

Seletuskiri

Tallinna Linnavolikogu

Otsuse eelnõu

„A-reisiterminali ning kruiisiterminali ala detailplaneeringu vastuvõtmine Kesklinnas” juurde

Otsusega võetakse vastu 66,17 ha (millest maismaa-ala on 20,37 ha ja mereala 45,80 ha) suuruse maa-ala kohta koostatud A-reisiterminali ning kruiisiterminali ala detailplaneering (edaspidi detailplaneering), K-Projekt Aktsiaseltsi töö nr 18104. Detailplaneering on koostatud eesmärgil moodustada Logi tn 2 // 4 // Sadama tn 25 kinnistust ning Logi tänav 6 ja Logi tn T6, Sadama tänav T1, Logi tn 10 kinnistute osadest üks äri- ja tootmismaa, üks tootmismaa ning kolm transpordimaa sihtotstarbega krunti. Detailplaneeringuga on määratud üldised maakasutustingimused ja antud heakorrastuse, haljastuse, juurdepääsude, parkimise ning tehnovõrkudega varustamise põhimõtteline lahendus.

1. Olemasolev olukord

1.1 Planeeritud maa-ala asub Kesklinnas, Logi tänava ja Tallinna reidi vahelisel alal.

1.2 Planeeritud ala koosneb suurimas osas aktsiaseltsile TALLINNA SADAM kuuluvast tootmis- ja ärimaa sihtotstarbega Logi tn 2 // 4 // Sadama tn 25 kinnistust.

1.3 Lisaks jäävad planeeritud alale osa Tallinna linnale kuuluvast transpordimaa sihtotstarbega Sadama tänav T1 kinnistust ning aktsiaselts TALLINNA SADAM kuuluvatest tootmismaa sihtotstarbega Logi tänav 6 kinnistu ja transpordimaa sihtotstarbega Logi tn T6 kinnistu osad ning OÜ Logi Projekt kuuluvast äri- ja transpordimaa sihtotstarbega Logi tn 10 kinnistu osa.

1.4 Juurdepääs planeeritud alale on Kai, Sadama, Logi, Rumbi ja Vööri tänavalt.

1.5 Planeeritud ala jääb Vabariigi Valitsuse 20. mai 2003 määruse nr 155 „[Tallinna vanalinna muinsuskaitseala põhimäärus](#)” kohasesse Tallinna vanalinna muinsuskaitseala kaitsevööndisse, mille hoonestamisel tuleb vältida järske kontraste hoonestuse mastaapsuses muinsuskaitsealal ja vahetult selle piiri ääres ning tagada vanalinna silueti vaadeldavus olulistest vaatepunktidest linnas ja vanalinnasuunalistelt tänavatelt.

1.6 Planeeritud ala jääb Tallinna linnapea 3. jaanuari 2017 käskkirjaga nr LSB28/2 kinnitatud „Tallinna riskianalüüsi 2016” kohasele AKTSIASELTSI TALLINNA VESI Järvevana tee 3 kinnistul asuva veepuhastusjaama kloorilao ohualale ja Sadama - Ahtri - Tuukri - Nafta tänava piirkonna ülejutusohuga alale.

1.7 Planeeritud ala jääb [looduskaitseaduse](#) kohasesse Läänemere ranna piiranguvööndisse. Osa planeeritud alast jääb Läänemere ranna ehituskeeluvööndisse. (Ehituskeeld ei laiene kehtestatud detailplaneeringuga või üldplaneeringuga kavandatud sadamaehitisele ja veeliiklusrajatisele). Osa planeeritud alast jääb veeseaduse kohasesse veekaitsevööndisse.

2. Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala üldplaneering

2.1 Planeeritud ala asub Tallinna Linnavolikogu 9. detsembri 2004 määrusega nr 54 kehtestatud [Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala üldplaneeringu](#) (edaspidi *üldplaneering*) kohaselt tsoonis 9 ja 10.

2.2 Tsoonis nr 9 on maakasutuse juhtotstarve planeeritava ala piires jahi- ja reisisadama maa. Alale ehitatavate hoonete kõrgus ei tohi ületada olemasoleva kõrgeima hoone harja kõrgust või peab suurim kõrgus lähtuma arhitektuurikonkursi tulemustest. Lubatud täisehitus on kuni 80% ja vähim nõutav haljastuse osakaal on 5%.

2.3 Tsooni nr 10 jääva planeeritava ala osa maakasutuse juhtotstarve on haljasala maa ning jahi- ja reisisadama maa. Alale ehitatavate hoonete kõrgus ei tohi ületada 18 m või peab suurim kõrgus lähtuma arhitektuurikonkursi tulemustest. Lubatud täisehitus on kuni 70% ning vähim nõutav haljastuse osakaal 10%.

2.4 Detailplaneeringus tehakse ettepanek muuta üldplaneeringut taotledes planeeritava maa-ala ulatuses ranna ehituskeeluvööndi vähendamist. Tsoonis 9 on ehitise kõrgus maapinnast määratud arhitektuurikonkursi tulemusel valdavalt 20 m, laevaliikluse juhtimiskeskuse maksimaalne kõrgus on 39 m, kõrgus täpsustatakse ehitusprojekti. Tsoonis 10 on ehitise maksimaalne kõrgus lubatud kuni 8,1 m.

3. Kehtiv detailplaneering

3.1 Planeeritava maa-ala osa kohta kehtib Tallinna Linnavolikogu 3. juuni 2010 otsusega nr 131 kehtestatud [Logi tn 8, 9 ja 10 kinnistute ning lähiala detailplaneering](#), mille koostamise eesmärk oli olemasolevate kruntide piiride muutmise teel ja merre täidetavale territooriumile kavandada 10 krunti (üks 90% elamu- ja 10% ärimaa sihtotstarbega krunt, kolm ärimaa sihtotstarbega krunti ja kuus transpordimaa sihtotstarbega krunti) ning määrata ehitusõigus ja kruntide kasutamise tingimused ühe kuni 6 maapealse ja ühe maa-aluse korrusega äriruumidega mitme korteriga elamu ning ühe kuni 5 maapealse ja ühe maa-aluse korrusega ärihoone ehitamiseks, jahisadama, avalikult kasutatava rannapromenaadi, teedevõrgu ja haljastuse rajamiseks. Detailplaneeringu lahendus on ellu viimata.

3.2 Planeeritava maa-ala osa kohta kehtib ka Tallinna Linnavolikogu 18. novembri 2010 otsusega nr 267 kehtestatud [Rumbi tn, Logi tn, Sadama tn ja Linnahalli hajumisväljaku kinnistu Sadama tänava lõigu detailplaneering](#), mille koostamise eesmärk oli moodustada tollasest transpordimaa sihtotstarbega Rumbi tn, Logi tn, Sadama tn ja Linnahalli hajumisväljaku kinnistu osast kaks ärimaa sihtotstarbega krunti, mis moodustavad ühe kinnistu, ning määrata moodustatavate kruntide kasutamise tingimused ja ehitusõigus ühele krundile kuni kahe pumbasaarega automaattankla ehitamiseks ning teisele krundile tankla täitekohta rajamiseks. Rumbi tn, Logi tn, Sadama tn ja Linnahalli hajumisväljaku kinnistu osas nähti ette säilitada transpordimaa sihtotstarve. Detailplaneeringus kavandatud automaattanklat valmishitatud ei ole.

3.3 Kuna eespool nimetatud detailplaneeringute kehtestamisest on möödunud märkimisväärne aeg, muutunud on linnaehituslik olukord ning sadama-ala arendamiseks ning avaliku ruumi ühendamiseks sadamaga on välja töötatud Vanasadama Masterplan 2030, on otstarbekas uue detailplaneeringu koostamine, mille käigus leitakse asjaomaste asutuste ja puudutatud isikute kaasamisega erinevate huvigruppide huve tasakaalustav, ajakohane ning linnaruumiliselt sobiv lahendus.

3.4 Planeerimisseaduse § 140 lõige 8 sätestab, et uue detailplaneeringu kehtestamisega muutub sama planeeringuala kohta varem kehtestatud detailplaneering kehtetuks. A-reisiterminali ning kruisiterminali ala detailplaneeringu kehtestamisel muutuvad eelpool nimetatud detailplaneeringud käesolevas detailplaneeringus planeeritava maa-ala osas kehtetuks.

4. Detailplaneeringus kavandatu

4.1 Detailplaneering on koostatud eesmärgil moodustada Logi tn 2 // 4 // Sadama tn 25 kinnistust ning Logi tänav 6 ja Logi tn T6, Sadama tänav T1, Logi tn 10 kinnistute osadest üks äri- ja tootmismaa, üks tootmismaa ning kolm transpordimaa sihtotstarbega krunti.

4.2 Krunt positsiooniga (edaspidi *pos*) 1 moodustatakse Logi tn 2 // 4 // Sadama tn 25 ja Logi tn 6 kinnistute osadest. Krundi sihtotstarbeks on planeeritud 60% tootmismaa ja 40% ärimaa. Krundile on määratud ehitusõigus kuni 15 kuni 6 maapealse korruse ja kuni 1 maa-aluse korrusega hoonete ehitamiseks sh olemasolev kruisiterminali hoone, A-reisiterminali hoone, sadama administratiivhoone ning muud sadamat teenindavad hooned. Lisaks nimetatud hoonetele võib krundile rajada sadama teenindamiseks vajalikke sadamarajatise (reisijate teenindamiseks vajalikud galeriid, rambid, turvarajatised, sõidukite check-in ja pääsla piirded jms) ja tehnoehitise (alajaamad, pumplad jms). Hoonestuse maksimaalne korruselisus on 6 korrust tingimuse, et hoonete kõrgus ei ületa lubatud 20,0 m (abs 23,0 m), välja arvatud laevaliikluse juhtimiskeskus, mille jaoks on määratud maksimaalne kõrgus 39 m ja kõrgema osa ehitusalune pind. Laevaliikluse juhtimiskeskuse kõrgus tuleneb asjaolust, et laevaliikluse ohutuks korraldamiseks on vajalik tagada akvatooriumi vaadeldavus. Krundi suuruseks on planeeritud 165 811 m² ning hoonete maapealseks ehitisealuseks pinnaks kuni 65 769 m² ja

maa-aluseks ehitisealuseks pinnaks kuni 21 769 m². Planeeritud krundi hoonestustiheduseks on kavandatud 0,4.

4.3 Krunt pos 2 moodustatakse Logi tn 2 // 4 // Sadama tn 25 ja Logi tn 6 kinnistute osadest. Krundi sihtotstarbeks on planeeritud tootmismaa. Krundile on määratud ehitusõigus ühe soojus- ja/või jahutusenergiat tootev soojuspumpla. Hoonete suurim lubatud kõrgus maapinnast on 8,1 m. Krundi suuruseks on planeeritud 5772 m² ning hoonete maapealseks ehitisealuseks pinnaks kuni 1800 m² (maastikuelemendi sisene) ja maa-aluseks ehitisealuseks pinnaks kuni 5700 m² (maastikuelemendi sisene). Planeeritud krundi hoonestustiheduseks on kavandatud 0,17.

4.4 Krunt pos 3 moodustatakse Logi tn 2 // 4 // Sadama tn 25 kinnistu osast. Krundi sihtotstarbeks on planeeritud transpordimaa. Krundile võib rajada sõltuvalt maastikuarhitektuursest lahendusest väikeehitisi promenaadi teenindamiseks (nt tualetid, nn kasvuhoone tüüpi välikohvikud, terrassid, trepistikud vms). Krundi suuruseks on planeeritud 9393 m².

4.5 Krunt pos 4 moodustatakse Logi tn 2 // 4 // Sadama tn 25 ja Logi tn 6 kinnistute osadest. Krundi sihtotstarbeks on planeeritud transpordimaa. Krundile on kavandatud promenaadirajatised. Krundi suuruseks on planeeritud 5740 m².

4.6 Krunt pos 5 moodustatakse Logi tn 2 // 4 // Sadama tn 25 ja Logi tn 6, Logi tn 10 kinnistute osadest. Krunt moodustatakse mere täitmise teel ja on kavandatud rannapromenaadi pikendamiseks. Krundi suuruseks on planeeritud 2179 m².

4.7 Parkimiskohtade vajadus on arvatud lähtudes liiklusuuringute seisukohtadest ja tingimusest „parkimiskohtade vajadus arvutada kogu planeeritud brutopinna kohta (v.a sadama hooned) äriruumide normi alusel, st maksimaalselt lubatav 1 koht 200 m² kohta“. Kuna sadama ala kohta ei ole normi kehtestatud ega täpsustavaid tingimusi määratud, on parkimiskohtade arv määratud lähtudes sadamalt saadud pikaajalisele kogemusele tuginevast infost nii reisijaid teenindava kui sadamat teenindava transpordi parkimiskohade vajaduse kohta. Planeeringus ettenähtud parkimiskohtade arv on 516. Parkimiskohtade arv täpsustub ehitusprojektis sõltuvalt tegelikest brutopindadest ning projekteerimise ajal kehtivatest normidest kuid mitte rohkem 1 koht 200 m² kohta. Jalgrataste parkimiskohtade arv määratakse vastavalt Tallinna Linnavalitsuse 11. oktoobri 2017 istungi protokoll nr 41 päevakorrapunktiga 26 kinnitatud [Tallinna rattastrateegiale 2018-2028](#). Planeeringus ettenähtud jalgrataste parkimiskohtade arv on 100.

4.8 Muinsuskaitse eritingimused detailplaneeringule on koostanud Osaühing EENSALU & PIHEL. Eritingimuste kohaselt asub planeeritud maa-ala [Tallinna vanalinna muinsuskaitseala põhimääruse](#) § 4 kohasel Tallinna vanalinna muinsuskaitseala (reg nr 2589) kaitsevööndis. Kinnistu lõunaosa jääb muinsuskaitseala kaitsevööndiga liituvasse vaatesektorisse Lauluväljaku ülemise värava juurest kiirtega Paksule Margareetale ja Kaarli kirikule. Vastavalt muinsuskaitse eritingimustele on Sadama tn 25 hoone arhitektuurialalooliselt väärtuslik teise maailmasõja eelsest ajast säilinud mahus. Hoone peab säilima linnaruumis eraldiseisva ja esindusliku hoonena. Hoonele on lubatud lisada arhitektuurselt sobivaid uusi juurdeehitusi ja /või galeriiühendusi maksimaalselt kahele fassaadile. Hoone ida- ehk peafassaad peab jääma juurdeehitustest vabaks.

4.9 Planeeritud ala kohta on keskkonnaseisundi hinnangu koostanud LEMMA OÜ. Visuaalsel ülevaatusel probleemseid kohti, kus võiks olla ülenormatiivset reostust, ei tuvastatud. Ala keskkonnaseisundi ülevaatus ja võimaliku reostuse visuaalse hinnangu järgi ei ole hetkel alal tuvastatud objekte, mis seaks konkreetseid piiranguid planeeringule või edasisele ehitustegevusele. Hinnatava ala naabruses on pikka aega asunud vedelkütusel katlamaja, samuti toimunud erineva tehnika hoidmine ja hooldus ning eeldatavalt määrde- ja kütteenete väikeladustamine. Seega ei saa praktikas välistada keskkonnareostuse (õliproduktid) olemasolu tätepinnase pealmises kihis. Ala on käesoleval ajal valdavalt asfalteeritud ning võimalike väiksemõõtmeliste reostuskollete leidmine juhuslike reostusproovidega ei oleks efektiivne. Ehitustööde käigus tuleb jälgida võimalikku reostuse ilmnemist ja vajadusel hinnata selle ulatust ning eemaldada ja käidelda reostunud pinnas.

4.10 Planeeritud ala piirkonna õhukvaliteedi hinnangu on koostanud LEMMA OÜ. Vanasadama piirkonna õhukvaliteedi hinnangust ilmnes, et nii olemasoleva kui ka perspektiivse olukorra puhul ei ole oodata õhukvaliteedi piirväärtuste ületamist kavandatud hoonestusaladel. Kõrgendatud (üle 100 µg/m³) lämmastikdioksiidi kontsentratsioonid võivad esineda suuremate teede lähistel ning sadamaalal. Liiklustiheduse tõus suurendab siiski ka mõju õhukvaliteedile ning oodata on kuni 10 % saasteainete kontsentratsioonide tõusu piirkonnas. Kuna õhukvaliteedi piirväärtuste ületamist ei ole oodata, siis ei ole otseselt ka vajalik rakendada keskkonnameetmeid. Laevade mõju vähendamiseks õhukvaliteedile on soovitatav jätkata kaidele kaldaelektrilahenduste rajamist, mis vähendab laevade poolt kai ääres seismise ajal avalduvat mõju õhukvaliteedile. Vanasadama alal 2016 aastal teostatud paikmõõtmistest ilmnes, et ehitustegevus võib avaldada olulist mõju PM10 kontsentratsioonile välisõhus, sh põhjustada piirväärtuste lähedasi kontsentratsioone. Sellest lähtuvalt tuleb ehitusaegse tolmu teket minimeerida. Puistematerjalide ladustamisel ning kuivades tingimustes kaevetöid tehes tuleb vajadusel tolmu teket vältida niisutamise abil. Puistematerjali laadimistöid vältida tugeva tuule tingimustes.

4.11 Planeeritud ala piirkonna mürahinnangu on koostanud LEMMA OÜ. Mürahinnangust hinnati kõigi lähipiirkonna (A-reisiterminali, Vanasadama põhjaosa, Admiraliteedi basseini ümbruse ja D-terminali ja lähiala) planeeringute aladel valitsevat müraolukorda ning planeeringute elluviimise korral tekkivat müraolukorda. Hinnang sisaldab nii tööstusmüra (laevad) kui ka liikluse müra hinnangut. Laevade müratasemetega lähteandmetena kasutati Tallinna Vanasadamas toimunud laevade müra varasemaid mõõtetulemusi. Liikluse müra hindamine teostati kahe liiklusstsenaariumi korral: stsenaarium 1 ehk olemasolev olukord (2020. a seisuga) ja stsenaarium 2 ehk perspektiivne liikluskorraldus. Liiklusstsenaariumite määramisel lähtuti ala kohta koostatud liiklusuuringust. Laevade müra hindamisest ilmnes, et kavandatavatel hoonetel aladel ei ole oodata tööstusmüra piirväärtuste ületamist. Liikluse müra osas esineb kõrgendatud müratasemetega alasid peamiste tänavatega külgnevatel aladel. Eeskätt on piirkonnas liikluse müra allikaks Reidi tee. Müra hindamisest ilmnes, et liiklusstsenaariumi 2 korral hoonetel fassaadidel müra piirväärtuse ületamist ei esine. Tegu on Tallinna südalinnas ning aktiivselt kasutatava reisisadama vahetus läheduses paikneva arenduspiirkonnaga. Piirkonnas esineb seega suhteliselt kõrge mürafoon ning alale elama asudes peavad inimesed teadvustama antud elukeskkonna erisusi (vaikset välisruumi esineb minimaalselt). Kõrgendatud helipidavusega kaasaegsetes eluruumides on siiski võimalik ehituslikult tagada linnakeskkonna mõistes head akustilised tingimused ning nõuetekohane elukvaliteet.

4.12 K-Projekt Aktsiaselts on liikluse olukorra muutuste prognoosimiseks koostanud „Põhjakvartali, Admiraliteedi basseini, A- ja D-terminali detailplaneeringute liiklusuuringu“, mille käigus analüüsiti Vanasadama põhjakvartali, Admiraliteedi basseini ning A- ja D-terminali piirkonnas koostatavate detailplaneeringute lahenduste realiseerimise mõju piirkonna liiklusele. Liiklusmahtude analüüsimisel arvestati ka teiste piirkonnas kehtivate ja uuringu koostamise ajal koostatavate detailplaneeringute mõjusid. Töö raames teostati 2020. aastal Mere puiestee, Põhja puiestee, Sadama tänava ja Kai tänava piirkonnas liiklusloendus ja analüüsiti piirkonna liikluskorraldusi. Teostati liikluse modelleerimine nii jalakäijate ja jalgratturite kui mootorsõidukite osas. Samuti analüüsiti piirkonna ühistranspordivõrgu. Uuringus on kasutatud 2020. aasta veebruari loendustulemusi, kuna hiljem on liikluskorraldusi mõjutanud COVID-19 levik ning siis juba uuritavas piirkonnas toimuvad ehitustööd. Sellest tulenevalt on ka olemasoleva ehk baasstsenaariumi olukorraks võetud 2020. aastal olnud liiklusolud ja -korraldus. Olemasolevate liiklusmahtude baasil leiti tuleviku liikluskorraldusi, millele lisati piirkonnas kavandatud planeeringute parkimiskohtade arvu alusel lisanduv liiklusmaht. 2035. a liikluse olukorra hindamiseks koostati „Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035“ arvestav tuleviku liiklusstsenaarium. Saadud autode arvu vähendati selles vastavalt Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kavas 2035 esitatud liikuvuse modaaljaotusele. Teede võrgu korrastamise, ühistranspordivõrgu kaasajastamise ja kesklinna kergliikluse sihipärase arendamise tulemusena muutuvad inimeste liikumisharjumused ning realiseerub arengustrateegia Tallinn 2035 eesmärk suurendada kergliikluse ja ühistranspordi osakaalu liikumise modaaljaotuses. Jätkusuutlike strateegiliste eesmärkide saavutamisele kaasa aitamiseks ja piirkonna liikluse sujuvamaks muutmiseks on uuringus esitatud soovitusel.

4.13 Dendroloogilise hinnangu on koostanud 2023. aastal maastikuarhitekt R. Tamm vastavalt Tallinna Linnavalitsuse 20. juuni 2020 määruses nr 15 „[Haljastuse inventeerimise kord](#)“ sätestatud nõuetele. Detailplaneeringus kavandatud hoonete ja teede rajamiseks tuleb likvideerida üks IV väärtusklassi haljastuslik objekt. Lõplik kompenseerimiseks vajalik puude arv saadakse raieloa menetlemisel pärast ehitusloa andmist vastavalt Tallinna Linnavolikogu 11. veebruari 2021 määrusele nr 2 „[Raie- ja hoolduslõikusloa andmise kord](#)“.

4.14 Võrreldes algatatud detailplaneeringu lahendusega on planeeringulahendust muudetud:

4.14.1 Täpsustatud on planeeringuala piire ja suurust arvestades kavandatud promenaadi kulgemist.

4.14.2 Täpsustatud on kruntide piire.

4.14.3 Muutunud on hoonestuslahendus:

4.14.3.1 ühele krundile on määratud ehitusõigus osaliselt maapealse, osaliselt maa-aluse merevee soojuspumpla ehitamiseks.

4.14.3.2 A-terminali kvartali jaoks parima linnaruumilise lahenduse leidmiseks viidi läbi arhitektuurivõistluse, mille võitjaks on molumba osaühing koostöös MARELD Landskapsarkitekter AB-ga. A-terminali kvartalina käsitleti A-terminalihoonet, aktsiaseltsi TALLINNA SADAM uut büroohoonet ja parkimismaja hoonekompleksi ning sellega piirnevat avalikku linnaruumi.

4.14.3.3 Alajaama ja tollihoone parima lahenduse leidmiseks korraldas aktsiaselts TALLINNA SADAM 2023. aastal arhitektuurivõistluse, mille võitis KOKO arhitektid OÜ.

4.14.3.4 Täpsustatud on kavandatud hoonete korruselisust. Parkimismaja on lubatud kõrgust muutmata projekteerida 6-korruselisena.

4.14.4 Joonistele on kantud trammitee kulgemiskoridor koos peatustega vastavalt ehitusloa saanud projekte.

4.14.5 Täpsustatud on jalg- ja jalgrattateede kulgemise trasse.

4.14.6 Täpsustatud on liikluslahendust:

4.14.6.1 koostöös Tallinna linna ametitega on loobutud tõstetud promenaadi kavandamisest. Promenaad on kavandatud ühetasandilisena.

4.14.6.2 kavandatud on busside parkla, A-terminali teenindamiseks vajalik peatumine on kavandatud maa-alusel korrusel ja parkimismajja.

5. Detailplaneeringu menetlus

5.1 Detailplaneeringu koostamise algatamist taotles 13. novembril 2018 registreeritud algatamisettepanekuga aktsiaselts TALLINNA SADAM, soovides kavandada Logi tn 2 // 4 // Lootsi tn 13 // 14 // Sadama tn 21 // 25 // Uus-Sadama tn 19 ja Logi tn 6 kinnistu osast ja mere territooriumi täitmisel üks ärimaa sihtotstarbega krunt, üks äri- ja/või tootmismaa sihtotstarbega krunt ning üks transpordimaa sihtotstarbega krunt ja määrata kruntide kasutamise tingimused ning ehitusõigus 1 maa-aluse ja kuni 4 maapealse korrusega hoonete ehitamiseks.

5.2 Planeerimisseaduse § 130 kohaselt on Tallinna Linnaplaneerimise Amet, K-Projekt Aktsiaselts ja aktsiaselts TALLINNA SADAM sõlminud 10. mail 2019 halduslepingu nr 3-6/29.

5.3 Detailplaneering algatati Tallinna Linnavolikogu 28. novembri 2019 otsusega nr 148 „[A-reisiterminali ning kruisiterminali ala detailplaneeringu koostamise algatamine ning keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine Kesklinnas](#)“ eesmärgiga moodustada Logi tn 2 // 4 // Lootsi tn 13 // 14 // Sadama tn 21 // 25 // Uus-Sadama tn 19 ja Logi tn 6 kinnistu osast ja mere territooriumi täitmisel üks ärimaa sihtotstarbega krunt, üks äri- ja/või tootmismaa sihtotstarbega krunt ning üks transpordimaa sihtotstarbega krunt ja määrata kruntide kasutamise tingimused ning ehitusõigus 1 maa-aluse ja kuni 4 maapealse korrusega hoonete ehitamiseks.

5.4 Detailplaneeringu algatamise teade ilmus ajalehes Pealinn 2. detsembril 2019, ajalehes Eesti Päevaleht 3. detsembril 2019 ja Tallinna veebilehel. Detailplaneeringu algatamisest

teavitas Tallinna Linnaplaneerimise Amet puudutatud isikuid 2. detsembri 2019 kirjaga nr 3-2/316-9.

5.5 Detailplaneeringu eskiislahenduse ja lähteseisukohtadega sai tutvuda 14. detsembrist 2022 kuni 12. jaanuarini 2023 Tallinna Kesklinna Valitsuses. Detailplaneeringu eskiislahenduse ja lähteseisukohtade avalik arutelu toimus 31. jaanuaril 2023 Tallinna Kesklinna Valitsuses. Vastav teade ilmus ajalehes Eesti Päevaleht 25. novembril 2022, ajalehes, ajalehes Pealinn 28. novembril 2022, ajalehes Kesklinna Sõnumid 30. novembril 2022 ning Tallinna veebilehel.

5.6 Detailplaneeringu eskiislahenduse ja lähteseisukohtade avalikust väljapanekust ja arutelust teavitati puudutatud ja huvitatud isikuid Tallinna Kesklinna Valitsuse 24. novembri 2022 kirjaga nr 4-5/5970-2.

5.7 Detailplaneeringu eskiislahenduse ja lähteseisukohtade avaliku väljapaneku kestel esitati kolm arvamust, mis puudutasid puudutasid Vanasadama põhjaosa detailplaneeringu, A-reisiterminali ning kruisiterminali ala detailplaneeringu ning Admiraliteedi basseini ümbruse detailplaneeringu eskiislahendusi.

5.8 11. jaanuaril 2023 esitas Vanalinna Selts arvamuse, milles tehti ettepanek jätta A-reisiterminali ning kruisiterminali ala detailplaneeringus kavandamata kolmas kai, kuna see toob liiga palju turiste vanalinna ning selliselt ületatakse vanalinna kruisituristi taluvuspiiri, milleks on milleks on kuni 10 000 kruisituristi päevas vastavalt EKA uuringus „Pärand, turism ja linnaplaneerimine“ antud hinnangule. Samuti oldi arvamusel, et kruisiturist peletab eemale maksejõulisemaid turiste ja kolmanda kai väljaehitamine ei ole mõistlik, kuna sellel ei ole aastaringset kasutust. Lisati, et rohepöörde valguses ei ole mõistlik ellu viia käesoleva majandusharu suurendamist. Lõpetuseks tehti ettepanek, et planeeringuga ette nähtud välibassein, tuleks kavandada asukohta, kus suplejad juba täna käivad.

5.9 Amet kaalus esitatud arvamust ning vastas sellele 30. jaanuaril 2023 kirjaga nr 3-2/3275-8, milles selgitas järgmist:

5.9.1 Viidatud uuringu eesmärk ei ole piirata turistide tulemist Tallinnasse, vaid pakkuda lisaks Tallinna vanalinnale ka teisi vaatamisväärsusi väljaspool vanalinna. Kruisireisijad tulevad hiljem sihtkohta pikemale puhkusele, kohalikud inimesed saavad lisa sissetuleku, kogemused ja parema maailmapildi. Juhul, kui ekskursioonigruppide ajaline hajutamine päeva sees õnnestub, pole päevalimiidi seadmine vajalik isegi juhul, kui tulevikus peaks saabuma Tallinna senistest suuremaid kruisilaevu. Päevalimiitide seadmine tasub võtta ette siis, kui kruisireisijate hulk on jõudnud Covid-19 pandeemiaeelsele tasemele ja pehmemad hajutusvõimalused ei ole toimunud. Lisaks sellele suhtuvad kruisifirmad ja kruisisadamad väga tõsiselt rohepöördesse – teevad koostööd erinevate keskkonnasõbralike tehnoloogiate kasutuselevõtuks (kaldaelektrisse lülitumine sadamas olles, alternatiivsetele ja keskkonnasõbralikematele laevakütustele üleminek, laevajäätmete ringmajanduse suurendamine), aga ka jätkusuutliku teenuse arendamiseks (jalgsi- ja rattatuuride reklaamimine, gruppide hajutamine jne).

5.9.2 Üha enam tuleb turule mitmekesiseid ja erinevale sihtgrupile suunatud laevu ehk trend pole üksnes laevade suuremaks muutumisele, vaid samapalju tekib juurde ka väiksemaid ja keskmise suurusega laevu. Nii olemasolevad kaid kui ka uus kai ei ole mõeldud ainult kruisilaevade teenindamiseks, vaid ka teiste laevade (sõjalaevad, lennukikandjad, suured purjekad jne) vastuvõtmiseks, mida on võimalik tihedal hooajal ära teenindada. Kaide piisaval olemasolul saab tuua ka rahvusvahelisi mereüritusi Tallinnasse (nt Tall Ship Race). Vanasadama tiheda liinilaevaliikluse tõttu ei saa olemasolevaid kaisid, mis asuvad nn Vanasadama basseinis ja mida kasutavad igapäevaselt liinilaevad, selleks kasutada. Kuna Vanasadama asub detailplaneeringu kohustusega alal, siis saab kai ehitusõigust määrata detailplaneeringus sh viiakse detailplaneeringu koostamise käigus läbi ka keskkonnamõju strateegiline hindamine, et kaaluda alternatiivseid lahendusi. Kuna detailplaneeringute menetlemine on pikaajaline protsess, siis soovib aktsiaselts TALLINNA SADAM kai ehitusõiguse võimaluse ette näha.

5.9.3 Läänemere laevade oluline mõõdupiirang on süvis, mis on sõltuv Taani väinade sügavusest. Kai pikendamine ei loo täiendavat sildumiskohta, see on vajalik hooajal laevade

kvaliteetseks teenindamiseks, teiste laevade vastuvõtmiseks, talvitumiseks. Kavandata-
v ka-
tuleb multifunktsionaalne ja see on valmis vastu võtma erinevaid veesõidukeid. Konkreetse
investeeringisotsuse täiendava ka-
koha rajamiseks teeb aktsiaselts TALLINNA SADAM
vastutustundlikult kõiki asjaolusid arvestades ning koostöös erinevate osapooltega.

5.9.4 Asukoht, kus talisuplejad praegu käivad ei paikne Vanasadama detailplaneeringu alas.
Samuti ei ole võimalik kavandada välibasseini Vanasadama piirkonda laevaliikluse ja
planeeringuala veealale laienevate ISPS (International Code for the Security of Ships and Port
Facilities) nõuete tõttu, lisaks on kruiisiterminali lähiala ala liiga avatud avamerele ning basseini
kavandamine ei ole sinna tehniliselt sobilik, et tagada selle ohutus.

5.10 31. jaanuaril 2023 toimus Tallinna Kesklinna Vanasadama põhjaosa detailplaneeringu,
Admiraliteedi basseini ümbruse detailplaneeringu, A-reisiterminali ning kruiisiterminali ala
detailplaneeringu ning D-terminali ja lähiala detailplaneeringu lähteseisukohtade ning
eskiislahendustega avalik arutelu. Arutelust võtsid osa huvitatud isiku esindajad,
detailplaneeringu koostaja, arvamuse esitaja, huvitatud kodanikud ning linnaosa valitsuse
ametnikud. Detailplaneeringute eskiislahenduste projekteerija esindaja andis ülevaate
eskiislahendustes kavandatud ning huvitatud isiku esindaja andis selgitusi esitatud arvamuste
osas. Kohal viibinud arvamuse esitaja jäi oma seisukoha juurde, et Vanasadama põhjaosa
detailplaneeringu koostamisel tuleb arvestada Tallinna Linnahalliga ja selle võimaliku
funktsiooniga tulevikus.

5.11 Detailplaneeringu on koostanud K-Projekt Aktsiaselts. Detailplaneering on koostatud
lähtudes Tallinna Linnavolikogu 28. novembri 2019 otsusega nr 148 „[A-reisiterminali ning
kruiisiterminali ala detailplaneeringu koostamise algatamine ning keskkonnamõju strateegilise
hindamise algatamine Kesklinnas](#)“ ja vormistatud vastavalt menetlemise ajal kehtinud Tallinna
Linnavalitsuse 31. oktoobri 2012 määrusele nr 52 „[Detailplaneeringu koostamise
algatamisettepaneku vorm ning detailplaneeringu koostamise nõuded](#)“.

5.12 Detailplaneeringule on lisatud Osaühing EENSALU & PIHEL koostatud muinsuskaitse
eritingimused, LEMMA OÜ koostatud keskkonnaseisundi hinnang, õhukvaliteedi hinnang ja
mürahinnang, K-Projekt Aktsiaseltsi koostatud „Põhjakuartali, Admiraliteedi basseini, A- ja D-
terminali detailplaneeringute liiklusuuring“ ning maastikuarhitekt R. Tamm koostatud
dendroloogiline hinnang.

5.13 Detailplaneeringu algatamise korralduses määratud lisanõudeid on detailplaneeringu
koostamisel arvestatud.

5.14 Detailplaneeringu koostamisel on tehtud koostööd Vabariigi Valitsuse 17. detsembri 2015
määruse nr 133 „[Planeeringute koostamisel koostöö tegemise kord ja planeeringute
kooskõlastamise alused](#)“ § 3 punktides 1, 10 ja 12 nimetatud asutustega ning kuni 31.
oktoobrini 2021 kehtinud Tallinna Linnavolikogu 6. septembri 2012 määruse nr 21 „[Tallinna
linna töökorraldus projekteerimistingimuste ja planeerimise valdkonnas](#)“ § 14 lõikes 2 loetletud
isikutega ja teiste isikutega, kelle õigusi või kohustusi planeeringulahendus puudutas ning
arvamust on küsitud sama määruse § 15 lõikes 3 loetletud isikutelt ja detailplaneering on
kooskõlastatud § 15 lõikes 7 loetletud asutustega. Alates 9. novembrist 2021 reguleerib
detailplaneeringu kooskõlastamist ning isikutele ja asutustele arvamuse avaldamiseks esitamist
Tallinna Linnavalitsuse 3. novembri 2021 määrus nr 36 „[Tallinna linna töökorraldus
projekteerimistingimuste ja planeerimise valdkonnas](#)“.

5.15 Tallinna Linnavaraamet, Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet, Tallinna Haridusamet,
Tallinna Sotsiaal- ja Tervishoiuamet ja Tallinna Strateegiakeskus esitasid detailplaneeringu
koostamise käigus tehtava koostöö ajal märkused, millega on detailplaneeringus arvestatud.

5.16 Tallinna Transpordiamet ja Tallinna Kesklinna Valitsus arvamust avaldades märkusi ei
esitanud.

5.17 Tallinna Linnavaraamet palus määrata detailplaneeringu vastuvõtmise korralduses
Tallinna Linnavaraametile ülesanne sõlmida pärast detailplaneeringu vastuvõtmist ja enne
kehtestamist maaomanikuga kokkulepe detailplaneeringus avalikuks kasutamiseks määratud
alade avaliku kasutamise tagamiseks linna kasuks tasuta ja tähtajatu isikliku kasutusõiguse
seadmiseks. Vastav ülesanne on määratud.

5.18 Riigi Kaitseinvesteeringute Keskus, Politsei- ja Piirivalveamet, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet, Keskkonnaamet, Kliimaministeerium ja Päästeamet kooskõlastasid detailplaneeringu märkusteta.

5.19 Kaitseministeerium palus detailplaneeringu menetluses mitte osaleda 03.09.2024 dok nr 3-2/1544-15 ning andis teada, et nimetatud planeeringutesse tuleb vastavalt Vabariigi Valitsuse 17.12.2015 määrusele nr 133 „Planeeringute koostamisel koostöö tegemise kord ja planeeringute kooskõlastamise alused“ kaasata Riigi Kaitseinvesteeringute Keskus.

5.20 Transpordiamet kooskõlastas detailplaneeringu, kuid märkis järgmist:

5.20.1 kui ehitustegevuse ajal tekib olukord, kus sadama navigatsioonimärgistuse tehnilised näitajad pole kooskõlas navigatsioonimärkide andmekogus (vt <https://nma.vta.ee/>) toodutega, paluti sellest vastavalt [sadamaseadusele](#) (§4 lg 3) viivitamatult teavitada Transpordiametit aadressil: navinfo@transpordiamet.ee.

5.20.2 Kruisikale ehitamisel:

5.20.2.1 edastada teavitus ehitustegevuse algusest vähemalt viis tööpäeva enne nende algamist aadressile navinfo@transpordiamet.ee;

5.20.2.2 peale ehitustööde lõppu palume edastada teostusjoonised (sh hüdrograafiline mõõdistus), et oleks võimalik uuendada navigatsiooniteavet Vanasadama kohta (majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 18 „[Navigatsioonimärgistuse kavandamise, rajamise, rekonstrueerimise, paigaldamise, järelevalve ja märgistusest teavitamise nõuded ning kord](#)“ §2 lg 4 ja §3 lg 2).

5.21 Terviseamet kooskõlastas detailplaneeringu ning esitas omapoolsed tingimused, mida tuleb ehitusprojekti koostamisel ja ehitamisel järgida. Tingimused on ehitusprojekti koostamiseks määratud.

5.22 Telia Eesti AS, Elektrilevi OÜ, Enefit AS (endine Enefit Connect OÜ), aktsiaselts TALLINNA SADAM, AS Utilitas Tallinn, AKTSIASELTS TALLINNA VESI ja AS Gaasivõrk (varasem nimi AS Gaasivõrgud) detailplaneeringu lahenduse kohta tingimusi ei esitanud, kuid määrasid nõuded ehitus- ja tööprojektide koostamiseks. Vastavad nõuded on detailplaneeringus määratud.

5.23 Detailplaneering esitati 17. detsembri 2025 kirjaga nr 3-2/3198-1 Maa- ja Ruumiametile planeerimisseaduse § 142 lõike 4 alusel täiendavate asutuste ja isikute määramiseks, kellega tuleb detailplaneeringu koostamise käigus teha koostööd või keda kaasata detailplaneeringu koostamisse.

5.24 Maa- ja Ruumiamet vastas 10. märtsi 2025 kirjaga nr 12-1/25/378-3, et Tallinna planeeringute registrist nähtub, et detailplaneeringu koostamisel tehakse koostööd Päästeameti, Terviseameti, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti, Politsei- ja Piirivalveameti, Riigi Kaitseinvesteeringute Keskuse, Tallinna Linnaplaneerimise Ameti muinsuskaitse osakonna, Transpordiameti, Keskkonnaameti ja Kliimaministeeriumiga. Tulenevalt eelnevast, PlanS § 142 lõikest 4 ja lähtudes Vabariigi Valitsuse 17. detsembri 2015 määruses nr 133 „[Planeeringute koostamisel koostöö tegemise kord ja planeeringute kooskõlastamise alused](#)“ sätestatust ei pea Maa- ja Ruumiamet vajalikuks määrata täiendavalt valitsusasutusi, kellega planeeringu koostamisel tuleks koostööd teha.

5.25 Tallinna linn ja detailplaneeringust huvitatud isik sõlmisid 20. juunil 2025 halduslepingu nr TKA316, mille kohaselt detailplaneeringust huvitatud isik tagab lepingu ja antud ehituslubade alusel avalikult kasutatavate sõidu-, ratta- ja kõnniteede, üldkasutatava haljastuse ja tänavavalgustuse ehitamise lepingu skeemil märgitud alal ja ulatuses. Pooled lepivad kokku, et (maastiku)arhitektuurivõistluste/lahenduse tulemusel võivad projekteerimisel rajatistele ettenähtud elemendid täpsustada, mistõttu võib rajatistele kavandada ka mänguväljakuid, rataste parkimiskohti vms (maastiku)arhitektuurse kontseptsiooniga sobivaid elemente ning ehitusprojekti koostamise käigus võib huvitatud isiku kohustuseks olevate rajatiste ehitamise ala ja ulatus vastavalt ehitusprojekti täpsustatule muutuda.

5.26 Tallinna Linnavolikogu 15. detsembri 2022 määruse nr 24 „[Avalikult kasutatava ehitise ehitamise ja selle rahastamise kord](#)“ § 4 lõige 2 sätestab, et arendusalal kavandatu

elluviimiseks vajaliku planeerimisseaduse § 131 lõikes 2 nimetamata avaliku ehitise, mis on funktsionaalselt vajalik nii arendusala kui piirkonna teenindamiseks, ja Tallinna linnal on kavas see ehitada, ehitamiseks võivad Tallinna linn ja arendaja sõlmida kokkuleppe, millega arendaja kohustub kandma täielikult või osaliselt (määruse §-s 5 sätestatud määras) selle avaliku ehitise ehitamisega seotud kulud. Tulenevalt Tallinna Linnavolikogu 15. detsembri 2022 määruse nr 24 "[Avalikult kasutatava ehitise ehitamise ja selle rahastamise kord](#)" § 5 toodud valemile on **kaasrahastamise summa ... eurot**, mida korrigeeritakse EHI-ga vastavalt §-le 5, samuti juhul, kui enne detailplaneeringu kehtestamist muutub ehitusõiguse brutopind. Investeeringu elluvijaks on Tallinna Linnavaraamet. Kaasrahastamise lepingu sõlmib Tallinna Linnavaraamet ja vastav ülesanne on detailplaneeringu vastuvõtmise otsusesse lisatud. Detailplaneeringust huvitatud isik on andnud nõusoleku sõlmida enne detailplaneeringu kehtestamist kaasrahastamise leping.

5.27 Lähtuvalt Tallinna Linnavalitsuse 3. novembri 2021 määruse nr 36 „[Tallinna linna töökorraldus projekteerimistingimuste ja planeerimise valdkonnas](#)“ § 2 lõike 6 punktist 6 esitati Tallinna Linnavolikogu otsuse „A-reisiterminali ning kruisiterminali ala detailplaneeringu vastuvõtmine Kesklinnas“ eelnõu seisukoha võtmiseks Tallinna Kesklinna linnaosakogule. Linnaosakogu kooskõlastas otsuse eelnõu ... **2025** koosoleku protokoll nr ... päevakorrapunktiga

5.28 Vastavalt planeerimisseaduse § 135 lõikele 6 tuleb Tallinna Kesklinna Valitsusel teatada detailplaneeringu avaliku väljapaneku koht ja aeg hiljemalt 14 päeva enne detailplaneeringu avaliku väljapaneku toimumist Logi tn 2 // 4 // Sadama tn 25, Logi tn 6, Logi tn 8, Logi tn 10, Sadama tn 4, Sadama tn 5, Kai tn 5 // Sadama tn 6, Sadama tn 9, Sadama tn 11a, Sadama tn 17 kinnistute omanikele ja Riigi Kaitseinvesteeringute Keskust.

5.29 [Planeerimisseaduse](#) § 142 lõike 2 kohaselt rakendatakse üldplaneeringu põhilahenduse muutmise ettepanekut sisaldava detailplaneeringu menetlemisel üldplaneeringu menetlemisele ettenähtud menetlust. Tulenevalt planeerimisseaduse § 86 lõikest 1 teeb üldplaneeringut muutva detailplaneeringu vastuvõtmise otsuse Tallinna Linnavolikogu.

5.30 Arvestades eeltoodut, on A-reisiterminali ning kruisiterminali ala detailplaneering esitatud Tallinna Linnavolikogule vastuvõtmiseks. Pärast detailplaneeringu vastuvõtmist Tallinna Linnavolikogu poolt korraldavad Tallinna Linnaplaneerimise Amet ja Tallinna Kesklinna Valitsus detailplaneeringu avaliku väljapaneku. Planeerimisseaduse § 87 lõike 3 kohaselt kestab üldplaneeringu avalik väljapanek vähemalt 30 päeva.