

## TALLINNA RANNAALA JA SADAMAD

Meremees 10.03.2004.

Tallinna tekke, arengu ja jõukuse aluseks on läbi sajandite olnud sadamad ja nende kaudu toimunud mereveod. Sadamate nii rannaäärne kui veealune territoorium on suurusjärgu võrra väärtuslikum, kui rannast kaugemal asuv maa.

Läänemeremaades on sadamad valdavalt sadamalinnade halduses. Selline korraldus tagab linna ja riigi huvide tasakaalu sadamate tegevuse tulemuste ja arengu vastu. Nii oli ka Tallinnas kuni Eesti vallutamiseni Venemaa poolt Põhjasõja ajal. Venemaa määras Tallinna oma sõjalaevastiku peamiseks baasiks Läänemerel. Siia rajati Peeter Suure nimeline merekindlus, ja kolm tehist sõjalaevade ehitamiseks. Sõjalaevastiku baasiks oli Tallinn ka nõukogude okupatsiooni ajal. Alles selle perioodi viimastel aastakümnetel hakkas Tallinna sadamate kaudu toimuma ka ookeanikalapüük ning vähesel määral ka kaupade ja reisijate vedu.

Merendus on linnamajanduse tähtis osa. Selle taastamine algas juba 1958. aastal, mil pandi alus Pirita ettevalmistamisele suurte rahvusvaheliste regattide korraldamiseks. Sel alal saavutati edu ning saadi õigus korraldada aastal 1980 Tallinnas Olümpiaregatt. Sellega seoses rajati Tallinna Olümpia Purjespordikeskus, ehitati ümber promenaadiks Pirita ja Russalka vaheline ala, heakorrastati vanalinn ja rajati rida arhitektuuriobjekte, mis ilmestavad Tallinnat tänini. Sel ajal sai alguse ka sõjalaevastiku väljatõrjumine Tallinna sadamatest põhjendusega avada mererand linnaelanikele. Järgnes kompleksne kesklinnalähedaste sadamate arengukava koostamine kaheksakümnendate keskel maailmakuulsa arhitekti Saarineni 1911. aastast pärineva idee teostamiseks. See nägi ette vabastada Tallinna rannaala Vanasadamast kuni Paljassaareni täielikult militaarobjektidest ning rajada siia turismi- ja väikelaevade sadamad koos sobiva arhitektuurse kujundusega, vajalike teedega jne. Maailmamainega Leningradi instituudi poolt koostatud projekt, mis koostati 80. aastate lõpul ja mille eesmärk oli rahuldada Tallinna kui tulevase turismilinna vajadusi, sai heakskiidu ja oli põhimõtteliselt valmis teostamiseks.

Kuid taasiseseisvunud Eesti tingimustes jäid 11 Tallinna sadamat 13-st riigi omandiks. Kolm neist on ka praegu riigi kasutuses (sealhulgas militaarsadam), mõni täielikult või osaliselt erastatud või antud pikaajalisele rendile, ühe suhtes toimuvad Euroopa kohtu tasandini jõudnud kohtuvaidlused, millistele ei ole lõppu näha. Tallinna Linnavalitsuse ja Linnavolikogu korduvad taotlused anda veel mõned linna arengu seisukohast tähtsamad sadamad linna omandiks või osaleda linna ja sadamate ühise arengukava koostamisel ei ole valitsuse poolt leidnud mingisugust positiivset tulemust. Tõsi - ka linn ise on mõne ärihuvidega linnaapea initsiatiivil osaliselt erastanud talle kuuluvaid sadamaid (TOP-i sadam, Patareisadam).

Lähtudes vajadusest koostada Tallinna arengukava, mis käsitleks ka sadamaid ja nendega seonduvaid probleeme, tellis Tallinna Linnavalitsus meremehest aselinnapea Kalev Kallo eestvõttel 1997. aastal uuringu "Tallinna piirkonna sadamate, raudteesõlme ja sadamate maismaaühenduste arengukava". Uurimuse tulemusel, milles osales kuni 20 teadlast ja spetsialisti, selgitati välja sadamate olukord ja probleemid ning esitati ettepanekud Tallinna sadamate otstarbekamaks spetsialiseerimiseks ning raudteesõlme ja maismaaühenduste kujundamiseks. Samas selgusid mitmed täiendavat uurimist ja kooskõlastamist vajavad probleemid. Lõpptulemuse saavutamiseks võttis Tallinna Linnavolikogu 22. jaanuaril 1999 vastu otsuse nr 16 tööd jätkata. Järgmine Linnavalitsus pöördus selles küsimuses Vabariigi valitsuse, kui sadamate omaniku poole, kuid ei leidnud sealt toetust ega võtnud seejärel ka ise midagi ette.

Sellistes tingimustes jätkus sadamate linnast sõltumatu stiihiline areng, erastati Kalasadam ning tugevnes surve rannaäärsete alade täisehitamiseks. Selle surve tulemusel ja tingimustes toimusid sadamaalade kavandamise arhitektuurikonkursid, kuid need ei käsitlenud peaaegu üldse rannaala ja sadamate arengu sisulisi ja perspektiivseid probleeme, vaid olid suunatud eeskätt mereäärsete

maade uute omanike ja kasutajate lühiajaliste huvide rahuldamisele. Sellise lähenemise tipuks oli konkursivõidu omistamine võistuprojektile, mille peamiseks ideeks oli mereäärne trammiliin Russalkast Paljassaareni. See näitab, kuidas omaaegne vahend avalikkuse õhutamiseks okupatsiooniaegsete sõjasadamate ja rannaaladel valitseva korralageduse vastu on muutunud merevõraste inimeste iseseisvalt elavaks ja arengut kammitsevaks ideeks. Tallinna Linnavalikogu otsused (22. jaanuarist 1998 nr 16 ja 6 märtsist 2003 nr 55), mis kohustasid Linnavalitsust koostama Tallinna sadamate strateegilise arengukava, jäid täitmata, ehkki Linnavalitsuse tööd el alal korraldas viimastel aastatel endine Eesti merenduse tippjuht.

Hiljuti toimus Tallinna Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala üldplaneeringu avalik tutvustamine ja arutelu. Esitatud üldplaneering on eelpool kirjeldatu loogiline jätk. Planeeringu tutvustamise käigus selgusid järgmised asjaolud:

1. Üldplaneeringus ei ole peaaegu üldse arvestatud sadamate sobivust ja lubatavust praegustes asukohtades ning on käsitlemata sadamate ümberprofileerimise ja rekonstrueerimise vajadus kodanike, linna ja riigi perspektiivse arengu ja ohutuse ning eeskätt mere kaudu toimuva turismi arendamise huvides.
2. Üldplaneeringus ei ole piisavalt arvestatud sadamate ja sadamatevaheliste ühenduste potentsiaalset arengut, pidades silmas sadamate ümberprofileerimise vajadust.

Vastuvõtmisel olev üldplaneering jätab sadamate arengu sisuliselt käsitlemata. Hoolimata mitmete probleemide juba praegusest karjuvast teravusest ja aktuaalsusest sealhulgas naftaproduktide ja muu ohtliku lasti vedu läbi linna ja autovedude probleemid, ei andnud sadamate peamine omanik - riik - olukorra muutmiseks mittemingisuguseid suuniseid. Kuid sellest, milliseks kujunevad need sadamad, sõltub suuresti ka sadamate lähedal asuvate alade kujundamine. Näiteks Kalamaja ala planeerimisel peaks olema vahe sõltuvalt sellest, kas praeguse Miinisadama piirkonnas baseeruvad sõjalaevad, purjehidid või krüüsilaevad. Nimelt just viimaste vastuvõtmiseks on see ala oma ainulaadsete kaldaäärsete sügavuste ja UNESCO kultuuriväärtuste nimistusse kuuluva Vanalinna läheduse tõttu kõige sobivam. Kuid see nõuab hoopis teistsugust sealse rannikuala planeerimist, kui praegune ebamäärane olukord. Pealegi on võimalikke lahendusi käsitletud varasemates projektides, millised on nüüd tähelepanuta jäetud.

Lisaks muule on juba käesoleva aasta 1. juulist jõustumas sadamate suhtes hoopis rangemad turvanõuded kui seni ja see tekitab sealsete alade planeerimise suhtes täiesti uued tingimused. Süvasadamaks ja krüüsilaevade randumiseks sobivaltel aladel on ette nähtud välja arendada elamurajoon (endine Kalasadam), Tallinna Kunstiakadeemia, Tehnikamuuseum, laevaehituse ja -remonditehas jm. Kuidas need sobivad tulevaste sadamate ja turvanõuetega või kas need sadamad sinna üldse tulevad, on teadmata.

**Siit järeldus: enne üldplaneeringu kinnitamist on vaja** koostada Tallinna sadamate arengukava, saavutada sadamate spetsialiseerimise ja ühenduste perspektiivse arendamise osas kõigi osaliste vaheline kompromiss, täiendada Tallinna arengukava sadamaid käsitleva osaga ning võtta see üldplaneeringu ümbertegemisel arvesse. **Tallinna sadamate ja nende ühenduste arendamine on strateegiline probleem ning selle koostamine tuleb tõsta riikliku arengukava tasemele.**

**Samasugustel seisukohtadel on oma avaldustes ka Tallinna Raeklubi.**

Heino Levald  
Majandusdoktor  
10.03.2004