn) koos Tallinna abilinnapea Andrei Novikoviga 05.11.2020 kell 14.30-16.00, mille käigus tutvuti Põhjala territooriumi ning territooriumil asuvate hoonetega ning arutati sealhulgas Bekkeri kaubasadamaga seotud probleeme. Arendusala tutvustas Põhjala üks OÜ juhatuse liige Urmas Laur. Sealhulgas selgus, et Põhjala tehase arendajad toetavad Meeruses kinnisvara arendamist, kuna sellisel juhul on arendaja lubanud peatada kaubasadama tegevuse ka Bekkeri sadamas. Nii Põhjala tehase kui ka ümberkaudsete elanike jaoks on nimelt probleemiks Bekkeri sadamast tulenev kaubaautode voog, mis tekitab nii müra kui ka vibratsiooni. Selgus, et Bekkeri ja Põhjala alade arendajad seni väga palju koostööd teinud pole, kuid Põhjala esindaja sõnul on nad selleks valmis, näiteks ühiste muinsuskaitse all olevate angaaride renoveerimisel ning sihtotstarbe leidmisel ning samuti on plaanis Põhjala alalt luua läbipääs Bekkeri sadamasse.

Viies vaatlus (vaatlus 5) toimus 13. augustil 2020 Tallinna lahes Vanasadama jahisadama alal. Vaatluse käigus rentis käesoleva töö autor RIB-tüüpi mootorpaadi, millega tehti läbi Vanasadamasse jahisadamasse sisenemise protseduurid, arvestades samal veealal reisilaevade ja väikelaevade liikumist, sealhulgas küsiti käsiraadio teel sadamasse sisenemiseks Vanasadama *Port Control* luba ning oodati sadamasse sisenemiseks valgusfoori rohelist tuld. Sadamas teostati väikelaeva punkerdamine ning sadamast väljumisel tehti läbi samasugune protseduur nagu sadamasse sisenemisel.

3 Analüüs, tulemused ja ettepanekud

Peatüki eesmärk on kaardistada Bekkeri ja Meeruse sadamatega seotud osapooled huvigrupid, nende sadamate võimalikud arenguperspektiivid ja konkreetsete sadamaalade arendamisega seotud võimalikud probleemkohad. Peatüki lõpus on esitatud töö tulemused koos ettepanekutega.

3.1 Bekkeri ja Meeruse sadamatega seotud osapooled ja huvigrupid

Alapeatükis on kaardistatud Bekkeri ja Meeruse sadamate arendustega seotud konkreetsemad osapooled ja huvigrupid toetudes esimeses peatükis välja toodud teooriaosale (vt ptk 1.6) analüüsides ja kasutades selleks detailplaneeringute menetlusedokumente ning intervjuu ja vaatluse käigus kogutud teavet.

Huvigrupid ja osapooled sadamate arendamisel olid vastavalt alapeatükile 1.6 järgnevad isikud ja organisatsioonid:

1. arendaja (sadamaomanik);
2. kohaliku omavalitsuse üksus (kohaliku omavalitsuse asutused);
3. valitsusasutused, kelle valitsemisalas olevaid küsimusi detailplaneering käsitleb;
4. isikud, kelle õigusi võib planeering puudutada, ja isikud, kes on avaldanud soovi olla kaasatud;
5. isikud, kelle huve planeering võib puudutada;
6. kohustuslik keskkonnamõju strateegiline hindamise puhul lisaks puudutatud või põhjendatud huviga isikud ja asutused ning planeeritava maa-ala elanikke esindavad mittetulundusühingud ja sihtasutused.

Arendajaks (sadamaomanikuks), nagu selgus käesoleva töö alapeatükist 1.3.3, on Aktsiaselts Logman Invest (registrikood 10361696). Äriregistri andmetel on ettevõtte ainsaks juhatuse liikmeks Endel Siff (Äriregister, 2020). Arendajaga on lisaks veel seotud teenusepakkujad, kes arendajaga koostööd teevad, näiteks projekteerijad (K-Projekt AS, Estkonsult OÜ), arhitektid (AW2 Architects, Kadarik Tüür Arhitektid jt) ning muud lepingupartnerid.

Kohaliku omavalitsuse üksuseks, kes üldplaneeringuid ja detailplaneeringuid käesoleval juhul menetleb, on Tallinna linn. Bekkeri ja Meeruse sadamad asuvad Tallinna linna territooriumil (vt alapeatükid 1.3.1 ja 1.3.2). Tallinna linna esindab detailplaneeringute menetluses Tallinna Linnaplaneerimise Amet.

Valitsusasutused, kelle valitsemisalas olevaid küsimusi detailplaneering käsitleb ning sealjuures kohaliku omavalitsuse asutused, kellega detailplaneering samuti kooskõlastatakse, on esmalt välja toodud Bekkeri 2005. aastal kehtestatud detailplaneeringu DP004330 kehtestamise otsuses. Antud õigusaktist selgub, et detailplaneeringu menetlusse olid kaasatud Põhja-Tallinna Valitsus, Põhja-Tallinna Halduskogu, Tallinna Kommunaalamet, Tallinna Kultuuriväärtuste Amet, Tallinna Maa-amet, Harjumaa ja Tallinna Tervisekaitsetalitus, Tallinna Transpordiamet, Tallinna Keskkonnaamet, Tallinna Tuletõrje- ja Päästeamet, Keskkonnaministeerium, Piirivalveamet, Tolliamet, Teede- ja Sideministeerium, Veeteede Amet ja Riigi Maa-amet (Detailplaneering nr DP004330, 2008).

Kuna Bekkeri sadama maa-alal asuvad objektid, mis on tunnistatud Riigi Muinsuskaitseameti poolt kultuurimälestise tunnustele, on kõik kultuurimälestisega seotud krundid mälestiste kaitsevöönd, kus kogu ehitus- ja remonditegevus tuleb kooskõlastada Tallinna Muinsuskaitseametiga (Detailplaneering nr DP004330, 2008).

Kuigi mitmed asutused enam samanimelistena enam ei eksisteeri, siis nähtub kui palju erinevaid asutusi tuleb tegelikult sadamaala arendamiseks linnakeskkonnas kaasata.

Meeruse sadamaala detailplaneeringu nr DP042780 ja keskkonnamõju strateegilise hindamise Põhja-Tallinnas algatamine Tallinna Linnavolikogu otsusest selgub, et detailplaneeringu koostamisse kaasatakse Põhja-Tallinna Valitsus, Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet, Tallinna Transpordiamet, Tallinna Ettevõtlusamet, Tallinna Linnavaraamet, Kaitseministeerium, Keskkonnaamet, Terviseamet, Päästeamet, Politsei- ja Piirivalveamet, Veeteede Amet, Muinsuskaitseameti veealuse pärandi vaneminspektor

ning otsuse punkti 5.31 kohaselt ka kutsetunnistusega maastikuarhitekt (Detailplaneering nr DP004330, 2008).

Isikud ja organisatsioonid, kelle õigusi või huve võiks planeering eelkõige puudutada või puudutab on Bekkeri ja Meeruse arenduste puhul:

1. ümberkaudsed elanikud;
2. ümberkaudsed ettevõtted;
3. naaberkruntide omanikud ja arendajad;
4. ümbruskonnas tegutsevad seltsid ja kohalikke elanikke esindavad muud organisatsioonid.

1. juuli 2020 seisuga elas Põhja-Tallinnas kokku 60 070 inimest. Pool aastat varem 1. jaanuaril 2020 oli elanike arvuks 59 924 ning sellest veel aasta varem 2. veebruari 2019 seisuga 59 080. Põhja-Tallinna elanike arv on seega kasvav. Koplis, kus asuvad Bekkeri ja Meeruse sadamad, oli 1. jaanuari 2020 seisuga 6 671 elanikku (Tallinn.ee, 2020b). Kuigi kõiki Kopli ega Põhja-Tallinna elanikke kõne all olevad arendused ei puuduta, võibolla olla siiski arvestatav hulk inimesi, kelle puhul on otsene või teatav puutumus arendustega olemas.

Käesoleva magistritöö raames viidi läbi vaatlus Põhjala tehases, mille käigus selgus, et Põhjala tehase arendajad toetavad Meeruse sadamaalal kinnisvara arendamist, kuna sellisel juhul on arendaja lubanud peatada kaubasadama tegevuse ka Bekkeri sadamas. Nii Põhjala tehase kui ka ümberkaudsete elanike jaoks on nimelt probleemiks Bekkeri sadamast tulenev kaubaautode voog, mis tekitab nii müra kui ka vibratsiooni (vaatlus 4). Põhjala tehase alal tegutsevad (kruntide omanikud) Marati 5 OÜ, Marati 5 OÜ ja Aktsiaselts Ratas (vt joonis 2).

Lõppintervjuud Bekkeri ja Meeruse sadama omanikuga selgus, et ka sadama kõrval territooriumil killustikulaona tegelev Rudus AS (vt joonis 2) plaanib kaugemas tulevikus kinnisvara arendusi (Siff, 2020). Kuna sadamate omaniku sõnul on plaanis mõnda aega

veel kaubasadamana tegevust jätkata ning kui ka Rudus AS plaanib ise tulevikus endale kuuluval alal kinnisvara arendada, ei tohiks Bekkeri sadama arendusel antud ettevõtte tegevusele suuri negatiivseid mõjusid olla.

Samuti piirneb AS Logmani Investi kruntidega Scandium Hammerhead OÜ arendus (vt joonis 2), keda võiks samuti pidada Bekkeri sadama arendusega seotud huvitatud osapoolteks.

Kuna Piirivalve sadama krundid on müügiks ning ka neid alasid hakatakse tulevikus tõenäoliselt arendama, võib huvitatud osapoolteks edaspidi nimetada ka vastavate kruntide ostja ja arendaja.

Samuti viidi käesoleva magistritöö raames läbi intervjuu (vt Lisa 16) Meeruse sadama juures elava kohaliku elanikuga, kelle hinnangul on Meeruse sadamates plaanitud jahisadama ja väikesadama arendused pigem positiivne areng, kuid kes avaldas samas lootust, et Bekkeri sadama ja Stroomi ranna vaheline metsik rannaala jääb arendustest puutumata ning säilib olemasoleval kujul (intervjuu 16). Intervjuueritav ei osanud välja tuua ühtegi Meeruse küla aktiivset organisatsiooni, kuid nõustus, et kaasata võiks Bekkeri ja Meeruse sadama arendustesse Kopli Seltsi ja Professorite Küla Seltsi.

Vastavatele seltsidele saadeti välja küsitlus nende arvamuse ja hinnangu saamiseks Bekkeri ja Meeruse planeeritud arenduste suhtes, kuid seltsidelt vastust ei tulnud.

Kindast on ka teisi ümberkaudseid ettevõtteid ja isikuid, keda vastavad arendused puudutada võivad. Kokkuvõttes ongi arendajale autoripoolne soovitus täpsemalt kaardistada ja kaasata kõik Bekkeri ja Meeruse sadamatega seotud osapooled ja huvigrupid, selgitada välja erinevate osapoolte huvid ning nende huvidega võimalusel planeerimisprotsessid arvestada. Kuna magistritöö raames läbiviidud intervjuu ja vaatluse kohaselt selgus, et vähemalt teatud elanikud ja ettevõtjad võiksid arendusi toetada, on võimalik mingil määral kindlasti teha osapoolte vahel ka koostööd.

3.2 Bekkeri ja Meeruse sadamaalade võimalikud arenguperspektiivid

Alapeatükis selgitatakse välja ja kaardistatakse Bekkeri ja Meeruse sadamaalade võimalikud arenguperspektiivid analüüsides selleks detailplaneeringute menetlusedokumente, arendaja poolt esitatud eskiise, intervjuusid ning ajakirjanduses arendaja välja öeldud seisukohti. Alapeatüki eesmärk on anda erinevatest visioonidest üldine ülevaade, et võimalikke visioone järgmises alapeatükis sadama planeerimise ja arendamise teooriast lähtuvalt täpsemalt analüüsida.

Kuigi Eesti mereala planeeringu planeeringulahenduse põhilahenduse seletuskirja kohaselt on ranniku sobivaimad sadamakohad enamasti selleks otstarbeks juba kasutusel ning kauba- ja reisisadamate võrgustik valdavalt välja arenenud (mereala.hendrikson.ee, 2020), siis on siiski võimalik olemasolevate sadamate funktsionaalsust ja kasutusotstarvet muuta. Bekkeri ja Meeruse sadamad ning eesootavad sadamaarendused on selles osas üheks heaks näiteks.

Kui veel 2010. aastal nähti ühe tegevusvaldkonnana traallaevade teenindamist Meeruse sadamas ette ka tulevikus ning sadamaomanik oli huvitatud, et traalerid sadamat rohkem kasutaksid (Traallaevade poolt..2010), siis on sadama omanik tänaseks oma visioone Meeruse sadama tuleviku osas muutnud. Nagu nähtub erinevatest Bekkeri sadama detailplaneeringutega seotud dokumentidest on muutunud ka Bekkeri sadamaala osas. Järgnevalt antakse ülevaade sadamaomaiku erinevatest visioonidest Bekkeri ja Meeruse sadamate osas eesmärgiga selgitada välja arendaja poolt elluviidav ühtne tervikvisioon Bekkeri ja Meeruse sadamate arendamisel.

3.2.1 Stsenaarium 1. Elamukvartal väikesadamaga koos kõrvalasuva kaubasadama ja ro-ro terminaliga

Septembris 2020 kinnitas Meeruse sadama omanik Endel Siff ajakirjanduses, et plaan on Meeruse sadamas killustiku ja muude puisteainete käitlemise lõpetada, likvideerides praegune kaubasadam ning avades kogu 15,6 hektari suurune ala avalikkusele, rajades

sinna jahisadama tervikliku elukeskkonna koos äri- ja elurajooniga (Gnadenteteich, 2020).

Jahisadama (väikesadama) arendamise visiooni kinnitab ametlikult ka Meeruse sadamaala osas 2020. aasta septembris algatatud detailplaneering nr DP042780 „Meeruse sadamaala detailplaneering“, mis käsitleb arendusi aadressidel Ankru tn 14, Kopliranna tn 33, Kopliranna tn 49 ka Kopliranna tn 53b. Selgitused väikesadama arendamise osas leiab nii detailplaneeringu seletuskirjast ning väikesadama eskiisi detailplaneeringu põhijooniselt (joonis 7) (Detailplaneering nr DP042780, 2020).



Asendiplaaniline lahendus
M 1:3000

AW² ARCHITECTS
ROTERMANNI 151
TEL +372 5021154
WWW.AW2.EE

Joonis 7. Meeruse detailplaneeringu AW2 Architects nr DP042780 põhijoonis

Allikas: (Detailplaneering nr DP042780, 2020)

Seletuskirjast ei selgu siiski täpsemalt, milline ning kui suur jahisadam on plaanis arendada. Ajakirjanduses on arendaja siiski selgitanud oma visiooni ehitada jahisadam 200 alusele (Tooming, 2020). Arhitektuuribüroolt AW2 Architects on tellitud ka väikesadama arenduse visuaal (joonis 8).



Joonis 8. Meeruse sadama arenduse eskiis

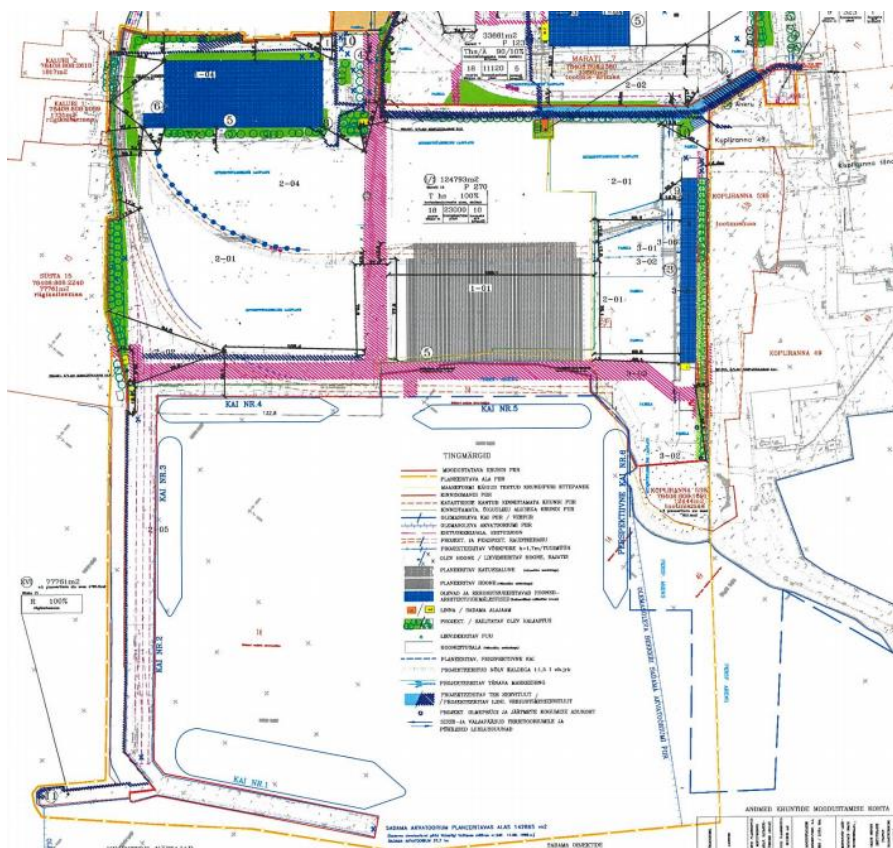
Allikas: (Tooming, 2020)

Seega on selge, et arendaja selge visioon Meeruse sadama akvatooriumi osas on rajada sinna olemasoleva kaubasadama asemel jahisadam (väikesadam). Seetõttu käsitletakse ka järgnevate stsenaariumite puhul jahisadamat ühe osana kõigist võimalikest arengustsenaariumitest.

Bekkeri sadamaalale kaubasadama arendamise ja ro-ro terminali rajamise võimalik stsenaarium lähtub eelkõige 02.06.2005 kehtestatud ja hetkel kehtivast Bekkeri sadama detailplaneeringust nr DP004330 (MARATI TN 4A, 7 JA 14). Detailplaneeringuga nähti ette olemasolevate sadamaehitiste rekonstrueerimine ning uute kaide ja kaldaehitiste rajamine kinniselt ja lahtiselt hoitavale üldkaubale, metsakaubale, konteinerkaubale ja RO-RO kaubale. Uue kaubaliigina pidid seletuskirja järgi lisanduma paber, tselluloos, konteinerid ja RO-RO kaup (Detailplaneering nr DP004330, 2008).

Ro-ro laev ehk teisisõnu veeremilaev (inglise keeles roll-on/roll-off) on sõidukite vedamiseks ehitatud kaubalaev, mis on konstrueeritud nii, et sõidukid saaksid rambi kaudu kergesti laeva autotekile ja sealt kaile sõita (Mereviki, 2019a). Ro-ro kaup omakorda on seega ro-ro laevaga sõidukitel laeva veetav ja sealt sõidukitega maha veetav kaup.

Seega 15 aastat tagasi oli sadamaomaniku nägemuseks Bekkeri sadama funktsiooni säilitamine kaubasadamana ning plaanis oli tulevikus hakata lisaks teenindama ka ro-ro laevu. Täpselt nähti seletuskirja kohaselt ette, et sadam hakkab vastu võtma kuni 180 m laiuseid ja 36 m pikkuseid ro-ro laevu (tinglaev) ning maismaa transpordiks oli ette nähtud raudteetransport (60%) ja autotransport (40%) (Detailplaneering nr DP004330, 2008). Seletuskirja järgi kavandati projekteeritavasse sadamasse 7 kaid üldpikkusega 1320 m. Kauba-reisikaid nr 6 ja 7 pikkusega a' 140 m olid planeeritud perspektiivis ehk kaugemas tulevikus rajatavateks kaideks ja pidi paiknema olemasolevate kaide 2 ja 3 vastas akvatooriumi kaguosas (vt joonis 9). Need kaid kuuluvad seletuskirja järgi kauba-reisiterminali koosseisu, kus toimub ka RO-RO laevade teenindamine (Detailplaneering nr DP004330, 2008).



Joonis 9. Bekkeri sadama detailplaneeringu nr DP004330 põhijoonis

Allikas: (Detailplaneering nr DP004330, 2008).

Kaubasadama arendamise plaanist andis jätkuvat kinnitust 2018. aastal Eesti Ekspressis ilmunud artikkel, mille kohaselt suurettevõtja Endel Siff kaalus ühe variandina Bekkeri sadamas kaubaveoga jätkamist (Vedler, 2018).

Kokkuvõttena viimase Bekkeri sadamas tehtud vaatluse kohaselt aga aastal 2019. uusi kaisid ehitatud pole (vaatlus 1) ning puudub info, et seda oleks tehtud ka 2020. aastal.

3.2.2 Stsenaarium 2. Elamukvartal väikesadamaga koos kõrvalasuva reisisadamaga

Kuigi detailplaneeringu nr DP004330 seletuskirja kohaselt sooviti detailplaneeringu alusel eelkõige rekonstrueerida olemasolevaid sadamaehitiste ning rajada uued kaid ja kaldaehitised kinniselt ja lahtiselt hoitavale üldkaubale, metsakaubale, konteinerkaubale ja RO-RO kaubale, so eelkõige oli detailplaneeringu eesmärk kaubasadama arendamine, siis mainiti juba seletuskirjas ära plaan tulevikus rajada Bekkeri sadamasse reisijate terminal, luues võimaluse kruisilaevade vastuvõtuks ja teenindamiseks. Seletuskirjas on lisaks täpsustatud, et perspektiivsed kaid nr. 6 ja 7 on kavandatud lisaks RO-RO kaupade vastuvõtmisele ka reisiterminali väljaarendamiseks. Reisiterminal oli detailplaneeringu seletuskirja kohaselt plaanis moodustada endise slipi piirkonda (Detailplaneering nr DP004330, 2008).

Reisisadama arendamise plaanist andis jätkuvat kinnitust 2018. aastal Eesti Ekspressis ilmunud artikkel, mille kohaselt suurettevõtja Endel Siff kaalus ühe variandina Bekkeri sadamasse moodsa reisisadama rajamist, kuhu mahuks üheksa laeva (vt joonis 10) (Vedler, 2018).



Joonis 10. Meeli Truu visioon Bekkeri sadamast, kuhu mahuks üheksa reisilaeva

Allikas: (Vedler, 2018)

Lisaks Bekkeri sadama detailplaneeringu nr DP004330 põhijoonisele on sadama arendaja tellinud täiendavaid eskiise, mis annavad samuti rohkem infot Bekkeri sadama arendusplaanide osas. 2020. aastal edastas arendaja Tallinna Linnaplaneerimise Ametile võimaliku Bekkeri sadamas asuva ooperiteatri eskiisi, millelt nähtub perspektiivne kruiisisadama kai nr 6 ning kruiisilaevad (Raun, 2020).

Magistritöö raames sadama omanikuga toimunud esmase intervjuu kohaselt oli sadama omanikul samuti plaanis rajada Bekkeri sadamaalale just reisisadam (Siff, 2019)

Kruiisisadama rajamise plaani on sadama omanik kinnitanud ka ajakirjanduses. Viimati kinnitas sadama omanik vastavat plaani taaskord 2020. aasta sügisel ERR uudisteportaalil (Tooming, 2020).

Arendajaga 14. detsembril 2020 tehtud viimases lõppintervjuus oli sadamaomaniku kindel visioon, et ehitada tuleb kai nr 6, kuid see võib siiski teenindada nii reisilaevu (sh kruiisilaevu) kui ka ro-ro ja kaubalaevu. Arendaja huvi on eelkõige kai nr 6 ehituseks saada vajalikud load, see välja ehitada ning 10-20 aasta perspektiivis muuta Bekkeris ka kaubasadama funktsiooni võttes kasutusele ka uue kai. Milliseid laevu Bekkeri sadamas

tulevikus täpsemalt teenindama hakatakse, ei ole veel selge ning arendaja seisukoht on, et alternatiive on erinevaid ning hetkel on seda veel liiga vara otsustada. Küll aga tõuseb sadama maa-ala väärtus sõltumata sadama tegevusest ning seega on arendajal olemas igal juhul huvi sadamakaide ehitamise kui investeeingu vastu (Siff, 2020).

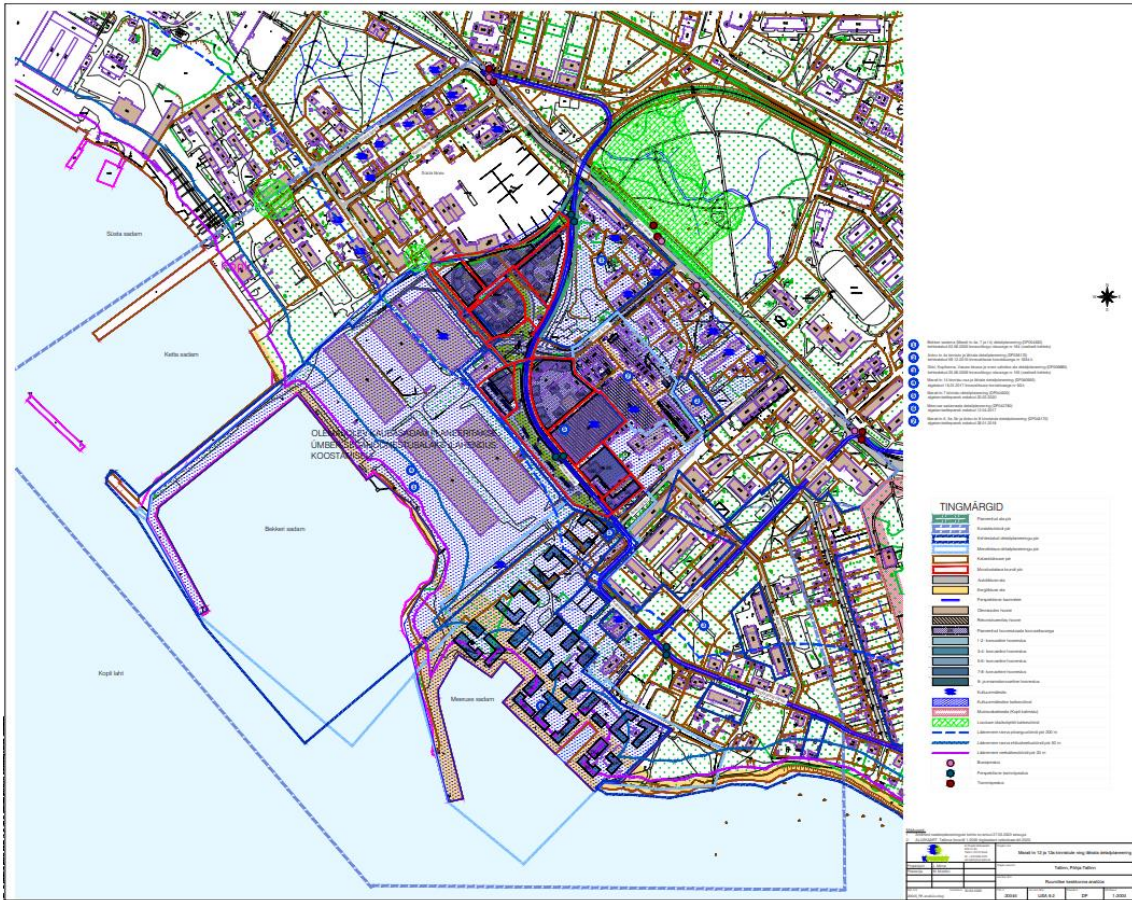
3.2.3 Stsenaarium 3. Elamukvartalid koos väikesadamatega

Arvestades, et sadama rajamiseks ei piisa vaid kinnitatud detailplaneeringust ning lisaks tuleb sadamakaide ehituseks taotleda mitmed erinevad load (vt ptk 1.4.3), ei pruugi arendaja visioon reisisadama või kruisisadama rajamiseks realiseeruda. Seega on käesolevaga kaardistatud ka võimalik Bekkeri ja Meeruse sadamaalade arenguvision, kus nii Bekkeri kui Meeruse sadamatesse arendatakse kaugemas tulevikus (10-20 aasta pärast) välja Noblessneri laadne sadamalinnak koos jahisadamatega ilma kruisilaevade kaisid välja ehitamata.

3.2.4 Sadamate arendamise tervikvisioon

Kuna sadamaomanikul on aegade jooksul olnud Bekkeri ja Meeruse sadamate arendamise osas mitmeid erinevasid visioone ning ka esitatud joonistelt ja eskiisidelt pole nähtunud tervikvisioon, on linnaplaneerijate jaoks olnud küsimuseks, milline on arendaja lõplik ja terviklik visioon kahe sadamaala arendamisel. Ühelt poolt puudutab see sadamate maa-ala, kuid teiselt poolt sadamate akvatooriumeid. Järgnevalt on antud ülevaade nii arendaja kui ka linnaplaneerijate katsetest vastav tervikvisioon esitada.

Kuna Tallinna Linnaplaneerimise Ametil on soov saada terviklik ülevaade arendaja visioonidest, panid linnaplaneerijad kokku joonise, kuhu on liidetud erinevate Bekkeri ja Meeruse sadamaalade joonised (joonis 12).



Joonis 11. Tallinna Linnaplaneerimise Ameti koostatud Bekkeri ja Meeruse sadamaalade koondjoonis
 Allikas: (Tallinna Linnaplaneerimise Amet, 2020)

Vastavalt jooniselt on siiski puudu varem mainitud perspektiivsed kruisilaevade kaid nr 6 ja 7. Samuti ei selgu jooniselt, millise funktsionaalsusega sadamad on plaanis välja arendada.

Linnaplaneerijate soovil esitas sadamate omanik sadamaalade osas 2020. novembris ka uue tervikvisiooni, mille koostas Kadarik, Tüür Arhitektid arhitektibüroo (joonis 13). Vastav tervikvisioon hõlmab samuti eelkõige aga sadama maa-ala ning ei anna selgust Bekkeri ja Meeruse sadamate veeala arenguplaanide osas.



Joonis 12. Kadarik, Tüür Arhitektid arhitektibüroo Bekkeri ja Meeruse sadamaalade 2020. aasta joonis
Allikas: (AS Logman Invest, 2020)

Kokkuvõttes on erinevaid allikaid analüüsidest sadamate akvatooriumite osas kõige tõenäolisemaks arengutsenaariumis, so puhtalt vaid sadamate funktsioone silmas pidades, Noblessneri laadse jahisadamaga elamukvartali väljaarendamine Meeruse sadamas ning Bekkeri sadamas täiendava kai ehitus, mis on võimeline teenindama tulevikus nii reisilaevu kui ka ro-ro laevu.

3.3 Sadamate arenguvisionide analüüs ja probleemkohad

Peatükis analüüsitakse potentsiaalseid Bekkeri ja Meeruse sadamate arenguid ja konkreetsete sadamate seotud probleemkohti ning sadama arendamisel ja planeerimisel läbimõtlemit vajavaid aspekte.

3.3.1 Kaubasadama ja ro-ro terminali arendus Bekkeri sadamasse

Käesoleva töö alapeatükist 3.2.1 selgus, et sadama omaniku visioon Bekkeri sadamaalale kaubasadama arenduse ja ro-ro terminali rajamiseks jäänud seni ellu viimata. Kuna tegu on siiski ühe võimaliku alternatiivse arenguga, on käesolevas alapeatükis analüüsitud Bekkeri sadamasse kaubasadama laienduse ja ro-ro terminali rajamise arengutsenaariumit.

Vastavalt käesoleva töö alapeatükile 1.2. on üldine suundumus Tallinnas rannikuala kiire muutumine ning tööstuse ja kaubaveo liikumine linnast väljapoole. Kuigi töö alapeatükis 1.4.1 viidatud Põhja-Tallinna uue üldplaneeringu materjalide (üldplaneeringu tekstiosa) kohaselt on üldplaneeringu teise etapi eesmärk säilitada Põhja-Tallinnas tootmis- ja kaubasadamaid ning hoida linnaosas mitmekesiseid töökohti (Tallinn.ee, 2020a, 13), siis on samas dokumendis viidatud, et hilisemas arenguetapis avanevad vaated ja mereäär ka Bekkeri sadamaalal (Tallinn.ee, 2020a, 77). Samuti on üldplaneeringus välja toodud, et asudes põhiliselt poolsaarel on 45% Tallinna merepiirist seotud Põhja-Tallinna linnaosaga ning mereäär ja linnaruumi avanemine mere äärsetele aladele on linnaosa peamine väärtus (Tallinn.ee, 2020a, 19)

Seega võib eeldada, et kaugemas tulevikus muutub igal juhul ka Bekkeri kaubasadama funktsioon ja rannikuala avaneb linnale. Selles valguses tasuks sadamaomanikul kaaluda, kas investeeringud kaubasadama arendamiseks tasuksid end üldse ära, arvestades et kaubasadama arendus toimub kinnisel alal ning takistades seega rannikuala avanemist, ei ole see kooskõlas linna üldiste arengusuundadega.

Lisaks üldistele linnas toimuvatele arengutele peab arendaja arvestama ka ümberkaudsete kruntide omanike ja elanikega. Antud juhul on plaanis Meeruse sadamaalale arendada elukeskkond koos korterite ning äripindadega. Kuna kaubasadam tekitab igal juhul teataval määral müra, ei ole mõistlik arendada kõrvuti kinnisvara ja kaubasadamat. Kaubasadama tegevus häirib juba praegu kõrvalasuvate kruntide elanikke (Siff, 2019) ning Põhjala tehases 2020. aastal tehtud vaatluse käigus selgus, et ka Põhjala tehase arendajate jaoks on probleemiks Bekkeri sadamast tulenev kaubaautode voog (Vaatlus 4). Raskeveokite liikluse kokkusobimatust elurajoonidega tunnistati juba 2000. aastal Tallinna üldplaneeringu koostamisega käigus, milles sedastati, et raskeveokite läbisõit elurajoonidest on ohtlik halvendades ka avariideta sõidu korral märgatavalt elukeskkonda (Tallinn.ee, 2020, a).

Kuigi eelnevalt väljatoodud aspektid ei toeta Bekkeri sadamaalale kaubasadama ja ro-ro terminali rajamist, pole kaubasadama arendus siiski otseselt välistatud, kuna kehtiv

detailplaneering on selleks kehtestatud ning ka Põhja-Tallinna uue üldplaneeringus on mainitud, et Põhja-Tallinnas tootmis- ja kaubasadamate säilitamine ei ole nii suureks probleemiks kui varem, kuna tootmise ja kaubasadamate iseloom muutub ning tootmises kasutatav tehnoloogia täiustub keskkonnasäästlikumate lahendustega (Tallinn.ee, 2020a, 13). Linna huvi seoses Bekkeri kaubasadama arendamisega, nagu ka ülal mainitud, võiks olla tootmis- ja kaubasadamate säilitamine hoides linnaosas mitmekesiseid töökohti.

Kuna tegu on olemasoleva kaubasadama arendamisega, tuleks sellise arenduse juures läbi mõelda käesoleva töö alapeatükis 1.5 (sadamate planeerimise ja arendamise teooria) väljatoodud aspektid.

Selge on, et igasuguse arenduse kui projekti puhul peab arendaja läbi mõtlema planeeritud investeeringu tasuvuse. Projekti tasuvus aga sõltub projekti edukusest ning see omakorda sh ka konkurentsitingimustest. Uue sadama rajamisel või olemasoleva sadama arendamisel tuleb enne investeerimisotsust seega esmalt analüüsida konkurentsitingimusi (Ligteringen, 2012, 47)

Konkurentideks Tallinnas või Tallinna lähedal võib eelkõige pidada teisi sama laadi kaupu lossivaid kaubasadamaid. Seega tuleks arendajal analüüsida, kas näiteks Muuga sadam, mis on Tallinna piirkonna põhiliseks kaubasadamaks (Tallinn.ee, 2020a) ning Paldiski sadamad, kus teenindatakse ro-ro laevu, võiksid olla Bekkeri kaubasadamale oluliseks konkurendiks. Konkureerides teiste sadamatega oleks kindlasti vajalik läbi mõelda konkurentsieelised, näiteks soodustused sadamatasudele, asukoht, mis võib eelkõige regulaarse tegevate kaubalaevade puhul vähendada läbitavaid vahemaid jne. Paljassaare kaubasadam konkurendina on samas kadumas, kuna nagu selgus käesoleva töö alapeatükist 1.2, planeeritakse alale kinnisvara arendust.

Tallinki on olnud plaan rajada linnahalli juurde Soome liine teenindav reisisadam (Lepassalu 2020, 4), kuid kuna hetkel sõidavad Soome liinil ro-pax tüüpi laevad (inglise keeles *roll-on/roll-off passenger vessel*) (Tallink, 2020), siis ei saaks seda sadamat lugeda sellise kaubasadama otseseks konkurendiks, mis tegeleb ro-ro kaupade veoga. Ro-pax laeva peamine erinevus ro-ro-laevast seisneb selles, et kui ro-ro laev on sõidukite ja

nendel veetava ro-ro kauba vedamiseks ehitatud kaubalaev, siis ro-pax laeval on parvlaevaga sarnaseid reisijatele mõeldud mugavusi ja teenuseid, kuigi peamine on sõidukite liiniliiklus (Mereviki, 2019b).

Teiseks selgus Bekkeri sadama omanikuga 2019. aastal tehtud intervjuu tulemusena, et tema hallatavad Bekkeri ja Meeruse sadamad kaubalaevadelt võtavad praegu vastu Hollandist toodud asfaldijäädet, mida kasutatakse kruusateede tolmuvabamaks muutmiseks ning Soomest ja Rootsist killustikku. Välja viiakse sadamate kaudu pelletteid ja ka vilja (Siff, 2019). Tallinna Linnaplaneerimise Ameti detailplaneeringute teenistuse Haabersti ja Põhja-Tallinna osakonna arhitekti Külli Sepaga läbi viidud intervjuus nr 2 tõi arhitekt välja, et killustikuveoga seotud probleemiks on killustikust tekkiv tolm (vt Lisa 2).

Kõige suuramaks probleemiks linnakeskkonnas on aga kaubasadama puhul liikuvuse ja transpordiga seotud küsimused. Põhja-Tallinna valitsus tõi juba Bekkeri detailplaneeringu algatamise otsuses välja liikuvusprobleemid ja asjaolu, et probleemseks võib osutuda transpordi juurdepääs, mis suuremas osas hakkab liikuma mööda Kopli ja Marati tänavaid ja vajab täiendavaid lahendusi (Detailplaneering nr DP004330, 2008). Nagu selgus käesoleva töö alapeatükist 1.3.1, on probleem seda suurem, et Bekkeri sadamasse (ja sarnaselt Meeruse sadamasse) jõudmiseks maismaa poolt või sealt väljumiseks tuleb läbida tiheasustusega ala (Bekkeri sadama liikluse analüüs, 2010). Kesklinna suunal liikudes tuleb seejuures ületada viieharuline keerukas Kopli – Sõle – Pelguranna tee – Maleva ristmik (Põhja-Tallinna liikuvusuuring, 2014, 120) ning sõltuvalt valitud liikumissuunast ka keeruline viieharuline Kopli – Sitsi – Tööstuse – Paljassaare tee ristmik (Põhja-Tallinna liikuvusuuring, 2014, 119) ja Kalaranna tänav. Seega tuleks kindlasti läbi viia või uuendada sadamaga seotud transpordiküsimuste lahendamiseks liikuvusanalüüs.

Kuigi juba praegu asub Bekkeri sadamaalal kaubasadam ning seega on välja arenenud ka kaubautode liikumisteed, siis Põhjala tehases läbiviidud vaatluse käigus (vaatlus 4, vt ptk 2.3), on Põhjala tehase asunike kui ka ümberkaudsete elanike jaoks probleemiks Bekkeri sadamast tulenev kaubautode voog, mis tekitab nii müra kui ka vibratsiooni.

Kuigi laevaliiklusega seotud müra on võimalik sadamas teataval määral vähendada (näiteks sildumist kiirendavad automaatsed sildumissüsteemid ja kaldaelektri kasutuselevõtt, mis võimaldab sadamas laeva mootoris seisata), siis kaubaautode liikumisest tekitatavat müra ja vibratsiooni on siiski keeruline summutada, eriti kui kaubaautod läbivad tiheasutustega ala. Vastavaid probleeme võiksid aidata antud sadamas siiski lahendada näiteks vaiksede tulevikutehnoloogiate kasutuselevõtt (näiteks elektrilised kaubaautod), kuid see ei ole töö autori hinnangul Bekkeri sadamas siiski lähitulevikus tõenäoline arengutsenaarium.

Kokkuvõttes nähtub, et kaubasadamate arendamisega linnakeskkonnas kaasneb nii palju suuremahulisi probleeme, et sadama omanik peaks põhjalikult läbi mõtlema, kas arvestades kõiki asjaolusid tasub selline sadama arendamine üldse ära. Seda enam kui kaubasadama kõrvale on plaanis rajada elurajoon, mis süvendaks kaubasadamaga seotud probleeme veelgi. Sarnaste järeldusteni on tõenäoliselt jõudnud ka Bekkeri ja Meeruse sadamate omanik, kes on ajakirjanduses välja öelnud seisukoha, et kinnisvaraarendus Meeruse sadamas viib olukorrani, kus kaubaoperatsioonid Bekkeri sadamad kaovad (Tooming, 2020). Sadama omaniku sõnul liiguksid senised kaubavood sellisel juhul tõenäoliselt linnast välja Muuga sadamasse (Siff, 2020).

3.3.2 Kruiisasadama arendus Bekkeri sadamalale

Käesoleva töö alapeatükis 3.2.2 selgus, et üheks kõige tõenäolisemaks Bekkeri sadama arenguks kaugemas tulevikus on reisisadama arendus koos kruiisilaevade kaide ehitusega. Reisisadama rajamise arengupotentsiaal oli välja toodud ka Bekkeri sadama detailplaneeringus nr DP004330 (Detailplaneering nr DP004330, 2008). Käesolevas alapeatükis analüüsitakse arendaja visiooni Bekkeri sadamasse kruiisasadama rajamiseks ning sellega seonduvaid sadama arendamise ja planeerimise probleeme. Kuigi kaubasadama ja kruiisasadamaga seotud probleemistik on mõneti sarnane, esitab kruiisasadama arendamine siiski võrreldes kaubasadamaga veel täiendavaid nõudeid. Järgnevalt ongi analüüsitud Bekkeri sadamasse planeeritud kruiisasadama rajamise täiendavat probleemistikku.

Esmane kruisisadama rajamisega probleem seisneb nii nagu ka kaubasadama arendamise puhul liikuvusküsimustes ning seda eelkõige arvestades Bekkeri sadama asukoha Põhja-Tallinnas (vt ptk 1.3.1). Võttes aluseks näiteks alates juulist 2020 Tallinnas Vanasadamas või selle reidil seisvad laevad kruisilaevad Aidaaura (IMO: 9221566) ja Aidacara (IMO: 9112789) (Logistikauudised.ee, 2020), mahutab Aidaaura 1266 – 1300 reisijat (Cruisemapper.com, 2020a) ning Aidacara 1180 - 1339 reisijat (Cruisemapper.com, 2020a). Tegemist on pigem siiski mõõtudelt väiksemate kruisilaevadega ning suuremad kruisilaevad võivad mahutada ka paartuhat reisijat.

Kuna suurem osa kruisituriste külastab üldjuhul Tallinna Vanalinna, on vaja läbi mõelda korraga minimaalselt 1200–1300 kruisituristi kesklinnasuunaline liikumine. Nagu selgus käesoleva töö alapeatükist 3.3.1, tõi Põhja-Tallinna valitsus juba 2005. aasta Bekkeri detailplaneeringu algatamise otsuses välja Bekkeri sadamaga seotud liikuvusprobleemid. Vaadates Põhja-Tallinna linnaosa peamiste arengualade ja lisanduva elanikkonna kaarti (vt Lisa 2), on liikuvusprobleem Põhja-Tallinnas võrreldes 15-aasta taguse ajaga lisaks oluliselt süvenenud.

Kuigi tavapäraseks kruisituristide transpordivahendiks maismaal on Tallinnas turismibussid (vaatlus 2) (mis eeldab sadamas ka vajalikku parkimisala ja muu infrastruktuuri olemasolu), siis alternatiivina on Tallinna linn mõelnud üldisemas plaanis ka muudele transpordiliikidele Põhja-Tallinna liikuvusküsimuste lahendamiseks. 2019. aastal valmis ka Maanteeameti, Tallinna linna, Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi ning Harjumaa Omavalitsuste Liidu koostöös „Tallinna piirkonna säästva linnaliikuvuse strateegia 2035“, mille kohaselt on plaanis Tallinn katta väga hea ühistranspordi ja uudsete liikuvusteenustega, mis oleks kooskõlas ka rohelse linna visiooniga (Maanteeamet, 2019).

Üheks võimalikuks transpordilahenduseks on olemasoleva trammiliini pikendus Kopli poolsaarel. Selline transpordilahendus langeb kokku ka arendaja nägemusega, kellel on seoses plaanitud arendustega transpordilahenduse kaasfinantseerimise kohustus ja kes näeb ette pikendada praegust Kopli poolsaare trammiliini Meeruse ja Bekkeri sadama alale (Tooming, 2020). Samas mahutab tramm vaid kuni 220 inimest ning istekohti on

Tallinnas kasutatavates trammides maksimaalselt 80 (Tallinna Linnatranspordi Aktsiaselts, 2020). Seega ei ole tramm tõenäoliselt sobiv viis kruisituristide teenindamiseks, kes liiguvad korraka kesklinna suunal ning kelle hulgas on vanemalisi inimesi, kes vajavad transpordivahendis istekohta olemasolu. Seda enam, et Tallinna linn pole suutnud siiani luua ka trammiühendust Vanasadamasse.

Tallinna abilinnapea Andrei Novikovi hinnangul on aga teiseks alternatiiviks Balti jaama kulgevate rongiliinide pikendamine Põhja-Tallinna suunal kuni peaaegu Bekkeri sadamani. Eeliseks on olemasolevate raudteekoridoride olemasolu (Õunmaa, 2020) Põhja-Tallinna linnaosavanema Peeter Järvelaidi sõnul tuleb mõelda uutele ühistranspordivõimalustele seoses sellega, et Põhja-Tallinna elanikkond kasvab lähemate aastate jooksul märgatavalt. Reisirongi rajamist Koplisse näeb ette ka Põhja-Tallinna üldplaneeringu kava, kuna Koplis on raudteerööpad juba olemas. Rongiliin algaks Koplast Meeruse sadama juurest (Põhja-Tallinna Sõnumid, 2020). Tallinna Linnaplaneerimise Amet esitas 2019. aasta sügisel ka pakkumuskutse „Kopli reisiraudtee eskiisi“ koostamiseks (Semjonova, 2020). Tallinna Linnaplaneerijate hinnangul võiks rong kaugemas tulevikus ühendada sadamaid ka Ülemiste Cityga (Raun, Semjonova ja Sepp, 2020).

Tallinnas kasutatavad reisirongid mahutavad tõepoolest korraka rohkem reisijaid kui trammid – näiteks „DMU 4“ tüüpi reisirongis on 214 seisukohta ja 211 istekohta (ertas.eu, 2016). Samas peaks ühe kruisilaeva teenindamiseks sõitma liinil mitu reisirongi, mis aga ei pruugi olla võimalik, kuna linna nägemuse järgi hakkaks reisirong teenindama peamiselt vaid kohalikke elanikke. Seega tuleks kruisilaevadele vastu tellida lisarongid. Veel kaugemas tulevikus võiks mõelda ka iseliikuvate reisirongide kasutuselevõtmine.

Kuigi seoses Covid-19 olukorraga on kruisiturism olukord hetkel halb, on tegu siiski tulevikuperspektiivi analüüsiga. Juhul kui Tallinna Vanasadamat hakkavad taas külastama kruisituristid ning lisaks Vanasadama ja Bekkeri sadama vahelisele turgude ümberjaotumisele hakkab Tallinnasse siiski tänu Bekkeri sadamarendusele veel rohkem kruisituriste saabuma, tekib küsimus, kui palju turiste on võimalik korraka nii

Vanasadamast kui ka Bekkeri sadamast suunata Tallinna vanalinna, mis samas ei pruugi nii suurt hulka turiste korraga mahutada. Seega tuleks sellisel juhul kruiisadamade rajamisel mõelda ka alternatiivsetele vaatamisväärsustele ja kruiisituristide hajutamisele.

Teiseks suuremaks probleemiks lisaks liikuvusküsimusele on reisisadama rajamisel seni olnud Bekkeri sadamasse perspektiivsete kruiisikade 6 ja 7 rajamine. Bekkeri sadama detailplaneeringus nr DP004330 seletuskirjas on välja toodud, et „Kauba-reisikaid nr.6 ja 7 pikkusega a' 140 m on perspektiivis rajatavad ja paiknevad olemasolevate kaide 2 ja 3 vastas akvatooriumi kaguosas. Kaid ehitatakse kaugemas tulevikus. Need kaid kuuluvad kauba-reisiterminali koosseisu, kus toimub ka RO-RO laevade teenindamine“ (Detailplaneering nr DP004330, 2008)). Samas pole arendaja saanud seni ehitusluba vastavate kruiisikade ehituseks, kuna väidetavalt pole vastav ehitus detailplaneeringuga kooskõlas ja jääb detailplaneeringu alalt välja. Linnaplaneerijates tekitab kahtlust ka asjaolu, et uus kruiisikai nr 6 rajataks Meeruse olemasoleva sadamakiga kõrvuti ning kuna kaid lähtuksid maismaal ühest punktist, tekiks kaidest kokku „V“ kujuline rajatis (Raun, Semjonova ja Sepp, 2020) (vt ka joonisel 13). Seega on enne kruiisadamade rajamist vaja lisaks liikuvusküsimusele lahendada ka kruiisikade rajamisega seotud probleemid. Tegemist on taaskord ka ühe hea näitega sadama arendamisega kaasnevatest takistustest linnakeskkonnas, kus lisaks ehituslubadele vajab sadamarendus detailplaneeringut ja erinevaid läbirääkimisi linnaplaneerijatega.

Juhul kui kruiisilaevade kaid nr 6 ja 7 peaksid siiski saama ehitusloa, tuleb arendajal läbi mõelda ka vastavate kruiisikade projekteerimine ning kaasata nii sadamaprojekterijad kui ka vajadusel viia läbi täiendavad sügavusmõõdistamised ning tuulte- ja lainetusuuringud. Bekkeri sadama arendamisel kruiisadamaks on eeliseks see, et sadama omanikuks on olnud juba pikemat aega sama omanik ning olemas pikaajaline eksploatatsioonikogemus (Orviku, 2020). Sadama omaniku Endel Siffi hinnangul on tegu hea asukohaga sadamaga, kuna põhjatuuled laineid Bekkeri sadamasse sisse ei löö ning Kakumäe poolsaar hoiab kinni läänetuulte lained (Siff, 2019). Sadamaehituse inseneri Rain Männikuse hinnangul vajaks aga Bekkeri sadam siiski geoloogilisi- ja tuulte uuringuid, et hinnata lääne- ja loodetuulte mõju planeeritud Bekkeri sadamate uutele

kaidele ja sh lainete peegeldamise omadust, eelkõige tuleks teha eeluuringud planeeritava kai nr 6 osas (Männikus, 2020).

Arvestades kruisilaevade mõõtmeid, on kindlasti vajalik ka vajalike sügavuste olemasolu sadama akvatooriumis. Sadamaomaniku sõnul oli 2019. aastal plaanis Bekkeri sadama akvatooriumi süvendus, mis võimaldab edaspidi vastu võtta 8,55 m süvisega laevade asemel 10 meetrise süvisega 30 000 kogumahutavusega ehk ligi 200 meetri pikkuseid laevu (Siff, 2019). Sadamaregister neid andmeid siiski veel ei kajasta (Sadamaregister, 2020). 2020. a detsembris sadama omanikuga läbiviidud lõpuintervjuud selguski, et akvatooriumi kaide vahelise osa süvendamine on hetkel lõpetamisel. Lepingujärgne uus sügavus on 9,5 meetrit (EH2000), kuid tegelikult saavutatakse uue sügavusena 9,75 meetrit (EH2000) ning kevadel pärast traalimist isegi kuni 10,1 meetrit (EH2000) (Siff, 2020).

Arvestades kruisilaevade mõõtmeid, peab täiendavalt läbi mõtlema ka kruisilaevade manööverdamisvõimalused sadama akvatooriumis ning seda kindlasti juhul, kui arendaja plaanib lisaks kruisikaile nr 6 ehitada täiendavalt sadamaalale akvatooriumi keskele ka kruisikai nr 7. See võib piirata ka teatud mõõtmetega laevade teenindamist.

Täiendava probleemina, mis tõenäoliselt leiab siiski lihtsama lahenduse, võib käsitleda asjaolu, et üldplaneeringuga pannakse paika maakasutuse juhtotstarve (vt ptk 1.4.1). Kehtiva Tallinna üdplaneeringu järgi on aga Bekkeri sadamaala tööstusmaa – seega tuleks Tallinna linnaplaneerijate sõnul uue Põhja-Tallinna üldplaneeringuga muuta reisisadama rajamiseks sadamaala otstarvet (Raun, Semjonova ja Sepp, 2020).

Nii nagu ka kaubasadama puhul, tuleb kruisisadama rajamisel läbi mõelda konkurents teiste sadamatega. Peamiseks konkurendiks kruisisadama rajamisel saab kindlasti olema Tallinna Vanasadam. Lisaks olemasolevatele kruisikaidele, nagu nähtub Vanasadama arendusplaanist 2030, on plaanis tulevikus Vanasadamasse Linnahalli poole jäävale alale ehitada veel kolm kruisikaid (Zaha Hadid Architects. 2019). Varasemalt on Tallinna üldplaneeringus lisaks mainitud võimalust arendada reisisadam ka Miinisadamasse, kuid

plaan oli see siiski tulevikus kasutusele võtta vaid väikelaevade reisisadamana (Üldplaneering nr YP000150, 2001).

Tutvudes erinevate Bekkeri sadamate arenduseskiisidega, ei nähtu eskiisidelt ka kruiisidamade rajamiseks vajalik infrastruktuur ja superstruktuur. Infrastruktuur ja superstruktuur ei ole vajalik vaid laevade ning turistide teenindamiseks. Merendusvaldkonda rahvusvahelise iseloomu tõttu on turvalisusregulatsioonid kompleksed ja mitmekesised (Billington, 1999). Ka Eesti sadamaseadus näeb ette turvarajatiste ehk sadamarajatise olemasolu sadamaalal. Sadamaseaduse kohaselt on sadamarajatis sadama maa-alal või akvatooriumil turvanõuete täitmiseks määratud laeva ja sadama vahelise koostöö ja liidese koht, mis hõlmab vajaduse korral ka sadama territooriumi, akvatooriumi ja sissesõiduteed (SadS § 2 lõige 9). Seega kruiisidamade rajamisel tuleb enne kindlasti läbi mõelda kogu kruiisidamade arendamisega seotud infrastruktuur ja superstruktuur ning planeerida selleks vajalik maa-ala.

Kokkuvõttes on kruiisidamade planeerimise ja arendamise juures Bekkeri sadamaalale mitmeid täiendavaid aspekte ja probleemkohti, mis vajavad terviklikku läbimõtet ja lahendamist. Arvestades neid asjaolusid, on soovitus kaasata sadama terviklikku arendamisse ka sadamaprojekterijad ning vajadusel tellida täiendavad tuulte- ja lainetusuringud.

3.3.3 Väikesadama arendus Meeruse sadamaalale

Käesolevas alapeatükis käsitletakse Meeruse sadamasse rajatava jahisadama arendamise ja planeerimisega seotud läbimõtet vajavad aspektid.

Väikesadama arendus võrreldes kaubasadama ja reisisadama arendamine on kindlasti vähemproblemaatilisem, sest kui jätta välja kinnisvaraarendused, mis linnakeskkonnas on tihti jahisadamade arendustega omavahel tihedalt seotud, siis väikesadama endaga ei kaasne suuremahulisi reisijate ega kaupade liiklusvooge. Samas tuleb ka väikesadama arendamine põhjalikult läbi mõelda kuna väikesadama kaide puhul on samuti tegu vesiehitusega, sadamaga kaasnevad väikelaevade navigatsiooniküsimused, sadamat

mõjutavad looduslikud tingimused, konkurents teiste väikesadamatega ning ka väikesadam vajab sadamaga seotud infrastruktuuri ja superstruktuuri olemasolu.

Väikesadama linnakeskkonnas arendamise peamiseks eeliseks võrreldes kaubasadama ja reisisadamaga ongi asjaolu, et sadama tegevusest endast ei teki täiendavat liikluskoormust, välja arvatud navigatsiooniperioodi alguses, kui toimub väikelaevade veeskamine ning navigatsiooniperioodi lõpus, kui toimub väikelaevade veest väljavõtmine talvehoiustamiseks.

Sellele vaatamata on vajalik väikesadamaga seotud maapealse infrastruktuuri ja superstruktuuri olemasolu. Tutvudes erinevate Meeruse sadamaala eskiisidega, jääb ka Meeruse jahisadama rajamise puhul õhku küsimus, kas sadama arendaja on läbi mõelnud kõik vajalikud väikesadama rajamisega seotud küsimused.

Esmane probleem, mis Meeruse detailplaneeringu nr DP042780 (Detailplaneering nr DP042780, 2020) AW2 Architects koostatud põhijooniselt (vt joonis 7) silma jäi, oli väikesadama slipi planeerimine väljaspoole jahisadama akvatooriumi alale, kuhu peaks rajatama kruisisadama kai nr 6. Slipi olemasolu väikesadamas pole ainuüksi vajalik treilerilt paadi vettelaskmiseks ja paadi veest väljatõmbamiseks, vaid slipi olemasolu on vajalik ka seoses väikelaevade talvehoiustamisega. Pirita jahisadamas tegutseva väikelaevade remondi, hoolduse ja talvehoiustamisega tegeleva ettevõtte SailInvest OÜ tegevjuhi Silver Nahkuri hinnangul võtavad nad 50% oma klientide paatidest sügisel välja ning lasevad kevadel vette slipi kaudu. Slipp annab juurde mugavust ja operatiivust sarnaselt lokaalse kraana olemasolule väikesadamas, mida kasutatakse samuti paati vettelaskmiseks ja kaldale tõstmiseks. Samas, nagu selgus alapeatükist 1.2, ei pea väikelaevade talvehoiustamine ise toimuma sadama juures (Nahkur ja Peärnberg, 2020).

Sealjuures tuleb kindlasti arvestada ka sellega, et slipi juurde oleks autodel ja vajadusel ka kraanal, kes paatide tõstega tegeleb, olemas ka vajalik juurdepääsutee. Slipi juurde kuulub üldjuhul ka parkla.

Väikesadama juurde tuleb samuti planeerida superstruktuur nagu näiteks sadamakontor, vajalikud hoiustamisruumid (näiteks reostustõrje vahendite jaoks) jne. Ka need on aspektid, mis tuleks väikesadama arendajal läbi mõelda ning planeerida selleks ka vajalik maa-ala ja ruumid.

Ühe probleemina võin veel käsitleda Meeruse jahisadama paiknemist kõrvuti tööstussadamatega. Meeruse jahisadamasse jõudmiseks mööda Kopli poolsaare idakallast tuleb mööduda Vene-Balti tööstussadamast ning samuti ka Bekkeri sadamast, kus hetkel tegutseb kaubasadam ning kuhu tulevikus planeeritakse reisisadama rajamist. Ühelt poolt on võimalik Kopli lahe keskele planeerida väikelaevade sõidutee, kuid samas on võimalik küsimus tõenäoliselt lahendada ka sarnaselt Vanasadamale, kus väikelaevadel tuleb Admiraliteedi basseinis asuvasse jahisadamasse sisenemiseks liikuda samal alal, kus liikleavad reisilaevad (Tallinna Sadam, 2020).

Vanasadamasse väikelaevaga sisenemiseks on nimelt välja töötatud ja avaldatud eraldi reeglistik ja protseduur, mille väikelaevad sadamasse sisenemiseks ja väljumiseks läbi peavad tegema. Loa küsimiseks ja oma aluse autoriseerimiseks reisilaevade akvatooriumi läbimiseks tuleb võtta ühendust 14. merekanalil Vanasadama Port Controliga ühendust sadamasse sisenemiseks ja kanalist väljumiseks ning väikelaevad võivad siseneda Vanasadama akvatooriumisse ja väljuda kanalist üksnes foori rohelise tule korral (Tallinna Sadam, 2020). Kuna töö autor proovis sadamasse sisenemise ka praktikas läbi (vaatlus 5), võib ta anda siinkohal hinnangu, et ka praktikas toimus sadamasse sisenemine ja sealt väljumine vastava korra alusel ilma igasuguste tõrgeteta. Siiski oleks soovitus juba varakult sadamasse sisenemise protseduuriga enne sadamakülastust tutvuda.

Viimaseks küsimuseks, mis tuleks just seoses Meeruse sadamasse jahisadama rajamisega läbi mõelda, on konkurents teiste väikesadamatega. Kopli lahes asub juba Kakumäe jahisadam ning olemasolevatelt kinnisvaraarenduste detailplaneeringute joonistelt või eskiisidelt nähtub, et plaanis on lisaks olemasolevatele väikesadamatele täiendavalt ehitada või laiendada Tallinnas veel mitmeid väikesadamaid (Merirahu jahisadam, Bekkeri sadam, Paljassaare jahisadam, Paljassaare tehissaare juures asuvad kaikohad, Patarei vangla kinnisvaraarenduse juures Lennusadama laiendus, Kalasadamas,

Linnahalliga seotud varasemate detailplaneeringute joonistel vana lagunenu muuli asemel, Zaha Hadid Architects visioonil Vanasadama reidi tee juurde jääval osal, Meriväljal). Seega tuleb arendajal läbi mõelda, kas 200-kohalise jahisadama jaoks jätkuks ka tegelikult kliente. Eesti Väikesadamate Arenduskeskuse juht Jaano Martin Ots antud küsimuses samas probleemi ei näe, kuna 200 kohaline sadam ei ole tema hinnangul väga suur sadam ning tõenäoliselt leiduvad neile kaikohtadele ka kliendid, kuna tegu on hea asukohaga ja areneva piirkonnaga, eriti kui sadama juurde on plaanis rajada ka kinnisvara. Kui üldse miski, siis võib tema hinnangul Meeruses pigem kitsaskohaks kujuneda, nagu mujalgi kesklinnas, kaldapoolne juurdepääs, liiklus ja parkimisküsimus (Ots, 2020).

Kokkuvõttes on väikesadama arendamise juures mitmeid aspekte, mida arendaja peab enne sadama rajamist läbi arutama. Sarnaselt kaubasadama ja reisisadama arendamisele, tuleks ka väikesadama arendamisse kaasata sadamaprojekterijad. Samas on väikesadama arendamise juures võrreldes kaubasadama ja reisisadama rajamisega probleeme vähem ning need on lihtsamini lahendatavad.

3.4 Ettepanekud ja soovitused

Alapeatüki eesmärk on lähtuvalt töös läbiviidud analüüsist anda autoripoolsed soovitused Bekkeri ja Meeruse sadamaalade arendamiseks.

Töö autorisoovitused Bekkeri ja Meeruse sadamate planeerimiseks ja arendamiseks on järgnevad:

5. Meeruse kaubasadama asemele ehitada väikesadam koos sadamalinnakuga (kattub arendaja visiooniga).
6. Bekkeri sadamas säilitada rannikuäärse maa-ala funktsioon sadamana, kuid reisisadama (kruisisadama) rajamisel teostada täiendavad vajalikud uuringud ja analüüsid.
7. Koostada terviknägemus Bekkeri ja Meeruse sadamaaladest selliselt, et eskiisil nähtuks ka sadamakaide lahendus, sadama infrastruktuur ning sadama superstruktuur. Planeerida selleks vajalik maa-ala ja ruumid.

8. Vajadusel viia Bekkeri ja Meeruse sadamaalade arendamisega seoses läbi täiendav liikuvusuuring.
9. Kaasata nii Bekkeri kui ka Meeruse sadama planeerimisse ja arendamisse sadamaprojekterijad ning vajadusel muud spetsialistid.
10. Täpsemalt kaardistada ja kaasata kõik Bekkeri ja Meeruse sadamatega seotud osapooled ja huvigrupid, selgitada välja erinevate osapoolte huvid ning nende huvidega võimalusel planeerimisprotsessid arvestada.

Üldine soovitus sadamaarendajale on teha võimalikult palju koostööd erinevate osapooltega ning eelkõige linnaplaneerijatega, et sadamate planeerimise protsess sujuks ilma tõrgeteta ning arendaja ehitustegevusega esimesel võimalusel alustada saaks. Vastav protsess vajab lisaks sadamate tervikvisiooni olemasolule ka head läbirääkimiste oskust ning arusaamist linna poolt esitatud nõuetest. Linnaplaneerijad võiksid aga omalt poolt arendajat sadamaplaneerimise keerulises protsessis võimalusel aidata ning protsessi kiirendamiseks anda arendajale konkreetseid soovitusi.

Kokkuvõte

Tallinn linn koos rannikualaga on aktiivses muutumises ning sealjuures on ka sadamad oma seniseid funktsioone muutmas ning endised kinnised tööstus- ja kaubasadamad on linnale avanemas.

Üheks heaks näiteks sellistest Tallinna sadamatest, mis on tulevikus oma funktsioone muutmas, on Põhja-Tallinnas asuvad Bekkeri ja Meeruse sadamad, kus sadamate omanik soovib tulevikus loobuda kaubasadamate opereerimisest ning keskenduda perspektiivsematele kinnisvara arendustele.

Probleem seisnes aga sealjuures selles, et arendaja visioonide pideva muutumise tõttu puudub selgus, mida arendaja täpsemalt sadamaaladega tervikuna ette plaanib võtta, millised on sadamate võimalikud arenguperspektiivid, nendega seotud probleemkohad ning milline oleks sealjuures mõistlik sadamaalade lahendus. See omakorda takistab nii linnal kui arendajal endal detailplaneeringu protsessiga edasiminekut.

Käesoleva magistritöö eesmärgiks oli välja selgitada sadamate arendamisega seotud osapooled ja huvigrupid, Bekkeri ja Meeruse sadamate võimalikud arenguperspektiivid lähtuvalt arendaja visioonist ja sadamaalade tervikvisioon olemasolevate sadamate arendamisel ning kaardistada eesootavate sadamaarenduste võimalikud kitsaskohad sadamate planeerimise aspektist, andes seejärel edasised soovitud vastavate sadamaalade arendamiseks. Kokku püstitati eesmärkide saavutamiseks kaheksa uurimisülesannet, mida analüüsiti käesoleva töö käigus.

Uurimustöö tulemusena saavutati töö eesmärk ning selgitati välja Bekkeri ja Meeruse sadamate võimalikud arenguperspektiivid. Töö autor jõudis analüüsi tulemusel järeldusele, et arendaja tervikvisioon on olemas üldisemal sadamate funktsionaalsuse tasandil – Meeruse kaubasadama alale on plaanis esimesel võimalusel pärast detailplaneeringu kinnitamist ehitada elamud ja äripinnad ning olemasolev kaubasadam asendada jahisadamaga ning Bekkeri kaubasadama asemele on 10 kuni 20 aasta perspektiivis rajada ühe võimalusena reisisadam. Sadama omanikul puudub aga detailsem

tervikvisioon sadamate taristu ja superstruktuuri osas. Peamisteks kitsaskohtadeks, mis piirab sadamate osas tervikvisiooni kujundamist, on selgusetus, milliseid laevu peaks hakkama Bekkeri sadama tulevikus teenindama, sadamaprojekterijate ebapiisav kaasamine uute võimalike kaide ehitusse, sadamatega seotud liikuvusküsimuste lahendamine ning sadama jaoks vajamineva maa-ala ebapiisav planeerimine.

Täpsemalt teostati töös järgmine analüüs ja jõuti järgmistele tulemustele:

- Käesoleva töö tulemusena on kaardistatud Tallinna rannikuala ja sadamatega seotud viimase kümne aasta jooksul toimunud, käimasolevad ja lähitulevikus aset leidvad peamised arengud ning sadamaalade funktsioonide muutumised.
- Kaardistatud on Bekkeri ja Meeruse sadamaalade arendustega seonduvad üldplaneeringud ja detailplaneeringud. Mõlema sadamaala osas on algatamisele esitatud, algatatud või kehtestatud mitmeid detailplaneeringuid. Bekkeri sadamaala osas on neist olulisem 2005. aastal kehtestatud detailplaneering nr DP004330 ja Meeruse sadamaala 2020. aasta septembris algatatud detailplaneering nr DP042780. Töö tulemusena selgus, et lisaks detailplaneeringule tuleb sadamakaide ehitamiseks täiendavalt veel taotleda veeluba ning vajadusel projekteerimistingimused, ehitusteatis või ehitusluba.
- Analüüsitud on erinevaid sadamate planeerimise ja arendamise teoreetilisi allikaid, mille pinnalt on koostatud Bekkeri ja Meeruse sadamate arendamise analüüs.
- Selgitatud on töös kasutatud uurimisstrateegiat ja meetodikat (meetodid). Lisaks tavapärasele allikatele annavad tööle enim lisandväärtust erinevate ekspertidega läbiviidud intervjuud ning sadamates koha peal toimunud vaatlused.
- Kaardistatud on sadamate arendamisega seotud huvigrupid ja osapooled. Selgus, et peamisteks osapoolteks on arendaja koos oma lepingupartneritega, kohaliku omavalitsuse üksus koos erinevate ametiasutustega, valitsusasutused, kelle valitsemisalas olevaid küsimusi detailplaneering käsitleb ning erinevad huvigrupid (isikud ja organisatsioonid, kelle õigusi või huve võiks planeering puudutada). Bekkeri ja Meeruse sadamate puhul on arendajaks AS Logman Invest, keda esindab Endel Siff, kohaliku omavalitsuse üksuseks on Tallinna linn, keda planeerimise protsessis esindab peamiselt Tallinna Linnaplaneerimise Amet ning olulisemate huvigruppidega võib eelkõige välja tuua kohalikud elanikud ja nende

esindusorganisatsioonid ning kõrvalasuvate kruntide omanikud ja arendajad ning piirkonnas tegutsevad erinevad ettevõtjad.

- Välja on selgitatud Bekkeri ja Meeruse sadamaalade erinevad võimalikud arenguperspektiivid lähtuvalt arendaja poolt linnale esitatud detailplaneeringutest, eskiisidest, arendajaga tehtud intervjuudest ning arendaja poolt ajakirjanduses välja öeldud seisukohtadest. Kokkuvõttes on erinevaid allikaid analüüsidest sadamate akvatooriumite osas kõige tõenäolisemaks arengustsenaariumiks Noblessneri laadse jahisadamaga elamukvartali väljaarendamine Meeruse sadamas ning lähtudes arendaja visioonist, täiendava kai ehitus Bekkeri sadamaalal, mis on võimeline teenindama nii reisilaevu (kruisilaevu) kui ka ro-ro laevu.
- Tegemist on siiski vaid lahendusega sadamate üldise funktsionaalsuse osas. Töö autor jõudis analüüsi tulemusel seisukohani, et arendajal puudub hetkel siiski detailseim tervikvisioon sadamate arendamise osas, sh täpsem plaan sadama maaalale rajatava sadama taristu ja superstruktuuri osas.
- Töö viimases osas on kaardistatud konkreetsemalt Bekkeri ja Meeruse sadamate arendamisega seotud võimalikud peamised probleemkohad ning sadamate planeerimisel ja arendamisel läbimõtlemist vajavad täiendavad aspektid. Töö autor jõudis tulemuseni, et peamiseks probleemiks nii kaubasadama kui ka reisisadama võimalike arenduste puhul on tiheasutusega linnaalal liikuvuse ja transpordiga seotud küsimused. Probleemkohaks nii kaubasadama, reisisadama kui väikesadamade puhul on asjaolu, et seni ei ole seni sadamate planeerimise piisavalt kaasatud sadamaprojekterijaid, mille tõttu on ebaselge ka Bekkeri sadamaalale kruisisadama rajamise sobivus. Kolmandaks peamiseks probleemiks on sadamate superstruktuuri ja taristu ebapiisav planeerimine.
- Võimaliku Meeruse jahisadama arenduse puhul on peamiseks positiivseks asjaoluks, et väikesadamade arendus, võrreldes kaubasadama ja reisisadama arendamisega, on lihtsam, sest kui jätta välja jahisadamaga seotud kinnisvaraarendused, siis väikesadamade endaga ei kaasne suuremahulisi reisijate ega kaupade liiklusvooge ning suuremaid liikuvusprobleeme. Väikesadam on lisaks oma põhifunktsioonidele tihtipeale ka kogukonna keskuseks ja kogukonna liitjaks. Samas vajab ka väikesadam infrastruktuuri ja superstruktuuri ning hetkel on need aspektid Meeruse jahisadama puhul veel põhjalikult läbi mõtlemata.

- Kruiisilaevu teenindava reisisadama puhul on peamiseks probleemiks nii liikuvusküsimused kui ka sadamaga seotud infrastruktuuri ja superstruktuuri ning selleks vajaliku maa-ala ja ruumide puudulik planeerimine. Samuti on hetkel probleemiks reisisadama ehitamiseks vajaliku täiendava sadamakai planeerimine ja ehitus. Positiivseks asjaoluks seoses reisisadamaga on praegu kohalikele elanikele probleeme tekitava kaubaautodega kaasneva müra ja vibratsiooni kadumine.
- Kaubasadama edasiarendusega säiliksid Bekkeri ja Meeruse kaubasadamatega seotud probleemid, milleks peamiseks on liikuvusküsimus ja kohalikele elanikele probleeme tekitav kaubaautodega kaasnev müra ja vibratsioon ning sellise tegevuse ebasobivus ja ohtlikus tiheasustusega elamurajoonis. Samas pakuvad tööstussadamad osana meremajandusest linnaelanikele töökohti.

Töö autori poolt soovitatud arengustsenaariumiks Meeruse sadama osas on ehitada praeguse kaubasadama asemele väikesadam koos sadamalinnakuga, mis kattub ka arendaja visiooniga ning Bekkeri sadama osas on soovitusel säilitada rannikuäärse maa-ala funktsioon sadamana, kuid enne reisisadama rajamist teostada eelnevalt täiendavad vajalikud uuringud ja analüüsid. Arvestades linna üldiseid suundumisi rannikuala avamisel ning sadama asukohta tiheasustusega elamurajoonis, on soovitatav pikemas perspektiivis kaubasadama tegevusest siiski loobuda.

Töö autori konkreetsemad soovitused Bekkeri ja Meeruse sadamate planeerimiseks ja arendamiseks olid järgnevad:

- Meeruse kaubasadama asemele ehitada väikesadam koos sadamalinnakuga (kattub arendaja visiooniga).
- Bekkeri sadamas säilitada rannikuäärse maa-ala funktsioon sadamana, kuid reisisadama (kruiisasadama) rajamisel teostada täiendavad vajalikud uuringud ja analüüsid.
- Koostada terviknägemus Bekkeri ja Meeruse sadamaaladest selliselt, et eskiisil nähtuks ka sadamakaide lahendus, sadama infrastruktuur ning sadama superstruktuur. Planeerida selleks vajalik maa-ala ja ruumid.
- Vajadusel viia Bekkeri ja Meeruse sadamaalade arendamisega seoses läbi täiendav liikuvusuuring.

- Kaasata nii Bekkeri kui ka Meeruse sadama planeerimisse ja arendamisse sadamaprojekterijad ning vajadusel muud spetsialistid.
- Täpsemalt kaardistada ja kaasata kõik Bekkeri ja Meeruse sadamatega seotud osapooled ja huvigrupid, selgitada välja erinevate osapoolte huvid ning nende huvidega võimalusel planeerimisprotsessid arvestada.

Kuna sadamate planeerimisprotsess on veel pooleli, omavad töös antud soovitused potentsiaalset edasist praktilist väärtust nii Tallinna linna kui ka sadamaomaniku jaoks.

Töös on suuresti tuginetud nii ekspertintervjuudele kui ka koha peal tehtud vaatlustele, kuna vastavad meetodid võimaldasid töö autoril end tegeliku olukorraga kurssi viia ning käimasolevate arendusprotsesside kohta saada kõige uuemat infot. Sadamate planeerimise ja arendamise teooria osas tugineti kirjalikele materjalidele ning lisaks ekspertidega läbiviidud intervjuudele.

Käesoleva töö edasiarendusena võib uurida teiste Tallinna sadamate täpsemaid arenguid ning nendega seotud probleemistikku või käsitleda sadamate funktsionaalsuse muutumist linnakeskkonnas keskendudes sadamate veeala asemel enam sadamate maa-alale.

Summary

TALLINN COASTAL AREA PLANNING AND CHANGES IN PORT FUNCTIONS. THE CASE STUDY OF BEKKER AND MEERUS PORT AREAS

The city of Tallinn, together with its coastal area, is in active change. Ports are also developing along with the city. Many of them are changing their existing functions or have already changed them. The former restricted access industrial and commercial ports will be opened to the city, along with small ports, seafront promenades, residential and commercial premises and leisure facilities.

However, the development of the port in the urban environment poses several challenges for port owners. In addition to ensuring the maximum profitability of the investment, the port owner must take into account the general trends of urban planning and, as a rule, go through a long and detailed planning procedure.

One good example of the development of ports in the urban environment and the changes in the functions of the port are the forthcoming developments in the port areas of Bekker and Meeruse. However, due to the constantly changing visions, it is not clear what the developer plans to do with the Bekker and Meeruse port areas as a whole. The possible development perspectives of the ports, related problem areas and what would be a reasonable solution for port areas remain unclear. This in turn hinders progress with the detailed planning process.

The aim of this master's thesis is to identify the parties and stakeholders involved in port development, possible development perspectives of Bekker and Meeruse ports based on the developer's visions and the developer's overall vision for developing existing ports, and to map possible bottlenecks in port planning.

As a result of this research, the aim of the work was achieved and the possible development perspectives of Bekker and Meeruse ports were identified. As a result of the analysis, the author concluded that the developer's overall vision exists at a more general

level of port functionality it is planned to build residential and commercial premises in the Meeruse cargo port area as soon as possible after the approval of the detailed plan and to replace the existing cargo port with a marina, while the Bekker cargo port shall have an additional quay which can serve passenger ships and ro-ro ships in coming years. However, the port owner does not have a more detailed overall vision of the port infrastructure and superstructure. The main bottlenecks that limit the development of a holistic vision for ports are the lack of clarity as to which ships should be served by the port of Bekker in the future, insufficient involvement of port designers so far, the solution of port-related mobility issues and the insufficient planning of the space required related to the port.

The development scenario suggested by the author for Meeruse port is to build a small port with a port city instead of the current cargo port, which also coincides with the developer's vision. For Bekker port it is recommended to maintain the coastal area function as a port, as additional studies and analyzes are suggested in order to establish a passenger port. Considering the general trends of opening the coastal areas and the location of the port in a densely populated residential area, it is recommended to abandon the activities of the cargo port in the long run.

It is recommended to involve port designers in the development of ports already at the stage of processing the detailed plan to develop the infrastructure of both a small port and a cruise port and to plan the necessary premises.

The work is largely based on both expert interviews and on-site observations, as the respective methods allowed the author to get acquainted with the real situation and get the latest information about the ongoing development processes. The theory of port planning and development was based on written materials and interviews with experts.

Keywords: detailed plans, urban planning, coastal planning, port-city relationship, ports, port development, port functionality, port planning, port design

Viidatud allikad

Aganitseva, J. (2019). Ettevõtte personalihalduse väljast tellimine ja *make or buy* analüüs OÜ Tallinna Bekkeri sadama näitel : diplomitöö. Tallinna Tehnikaülikool : Tallinn.

AIDAaura. *Cruisemapper.com*. (<https://www.cruisemapper.com/ships/AIDAaura-578>) (15.12.2020)

AIDAcara. *Cruisemapper.com*. (<https://www.cruisemapper.com/ships/AIDAcara-657>) (15.12.2020)

All, H., (2016). Auhinnatud väikesadamad on kogukonna liitjad. Rahandusministeeriumi Regionaalvaldkonna Infoleht, sügis 2016. (All, 2016)

Bekkeri sadam. *Sadamaregister*. <https://www.sadamaregister.ee/sadam/150> (15.12.2020)

Bekkeri sadama (Marati tn 4a, 7 ja 14) detailplaneeringu kehtestamine Põhja-Tallinnas. (2007). *Tallina Õigusaktide Register*. Tvk o 17.05.2007 nr 138.

Bekkeri sadama ajalugu. (<https://tallinnbekkerport.com/en/bekkeri-sadama-ajalugu>) (15.12.2020)

Bekkeri sadama akvatooriumi piiride kinnitamine. (1999). – *Riigi Teataja* I, 1999, 65, 648.

Bekkeri Sadama (Marati tn 4A, 7 JA 14) detailplaneering (DP004330) seletuskiri. *Tallinna Planeeringute Register*. (https://tpr.tallinn.ee/HeaderSearch?SearchString=DP004330&SearchFormId=DetailProceeding_CombinedSearch_Form&ShowGroupFilter=all) (15.12.2020)

Bekkeri sadamas päästetakse arhitektuuriväärtus. *Eesti päevaleht*, 12.03.2002 <https://epl.delfi.ee/eesti/b-bekkeri-sadamas-paastetakse-arhitektuurivaartusi-b?id=50917305> (15.12.2020)

Billington, C.J. (1999). Managing risk in ports. - *Managing Risk in Shipping: A Practical Guide*. London : Nautical Institute, 57 - 70

Creswell, J. W.(2009). Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches. 3rd ed. Los Angeles : Sage Publications, Inc.

Detailplaneering DP006680 (2009). Sirbi, Kopliranna, Vasara tänava ja mere vahelise ala detailplaneering. *Tallinna Planeeringute Register*. <https://tpr.tallinn.ee/DetailPlanning/Details/DP006680> (15.12.2020)

Detailplaneering DP039840 (2020). Ranna tee 1 kinnistu ja lähiala detailplaneering. *Tallinna Planeeringute Register*. <https://tpr.tallinn.ee/DetailPlanning/Details/DP039840> (15.12.2020)

Detailplaneering DP002040 (2016). Tallinna Kalasadama ümbruse detailplaneering. *Tallinna Planeeringute Register*. <https://tpr.tallinn.ee/DetailPlanning/Details/DP002040> (15.12.2020)

Detailplaneering DP004330 (2008). Bekkeri Sadama (Marati tn 4A, 7 JA 14) detailplaneering. *Tallinna Planeeringute Register*. <https://tpr.tallinn.ee/DetailPlanning/Details/DP004330> (15.12.2020)

Detailplaneering DP007810 (2008). Merirahu sadama detailplaneering. *Tallinna Planeeringute Register*. <https://tpr.tallinn.ee/DetailPlanning/Details/DP007810> (15.12.2020)

Detailplaneering DP011480 (2013). Regati pst 1 // 3 //5 kinnistu ja lähiala detailplaneering. *Tallinna Planeeringute Register*. <https://tpr.tallinn.ee/DetailPlanning/Details/DP011480> (15.12.2020)

Detailplaneering DP019130 (2013). Tööstuse tn 48 kinnistu ja lähiala detailplaneering. *Tallinna Planeeringute Register*. <https://tpr.tallinn.ee/DetailPlanning/Details/DP019130> (15.12.2020)

Detailplaneering DP023650 (2010). Logi tn 8,9 ja 10 kinnistute ning lähiala detailplaneering. *Tallinna Planeeringute Register.*
<https://tpr.tallinn.ee/DetailPlanning/Details/DP023650> (15.12.2020)

Detailplaneering DP028230. Marati tn 12, 12A, 14, 7, 4A, Kopliranna tn 49, 53B kinnistute detailplaneering. *Tallinna Planeeringute Register.*
<https://tpr.tallinn.ee/DetailPlanning/Details/DP028230> (15.12.2020)

Detailplaneering DP029910 (2020). Paljassaare Tee 18, 20, 24, 24a, 26a, 28, 28c, 28e, 30, 30a, 30b, 30c, 32, 32b, 32c, 32d kinnistute ja lähiala detailplaneering. *Tallinna Planeeringute Register.* <https://tpr.tallinn.ee/DetailPlanning/Details/DP029910>

Detailplaneering DP032210 (2018). Paljassaare tehisaare detailplaneering. *Tallinna Planeeringute Register.* <https://tpr.tallinn.ee/DetailPlanning/Details/DP032210> (15.12.2020)

Detailplaneering DP040550 (2020). Vanasadama lõunaosa detailplaneering. *Tallinna Planeeringute Register.* <https://tpr.tallinn.ee/DetailPlanning/Details/DP040550> (15.12.2020)

Detailplaneering DP040950 (2015). Marati tn 14 kinnistu osa ja lähiala detailplaneering. *Tallinna Planeeringute Register.*
<https://tpr.tallinn.ee/DetailPlanning/Details/DP040950> (15.12.2020)

Detailplaneering DP042780 (2020). Meeruse sadamaala detailplaneering. *Tallinna Planeeringute Register.* <https://tpr.tallinn.ee/DetailPlanning/Details/DP042780> (15.12.2020)

Detailplaneering DP043050 (2020). Paljassaare tee 6 kinnistu detailplaneering. *Tallinna Planeeringute Register.* <https://tpr.tallinn.ee/DetailPlanning/Details/DP043050> (15.12.2020)

Detailplaneering DP043170 (2018). Marati tn 5, 5a, 5b ja Ankru tn 8 kinnistute detailplaneering. *Tallinna Planeeringute Register.*
(<https://tpr.tallinn.ee/DetailPlanning/Details/DP043170>) (15.12.2020)

Detailplaneering DP043590 (2020). D-terminali ja lähiala detailplaneering. *Tallinna Planeeringute Register*. <https://tpr.tallinn.ee/DetailPlanning/Details/DP043590> (15.12.2020)

Detailplaneering DP043610 (2020). Admiraliteedi basseini ümbruse detailplaneering. *Tallinna Planeeringute Register*. <https://tpr.tallinn.ee/DetailPlanning/Details/DP043610> (15.12.2020)

Detailplaneering DP043650 (2020). A-reisiterminali ning kruisiterminali ala detailplaneering. *Tallinna Planeeringute Register*. <https://tpr.tallinn.ee/DetailPlanning/Details/DP043650> (15.12.2020)

Detailplaneering DP044930. Marati tn 7 kinnistu detailplaneering. *Tallinna Planeeringute Register*. <https://tpr.tallinn.ee/DetailPlanning/Details/DP044930> (15.12.2020)

Detailplaneering DP045020 (2020). Marati tn 12 ja 12a kinnistute detailplaneering. *Tallinna Planeeringute Register*. <https://tpr.tallinn.ee/DetailPlanning/Details/DP045020> (15.12.2020)

E-kinnisturaamat. Registrate ja infosüsteemide keskus. (<https://www.rik.ee/et/e-kinnistusraamat>) (15.12.2020)

Eesti Lootsiraamat (2003). Tallinn : Tallinna Raamatutrükikoda

Eesti mereala planeeringu planeeringulahenduse põhilahenduse seletuskiri (2020). *mereala.hendrikson.ee* (<http://mereala.hendrikson.ee/lahendus.html>) (15.12.2020)

Eidemiller, A. (2019). Erinevad sadamadoktriinid ja nende rakendamise võimalustest Eestis : diplomitöö. Tallinna Tehnikaülikool : Tallinn.

Euroopa Kalandusfondi 2007–2013 rakenduskava meetme 3.3 „Kalasadamate investeeringutoetus” raames toetuse andmise ja kasutamise tingimused ja kord. (2012).– *Riigi Teataja* I, 13.01.2012, 4.

Fontana, A., & Frey, J. H. (1994). Interviewing: The Art of Science. - *Handbook of qualitative research*. Thousand Oaks : Sage Publications, Inc., 361 – 376.

Galerii: Tallink viis suure kaubalaeva Tallinna kesklinnast Muugale (2017). Postimees, *Majandus24* <https://majandus24.postimees.ee/4266259/galerii-tallink-viis-suure-kaubalaeva-tallinna-kesklinnast-muugale> (15.12.2020)

Gnudenteich, U. (2020). Kopli laht saab uue merevärava. *Postimees*, 17.09.2020 <https://www.postimees.ee/7064261/kopli-laht-saab-uee-merevarava> (15.12.2020)

International Association of Ports and Harbors, (2001). IAPH guidelines for port planning and design. Tokyo : International Association of Ports and Harbors.

Ivanov, I (2020). Ehitustööd Kalarannas. *Põhja-Tallinna sõnumid*, veebruar 2020
Kalasadamate investeeringutoetus. (2018). – *Riigi Teataja I*, 06.03.2018, 5.
Kopli lahe laevatee. *Navigatsioonimärkide andmekogu*. <https://nma.vta.ee/laevatee/170> (15.12.2020)

Koppel, K. (2019). Tallinna Sadam müüb Paljassaare sadama kinnistud maha. ERR, 22.11.2019. <https://www.err.ee/1006041/tallinna-sadam-muub-paljassaare-sadama-kinnistud-maha> (15.12.2020)

Kravtšenko, M. (2017). Kalaranna tänava elukaar : magistritöö. Tallinn : Tallinna Tehnikaülikool.

Krjukov, A. (2020). Galerii: Patarei arhitektuurikonkursi võitis ideekavand "Taevakaar". ERR, 22.10.2020 <https://www.err.ee/1149715/galerii-patarei-arhitektuurikonkursi-voitis-ideekavand-taevakaar> (15.12.2020)

Kõrvits, M. (2020). Intervjuu Mihkel Kõrvitsaga (03.11.2020) (Kõrvits, 2020)

Kätlin, S. (2016). Bekkeri, Kunda, Pärnu ja Sillamäe sadamate sadamatasude võrdlus : diplomitöö. Tallinna Tehnikaülikooli eesti Mereakadeemia : Tallinn.

Laks, L. (2020). Hongkongi ärimees arendab Paljassaarde kõrghoonet. *Äripäev*, *Kinnisvarauudised.ee* 08.01.2020

<https://www.kinnisvarauudised.ee/uudised/2020/01/08/hongkongi-arimees-arendab-paljassarde-korghoonet> (15.12.2020)

Lepassalu, V. (2020). Linnahalli investorid: Me ehitame 300 mln euro eest uue uhke laeva – seekord kaldale. *Pealinn*, nr 670 02.03.2020.

Liiklusmärkide ja teemärgiste tähendused ning nõuded fooridele. (2011). – *Riigi Teataja* I, 03.03.2011, 6.

Ligteringen, H. (2012). Ports and terminals. Delft : Delft University of Technology.

Looveer, J. (2020). Intervjuu Jaak-Adam Loveeriga (04.11.2020)

Läänerand, K. (2020). Intrevjuu Kaupo Läänerannaga (18.11.2020)

Löfström, E. (2011). Tegevusuuringu käsiraamat. Tallinn : Archimedes

Maainfo. Maa-amet. (<https://xgis.maaamet.ee/xgis2/page/app/maainfo>) (15.12.2020)

Majak (kolhoos) (2018). Kalapeedia. (https://www.kalapeedia.ee/5310.html?fbclid=IwAR1LRcWJ9x4a2U0DHATaVAnkGmyYDI-dZaSuCkL6Rb_q7SGWDSyTmsitYqs) (15.12.2020) Malderez, A. (2003). Observation. - *ELT Journal*, 57(2), 179-181.

Meeruse sadam. *Sadamaregister*. <https://www.sadamaregister.ee/sadam/327> (15.12.2020)

Meeruse sadama akvatooriumi piiride kinnitamine. (1999). – *Riigi Teataja* I, 1999, 83, 758

Meeruse sadama laevatee. *Navigatsioonimärkide andmekogu*. <https://nma.vta.ee/laevatee/180> (15.12.2020)

Meeruse sadamaala detailplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine Põhja-Tallinnas. *Tallina Õigusaktide Register* Tvk o 17.09.2020 o nr 85.

Merevee Erikasutus. Keskkonnaministeerium. (<https://www.envir.ee/et/mere-kasutus>) (15.12.2020)

Männikus, R. (2020). Intervjuu Rain Männikusega (26.06.2020)

Nahkur, S., Peärnberg, K. (2020). Kirjalik intervjuu Silver Nahkuri ja Karl-Andres Peärnbergiga (21.11.2020).

Nerman, R (1995). Kopli miljöö, olustik, kultuurilugu 1918-1940. Tallinn : Tallinna Raamatutrükikoda

Nerman, R (2006). Jalutaja teejuht. Põhja-Tallinn. Tallinn: Solnessi Arhitektuurikirjastus

Nutimeri. Veeteede Amet. (gis.vta.ee) (15.12.2020)

Orviku, K (2018). Rannad ja rannikud : õpik kõrgkoolidele. Tallinn : Tallinna Ülikooli Kirjastus

Orviku, K. (2020). Kirjalik intervjuu Kaarel Orvikuga (26.11.2020)

Ots, J.M. (2020). Kirjalik intervjuu Janno Martin Otsaga (06.12.2020)

Planeeringute Kaart. Tallinna Planeeringute Register. (<https://tpr.tallinn.ee/MapOfPlannings/Linnaosa/10027>) (15.12.2020)

Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneering (tööversioon/menetluses) (2020). *Tallinn.ee* (<https://www.tallinn.ee/est/ehitus/Pohja-Tallinna-linnaosa-uldplaneering>) (15.12.2020)

Põhja-Tallinna liikuvusuuring 2014 (2014). Stratum OÜ. (https://www.tallinn.ee/est/ehitus/PTLN_liikuvusuuring.pdf) (15.12.2020)

Pärt, R. (2014). Sadama tagalaala arenguvõimalusi AS Tallinna Sadam näitel : bakalaureusetöö. Tallinna tehnikaülikool : Tallinn.

Püügiandmed. *Veterinaar- ja Toiduamet*. (<https://vet.agri.ee/et/kalandus-toiduturg/puugistatistika-lossimiskohad-ja-kala-esmakokkuostukohad/puugiandmed>) (15.12.2020)

Rattus, H. (2020). AS Tallinna Sadama lahenduse Tark Sadam kaardistamine ning tootepaketi arendamine vastavalt võimalikele sihtturgudele : magistritöö. Tallinna Tehnikaülikool : Tallinn.

Raun, A. (2020). Intrevjuu Anu Raunaga (06.11.2020)

Raun, A., Semjonova, A. ja Sepp, K. (2020). Intrevjuu Anu Rauna, Anna Semjonova ja Külli Sepaga. (15.06.2020)

Reisironigiga Koplisse? *Põhja-Tallinna Sõnumid*, jaanuar 2020.

Ro-pax laev. *Mereviki*. (<https://mereviki.vta.ee/mediawiki/index.php/Ro-pax-laev>)

Ro-ro-laev. *Mereviki*. (<https://mereviki.vta.ee/mediawiki/index.php/Ro-ro-laev>) (15.12.2020)

Rybalko, D. (2016). Paldiski Põhjasadama arengutendentsid ja -võimalused : diplomitöö. Tallinna Tehnikaülikooli Eesti Mereakadeemia : Tallinn.

Sadamaregister. Veeteede Amet. (<https://www.sadamaregister.ee/>) (15.12.2020)

Sadamaseadus. (2009). – *Riigi Teataja* I, 2009, 37.

Saksa kruisilaevad leidsid Tallinna reidil soodsa "parkimiskoha". Äripäev.-*Logistikauudised.ee*. (<https://www.logistikauudised.ee/uudised/2020/08/17/saksa-kruisilaevad-leidsid-tallinna-reidil-soodsa-parkimiskoha>) (15.12.2020)

Semjonova, A. (2020). Intrevjuu Anna Semjonovaga (05.11.2020)

Sepp, R. (2020). Kirjalik intervjuu Raino Sepaga (23.11.2020)

Siff, E. (2020). Intervju Endel Siffiga (14.12.2020)

Siff, E. (2019). Intervjuu Endel Siffiga (14.09.2019)

Simmo, T. (2020). Kirjalik intervjuu Talvi Simmoga (09.11.2020)

Stadler Flirt diiselrong. *ertas.eu.* (http://est-train.ertas.eu/dr/dmu.php?lng=est&fbclid=IwAR088-gMHDhoNHtQlaKoUuk8pMDf137PXI5iSzxAgjtN_q0Qa5_acSWHN2w) (15.12.2020)

Stroomi rannahoone arhitektuurikonkursi võitjaks valiti „Rannahoov“. *Tallinn.ee*, 22.06.2020 <https://www.tallinn.ee/est/Uudis-Stroomi-rannahoone-arhitektuurikonkursi-voitjaks-valiti-Rannahoov> (15.12.2020)

Tallink. Meie laevad. (<https://www.tallink.ee/laevad>) (15.12.2020)

Tallinn Annual Report 2011 (2011). (<https://www.tallinn.ee/Tallinn-Annual-Report-2011.pdf>) Tallinn Annual Report, 2011) (15.12.2020)

Tallinn arvudes (2020). *Tallinn.ee* (<https://www.tallinn.ee/est/Tallinn-arvudes>) (15.12.2020)

Tallinna Linnaplaneerimise Amet (2020). *Rahvusoper Estonia uue hoone võimalike asukohtade linnaehituslik analüüs.*

Tallinna Sadama uue kruisiterminali ehitab YIT. (<https://www.ts.ee/tallinna-sadama-ue-kruisiterminali-ehitab-yit>) (15.12.2020)

Taneja, P., Ligteringen, H., Walker, W.E. (2012). Flexibility in Port Planning and Design. - *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 12 (1), 66-87.

Tashakkori, A., Creswell, J. W. (2007). Editorial: the new era of mixed methods. - *Journal of Mixed Methods Research* 1 (1), 3-7.

Teras, I. (2020). Intervjuu Inna Terasega (03.11.2020)

Terve, M. (2020). Intervjuu Mati Tervega (09.11.2020)

Thoresen, C. (2003). *Port Designer's Handbook*. London: Thomas Telford.

Tooming, M. (2020). Siff plaanib Kopli poolsaarele ooperimaja ja kruisisadamat. *ERR*, 22.09.2020 <https://www.err.ee/1138041/siff-plaanib-kopli-poolsaarele-ooperimaja-ja-kruisisadamat> (15.12.2020)

Traallaevade poolt kasutatavate sadamate moderniseerimisvajaduse analüüs (2010). *Tartu Ülikooli Eesti Mereinstituut* (https://www.agri.ee/sites/default/files/public/juurkataloog/KALAMAJANDUS/EKF/Microsoft_Word_-_SADAMAD_ARUANNE_FINAL.pdf) (15.12.2020)

Trammi tellimine. *Tallinna Linnatranspordi Aktsiaselts*. (<https://www.tallinnlt.ee/teenused/bussi-trammi-ja-trolli-tellimine/trammi-tellimine/?fbclid=IwAR1Y7nIo0JZVICiKBSwdln1oTzXAcgsNjz-goOJhpwfeMfUCjodAvWViS5A>) (15.12.2020)

Tsinker, G. P. (2004). *Port Engineering - Planning, Construction, Maintenance, and Security*. John Wiley & Sons.

Tubakaseadus. (2005). – *Riigi Teataja* I, 2005, 29, 210.

Täna ühendatud kaldaelektri lahendus toob Vanasadamasse ja Tallinna linna puhtama õhu ja vähem müra. (<https://www.ts.ee/tana-uhendatud-kaldaelegtri-lahendus-toob-vanasadamasse-ja-tallinna-linna-puhtama-ohu-ja-vahem-mura>) (15.12.2020)

Vainu, T. (2020). Targa Sadama rakenduse mõju reisijate perspektiivist Tallinna Sadama D-terminali näitel : bakalaureusetöö. Tallinna Tehnikaülikool : Tallinn.

Valmis Tallinna piirkonna säästva linnaliikuvuse strateegia. *Maanteeamet*. (<https://www.mnt.ee/et/tee/valmis-tallinna-piirkonna-saastva-linnaliikuvuse-strateegia>) (15.12.2020)

Vanasadama arendusplaan 2030 (2019). Zana Hadid Architects. (<https://www.ts.ee/wp-content/uploads/2019/12/145.Masterplaan-2030-kokkuv%C3%B5tlik-raport.pdf>) (15.12.2020)

Vanasadama jahisadam. *Tallinna Sadam*. (<https://www.ts.ee/vanasadama-jahisadam>) (15.12.2020)

Vanasadama arendusplaanist 2030 (2019). *Tallinna Sadam*. (<https://www.ts.ee/wp-content/uploads/2019/12/145.Masterplaan-2030-kokkuv%C3%B5tlik-raport.pdf>) (15.12.2020)

Vane, E. (2015). Sadamaalade inimõõtmelisuus — vähendades sõidukite domineerivat mõju maastikuarhitektuurse kujundusprojektiga : bakalaaurusetöö. Tallinna Tehnikaülikooli Tallinna Kolledž : Tallinn.

Vedler, S.(2018). Tallinna linn tahab osta reisisadamat. *Eesti Ekspress*, 24.01.2018 <https://ekspress.delfi.ee/artikkel/80862227/tallinna-linn-tahab-osta-reisisadamat> (15.12.2020)

Veltson, E. (2020). Kirjalik intervjuu Erko Veltsoniga (19.11.2020)

Veskimets, A. (2017). Kakumäe jahisadama teedevõrgu, liikluskorralduse ja Vabaõhumuuseumi tee - Nooda tee ristmiku kavandamine : magistrیتöö. Tallinn : Tallinna Tehnikaülikool.

Väikemaa, K., (2020). Automaatse sildumissüsteemi kasutamise võimalused Muuga sadamas reisiparvlaevade sildumisel : lõputöö. Tallinn :Tallinna Tehnikaülikool.

Õunapuu, L. (2014). Kvalitatiivne ja kvantitatiivne uurimisviis sotsiaalteadustes. Tartu : Tartu Ülikool

Õunmaa, O. (2020). Uus kuum paik Põhja-Tallinn: rattateed upuvad rohelusse ja autoteed kolivad linnahalli juures maa alla. *Pealinn*, nr 672 16.03.2020.

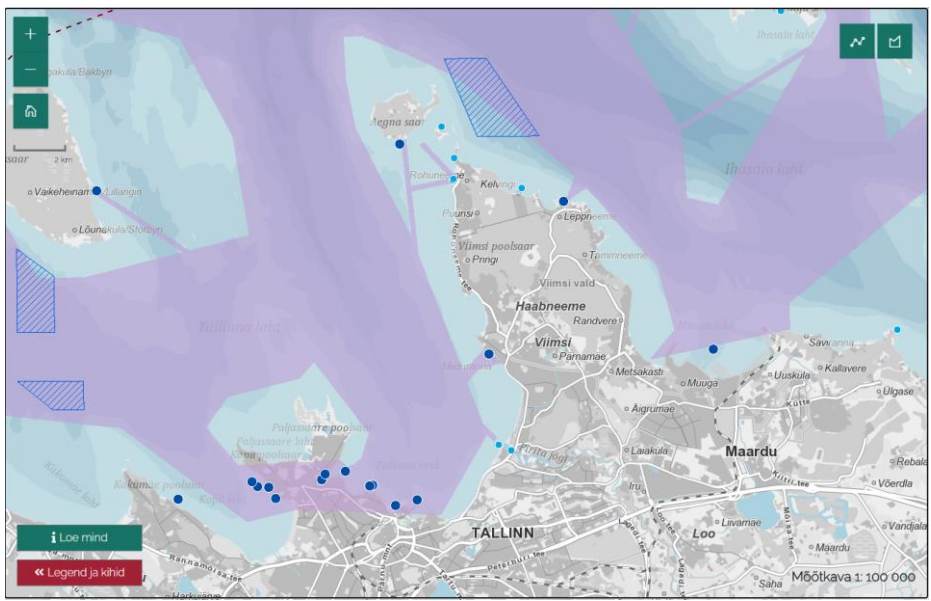
Üldplaneering YP000150 (2001). Tallinna üldplaneering. *Tallinna Planeeringute Register* <https://tpr.tallinn.ee/GeneralPlanning/Details/YP000150>

Lisa 1. Tallinna sadamate loend

Tallinna sadamad alfabeetilises järjekorras:

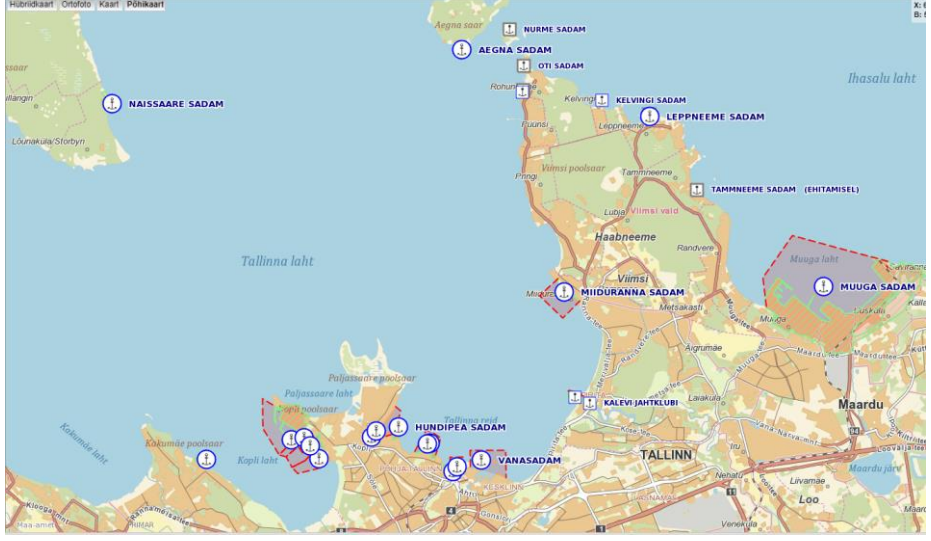
- 1) Aegna sadam
- 2) Bekkeri sadam
- 3) Hundipea sadam
- 4) Kakumäe sadam
- 5) Kalasadam (ehitamisel)
- 6) Kalevi jahtklubi
- 7) Lahesuu sadam
- 8) Lennusadam
- 9) Meeruse sadam
- 10) Noblessneri sadam
- 11) Paljassaare sadam
- 12) Patareisadam
- 13) Piirivalvesadam
- 14) Piritasadam
- 15) Vanasadam
- 16) Vene-Balti sadam

Sadamate asukohad Tallinnas vastavalt Rahandusministeeriumi poolt koordineeritud mereala planeeringu kaardile:



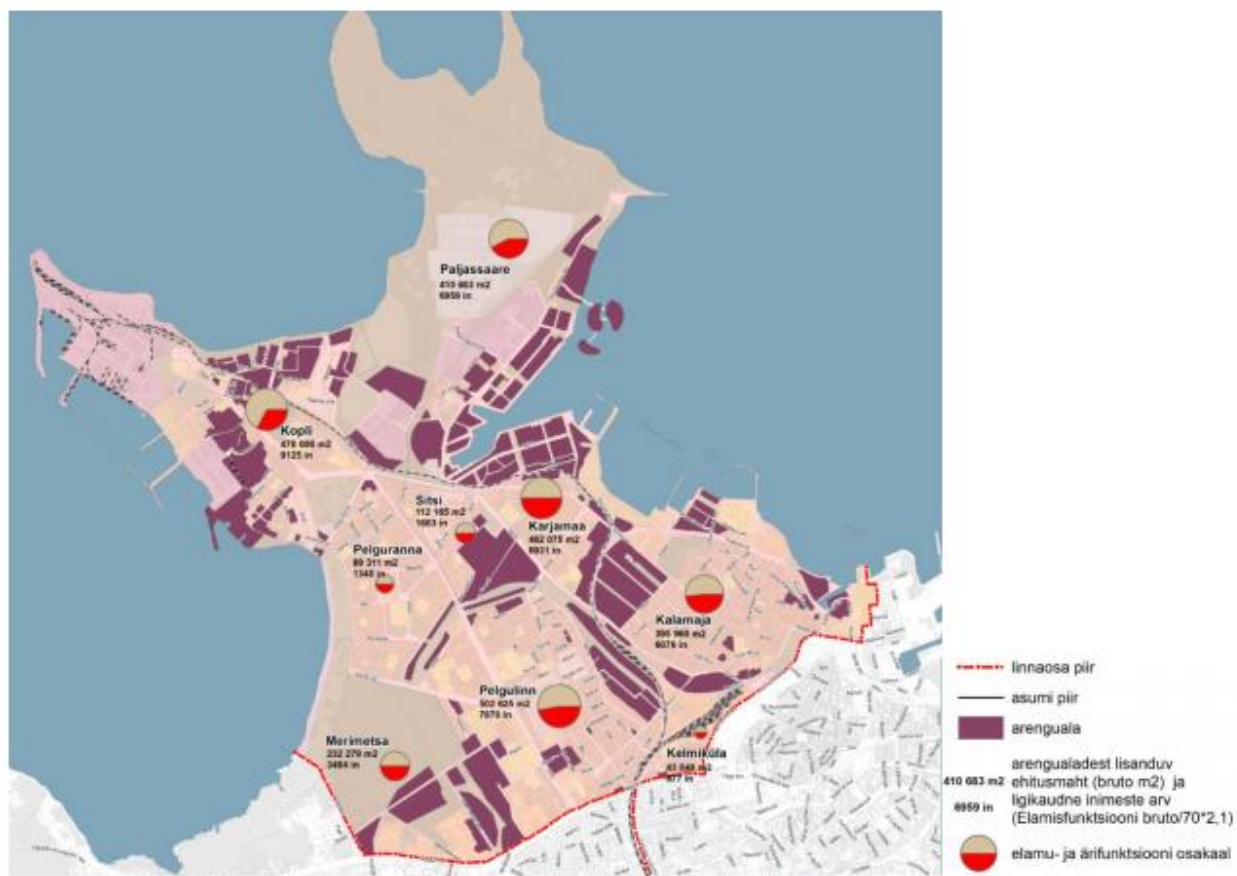
Joonis 1. Tallinna sadamade asukohad kaardil. Tumesinise täpiga on märgitud sadamad. Helesinise täpiga on märgitud väikesadamad.
 Allikas: (mereala.hendrikson.ee, 2020)

Sadamade asukohad Tallinnas vastavalt Veeteede Ameti peetavale sadamaregistrile:



Joonis 2. Tallinna sadamade asukohad kaardil. Tumesinise täpiga on märgitud sadamad
 Allikas: (Sadamaregister, 2020)

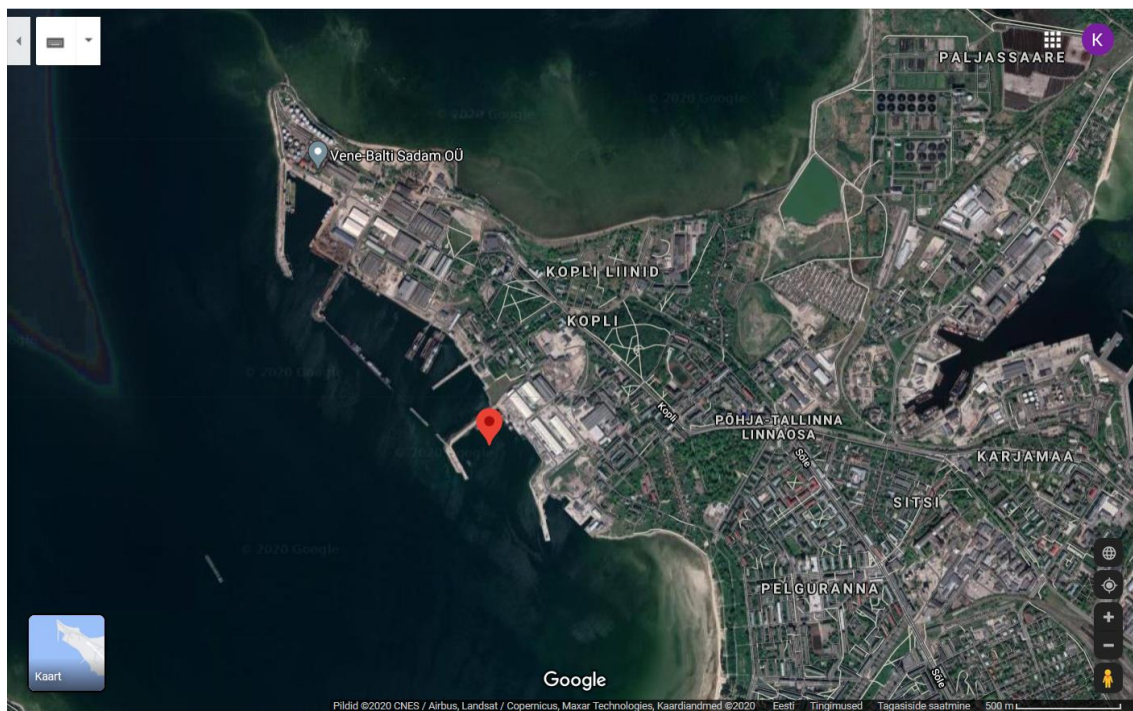
Lisa 2. Põhja-Tallinna linnaosa peamised arengualad ja lisanduv elanikkond



Joonis 3. Põhja-Tallinna linnaosa peamised arengualad ja lisanduv elanikkond 2020

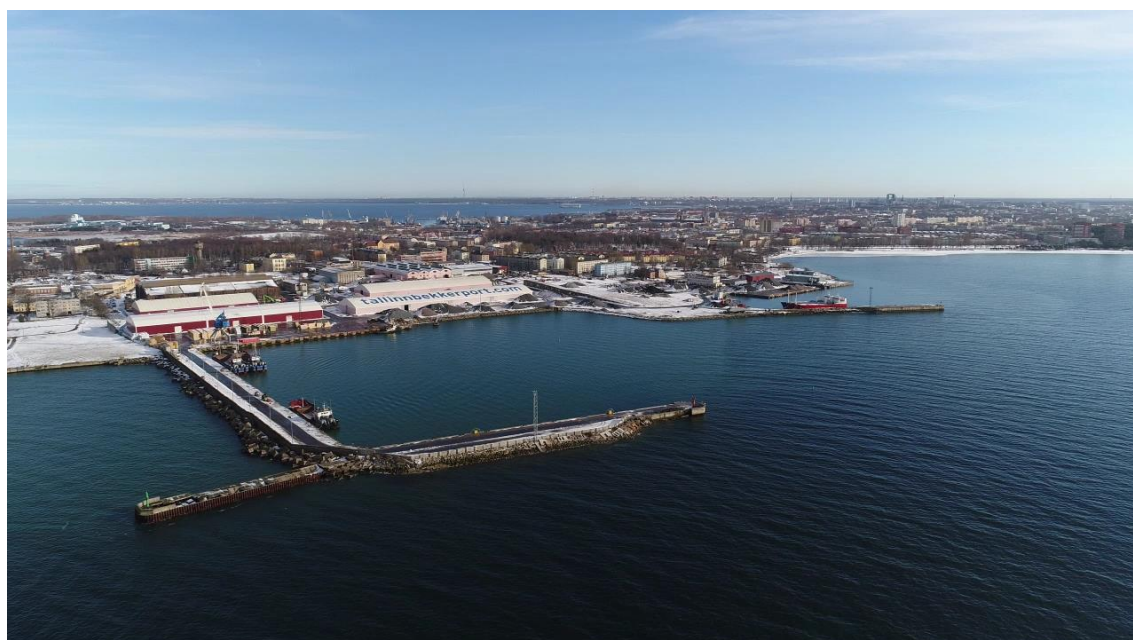
Allikas: (Tallinn.ee, 2020a)

Lisa 3. Bekkeri sadama asukoht Kopli poolsaarel



Joonis 4. Bekkeri sadama asukoht Kopli poolsaarel

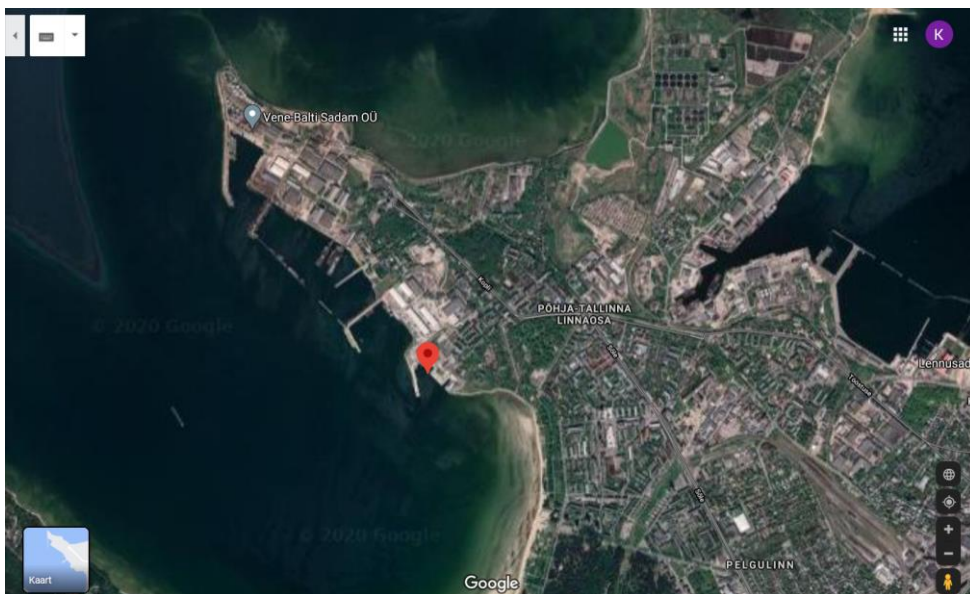
Allikas: (Google maps, 2020)



Joonis 5. Bekkeri sadam

Allikas: (Bekkeri Sadam, 2020)

Lisa 4. Meeruse sadama asukoht Kopli poolsaarel



Joonis 6. Meeruse sadama asukoht Kopli poolsaarel

Allikas: (Google maps, 2020)



Joonis 7. Meeruse sadam

Allikas: (Pealinn.ee, 2020)

Lisa 5. Kopli lõunasadam (1963-1989)



Joonis 8. Kopli lõunasadam. NSVL topograafiline kaart (1963-1989)

Allikas: (XGIS. Maa-amet, 2020)

Lisa 6. Bekkeri sadam (1923-1935)



Joonis 9. Bekkeri sadam. Eesti Vabariigi topograafiline kaart (1923-1935)

Allikas: (XGIS. Maa-amet, 2020)

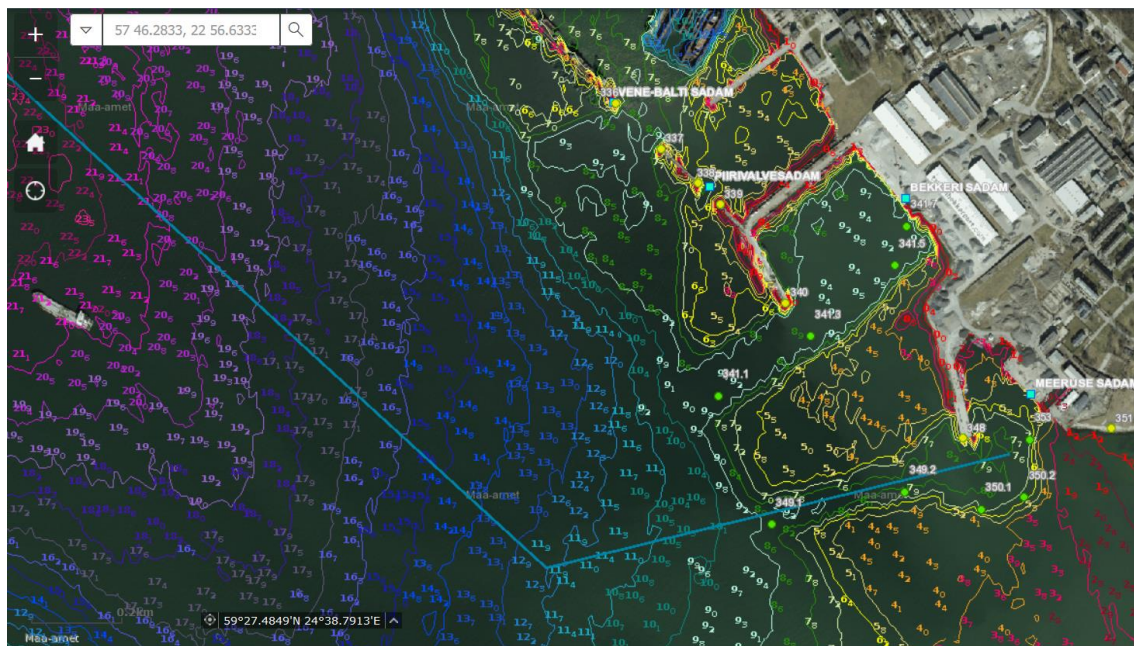
Lisa 7. Meeruse sadam (1984)



Joonis 11. Meeruse sadam. NSVL c63 dešifreeritud fotoplaan (1984)

Allikas: (XGIS. Maa-amet, 2020)

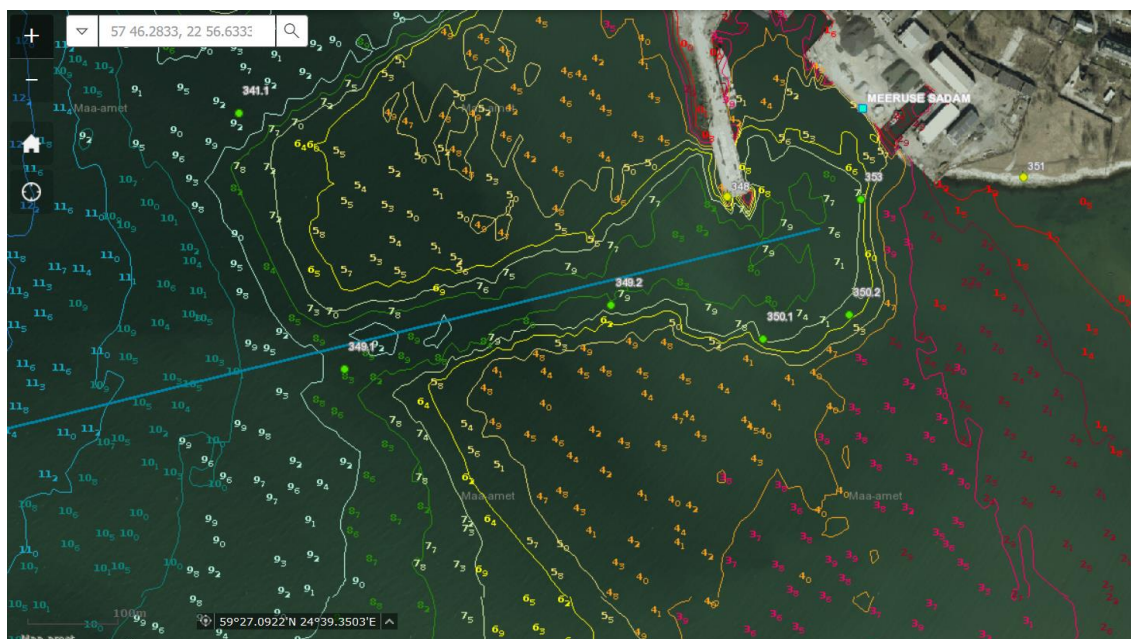
Lisa 9. Bekkeri sadama sissesõidutee sügavused



Joonis 13: Bekkeri sadama sissesõidutee sügavused

Allikas: (Veeteede Amet, 2020)

Lisa 10. Meeruse sadama sissesõidutee sügavused



Joonis 14. Meeruse sadama sissesõidutee sügavused

Allikas: (Veeteede Amet, 2020)

Lisa 11. Ekspertintervjuu 1 küsimused. Endel Siff

Intervjueeritav: Aktsiaselts Logman Invest juhatuse liige Endel Siff (Bekkeri ja Meeruse sadamate omanik/arendaja)

Aeg: 14.09.2019 kell 12.00-14.00

Koht: Meeruse sadam (Kopliiranna 49, Tallinn)

1. Millised on teie tulevikuplaanid Bekkeri ja Meeruse sadamate osas?
2. Kuidas iseloomustaksite neid sadamaid ning sadamate asukohti?
3. Millised probleemid võivad arendustega kaasneda või on seni juba planeerimise protsessid kaasnenud?

Lisa 12. Ekspertintervjuu 2 küsimused. Anu Raun, Anna Semjonova, Külli Sepp

Intervjueeritavad: Tallinna Linnaplaneerimise Ameti detailplaneeringute teenistuse Haabersti, Põhja-Tallinna osakonna juhataja Anu Raun ja Tallinna Linnaplaneerimise Ameti üldplaneeringute sektori linnaplaneerija Anna Semjonova ja Tallinna Linnaplaneerimise Ameti detailplaneeringute teenistuse Haabersti ja Põhja-Tallinna osakonna arhitekt ning endine keskkonnaspetsialist Külli Sepp.

Aeg: 15.06.2020 kell 10.00-17.00

Koht: Tallinna Linnaplaneerimise Amet, Vabaduse väljak 7, Tallinn

1. Millised on linnaplaneerimise Ameti jaoks aktuaalsed uurimisteemad seoses Bekkeri ja Meeruse sadamatega?
2. Mida arvate arendaja planeeritud Bekkeri ja Meeruse sadama arendustest?
3. Millised liikuvusuuringud on Põhja-Tallinna osas tehtud ja veel plaanis teha?
4. Millised liikuvusprobleemid ja muud murekohad on seotud Bekkeri ja Meeruse sadamaaladega?
5. Millised võiksid olla potentsiaalsed liikluslahendused?
6. Millised võiksid olla arendustega kaasnevad keskkonnaprobleemid?

Lisa 13. Ekspertintervjuu 3 küsimused. Rain Männikus

Intervjueeritav: Rain Männikus, Estkonsult sadamainsener ja Lainemudel OÜ asutaja

Aeg: 26.06.2020 kell 12.00-12.30.

Koht: Telefonintervjuu (materjalid ette saadetud e-maili teel)

1. Millised on Bekkeri ja Meeruse sadamates looduslikud tingimused, mida tuleb sadamate planeerimisel arvestada?
2. Mida tuleb olemasolevasse sadamasse uue kai ehitamisel arvestada? Kuna sadam on looduslike tingimuste poolest juba järele testitud, siis kas looduslike tingimuste osas (lainetus, tuuled, jääolud) tuleb üldse mingeid täiendavaid uuringuid läbi viia?
3. Estkonsult tegeles Bekkeri sadama kruisikai projekteerimisega. Kas eelnevalt projekteerimisele tehti ka vajalikud uuringud? Kas tegemist oli eelprojektiga või lõpliku projektiga, kus oli arvestatud terviklikult kõiki sadama projekteerimisega seotud olulisi tingimusi?

Lisa 14. Ekspertintervjuu 4 küsimused. Inna Teras

Intervjueeritav: Tallinna Transpordiameti liiklusosakonna planeeringute juhtivspetsialist

Inna Teras

Aeg: 03.11.2020 kell 13.00-13.15

Koht: Tallinna Linnaplaneerimise Amet, Vabaduse väljak 7, Tallinn

1. Mida arvate reisirongi ideest Põhja-Tallinna liiklusolukorra lahendamisel, mis algab Bekkeri ja Meeruse sadamaalalt, arvestades Põhja-Tallinna praegust liiklusolukorda ning uusarendustega kaasnevat täiendavat vajadust transpordilahenduste osas?
2. Millist transpordiliiki sellisel juhul eelistaksite Põhja-Tallinna liiklusolukorra lahendamiseks, kaalutud on ju ka trammi?
3. Mida arvate sellest, et rannikualale planeeritakse uusi kinnisvaraarendusi?
4. Kes katab teedehituse kulud, mis on vajalikud uusarenduste juures?
5. Mida arvate Meeruse ja Bekkeri arendustest?

Lisa 15. Ekspertintervjuu 5 küsimused. Mihkel Kõrvits

Intervjueeritav: Tallinna Linnaplaneerimise Ameti üldplaneeringute sektori linnaplaneerija

Aeg: 03.11.2020 kell 16.00-17.00

Koht: Tallinna Linnaplaneerimise Amet, Vabaduse väljak 7, Tallinn

1. Suuremalt osalt Tallinna rannikuala kinnisvaraarenduste detailplaneeringute joonistelt või eskiisidelt nähtub, et plaanis on ehitada või laiendada ka väikesadamaid (Merirahu jahisadam, Bekkeri, Meeruse, Paljassaare kinnisvaraarendused, Paljassaare tehisaar, Patarei vangla kinnisvaraarenduse juures, Kalasadamas, Linnahalli kõrval, Meriväljal. Olemas on juba Kakumäe, Noblessneri, Lennusadama, Vanasadama ja Pirita jahisadam). Kas Põhja-Tallinna üldplaneeringus on plaanis käsitleda ka väikesadama kohtade arvu ja vajadust?
2. Millised on viimased arengud Bekkeri ja Meeruse sadamate osas?
3. Mida arvad Kopli lahe sillast?
4. Kas linnaarhitektina peate mõistlikuks tööstus- ja kaubasadamate sadamate linnast välja kolimist (või asendamist kinnisvara arendustega) või tuleks linnas selliste piirkondade jaoks säilitada konkreetne piirkond-piirkonnad?

Lisa 16. Ekspertintervjuu 6 küsimused. Jaak-Adam Looveer

Intervjueeritav: Tallinna Linnaplaneerimise Ameti üldplaneeringute sektori linnaplaneerija Jaak-Adam Looveer

Aeg: 04.11.2020 kell 15.30-16.00

Koht: Tallinna Linnaplaneerimise Amet, Vabaduse väljak 7, Tallinn

1. Käesoleva aasta kevadel sõlmisid Tallinna linn, Infotar ja Tallink kokkuleppe moodustada Tallinna linnahalli arendamiseks ühissetevõtte ning ehitada sinna lisaks konverentsi- ja kontserdikeskusele ka Tallinkile kuuluv Tallinki Soome liine teenindav reisisadam. Mis on vastava ühissetevõtte loomise hetkeseis (kas see on loodud) ning kas planeeritud arendustega plaanitakse edasi minna, milline on hetkeseis?
2. Mis on viimane seis Tallinki reisisadama arendamise osas? Arvestades Tallinki kontserni majanduslikku seisuga ning epideemiaga tekkinud majanduslikku kahju, kas Tallink plaanib endiselt ühissetevõttesse panustada ja oma reisisadama rajada? (Kas oskad ehk soovitada selles küsimuses ka Tallinki kontakti?)
3. Tallinna linnahalliga seonduvad 2017. aastal kehtestatud Tallinna linnahalli ja lähiala detailplaneering (Detailplaneering nr: DP041900 üldplaneeringut muutev) ning 2010. aastal kehtestatud LOGI TN 8, 9 JA 10 kinnistuste ning lähiala detailplaneering (Detailplaneering nr: DP023650 üldplaneeringut muutev, 2017. aastal osaliselt kehtetuks muutunud). Mõlema DP jooniselt nähtub väikesadama arendus Linnahallist ida poole vana lagunenenud muuli asemele. Kas väikesadama ehitusest siiski loobutakse?
4. Kas Tallinna linn kaalub ooperiteatri asukohana veel linnahalli või on sellest mõttest nüüdseks loobunud? Miks või miks mitte?
5. Millised on linna jaoks veel potentsiaalseid asukohad, kuhu ooperiteater rajada (linna maal või huvitatud arendaja eramaal)?
6. Kes on linnahalli kõrvale jääva maa omanik (Logi tn 8 ja Logi tn 10) ning mis on vastavate kruntide omaniku edasised plaanid antud kruntide osas? Kas arendaja soov on sinna endiselt väikesadam rajada? Miks 2010. aasta DP-d nende kruntide osas pole seni ellu viidud (DP023650)?

Lisa 17. Ekspertintervjuu 7 küsimused. Anu Raun

Intervjueeritav: Tallinna Linnaplaneerimise Ameti detailplaneeringute teenistuse Haabersti ja Põhja-Tallinna osakonna juhataja Anu Raun.

Aeg: 06.11.2020 kell 14.30-15.30

Koht: Tallinna Linnaplaneerimise Amet, Vabaduse väljak 7, Tallinn

Küsimused Meeruse sadamaala kohta kohta:

1. Millised on viimased arengud Meeruse sadamaalaga seotud detailplaneeringu (DP042780, Ankru tn 14, Kopliranna tn 33, Kopliranna tn 49, Kopliranna tn 53b) menetlemisel?
2. Mis on edasised sammud arendaja ja LPA poolt ning kaua võiks aega võtta Meeruse DP menetlemise järgmine etapp?
3. Meeruse algatatud DP punkt 11: *Algatada Meeruse sadamaala detailplaneeringu keskkonnamõju strateegiline hindamine*. Mida kujutab endast KSA ehk keskkonnamõju strateegiline hindamine ja milline on selle ajaline raam? Kas Bekkeri sadama osas võib arendaja samuti saada sarnaseid kohustusi keskkonnamõjude hindamisel?
4. Millised on või saavad olema peamised probleemkohad Meeruse detailplaneeringu kehtestamisel ning milliseid samme peaks arendaja veel võtma, et Meeruse detailplaneering kinnitataks?
5. Detailplaneeringute menetlemise ja tingimuste seadmise kohta. Kas need tulenevad vaid algatamise otsusest või milliseid tingimusi on plaanis arendajale veel seoses detailplaneeringuga edasises menetluses kehtestada?
6. Hinnanguliselt millal võiks Meeruse detailplaneering saada lõplikult kinnitatud? Kaua keskmiselt menetlus alates algatamisest kuni kinnitamiseni aega võtab?
7. Kas on teada arendaja plaanid, millal soovib arendaja vastava ala ehitusega alustada ning millal peaks vastav arendus valmima?
8. Milline on Põhja-Tallinna Valitsuse roll antud detailplaneeringu menetlemise juures? Vastus: ende juures avalik väljapanek. Ka avalikud arutelud nende juures. Ka KSA aruande eelnõu avalikustamine – KOV keskuses.

9. Detailplaneeringu koostamisse kaasata isikud, kelle õigusi või huve võib planeeringulahendus puudutada. Kuidas antud juhul selline kaasamine on plaanis läbi viia? Kas kaasamine on vaid arendaja kohustus?
10. Meeruse DP algatamise üheks tingimuseks oli, et sadamaalal asuv muinsuskaitsealane slipp peab jääma mere poolt vaadeldavaks (*Meeruse algatud DP: 5.10 arvestada slipi ajaloolise funktsiooniga. Mitte kavandada slipi ette (mere poole) hoonestust. Lahendada slipi pikendus näiteks maastikuarhitektuurse kujundusega*). Kas see tähendab, et TLPA on tegelikult juba välistanud ooperiteatri asukoha Bekkeri sadamas?
11. Meeruse algatud DP joonis ei ühti kõrvalasuva kehtestatud Bekkeri DP-ga ega menetluses oleva Bekkeri DP-ga (kruisikai 6 asukoha osas). Kas enne Meeruse DP kehtestamist tuleb see kooskõlla viia Bekkeri DP-dega või muudab uus Meeruse DP olemasolevat Bekkeri DP-d?
12. Meerust ja hiljem ka Bekkeri peaks läbima hakkama Tallinna rannapromenaad. Kirjas on, et rannapromenaadile pole kavandatud autoliiklust. Samas on vajalik teatav autoliiklus slippide juures seoses väikelaevade veeskamise ning kevadel ja sügisel seoses väikelaevade vette või veest väljatõstmisega (kraana). Kas sellega on arvestatud? Kus on arendajal plaanis hakata talvel väikelaevu hoidma, kas selleks on maa-ala või vajalikud siseruumid planeeritud?
13. Millised on hetkeseis ja viimased arengud Meeruse sadamast ranna poole jääva ala osas 2009. aastal kehtestatud detailplaneering nr DP006680 osas? Mida arendaja selle detailplaneeringu osas plaanib edasi teha, kui üldse või on tõenäoline, et detailplaneeringu lõpetatakse/tunnistatakse kehtetuks?

Küsimused Bekkeri sadamaala kohta:

14. Millised on peamised Bekkeri reisisadama detailplaneeringutega seotud probleemid ja takistused?
15. Mis on arendaja viimased plaanid Bekkeri sadama mereäärse krundi ja sellega seotud DP-de osas? Millised on arendaja edasised plaanid kruisikai nr 6 ehituse osas?
16. Milliseid samme peaks arendaja veel võtma, et Bekkeri uus detailplaneering kinnitataks? Millised tingimused on plaanis arendajale seada uue Bekkeri DP algatamise otsusega (DP040950)?

17. Milline on teie hinnang, kas Bekkeri võiks olla sobiv kruiisasadama rajamiseks ning millistel tingimustel?
18. Milline võiks teie nägemuse kohaselt olla Bekkeri ja Meeruse sadamaalade võimalik terviklahendus ja nende sadamaalade tulevik?

Lisa 18. Ekspertintervjuu 8 küsimused. Anna Semjonova

Intervjueeritav: Tallinna Linnaplaneerimise Ameti üldplaneeringute sektori linnaplaneerija Anna Semjonova

Aeg: 05.11.2020 kell 16.00-17.00

Koht: Tallinna Linnaplaneerimise Amet, Vabaduse väljak 7, Tallinn

Üldised küsimused Põhja-Tallinna uue üldplaneeringu ja Tallinna rannikuala arendamise ning planeerimise osas:

1. Millises hetkeseisus on Põhja-Tallinna uue üldplaneeringu koostamine ja millal võiks Põhja-Tallinna uus üldplaneering hinnanguliselt lõplikult valmida?
2. Millised saavad uues üldplaneeringus olema Kopli poolsaare ning sh Kopli poolsaare sadamate ja rannikuala arengu peamised põhimõtted ja suundumused?
3. Milliseid uusi transpordilahendusi kaalutakse hetkeseisuga Tallinna Linnaplaneerimise Ametis Kopli poolsaare liikuvusküsimuste lahendamiseks? Milline on kõige tõenäolisem uus või uued ühistranspordilahendused? Kas selliste lahendustega nõustub ka Tallinna Transpordiamet?
4. Kas Kopli raudtee rekonstrueerimisel ja sinna reisirongi liikluse planeerimisel on siiski ka trammide liinivõrku plaanis Põhja-Tallinnas pikendada? Kas reisirongi lahenduse korral on plaanis ka uusi bussiliine või katab reisirong kogu Kopli poolsaare ühistranspordi täiendava vajaduse?
5. Kust leitakse reisirongi raudtee rekonstrueerimiseks vajalik rahastus? Kas arendajatel saab samuti olemas kohustus transpordilahendusse panustada?
6. Kas pead võimalikuks Bekkeri ala läbiva trammitee rajamist (mööda Kopliranna tänavat)? Miks või miks mitte? Mis oleks trammi eelis reisirongi ees Kopli poolsaare liikuvusküsimuse lahendamisel?
7. Kas uute transpordilahenduste kinnitamine eeldab Põhja-Tallinna üldplaneeringu kinnitamist?
8. Kuidas jaguneb liikuvusküsimuste lahendamise kohustus, sh rahaline kohustus, arendaja, Tallinna Linnaplaneerimise Ameti ja teiste Tallinna linna asutuste vahel? Kas Bekkeri ja Meeruse sadamaala arendaja on samuti kohustatud panustama Kopli poolsaare ühistranspordilahendustesse?

9. Kuidas kommenteerite Bekkeri ja Meeruse sadama arendaja poolt väljatoodud Kopli lahe silla ideed?
10. Tallinna 2001. a üldplaneeringus on käsitletud sadamaid kui „Eesti üht suurimat rahvusliku tulu allikat“. Samal ajal on vahepeal Noblessneri (Peetri) sadamast tööstus (laevaehitus, laevaremont) nüüdseks kadunud. Paljassaare sadam on kinnisvaraarendajate poolt ära ostetud ja menetluses on mitmed detailplaneeringud, mis näevad sinna ette elamu- ja ärikvartalite rajamist - seega ka Paljassaare sadamast kaoks (vähemalt suures osas) tööstus. So lõppkokkuvõttes kaob Tallinnast järk-järgult sadamatööstus koos tööstusettevõtetega, mis loovad töökohti (Tallinna kehtiv üldplaneering: tookohad on vajalikud Kopli poolsaare tasakaalustatud arenguks) ja riigile lisandväärtust maksude näol. Mida arvad linnaarhitektina sellest, et tööstussadamad linnast kaovad? Kas linnas tuleks tööstussadamate jaoks säilitada konkreetne piirkond-piirkonnad ning kui jah, siis kuhu?
11. Meeruse kaubasadamasse planeeritakse elamu- ja ärikvartali rajamist ning tulevikus võib ka Bekkerist kaduda kaubasadama funktsioon. Kas kaubasadamad peaks üldse asuma teie hinnangul linnas sees? Miks või miks mitte?
12. Kuidas suhestuvad uus Põhja-Tallinna üldplaneering ja Tallinna 2001 aastal kehtestatud üldplaneering? Näiteks Tallinna kehtiva üldplaneeringu osaks olev sadamate tsoneerimise skeem.
13. Vastavalt planeerimisseaduse (PlanS) § 75 lg 1 lahendatakse üldplaneeringutega sh järgmised küsimused:
- *sadamate ning väikesadamate üldise asukoha ja nendest tekkivate kitsenduste määramine;*
 - *avalikus veekogus (sh Eesti sisemeri ja territoriaalmeri) kaldaga püsivalt ühendatud või kaldaga funktsionaalselt seotud ehitise üldiste ehituslike tingimuste ja asukoha määramine.*
- Suuremalt osalt Tallinna rannikuala kinnisvaraarenduste detailplaneeringute joonistelt või eskiisidelt nähtub, et plaanis on ehitada või laiendada ka väikesadamaid (Merirahu jahisadam, Bekkeri, Meeruse, Paljassaare kinnisvaraarendused, Paljassaare tehissaar, Patarei vangla kinnisvaraarenduse juures, Kalasadamas, Linnahalliga seotud varasemate detailplaneeringute

joonistel, Zaha Hadid Architects visioonil Vanasadama reidi tee juurde jääval osal, Meriväljal). Olemas on juba Kakumäe, Noblessneri, Lennusadama, Vanasadama ja Pirita jahisadam). Kas ja mil määral on Põhja-Tallinna üldplaneeringus plaanis käsitleda ka väikesadamate asukohti, sadamakohtade arvu ja tegelikku vajadust sadamakohtade osas?

14. Kas Põhja-Tallinna üldplaneeringul on seos ja milline Rahandusministeeriumi merealade planeeringuga? <https://www.rahandusministeerium.ee/et/planeeringud>
<http://mereal.hendrikson.ee/>
15. Tallinna kehtivas üldplaneeringus (2001) on kirjutatud nii *“Kaitseministeeriumi ja Siseministeeriumi riigikaitseks sadamad on otstarbekas koondada ühtsiooni Kopli poolsaare lõunakaldal praeguse Bekkeri sadama ja osaliselt Vene-Balti sadama alal. See võimaldab tulevikus võtta Miinisadama kasutusele väikelaevade reisisadamana. Piirivalve huvid Kopli ja Paljassaare poolsaarte territooriumidel kuuluvad täiendavale läbivaatamisele Eesti Piirivalve rannikukordonite asukohtade planeeringu ettepanekute alusel ning arvestamisele linnaosade ja üksikute piirkondade detailplaneeringute koostamisel.”* Mida arvate sellest ettepanekust Miinisadama osas? Milline võiks olla praeguse Miinisadama ala tulevik näiteks 20 aasta pärast?
16. Milline võiks olla Hundipea sadamaala 20 aasta pärast? Kas on näha, et ka Hundipea sadam võiks muutuda kunagi avatud rannikualaks?

Bekkeri ja Meeruse sadamaalad:

17. Kuidas ja millistes aspektides mõjutab Põhja-Tallinna uus üldplaneering Bekkeri ja Meeruse sadamaalade planeeritud arendusi?
18. Milliseid suuremaid probleeme näete nende arenduste juures?
19. Milline võiks teie arvates välja näha Bekkeri ja Meeruse sadamaala 15 aasta pärast? Milline võiks teie hinnangul olla Bekkeri ja Meeruse sadamaalade võimalik terviklahendus?

Lisa 19. Ekspertintervjuu 9 küsimused. Mati Terve

Intervjueeritav: Kaptenleitnant Mati Terve Mereväe laevastiku ülema ülesannetes

Aeg: 09.11.2020 kell 15.00-16.30

Koht: Miinisadam, Tööstuse 54a, Tallinn

1. 23.02.2016 kehtestati Tööstuse tn 54a osas detailplaneering „ehitusõiguse määramiseks kuni kahekümne kuni 5 maapealse ja 1 maa-aluse korrusega sisekaitsevõi kaitseväe hoone ehitamiseks ja säilitamiseks või rekonstrueerimiseks. Lisaks on detailplaneeringu ülesanne üldiste maakasutustingimuste määramine ja heakorrastuse, haljastuse, juurdepääsude, parkimise ning tehnovõrkudega varustamise põhimõtteline lahendamise.“ Milline on vastavate arenduste hetkeseis, mille taga need hetkel seisavad ning millal on plaanis vastavad arendused ellu viia?
2. Kas on arutatud Mereväe asukoha muutmist ning millised on olnud nende arutelude tulemused?
3. Millised oleksid teie hinnangul veel võimalikud Mereväebaasi ja Mereväe laevastiku (edaspidi Merevägi) sadama asukohad Eestis?
4. Mis põhjustel asub Merevägi hetkel just pealinnas oma praeguses asukohas?
5. Kuidas on suundumused teistes riikides – kuidas on strateegiliselt merevägi riigis paigutatud?
6. Mida tooks kaasa Mereväe kolimine linnast välja? Kas see oleks teie hinnangul strateegiliselt mõistlik valik?
7. Kas näete, et tulevikus võiks Miinisadama funktsioon täielikult muutuda ning see muutub avatud rannikualaks?

Lisa 20. Ekspertintervjuu 10 küsimused. Talvi Simmo

Intervjueeritav: Veeteede Ameti laevastiku osakonna juhataja Talvi Simmo

Aeg: vastused saabusid 09.11.2020 kell 10:33

Koht: kirjalik intervjuu.

1. Millal võiks PPA oma laevastikuga Hundipea sadamasse kolida ning millised on selles osas viimased arengud?
2. Milliseid eeltöid see eeldab ning milline eeltöö on juba selleks tehtud?
3. Kas plaanis on algatada täiendavate hoonete ja infrastruktuuri arendamiseks detailplaneering ning milliseid katastriüksuseid see kataks?
4. Mis saab tõenäoliselt Süsta sadamast ja seal asuvatest hoonetest, kui Piirivalve laevastiku kodusadamaks Tallinnas hakkab olema Hundipea sadam?
5. Mis põhjustel asub suur osa Veeteede Ameti laevastikust hetkel just pealinnas oma praeguses asukohas?
6. Millised võimalikud asukohad Eestis võiksid samuti sobida Veeteede Ameti laevastiku (ja Piirivalve laevastiku) asukohaks?
7. Mitmed Tallinna tööstus- ja kaubasadamad on juba muutnud või tulevikus muutmas oma funktsiooni ning plaanis on kinnisvaraarendused, mille läbi muutub rannikuala linnaelanikele avatuks (Noblessneri, Paljassaare, Bekkeri ja Meeruse). Kas näete, et kaugemas tulevikus võiks ka Hundipea sadama funktsioon täielikult muutuda ning see võiks muutuda avatud rannikualaks?
8. Kohtusin Mereväe laevastiku juhiga ning seal on arutelud Miinisadama asukoha muutmise osas täiesti olemas - nii parema strateegilise asukoha tõttu (praegust asukohta ei pea nad strateegiliselt parimaks) kui ka linnast tuleva surve tõttu rannik avada (naaberalal Noblessneris on arengud juba toimunud, järgmised arengud saavad toimuma Paljassaare ja Lahesuu sadamates). Mida sellest arvate?
9. Paldiski idee laideti eile ka Mereväes maha (nagu ka Muuga). Mereväes nähti pigem hea asukohana Mereväe laevastikule Saaremaa süvasadamat. Mingi baas ja esindusfunktsioon jääks siiski ka Tallinnasse, aga see ei pea asuma nende sõnul Miinisadamas. Mida sellest arvate?

Lisa 21. Ekspertintervjuu 11 küsimused. Kaupo Läänerand

Intervjueeritav: Politsei- ja Piirivalveameti laevastiku juht Kaupo Läänerand

Aeg: 18.11.2020 kell 11.00-12.30

Koht: Arsenali keskus, Erika 14, Tallinn

1. Millised PPA funktsioonid asuvad hetkel PPA Süsta sadama juures asuvatel kinnistutel?
2. Kas Piirivalve sadamat kasutavad vaid PPA laevastikku kuuluvad laevad või ka muud laevad?
3. Siseministeerium andis uude koostatavasse Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneeringusse sisendi, et Süsta 13, 14, 16, 19 kinnistud muutuvad ministeeriumile ebavajalikuks ja seega nad teevad ettepaneku maakasutuse muutmiseks (Süsta 13 - juhtotstarve korterelamute ala; Süsta 15- ettevõtlusala, korterelamute- ja tootmisala kõrvalotstarbega; Süsta 16 – ettevõtlus- ja tootmisala otstarbega; Süsta 19 – ühiskondlike hoonete ala.). Mis on plaanis nende kinnitustega edasi teha?
4. Süsta 17 ja Süsta 21 kinnistu on määratud riigikaitsemaana ja nende kinnistute osas ettepanekuid ei tehtud. Seega olemasolev otstarve ei muutu. Kas Piirivalvesadam jääb neid kinnistuid edasi kasutama? Millisel otstarbel?
5. Mis põhjustel asub hetkel PPA laevastik ja merevalvekeskus just oma praeguses asukohas Põhja-Tallinnas?
6. Kas ja millal plaanib piirivalve oma laevastikuga kolida Süsta sadamast täielikult Hundipea sadamasse? Mille taga see hetkel seisab? Miks just see asukoht? Kas osaliselt jääb laevastik siiski ka edaspidi Piirivalve sadamasse?
7. Kas PPA soovib Hundipea sadamasse ehitada ka uusi hooned? Kas plaanis on algatada täiendavate hoonete ja infrastruktuuri arendamiseks detailplaneering ning kas vastav detailplaneering kataks vaid Veeteede Ametile kuuluvaid kinnistuid või ka kõrvalasuvaid ning milliseid?
8. Mis saab merevalvekeskusest?
9. Millised oleksid teie hinnangul veel võimalikud PPA laevastiku sadama asukohad Eestis (või Tallinnas)?

10. Tallinna 2001. a üldplaneeringus on tehtud ettepanek: „Kaitseministeeriumi ja Siseministeeriumi riigikaitseks sadamad on otstarbekas koondada ühte tsooni Kopli poolsaare lõunakaldal praeguse Bekkeri sadama ja osaliselt Vene-Balti sadama ala“.

Mida sellest ettepanekust arvate?

11. Mitmed Tallinna tööstus- ja kaubasadamad on juba muutnud või tulevikus muutmas oma funktsiooni ning plaanis on kinnisvaraarendused, mille läbi muutub rannikuala linnaelanikele avatuks (Noblessneri, Paljassaare, Bekkeri ja Meeruse). Kas näete, et kaugemas tulevikus võiks ka Hundipea sadama funktsioon täielikult muutuda ning see võiks muutuda avatud rannikualaks, mis võimaldaks linnaelanike ja kohalike elaniku pääsu rannikule?

12. Mida arvate Bekkeri sadamasse kruisisadama ning Meeruse sadamasse jahisadama arendamisest?

Lisa 22. Ekspertintervjuu 12 küsimused. Erko Veltson

Intervjueeritav: Kalanduse teabekeskuse kalandusspetsialist Erko Veltson

Aeg: Vastused saabusid 19.11.2020

Koht: kirjalik intervjuu.

1. Millised Tallinna sadamad on seotud kutselise kalapüügiga (so millistes Tallinna sadamates toimub kala lossimine või on muu seoses traallaevadega)?
2. Milline seos ja roll on Meeruse ja Bekkeri sadamal kutselise kalapüügi osas?
3. Millised kalalaevad Meeruse ja Bekkeri sadamas kala lossivad või on muudmoodi nende sadamatega seotud? (näiteks Marine Traffic 02.11.2020: traaler „Virus“, IMO: 9596131 ja traaler „Rossvik“, IMO 8027212)?
4. Milline on sadamaomaniku seos sadamas toimuva kutselise kalapüügiga? Kas on teada, milline on või on olnud omaniku edasine huvi seoses kutselise kalapüügiga?
5. Millised tingimused on Meeruse ja Bekkeri sadamas kutseliseks kalapüügiks (sadamatasud, infrastruktuur, superstruktuur jne)?
6. Kust leiab viimase info Meeruse ja Bekkeri sadamas lossitud kala liikide ja koguste osas? Näiteks 2019. aasta andmed ja 2020. aasta andmed.
7. Kuidas iseloomustate Meeruse ja Bekkeri sadamas lossitud kala koguseid aastate lõikes, millised on olnud üldised liikumised?
8. Kui suur olulisus on Tallinna sadamatel kutselise kalapüügi osas? Juhul, kui seoses kinnisvaraarendustega (vastavalt algatatud detailplaneeringutele) peaks kutseline kalapüük nii Meeruse (Bekkeri) kui ka Paljassaare sadamast kaduma, siis milline mõju võiks sellel olla kutselisele kalapüügile?
9. Kui suur on teie hinnangul tõenäosus, et Paljassaare sadamast kaob kalatööstus koos kutselise kalapüügiga?

Lisa 23. Ekspertintervjuu 13 küsimused. Silver Nahkur ja Karl-Andres Peärnberg

Intervjueeritav: Sailinvest OÜ tegevjuht Silver Nahkur ja 21.11.2020 Sailinvest OÜ paaditööde spetsialist Karl-Andres Peärnberg

Aeg: vastused saabunud 20.11.2020 ja 21.11.2020

Koht: kirjalikud intervjuud.

Autori fotod Sailinvest Pirita talvehoiu angaarist (kevad 2019):

<https://drive.google.com/drive/folders/1NXkAybx8usj31XiVu8K4CKC3XOvsYj-g?usp=sharing>

1. Kus ja millisel ametipositsioonil töötate?
2. Millised talvehoiustamise võimalusi teie ettevõtte, mida esindate, pakub?
3. Kas talvehoiustamise kliendid pärinevad Pirita jahisadamast, Kalevi Jahtklubist või ka mujalt sadamatest? Millistest?
4. Kas iga-aastaga nõudlus talvehoiustamise järele pigem kasvab või kahaneb? (sise- ja välishoid)
5. Milline on tendents välisriikide klientide osas, kas teie juures hoiustatakse ka mujalt riikidest pärit väikelaevu? Kas iga aastaga pigem rohkem või vähem?
6. Kui oluline on lokaalse kraanaseadme olemasolu sadamas koha peal? Millise eelise annab see võrreldes koha peale tellitava kraanaga?
7. Kui oluline on slipi olemasolu talvehoiustamise juures või piisab kraana olemasolust?
8. Selleks, et sadam saaks tegeleda laevade veest väljavõtmise ja talvehoiustamisega, milliseid seadmeid, ehituskonstruksioone jne peab veel sadamal endal olema?
9. Kas teie hinnangul on Tallinnas piisavalt paatide talvehoiustamise kohti – nii kalda peal kui ka katuse all?
10. Mis on Tallinna väikelaevade omanike peamised murekohad väikelaevade talvehoiustamise juures? Mille üle kurdetakse?
11. Näiteks Vanasadama Jahisadamast ja Noblessneri sadamas on talvehoiustamise võimalused hetkel piiratud. Noblessneris seisavad üksikud purjekad endise

laevatehase ellingutel. Vanasadamas väikelaevade hoiustamise plats minu teade puudub üldse. Kus hoiustavad teie teada Vanasadama jahisadama ja Noblessneri laevaomanikud oma jahte? Millised ja kus on nende peamised võimalused oma jahte talvehoiustada?

12. Suuremalt osalt Tallinna rannikuala menetluses olevatelt kinnisvaraarenduste detailplaneeringute joonistelt või eskiisidelt nähtub, et plaanis on ehitada või laiendada ka väikesadamaid (Merirahu jahisadam, Bekkeri sadam, Meeruse 200-kohaline jahisadam, Paljassaare jahisadam, Paljassaare tehissaar, Patarei vangla kinnisvaraarenduse juures Lennusadama laiendus, Kalasadamas, Linnahalliga seotud varasemate detailplaneeringute joonistel vana lagunenu muuli asemel, Zaha Hadid Architects visioonil Vanasadama reidi tee juurde jääval osal, Meriväljal). Olemas on Tallinnas juba Kakumäe, Noblessneri, Lennusadama, Vanasadama ja Pirita jahisadam). Kas teie hinnangul võib selline väikesadamate maht tuua kaasa suurema talvehoiustamise probleemi? Miks ja miks mitte?
13. Milliseid soovitusi anda väikesadama arendajale talvehoiustamise osas, kui ta plaanib rajada uue väikesadama? Näiteks kui on plaanis ehitada 200 kohaga väikesadam, siis hinnanguliselt milline peaks olema talvehoiustamiseks jäetav maa-ala, mis tuleks veel arendajal sellega seoses sadama juurde planeerida, ning mille muuga arvestada?
14. Millised on muud olulised või huvitavad asjaolud, mida soovitaksite Tallinna väikelaevade hoiustamise teemal veel välja tuua?

Lisa 24. Ekspertintervjuu 14 küsimused. Raino Sepp

Intervjueeritav: Siseministeeriumi info- ja varahaldusosakonna juhataja Raino Sepp

Aeg: vastused saabusid 23.11.2020

Koht: kirjalik intervjuu

1. Milline saab olema Piirivalve sadama tulevik järgmise viie aasta jooksul?
2. Tehtud on ettepanek Süsta 13, 14, 16, 19 kinnistute maakasutuse muutmiseks (Süsta 13 - juhtotstarve korterelamute ala; Süsta 15- ettevõtlusala, korterelamute- ja tootmisala kõrvalotstarbega; Süsta 16 – ettevõtlus- ja tootmisala otstarbega; Süsta 19 – ühiskondlike hoonete ala.). Mis on plaanis nende kinnitustega edasi teha?
3. Süsta 17 ja Süsta 21 kinnistu on määratud riigikaitsemaana ja nende kinnistute osas ettepanekuid ei tehtud. Seega olemasolev otstarve ei muutu. Mis saab nendest kinnistutest edaspidi?
4. Pikemalt on räägitud piirivalve laevastiku kolimisest Hundipea sadamasse. Kas ja millal see toimuma peaks? Mille taga see hetkel seisab?
5. Kas Hundipea sadamasse on plaanis ehitada ka uusi hooneid ning milliseid?
6. Hetkel TPR-ist (Tallinna planeeringute register) vastavat detailplaneeringut ei leidnud. Kas plaanis on algatada täiendavate hoonete ja infrastruktuuri arendamiseks detailplaneering ning millal?

Lisa 25. Ekspertintervjuu 15 küsimused. Kaarel Orviku

Intervjueeritav: Eesti meregeoloog Kaarel Orviku

Aeg: vastused saabusid 26.11.2020

Koht: kirjalik intervjuu

1. Kas Bekkeri ja Meeruse sadamaaladel on tehtud lainemõõdistamisi (sarnaselt n Lennusadamale) ning kui jah, siis mis on nende mõõdistuste tulemused üldiselt? Kui mitte, kas selliseid mõõdistusi on tehtud Kopli lahe idakaldal ning mis olid nende mõõdistuste tulemused kokkuvõtvalt?
2. Millised tuuled ja nendega kaasnev lainetus võiks osutada probleemiks Bekkeri ja Meeruse sadamates/Kopli lahe idakaldal?
3. Kuidas iseloomustada Bekkeri ja Meeruse sadamate/Kopli lahe idakalda rannikuprotsesse? Kas rannikuprotsessid toovad sadamas kaasa süvendamisvajaduse?

Lisa 26. Ekspertintervjuu 16 küsimused. Meeruse küla kohalik elanik

Intervjueeritav: Anonüümne

Aeg: 18.11.2020 kell 11.00-12.30

Koht: Arsenali keskus, Erika 14, Tallinn

1. Kus täpsemalt elatada ja milline seos või puutumus on teil arendatavate aladega?
2. Mida arvate ja kuidas suhtute Meeruse ja Bekkeri arendusplaanidesse?
3. Millised on kohalikud kogukonnad ja seltsid, keda võiks arendusprotsessi kaasata?

Lisa 27. Ekspertintervjuu 17 küsimused. Jaano Martin Ots

Intervjueeritav: Eesti Väikesadamate Arenduskeskuse tegevjuht Jaano Martin Ots

Aeg: vastused saabusid 06.12.2020

Koht: kirjalik intervjuu

1. Milles seisneb väikesadamate arendamise väärtus?
2. Meeruse sadamaala algatatud detailplaneeringu järgi on plaan Meeruse praegusesse kauba- ja kalasadamasse rajada jahisadam ning arendaja sõnul peaks sinna tulema väikelaevadele 200 kohta. Mida arvate sellisest plaanist ning mis võiksid selle plaani juures olla kitsaskohad ning probleemid?
3. Kui vaadata Tallinna rannikuala kinnisvaraarenduste (detail)planeeringuid ning nende jooniseid ja eskiise, nähtub, et plaanis on või on varem plaanis olnud Tallinnas lisaks olemasolevatele jahisadamatele ehitada või laiendada üpris arvestatav hulk väikesadamaid (Merirahu jahisadam, Meeruse jahisadam, Piirivalve sadamate kinnistute müük eraomanikule, mis võib kaasa tuua väikesadama arenduse, Paljassaare kinnisvaraarenduste juures olevad väikesadamate kohad, Paljassaare tehissaare eskiisil nähtuvad kõikohad, Patarei vangla võidutöö eskiisil nähtuv Lennusadama jahisadama kaikohtade laiendus, Kalasadamas, Linnahalli ja selle kõrvalkrundiga seotud varasemate detailplaneeringute joonistel, Zaha Hadid Architects visioonil Vanasadama reidi tee juurde jääval osal, Meriväljal). Mida arvate kinnisvaraarendajate plaanidest? Kas on mõistlik iga Tallinna kinnisvaraarenduse juurde ehitada väikesadam ning kui jah, mida tuleks sealjuures arvestada?
4. Kas on teostatud analüüs, milline oleks väikesadamate ja väikesadamakohtade optimaalne arv Tallinnas teatud ajaperspektiivis või milline see teie arvates olla võiks (näiteks järgmise 10 aasta perspektiivis)?
5. Millised on suundumused teistes Euroopa linnades?

Lisa 28. Ekspertintervjuu 18 küsimused. Endel Siff

Intervjueeritav: Aktsiaselts Logman Invest juhatuse liige Endel Siff (Bekkeri ja Meeruse sadamate arendaja)

Aeg: 14.12.2020 kell 14.00-16.00

Koht: Meeruse sadam (Kopliiranna 49, Tallinn)

1. Mis põhjusel Meeruse ja Bekkeri sadamaid enam tulevikus kaubasadamatena ei nähta? Mis põhjusel on plaanis nende sadamate kasutusfunktsioone muuta?
2. Millistesse sadamatesse (ja kas üldse) võiksid liikuda tulevikus Meeruse ja Bekkeri sadamate kaudu hetkel imporditavad ja eksporditavad kaubad kui need sadamad enam ise tulevikus kaubasadamatena ei funktsioneerid?
3. Milline on kokkuvõtvalt Bekkeri ja Meeruse sadamate terviklik tulevikuvision? Millised sadamad on plaanis nendele aladele tulevikus rajada ning milliseid laevu sadamad teenindama hakkavad (nii Meeruse kui Bekkeri sadam)?
4. Kehtiva 2005. a kehtestatud Bekkeri DP kohaselt plaanisite Bekkeri sadamasse arendada ro-ro laevade kaid. Kas vastav plaan on endiselt alles või on plaanis tulevikus Bekkeri sadamas vastu võtta vaid kruisilaevu?
5. Kas plaanis on välja arendada ka kruisikait 6? Millised plaanid on algselt planeeritud kruisikait 7 osas?
6. Tallinna Sadam on ehitamas Vanasadamasse kruisisadamaterminali ning olemas on mitu kruisilaevade kaid. Kas kruisisadamana suudab Bekkeri sadam konkureerida Tallinna Sadamaga ning milline võiks olla Bekkeri sadama konkurentsieelisvõrreldes Vanasadamaga kruisilaevade vastuvõtmiseks?
7. Bekkeri ooperiteatri 2020. a eskiisilt nähtusid Bekkeri sadamas lisaks kruisilaevade kaidetele ka väikesadamakohad. Kas tegu oli puhtalt arhitekti nägemusega või on võimalik Bekkeri sadama alale ka (osaliselt) jahisadamarajamine?
8. Mitmeks aastaks võiks Bekkeri jääda veel funktsioneerima kaubasadamana?
9. Mitme aasta perspektiivis võiksid valmida Meeruse sadamaalale jäävad esimesed arendused, sh septembris algatatud Meeruse uue detailplaneeringu kohased arendused? Millised on viimased arengud nende sadamate arendamisel lisaks Meeruse detailplaneeringu algatamisele?

10. Meeruse sadamaalale on planeeritud 200 kohaline jahisadama arendus. Kes saaksid peamiselt olema sadama kliendid? Kas väikelaevade talvehoiustamine hakkab toimuma Bekkeri ja Meeruse sadamatega seotud kinnistutel või mujal?
11. Mitme aasta perspektiivis võiks Bekkeri sadamaalal valmida arendus koos kruisisadamaga?
12. Milliseid sadamahooneid ja rajatise on plaanis rajada kinnistutele seoses nii kruisisadama arenduse kui ka väikesadama (jahisadama) arendusega?
13. Kas Bekkeri sadamas on viimased süvendustööd tehtud (ning andmed kantud ka sadaregistrisse) ning milliste mõõtmetega laevu on Bekkeri sadam võimeline teenindama pärast süvendamist?
14. Kas Bekkeri sadamas on läbi viidud tuulte ja lainetusuuringud või on olemas sadamate ekspluatatsioonandmed, mida saab kasutada vastavate uuringute läbiviimiseks?
15. Mis aastal rajati Meeruse sadam ning kust lisaks arhivijoonistele võiks leida rohkem infot Meeruse sadama ajaloo kohta? Enamus raamatuid käsitleb peamiselt vaid Bekkeri sadama ajalugu.

Lihtlitsents lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks ja reprodutseerimiseks

Mina, Katerin Peärnberg (sünnikuupäev: 30.04.1986),

1. annan Tallinna Tehnikaülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose „Tallinna rannikuala planeerimine ja sadamate funktsioonide muutumine Bekkeri ja Meeruse sadamaalade näitel“,
2. mille juhendaja on Tõnis Hunt
 - 2.1 reprodutseerimiseks säilitamise ja elektroonilise avaldamise eesmärgil, sealhulgas TTÜ raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;
 - 2.2 üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tallinna Tehnikaülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas TTÜ raamatukogu digikogu kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.
3. Olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
4. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta kolmandate isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest ja teistest õigusaktidest tulenevaid õigusi.

Kuupäev digitaalallkirjas

Digitaalallkirjastatud

Katerin Peärnberg