

# KÖITE SISUKORD

<b>I SELETUSKIRI .....</b>	<b>4</b>
<b>1 PLANEERITUD MAA-ALA ASUKOHA KIRJELDUS .....</b>	<b>4</b>
<b>2 LINNAEHITUSLIKUD LÄHTEKOHAD JA RUUMILISE ARENGU EESMÄRGID .....</b>	<b>4</b>
2.1 Ruumilise keskkonna analüüsi järeldused .....	4
2.2 Planeeritud ala ruumilise arengu eesmärgid .....	4
<b>3 PLANEERINGUS KAVANDATU .....</b>	<b>5</b>
3.1 Planeeritud maa-ala krundijaotus .....	6
3.2 Hoonestusalade ja hoonete paiknemise ning suuruse kavandamise põhimõtted ..	6
3.3 Ehitusõigus, hoonete kasutusotstarbed ning hoonete ja maaüksuste koormusnäitajad.....	6
3.4 Vertikaalplaneerimise põhimõtted .....	8
3.5 Haljastuse kavandamise põhimõtted .....	9
3.5.1 Asendusistutuse vajaduse esialgne arvutus .....	9
3.6 Jäätmehoolduse põhimõtted .....	10
<b>4 TÄNAVATE JA TEHNOVÕRKUDE PLANEERIMISE PÕHIMÕTTED .....</b>	<b>10</b>
4.1 Avaliku ruumi planeerimise põhimõtted .....	10
4.2 Liikluskorralduse ja parkimise korraldamise põhimõtted .....	11
4.3 Tehnovõrkude planeerimise põhimõtted .....	12
4.3.1 Veevarustus ja kanalisatsioon.....	13
4.3.2 Elektrivarustus .....	15
4.3.3 Välisvalgustus .....	16
4.3.4 Sidevarustus .....	17
4.3.5 Soojusvarustus.....	17
4.3.6 Jahutusvarustus .....	18
4.3.7 Gaasivarustus .....	19
4.3.8 Alternatiivsed energiaallikad .....	19
4.3.9 Soojuspumpla merre rajatav torustik .....	19
<b>5 KEHTIVAD JA PLANEERITUD KITSENDUSED .....</b>	<b>20</b>
5.1 Kehtivad kitsendused .....	20
5.2 Planeeritud kitsendused .....	21
5.2.1 Ehituskeeluvööndi vähendamise ettepanek .....	21

5.2.2	Avaliku kasutuse ja isikliku kasutusõiguse vajadus.....	21
5.2.3	Juurdepääsuservituutide vajadus .....	21
5.2.4	Allaehitusservituutide vajadus .....	21
5.2.5	Kavandatud kitsendused tehnovõrkude ehitamiseks ja kasutamiseks.....	22
<b>6</b>	<b>NÕUDED EHITUSPROJEKTI KOOSTAMISEKS JA EHITAMISEKS .....</b>	<b>23</b>
6.1	Hoonete olulisemad arhitektuurinõuded.....	23
6.2	Rajatiste ehitus- ja kujundusnõuded .....	24
6.3	Haljastuse projekteerimise, rajamise ja hoolduse nõuded .....	25
6.4	Liikluskorralduse alased nõuded .....	26
6.5	Keskkonnamõju strateegilisest hindamisest tulenevad nõuded .....	27
6.6	Täiendavate uuringute vajadus .....	28
6.7	Täiendavate kooskõlastuste vajadus .....	28
6.8	Muud nõuded ehitusprojekti koostamiseks ja ehitamiseks.....	28
6.8.1	Keskkonnaalased nõuded.....	28
6.8.2	Tuleohutusnõuded .....	32
6.8.3	Kuritegevuse riske vähendavad abinõud .....	33
6.8.4	Nõuded ehitusprojektide koostamiseks ja ehitamiseks tehnovõrkude osas ..	33
6.9	Arheoloogianõuded .....	36
6.10	Olemasolevate hoonete lammutamise nõuded.....	36
<b>7</b>	<b>KAVANDATU VASTAVUS PLANEERITUD ALA RUUMILISE ARENGU EESMÄRKIDELE JA LÄHTEDOKUMENTIDELE .....</b>	<b>37</b>
7.1	Vastavus ruumilise arengu eesmärkidele .....	37
7.2	Kavandatu mõju lähipiirkonna linnakeskkonnale ja selle arenguvõimalustele, avalikele huvidele ja väärtustele.....	37
7.3	Vastavus Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala üldplaneeringule .....	38
7.4	Vastavus muinsuskaitse eritingimustes esitatud tingimustele .....	40
7.5	Vastavus algatamise otsuses esitatud tingimustele .....	40
7.6	Vastavus lähtedokumentidele.....	43
7.6.1	Vastavus riigihalduse ministri 17. oktoobri 2019 määrusele nr 50 „Planeeringu vormistamisele ja ülesehitusele esitatavad nõuded“ .....	43
7.6.2	Vastavus Tallinna Linnaplaneerimise Ameti 18.11.2021 käskkirjale nr T-11-1/21/26 „Detailplaneeringu algatamisettepaneku ja detailplaneeringu vormistamise juhend“ .....	43
7.6.3	Vastavus Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi 2020. a veebruari „Ruumi otsese päikesevalguse (insolatsiooni) kestuse arvutamise juhendile“ .....	43
7.6.4	Vastavus siseministri 02.06.2015 määrusele nr 17 „Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded“ .....	43

7.6.5	Vastavus Eesti standardile EVS 809-1:2002 „Kuritegevuse ennetamine. Linnaplaneerimine ja arhitektuur. Osa 1: Linnaplaneerimine” .....	43
7.6.6	Vastavus Tallinna Linnavolikogu 18. mai 2017 määrusele nr 9 „Tallinna kaugküttepiirkonna piirid, kaugküttevõrguga liitumise ja sellest eraldumise tingimused ja kord, kaugkütte üldised kvaliteedinõuded ja võrguettevõtja arenduskohustus” .....	44
7.6.7	Vastavus Tallinna Linnavolikogu 11. veebruari 2021 määrusele nr 2 „Raie- ja hoolduslõikusloa andmise kord” .....	44
7.6.8	Vastavus Eesti standardile EVS 843:2016 „Linnatänavad” .....	44
7.6.9	Vastavus Tallinna Linnavolikogu 17.09.2020 otsusele nr 84 „Tallinna parkimiskohtade arvu normid” .....	44
7.6.10	Vastavus Tallinna Linnavalitsuse 11. oktoobri 2017 istungi protokolliga nr 41 heakskiidetud „Tallinna rattastrateegia 2018 – 2028” .....	44
7.6.11	Vastavus haljastuse hinnangus antud soovitustele .....	44
7.6.12	Vastavus keskkonnamõju strateegilises hinnangus antud soovitustele .....	44
7.6.13	Vastavus keskkonnaministri 16.12.2016 määrusele nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid” ja mürauuringus antud soovitustele .....	45
7.6.14	Vastavus teemaplaneeringule „Kõrghoonete paiknemine Tallinnas” .....	45
7.7	Kehtiva detailplaneeringu kehtetuks muutumine .....	45
7.8	Muudatused võrreldes algatatud lahendusettepanekuga .....	45
7.9	Avalikel aruteludel tehtud ettepanekute arvestamine .....	46

## II JOONISED

1. Asukohaskeem	DP-1
2. Põhijoonis	DP-2
3. Tehnovõrkude koondplaan	DP-3

# I SELETUSKIRI

## 1 PLANEERITUD MAA-ALA ASUKOHA KIRJELDUS

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

Planeeritud maa-ala suurus planeeringu algatamisel oli 66,12 ha. Tulenevalt soovist määrata keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) läbiviimist eeldavad objektid ühele planeeringualale ning täpsustada planeeringuala piire kavandatud promenaadi kulgemise ja sadama akvatooriumi piiri alusel, on tehtud ettepanek detailplaneeringu ala muutmiseks. Pärast muudatust on planeeritava ala suurus muudatust 66,14 ha.

## 2 LINNAEHITUSLIKUD LÄHTEKOHAD JA RUUMILISE ARENGU EESMÄRGID

### 2.1 Ruumilise keskkonna analüüsi järeldused

Vanasadama piirkonnas on linnaehituslik olukord muutumas. Vanasadama ala arendamise laiem eesmärk on muuta kogu südalinna vahetus läheduses asuv endine suletud sadama territoorium ja praegune tühermaa atraktiivseks ja inimsõbralikuks linnaruumiks, kuhu on oodatud aega veetma nii turistid kui ka kohalikud elanikud.

Kogu sadama-ala jaoks väärrika ideelahenduse saamiseks korraldati 2017. aastal rahvusvaheline arhitektuurikonkurss, mille võitis Londoni arhitektuuribüroo Zaha Hadid Architects. Võidutöö lahendus Vanasadama *Masterplan 2030* (*edaspidi Masterplan 2030*) on Tallinna Vanasadama ala arendamise arengukava. Oluline aspekt *Masterplan 2030* lahenduses on eesmärk ühendada avalik ruum sadama funktsioonidega. *Masterplan 2030* edasiarendatud ideed on aluseks Vanasadama ala detailplaneeringute koostamisel. Kokku on ala jagatud kuueks arenduspiirkonnaks, viie arenduspiirkonna kohta on algatatud detailplaneeringute koostamine.

Planeeringu koostamisel lähtutakse *Masterplan 2030* üldistest põhimõtetest eesmärgil kujundada tänapäeva ootustele vastav piirkond, kus on seotud tervikuks olemasolev ja kavandatud hoonestus, loodud kvaliteetne avalik ruum ning tagatud nüüdisaegse sadamataristu toimimine Tallinna peamises mereväravas.

*Masterplan 2030* lahendus näeb A-terminali alale ette eelkõige sadama toimimiseks vajalike ehitiste rajamist. Planeeringuala läbib osa kogu sadama alale kavandatud avalikult kasutatavast promenaadist.

### 2.2 Planeeritud ala ruumilise arengu eesmärgid

Osaliselt avada sadama suletud territoorium nii, et reisiterminalide teenindamiseks vajalikud funktsioonid on sujuvalt integreeritud avalikkusele suunatud kasutusega (nt kruisiterminali katusele rajatud promenaad kuni olemasoleva muuli lõpuni).

- Kujundada A-terminaliga piirnev Vanasadama ala innovaatilise ja Eesti kõige olulisemale mereväravale väärikat kuvandit loova linnaruumina, mis sobiks kokku ja toimiks koos D-terminali ümbritseva linnaruumiga.
- Kavandada olemasolevate A- terminali hoone ning sadama administratiivhoone asemele uus linnaruumi sobituv hoonestus koos maapealse ja maa-aluse liikluslahendusega ning reisiterminali hoone, parkimismaja ja sadama administratiivhoonega.
- Luua A-terminali hoone ette piisava suurusega hajumisala koos atraktiivse jalakäijasõbraliku linnaruumiga.

- Kavandada uuel tasemel liikuvusteenus (erinevate liikumisvahendite kasutamine on kiire, mugav, keskkonnasäästlik): parem juurdepääs ühistranspordiga (tramm, buss) ja uued ühissõidukipeatused, sõidukite lühirent ja sõidujagamine.
- Kavandada reisisadama alale juurdepääs, mis häiriks võimalikult vähe ümbritseva planeeritava linnaruumi arenduste liikluskorraldust ja üldist liiklusvoogu lähialal.
- Kavandada jalakäijatele, kergliiklusvahenditega liiklejatele ja jalgratturitele promenaad, mis ühendab Admiralisillalt liikumisekruisiterminali katusepromenaadi ja Loodemuuliga selliselt, et oleks võimalikult vähe ristumisi autotranspordiga.
- Lähtuvalt Tallinna rattastrateegiast 2018-2028 kavandada kergliiklusteede võrgustik, mis ühildub naaberalade kergliiklusteede võrgustikuga.

### 3 PLANEERINGUS KAVANDATU

Detailplaneering algatati eesmärgil kavandada Logi tn 2 // 4 // Lootsi tn 13 // 14 // Sadama tn 21 // 25 // Uus-Sadama tn 19 kinnistu ja Logi tn 6 kinnistu osast ja mere täitmisel üks ärimaa sihtotstarbega krunt, üks äri- ja/või tootmismaa sihtotstarbega krunt ning üks transpordimaa sihtotstarbega krundi ja määrata kruntide kasutamise tingimused ning ehitusõigus 1 maa-aluse ja kuni 4 maapealse korrusega hoonete ehitamiseks.

Pärast detailplaneeringu algatamist on muudetud planeeringuala kruntide piire ja aadresse. Planeeritud ala moodustavad nüüd Logi tn 2 // 4 // Sadama tn 25, Logi tn 6, Logi tänav T6 ja Sadama tänav T1 kinnistute osad ning mereala.

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

A-terminali hoonestusele parima lahenduse leidmiseks läbi viidud arhitektuurkonkursi tulemusel on täpsustunud kavandatud hoonete korruselisisus ning planeeringus on määratud krundile ehitusõigus kuni kuue maapealse korrusega hoonete ehitamiseks.

Planeeringulahenduse menetluses on täpsemalt selgunud tulevase promenaadi kulg. Sellega seoses on tehtud ettepanek detailplaneeringu ala täpsustamiseks nii, et koostatava planeeringu ning Vanasadama põhjaosa detailplaneeringu (DP043560) alade piiril kulgev põhja-lõuna suunaline promenaadiosa ning piki merekallast kulgev promenaadiosa jääksid täies ulatuses A-reisiterminali ning kruisiterminali ala detailplaneeringu mahtu.

Detailplaneeringu algatamisel on planeeringuala suuruseks määratud 66,12 ha, millest maismaa-ala on 20,32 ha ja mereala on 45,80 ha.

Pärast muudatusi on planeeringuala suurus 66,14 ha, millest maismaa-ala on 19,85 ha ja mereala 46,29 ha.

Planeeringu protsessis on täpsustunud planeeringulahendus, sh hoonete korruselisisus. Kavandatud hoonestuse maksimaalne korruselisisus on 6 korrust tingimusel, et hoonete kõrgus ei ületa lubatud 20,0 m (abs 23,0 m). Lisaks A-terminali ja kruisiterminali hoonestuse jaoks vajalikule krundile on kavandatud üks krunt merevee soojuspumpla rajamiseks, kolm krundi promenaadi ja tänavastruktuuri rajamiseks.

Detailplaneering sisaldab ettepanekut Tallinna Linnavolikogu 9. detsembri 2004 määrusega nr 54 kehtestatud Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala üldplaneeringu muutmiseks, kuna detailplaneeringus taotletakse looduskaitseadusest tuleneva ranna ehituskeeluvööndi vähendamist kruntide piirini vastavalt punktis 5.2.1 esitatud ettepanekule.

### 3.1 Planeeritud maa-ala krundijaotus

Detailplaneeringus on kavandatud 60% tootmismaa ja 40% ärimaa sihtotstarbega Logi tn 2 // 4 // Sadama tn 25 ja Logi tn 6 kinnistute osadest moodustada üks 60% tootmismaa ja 40% ärimaa sihtotstarbega krunt (pos 1), üks tootmismaa sihtotstarbega krunt (pos 2) ning kolm transpordimaa sihtotstarbega krunti (pos 3, pos 4 ja pos 5).

### 3.2 Hoonestusalade ja hoonete paiknemise ning suuruse kavandamise põhimõtted

Krundile pos 1 on kavandatud ehitusõigus sadama tegevuseks vajalike hoonete ja rajatiste ehitamiseks. Kavandatud on ka võimalus täiendava multifunktsionaalse kai ehitamiseks olemasolevatest kaidest mere poole.

Kuna laevadele pääs toimub olemasolevast asukohast, on ka hoonestatav ala kavandatud praeguste sadamahoonete piirkonda.

Pos 2 on kavandatud ehitusõigus osaliselt maapealse (maastikuelemendi sisse integreeritud), osaliselt maa-aluse soojuspumpla ehitamiseks.

Hoonete suuruse määramisel on arvestatud sadama vajadusi ning Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala üldplaneeringu tingimusi.

Kruisiterminali hoone koos katusepromenaadiga on valmis.

A-reisiterminali ning sadama administratiivhoone ja parkimismaja kompleksi jaoks lahenduse leidmiseks korraldas aktsiaselts TALLINNA SADAM 2023. aastal rahvusvahelise arhitektuurivõistluse, mille võitis molumba osaühing koostöös *MARELD Landskapsarkitekter AB*-ga (lahendus vt lisa 8.1.3 A-reisiterminali, sadama administratiivhoone ja parkimismaja kompleksi arhitektuurse konkurssi võidutöö ja lisa 8.2 Vanasadama ala detailplaneeringute hoonestuskava).

Alajaama ja tollihoone lahenduse leidmiseks korraldas aktsiaselts TALLINNA SADAM 2023. aastal arhitektuurivõistluse, mille võitis KOKO arhitektid OÜ (lahendus vt lisa 8.1.2 Alajaama arhitektuurse konkurssi võidutöö).

Mõlema konkursi võidutööga on arvestatud detailplaneeringu koostamisel.

### 3.3 Ehitusõigus, hoonete kasutusotstarbed ning hoonete ja maaüksuste koormusnäitajad

Hoonestustihedus kogu planeeringualal on 0,4.

#### Pos 1

.....  
(aadressiettepanek)

Krundi kasutamise sihtotstarve:	60% tootmismaa (Ths) ja 40% ärimaa (Ä)
Hoonete suurim lubatud arv krundil:	15
Hoonete suurim lubatud ehitisealune pindala:	65769 m <sup>2</sup> (maapealne) 21769 m <sup>2</sup> (maa-alune)
Hoonete suurim lubatud kõrgus:	20,0 m (abs 23 m)  Laevaliikluse juhtimiskeskuse lubatud kõrgus on 39,0 m (abs 42,0)  Kõrguspiirang ei kehti galeriidele ja rampidele, mille kõrgus sõltub

teenindatavate laevade väljapääsu kõrgusest. Galeriide, rampide ja sadamat teenindavate rajatiste kõrgus määratakse vastavalt vajadusele ehitusprojekti.

Krundile on kavandatud kuni 15 hoonet, sh olemasolev kruisiterminali hoone, A-reisiterminali hoone, sadama administratiivhoone ning muud sadamat teenindavad hooned. Lisaks nimetatud hoonetele võib krundile rajada sadama teenindamiseks vajalikke sadamarajatisi (reisijate teenindamiseks vajalikud galeriid, rambid, turvarajatised, sõidukite check-in ja pääsla piirded jms) ja tehnoehitisi (alajaamad, pumplad jms). Hoonestuse maksimaalne korruselisus on 6 korrust tingimisel, et hoonete kõrgus ei ületa lubatud 20,0 m (abs 23,0 m), v.a:

- laevaliikluse juhtimiskeskus, mille jaoks on määratud maksimaalne kõrgus ja kõrgema osa ehitusalune pind. Laevaliikluse juhtimiskeskuse kõrgus tuleneb asjaolust, et laevaliikluse ohutuks korraldamiseks on vajalik tagada akvatooriumi vaadeldavus.
- väikeses mahus hoonete kõrgemad osad nagu ajaloolise sadamahoone torn ja kavandatud parkimishoone pääs katusele, mille kõrgus võib ulatuda kuni 24 m.
- galeriid ja rambid, mille kõrgus sõltub teenindatavate laevade väljapääsu kõrgusest.

Pos 1 krundile on planeeritud 110/10 kV alajaam, mille projekteerimiseks on 29.06.2023 väljastatud projekteerimistingimused nr 2311802/02296. Alajaam on vajalik tulevikus kruisilaevadele kaldaelektri pakkumiseks ning planeeritava merevee soojuspumpla toimimiseks.

Kavandatud on multifunktsionaalne kai, mis teenindab sõjalaevu, lennukikandjaid, suuri purjekaid, kruisilaevu jt.

Kavandatud ehitiste kasutusotstarbed on valdavalt sadamategevusega seotud. Samas on nii terminalihoonesse, sadama kontoris, kui alajaama/tollihoonesse kavandatud äriruume, kus on võimalik pakkuda avalikkusele suunatud teenuseid. Kruisiterminali ruumides töötab avalikkusele avatud restoran.

Sõidukite juurdepääs laevadele ning parkimishoonesse ja busside parkimiskohtadele on kavandatud Rumbi tänava pikendusena rajatavalt uult tänavalt. Juurdepääs maa-alusesse parklasse on Logi tänavalt.

Hoonestustihedus krundil on 0,4.

## Pos 2

.....  
(aadressiettepanek)

Krundi kasutamise sihtotstarve:	tootmismaa (The)
Ehitise suurim lubatud arv krundil:	1
Ehitise suurim lubatud ehitisealune pindala:	1800 m <sup>2</sup> (maastikuelemendi sisene, maapealne) 5700 m <sup>2</sup> (maa-alune)
Ehitise suurim lubatud kõrgus:	8,1 m (abs 10,6 m) (olemasoleva maastikuelemendi kõrgus koos piirde kõrgusega)
Ehitise suurim sügavus	-20,5 m (abs -18,00 m *)

\*2 maa-aluse korrusega pumpla põhimahut kavandatakse kuni 18 m sügavuseni, tehnoloogilised seadmed võivad ulatuda kuni 50 meetri sügavusele. Täpne lahendus selgub ehitusprojekti.

Krundile on kavandatud osaliselt maapealsena, osaliselt maa-alusena mereveest soojus- ja/või jahutusenergiat tootev soojuspumpla. Maapealne osa integreeritakse maastikuelemendi sisse, nähtava osa moodustavad peamiselt sisse/väljapääsud ja ventilatsiooniseadmete ühendused. Maastikuelemendi kuju võib olemasolevaga võrreldes muutuda.

Detailplaneeringus ei käsitleta merre ulatuvat taristuosa, mis lahendatakse hoonestusloa koosseisus.

### Pos 3

.....  
(aadressiettepanek)

Krundide kasutamise sihtotstarve: transpordimaa (L)

Krundile on kavandatud promenaadirajatised ning linnaväljak.

Krundid võib liita või moodustada ühe krundina koos Admiraliteedi basseini detailplaneeringus (DP043610) kavandatud krundiga pos 7, kuhu on kavandatud samuti avalikult kasutatav promenaadi osa (rattatee).

Krundile võib rajada sõltuvalt maastikuarhitektuursest lahendusest väikeehitisi promenaadi teenindamiseks (nt tualetid, nn kasvuhoone tüüpi välikohvikud, terrassid, trepistikud vms).

### Pos 4

.....  
(aadressiettepanek)

Krundide kasutamise sihtotstarve: transpordimaa (L)

Krundile on kavandatud promenaadirajatised.

### Pos 5

.....  
aadressiettepanek

Krundide kasutamise sihtotstarve: transpordimaa (L)

Krunt moodustatakse mere täitmise teel ja on kavandatud rannapromenaadi pikendamiseks.

## 3.4 Vertikaalplaneerimise põhimõtted

Maapinna reljeef planeeringualal on tasane, maapinna absoluutkõrgused jäävad vahemikku 1,7...2,5 m.

Vertikaalplaneerimisega ei juhita sademeveet naaberkinnistutele. Võimalikult palju sademeveet on ettenähtud hajutada haljastatud pindadele.

Vertikaalplaneerimise ja sademevee ärajuhtimise lahendus täpsustatakse ehitusprojekti.

Planeeringu ala läänepoolsesse ossa on kavandatud rannapromenaadi osa. Promenaadi rajamisel krundile pos 5 on ettenähtud mere täitmine. Ala absoluutkõrguseks on analoogselt juba rajatud kruisiterminali promenaadiosaga määratud 2,4 m. Seoses sellega on kavandatud ka kruntide pos 2, 4 ja 5 maapinna tõstmine promenaadiga piirnevas osas samale kõrgusele: 2,4 m merepinnast.

Maapinna tõstmiselt promenaadiga samale kõrgusele üleujutusohu esinemistõenäosusega üks kord 100 aasta jooksul 1,96 m merepinnast väheneb.



### 3.5 Haljastuse kavandamise põhimõtted

Planeeringuala jääb Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala üldplaneeringu järgi kahte ehituspiirkonda, kus on erinevad nõuded haljastuse osakaalule. Valdav osa on ehituspiirkonnas nr 9, kus nõutav haljastuse osakaal on 5%. Väiksem osa on ehituspiirkonnas nr 10, kus nõutav haljastuse osakaal on 10%.

Arvutuslikult peab kogu maismaa ala kohta rajatama ca 10 400 m<sup>2</sup> maaga seotud haljastust.

Kruisiterminali ehitusprojekti raames ehitati valmis avalikult juurdepääsetav katusepromenaad koos haljastusega. Rajatud on nii maaga seotud (2 845 m<sup>2</sup>) kui ka katusehaljastust.

Vanasadama ja Rail Baltic Ülemiste ühisterminali ühendava trammiliini ehitusprojekti raames on rajatud A-reisiterminali esine väljak koos haljasaladega (498 m<sup>2</sup>) trammitee ja Logi tänava vahelisele alale (kasutusluba nr 2412371/04965, 28.10.2024).

Planeeringualal on tegemist valdavalt sadamategevuse alaga, kus viimase ajani sadama kinnisel alal haljastus valdavalt puudus ning ka edaspidi ei ole täiendavat haljastust sadamategevuse kinnisele logistikaalale kavandatud. Puuduolev haljastus (ca 7 057 m<sup>2</sup>) tuleb projekteerida ülejäänud planeeringualale, sh A-reisiterminali, sadama administratiivhoone ja parkimismaja ümbrusse ja kavandatud promenaadile.

A-reisiterminali, sadama administratiivhoone ja parkimismaja (pos 1) arhitektuurikonkursi võidutöös lahendati vastavalt lähteülesandele ka hooneid ümbritsev väliruum koos haljastuse ja väikevormidega. Põhimõtteline lahendus on kantud hoonestuskavale (joonis vt Lisa 8.2).

Pos 2 kavandatud soojustpumpla ehitamisel istutatakse olemasolev haljastus mujale ning pärast soojustpumpla valmimist taastatakse maastikuelement koos uue haljastusega. Krundil pos 2 on ettenähtud haljasala osa, mis kavandatakse mitmerindelise haljastusega alana, kus on vähemalt 1 m paksune mullakiht. Võimalusel tuleb leida ümberistutatavatele puudele uus asukoht lähialal.

Haljastuse objektid nr 243...247 istutatakse ümber krundile pos 4 või detailplaneeringu ala piires mujale.

#### 3.5.1 Asendusistutuse vajaduse esialgne arvutus

Haljastusliku hinnangu tegemiseks vajaliku dendroloogilise hinnangu koostasid 2023.a maastikuarhitektid Rait Tamm ja Britt Mäekuusk.

Likvideeritavate puude asendamiseks vajalike haljastuse ühikute arv on arvutatud vastavalt Tallinna Linnavolikogu 11.02.2021 määrusele nr 2 „Raie- ja hoolduslõikusloa andmise kord“.

Asendusistutuste arvutustes on lähtutud järgmisest valemist:

$$D * \frac{k1 + k2 + k3}{3} = \text{haljastuse ühik}$$

kus D – raiutava puu rinnasläbimõõt, mitme puu puhul läbimõõtude summa, cm;  
k1 – raiutava puuliigi koefitsient;  
k2 – raiutava puu seisukorra koefitsient;  
k3 – raiepõhjuse koefitsient (arvutuses on 0,5).

Pos nr	Jrk nr	likv. puu nr	puu liik	liigi koe-fitsient	rinnas-läbimõõt (cm)	väärtus-klass	seisu-korra koe-fitsient	haljas-tuse ühik	Likvi-deeri-mise põhjus
1	1	330	Torkav kuusk	2	22	IV	0,2	20	Hoonestus
						Pos 1 kokku		20	

Planeeringus kavandatud hoonete või teede rajamiseks tuleb likvideerida üks IV väärtusklassi haljastuslik objekt. Maksimaalne asendusistutuse arvestuse aluseks olev haljastuse ühikute arv on 20.

Arvutustega saadud haljastuse ühikute arv on esialgne ja see arv võib lahenduse täpsustamisel järgnevatel projekteerimisstaadiumites muutuda. Lõplik kompenseerimiseks vajalik haljastuse ühikute arv saadakse raieloa menetlemise käigus pärast ehitusloa väljaandmist. Haljastuse asendusistutus, mida ei ole võimalik teha planeeringualal, tuleb teha linnaosavalitsuse või Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti määratud kohta.

### 3.6 Jäätmehoolduse põhimõtted

Jäätmehoolduse kord Tallinna haldusterritooriumil on määratud Tallinna jäätmehoolduseeskirjas. Jäätmeid tuleb sortida tekkekohas ja seejärel liigiti koguda, et võimaldada nende taaskasutamist võimalikult suures ulatuses. Kord on kohustuslik kõikidele juriidilistele ja füüsilistele isikutele.

Jäätmete kogumiskonteinerite asukohad selguvad ehitusprojektis.

## 4 TÄNAVATE JA TEHNOVÕRKUDE PLANEERIMISE PÕHIMÕTTED

Tänavate ja parkimise lahendust, sh jalakäijate alad, jalgrattaliiklus, lühiajaline parkimine tänaval, taksode peatumiskohad ja haljastus, täpsustatakse ehitusprojektis.

### 4.1 Avaliku ruumi planeerimise põhimõtted

Planeeringualale rajatakse lennujaama ja sadamat ühendav trammitee, mille peatus on planeeritud A-terminali ette. Lisaks on Logi tänava äärde planeeritud bussipeatus. Ühissõidukite liikluseks ettenähtud tänavad ja peatused on kavandatud avalikuks kasutuseks.

Planeeringualale kavandatakse ala läbiv rohke haljastusega avalikult kasutatav promenaad (jalakäijatele, kergliiklusvahenditega liiklejatele ja jalgratturitele), mis ühendab Admiralisillalt liikumise kruisiterminali katusepromenaadi ja Loodemuuliga.

Juba praegu on jalakäijatele iga päev kell 06.00-01.00 avatud kruisiterminali katusele rajatud promenaad kuni Loodemuuli otsani. Juurdepääs promenaadile on tõkestatud harvadel juhtudel kui sadamat külastab mõni veesõiduk, mille puhul on turvanõuetest tulenevalt vajalik piirata kolmandate isikute ligipääsu sadama-alale.

A-terminali hoone ette luuakse piisava suurusega hajumisala koos atraktiivse jalakäijasõbraliku linnaruumiga, mille kujunduses kasutatakse nii linnalikke kui ka looduslikke elemente.

Väljaku, promenaadi ja haljastuse täpsem lahendus antakse ehitusprojektis koostöös maastikuarhitektiga.

Avaliku promenaadi rajamisel krundile pos 5 on ettenähtud mere täitmine, et ühildada kavandatud promenaad „Logi tn 8, 9 ja 10 kinnistute ning lähiala detailplaneeringus“ (DP023650) kavandatud rannajoonega. Rannapromenaadi tuleb kaitsta lainete mõju eest (nt kasutada tetrapoode analoogselt Kruisiterminaliga).

## 4.2 Liikluskorralduse ja parkimise korraldamise põhimõtted

Planeeringuala moodustab peamiselt kruisiterminali ja A-terminali ala. A-terminali kaudu toimub reisiparvlaevade liiklus peamiselt Helsingisse. Sõidukite sisenemine sadama alale ning väljumine sadama alalt toimub laevade sõidugraafiku alusel. Arvestades sadama toimimisest tuleneva liikluskoormuse ning planeeritava ala lähiümbrusesse kavandatavate hoonete teenindamiseks vajaliku liikluskoormuse koostoimimist, tehti Vanasadama ja lähipiirkonna liiklusanalüüs. Selle tulemusi arvestades ning koostöös Tallinna Strateegiakeskuse (praegu Tallinna Linnaplaneerimise Ameti ruumilooma osakond) ja Tallinna Transpordiametiga leiti optimaalne liikluslahendus, mis võimaldab Vanasadama põhjaosa ja teiste põhjapoolsete arenduste liikluse hoida võimalikult eraldi sadamaga seotud liiklusvoogudest.

Uue liikluslahenduse kohaselt on kavandatud sõidukite juurdepääs nii sadama territooriumi sissepääsuni, planeeritud A-terminali parkimismajja, reisibusside ja taksode parklasse, A-terminali liikluslale kui ka kruisiterminalile ühiselt Rumbi tänava pikenduse kaudu. Nii jäävad Rumbi ja Logi tänava ristmikust põhjapool asuvad tänavad rahulikuma liiklusega juurdepääsutänavateks uutele kvartalitele.

Kai tänaval on kavandatud autoliiklust vähendada, et tagada jalakäijasõbralikum linnaruum. Planeeritava lahenduse kohaselt muudetakse kogu A-terminali esine linnaruum jalakäija ja jalgratturisõbralikuks. Kavandatud on lühiajaline parkla (*kiss&sail*) A-terminali esisele maa-alusele korrusele ning reisibusside parkla ja taksode ooteala A-reisiterminali taha (kaide poole). Juurdepääs maa-alusesse parklasse on Logi tänavalt.

Rattateede võrgustiku arendamiseks on Logi tänava äärde kavandatud ühesuunalised rattateed.

Piirkonna ühistranspordi ühenduse parendamiseks on alustatud 2023. aastal uue lennujaama ja sadamat ühendava trammitee ning A-terminali ees oleva trammipeatuse ehitustöödega. Lisaks on Logi tänava äärde planeeritud bussipeatus. Kruisiterminali külastavaid turiste teenindatakse lisaks ümber vanalinna liikuva *shuttle*-bussiliiniga. *Shuttle*-bussiliini ning *Hop-on – hop-off* bussiliini peatumine on kavandatud Kruisiterminali parklas.

Jalakäijatele, kergliiklusvahenditega liiklejatele ning jalgratturitele on kavandatud planeeringuala läbiv rohke haljastusega avalikult kasutatav promenaad, mis on osa kogu Vanasadama alale kavandatud promenaadist Reidi teest Kruisiterminali katusele rajatud promenaadini.

Juurdepääs pos 2-le toimub läbi pos 1 kokkuleppe alusel.

Parkimiskohad on kavandatud pos 1 parkimishoonesse ja maa-alusele korrusele. Juurdepääsuks maa-alusesse parklasse Logi tänavalt on kavandatud krundile pos 3 maastikuelemendi sisse „peidetud“ pandus ning ühenduskoridor trammitee alt.

### Parkimiskohtade kontrollarvutus

Pos nr	Ehitise otstarve	Norm. arvutus alal, kus normi rakendatakse	Normatiivne parkimis-kohtade arv	Planeeringus ettenähtud parkimiskohtade arv krundil
1	sadamahooned	Norm puudub	-	516
Planeeritud maa-alal kokku:				516

Parkimiskohtade vajaduse arvutamisel on lähtutud liiklusuuringute seisukohtadest ning Tallinna Linnaplaneerimise Ameti 15.12.2022 kirjas nr 3-2/3591-1 esitatud tingimusest: „Parkimiskohtade vajadus arvutada kogu planeeritud brutopinna kohta (v.a sadama hooned) äriruumide normi alusel, st maksimaalselt lubatav 1 koht 200 m<sup>2</sup> 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. A-reisiterminali võib lugeda liiklussõlmeks ning parkimiskohtade kavandamisel on arvestatud sadama töötajate ja reisijate vajadustega, busside (sh kruisikaide juures olevate) ja taksode ootealaga, *Kiss&Sail* parklaga maa-alusel korrusel.

#### Elektriautode juhtmetaristu kontrollarvutus

Pos nr	Ehitise otstarve	Norm. arvutus alal, kus normi rakendatakse	Normatiivne juhtmetaristu arv	Planeeringus ettenähtud juhtmetaristu arv krundil
1	Sadamahooned	516:5=103,2	104	104
<b>Planeeritud maa-alal kokku:</b>			<b>104</b>	<b>104</b>

Elektriautode laadimistaristu vajaduse arvutamisel on aluseks võetud Ehitusseadustiku §65<sup>1</sup>. Elektriauto laadimistaristu rajamise vajadus täpsustatakse ehitusprojekti arvestades Ehitusseadustiku §65<sup>1</sup> ning realselt väljakujunenud vajadusele.

#### Jalgratate parkimiskohtade kontrollarvutus

Pos nr	Ehitise otstarve	Norm. arvutus alal, kus normi rakendatakse	Normatiivne parkimis-kohtade arv	Planeeringus ettenähtud parkimiskohtade arv krundil
1	Sadamahooned	norm puudub	-	83
3	Tänavarajatised	norm puudub	-	17
<b>Planeeritud maa-alal kokku:</b>			<b>-</b>	<b>100</b>

Jalgratate parkimiskohtade vajaduse arvutamisel on aluseks võetud Tallinna Linnavalitsuse 11. oktoobri 2017 istungi protokolliga nr 41 heakskiidetud Tallinna rattastrateegia 2018-2028.

Rattastrateegia kohaselt on lubatud esialgu alale planeerida vähem jalgratta parkimiskohti ning jätta võimalus vajadusel kohti juurde luua. Jalgratate pikaajaline parkimine on ettenähtud terminalikompleksi. Lühiajalised parkimiskohad on ettenähtud hoonete sissepääsude lähedusse tänava tasandile. Rattaparklate asukoht ja arv täpsustatakse ehitusprojekti.

Vanasadama trammi maastikukujunduse projekti realiseerimisel rajatakse 17 jalgratate parkimiskohta A-terminali esisele väljakule (pos 3).

Rendirataste laenutuspunktid asuvad praegu Kruisiterminali juurdepääsu lähedal ning A-reisiterminali ees. A-reisiterminali ala väljaehitamise käigus rajatakse rendipunkt terminalihoone lähiste.

### 4.3 Tehnovõrkude planeerimise põhimõtted

Säilitatavad, likvideeritavad ja planeeritud tehnovõrgud on kajastatud joonisel *DP-3 Tehnovõrkude koondplaan*. Tehnovõrkude lahendus on põhimõtteline ning

täpsustatakse ehitusprojekti tehnoorkude valdajate tehniliste tingimuste alusel. Tehnoorkudest põhjustatud kitsendused on kajastatud joonisel *DP-2 Põhijoonis* ja *DP-3 Tehnoorkude koondplaan*.

Haljastuse täpne paiknemine ning istutamiseks kasutatavad meetmed tehnoorkude läheduses täpsustatakse ehitusprojekti koostamise käigus, kui on paika pandud täpsed tehnoorkude asukohad.

Kõigi Vanasadama ala detailplaneeringute tehnoorkude koondskeem on planeeringu lisa 8.3 Vanasadama ala detailplaneeringute tehnoorkud.

Kui samale kinnisasjale ehitatakse mitu kaitsevööndiga ehitist, tuleb võimaluse korral eelistada kaitsevööndite ruumilist kattumist võimalikult suures ulatuses ning kinnisasja koormamist vähimal võimalikul viisil. Eeldatakse, et ühe kaitsevööndiga ehitise kaitsevööndisse võib ehitada teise kaitsevööndiga ehitise. (EhS § 70 lg 6)

Planeeringuala ehitusõiguse rakendamiseks vajalike tehnoorkude projekteerimisel ja ehitamisel tuleb lähtuda kehtivatest (linna) õigusaktidest, võrguettevõtete ja vee-ettevõtja tehnoorkude arendamise kavadest.

Tingimused ehitusprojekti koostamiseks on määratud punktis 6.8.4 *Nõuded ehitusprojektide koostamiseks ja ehitamiseks tehnoorkude osas*.

#### **4.3.1 Veevarustus ja kanalisatsioon**

Lahendus on koostatud vastavalt AKTSIASELTSI TALLINNA VESI 13.12.2022 tehnilistele tingimustele nr PR/2272194-1 ja aktsiaseltsi TALLINNA SADAM 16.03.2023 tehnilistele tingimustele nr 2-2/95-17.

Planeerimisel on arvestatud järgmiste juhendmaterjalidega:

- Eesti standard EVS 921:2022 Veevarustuse välisvõrk;
- Eesti standard EVS 848:2021 Väliskanalisatsioonivõrk;
- Siseministri 18.02.2021 määrus nr 10 „Veevõtukoha rajamise, katsetamise, kasutamise, korrahoiu, tähistamise ja teabevahetuse nõuded, tingimused ning kord“;
- Eesti standard EVS 843: 2016 Linnatänavad;
- Tallinna sadamevee strateegia aastani 2030;
- Tallinna linna ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arendamise kava aastateks 2023-2034.

Lahenduses on arvestatud Logi tänava poolse juurdepääsuga maa-alusesse parklasse.

#### **Veevarustus**

##### Olemasolev olukord

Olemasolevad ühisveevärgi torustikud on Sadama tänaval paiknev De160 mm ja DN250 mm veetoru, Logi tänaval De250/315 mm ja De160 mm veetoru.

Piirkonnas on normaalolukorras vabarõhk 410 kPa, tulekahju olukorras 100 kPa.

Logi tn 6 krundil maastikuelemendi juures (pos 2) ja A-reisiterminali hoones paiknevad olemasolevad avalikud joogiveevõtukohad.

##### Planeeritud veevarustuse üldpõhimõtted

A-terminali hoonete ja sadama kaide veevarustuseks kasutatakse Sadama tänava De250 mm ja Logi tänava/A-terminali De315 mm veetorusid.

Arvutuslik majandus-joogivee vooluhulk pos 1 hoonetele  $q=2,5$  l/s;  $q=9,0$  m<sup>3</sup>/d.

Pos 2 veevarustus on planeeritud aktsiaseltsile TALLINNA SADAM kuuluvast veetorust peale pos 1 veemöödusõlme.

Planeeringuala majandus-joogivee vooluhulk täpsustatakse ehitusprojektide koostamisel. Liitumispunktiks ühisveevarustusega on sulgarmatuur, mis paikneb kuni 1 m kaugusel kinnistu piirist.

Logi tänaval teistele planeeritavatele kommunikatsioonidele ette jääv veetoru De315 mm planeeritakse ringi Logi tänava teisele poolele.

Avalikud joogiveevõtukohad jäävad Kruisiterminali promenaadi lähedusse ning nähakse ette ka A-terminali kompleksi. Asukohad täpsustuvad ehitusprojektis.

### **Tuletõrjeveevarustus**

Hoonete veevajadus ehitiseväliseks tulekustutuseks on 30 l/s 3 tunni jooksul.

Väline tulekustutusvesi võetakse Sadama ja Logi tänaval olemasolevatest ja planeeritud veevõtukohtadest.

Planeeritud kinnistute välis- ning sisetulekustutusvee vajadus täpsustub ja lahendatakse ehitusprojektis. Vajalik täiendav kruntide tulekustutusvesi, mis ületab ühisveetorustikust saadavat vooluhulka, tuleb tagada krundisise mahutite baasil.

### **Kanalisatsioon**

#### Olemasolev olukord

Piirkonna kanalisatsioonisüsteem töötab lahkvoolsena.

Planeeringuala reovee kanaliseerimise eelvooluks on aktsiaseltsile TALLINNA SADAM kuuluv De800 reovee kanalisatsioonitoru.

#### Planeeritud reovee kanalisatsioon

Hoonete arvutuslik vooluhulk pos 1  $q=5,3$  l/s;  $q=9,0$  m<sup>3</sup>/d.

Laevadelt kogutava ja kanalisatsiooni suunatava reovee eeldatav vooluhulk on 2000 m<sup>3</sup>/h.

A-terminali hoonete ja sadama kaide reoveekanalisatsiooni eelvooluks kasutatakse A-terminali De600 ja Logi tänava De400 reovee kanalisatsioonitorusid, mis kuuluvad aktsiaseltsile TALLINNA SADAM.

Pos 1 ja pos 2 liitumispunktiks sadama kanalisatsiooniga on olemasolev kaev De800 mm kollektoril ja planeeritud vaatluskaev Sadama ja Logi tänava ristmikul.

Reovee arvutusarvool täpsustatakse edasisel projekteerimisel.

### **Planeeritud sademevee kanalisatsioon**

Tallinna Linnavolikogu määruse nr 18 Lisa 1 „Tallinna sademevee strateegia aastani 2030“ järgi on ettenähtud sademevesi käidelda maksimaalses ulatuses planeeringuala piires, kasutades looduslähedasi sademevee kogumise ja puhverdamise süsteeme, näiteks uued haljasalad, kuhu ei ole kavandatud maa-aluseid korruseid, rohekatused, sademevee kogumine ja kasutamine kohapeal, sademevett läbilaskvad katendid, vihmapikeenrad, immutusladad jne. Täpsemad lahendused selguvad ehitusprojekti koostamise käigus.

Pos 1 kinnistu sademeveed juhitakse sadama territooriumil merre kasutades olemasolevaid merrelaske.

Pos 2 kinnistu sademeveed juhitakse sadama territooriumilt merre, kasutades olemasolevaid merrelaske ja/või nähakse otse merre juhtimise võimalus ette vertikaalplaneeringus.

Pos 3 kinnistu sademeveed juhitakse Logi tänava olemasolevasse sademevee kanalisatsioonitorusse.

Pos 4 kinnistu sademeveed juhitakse sadama territooriumil merre kasutades olemasolevaid merrelaske.

Pos 5 kinnistu vertikaalplaneeringus nähakse ette sademevee juhtimine katendilt otse merre.

Sademeveetorusse juhitava sademevee reostusnäitajate piirväärtused peavad vastama Keskkonnaministri 08.11.2019 määrusele nr 61 "Nõuded reovee puhastamise ning heit-, sademe-, kaevandus-, karjääri- ja jahutusvee suublasse juhtimise kohta, nõuetele vastavuse hindamise meetmed ning saasteainesisalduse piirväärtused" (Lisa 1 "Saasteainetajate piirväärtused ja reovee puhastusastmed").

Katuse sademevee arvutamisel on kasutatud korduvusperioodi 5a 15 min, arvutuslik intensiivsus 195 l/s /ha.

Planeeringuala sademevee vooluhulkade bilanss:									
Ala (pos nr)	Planeeritud kõvakattega pindala, m <sup>2</sup>		Haljas- katuse pindala m <sup>2</sup>	EVS 848:2021, korduvus 5a, 15 min, arvutuslik intensiivsus q=195 L/(sek*ha)					
	Katus	Asfalt		Katus, arvutuslik vooluhulk l/s	Asfalt, arvutuslik vooluhulk l/s	Haljas- katuse, arvutuslik vooluhulk l/s	Kokku, arvutuslik vooluhulk l/s	Lubatud vooluhulk l/s	Haljastus m <sup>2</sup>
1	70000	44334	0	1364	691	0,0	2055	2055	0
2	0	1860	2853	0	29	22,3	51,3	51,3	0
3	0	6070	0	0	94,7	0	94,7	94,7	2500
4	0	4521	0	0	22,2	0	22,2	22,2	1225
5	0	1425	0	0	3,6	23,2	26,8	10	702
Kokku:							2250		

## Ühisveevarustuse ja -kanalisatsiooni (ÜVK) torustike maht

### Veevarustus

PE plasttoru De250 mm PN10

63 m

### 4.3.2 Elektrivarustus

Detailplaneeringu elektrivarustuse osa lahenduse aluseks on aktsiaseltsi TALINNA SADAM 16.03.2023 välja antud tehnilised tingimused nr 2-2/108-13 ja Elering ASi lähteülesanne.

### Elektrikoormuste tabel

Pos nr	Nimetus	Arvutuslik elektrikoormus, Pa/Ia (kW/A)			Planeeritud liitumine
		Planeeritud trafoalajaama nr 1 baasil (AS Tallinna Sadam)	Planeeritud trafoalajaama nr 2 baasil (AS Tallinna Sadam)	Planeeritud trafoalajaama nr 3 baasil (AS Tallinna Sadam)	
1	Äri- ja tootmis- hooned	2000 /3300	2000 /3300	2000 /3300	Alajaama 0,4 kV jaotusseadmes
2	Soojus- pumbajaam				Soojuspumbajaama tarbimisvõimsus (võrguühenduse

					läbilaskevõime) on elektriliitumislepingu järgi 50 MVA
Planeeritud ala tarbijad kokku alajaamade kaupa (koos eriaegsusega)	2000 /3300	2000 /3300	2000 /3300		
Planeeritud ala tarbijad kokku (koos eriaegsusega)	5800 /9000				

Detailplaneeringu ala aktsiaseltsi TALLINNA SADAM tarbijate elektrivarustus on ettenähtud kolme uue hoonesisese alajaama baasil (10/0.4 kV trafod kuni 2x1600 kVA). 10/0,4 kV jaotusalajaamade elektrivarustus on ettenähtud pos 1 hoonestusalale planeeritud 110/10 kV alajaamast.

Vastavalt lähteülesandele on planeeritud 110 kV kaablikoridor alates Kalaranna ja Kalasadama tänavate ristmikust, kus toimub sisselõige olemasolevasse Elering ASile kuuluvasse 110 kV kaabelliini kuni uue 110/10 kV alajaamani. Täpsem kaablitrassi asukoht lahendatakse ehitusprojektis.

Hoonesisese 10/0,4 kV alajaama seadmete ruumid peavad vastama ELV nõuetele P387 (Nõuded alajaamaruumile ehitises, vers 1) ja need tuleb üle anda aktsiaseltsile TALLINNA SADAM tasuta kasutamise/ teenindamise õigusega. Alajaama trafo- ja jaotlaruumide uksed peavad avanema tänavale/parkla korrusele ning alajaama ruumide kohal ei tohi paikneda eluruume.

Planeeritud alajaamadeni peab olema tagatud vaba juurdepääs, sh ka raske veo- ja töstetehnikaga tagamaks võimalust teostada alajaama seadmete hooldustöid ning vajadusel ka seadmete vahetust.

Vastavalt tehnilistele tingimustele näeb lahendus ette uue kaablikanaliseerimise rajamise alates uuest Sadama 110/10 kV alajaamast kuni kaini nr 21. Planeeritud kaablikanaliseerimine on ettenähtud siduda trammitee ehitatava kaablikanaliseerimisega.

Kesk- ja madalpinge toitevõrgud ehitatakse kaabelliinidena. Lahendus on põhimõtteline. Planeeritud alajaamade asukohad täpsustatakse ehitusprojektide mahus (arvestades objekti arhitektuuriga). Konkreetsete objektide elektrivarustuse ehitusprojekti koostamine (ka 10/0,4 kV alajaamade projekteerimine) toimub võrguvaldajalt taotletud tehniliste tingimuste alusel.

Planeeritud soojuspumbajaam ühendatakse 10 kV võrguga aktsiaseltsi TALLINNA SADAM kinnistule (pos 1) kavandatud 110/10 kV alajaamas. Antud 110/10 kV alajaama paigaldatakse 63 MVA trafo (110/10 kV). Soojuspumbajaama liitumispunkt on ettenähtud 10 kV jaotusseadmes. Liitumisvõimsus on 50 MVA.

Kehtestatud detailplaneeringu olemasolul elektriennergia saamiseks tuleb võrguvaldajale esitada liitumistaotlus, sõlmida liitumisleping ja tasuda liitumistasu.

### 4.3.3 Välisvalgustus

Välisvalgustuse lahendus täpsustatakse ehitusprojekti koostamisel juhindudes energiasäästu ja valgusreostuse vältimise põhimõtetest.

### Tänavavalgustus

Avalikult kasutatavate tänavamaade tänavavalgustuse lahenduse aluseks on Enefit AS (endine Enefit Connect OÜ) 15.02.2023 välja antud tehnilised tingimused nr 22.



Elektrivarustus on ettenähtud Vanasadama põhjaosa detailplaneeringu mahus lahendatava tänavavalgustuse kaablivõrgu baasil (K-Projekt Aktsiaseltsi töö nr 18105).

Tänavalõikude valgustuseks on ettenähtud LED-lampidega välisvalgustid. Valgustite värvsustemperatuur peab olema 3000 K, ülekäiguradadel min 5000 K. Tänavavalgustite kaitseaste peab olema vähemalt IP66, vandaalikindlus vastavalt valgusti paigalduskõrgusele: 6 meetrit ja kõrgem - IK07 ja kuni 6 meetrit - IK08.

Valgustid paigaldatakse koonilistele terasmastidele. Välisvalgustuse mastid peavad piirkonnas olema RAL7016 värvi. Tänavavalgustuse toiteliinid ehitatakse kaabelliinidena.

Kõik tänavavalgustid peavad olema eelhämardatud vastavalt Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti väljastatud hämardamisgraafikule.

### **Tänavavalgustuse kaabelliinide ehituse maht**

AXPK 4x35 kaabliga plasttorus

ca 340 m

Tänavavalgustuse lahendus ning ehitusmahud täpsustuvad ehitusprojektis.

Tänavavalgustuse rajatised antakse Tallinna linnale üle peale avalikult kasutatavate alade väljaehitamist.

### **4.3.4 Sidevarustus**

Objekti sidevarustuse planeerimisel on aluseks võetud Telia Eesti ASi 05.07.2024 telekommunikatsioonialased tehnilised tingimused nr 38999196.

Planeeritud hoonete sidevarustus on ettenähtud lähtuvana varem projekteeritud kaablikanaliseerimisest (ViaVelo Inseneribüroo OÜ töö nr 6442).

Uus kinnistusesisene sidekanaliseerimine ehitatakse plasttorudest 100 mm läbimõõduga, sidekanaliseerimise hargnemistel kasutatakse r/b sidekaevusid.

Kaablitornide normide kohane paigaldussügavus sõidutee all on minimaalselt 1,0 m, väljaspool sõiduteed 0,7 m maapinnast.

Sidekaablite maht ja sidekaablite paigaldamine juurdepääsuvõrgu osas lahendatakse ehitusprojekti mahus. Sidevarustuse ehitusprojekti koostamine toimub võrguvaldajalt taotletud tehniliste tingimuste alusel.

### **4.3.5 Soojusvarustus**

Planeeritud ala soojusvarustus lahendatakse kaugkütte ja/või merevee soojuse akumuliseerimisel. Kõigile kruntidele on ettenähtud liitumispunkt kaugküttevõrguga. Ehitusprojektis täpsustatakse kütteviisi valikut.

Soojusvarustuse lõplik lahendus ja kütteviisi valik selgub pärast hoonete soojakoormuste täpsustamist ehitusprojekti koostamisel, vastavalt sel ajal kehtivatele energiatõhususnõuetele. Soojusvarustuse lahendamisel tuleb lähtuda Euroopa Liidu direktiividest, riigi energiakasutuse strateegiast ja Tallinn 2035 arengustrateegiast.

### **Kaugküte**

Planeeritud ala jääb vastavalt Tallinna Linnavolikogu 18.05.2017 määrusele nr 9 „Tallinna kaugküttepiirkonna piirid, kaugküttevõrguga liitumise ja sellest eraldumise tingimused ja kord, kaugkütte üldised kvaliteedinõuded ja võrguettevõtja arenduskohustus” kaugküttepiirkonda.

Soojusvarustuse lahenduse aluseks on ASi Utilitas Tallinn 21.04.2023 tehnilised tingimused nr 23TT-02070.

AS Utilitas Tallinn kavandab sadama territooriumile (aktsiaseltsi TALLINNA SADAM kinnistule Logi tn 2 // 4 // Sadama tn 25) soojuspumpla (edaspidi ka pumpla), mis

võimaldab toota merevee soojusest soojus- ja jahutusenergiat, asendades energiaallikana maagaasi. Torustikud soojuspumpla ühendamiseks Tallinna linna soojussüsteemiga projekteeritakse eraldi projektis (HeatConsult OÜ töö nr 23007).

Planeeritud kruntide ühenduskohaks kaugküttevõrguga on perspektiivne DN800 küttestorustik Logi tänava piirkonnas.

Planeeringuala soojusvarustuse koostamisel on arvesse võetud K-Projekt Aktsiaseltsi töö nr 18105 „Vanasadama põhjaosa detailplaneering“.

Krundile pos 1 on kavandatud kaks liitumispunkti, mis asuvad krundi sees.

Planeeritud ala soojuskoormus on 5,9 MW.

Põhimõttelised soojusvarustuse tehnilised näitajad:

1. Soojuskoormuse ühendusskeem - sõltumatu.
2. Soojuskandja parameetrid:
  - maksimaalne rõhk soojusvõrgus katsetuste ajal 1,6 MPa;
  - maksimaalne temperatuur torumaterjali valikul: 130 °C, tegelik soojuskandja töötemperatuur pealevoolutorustikus kuni 100 °C.

Planeeritava torustiku koormused ja läbimõõdud ning täpne kulgemine täpsustatakse ehitusprojekti staadiumis vastavalt väljakujunenud olukorrale ja reaalselt rajatavatele mahtudele. Kui parameetrid võimaldavad, kaaluda torude paigaldamist olemasolevatesse hülssidesse trammitee all.

Kuna detailplaneeringu staadiumis on teadmata soojussõlmede asukohad, täpsustada hoone soojuse ühendustorustiku asukoht ehitusprojektis.

Kasutusest väljajääv soojustorustik on ettenähtud likvideerida.

#### **4.3.6 Jahutusvarustus**

Planeeritud ala jahutusvarustus lahendatakse kaugjahutuse ja/või merevee soojuse akumulatsioonil.

Juhuks, kui ehitusprojektis jäädakse kaugjahutuselahenduse juurde, on igale moodustatud krundile ettenähtud eraldi liitumispunkt kaugjahutusetoruga.

Jahutusvarustuse lõplik lahendus selgub pärast projekteeritavate hoonete jahutusekoormuste täpsustamist ehitusprojekti koostamisel.

Jahutuslahendus peab võimaldama tagada hoone energiatõhususe miinimumnõuete täitmise. Jahutuse lahendus peab olema kooskõlas Euroopa Liidu direktiivides, Eesti Vabariigi energiamajanduse arengukavas ja Tallinn 2035 arengustrateegias kirjeldatud põhimõtete ja nõuetega.

#### **Kaugjahutus**

Kaugjahutuse planeerimisel on aluseks võetud AS-i Utilitas Tallinn 21.04.2023 tehnilised tingimused nr 23TT-08033.

AS Utilitas Tallinn kavandab sadama territooriumile (aktsiaselts TALLINNA SADAM kinnistule Logi tn 2 // 4 // Sadama tn 25) soojuspumpla (edaspidi ka pumpla), mis võimaldab toota merevee soojusest soojus- ja jahutusenergiat, asendades energiaallikana maagaasi. Torustikud soojuspumpla ühendamiseks Tallinna linna jahutussüsteemiga projekteeritakse eraldi projektis (HeatConsult OÜ töö nr 23007).

Planeeritud kruntide ühenduskohaks kaugjahutusvõrguga on perspektiivne DN1000 jahutustorustik Logi tänava piirkonnas.

Planeeringuala soojusvarustuse koostamisel on arvesse võetud K-Projekt Aktsiaseltsi töö nr 18105 „Vanasadama põhjaosa detailplaneering“.

Krundile pos 1 on kavandatud kaks liitumuspunkti, mis asuvad krundi sees.

Planeeritud ala jahutuskooormus on 5,9 MW.

Põhimõttelised jahutusvarustuse tehnilised näitajad:

1. Jahutuskooormuse ühendusskeem - sõltumatu.
2. Jahutuskandja parameetrid:
  - maksimaalne rõhk jahutusvõrgus katsetuste ajal on 1,6 Mpa;
  - arvutuslik temperatuuride vahemik 6-16 °C.
3. Ühendatav arvutuslik jahutuskooormus määratakse projekteerimise käigus.

Kuna detailplaneeringu staadiumis on teadmata tehnoruumide asukohad, täpsustada hoone jahutuse ühendustorustiku asukoht ehitusprojekti.

#### **4.3.7 Gaasivarustus**

Gaasivarustuse planeerimisel on aluseks võetud AS-i Gaasivõrk 27.01.2023 tehnilised tingimused nr 3-5/18-23.

Planeeringuala läbib (Logi - Sadama tänav piirkonnas) AS-le Gaasivõrk kuuluv B-kategooria gaasitorustik ST 159x5 mm (Kopli-Põhja B3, EHR kood: 220591697; MOP 3,0 bar).

Detailplaneeringu joonistele kantud HeatConsult OÜ projekteeritava soojus- ja kaugjahutustorustiku (töö nr 23007) asukohavaliku tõttu, on vajalik gaasitoru ümber tõsta uude asukohta. Joonistele on kantud HeatConsult OÜ poolt projekteeritud gaasitoru uus asukoht.

Sadama tänavale on planeeritud gaasitorustik ühenduspunktist Sadama - Logi tänav ristmikul B-kategooria d159 gaasitorustikust kuni planeeringuala piirini. Planeeritud gaasitorustikust on kavandatud Admiraliteedi basseini ümbruse detailplaneeringu (DP043610) ala kruntide gaasivarustus.

Koostatavas detailplaneeringus kavandatud kruntidele gaasivarustust kavandatud ei ole.

#### **4.3.8 Alternatiivsed energiaallikad**

Lisaks tavapärastele energiaallikatele on võimalik soojuse ja elektri tootmiseks kasutada ka alternatiivseid energiaallikaid. Näiteks Kruisiterminali kütte- ja jahutussüsteem on üles ehitatud merevee soojuse akumuliseerimisele ning katusele on elektri tootmiseks paigaldatud päikesepaneelid.

Uute hoonete lokaalseks elektrivarustuseks ja/või tootmiseks on võimalik kasutada päikesepaneeli. Tiheasustusalal on võimalik paneeli integreerida nii hoonestusega kui ka paigaldada eraldiseisvana. Mõlema lahenduse puhul on oluline, et paneelid sobiksid visuaalselt linnaruumi.

Soojusvarustust ning jahutust võib lahendada ka muude taastuvatest energiaallikatest muundatud energia kandjate baasil, nt päikeseenergia, energiavaiad või merevee soojuse akumuliseerimine jms.

#### **4.3.9 Soojuspumpla merre rajatav torustik**

Soojuspumpla merre rajatav torustik lahendatakse Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti (edaspidi TTJA) poolt hoonestusloa menetlemise käigus ning torustiku asukohta ei

lahendada A-reisiterminali ja kruisiterminali ala detailplaneeringus. Samuti viiakse torustiku mõjuga kaasnevad uuringud läbi hoonestusloa või hiljem väljastatavate ehituslubade menetlemise käigus. Hoonestusloa taotlus ja sellega seotud dokumendid on kättesaadavad TTJA dokumendiregistris registreerimise nr 16-7/22-18228. Hoonestusloa käigus torustike kavandamisel on arvestatud kruisikaide asukoha ning laevade manööverdamise vajadustega, mistõttu kavandatakse torustik vähemalt 90 meetrit kaist nr 24 maismaa suunas (Vööri tn).

## 5 KEHTIVAD JA PLANEERITUD KITSENDUSED

### 5.1 Kehtivad kitsendused

Kogu planeeritud ala jääb Tallinna Vanalinna muinsuskaitseala kaitsevööndisse, ala hoonestamisel tuleb tagada vanalinna silueti vaadeldavus linna olulistest vaatepunktidest ja vanalinnasuunalistelt tänavatelt (Vabariigi Valitsuse 20.05.2003 määrus nr 155 „Tallinna vanalinna muinsuskaitseala põhimäärus”).

Kinnistu lõunaosa jääb muinsuskaitseala kaitsevööndiga liituvasse vaatesektorisse Lauluväljaku ülemise värava juurest kiirtega Paksule Margareetale ja Kaarli kirikule.

Planeeritud ala jääb Läänemere ranna piiranguvööndisse, mille laius vastavalt looduskaitseseaduse § 37 lg 1 p 1 on Läänemere rannal 200 meetrit.

Alal kehtib Läänemere ehituskeeluvöönd 50 m. Olemasolevate ehitistele ehituskeeld ei laiene tulenevalt looduskaitseseaduse § 38 lg 5 punktidest 2, 3, 8.

Kaide veepoolne madalam osa jääb LKS<sup>1</sup>§35,37-39 järgi korduva üleujutusohuga alasse.

Planeeringuala jääb Tallinna linnapea 3. jaanuari 2017 käskkirjaga nr LSB-28/2 kinnitatud "Tallinna riskianalüüsi 2016" kohasele AKTSIASELTSi TALLINNA VESI Järvevana tee 3 kinnistul asuva veepuhastusjaama kloorilao ohualale.

Logi tn 2 // 4 // Sadama tn 25 kinnistu kohta on kinnistusraamatusse kantud järgnevad kitsendused:

- tähtajatu ja tasuta isiklik kasutusõigus AKTSIASELTSi TALLINNA VESI kasuks kinnistul paikneva tehnorajatise omamiseks, ehitamiseks, kasutamiseks, remontimiseks, korrashoiuks, hooldamiseks, arendamiseks kaitsevööndi ulatuses;
- 2 kannet isikliku kasutusõiguse tagamiseks aktsiaselts Tallinna Soojus kasuks kaugküttevõrgu ja kaevude omamiseks, ehitamiseks, remontimiseks, hooldamiseks ja kasutamiseks kasutusõiguse alal laiusena 3 meetrit mõlemale poole torustikke piirava äärmise torustiku isolatsiooni välispinnast,
- tasuline isiklik kasutusõigus tähtajaga 53 aastat (kuni 2076.a) AS Utilitas Tallinn kasuks tehnorajatise ehitamiseks ning omamiseks, hooldamiseks, remontimiseks, asendamiseks, kasutamiseks ja kasutamiseks ning muul viisil käitamiseks (pos 2).
- tähtajatu isiklik kasutusõigus Tallinna linn kasuks tee kasutamiseks, hooldamiseks ja parendamiseks kasutusõiguse ala ulatuses (Logi tänava osa krundil pos 3).
- tähtajatu ja tasuta isiklik kasutusõigus Tallinna linna kasuks ehitatava trammitree koos rööbasteede, kontaktliinide, kandepostide ja neile paigutatud tänavavalgustusega, foorisüsteemidega ning trammipeatustega koos ootealade ja ootekodadega ehitamiseks, omamiseks, asendamiseks, kasutusse andmiseks, remontimiseks, korrashoidmiseks, majandamiseks, avaliku kasutuse tagamiseks ja muul viisil ekspluateerimiseks (pos 3). Tähtaega hakatakse arvestama kui Vanasadama trammitree ehitusprojekti alusel rajatud eelpool loetletud objektidele on väljastatud kasutusluba.
- tasuta isiklik kasutusõigus tähtajaga 5 aastat Tallinna linna kasuks ehitatavate jalgratta-, kõnni- ja sõiduteede, haljastuse koos väikevormidega (prügikastid, pingid, istutuskastid jms) ning sademeveetorustike ja tänavavalgustuse kaablite koos

mastide ja valgustitega, ehitamiseks, omamiseks, asendamiseks, kasutusse andmiseks, remontimiseks, korrashoidmiseks, majandamiseks, vajadusel likvideerimiseks, taastamiseks, avaliku kasutamise tagamiseks ja muul viisil ekspluateerimiseks (pos 3).

- tähtajatu isiklik kasutusõigus AKTSIASELTS TALLINNA VESI kasuks kanalisatsioonitorustiku, omamiseks, kasutamiseks, remontimiseks, korrashoiuks, hooldamiseks ja arendamiseks isikliku kasutusõiguse alal (Logi tänava osa krundil pos 3).

Logi tn 6 kinnistu kohta on kinnistusraamatusse kantud järgnev kitsendus:

- tasuline isiklik kasutusõigus tähtajaga 53 aastat (kuni 2076.a) AS Utilitas Tallinn kasuks tehno rajatise ehitamiseks ning omamiseks, hooldamiseks, remontimiseks, asendamiseks, kasutamiseks ja kasutamiseks ning muul viisil käitamiseks (pos 2 ja pos 4).

## 5.2 Planeeritud kitsendused

### 5.2.1 Ehituskeeluvööndi vähendamise ettepanek

Detailplaneeringus on kavandatud krunt pos 1 sadamaehitiste ja veeliiklusrajatiste tarbeks, sh on krundile juba rajatud kruisiterminal koos avalikkusele ligipääsetava promenaadiga ja promenaadi teenindavate ehitistega, samuti kavandatakse avalikult kasutatavat promenaadi koos promenaadi teenindavate ehitistega Admiralisilla poolsesse külge ning lisaks on kavas krundile pos 1 rajada kuni 12 meetri kõrgune maamärk, mille täpne sihtotstarve selgub edasiste arenguplaanide käigus. Krundile pos 2 on kavandatud merevee soojustpumpla. Kruntidele pos 3, pos 4 ja pos 5 on kavandatud avalikult kasutatav promenaad koos promenaadi teenindavate ehitistega, mille täpne liik ja asukoht selgub arhitektuurivõistluse tulemusel ehitusprojekti koostamise käigus.

Eelpool nimetatud kruntidele kavandatud ehitistele tulenevalt looduskaitse seaduse § 38 lg 5 punktidest 2, 3, 8 ehituskeeld ei laiene, kuid selguse huvides tehakse detailplaneeringus ettepanek ehituskeeluvööndi vähendamiseks olemasoleva ning kavandatud vee piirini merevee soojustpumpla (pos 2), promenaadi teenindavate rajatiste (pos 1-5) ning maamärgi (pos 1) ehitamiseks.

### 5.2.2 Avaliku kasutuse ja isikliku kasutusõiguse vajadus

Lisaks juba kinnistusraamatusse kantud planeeringuala osale (vt seletuskiri p 5.1 ja joonis lisa 5.1 Avalikuks kasutamiseks määratud alade skeem) määratakse avalikult kasutatavaks pos 3, pos 4 ja pos 5 promenaadi ala ning tänavaruum, pos 1 ühenduse ulatuses promenaadist Admiralisillani ning pos 2 promenaadiga kattuv asos.

### 5.2.3 Juurdepääsuservituutide vajadus

Juurdepääsuks krundile on vajalik seada juurdepääsuservituut:

#### Pos 1

- juurdepääsuks pos 2 kinnistule igakordse omaniku kasuks, ala suurusega ca 3768 m<sup>2</sup>.

### 5.2.4 Allaehituservituutide vajadus

Pos 3 allaehituservituut pos 1 igakordse omaniku kasuks panduse ja maa-aluse juurdepääsu ehitamiseks pos 1 maa-alusesse parklasse juurdepääsuks.

### 5.2.5 Kavandatud kitsendused tehnovõrkude ehitamiseks ja kasutamiseks

Detailplaneeringus on tehtud ettepanekud krundi kasutamist kitsendavate servituutide seadmiseks: servituudid on vaja seada olemasolevate tehnovõrkude kasutamise ja hooldamise tagamiseks ning kavandatud tehnovõrkude paigaldamiseks ning kasutamiseks.

Planeeritud kruntide tehnovõrkudega varustamiseks kavandatud tehnovõrkude jaoks on vaja seada servituudid:

#### Pos 1:

- Planeeritud hoonesisesed alajaamad, alajaama seadmete paigaldamiseks vajaliku ruumi (ca 70 m<sup>2</sup>) ja kaitsevööndi (2 m välimisest seadmest või välisseinast) ulatuses;
- Planeeritud elektri kaablid, koridor laiusega 1 m äärmistest kaablitest mõlemale poole, krundi pos 2 kasuks;
- Planeeritud elektri kaablid, koridor laiusega 1 m äärmistest kaablitest mõlemale poole, võrguvaldaja kasuks;
- Planeeritud vee- ja kanalisatsioonitorustikud, teljest 2,5 m mõlemale poole, krundi pos 2 kasuks.

#### Pos 3:

- Planeeritud elektri kaablid, koridor laiusega 1 m äärmistest kaablitest mõlemale poole, võrguvaldaja kasuks;
- Planeeritud sidetrassid, 1 m välisseinast mõlemale poole, võrguvaldaja kasuks;
- Planeeritud kaugkütte torustik, 2 m isolatsiooni välispinnast mõlemale poole, võrguvaldaja kasuks;
- Planeeritud kaugjahutuse torustik, 2 m isolatsiooni välispinnast mõlemale poole, võrguvaldaja kasuks;
- Planeeritud vee- ja kanalisatsioonitorustik, teljest 2,5 m mõlemale poole, võrguvaldaja kasuks;
- Planeeritud tänavavalgustus, koridor laiusega 1 m äärmistest kaablitest mõlemale poole, võrguvaldaja kasuks;
- Planeeritud gaasitorustik, 1 m mõlemal pool torustikku, võrguvaldaja kasuks.

#### Pos 4:

- Planeeritud tänavavalgustuse koridor, 1 m äärmistest kaablitest mõlemale poole, võrguvaldaja kasuks;
- Planeeritud kaugkütte- ja jahutuse torustik, 2 m isolatsiooni välispinnast mõlemale poole, võrguvaldaja kasuks;
- Planeeritud elektri kaablid, koridor laiusega 1 m äärmistest kaablitest mõlemale poole, võrguvaldaja kasuks;
- Planeeritud sidetrassid, 1 m välisseinast mõlemale poole, võrguvaldaja kasuks;
- Planeeritud veetorustik, teljest 2 m mõlemale poole, võrguvaldaja kasuks;
- Perspektiivne kaugkütte- ja jahutuse torustik, 3 m isolatsiooni välispinnast mõlemale poole, võrguvaldaja kasuks.

#### Sadama tänav T1 kinnistu:

- planeeritud elektri kaablid, 1 m äärmistest kaablitest mõlemale poole, võrguvaldaja kasuks;

- Perspektiivne kaugkütte- ja jahutuse torustik, 3 m isolatsiooni välispinnast mõlemale poole, võrguvaldaja kasuks.

Logi tänav 2 kinnistu:

- Planeeritud elektrikaablid, 1 m äärmistest kaablitest mõlemale poole, võrguvaldaja kasuks.

## 6 NÕUDED EHITUSPROJEKTI KOOSTAMISEKS JA EHITAMISEKS

Tallinna linnal on õigus tunnistada detailplaneering kehtetuks või keelduda detailplaneeringualal uute ehituslubade andmisest, kui detailplaneeringust huvitatud isik ei ole Tallinna linna ja huvitatud isiku vahel planeerimisseaduse § 131 lõike 2 alusel sõlmitud halduslepinguga võetud kohustusi lepingus määratud tähtajaks täitnud. Nimetatud tingimus kehtib ka isikute suhtes, kes omandavad detailplaneeringu alal asuva kinnisasja pärast detailplaneeringu kehtestamist.

### 6.1 Hoonete olulisemad arhitektuurinõuded

Krundile pos 1 kavandatud Vanasadama uue A-reisterterminali ja aktsiaseltsi TALLINN SADAM uue administratiivhoone ning parkimismaja hoonekompleksi ning sellega piirnevale avaliku linnaruumi jaoks parima lahenduse leidmiseks korraldati 2023. aastal arhitektuurikonkurss, mille tingimused sisaldasid olulisi arhitektuurinõudeid:

- Hoonekompleksi ja sellega külgneva linnaruumi lahendus peab olema esinduslik, terviklikult projekteeritud ning vastama kõigile nüüdisaegsetele linnaruumilistele nõuetele.
- Hoonestus peab vastama muinsuskaitse eritingimustele.
- Hoonekompleksi esimesele korrusele projekteerida linnaruumi avanevad teenindusruumid.
- A-terminali hoonega integreerida 360° vaadet tagav laevaliikluse juhtimiskeskus.
- Välisarhitektuuri kavandamisel näha ette võimalus päikesepaneelide paigaldamiseks.
- Tehnopaigaldised lahendada eelistatult hoone mahus.
- Fassaadikatematerjalidena on eelistatud ajas püsivad, esinduslikud ning kergesti puhastatavad materjalid.
- Maa-alustesse parklatesse viivad pandused kavandada hoone mahtu.
- Maa-alustesse parklatesse viivad pandused, mis ei ole hoone mahus kujundada maastikuarhitektuurseid võtteid kasutades esteetiliselt varjestatuna.
- Hoonemahtude liigendamisel ja piirdetarindite planeerimisel arvestada energiatõhususe nõuetega.
- Loodemuuli tippu võib projekteerida ehitise või rajatise, mis markeerib mahuliselt ära seal ajalooliselt asunud udukellatorni hoone ja märgutule. Gabariitidelt peavad need ehitised jääma 1939.aastal rajatud hoonete/rajatiste mõõtudesse (5-korruselise udutorni kõrgus ca 13 m, kui arvestada, et esimene korrus on 2,5 m kõrge; märgutuli ca poole lühem ehk 6,5 m).
- Hoonestuse maksimaalne lubatud kõrgus koos kõikide tehnoseadmetega on 20 m, v.a laevaliikluse juhtimiskeskus, galeriid, rambid ja sadamat teenindavad rajatised.
- Laevaliikluse juhtimiskeskuse kõrgus on lubatud kuni 39 m, juhul kui tegu on arhitektuurselt silmapaistva lahendusega. Laevaliikluse juhtimiskeskuse projekteerimisele eelnevalt teha vaadeldavuse analüüs vaatesektoritest, et valida parim võimalik asukoht vanalinna silueti ja kirikute vaadeldavuse koha pealt.
- Vastavalt muinsuskaitse eritingimustele on Sadama tn 25 hoone arhitektuuri ajalooliselt väärtuslik teise maailmasõja eelsest ajast säilinud mahus.

Hoone peab säilima linnaruumis eraldiseisva ja esindusliku hoonena. Hoonetele on lubatud lisada arhitektuurselt sobivaid uusi juurdeehitusi ja /või galeriiühendusi maksimaalselt kahele fassaadile. Hoone ida- ehk peafassaad peab jääma juurdeehitustest vabaks.

- Hoonestuse arhitektuurselt sobilikel pindadel kasutada võimalusel vertikaalhaljastust (ronitaimi).
- Hoone fassaadilahenduses mitte kasutada suuri klaasipindu või kasutada lahendusi, mis muudavad klaasi lindudele nähtavaks.
- Planeeritavatesse hoonetesse projekteerida varjend arvestades ehitusprojekti koostamise ajal varjenditele esitatavate nõuetega.

#### **Muinsuskaitse eritingimustest tulenev nõue kruntimiseks:**

- Kinnistute Logi tn 2 // 4 // Sadama tn 25 ja Logi tn 6 osad jagatakse mitmeks krundiks vastavalt vajadusele ning uute kruntide piiride määramisel arvestatakse arhitektuuriajalooliselt väärtuslike hoonetega.

## **6.2 Rajatiste ehitus- ja kujundusnõuded**

- Mereküttega seoses vajaliku soojuspumpla jt seotud tehnoseadmete projekteerimisel kruisiterminali esise nõlva sisse tuleb maapealne lahendus töötada välja koostöös kruisiterminali arhitektuurse lahenduse autoriga või autori heakskiidul. Soojuspumpla peab jääma peamistest vaadeldavatest suundadest üleni varjatuks.
- Kõik tervikliku ruumina käsitletavale alale projekteeritavad rajatised kujundada ühtse stiili ja vormikeelega.
- Projekteerida jalgrataste parkimis- ja hoiukohad vastavalt Tallinna rattastrateegiale 2018-2028.
- Lühiajalised jalgrataste parkimiskohad näha ette tänavatasandile või teise mugavalt ligipääsetavas asukohta. Tänavatasandile kavandatud jalgrataste parkimiskohad ei tohi asetseda vabas liikumisruumis jalg- ja jalgrattateedel.
- Lühiajaliseks peatumiseks mõeldud rattaparklad, mille rattahoidjad peavad olema raamist kinnitamisega, projekteerida sissepääsude lähedale soovitatavalt osaliselt katuse alla.
- Ehitusprojektis näha ette rattarendi süsteemi asukohad ning terminali juurde valvega rattahoiu parkla reisijatele.
- Hoone välisuste lähedusse ning haljasaladele projekteerida prügikastid.
- Piirdeaedu üldjuhul mitte rajada, v.a sadama kinnist territooriumi avalikust alast eraldav piire, mis peab vastama rahvusvahelistele turvanõuetele (ISPS). Lisaks võib ohutuse tagamiseks piirdeaia piirata tehnorajatisi (nt krundile pos 1 kavandatud alajaam).
- Logi tn 6 kinnistul asuv ankur on arhitektuuriajalooliselt väärtuslik. Ankur tuleb säilitada ja restaureerida. Ankru asukohta võib muuta, kuid seda tuleb eksponeerida avalikus ruumis.
- Logi tn 6 kinnistul asuv suurtükk on arhitektuuriajalooliselt väärtuslik. Suurtükk tuleb säilitada ja restaureerida. Suurtüki asukohta võib muuta, kuid seda tuleb eksponeerida avalikus ruumis.

#### **Promenaadi kujundustingimused kogu Vanasadama ala ulatuses:**

- avaliku ruumi loomisel kasutada kõrgeima kvaliteediga disaini ja materjale (nt looduskivi, graniit või basaltsillutis, mida saab täiendada monteeritud betooni, monoliitbetooni, puidu ning erinevate tekstuuri ja värvusega kruusaga).
- promenaadi katendiks kasutada eristuvat sillutist (pidulikum katend kui tavaline tänavakivi);
- tagada kvaliteetne haljasalade maastikukujundus, pakkudes maastikukujunduse tekstuure, tihedusi ja värve, kasutades igal võimalusel kohalikke taimeliike;



- taimestiku valikul rõhutada taimeliikide mitmekesisust, tekstuuri, värvust ja kihilisi maastikke, kasutada kohalikke puuliike, näiteks muuhulgas harilikku pärna;
- promenaadile kavandatud haljasalad liigendada promenaadiga külgneva hoonestusega;
- kitsama haljasriba korral tagada puudele piisavat kasvupinnast, laiendades kasvuruumi kõnnitee alla;
- liiklejate ohutuse tagamiseks eraldada rattaga liikujat ja jalakäijat haljasaladega kujundades neid puuridade või puuridade koos madalhaljastusega;
- suurematesse liikumisteede ristumiskohtadesse lisada maamärke ja infotahvleid;
- ajaloolised basseini-sildade-kaide nimed eksponeerida linnaruumis tekstiliselt sillutisel, tänavamööblil või infotahvil;
- ristmike kujundamisel arvestada universaalse disainiga;
- paigaldada linnamööblit ja prügikaste (nt pingid puhkamiseks);
- materjalide ja taimede valikul arvestada, et kasutusel oleksid vastupidavad, lihtsasti hooldatavad, mereäärsetesse oludesse (näiteks soolsus, tuuled, kõrge õhusaaste jms) sobivad ning iga ilmastikuoluga suurele rahvamassile ohutud materjalid.

### 6.3 Haljastuse projekteerimise, rajamise ja hoolduse nõuded

Ehitusprojekti koosseisus tuleb esitada terviklik väliruumi lahendus, sh uushaljastuse lahendus, mille koostamisse tuleb kaasata maastikuarhitekti tase 7 kutsetunnistust omav maastikuarhitekt.

- Olemasoleva haljastuse säilitamiseks, hooldamiseks ja täiendamiseks juhendada kehtivatest dokumentidest (EVS 939 „Puittaimed haljastuses. Osa 2: Ilupuude ja -põõsaste istikute kvaliteedinõuded“).
- Avaliku linnaruumi, sh promenaadi mahtu kavandada haljastuslahendus, mille puhul tuleb nii kontseptsiooni kui taimmaterjali valikul lähtuda põhimõtetest:
  - Sobivus Eesti kliimasse, vastupidavus linnakeskkonnas ning arvestama peab merelise ala eripäradega (tuul, soolsus, kõrge õhusaaste);
  - Eelistatud on taimed, mis juba istutamise hetkel omavad linnaruumis tajutavat suurust;
  - Haljastus peab olema võimalikult hooldusvaba ning pakkuma silmailu nii suvel kui talvel.
- Avalikele aladele tehtavad istutustööd peavad vastama standardile EVS 843 „Linnatänavad“, EVS 939 „Puittaimed haljastuses. Osa 2: Ilupuude ja -põõsaste istikute kvaliteedinõuded“ ning Tallinna Linnavalitsuse 28.09.2011 määrusele nr 112 „Avalikule alale puude istutamise kord“.
- Krundile pos 1 projekteerida vähemalt 5% haljastust (sinna hulka ei arvestata sadamategevuseks vajaliku rahvusvahelisele turvakoodeksile (ISPS) vastava juurdepääsupiirangutega alaga).
- Promenaadile kavandada haljasalad liigendatult promenaadiga külgneva hoonestusega. Kitsama haljasriba korral tagada puudele piisavat kasvupinnast, laiendades kasvuruumi kõnnitee alla.
- Liiklejate ohutuse tagamiseks on soovitatav rattatee ja jalakäijate ala eraldada üksteisest haljasaladega kujundades neid puuridadena või puuridadena koos madalhaljastusega.
- Elustiku rikastamiseks on soovitatav kasutada kodumaiseid taimeliike, mille viljadest või õitest erinevad loomaliigid toituvad: pihlakas, pooppuu, pärn, vaher, kukerpuu, sirel, sõstar, vaarikas, aroonia, kirss, murel, kibuvits jms.
- Krundil pos 2 on ettenähtud haljasala osa, mis tuleb kujundada mitmerindelise haljastusega alana, kus on vähemalt 1 m paksune mullakiht.

- Planeeringualale projekteerida ca 10 400 m<sup>2</sup> haljasalasid, mis tagab piisava haljasalade suuruse lähtudes Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala üldplaneeringu tingimustest.
- Haljasalade asukohad ning ulatused kruntidel selguvad ehitusprojektides.

#### **Nõuded II klassi haljastuse ümberistutamiseks kruisiterminali juures oleval promenaadi alal:**

- Uue istutuskoha ettevalmistamisel tuleb soovitatavalt lähtuda Tallinna Linnavalitsuse 28.09.2011 määruses nr 112 „Avalikule alale puude istutamise kord“ toodud nõuetest. Ümberistutamisel lisada istutusaugu põhja ja külgedele 40 cm paksune kiht poollagunenud kompostmulda kiiremaks juurdumiseks.
- Töödega alustamisest teavitada Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalametit ning eelnevalt teostada kasvutingimuste uuringud.
- Ümberistutamine peab toimuma kutsetunnistusega aedniku või arboristi juhendamisel.

### **6.4 Liikluskorralduse alased nõuded**

- Teed, parkimiskohad jm liiklusrajatised peavad vastama Eesti standardi EVS 843 „Linnatänavad“ nõuetele.
- Parklast väljasõitude ja kergliiklusteede ristumiskohtades tagada hea nähtavus ning jalakäijate turvalisus.
- Töötajate rattaparkimiskohad projekteerida igapäevaselt mugavalt kasutatavana hoonesse. Küllastajate rattaparklad, mille rattahoidjad peavad olema raamist kinnitamisega, kavandada sissepääsude lähedale.
- Maa-aluste rattahoiuruumide/parklate projekteerimisel peab rattaliikluse eraldama maksimaalselt autoliiklusest.
- Projekteerida vaegnägijaid ja piiratud liikumisvõimega liiklejaid arvestav tänavaruum.
- Projekteerida kõnniteede katend jätkuvana ristumistel krundile või parklasse sissesõiduga.
- Ristmikel projekteerida ratta- ja kõnniteele 0 cm kõrgused äärekivid või äärekivideta lahendus.
- Jalakäijate ja jalgratturite liikumiseks rajada piisava laiusega jalgratta- ja jalgteed.
- Liikluskoormuse vähendamiseks kaaluda lisaks trammiühendusele ka bussiliinide sadamapiirkonda laiendamise võimalusi.

#### **Liiklusuuringust tulenevad soovitused:**

Liiklusuuringu Vanasadama piirkonna kohta koostas K-Projekt Aktsiaselts 2024. aastal.

Uuringus 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.

Teedevõrgu korrastamise, ühistranspordivõrgu kaasajastamise ja kesklinna kergliiklustaristu sihipärase arendamise tulemusena muutuvad inimeste liikumisharjumused ning realiseerub arengustrateegia Tallinn 2035 eesmärk suurendada kergliikluse ja ühistransporti osakaalu liikumiste modaalkaotuses. Jätkusuutlike strateegiliste eesmärkide saavutamisele kaasa aitamiseks ja piirkonna liikluse sujuvamaks muutmiseks on uuringus esitatud soovitused.

Liiklusuuringust tulenevad asjakohased soovitused (osa neist ei ole otseselt rakendatavad detailplaneeringute raames):

- Vähendamaks täiendavat liikluskoormust sadama piirkonna tänavavõrgule kaaluda lisaks trammiühendusele ka bussiliinide laiendamise võimalusi selles piirkonnas.

- Kaasajastada ühistranspordivõrku vastavalt inimeste liikumisvajadustele ning tihendada ühissõidukite graafikuid olulisemates suundades.
- Tulenevalt perspektiivsest liikluskoormuse kasvust Sadama tänaval, tuleks võimalusel reisiparvlaevade sõidugraafiku koostamisel arvestada, et väljuvate ja saabuvate laevadega seotud liiklusvood ei kattuks üldise tiptunniga.

Uuringu terviktekst vt lisa 4.3.

## 6.5 Keskkonnamõju strateegilisest hindamisest tulenevad nõuded

Keskkonnamõju strateegilise hindamise (*edaspidi KSH*) piirkonna kohta koostas LEMMA OÜ 2024. aastal.

Hinnangust tulenevad asjakohased leevendusmeetmed on kajastatud seletuskirjas:

- hoonete projekteerimiseks seletuskirja punktis 6.1 *Hoonete olulisemad arhitektuurinõuded*;
- liikluskoormuse mõju vähendamiseks seletuskirja punktis 6.4 *Liikluskorralduse alased nõuded*;
- haljastuse projekteerimiseks seletuskirja punktis 6.3 *Haljastuse projekteerimise, rajamise ja hoolduse nõuded*;
- müra leevendamiseks seletuskirja punkti 6.8.1 alampunktis *Nõuded müra leevendamiseks*;
- ehitustööde korraldamiseks seletuskirja punkti 6.8.1 alampunktis *Leevendusmeetmed ehitustööde korraldamiseks*.
- soojusaarte tekke vähendamiseks seletuskirja punkti 6.8.1 alampunktis *Leevendusmeetmed soojusaarte vähendamiseks*.

Asjakohased soovitusel täiendavate uuringute läbiviimiseks on kirjeldatud seletuskirja punktis 6.6 *Täiendavate uuringute vajadus*.

Uue multifunktsionaalse kai rajamisel on vajalik läbi viia keskkonnamõju hindamine (*edaspidi KMH*). Keskkonnamõju hindamisel tuleb arvestada järgmiste nõuetega:

- Kuigi Tallinna Vanasadama süvendusalalt võetud setteproovidest määratud reostuskoormused jäävad lubatud normide piiresse, võib setetes siiski olla hajusalt mattunud naftaprodukte, mis võivad vabaneda vette süvendustööde käigus, seetõttu on vajalik uue multifunktsionaalse kai asukohas teha setete reostusuuring ja vajadusel näha ette leevendusmeetmed. Täpsemal mõjude hindamisel ja meetmete seadmisel tuleb riskianalüüsil arvestada ka muid asjakohaseid piirväärtusi ning võrrelda neid kehtestatud piirväärtuste või kehtivate kriteeriumitega.
- Uue multifunktsionaalse kai KMH raames hinnata heljumi levikut ja kavandada leevendus- ning seiremeetmed. Vanasadama piirkonnas eelnevalt teostatud uuringute ja mõjuhindamiste alusel ei ole oodata heljumi levikut ja tekkivaid kontsentratsioone ulatuses, mis võiks põhjustada olulist keskkonnamõju. Kui kai rajamiseks on vajalikud süvendustööd, tuleb hinnata ka süvendamisest tekkiva materjali kaadamisega kaasnevaid mõjusid.
- KMH käigus (või sellest eraldiseisva uuringuna) tuleb teostada allveearheoloogiline uuring kavandatava kai territooriumil. Uuringu lähteülesanne kooskõlastada pädeva asutusega.

Soovitused sadamategevuse keskkonnamõju vähendamiseks, mis ei ole detailplaneeringus kavandatu ellu viimise eelduseks:

- Tulenevalt perspektiivsest liikluskoormuse kasvust Sadama tänaval tuleks vajadusel reisiparvlaevade sõidugraafiku koostamisel arvestada, et väljuvate ja saabuvate laevadega seotud liiklusvood ei kattuks üldise tipptunniga.
- Öisel ajal sadamas viibivate laevade puhul rakendada müra teket vähendavaid meetmeid – võimalusel kasutada kaldaelektriseadmeid, mis vähendavad oluliselt seisvate laevade müra.
- Jätkata kaldaelektriseadmete arendust, mis vähendab oluliselt laevade müra ja õhusaastet sadama territooriumil.
- Öisel ajal teostada võimalikult vähe laadimistöid ning piirata helisignaalide kasutamist.

Planeeringu koostamisel on arvestatud KSH ettepanekutega järgmiselt:

- Jalakäijate ja jalgratturite mugavaks liikumiseks on kavandatud piisava laiussega jalgratta- ja jalgteed.
- Ühistranspordi arendamiseks piirkonnas on kavandatud uus bussipeatus Logi tänavale.
- Kavandatud on uusi haljasalasid.
- Määratud on nõuded projekteerimiseks, mis arvestavad KSH aruandes esitatud ettepanekuid.

## 6.6 Täiendavate uuringute vajadus

- Enne hoonete ehitamist tuleb planeeritaval maa-alal teha täiendav radoonitasemete mõõdistus.
- Juhul kui ajalooliste detailide võimalikes paiknemiskohtades kavandatakse ulatuslikke kaevetöid tuleb enne projekteerimist või hiljemalt enne ehitust läbi viia arheoloogilised eeluuringud. Planeeringualal on selleks Logi tänaval ning Logi tn 2 // 4 // Sadama tn 25 kinnistul paiknenud sadamasillad osaliselt pos 1 ja pos 3, samuti pos 1 alale jääv sadamamuul „Bollwerk“ ning uue sõjasadama põhjamuul.
- Kuna detailplaneeringualal on eeldusi uuteks arheoloogilisteks leidudeks, on lähtuvalt muinsuskaitse valdkonnas üldiselt kehtivast ettevaatusprintsipist ja tuginedes muinsuskaitseaduse § 82 sätestatule Muinsuskaitseametil ja TLPA muinsuskaitse osakonnal õigus vajadusel määrata täiendavad uuringud või tööde tegemise tingimused selleks, et ära hoida muuhulgas arheoloogilise leiu või kultuurkihi kahjustamine.
- Võimalik pinnasereostuse olemasolu täpsustada vajadusel ehitusgeoloogiliste uuringute mahus.
- Uue multifunktsionaalse kai rajamisel on vajalik läbi viia keskkonnamõju hindamine.

## 6.7 Täiendavate kooskõlastuste vajadus

Kõik muinsuskaitse eritingimustes väärtuslikuks hinnatud hoonete ehitusprojektid tuleb kooskõlastada TLPA muinsuskaitse osakonnas.

## 6.8 Muud nõuded ehitusprojekti koostamiseks ja ehitamiseks

### 6.8.1 Keskkonnavalised nõuded

**Nõuded vertikaalplaneerimiseks:**

- Vertikaalplaneerimisega ei tohi juhtida sadamevett naaberkinnistutele.

- Haljastatud krundiosadele sattunud sademevesi immutada osaliselt pinnasesse.
- Kõvakattega krundiosal suunata sademevesi restkaevudesse.
- Nii vertikaalplaneerimise kui ka sademevee ärajuhtimise lahendus täpsustada ehitusprojektis. Vertikaalplaneerimise lahendus peab toetama kinnistupõhist säästlikku sademevee käitlust ning vältima reostamist. Esitada vastavad kirjeldused, juhised ja nõuded vertikaalplaneerimiseks ja sademevee käitlemiseks kinnistupõhiselt ehitusprojektides.
- Vertikaalplaneerimisega juhtida sademevesi hoonetest eemale.

#### **Jäätmehooldus:**

- Jäätmehooldus tuleb korraldada vastavalt Tallinna Linnavolikogu poolt 09.02.2023 vastuvõetud määrusele nr 3 „Tallinna jäätmehoolduseeskiri”.
- Jäätmete kogumiskonteinerite võimalikud asukohad on tähistatud põhijoonisel, asukohti võib ehitusprojektis täpsustada.
- Prügiautole peab olema tagatud nõuetekohane juurdepääs jäätmemahutitele.

#### **Nõuded müra leevendamiseks:**

Mürahinnangu koostas Lemma OÜ 2024. aastal. Uuringut on täiendatud aprillis 2025, lisatud on lisakaardid „Olemasolev olukord koos kavandatavate hoonetega päeval ning öösel”. Müratasemete hindamisel arvestati teeliiklust, sh trammiliiklust, ja laevaliiklust.

Lemma OÜ koostatud müratasemete hinnangust selgub, et Tallinna Vanasadama territooriumil jääb müratase A-terminali ümbruses keskkonnaministri 16.12.2016 määrmuse nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid” (edaspidi KeM määrmus nr 71) määratletud III kategooria ala piirnormist allapoole.

Müra modelleerimisest ilmnes, et uue multifunktsionaalse kai lisandumine planeeringus kavandatud asukohta ei põhjusta olulist müratasemete kasvu piirkonda kavandatavatel hoonestusaladel. Kai on kavandatud piisavalt kaugele kavandatud hoonestusest.

Siseruumide müratasemed ei tohi ületada sotsiaalministri 04.03.2002 määrmuse nr 42 „Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid” kehtestatud normtasemeid. Vajadusel tuleb rakendada müravastaseid meetmeid lähtudes muuhulgas EVS 842 „Ehitiste heliisolatsiooninõuded. Kaitse müra eest.”

Tagamaks planeeringualal võimalikult head tingimused hoonete siseruumides tuleb järgida järgmisi meetmeid:

- Akende valikul, eeskätt hoonete teepoolsetel külgedel, tuleb tähelepanu pöörata akende heliisolatsioonile teeliiklusest tuleneva müra suhtes. Kui aken moodustab  $\geq 50\%$  välispiirde pinnast, võetakse akna nõutava heliisolatsiooni suuruseks välispiirde õhumüra isolatsiooni indeks. Kui akna pind on väiksem kui  $50\%$ , siis võib akna heliisolatsiooni väärtust vähendada suuruse  $10 \lg S/S_a$  võrra, kus  $S$  on ruumi välispiirdepind ja  $S_a$  on ruumi akende pind.
- Välispiirde nõutava heliisolatsiooni tagamisel tuleb jälgida, et ventileerimiseks ettenähtud elemendid (näiteks akende tuulutusavad) ei vähendaks oluliselt heliisolatsiooni taset.
- Siseruumidele mõjuva mürataseme vähendamiseks on vajadusel võimalik mürarikkale küljele täiendava (topelt-)fassaadi projekteerimine, mis võib tüüpiliselt kaasa tuua täiendava siseruumide mürataseme vähenemise 10–15 dB võrra.
- Projekteerimisel on vajalik erinevate uute tehnoseadmete paigaldamisel arvestada nende müratasemeid ning kasutada tehniliselt kaasaegseid ja vaiksemaid seadmeid. Tehnoseadmete müratasemed ei tohi müratundlike hoonetega aladel ületada KeM määrmuse nr 71 lisas 1 toodud tööstusmüra sihtväärtust.

- Seadmete paigutamisel jälgida, et need ei põhjustaks mürahäiringut ümbritsevatel müratundlikel aladel. Eelistada seadmete müratekitavate osade paigutamist siseruumidesse. Müra tekitavad väliskeskkonnas paiknevad seadmeosad paigutada võimalusel elamispindade osas nii, et müra suhtes vähem tundlikud hooned/hooneosad jääksid müra levikut tõkestama. Vajadusel tuleb kasutada müraekraane.
- Ehitismüra tasemed ei tohi lähedusse jäävatel elamualadel ajavahemikus 21.00-07.00 ületada KeM määrus nr 71 lisas 1 toodud normtasest. Impulssmüra piirväärtusena rakendatakse asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtasest. Impulssmüra põhjustavat tööd võib teha tööpäevadel kella 07.00-19.00.
- Jälgida, et ehitusaegsed vibratsioonitasemed ei ületaks sotsiaalministri 17.05.2002 määramises nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“ § 3 toodud piirväärtusi.

Mürahinnangu terviktekst vt lisa 4.5.

### **Leevendusmeetmed Vanasadama planeeringutest tuleneva lisanduva liikluskoormuse mõju vähendamiseks planeeringualal:**

- Jalakäijate liikumismugavuse parandamiseks kavandada A-terminali esisest trammipeatusest ning bussipeatustest võimalikult ohutu teekond terminalihooneteni (sh D-terminal).
- Sadama tänaval säilitada olemasolev liikluslahendus 2+2 sõiduradadega, et tagada piisav läbilaskevõime nii A-terminali kui ka Vanasadama põhjaosa detailplaneeringus (DP043560) kavandatud liiklusvoogude teenindamiseks.
- Liikluse mõju vähendamiseks soodustada isiklikule sõiduautole alternatiivsete liikumisviiside (ühistransport, kergliiklus) kasutamise mugavust planeeringualal ning pakkuda autode jagamisteenust/lühiajalise rendi võimalust. Planeeritud hoonete/kruntide mahtu kavandada jalgrattaparklad/parkimiskohad. Jalgrattaparklate parkimiskohtade vajaduse määramisel arvestada Tallinna Linnavalitsuse 11. oktoobri 2017 istungi protokolliga nr 41 heakskiidetud Tallinna rattastrateegia 2018-2028.

### **Leevendusmeetmed soojusaarte vähendamiseks:**

- projekteerida planeeringualale (v.a. sadama kinnine ala, kus on juba rajatud haljastus) täiendavaid haljasalasid.
- Vähendamaks soojuse akumulierumist katusepindadel on soovitatav kasutada spetsiaalset katusekattematerjali, projekteerida katusehaljastust ja päikesepaneele või kasutada muid meetmeid. Samuti kavandada hoonete fassaadid heledates toonides.
- Tänavaruumi ehitusprojektide koostamisel kaaluda heledate katendite kasutamist.

### **Soovitavad keskkonnameetmed õhukvaliteedi tagamiseks:**

Vanasadama piirkonna õhukvaliteedi hinnangu koostas Lemma OÜ 2023. aastal.

Hinnangust ilmnes, et nii olemasoleva kui ka perspektiivse olukorra puhul ei ole oodata õhukvaliteedi piirväärtuste ületamist kavandatud hoonestusaladel. Liiklustiheduse tõus suurendab siiski ka mõju õhukvaliteedile ning oodata on kuni 10 % saasteainete kontsentratsioonide tõusu piirkonnas.

- Kuna õhukvaliteedi piirväärtuste ületamist ei ole oodata, 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.
- Ehitustegevus võib avaldada olulist mõju PM10 kontsentratsioonile välisõhus, sh põhjustada piirväärtuste lähedasi kontsentratsioone. PM10 kontsentratsiooni tõusu vältimiseks tuleb minimeerida ehitusaegse tolmu teket. Puistematerjalide ladustamisel ning kuivades tingimustes kaevetöid tehes tuleb vajadusel tolmu teket vältida niisutamise abil. Puistematerjali laadimistöid vältida tugeva tuule tingimustes.

Õhukvaliteedi hinnangu terviktekst vt lisa 4.7.

### **Keskkonnaseisundi hinnangust tulenevad nõuded:**

A-terminali ning kruisiterminali detailplaneeringu ala keskkonnaseisundi hinnangu koostas Lemma OÜ 2020. aastal.

Ala keskkonnaseisundi ülevaatus ja võimaliku reostuse visuaalse hinnangu järgi ei ole alal tuvastatud objekte, mis seaks konkreetseid piiranguid planeeringule või edasisele ehitustegevusele.

Edasisel ala arendustegevusel:

- Kui ehitustegevuse ajal kaevises avastatakse näiteks pinnasevee kihil õlikile või ka nähtavate reostustunnustega (lõhn, tumenenud pinnas) pinnasekiht, tuleb tööd vajadusel peatada ning teavitada sellest Tallinna Ettevõtlusametit (praegune Tallinna Strateegiakeskus). Tuleb kindlaks teha reostuse olemus ja ulatus ning vajadusel eemaldada ja käidelda ülenormatiivselt reostunud pinnas.
- Ehitustööde käigus süvendisse võimalikult koguneva pinnasevee puhastamise vajaduse otsustada konkreetse ülevaatus ja sealt vajadusel võetavate analüüside alusel (vastavalt keskkonnaministri 04.09.2019.a määrusele nr 39 „Ohtlike ainete põhjavee kvaliteedi piirväärtused“).
- Täpsustada võimaliku pinnasereostuse olemasolu ehitusgeoloogiliste uuringute käigus.
- Vajadusel koostada reostuse likvideerimise kava. Suure tõenäosusega võib reostus paikneda üksikutes kohtades lokaalselt ebaühtlase koostisega täitepinnases.
- Üle elamumaa piirnõrmi reostunud pinnas anda üle vastavat keskkonnavalda või kompleksvalda omavale ettevõttele. Sõltuvalt tulemustest on vanade kommunikatsioonide lammutamise ja ehitustööde käigus hiljem täpsemalt võimalik hinnata ka alla normatiivse taseme reostunud pinnase (vajadusel lisaproovid väljakaevatud ja vaheladustatud pinnasest) edasise kasutamise otstarbekust ning vältida lisakulutusi kogu hoonetealuse pinnase transpordile ja utiliseerimisele.

Keskkonnaseisundi hinnangu terviktekst vt lisa 4.4.

### **Muud nõuded:**

- Enne multifunktsionaalse kai ehitamist tuleb esitada taotlus akvatooriumi piiride muutmiseks (vastavalt sadamaseaduse § 9).
- Uue multifunktsionaalse kai projekteerimisel ning sellega kaasneval akvatooriumi piiride muutmisel tuleb arvestada kohustustega meresõiduohutuse tagamisel (sh meresõiduohutuse seadusest tulenevate nõuetega navigatsioonimärgistuse rajamisel ning ehitustegevusepiirangutega veeteel ja navigatsioonimärgi läheduses ning kitsendustega navigatsioonimärgi mõjupiirkonnas), sadamaseaduse ning teiste õigusaktidega.

- Tahkete ainete paigutamiseks (veeseadus § 187 p 10) üle 100 m<sup>3</sup> ja kaldajoone muutmiseks (veeseadus § 187 p 17) on vajalik taotleda veeluba.
- Multifunktsionaalse kai ehitamisel on vajalik taotleda veeluba:
  - tahkete ainete paigutamiseks (veeseadus § 187 p 10);
  - vajadusel süvendamiseks (veeseadus § 187 p 8).
- Sadamaalalt sademevee juhtimiseks suublasse (veeseadus § 187 p 6) on vajalik taotleda keskkonnaluba. Võimalik on uus sademevee väljalask lisada aktsiaseltsi TALLINNA SADAM kehtivale keskkonnaloale.
- Hoonete projekteerimisel arvestada EVS-EN 17037 „Päevavalgus hoonetes“ nõuetega.
- Projekteeritavate hoonete materjalide valikul tagada energiatõhususe nõuded.
- Rannapromenaadi ehitusprojekti koostamisel täpsustada rannakindlustuse rajamise viis.

### **Üldised leevendusmeetmed ehitustööde korraldamiseks:**

- Ehitusaegse mürahäiringu vähendamiseks tuleb vältida öiseid ehitustöid (v.a hoonesisised ehitustööd, mis ei põhjusta mürataseme suurenemist väljaspool hoonet).
- Ehitusaegse tolmu teket tuleb minimeerida. Puistematerjalide ladustamisel ning kuivades tingimustes kaevetöid tehes tuleb vajadusel tolmu teket vältida niisutamise abil. Tolmuheidet töodel on võimalik vältida ka materjali langemiskõrguse vähendamise abil, materjalide katmisega veol ja ladustamisel, ehitusplatsil teede ja seadmete perioodilise puhastamisega ning kui ehitusmaterjalide laadimist ei teostata tugeva tuulega.
- Ehitustegevuse käigus tuleb vältida ülenormatiivse vibratsiooni teket.
- Ehitusaegse vee ärajuhtimise vajaduse vähendamiseks planeerida võimalusel suuremamahulised kaevetööd madala veetasemega ajale juunist augustini ning võimalusel vältida selliseid töid kevadise kõrgveetaseme ajal märtsist maini. Sellised tööd tasub läbi viia võimalikult lühikese ajaperioodi jooksul, et ehitusega kaasnev mõju veerežiimile oleks võimalikult lühiaegne ning väikese mõjuga.
- Ehitustööde käigus tuvastatud võimalik pinnasereostus tuleb likvideerida koheselt ning vastavalt kehtivatele nõudele/seadustele.
- Juhul kui ehitustegevuse ajal tekib olukord, kus sadama navigatsioonimärgistuse tehnilised näitajad pole kooskõlas navigatsioonimärkide andmekogus (vt <https://nma.vta.ee/>) toodutega, teavitada sellest vastavalt sadamaseadusele (§ 4 lg 3) viivitamatult Transpordiametit aadressil: [navinfo@transpordiamet.ee](mailto:navinfo@transpordiamet.ee).
- Multifunktsionaalse kai ehitamisel edastada teavitus ehitustegevuse algusest vähemalt viis tööpäeva enne nende algamist aadressile [navinfo@transpordiamet.ee](mailto:navinfo@transpordiamet.ee).
- Peale kruisi kai ehitustööde lõppu 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).

### **6.8.2 Tuleohutusnõuded**

Tuleohutusnõuded ja meetmed on määratud vastavalt siseministri 30.03.2017 määrusele nr 17 „Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded ja nõuded tuletõrje veevarustusele“.

- Tule leviku takistamiseks projekteerida uued hooned TP-1 tuleohutusklassile vastavalt.



- Päästemeeskonnale tagada päästetööde tegemiseks ja tulekahju kustutamiseks juurdepääs ettenähtud päästevahenditega vastavalt Eesti standardile EVS 812 „Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded“.

### 6.8.3 Kuritegevuse riske vähendavad abinõud

Kuritegevuse riskide vähendamiseks rakendada Eesti standardis EVS 809 „Kuritegevuse ennetamine. Linnaplaneerimine ja arhitektuur. Osa 1: Linnaplaneerimine“ toodud soovitusi:

- vandalismiaktide ja sissemurdmiste riski vähendamiseks tuleb hoonetele projekteerida vastupidavad ukse- ja aknaraamid, uksed, aknad ja klaasid;
- turvalisuse suurendamiseks tuleb promenaadile projekteerida piisav valgustus.
- Kasutajasõbraliku ümbruse kujundamiseks pöörata tähelepanu turvalise ruumiloo kontseptsiooni elementidele nagu pimenurkade vähendamine vähendamaks süütegusid, piisava valgustuse kavandamine jms.
- Projekteerimise etapis teha tõhusat koostööd Politsei- ja Piirivalveametiga avaliku ruumi kaamerate asukohtade projekteerimiseks ja kaameraposisioonidele nõrkvoolu ja andmeside olemasolu tagamiseks.

### 6.8.4 Nõuded ehitusprojektide koostamiseks ja ehitamiseks tehnovõrkude osas

Tehnovõrkude projekteerimiseks tuleb võrguvaldajalt taotleda tehnilised tingimused.

Tehnovõrkude projekteerimisel tuleb lähtuda kehtivatest õigusaktidest, standarditest, tehnovõrgu valdajate ja linna eeskirjadest.

Alad, mille ulatuses on vaja seada servituut tehnovõrkude rajamiseks ja kasutamiseks on detailplaneeringu joonistel tähistatud.

#### Veevarustus ja kanalisatsioon:

- Veevarustuse ning reovee ja sademevee ärajuhtimise lahendused (sh kinnistuväliste vee ja kanalisatsiooni ühisorustike väljaehitamise mahud ja läbimõõdud) kuuluvad täpsustamisele ehitusprojekti koostamisel.
- Sise- ja välistulekustutusvee tagamise võimalikkus ühisveetorustikust selgitatakse välja ehitusprojekti tehniliste tingimuste väljastamisel, kui on selgunud vajatavad sise- ja välistulekustutusvee kogused.
- Ehitusprojekti koostamiseks taotleda võrgu valdajalt tehnilised tingimused.

#### Elektrivarustus (Elektrilevi OÜ):

- Tööjoonised tuleb kooskõlastada täiendavalt võrguvaldajaga.

#### Elektrivarustus (Elering AS):

- Projekti alal paiknevad võrgu valdajale kuuluvad 110 kV maakaabelliinid Ranna – Volta L8001/Ranna - Elektri jaama L8002. Kaabelliini kaitsevöönd on äärmisest kaablist 1,0 m mõlemale poole;
- Kaevetööd liinirajatiste kaitsevööndis on lubatud ainult pärast kooskõlastamist, vormikohase taotluse esitamist ja kaitsevööndis töötamise loa väljastamist võrgu valdajalt. Täidetud taotlusvorm esitada e-posti aadressile [vho.kooskolastused@elering.ee](mailto:vho.kooskolastused@elering.ee);
- Kutsuda kohale võrgu valdaja esindaja kaablite täpse asukoha näitamiseks [vho.kooskolastused@elering.ee](mailto:vho.kooskolastused@elering.ee). Tööde perioodiks tellida järelevalve. Kaablite täpne asukoht ja sügavus määrata surfimise teel meie esindaja juuresolekul;
- Kaablid on pingestatud ning kaabli läheduses mehhanismidega töötamine eluohtlik. Tööde teostajal järgida ohutusnõudeid;

- Ajutiselt lahti kaevatud kaablid kaitsta juhusliku või tahtliku vigastumise eest. Kaablite toestamise ja kaitsmise lahendus tuleb võrgu valdaja esindajaga kooskõlastada;
- Kommunikatsioonide ristumised teostada pealtpoolt 110 kV kaabelliine, puhasvahega vähemalt 0,5 m kaablist, kaevetööd ristumiskohas teostada lahtisel meetodil;
- Võrgu valdaja kaablite sügavus, mõõtetuna kaabli pealt, peab rajatava ehitatava sõidutee, parkla, laoplatz vms maapinnalt olema vähemalt 1,5 m;
- Kinnisel meetodil kommunikatsioonide paigaldus (ristumine, paralleelkulgemine kaabelliiniga) võrgu valdaja 110 kV kaabelliini lähemal kui 4,0 m ei ole lubatud. Kui on vajalik teostada ristumine või paralleelkulgemine 110 kV kaabelliinile lähemal kui 4,0 m, siis teostada ristumiskoha ja lähedal paikneva kaabli lahti surfimine.
- Kaevetöödel maakaablite kaitsevööndis, sügavamal kui 0,3 m tuleb teostada kaevetöid käsitsi. Pinnase eemaldamisel lähemal kui 1,0 m kaablist võib kasutada ainult labidat - mehhanismide ja löökriistade (kangid, kirkad, kiilud, suruõhu-või elektritööriistad) kasutamine on keelatud ja eluohtlik. Külmunud pinnas tuleb eelnevalt sulatada. Kuumutusvahendit ei tohi lähendada kaablile lühemale kui 15 cm;
- Elektripaigaldise omaniku esindajal on õigus tegutsemine peatada, kui ei täideta maakaabelliini kaitsevööndis tegutsemise ohutusnõudeid;
- Pinnase tihendamisel 110 kV kaablite lähedal kuni 1 m kaugusel kaablitest, tuleb kasutada 60kg ja 1 kuni 5 m kaugusel 100-120kg vibroplaati. 10 m raadiuses kaablitest ei tohi kasutada üle 3000 kg teerulle.
- Objektile või selle lähiümbruses olemasolevate elektripaigaldiste vigastamise ohu korral ehitustegevuse tõttu, näha ette kaitsmise meetmed ning lahendused.
- Tööde käigus tagada kaablite püsikindlus ja liikumatus.

#### **Sidevarustus:**

- Sideehitiste kaitsevööndis tegevuste planeerimisel ja ehitiste projekteerimisel tagada sideehitise ohutus ja säilimine vastavalt EhS §70 ja §78 nõuetele.
- Tööde teostamisel sideehitise kaitsevööndis lähtuda EhS ptk 8 ja ptk 9 esitatud nõuetest, MTM määrusest nr 73 (25.06.2015) „Ehitise kaitsevööndi ulatus, kaitsevööndis tegutsemise kord ja kaitsevööndi tähistusele esitatavad nõuded“, kohaldatavatest standarditest ning sideehitise omaniku juhenditest ja nõuetest.
- Sideehitise kaitsevööndis on sideehitise omaniku loata keelatud igasugune tegevus, mis võib ohustada sideehitist.
- Võrgu valdaja siderajatistega ühendamise on lubatud teostada ainult sidetööde litsentsi omaval firmal ja Telia poolt väljastatud tööloa alusel.

#### **Soojusvarustus:**

- Soojusvarustus tuleb lahendada kaugkütte või alternatiivsete energiaallikate baasil (nt merevee soojuse akumuleerimine või päikeseenergia).
- Planeerimisel on vaja arvestada HeatConsult OÜ tööga nr 23007 aktsiaseltsi Tallinna Sadam territooriumile (Logi tn 2 // 4 // Sadama tn 25 kinnistule) projekteeritavate soojus- ja jahtustorustikega ning selle raames ümber projekteeritavate teiste tehnovõrkudega (gaas, vesi, kanal jms).
- Planeeritavale ja rekonstrueeritavale torustikule ja muule soojuspumpjaama käitlemiseks vajalikele kommunikatsioonidele (vesi, elekter, kanal jms) on vaja seada ASi Tallinna Soojus kasuks tähtajatu tasuta isiklik kasutusõigus.
- Vajadusel täiendada järgmises projekteerimise staadiumis planeeritud soojus- ja jahtustorustiku kulgemisjoont viisil, et oleks tagatud standardiga EVS-EN13941 lubatud piiridesse jäävad torustiku paigalduspinged ja -pikkused. Projekteerimise staadiumis võivad projekteeritavate soojuspumpjaama käitlemiseks vajalike kommunikatsioonide (vesi, elekter, kanal jms) kulgemisjooned muutuda/täpsustuda.

- Tööjoonised tuleb kooskõlastada täiendavalt võrguvaldajaga.
- Üksikute objektide soojusvarustuse lahendamiseks on vaja taotleda võrguvaldajalt konkreetsed tehnilised tingimused.

#### **Gaasivarustus:**

- Gaasipaigaldise projekteerija peab omama gaasipaigaldise projekteerimise tegevusala registreeringut majandustegevuse registris, vähemalt 2 aastast kogemust gaasipaigaldiste projekteerimises ja vähemalt ühte gaasialase spetsialiseerumisega diplomeeritud soojusenergeetikainseneri kutsetasemega 7.
- Majandus- ja taristuministri 14.04.2016.a määruse nr 34 „Topo-geodeetilisele uuringule ja teostusmöödistamisele esitatavad nõuded“ § 1 lg 3 kohaselt tuleb ehitusprojekti koostamiseks ja ehitamiseks vajalike lähteandmete saamiseks teostada topo-geodeetiline uuring. Viidatud määruse § 28 lg 1 kohaselt tuleb maa-alune tehnoork kanda maa-ala plaanile, kusjuures esimene andmeallikas, millest lähtuda tuleb, on välimöödistamine. Geodeetiline alusplaan esitada võrguvaldajale.
- Võrguvaldaja gaasipaigaldiste kaitsevööndis tööde planeerimiseks ja projektilahenduste koostamiseks taotleda tehnilised tingimused. Kaitsevööndis võib teostada töid ainult põhi- või tööprojekti olemasolul, mis tuleb samuti enne töödega alustamist esitada võrguvaldajale. Ilma põhi- või tööprojekti koostamiseta ei ole võrguvaldajal võimalik hinnata planeeritava tegevuse ohutust ning võrguvaldaja ei saa anda nõusolekut gaasipaigaldise kaitsevööndis tegutsemiseks.
- Gaasipaigaldise kaitsevööndis tegutsemiseks nõusoleku andmisel võivad võrguvaldaja seisukohad/nõuded täpsustuda/muutuda olenevalt planeeritavast tegevusest ja selle võimalikust mõjust. Täiendavad täpsemad nõuded gaasipaigaldisele ja gaasipaigaldise kaitsevööndis tegutsemise osas väljastatakse eel-, põhi- või tööprojekti staadiumis täiendavate tehniliste tingimuste väljastamisel, mille taotlemiseks pöörduda võrguvaldaja poole.
- Pärast ehitustööde teostamist peavad võrgu valdaja gaasipaigaldised vastama õigusaktides ja standardites (sh standardis EVS 843) määratud nõuetele, sh peab olema tagatud gaasipaigaldise nõuetekohane sügavus. Võrguvaldaja gaasipaigaldiste kaitseks tuleb ette näha meetmed tagamaks nende ohutus ehitustööde käigus.
- Gaasivõrguga liitumiseks on vajalik esitada avaldus, mis on leitav võrguvaldaja kodulehelt.

#### **Välisvalgustus:**

- Põhi- või tööprojekti jaoks taotleda uued tehnilised tingimused.
- Tööjoonised kooskõlastada täiendavalt võrguvaldajaga.

#### **Aktsiaselts TALLINNA SADAM:**

- Elektrirajatiste (alajaamad) asukohad ning vajadused täpsustatakse edasise projekteerimise käigus aktsiaseltsi TALLINNA SADAM, kui võrguvaldaja, tehniliste tingimuste alusel.
- Ehitiste projekteerimisel arvestada kaidel laevade teenindamiseks vee andmise võimekuseks kuni  $q = 167$  l/s ning näha ette A-terminali sisetulekustutusvee/sprinkli veevajaduseks  $q = 50$  l/s.
- Ehitiste projekteerimiseks taotleda aktsiaseltsi TALLINNA SADAM tehnilised tingimused.

#### **Alternatiivsed energiaallikad:**

- Lisaks tavapärastele energiaallikatele kaaluda elektri- ja soojussüsteemide projekteerimist alternatiivsete energiaallikate baasil: nt päikeseenergia, merevee soojuse akumulimine.

### **Muud nõuded:**

- Planeeringu alale mitte projekteerida merele paistvaid valgusteid, mis võivad konkureerida navigatsioonimärkidega. Sadama alal projekteerida valgustus vastavalt sadamas kehtivatele nõuetele.
- Uue multifunktsionaalse kai projekteerimisel kaaluda tulepaagi rajamise vajadust kai otsal navigatsiooniohutuse tagamiseks.
- Avalike teede valgustus projekteerida võrguvaldaja väljastatavate tehniliste tingimuste alusel ette antud liitumispunktist, kinnistute välisvalgustus lahendada hoone peakilbist.
- Hoone mahus paikneva parkla põrandaveed juhtida reoveekanaliseerimisele.
- Hoonesisese parkla põrandalt kogutav vesi tuleb enne reoveekanaliseerimisele juhtimist puhastada lokaalselt (õlipüüdur+liivapüüdur).
- Sadameveelahendus kooskõlastada võrgu valdajaga.
- A-terminali hoonesse või selle lähedusse projekteerida avalik joogiveekraan.
- Sadameveed juhtida merre kasutades olemasolevaid merrelaske.
- Sadameveetorusse juhitava sadamevee reostusnäitajate piirväärtused peavad vastama Keskkonnaministri 08.11.2019 määrusele nr 61 "Nõuded reovee puhastamise ning heit-, sademe-, kaevandus-, karjääri- ja jahutusvee suublasse juhtimise kohta, nõuetele vastavuse hindamise meetmed ning saasteainesisalduse piirväärtused" (Lisa 1 "Saasteainete näitajate piirväärtused ja reovee puhastusastmed").
- Ehitusprojekti koostamisel kaaluda vajadus võimalike ühiskanaliseerimisest (sadameveekanaliseerimisest) paisutusest tulenevate uputusi vältiva tehnilise lahenduse kasutamist või käsitleda vajadusel meetmeid võimalikest üleujutustest tulenevate kahjude ärahoidmiseks või minimeerimiseks. Näiteks: vertikaalplaneerimisega juhtida sadamevett hoonest või projekteerida hoone nulli kõrgem, kui tänava tasapind vms.

Ehitusprojekti koostamisel tuleb lähtuda järgmistest dokumentidest:

- Majandus- ja taristuministri 14. aprilli 2016.a. määrus nr 34 „Topo-geodeetilisele uuringule ja teostusmöödistamisele esitatavad nõuded“;
- Telia dokument „Telia Eesti AS nõuded ehitusgeodeetilisetele uurimistöödele“;
- Telia dokument „Liinirajatiste projekteerimine ja maakasutuse seadustamine. v4.“;
- Telia dokument „Üldnõuded ehitusprojektide koostamiseks ja kooskõlastamiseks ning ehitamiseks liinirajatiste kaitsevööndis“.

## **6.9 Arheoloogianõuded**

- Ulatuslike kaevetööde korral on reeglina nõutav ehituse ajal arheoloogiline jälgimine.
- Arheoloogilise kultuurikihi (sh vrakk või ehitusjäänused) ulatuses tuleb vajadusel läbi viia arheoloogilised kaevamised.
- Arheoloogiaga seotud tingimused sh seoses eeluuringutega ja võimalike laevavrakkidega vt täpsemalt muinsuskaitse eritingimustest.

## **6.10 Olemasolevate hoonete lammutamise nõuded**

Hoonete lammutamiseks tuleb koostada nõuetekohane lammutusprojekt, millele on vaja taotleda ehitusluba.

Lammutamisel tekkivad ehitusjäätmekogumised tuleb käidelda vastavalt Tallinna jäätmehoolduseeskirjas esitatud nõuetele.

Detailplaneeringus kavandatud hoonete ja tänavarajatiste rajamiseks on vaja lammutada:

#### **Krunt pos 1**

- Logi tn 2 // 4 // Sadama tn 25 kinnistul asuv A- ja B-terminali hoone (ehitisregistri kood 101016963)
- Logi tn 2 // 4 // Sadama tn 25 kinnistul asuv haldushoone (ehitisregistri kood 101016901). Hoone lammutatakse osaliselt.
- Logi tn 2 // 4 // Sadama tn 25 kinnistul asuv Tallinna sadama ajutine hoonete kompleks (ehitisregistri kood 121269625)
- Logi tn 2 // 4 // Sadama tn 25 kinnistul asuv ajutine pääslakompleks nr 1 (ehitisregistri kood 120777701).

## **7 KAVANDATU VASTAVUS PLANEERITUD ALA RUUMILISE ARENGU EESMÄRKIDELE JA LÄHTEKOKKUVÕTTEDELE**

### **7.1 Vastavus ruumilise arengu eesmärkidele**

- A-terminaliga piirneva Vanasadama ala innovaatilise ja Eesti kõige olulisemale mereväravale väärikat kuvandit loova linnaruumi kujundamiseks korraldati rahvusvaheline arhitektuurivõistlus.
- Olemasoleva A-terminali hoone ning sadama administratiivhoone asemele on kavandatud uus linnaruumi sobituv hoonestus koos maa-aluse liikluslahenduse, parkimismaja ja sadama büroohoonega.
- A-terminali hoonekompleksi ette on kavandatud atraktiivne jalakäijasõbralik väljak.
- Liikuvusteenuse arendamiseks on loodud eeldused ühistranspordi kättesaadavuse parandamiseks: lisaks trammiteele ja trammipeatustele on Logi tänavale kavandatud ka peatus linnaliini bussidele.
- Reisisadama alale on kavandatud juurdepääs, mis võimaldab Vanasadama põhjaosa ja teiste põhjapoolsete arenduste liikluse hoida võimalikult eraldi sadama liiklusvoogudest.
- Jalakäijatele ja jalgratturitele ohutu ja atraktiivse liikumisruumi loomiseks on kavandatud promenaad, mis on kogu Vanasadama ala läbiva promenaadi osa.

### **7.2 Kavandatu mõju lähipiirkonna linnakeskkonnale ja selle arenguvõimalustele, avalikele huvidele ja väärtustele**

Vanasadama arendustega avatakse avalikkusele kasutamiseks suur osa praegu aktiivsest kasutusest väljas olevat mereäärset piirkonda. Kavandatu ellu viimisel muutub A-terminali ala oluliselt atraktiivsemaks linnaruumi osaks, juba rajatud kruisiterminali promenaad ühendatakse ühtsesse võrku kogu sadama-ala läbiva promenaadiga.

### 7.3 Vastavus Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala üldplaneeringule

Detailplaneeringu ala paikneb Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala üldplaneeringu aladel nr 9 ja 10.



Numbriliste näitajate võrdlus:

	Üldplaneering	Planeeringus kavandatud
	<b>Ala 9</b>	
Juhtotstarve	Jahi- ja reisisadama maa	Jahi- ja reisisadama maa/ tehnoehitise maa
Hoonestusviis	Soovitav lahendada vastavalt arhitektuurikonkursi tingimustele. Hooned peavad olema vaadeldavad kõikidest külgedest	Arhitektuurikonkurss korraldati 2023. aastal. Hoonete vaadeldavusega kõikidest külgedest on arvestatud.
Maksimaalne ehitise kõrgus maapinnast	Olemasoleva kõrgeima hoone harja kõrgus või vastavalt arhitektuurivõistluse tulemustele	Arhitektuurikonkursi tulemusel on määratud hoonestuse kõrguseks valdavalt 20 m, laevaliikluse juhtimiskeskuse maksimaalne kõrgus maapinnast on 39 m. Kõrgus täpsustub ehitusprojekti.
Kasutusotstarve		Sadamaehitised Tehnoehitiste maa

		Transpordimaa
Hoonestustihedus	-	
Maksimaalne lubatav täisehituse %	80%	45%
Haljastuse osakaal	5%	5%
	<b>Ala 10</b>	
Juhtotstarve	Haljasala maa/jahi- ja reisisadama maa	Jahi- ja reisisadama maa / haljasala maa / tehnoehitise maa
Hoonestusviis	Soovitatav lahendada vastavalt arhitektuurikonkursi tingimustele	-
Maksimaalne ehitise kõrgus	18 m või vastavalt arhitektuurikonkursi tingimustele	Kuni 14 m
Kasutusotstarve	Sadamahooned ja rajatised	Sadamahooned ja tehnorajatised Tehnoehitise maa Transpordimaa
Hoonestustihedus	-	-
Maksimaalne lubatav täisehituse %	70%	32%
Minimaalne nõutav haljastuse osakaal	10%	10%

Vastavalt Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala üldplaneeringule võib maakasutuse juhtfunktsioon koosneda 50% ulatuses maa-ala pindalast ka teistest antud piirkonda sobivatest maakasutuse funktsioonidest.

Mõlema ehituspiirkonna alal on tagatud juhtotstarbe osakaal vähemalt 50% ulatuses. Detailplaneering ei sisalda ettepanekut juhtotstarbe muutmiseks.

Haljastuse osakaal on planeeringualale jäävas mõlema ehituspiirkonna osas vastavalt üldplaneeringu nõuetele tagatud. Ehituspiirkonnas nr 10 on täpsustatud rohestruktuuri koridori siht. Kruntidel on tagatud ehituspiirkonnas nõutud haljastuse protsent. Juhul kui kruntidele pos 1 ja 2 Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala ala nr 10 ulatuses ei ole võimalik tagada haljastuse osakaalu 10 %, siis tuleb see puuduolev osa kavandada kruntidele pos 3, 4 ja 5.

## 7.4 Vastavus muinsuskaitse eritingimustes esitatud tingimustele

Detailplaneeringu lahendus on koostatud lähtudes Osaühingu EENSALU & PIHEL koostatud ja Tallinna Linnaplaneerimise Ameti muinsuskaitse osakonnas kooskõlastatud muinsuskaitse eritingimustele (Kultuurimälestiste registri kooskõlastus nr 44579). Muinsuskaitse eritingimused on detailplaneeringu lisa nr 4.2.

Tingimused edasiseks projekteerimiseks on määratud seletuskirja punktides 6.1 *Hoonete olulisemad arhitektuurinõuded* ja 6.2 *Rajatiste ehitus- ja kujundusnõuded*.

## 7.5 Vastavus algatamise otsuses esitatud tingimustele

Detailplaneeringu algatamise korralduses määrati planeeringu koostamiseks järgnevad lähteisukohad ja lisatingimused:

4.1. koostada linnaehituslik terviklahendus, mis hõlmab kõrvalasuvaid alasid, sh Loode kaid, rannapromenaadi, A-reisiterminali ja Admiraliteedi basseini ümbrust. Esitada makett;

*Täidetud. Linnaehitusliku terviklahenduse saamiseks on Vanasadama detailplaneeringud lahendatud detailplaneeringud ühiselt Masterplan 2030 kohaselt. Detailplaneeringule on illustratsioonina lisatud sadama-ala planeeringute üldjoonis (vt lisa 8.2 Vanasadama ala detailplaneeringute hoonestuskava).*

*Kokkuleppel Tallinna Linnaplaneerimise Ametiga võib esitada maketi asemel nt 3d pilte (sh erinevatest vaatenurkadest mitte ainult linnulennu kõrguselt). Olemasolul võib lisada ka video. Materjalid esitatakse pärast detailplaneeringu vastuvõtmist avaliku väljapaneku korraldamise ajaks.*

4. 2. esitada detailplaneeringu elluviimise kavas avalike alade etapiviisilise valmisenhitamise ettepanek;

*Täidetud. Ettepanek lisatud, vt põhijoonis DP-2 ning lisa 5 PLANEERINGU ELLUVIIMISE TEGEVUSKAVA JA VAJALIKUD KOKKULEPPED.*

4.3. planeerida pääs nn tõstetud promenaadile jalakäijatele piisavalt lauge ja mugav, siduda pääsud promenaadilt olemasoleva ja kavandatava tänavavõrguga;

*Detailplaneeringu koostamise käigus on koostöös Tallinna linna ametitega loobutud tõstetud promenaadi kavandamisest ning see lahendatakse ühetasandilisena. Olemasoleval promenaadil kruisiterminali juures on tingimust arvestatud.*

4.4 tagada jalakäijate ja ratturite mugav ja ohutu juurdepääs Sadama tänavalt A-reisiterminalini;

*Täidetud. Liikluslahenduse koostamisel on tingimusega arvestatud. Jalakäijate, kergliiklusvahenditega liiklejate ja jalgratturite olukord paraneb märkimisväärselt detailplaneeringu elluviimisel võrreldes olemasoleva olukorraga. Bussiparkla kavandatakse reisiterminali taha ehk kaide poole ning lühiajaline autode parkimine ja taksode liiklus suunatakse maa-alusele korrusele. A-reisiterminali esine ala jääb jalakäijatele ja jalgratturitele.*

4.5. kujundada inimkeskne, tiheda tänavavõrguga kesklinlik linnaruum, kus hoonete avaliku ruumiga vahetult külgnevad korrused ja tänavaruum on omavahel seotud;

*Planeeringus on kavandatud eelkõige sadamat teenindavad hooned, sh terminal koos hajumisväljakuga. Uue A-terminali ja Tallinna Sadama büroohoone esimese korruse promenaadi poolsed pinnad on kavandatud tänavaga poole avanevate äri/teeninduspindadena. Lisaks on alajaama hoonekompleksi ideekavandi osana kavandatud avaliku promenaadiga külgnevaks ärihoone maht.*



4.6. esitada tingimused avaliku ruumi ja haljastuse projekteerimiseks;

*Tingimused on seatud juba A-terminali kompleksi arhitektuurikonkursi lähteülesandes ning lisatud seletuskirja p 6.2 Rajatiste ehitus- ja kujundusnõuded ja 6.3 Haljastuse projekteerimise, rajamise ja hoolduse nõuded. Soovitused haljastuse projekteerimiseks on antud ka koostaud puittaimestiku haljastulikus hinnangus, vt lisa 4.1.*

4.7. koostada jalakäijate liikumisteede ja -suundade modelleering;

*Täidetud. Sadamapiirkonna liikluslahenduse koostamiseks koostati eelnevalt „Põhjakvartali, Admiraliteedi basseini, A- ja D-terminali detailplaneeringute liiklusuuring“ (K-Projekt Aktsiaseltsi töö 19111), mis hõlmab kogu Vanasadama piirkonnas praegu oleva ning erinevates detailplaneeringutes kavandatud liikluse analüüsi. Uuringus on kajastatud ka jalakäijate liikumisteed ja -suunad. Uuring on lisatud detailplaneeringule, vt lisa 4.3. Täiendavad ettepanekud, millega tuleb arvestada edaspidisel projekteerimisel, on lisatud detailplaneeringu seletuskirja punkti 6.4 Liikluskorralduse alased nõuded.*

4.8. planeerida kõnni- ja rattateed arvestades Tallinna rattastrateegiale 2018-2028 kohaste rattaradadega ja vastavalt Eesti standardile EVS 843:2016 „Linnatänavad“ seades eesmärgiks kavandada terviklik tänavavõrk;

*Täidetud. Lähtudes Eesti standardi EVS 843:2016 „Linnatänavad“ nõuetest on kõnniteed kavandatud läbi kogu Vanasadama ala - kruisiterminali katusepromenaadist Reidi teeni. Rattateede võrgustik on kavandatud läbi kogu Vanasadama ala.*

4.9. esitada peamistest tänavatest ja promenaadist linnaehituslikud ristlõiked;

*Täna linnaehituslik ristlõige on lisas 8.4.*

4.10. koostada uuring kolmanda kruisikaitse kasutuselevõtmisel lisanduvate kruisituristide teenindamiseks vajaliku taristu rajamise kohta linna keskses ning selle mõju kohta linnaruumile, liikuvusele, Vanalinna atraktiivsusele jms;

*Kavandatud kai on multifunktsiooniline. Uus kai ei ole mõeldud ainult kruisilaevade teenindamiseks, vaid ka teiste laevade (sõjalaevad, lennukikandjad, suured purjekad jne) vastuvõtmiseks.*

*Uue kai mõju keskkonnale hinnatakse detailplaneeringu käigus Lemma OÜ poolt koostatud KSH koosseisus, vt lisa 4.5.*

4.11. kaaluda sadamaala arendamist innovaatilise ja Eestile kuvandit loova linnaruumina;

*Sadamaal on kavas arendada sadama-ala innovaatilise ja Eestile kuvandit loova linnaruumina. Vastvalminud kruisiterminal koos selle katusele rajatud avalikult kasutatava promenaadiga kuni Loodemuuli tipuni on näide innovaatilisest lähenemisest. Kruisiterminalihoone on projekteeritud nii, et kruisihooaja välisel ajal saab seal läbi viia avalikkusele suunatud üritusi: kontserte, seminare jm. Nii on avalikkusele loodud juurdepääs mere äärde seni suletud olnud sadama territooriumil, tagades samal ajal ka rahvusvahelise sadama toimimiseks vajalikud ohutus- jm nõuded. Laevu teenindavas osas on ja jääb Sadama territoorium kinniseks alaks.*

4.12. koostada muinsuskaitse eritingimused;

*Muinsuskaitse eritingimused asuvad lisas 4.2, vastavus muinsuskaitse eritingimustele asub seletuskirja punktis 7.4. Hoonestusala kavandamisel on arvestatud muinsuskaitse eritingimustes määratud vaatesuundadega.*

4.13. määrata parkimiskohtade arv arvestades Tallinna Linnavolikogu 16. novembri 2006 otsusega nr 329 kinnitatud „Tallinna parkimise korralduse arengukavas aastateks 2006-2014“ toodud põhimõtteid – linnakeskuse normi alusel rakendades äri ja/või tootmishoonete kasutajate tarbeks parkimiskohtade arvu määramisel koefitsienti 0,5;

*Planeeringu koostamise ajal kehtib Tallinn Linnavolikogu 17.09.2020 vastuvõetud otsusega nr 84 „Tallinna parkimiskohtade arvu normid“.*

*Planeeringu koostamise käigus on muutunud linna seisukohad parkimisvajaduse määramise kohta. Parkimiskohtade vajaduse arvutamisel on lähtutud Tallinna Linnaplaneerimise Ameti 12.05.2022 kirjas nr 3-2/710-8 esitatud tingimusest:*

*„Parkimiskohtade vajadus arvutada kogu planeeritud brutopinna kohta (v.a sadama hooned) äriruumide normi alusel, st 1 koht 200 m<sup>2</sup> kohta“. Kuna planeeringualal on tegemist sadamahoonetega, millele pole normi määratud, on parkimiskohtade arv määratud lähtudes sadamalt saadud pikaajalisele kogemusele tuginevast infost nii reisijaid teenindava kui sadamat teenindava transpordi parkimiskohade vajaduse kohta.*

4.14. teha liiklusanalüüs, milles mh arvestada planeeritavale alale ja selle lähiümbrusesse kavandatavate hoonete teenindamisega seotud liikluskoormuse kasvuga lähiala tänavatel ja ristmikel, ühistranspordi koridoridega, sh perspektiivse trammiteega, ning sadama toimimisega kaasneva liiklusvooga. Esitada Sadama tänavale alternatiivsed juurdepääsuvõimalused;

*Liiklusanalüüs on koostatud (planeeringu lisa 4.3), liikluslahenduse koostamisel on arvestatud uuringu järeldustega.*

4.15. liiklusanalüüsi tulemusi arvestades töötada koostöös Tallinna Transpordiametiga välja planeeritavat ala ja sadamapiirkonna lähiala hõlmav terviklik liikluslahendus;

*Sadama piirkonna ja lähiala hõlmav terviklik liiklusskeem on lisatud planeeringu materjalidele.*

4.16. määrata promenaadid ja ühissõidukitega läbitavad tänavad avalikult kasutatavaks. Selgitada koostöös Tallinna Linnavaarametiga ning Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalametiga välja ülejäänud avalikult kasutatavaks määratavad või Tallinna linnale üle antavad alad. Esitada lahendus alade avaliku kasutamise tagamiseks;

*Täidetud. Osaliselt on IKÕ seatud trammirajatiste ehitamiseks, ülejäänud promenaadias (pos 1, 2 ja 3 osad ning pos 4 ja 5) on määratud avalikult kasutatava ala ulatus. Vt Lisa 5.1 Avalikuks kasutamiseks määratud alade skeem.*

4.17. tagada haljastust vähemalt 5% ulatuses planeeritavale alale jääva maismaa pinnast;

*Täidetud. Haljastuse täpne lahendus antakse arhitektuurikonkursi tulemusel ja täpsustatakse edaspidi projekteerimise käigus.*

4.18. liigendada parkla- ja kergliiklusalad haljastusega;

*A-terminali esine väljak liigendatakse haljastusega ning on kavandatud ainult kergliiklejatele. Väljaku võimalik lahendus koos haljastusega esitatakse detailplaneeringu koostamise käigus pärast arhitektuurikonkursi tulemuste selgumist. Täpsemalt lahendatakse haljastus ehitusprojektide koostamisel.*

*Sadama teenindamiseks kavandatakse taksode ja sõiduautode lühiajaline parkla maa alla. Pikaajaline parkimise võimalus reisijatele kavandatakse parkimismajja. Busside parkla on kavandatud terminalihoone kompleksi ja kaide vahelisele alale.*

4.19. esitada pädeva ettevõtte koostatud planeeritava ala keskkonnaseisundi hinnang. Hinnangus kirjeldada varem toimunud tegevusi, keskkonnoahtlike objektide olemasolu ja nende hinnanguline ulatus planeeritaval maa-alal ning lähiümbruses. Kui ala kohta on varasemalt tehtud reostusuuringud ning kui saastunud pinnas on likvideeritud, anda keskkonnaseisundi hinnangus ülevaade tehtud töödest. Koostöös Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalametiga selgitada välja vajadus koostada keskkonnaseisundi hinnangu raames reostusuuring;

*Keskkonnaseisundi hinnang on koostatud LEMMA OÜ poolt ning on lisatud detailplaneeringu materjalidele, vt lisa 4.4. Keskkonnaseisundi hinnangust tulenevad ettepanekud on lisatud detailplaneeringu seletuskirja.*

4.20. määrata ehitusprojekti koostamiseks järgmised nõuded: A-reisiterminali hoone ja selle esise platsi ehitusprojekti koostamiseks korraldada arhitektuurivõistlus; näha ette jalgrataste parkimiskohad vastavalt Tallinna rattastrateegiale 2018-2028; kavandada rattarendi süsteemi asukohad ning terminali juurde valvega rattahoiu parkla reisijatele;

piirata sademevee juhtimist otse kanalisatsioonivõrku ja kasutada sademevee käitlemisel innovaatilisi lahendusi; hoonesiseste parklate põrandavesi juhtida reoveekanaliseerimisele.

*Täidetud. Nõuded on lisatud seletuskirja p 6 „Nõuded ehitusprojekti koostamiseks ja esitamiseks“ alla.*

*2023.a korraldas aktsiaselts TALLINNA SADAM arhitektuurivõistluse A-terminali kvartali lahenduse leidmiseks. A-terminali kvartaliks käsitleti A-terminal, aktsiaseltsi TALLINNA SADAM uus büroohoone ja parkimismaja hoonekompleks ning sellega piirnev avalik linnaruum. Võitjaks valiti töö nimega „Vihur“, mille koostas molumba osahing koos maastikuarhitektuuribürooga MARELD Landskapsarkitekter AB. Võidutöö lahendus on kantud joonisele Lisa 8.2 Vanasadama ala detailplaneeringute hoonestuskava.*

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

## **7.6 Vastavus lähtedokumentidele**

### **7.6.1 Vastavus riigihalduse ministri 17. oktoobri 2019 määrusele nr 50 „Planeeringu vormistamisele ja ülesehitusele esitatavad nõuded“**

Detailplaneering on koostatud ja vormistatud vastavalt määrusele.

### **7.6.2 Vastavus Tallinna Linnaplaneerimise Ameti 18.11.2021 käskkirjale nr T-11-1/21/26 „Detailplaneeringu algatamisettepaneku ja detailplaneeringu vormistamise juhend“**

Detailplaneering on koostatud ja vormistatud vastavalt käskkirjale.

### **7.6.3 Vastavus Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi 2020. a veebruari „Ruumi otsese päikesevalguse (insolatsiooni) kestuse arvutamise juhendile“**

Lähialal ei paikne elamuid ega lasteasutusi, mille insolatsioonitingimusi kavandatud hoonestus võiks mõjutada.

### **7.6.4 Vastavus siseministri 02.06.2015 määrusele nr 17 „Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded“**

Tuleohutusnõuded ja meetmed on määratud vastavalt siseministri 30.03.2017 määrusele nr 17 „Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded“.

Hooned on kavandatud enam kui 8 m kaugusele külgnevatel kinnistutel asuvatest hoonetest. Tuletõrje veevarustust on käsitletud seletuskirja peatükis 4.3.1.

### **7.6.5 Vastavus Eesti standardile EVS 809-1:2002 „Kuritegevuse ennetamine. Linnaplaneerimine ja arhitektuur. Osa 1: Linnaplaneerimine“**

Kuritegevuse riskide vähendamiseks on rakendatud Eesti standardis EVS 809-1:2002 „Kuritegevuse ennetamine. Linnaplaneerimine ja arhitektuur. Osa 1: Linnaplaneerimine“ toodud soovitusi.

Nõuded ehitusprojekti koostamiseks on peatükis 6.8.4. Nõuete täitmisel tagatakse läbimõeldud, esteetiliselt nauditav ja hästitoimiv linnaruum ning lähiala sotsiaalse keskkonna ja võrgustiku säilimine.

#### **7.6.6 Vastavus Tallinna Linnavolikogu 18. mai 2017 määrusele nr 9 „Tallinna kaugküttepiirkonna piirid, kaugküttevõrguga liitumise ja sellest eraldumise tingimused ja kord, kaugkütte üldised kvaliteedinõuded ja võrguettevõtja arenduskohustus”**

Tallinna Linnavolikogu 18. mai 2017 määrusega nr 9 kinnitatud lisa „Tallinna kaugküttepiirkonna piirid, kaugküttevõrguga liitumise ja sellest eraldumise tingimused ja kord, kaugkütte üldised kvaliteedinõuded ja võrguettevõtja arenduskohustus” järgi jääb planeeritud ala kaugkütte piirkonda.

Uute hoonete soojusvarustus on lahendatud kaugkütte baasil.

#### **7.6.7 Vastavus Tallinna Linnavolikogu 11. veebruari 2021 määrusele nr 2 „Raie- ja hoolduslõikusloa andmise kord”**

Likvideeritavate puude asemele istutatavate haljastuse ühikute arv on arvutatud vastavalt Tallinna Linnavolikogu 11. veebruari 2021 määrusele nr 2 „Raie- ja hoolduslõikusloa andmise kord”.

#### **7.6.8 Vastavus Eesti standardile EVS 843:2016 „Linnatänavad”**

Planeering on kooskõlas Eesti standardiga EVS 843:2016 „Linnatänavad”.

#### **7.6.9 Vastavus Tallinna Linnavolikogu 17.09.2020 otsusele nr 84 „Tallinna parkimiskohtade arvu normid”**

Parkimiskohtade vajaduse osas on linna seisukohad muutunud. Parkimiskohtade vajaduse arvutamisel on lähtutud Tallinna Linnaplaneerimise Ameti 15.12.2022 kirjas nr 3-2/3591-1 esitatud tingimusest: „Parkimiskohtade vajadus arvutada kogu planeeritud brutopinna kohta (v.a sadama hooned) äriruumide normi alusel, st 1 koht 200 m<sup>2</sup> kohta”. Sadama-ala kohta normi ei ole määratud, seetõttu on parkimiskohtade arv planeeritud vajaduspõhiselt lähtudes sadamalt saadud pikaajalisele kogemusele tuginevast infost nii reisijaid teenindava kui sadamat teenindava transpordi parkimiskohade vajaduse kohta.

#### **7.6.10 Vastavus Tallinna Linnavalitsuse 11. oktoobri 2017 istungi protokolliga nr 41 heakskiidetud „Tallinna rattastrateegia 2018 – 2028”**

Jalgrataste parkimiskohtade vajaduse arvutamisel on aluseks võetud Tallinna Linnavalitsuse 11. oktoobri 2017 istungi protokolliga nr 41 heakskiidetud Tallinna rattastrateegia 2018-2028.

Jalgrataste parkimiskohtade vajaduse arvutus on esitatud seletuskirjas ptk 4.2.

#### **7.6.11 Vastavus haljastuse hinnangus antud soovitudele**

Haljastuse hinnangus (vt Lisa 4.1) antud soovitused on seletuskirja punktis 6.3.

#### **7.6.12 Vastavus keskkonnamõju strateegilises hinnangus antud soovitudele**

Keskkonnamõju strateegilises hinnangus (vt Lisa 4.5) antud asjakohased soovitused on seletuskirja punktis 6.1 *Hoonete olulisemad arhitektuurinõuded*, 6.3 *Haljastuse projekteerimise, rajamise ja hoolduse nõuded*, 6.4 *Liikluskorralduse alased nõuded*, 6.5 *Keskkonnamõju strateegilisest hindamisest tulenevad nõuded*, 6.6 *Täiendavate uuringute vajadus* ja 6.8.1 *Keskkonnalased nõuded*.

### **7.6.13 Vastavus keskkonnaministri 16.12.2016 määrusele nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ ja mürauringus antud soovitudele**

Piirkonna mürataset hindas Lemma OÜ 2024. aastal A-terminali ning kruisiterminali ala detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise raames. Müratase A-terminali ja kruisiterminali piirkonnas ei ületa välisõhus leviva müra normtasemeid.

### **7.6.14 Vastavus teemaplaneeringule „Kõrghoonete paiknemine Tallinnas“**

Planeeritud ala jääb osaliselt Tallinna Linnavolikogu 16. aprilli 2009 otsusega nr 77 kehtestatud teemaplaneeringu „Kõrghoonete paiknemine Tallinnas“ kohastesse vanalinna vaatesektoritesse Merivälja muulilt vanalinnale, Pirita sadama kailt vanalinnale ning Marjamäe memoriaalilt vanalinnale. Teemaplaneeringus on sätestatud tingimus, et vaatesektoris oleva ala hoonestamisel tuleb tagada vanalinna silueti vaadeldavus, hoonete absoluutkõrgus peab jääma alla 30 m.

Detailplaneeringus tehakse ettepanek muuta teemaplaneeringus seatud kõrguspiirangut laevaliikluse juhtimiskeskuse kõrguse osas. Laevaliikluse juhtimiskeskuse asukohta määramisel on analüüsitud vaateid vanalinnale ning juhtimiskeskusest avanevat vaadet akvatooriumile.

## **7.7 Kehtiva detailplaneeringu kehtetuks muutumine**

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“. Koostatava ja kehtiva detailplaneeringu alad kattuvad Vööri tänava maa-ala osas. Vööri tänavat ei ole planeeritud kujul valmis ehitatud.

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“. Planeeringualad kattuvad Logi-Sadama tänava ristmiku osas. Koostatavas detailplaneeringus on ristmiku lahendust muudetud.

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.

## **7.8 Muudatused võrreldes algatatud lahendusettepanekuga**

Peamised muudatused võrreldes algatatud lahendusettepanekuga on tehtud lähtuvalt algatamise korralduse tingimustest ja ametkondadega tehtud koostöö tulemusel.

- Täpsustatud on planeeringuala piire ja suurust arvestades kavandatud promenaadi kulgemist.
- Täpsustatud on kruntide piire.
- Muutunud on hoonestuslahendus:
  - ühele krundile on määratud ehitusõigus osaliselt maapealse, osaliselt maa-aluse merevee soojuspumpla ehitamiseks.
  - 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.

- Alajaama ja tollihoone parima lahenduse leidmiseks korraldas aktsiaselts TALLINNA SADAM 2023. aastal arhitektuurivõistluse, mille võitis KOKO arhitektid OÜ.
- Täpsustatud on kavandatud hoonete korruselisust. Parkimismaja on lubatud kõrgust muutmata projekteerida 6-korruselisena.
- Joonistele on kantud trammittee kulgemiskoridor koos peatustega vastavalt ehitusloa saanud projektile.
- Täpsustatud on jalg- ja jalgrattateede kulgemise trasse.
- Täpsustatud on liikluslahendust:
  - koostöös Tallinna linna ametitega on loobunud tõstetud promenaadi kavandamisest. Promenaad on kavandatud ühetasandilisena.
  - kavandatud on busside parkla, A-terminali teenindamiseks vajalik peatumine on kavandatud maa-alusel korrusel ja parkimismajja.

## 7.9 Avalikel aruteludel tehtud ettepanekute arvestamine

Eskiislahenduse avalikul väljapanekul esitati ettepanek mitte kavandada kolmandat kruiisikaid. Arvestades esitatud seisukohta on detailplaneeringus täpsustatud kolmanda kai kavandamise vajadust multifunktsionaalse kaina.

Projektijuht

Anna Petrova

Konsultant

Ülle Kadak