



# **A-reisiterminali ning kruisiterminali ala detailplaneering**

Keskkonnamõju strateegilise hindamise väljatöötamise kavatsus

Tallinn 2020

info@lemma.ee  
LEMMA OÜ  
Värvi tn 5 – A308, Tallinn, 10621  
Mõjuhindangud / Environmental Assessments

**Nimetus:** A-reisiterminali ning kruisiterminali ala detailplaneering. Keskkonnamõju strateegilise hindamise väljatöötamise kavatsus.

**Töö teostaja:** **LEMMA OÜ**  
Reg nr 11453673  
Harju maakond, Tallinn, Kristiine linnaosa, Värvi tn 5, 10621  
Tel +372 5059914  
E-post [info@lemma.ee](mailto:info@lemma.ee)

**Töö tellija:** **Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet**  
Reg nr 75014913  
Müнди tn 2 15197 Tallinn  
Tel +372 6457191  
E-post: [kommunaal@tallinnlv.ee](mailto:kommunaal@tallinnlv.ee)

**KSH juhtekspert:** Piret Toonpere

**Töös osalesid:** Mihkel Vaarik

**Töö versioon:** **15.10.2020**

## Sisukord

Sisukord.....	3
Sissejuhatus.....	5
1 Kavandatava tegevus ja selle alternatiivid.....	6
1.1 Alternatiivid.....	6
2 Planeeritava ala ja eeldatavalt mõjutatava keskkonna iseloomustus .....	9
3 Seos teiste asjakohaste planeerimisdokumentidega.....	11
3.1 Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala üldplaneering .....	11
3.2 Kehtiv detailplaneering.....	11
3.3 Piirkonna teised planeeringud .....	12
3.3.1 Vanasadama põhjaosa detailplaneering.....	12
3.3.2 Admiraliteedi basseini ümbruse detailplaneering .....	12
3.3.3 D-terminali ja lähiala detailplaneering.....	13
3.3.4 Vanasadama lõunaosa detailplaneering.....	13
3.3.5 Ahtri tn 3 kinnistu ja lähiala detailplaneering.....	13
3.3.6 Logi tn 8, 9 ja 10 kinnistute ja lähiala detailplaneering .....	14
3.3.7 Admiraliteedi basseini ja Mere pst vahelise ala detailplaneering .....	14
3.3.8 Mere pst 10 kinnistu detailplaneering.....	14
3.3.9 Tallinna linnahalli ja lähiala detailplaneering.....	15
3.4 Muud asjakohased projektid .....	15
4 Kasutatav hindamismetoodika .....	16
4.1 Võimalik mõju looduskeskkonnale .....	18
4.1.1 Mõju bioloogilisele mitmekesisusele ja populatsioonidele, taimedele ning loomadele ja kaitstavatele loodusobjektidele.....	18
4.1.2 Mõju Natura aladele .....	19
4.1.3 Mõju veekvaliteedile.....	19
4.1.4 Mõju pinnasele .....	20
4.2 Võimalik mõju inimese tervisele, sotsiaalsetele vajadustele ja varale .....	20
4.2.1 Mõju liikluskoormusele ja -skeemile.....	20
4.2.2 Mõju õhukvaliteedile, sh müra .....	20
4.2.3 Mõju sotsiaalsetele vajadustele.....	20
4.3 Jäätmeteke.....	21
4.4 Võimalik mõju kultuuripärandile .....	21
4.5 Võimalik mõju kliimamuutustele .....	22

4.6	Piiriülese keskkonnamõju esinemise võimalikkus .....	22
4.7	Kumulatiivse mõju võimalikkus, arvestades teiste ümbruskonna arendusprojektidega .....	22
4.8	Õnnetuste esinemise võimalikkus .....	24
5	Osalised, huvitatud isikud ja ekspertgrupp.....	25
6	Ajakava.....	27
7	Laekunud ettepanekute arvestamise koondtabel .....	29
Lisad	.....	38
	Lisa 1 – Detailplaneeringu ja KSH algatamise otsus.....	38
	Lisa 2 - KSH väljatöötamise kavatsuse kohta laekunud täienduseettepanekud.....	39

## Sissejuhatus

A-reisiterminali ning kruisiterminali ala detailplaneering (DP) ja detailplaneeringu keskkonnamõju strateegiline hindamine (KSH) algatati [Tallinna Linnavolikogu 28. november 2019 otsusega nr 148](#) (Lisa 1). Planeeringu algatamise otsuse alusel on KSH vajalik, kuna detailplaneeringuga kavandatakse olulise keskkonnamõjuga tegevusi, nagu kruisikai ja promenaadi rajamist ning äri- ja/või tootmishoonete ehitamist, ning selleks on vajalik süvendada ja täita merepõhja.

[Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse](#) (edaspidi *KeHJS*) § 33 lõike 1 punkti 3 järgi tuleb algatada keskkonnamõju strateegiline hindamine (edaspidi *KSH*), kui koostatakse detailplaneering, mille alusel kavandatakse seaduse § 6 lõikes 1 nimetatud olulise keskkonnamõjuga tegevust.

KeHJS § 6 lõige 1 loetleb olulise keskkonnamõjuga tegevused. Sama lõike punkti 16 järgi on olulise keskkonnamõjuga tegevus maismaaga ühendatud kai püstitamine, kui see teenindab 1350 tonni ületava veeväljasurvega aluseid, punkti 17 kohaselt mere süvendamine alates pinnase mahust 10 000 m<sup>3</sup> ning punkti 17<sup>1</sup> järgi merepõhja tahkete ainete uputamine alates ainete mahust 10 000 m<sup>3</sup>.

Detailplaneeringuga kavandatakse moodustatavatele kruntidele rajada promenaad ja ehitada äri- ja/või tootmishooned. Lisaks nähakse **detailplaneeringus ette uus kai (kolmas kruisikai), mis toob kaasa vajaduse merepõhja täitmiseks ning välibasseinide ala, mis samuti võib kaasa tuua vajaduse merepõhja täitmiseks. Merepõhja täitmine alates pinnase mahust 10 000 m<sup>3</sup> on KeHJS § 6 lg 1 arvestades olulise keskkonnamõjuga.** Tahkete ainete paigutamisel tuleb veekogude puhul KMH kohustuslikkuse määramisel arvestada ainete kogusega, mis uputatakse veekogu põhja allapoole veepiiri. KeHJS § 35 lg kohaselt algatatakse sellisel juhul KSH selle vajadust põhjendamata.

Vastavalt planeerimisseadusele koostatakse KSH väljatöötamise kavatsus (VTK), milles märgitakse keskkonnamõju hindamise ulatus ja eeldatav ajakava ning planeeringu rakendamisega eeldatavalt kaasneda võiv oluline keskkonnamõju, sealhulgas mõju inimese tervisele, piiriülese keskkonnamõju esinemise võimalikkus, võimalik mõju Natura 2000 võrgustiku alale ja muu planeeringu koostamise korraldajale teadaolev asjasse puutuv teave.

Keskkonnamõju strateegilise hindamise VTK on aluseks keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande koostamisele. KSH aruanne on planeeringu lisa.

Detailplaneeringu algatamise otsuse kohaselt peab antud KSH:

- käsitlema erinevaid planeeringulahenduse alternatiive, selgitama planeeringualale kavandatavate sadamarajatiste ja hoonete võimaliku suuruse ning keskkonnatingimustega ja keskkonnasäästlike meetmetega arvestava kõige sobilikuma planeeringulahenduse;
- hindama planeeringu elluviimisega kaasneva (kruisikai, hoonete ja rajatiste ehitamine ning kasutamine) mõju merekeskkonnale, linnaruumile, kõrghaljastusele ja rohevõrgustikule, kultuuriväärtustele, elanikkonnale;
- arvestama ka teisi Vanasadama piirkonnas menetletavaid detailplaneeringuid. Muu hulgas tuleb hinnata detailplaneeringutega kavandatavate tegevuste koosmõju ning selgitada kõige sobilikumad planeeringulahendused, mis tagavad piirkonda tervikliku ja inimkeskse linnaruumi kujundamise.

# 1 Kavandatava tegevus ja selle alternatiivid

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

## 1.1 Alternatiivid

KSH käigus analüüsitakse kavandatava tegevuse võimalikke alternatiive, kuid kuna tegu on detailplaneeringuga, mille maa-ala on määratletud, siis ei vaadelda tegevuse võimalikke alternatiivseid asukohti väljaspool antud planeeringuala. **Vastavalt KSH algatuskorraldusele peab KSH käsitlema erinevaid planeeringulahenduse alternatiive, selgitama planeeringualale kavandatavate sadamarajatiste ja hoonete võimaliku suuruse ning keskkonnanõuetega ja keskkonnasäästlike meetmetega arvestava kõige sobilikuma planeeringulahenduse.**

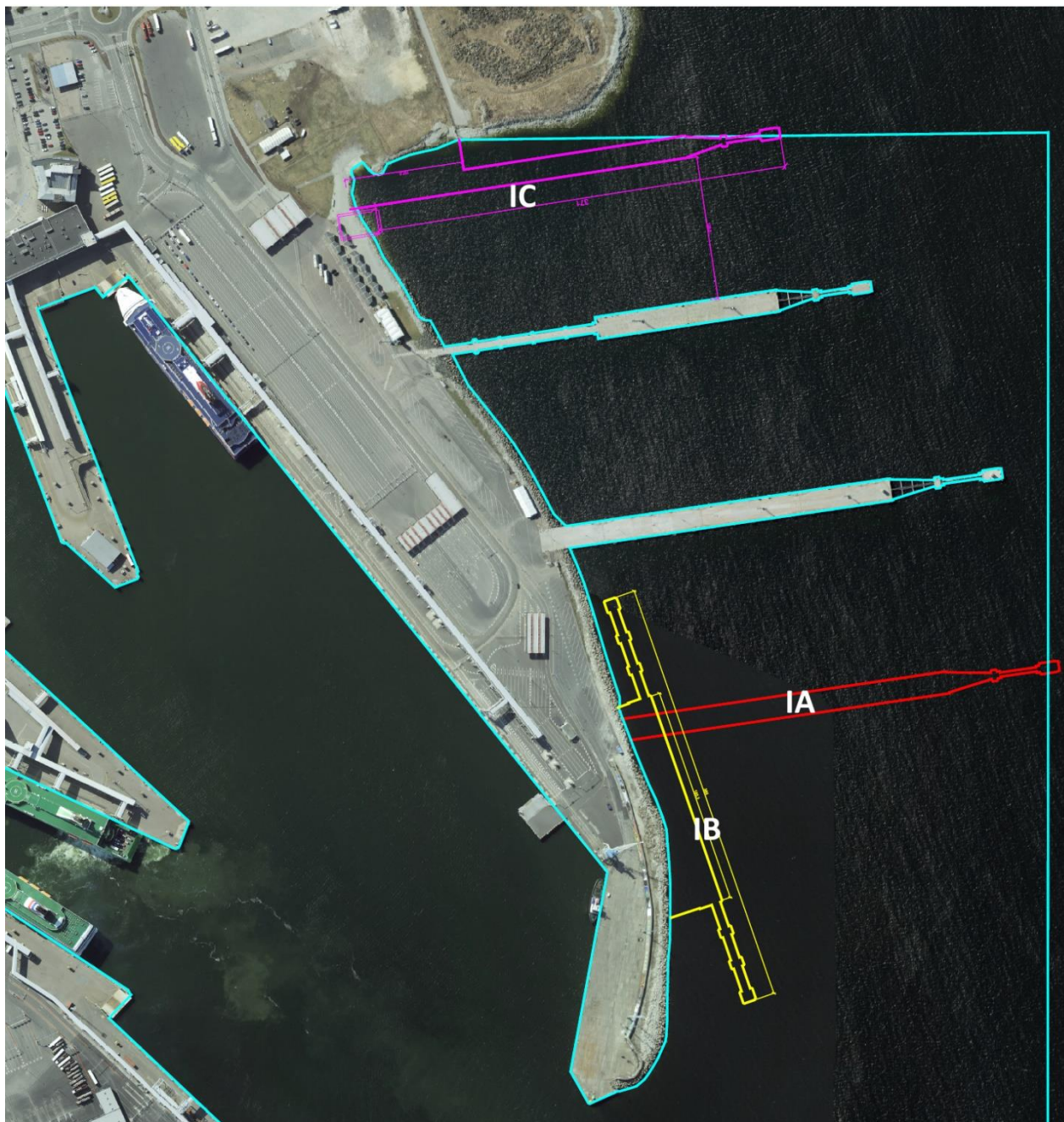
KeHJS § 6 lg 1 mõistes olulise keskkonnamõjuga tegevusteks antud planeeringu puhul on kavandatava uue **kruisikai ehitusala määramine** ning **välibasseinide ala määramine**. Mõlema tegevusega kaasneb eeldatavalt merepõhja täitmine, mille maht kruisikai ületamisel ületab kindlasti 10 000 m<sup>3</sup> ja supusbasseinide rajamisel võib olenevalt tehnilisest lahendusest ületada 10 000 m<sup>3</sup>.

KSH aruandes käsitletakse järgmisi alternatiive:

- Alternatiiv 0 – tegevust ei viida ellu ning säilib praegune maakasutus. Tegu on KSH metoodikast tuleneva alternatiiviga, mis võimaldab tegevuste mõju võrrelda olemasoleva olukorra säilimisega.
- Alternatiiv I – tegevus viiakse ellu detailplaneeringu algatamisotsuses kirjeldatud viisil. Planeeringus kavandatu kirjeldus on esitatud planeeringu seletuskirjas ja siinkohal seda ei korrata. Planeeringu materjalid on leitavad <https://tpr.tallinn.ee/DetailPlanning/Details/DP043650>

Alternatiiv I alamalternatiividena käsitletakse **kruisikai osas järgmisi asukohaalternatiive**:

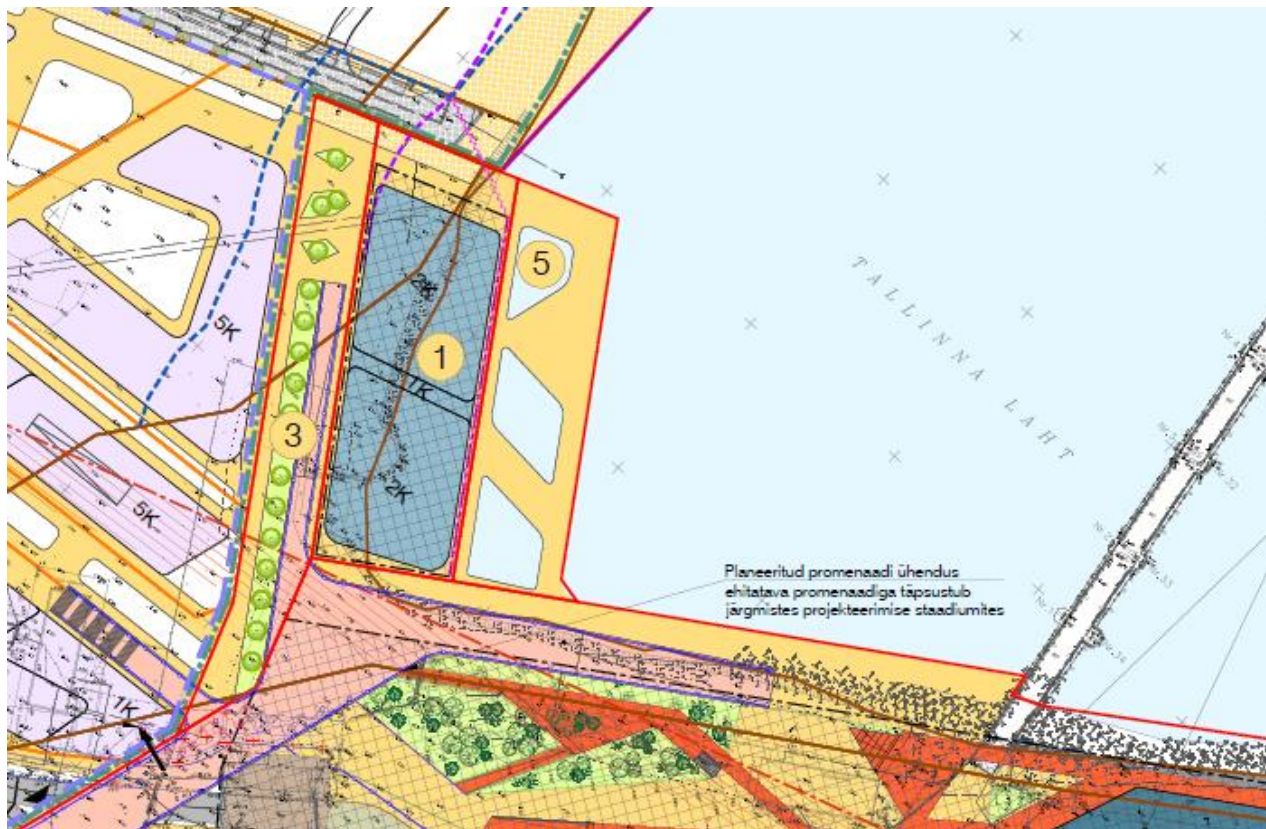
- Kai IA - Kruisikai kavandatakse planeeringu eskiisis esitatud asukohta ehk paralleelselt olemasoleva kahe kaiga, olemasolevatest kaidest ida suunas.
- Kai IB - Kruisikai kavandatakse risti olemasolevate kruisikaidega.
- Kai IC - Kruisikai kavandatakse paralleelselt olemasoleva kahe kaiga, olemasolevatest kaidest lääne suunas.



Joonis 1. Kai alternatiivsete asukohtade paiknemine.

Alternatiiv I alamalternatiividena käsitletakse **suplusbasseinide rajamise osas** järgmisi tehnilisi alamalternatiive:

- Bassein IA – Basseinid rajatakse merepõhja süvendamise ja seejärel liivaga täitmise tagajärjel süvenditena liiva sisse.
- Bassein IB – Basseinid rajatakse ujubasseinidena (sarnasena Helsingis [olemasolevale lahendusele](#)).



Joonis 2. Suplubasseinide paiknemine planeeringualal. Väljavõtte detailplaneeringu eskiisi põhijoonisest.

Alternatiiv I alamalternatiividena võidakse täiendavalt KSH aruandes käsitleda erinevaid liikluskeemi ja hoonestusalade paigutuse ja mahtude lahendusi kui hindamise käigus ilmneb vajadus selliseks analüüsiks. Vajadust täiendavate alternatiivide järgi võib tuleneda alusuuringute käigus selguvast täiendavast informatsioonist.

Alternatiive võrreldakse omavahel peamiste mõjuliikide kaupa kasutades skaalat:

- Tugev positiivne mõju;
- Keskmine positiivne mõju;
- Vähene positiivne mõju;
- Oluline mõju puudub;
- Vähene negatiivne mõju;
- Keskmine negatiivne mõju;
- Tugev negatiivne mõju.

Alamalternatiive võrreldakse mõjuvaldkondades, milles erineb mõju erinevus.



## 2 Planeeritava ala ja eeldatavalt mõjutatava keskkonna iseloomustus

Planeeritav maa-ala asub Kesklinnas, Logi tänava ja Tallinna reidi vahelisel alal. Ala suurus on 66,12 ha.

Planeeritavale alale jääb osa tootmismaa ja ärimaa sihtotstarbega Logi tn 2 // 4 // Lootsi tn 13 // 14 // Sadama tn 21 // 25 // Uus-Sadama tn 19 kinnistust, osa tootmismaa sihtotstarbega Logi tn 6 kinnistust ning Tallinna Vanasadama akvatooriumist. Eelpoolnimetatud kinnistute omanik on kinnistusraamatu andmetel aktsiaselts TALLINNA SADAM.

Lisaks jääb planeeritavale alale väike osa Sadama tänav T1 kinnistust, mis kuulub Tallinna linnale.

Planeeritaval alal paiknevad Vanasadama teenindamiseks vajalikud ehitised ja rajatised, sh A-reisiterminal ja 12 kaid, sh kaks kahepoolset kruisikaid. Vanasadam on Eesti suurim reisisadam olles sildumispaigaks nii reisiparvlaevadele ja kruisilaevadele kui ka väikelaevadele. Tallinna Vanasadam on Eesti suurim turismivärv – Vanasadamat läbib aastas üle 10 miljoni reisija, seal hulgas üle poole miljoni kruisireisija.

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

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

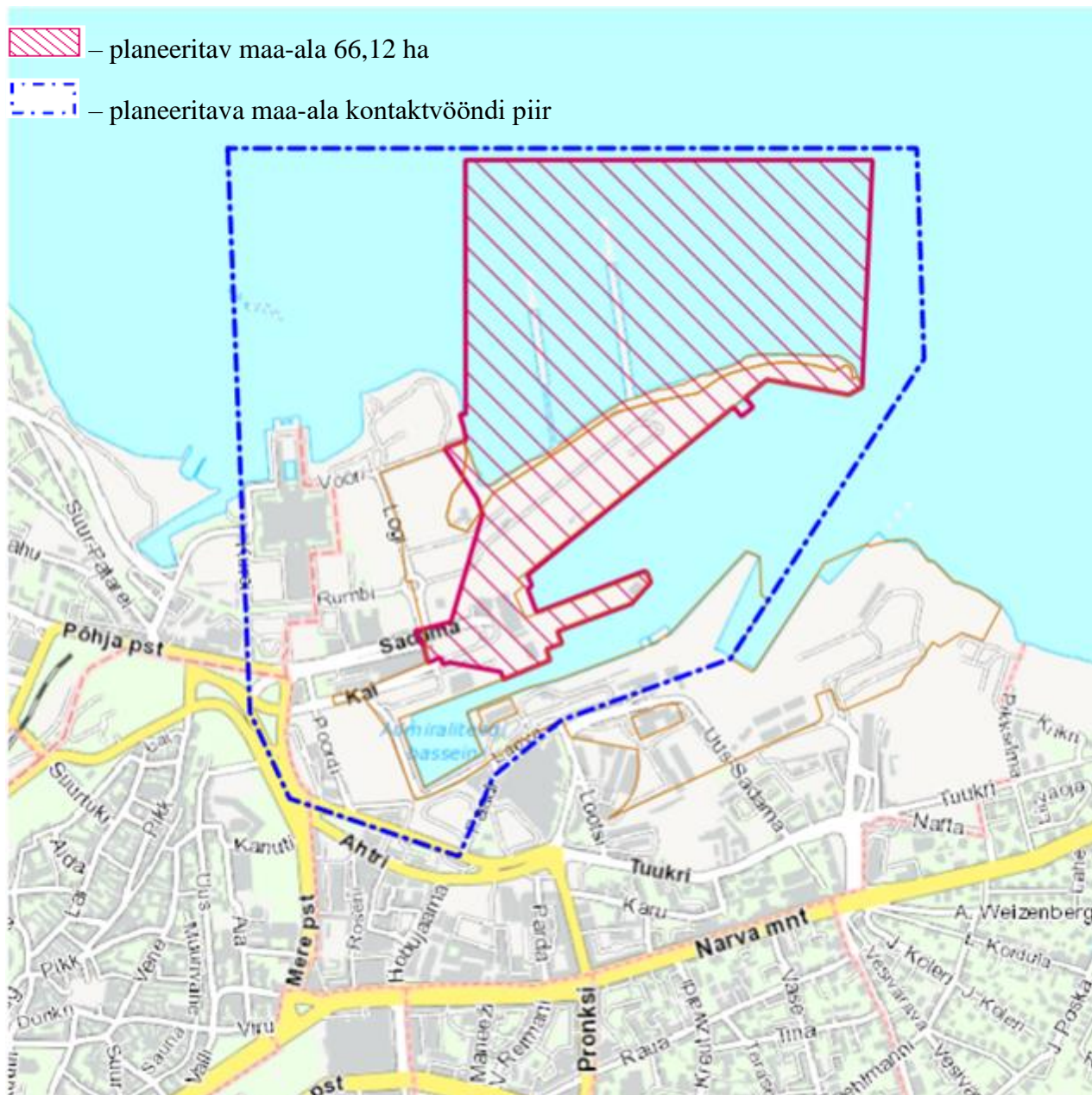
Planeeritav ala jääb Järvevana tee 3 kinnistul asuva AKTSIASELTSI TALLINNA VESI veepuhastusjaama kloorilao ohualasse. Tallinna linnapea 3. jaanuari 2017 käskkirjaga nr LSB-28/2 kinnitatud Tallinna riskianalüüsi 2016 kohaselt on veepuhastusjaama ohtliku ala raadius 3400 m.

Planeeritav ala jääb osaliselt Läänemere ranna piiranguvööndisse ning ehituskeeluvööndisse. Vastavalt looduskaitseaduse § 37 lõike 1 punktile 5 on piiranguvööndi laius Läänemere rannal 200 meetrit ja vastavalt § 38 lõike 1 punktile 3 on ehituskeeluvööndi laius tiheasustuslalal 50 meetrit. Vastavalt looduskaitseaduse § 38 lõike 5 punktile 2 ei laiene ehituskeeld detailplaneeringuga kehtestatud või üldplaneeringuga kavandatud sadamaehitistele ja veeliiklusrajatistele.

Planeeritaval alal puudub kõrghaljastus.

Eesti Looduse Infosüsteemi (EELIS) kohaselt (seisuga 10.07.2020) ei jää planeeritavale alale looduskaitseaduse alusel kaitstavaid loodusobjekte.

Planeeritud alale jäävad II klassi geodeetilised märgid nr 12418, nr 3650-1 ja nr 3650-2 ja nr T014 ning reeperid nr 619, nr 1090. Reeperite kaitsevöönd on 3 m.



Joonis 3. A-reisiterminali ning kruisiterminali ala detailplaneeringu ala ja kontaktvööndi piiri skeem. Väljavõtte algatuskorraldusest.

## 3 Seos teiste asjakohaste planeerimisdokumentidega

### 3.1 Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala üldplaneering

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

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

Tsooni nr 10 jääva planeeritava ala osa maakasutuse juhtotstarve on haljasala maa ning jahti- ja reisisadama maa. Lubatud täisehitus on kuni 70% ning vähim nõutav haljastuse osakaal 10%.

Detailplaneeringu algatamisettepanek on maakasutuse juhtotstarvete osas üldplaneeringuga kooskõlas, sest detailplaneeringus kavandatavad täpsustused ei muuda planeeringu põhilahendust ning on kooskõlas üldplaneeringu mõtte ja eesmärgiga avada Tallinna rannaala linnaelanikele ja -külalistele.

Detailplaneering tuleb koostada kooskõlas üldplaneeringus määratud ehitustingimustega.

Detailplaneeringu algatamisettepanekus on taotletud looduskaitsealadest tuleneva ranna ehituskeeluvööndi vähendamist käesolevas planeeringus planeeritud ala ulatuses. Üldplaneeringus on ehituskeeluvööndi laius kajastatud seadusjärgsena.

Detailplaneeringus tehakse ettepanek muuta üldplaneeringut taotledes planeeritava maa-ala ulatuses ranna ehituskeeluvööndi vähendamist.

### 3.2 Kehtiv detailplaneering

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

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

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

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.

### **3.3 Piirkonna teised planeeringud**

#### **3.3.1 Vanasadama põhjaosa detailplaneering**

Vanasadama põhjaosa detailplaneering on algatatud [Tallinna Linnavolikogu 31. oktoobri 2019 otsusega nr 144](#).

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on moodustada Logi tn 3 kinnistust ja Logi tn 2 // 4 // Lootsi tn 13 // 14 // Sadama tn 21 // 25 // Uus-Sadama tn 19 kinnistu osast ja Logi tn 6 kinnistu osast ärimaa, äri- ja elamumaa ning transpordimaa sihtotstarbega krundid ning määrata kruntide kasutamise tingimused ja ehitusõigus maa-aluse ja kuni 5 maapealse korrusega hoonete ehitamiseks. Keskkonnas asuva planeeritava maa-ala suurus on 6,24 ha.

Detailplaneeringus tehakse ettepanek muuta Tallinna Linnavolikogu 9. detsembri 2004 määrusega nr 54 kehtestatud [Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala üldplaneeringut](#), muuhulgas seetõttu, et detailplaneeringus taotletakse [looduskaitseadusest](#) tuleneva ranna ehituskeeluvööndi vähendamist käesolevas planeeringus planeeritava ala ulatuses.

Antud detailplaneeringu raames teostatakse keskkonnaseisundi hinnang sh vajadusel reostusuuring, müra modelleerimine, välisõhu kvaliteedi modelleerimine.

Detailplaneeringut arvestatakse A-reisiterminali ning kruisiterminali ala detailplaneeringu ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamisel.

#### **3.3.2 Admiraliteedi basseini ümbruse detailplaneering**

Admiraliteedi basseini ümbruse detailplaneering on algatatud [Tallinna Linnavolikogu 12. detsembri 2019 otsusega nr 162](#)

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on kavandada Logi tn 2 // 4 // Lootsi tn 13 // 14 // Sadama tn 21 // 25 // Uus-Sadama tn 19 kinnistu osast ärimaa ning transpordimaa sihtotstarbega krundid ning määrata moodustatavate kruntide kasutamise tingimused ja ehitusõigus ärihoonete ehitamiseks. Keskkonnas asuva planeeritava maa-ala suurus on 6,62 ha.

Detailplaneeringu kehtestamisel muudetakse planeeritava maa-ala piires Tallinna Linnavolikogu 9. detsembri 2004 määrusega nr 54 kehtestatud [Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala üldplaneeringut](#), kuna detailplaneeringus taotletakse [looduskaitseadusest](#) tuleneva ranna ehituskeeluvööndi vähendamist käesolevas planeeringus planeeritava ala ulatuses.

Antud detailplaneeringu raames teostatakse keskkonnaseisundi hinnang sh vajadusel reostusuuring, müra modelleerimine, radooniuring.

Antud detailplaneeringu algatuskorraldus näeb ette, et planeeringus tuleb arvestada A-reisiterminali ning kruisiterminali ala detailplaneeringu ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamise tulemustega.

Detailplaneeringut arvestatakse A-reisiterminali ning kruisiterminali ala detailplaneeringu ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamisel.

### **3.3.3 D-terminali ja lähiala detailplaneering**

D-terminali ja lähiala detailplaneering on algatatud [Tallinna Linnavolikogu 28. novembri 2019 otsusega nr 150](#).

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on jagada Logi tn 2 // 4 // Lootsi tn 13 // 14 // Sadama tn 21 // 25 // Uus-Sadama tn 19 kinnistu ja moodustada krundid D-terminali teenindamiseks ja sadamat teenindava kuni 2-korruselise hoone ning sadamarajatiste ehitamiseks, kuni 5-korruseliste eluruumidega ärihoonete ehitamiseks, olemasolevate hoonete rekonstrueerimiseks ja laiendamiseks kuni 5-korruseliseks elu- ja ärihooneteks ning rannapromenaadi rajamiseks, muuta Uus-Sadama tn 21 // 23 // 25 kinnisasja ehitusõigust olemasoleva ärihoone laiendamiseks, määrata liikluskorralduse põhimõtted ja kõigi kruntide kasutamise tingimused. Keskkonnas asuva planeeritava maa-ala suurus on 7,59 ha.

Detailplaneeringus tehakse ettepanek muuta Tallinna Linnavolikogu 9. detsembri 2004 määrusega nr 54 kehtestatud [Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala üldplaneeringu](#) ala nr 7, s.o Põhjaväila, Lootsi tn, Laeva tn ja Uus-Sadama tn vahelise ala, ehitiste lubatud maksimaalse kõrguse osas.

Antud detailplaneeringu raames teostatakse keskkonnaseisundi hinnang sh vajadusel reostusuuring, müra modelleerimine, välisõhu kvaliteedi modelleerimine.

Detailplaneeringut arvestatakse A-reisiterminali ning kruisiterminali ala detailplaneeringu ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamisel.

### **3.3.4 Vanasadama lõunaosa detailplaneering**

Vanasadama lõunaosa detailplaneering on algatatud [Tallinna Linnavalitsuse 22. juuni 2016 korraldusega nr 1062-k](#).

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on muuta Vanasadama lõunaosa ala kinnistute piire ja sihtotstarbeid ning määrata ehitusõigus kuni 8 maapealse korrusega sadama teenindamiseks vajalike hoonete ehitamiseks ning Reidi tee äärde tankla ja kuni 7 maapealse korrusega äri- ja eluhoonete ja ärihoonete ehitamiseks, kruntide kasutamise tingimused ning liikluskorralduse lahendus. Keskkonnas asuva planeeritava maa-ala suurus on 23,37 ha

Detailplaneeringus tehakse ettepanek muuta Tallinna Linnavolikogu 9. detsembri 2004 määrusega nr 54 kehtestatud „[Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala üldplaneeringut](#)“.

Vanasadama lõunaosa detailplaneeringu (<https://tpr.tallinn.ee/DetailPlanning/Details/DP040550>) raames on teostatud järgmised uuringud: puittaimede haljastuslik uuring, välisõhu kvaliteedi hinnang, mürauuring, radooniuuring, keskkonnaseisundi hinnang, reostusuuring.

Detailplaneeringut arvestatakse A-reisiterminali ning kruisiterminali ala detailplaneeringu ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamisel.

### **3.3.5 Ahtri tn 3 kinnistu ja lähiala detailplaneering**

Ahtri tn 3 kinnistu ja lähiala detailplaneering on vastu võetud [Tallinna Linnavalitsus 16.09.2009 korraldusega nr 1478](#).

Detailplaneeringu eesmärk on muuta ehitusõiguse ulatust ja krundi kasutamise tingimusi, et ehitada kaks kuni 6 maapealse ja 2 maa-aluse korrusega ärihoonet.

Detailplaneeringut arvestatakse A-reisiterminali ning kruisiterminali ala detailplaneeringu ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamisel.

### 3.3.6 Logi tn 8, 9 ja 10 kinnistute ja lähiala detailplaneering

Logi tn 8, 9 ja 10 kinnistute ja lähiala detailplaneering on kehtestatud [Tallinna Linnavalikogu 3. juuni.2010 otsusega nr 131](#). Detailplaneering on ellu viimata.

Valdavalt elukvartalina planeeritud alale on ette nähtud ka vähesel määral äri- ja ühiskondlikke ruume, et turvatunde loomiseks oleks piirkonnas elavust ööpäevaringselt. Äriruumid on ette nähtud peamiselt mere poole jäävate hooneosade esimesele korrusele ja mõeldud eeskätt rannapromenaadi külastajatele teenuste pakkumiseks. Promenaadi äärde kavandatud äriruumid loovad soodsad eeldused ranna-ala aktiivseks kasutamiseks, mis on kooskõlas eesmärgiga avada linn merele.

Ala multifunktsionaalusust suurendab väikelaevasadama kavandamine. Sadam võimaldab võtta vastu purjekaid ja kaatreid pikkusega kuni 24 meetrit. Väikelaevasadama rajamine võimaldab korrastada senise korrast ära sadama basseini ja muuta selle äärse ala avalikuks linnaruumiks.

Planeeritud ala Läänemerega piirnevale osale kavandatakse kuni 30 meetri laiune täies ulatuses avalikult kasutatav rannapromenaad.

Detailplaneeringu koostamise käigus on läbi viidud keskkonnamõju strateegiline hindamine, milles on leitud, et alale detailplaneeringujärgse hoonestuse rajamise mõju linnaruumile ei ole olulist strateegilist tähtsust omav. Hoonestamise otsus on langetatud juba varem läbi kehtiva üldplaneeringu.

Detailplaneeringut arvestatakse A-reisiterminali ning kruisiterminali ala detailplaneeringu ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamisel.

### 3.3.7 Admiraliteedi basseini ja Mere pst vahelise ala detailplaneering

Admiraliteedi basseini ja Mere pst vahelise ala detailplaneering on kehtestatud [Tallinna Linnavalitsuse 1. novembri 2006 korraldusega nr 2187-k](#). Planeeringuga kavandati kesklinnas asuvalle 6,2 ha suurusele planeeritud maa-alale kakskümmend üks krunti, määratud ehitusõigus kuni 6-korruseliste hoonete - äripindadega mitme korteriga elamute, ärihoonete, hotelli, kohviku, alajaama - ehitamiseks ning planeeritud ja määratud avalikku kasutusse teed, kergliiklus- ja jalgteed ning linnaväljakud.

Planeeringut on hiljem osaliselt kehtetuks tunnistatud, kuid planeeringu põhiosa on käesoleval ajal ehituses või juba valminud. Alale on rajatud Poordi tn 1, 3 ja 5 arendus ning rajamisel Porto Franco multifunktsionaalne kvartal.

Detailplaneeringut arvestatakse A-reisiterminali ning kruisiterminali ala detailplaneeringu ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamisel.

### 3.3.8 Mere pst 10 kinnistu detailplaneering

Mere pst 10 kinnistu detailplaneering on kehtestatud [Tallinna Linnavalitsuse 26. juuni 2019 korraldusega nr 922-k](#).

Detailplaneering on koostatud eesmärgil liita ärimaa sihtotstarbega Mere pst 10 kinnistu ja Tallinna omandis olev transpordimaa sihtotstarbega Ahtri tänav T5 kinnistu üheks ärimaa sihtotstarbega krundiks, määrata krundi kasutamise tingimused ning ehitusõigus kuni 6 maapealse ja 2 maa-aluse korrusega ärihoone ehitamiseks.

Detailplaneeringut arvestatakse A-reisiterminali ning kruisiterminali ala detailplaneeringu ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamisel.

### **3.3.9 Tallinna linnahalli ja lähiala detailplaneering**

Tallinna linnahalli ja lähiala detailplaneering on kehtestatud [Tallinna Linnavolikogu 5. oktoobri 2017 otsusega nr 130](#).

Detailplaneering on koostatud eesmärgil moodustada kinnistute piiride muutmise teel kümme ärimaa või äri- ja elamumaa, üks ärimaa või äri- ja tootmismaa, üks ühiskondlike ehitiste maa või ühiskondlike ehitiste maa ja ärimaa, kaks ärimaa, kümme transpordimaa ning kolm tootmismaa sihtotstarbega krundi. Ärimaa sihtotstarbe asemel võib kavandada ühiskondlike ehitiste maa sihtotstarbe. Moodustatavatele ärimaa või äri- ja elamumaa kruntidele on määratud ehitusõigus 3-5 maapealse ja 2 maa-aluse korrusega ärihoonete või äri- ja eluhoonete, ärimaa kruntidele kuni 5 maapealse ja 2 maa-aluse korrusega ärihoonete või ühe 6 maapealse ja 2 maa-aluse korrusega parkimismaja, ärimaa või äri- ja tootmismaa krundile 5 maapealse ja 2 maa-aluse korrusega ärihoone või 6 maapealse ja 2 maa-aluse korrusega parkimismaja ehitamiseks. Lisaks on kavandatud muuta Tallinna linnahalli kinnistu sihtotstarve osaliselt ärimaaks või säilitada ühiskondlike ehitiste maa sihtotstarve ning määrata ehitusõigus Tallinna linnahalli rekonstrueerimiseks ja laiendamiseks.

Detailplaneeringut arvestatakse A-reisiterminali ning kruisiterminali ala detailplaneeringu ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamisel.

### **3.4 Muud asjakohased projektid**

Kavandamisel on Vanasadama uus trammiliin, mis ühendab sadamat Rail Baltica terminali ja lennujaamaga. Vanasadama trammiliini projekteerimine toimub eeldatavalt 2021. aastal ja ehitustöödega alustatakse 2022. aastal. Esialgse ajakava kohaselt on ehitustöödega võimalik lõpetada 2023. aasta lõpus.

Detailplaneeringu ja KSH koostamisel arvestatakse trammiliini projektiga.

## 4 Kasutatav hindamismetoodika

KSH koostamisel lähtutakse Eestis ja Euroopa Liidus kehtivate asjakohaste õigusaktide nõuetest. KSH aruande koostamisel järgitakse keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (edaspidi KeHJS) § 40 esitatud nõudeid, arvestades muuhulgas strateegilise planeerimisdokumendi eesmärke. Hindamise lähtutakse asjakohastest metoodilistest juhendmaterjalidest nagu Keskkonnaministeeriumi poolt välja antud „Keskkonnamõju strateegilise hindamise juhend“. Lisaks võetakse keskkonnamõju hindamisel arvesse juhteksperdi ja töögrupi keskkonnamõju hindamise alaseid teadmisi ja üldtunnustatud hindamismetoodikat.

Detailplaneeringus nähakse ette uus kai (kolmas kruisikai), mis toob kaasa vajaduse merepõhja täitmiseks. Samuti nähakse ette välibasseinide ala, mis olenevalt tehnilisest lahendusest võib samuti kaasa tuua vajaduse merepõhja täitmiseks. Merepõhja täitmine alates pinnase mahust 10 000 m<sup>3</sup> on KeHJS § 6 lg 1 arvestades olulise keskkonnamõjuga. **Käesolev KSH ei sea eesmärgiks kruisikai rajamise ja sellega perspektiivsel kaasneva kaadamise mõjude hindamist keskkonnamõju hindamise (KMH) täpsusastmes.** KSH eesmärk on selgitada planeeringualal uue kruisikai rajamise põhimõtteline võimalikkus, lähtudes keskkonnatingimustes ning leida kaile sobilik asukoht. Kuna detailplaneeringu etapis puuduvad piisavad andmed kai tehniliste parameetrite osas, siis KMH täpsusega hindamist kai osas ei ole käesoleva KSH raames võimalik teostada. Kai rajamisel tuleb seega ehitusloa või keskkonnaloa menetluse raames teostada KMH.

KSH aruandes analüüsitakse eeldatavalt mõjutatavat looduskeskkonda (taimestik, elustik, mullastik, veerežiim, välisõhk, maastik), sotsiaal-majanduslikku keskkonda (ettevõtlus, asustus) ja tehiskeskkonda (infrastruktuur, hoonestus, liiklus). Eeldatavalt tekkivaid mõjusid hinnatakse vastavalt mõjude suurusele, kestvusele (lühiajalise ja pikaajalise), mõjude iseloomule, kumulatiivsusele ning mõjude olulisusele.

Mõjude olulisuse tuvastamisel lähtutakse eelkõige õigusaktides määratud normidest. Vastavalt KeHJS-le on keskkonnamõju oluline, kui see võib eeldatavalt ületada mõjuala keskkonnataluvust, põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi või seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara.

KSH väljatöötamise kavatsuse koostamise käigus teostatakse ühtlasi keskkonnamõjude esialgne hindamine, mille käigus tuvastatakse olulise keskkonnamõju võimaliku esinemise valdkonnad ja/või mõjud, mille ulatus ja olulisus vajavad edasist täpsustamist. Mõjuvaldkondi ja mõjutatavaid keskkonnaelemente, millele ja millele puudub oluline negatiivne keskkonnamõju, KSH aruandes edaspidi ei käsitleta. See võimaldab KSH aruande koostamise käigus põhjalikumalt keskenduda olulistele teemadele. Juhul kui KSH aruande koostamisel seoses lisanduva infoga siiski osutub vajalikuks mõne eelhindamisel väheoluliseks peetud valdkonna põhjalikum käsitus, siis seda aruandes ka tehakse.

KSH käigus:

- koostatakse mõjutatava keskkonna kirjeldus ja antakse keskkonnaseisundi hinnang lähtudes andmebaasidest (EELIS, Maa-amet, Statistikaamet jt). KSH aruande koostamisel lähtutakse alal eelnevalt teostatud töödest, millest olulisemad on esitatud järgnevalt:
  - Akukon OY Eesti Filiaal. 2008. Tallinna Vanasadama Keskkonnamüra uuringu lõpparuanne.
  - AS Entec. 2006. Logi tn 8, 9 ja 10 kinnistute ning lähiala detailplaneeringu keskkonnamõju strateegiline hindamine.
  - Corson OÜ. 2012. Vanasadama uue, E (ida) kruisikai rajamise keskkonnamõju hindamise aruanne.
  - E-Konsult OÜ. 2003. Vanasadama looderajooni kruisikai rajamise keskkonnamõjude hinnang.



- Kuznetsova, K. 2019. AS Tallinna Sadam Vanasadama kruisiterminali kasutusvõimaluste analüüs. Lõputöö.
- Zaha Hadid Architects. Vanasadama arendusplaan 2030: Masterplan 2030
- TTÜ Meresüsteemide Instituut. 2006. Tallinna Vanasadama süvendustööde keskkonnamõjude hindamise aruanne.
- TTÜ Meresüsteemide Instituut. 2010. Tallinna Vanasadama remontsüvendustööde keskkonnamõjude hindamise aruanne.

DP ja KSH koostamise mahus on kavas läbi viia täiendavaid uuringuid:

- liiklusanalüüs, milles mh arvestatakse 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. Esitatakse Sadama tänavale alternatiivsed juurdepääsuvõimalused. Koostatakse jalakäijate liikumisteede ja -suundade modelleering;
- koostatakse uuring kolmanda kruisikaitse kasutuselevõtmise mõjust linnaruumile ja liikuvusele;
- koostatakse planeeritava ala keskkonnaseisundi hinnang. Hinnangus kirjeldatakse varem toimunud tegevusi, keskkonnaohtlike objektide olemasolu ja nende hinnangulist ulatust planeeritaval maa-alal ning lähiümbruses;
- koostatakse müra- ja õhukvaliteedi modelleering;
- koostatakse ekspertarvamus (sh mõju modelleerimise laine ja hoovuste režiimile ja mõjule planeeringualal ja selle lähiümbruses) planeeringu elluviimisega kaasneva (kruisikaitse, hoonete ja rajatiste ehitamine ning kasutamine) mõju kohta merekeskkonnale;
- koostatakse hinnang kruisikaitse võimaliku mõju kohta Tallinna lahe veeliiklusele.

Juhul, kui KSH käigus lisanduva info alusel osutuvad vajalikuks täiendavad keskkonnauuringud, kaalutakse nende läbiviimist KSH raames või määratakse nende elluviimise vajalikkus järgnevatesse planeerimis- ja projekteerimisetappidesse.

- kirjeldatakse kavandatavaid tegevusi, selle eesmärgi ja vajadust;
- analüüsitakse kavandatava tegevuse võimalikke alternatiive (muuhulgas 0-alternatiivi), kuid kuna tegu on detailplaneeringuga, mille maa-ala on määratletud, siis ei vaadelda tegevuse võimalikke alternatiivseid asukohti väljaspool antud planeeringuala.
- esitatakse kavandatava tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimaluste ala skeem ja kaart;
- hinnatakse kavandatava tegevusega ja selle alternatiividega kaasnevaid võimalikke olulisi keskkonnamõjusid, määratletakse mõjude ulatus, hinnatakse keskkonnale kaasnevaid tagajärgi;
- esitatakse kavandatava tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimalustega eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõju prognoosimeetodi kirjelduse, hinnangud on kavandatud anda valdavalt eksperthinnangu vormis (järgnevatel alapeatükkides on hindamismetoodikat täpsustatud);
- hinnatakse võimalikke kumulatiivseid mõjusid, kaudset mõju ning koosmõju teiste tegevusliikidega keskkonnaseisundile;
- konsulteeritakse olulist teavet omavate asutustega ning avalikkusega;

- analüüsitakse kavandatava tegevuse vastavust planeeringutele ja arengukavadele;
- hinnatakse olulise keskkonnamõju eeldatavat toimet ja kirjeldab kaasneva ebasoodsa keskkonnamõju vältimise või vähendamise meetmeid ning hinnatakse nende kasutamise eeldatavat efektiivsust;
- antakse vajaduse korral ülevaate kavandatava tegevusega eeldatavalt kaasnevast ebasoodsast keskkonnamõjust põhjustatava võimaliku kahjustuse reaalsetest hüvitusmeetmetest looduskaitseeaduse § 70<sup>1</sup> mõistes, samuti hinnang nende meetmete tõhususele ja vajalikule rakendusmahule;
- lähtudes kavandatava tegevuse ja selle reaalselt alternatiivsete võimaluste keskkonnamõju hindamise tulemustest tehakse põhjendatud ettepaneku keskkonnaseire tingimuste seadmiseks;
- hinnatakse loodusvara kasutamise otstarbekust ning kavandatava tegevuse ja selle reaalselt alternatiivsete võimaluste vastavust säästva arengu põhimõtetele;
- võrreldakse kavandatavat tegevust reaalselt alternatiivsete võimalustega;
- esitatakse ülevaate keskkonnamõju hindamise ja avalikkuse kaasamise kohta;
- käsitletakse vajaduse korral raskusi, mis ilmnesid keskkonnamõju hindamisel ja aruande koostamisel;
- esitatakse teave keskkonnamõju hindamisel kasutatud allikate kohta;
- käsitletakse aruande kohta esitatud ettepanekuid, vastuväiteid ja küsimusi, mille koopiad lisatakse aruandele, ning esitatakse ettepanekute, vastuväidete ja küsimuste esitajatele saadetud kirjade koopiad, milles selgitatakse aruande kohta esitatud ettepanekute ning vastuväidete arvestamist, põhjendatakse arvestamata jätmist ning vastatakse küsimustele; samuti lisatakse aruandele avaliku arutelu protokoll;
- käsitletakse KSH väljatöötamise kavatsust, mis lisatakse aruandele;
- käsitletakse eksperdirühma koosseisu, kui võrreldes KSH väljatöötamise kavatsusega on kaasatud täiendavaid liikmeid, ning põhjendatakse, millist mõju on iga rühma kuuluv isik hinnanud;
- käsitletakse vajaduse korral muid lisasid;
- esitatakse aruandes käsitletud teabe kokkuvõtte.

Planeeringuga kavandatud tegevuse mõjualaks on eeskätt planeeringuala ja selle vahetu kontaktvöönd. Mõjude ulatus sõltub mõju liigist ja seda täpsustatakse KSH läbiviimise käigus ning see erineb mõjuvaldkonniti. Väljatöötamise kavatsuse koostamisel on planeeringuala otsese mõjualana käsitletud DP kontaktvööndit ning koosmõju avaldavate planeeringutena ptk 3.3. esitatud planeeringuid.

## **4.1 Võimalik mõju looduskeskkonnale**

### **4.1.1 Mõju bioloogilisele mitmekesisusele ja populatsioonidele, taimedele ning loomadele ja kaitstavatele loodusobjektidele**

Planeeritav ala on käesoleval ajal sadama intensiivses kasutuses. Ala maismaa osa on kõvakatteline ja taimkate puudub. Looduskaitseeaduse alusel kaitstavaid loodusobjekte alal ega selle kontaktvööndis ei ole. Eelnevalt lähtuvalt ei ole oodata olulist mõju bioloogilisele mitmekesisusele ja populatsioonidele, taimedele ning loomadele ja kaitstavatele loodusobjektidele.

Planeering näeb ette uue kruisikאי rajamist. Sellest lähtuvalt käsitletakse KSH aruandes kruisikאי võimalike asukohaalternatiivide ja suplubasseinide erinevate tehniliste lahenduste mõju mereelustikule. Mereelustiku andmete osas lähtutakse varasematest piirkonna uuringutest ja andmebaasidest. Täiendavaid mereelustiku uuringuid KSH raames ei teostata, sest vajadus selleks puudub. Hinnang mõjude kohta antakse eksperthinnangu vormis.

Vanasadama akvatooriumi linnustik on hinnatud liigi- ja isendivaeseks. Veelindude pesitsemist Vanasadama akvatooriumi piirides ei ole täheldatud.<sup>1</sup> Antud KSH käigu täiendavaid linnustiku uuringuid piirkonnas ei kavandata. Mõju hindamisel antakse linnustiku ülevaade eelnevate piirkonnas teostatud tööde ja andmebaaside alusel. Mõju hindamine toimub eksperthinnangu vormis.

#### 4.1.2 Mõju Natura aladele

Detailplaneeritava ala vahetusse lähedusse ei jää Natura 2000 võrgustiku alasid. Lähimaks Natura 2000 võrgustiku loodusala on Paljassaare linnuala (EE0010170), mis asub alast rohkem kui 3.5 km kaugusel. Paljassaare linnuala liigid, mille isendite elupaiku kaitstakse, on rästas-roolind (*Acrocephalus arundinaceus*), luitsnökk-part (*Anas clypeata*), piilpart (*Anas crecca*), viupart (*Anas penelope*), sinikael-part (*Anas platyrhynchos*), rägapart (*Anas querquedula*), rääkspart (*Anas strepera*), punapea-vart (*Aythya ferina*), tuttvart (*Aythya fuligula*), sõtkas (*Bucephala clangula*), soorisl e soorüdi e rüdi (*Calidris alpina*), kõvernokk-risl e kõvernokk-rüdi e rüdi (*Calidris ferruginea*), värbrüdi e rüdi e värbrisl (*Calidris temminckii*), väiketüll (*Charadrius dubius*), liivatüll (*Charadrius hiaticula*), roo-loorkull (*Circus aeruginosus*), aul (*Clangula hyemalis*), väikeluik (*Cygnus columbianus bewickii*), laululuik (*Cygnus cygnus*), tuuletallaja (*Falco tinnunculus*), lauk (*Fulica atra*), sookurg (*Grus grus*), punaselg-õgija (*Lanius collurio*), kalakajakas (*Larus canus*), naerukajakas (*Larus ridibundus*), väikekoskel (*Mergus albellus*), jääkoskel (*Mergus merganser*), rohukoskel (*Mergus serrator*), suurkoovitaja (*Numenius arquata*), väikekoovitaja (*Numenius phaeopus*), veetallaja (*Phalaropus lobatus*), tutkas (*Philomachus pugnax*), täpikhuik (*Porzana porzana*), rooruik (*Rallus aquaticus*), kaldapääsuke (*Riparia riparia*), hahk (*Somateria mollissima*), väiketiir (*Sterna albifrons*), jõgitiir (*Sterna hirundo*), randtiir (*Sterna paradisaea*), tumetilder (*Tringa erythropus*), mudatilder (*Tringa glareola*), heletilder (*Tringa nebularia*), punajalg-tilder (*Tringa totanus*) ja kiivitaja (*Vanellus vanellus*).

Paljassaare hoiualal baseeruvad või peatuvad linnud satuvad tahes-tahmata ka Vanasadama akvatooriumi lähipiirkonda. Samas ei toimu Vanasadama akvatooriumi piirides veelindude pesitsemist ning kavandatav tegevus ei mõjuta Natura alal paiknevaid linnustiku elupaiku. Tegevusega kaasnevana ei ole oodata linnustiku toitumisala vähenemist, sest tegevust kavandatakse praeguse sadama akvatooriumi piirides ning maismaa alal, kus puuduvad linnustiku jaoks olulised elu- ja toitumispaigad. Tulenevalt suurest vahemaast on mõju Paljassaare linnuala kaitse-eesmärkidele ja terviklikkusele ebatõenäoline. Natura hindamise läbiviimine ei ole seega vajalik.

#### 4.1.3 Mõju veekvaliteedile

Detailplaneeringus taotletakse looduskaitseeadusest tuleneva ranna ehituskeeluvööndi vähendamist avalikkusele suunatud suplubasseinide ja neid teenindava hoone rajamiseks. KSH raames hinnatakse ehituskeeluvööndi vähendamisega kaasnevat ala lähtudes ranna kaitse eesmärkidest. KSH aruandes analüüsitakse ehituskeeluvööndi erandite rakendamise võimalikust. Hinnatakse, mis on need rajatised, mis vajavad ehituskeeluvööndi vähendamise ostust.

KSH käigus hinnatakse kavandatava tegevuse mõju veekvaliteedile. Veekvaliteeti võib eeskätt mõjutada uue kruisikאי ja välibasseinide ala rajamine.

<sup>1</sup> TTÜ Meresüsteemide Instituut. 2010. Tallinna Vanasadama remontsüvendustööde KMH aruanne.

Basseinide rajamise puhul hinnatakse erinevate tehniliste lahenduste (ujubasseinid vs merepõhja täitmise läbi rajatud basseinid) mõju veekeskkonnale eksperthinnangu vormis. KSH käigus selgitatakse tegevuse täpsem tehniline lahendus, mahud ja tegevusega kaasnevad mõjud merekeskkonnale.

Kruisikai puhul KSH raames ei teostata kai rajamise ja võimaliku kaadamisega kaasneva heljumi leviku modelleerimist, sest seda on asjakohane teha teades kai täpsemaid tehnilisi parameetreid. Vastav info aga DP ja KSH koostamise staadiumis puudub. Kai rajamise ja kaadamisega kaasneva heljumi leviku modelleerimine on asjakohane teostada vastav projekti KMH raames.

KSH raames teostatakse planeeritava kruisikai asukohaalternatiivide mõju modelleerimine laine- ja hoovuste režiimile ja setete edasikandele ning ranniku erosioonile planeeringualal ja selle lähiümbruses.

KSH aruandes käsitletakse sademevee ärajuhtimisi lahendusi ja sellega kaasnevat mõju, sh praeguse sademeveekollektori ümberpaigutamist ja sellega kaasnevaid mõjusid.

#### **4.1.4 Mõju pinnasele**

DP ja KSH alusuuringuna koostatakse ala keskkonnaseisundi hinnang. Lähtuvalt keskkonnaseisundi hinnangust hinnatakse mõju pinnasele, sh jääkreostuse esinemise võimalust. Hindamisel võetakse arvesse ka piirkonnas teostatud eelnevaid reostusuuringuid.

KSH raames ei teostata merepõhja sette reostusuuringuid. Vajaduse korral tuleb setete omadusi uurida vastava kai ehitusprojekti koostamise või KMH raames. Küll aga käsitletakse KSHs merepõhja setete seisundit lähtudes alale eelnevalt rajatud kahe kai keskkonnamõju hindamiste raames teostatud uuringutest.

## **4.2 Võimalik mõju inimese tervisele, sotsiaalsetele vajadustele ja varale**

### **4.2.1 Mõju liikluskoormusele ja -skeemile**

DP alusuuringuna koostatakse liiklusanalüüs, milles mh arvestatakse 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. KSH aruandes käsitletakse liiklusanalüüsist tulenevalt mõju liikluskoormusele ja -skeemile.

### **4.2.2 Mõju õhukvaliteedile, sh müra**

KSH raames hinnatakse sadama käitamisest (laevaliiklus, laevadele minevad ja mahatulevad sõidukid, sadamatehnika jms) ja lisanduvast liiklusest tingitud müra ulatust ning mõju. Hindamine teostatakse modelleerimise abil (koostatakse mürakaardid kasutades spetsiaaltarkvara SoundPlan Essential). Müra hindamisel lähtutakse atmosfääriõhu kaitse seadusest ja keskkonnaministri määrusest 16.12.2016 nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“. Hinnatakse nii sadama tegevuse (laevaliiklust) kui tänavaliikluse müra.

KSH raames hinnatakse sadama käitamisest ja lisanduvast liiklusest tingitud õhusaaste ulatust ning mõju. Hindamine teostatakse arvutuslikult. Arvutuslikuks hindamiseks kasutatakse tarkvara AERMOD, ning hindamisel lähtutakse keskkonnaministri 27.12.2016 määrusest nr 84 „Õhukvaliteedi hindamise kord“. Mõju olulisuse hindamisel lähtutakse keskkonnaministri 27.12.2016 määrusest nr 75 „Õhukvaliteedi piir- ja sihtväärtused, õhukvaliteedi muud piirnormid ning õhukvaliteedi hindamispiirid“.

### **4.2.3 Mõju sotsiaalsetele vajadustele**

KSH käigus selgitatakse, millised on täiendava kruisikai rajamisega kaasnevad mõjud piirkonnale ja linnale, liiklusele ning elukeskkonnale tervikuna (sh elukeskkonnale vanalinnas, taluvuskoormusele,

atraktiivsusele). KSH käigus tuleb kaaluda, kas üldse on võimalik kavandada kolmandat kruisikaid. DP raames koostatakse uuring kolmanda kruisikai kasutuselevõtmisel lisanduvate kruisituristide teenindamiseks vajaliku taristu rajamise kohta linna keskuses ning selle mõju kohta linnaruumile, liikuvusele, Vanalinna atraktiivsusele jms. Lähtuvalt uuringust antakse KSHs hinnang planeeritava tegevuse mõjude osas linnaruumile ja sotsiaalsetele vajadustele.

KSH käigus hinnatakse millised asukohad, Tallinna Sadama detailplaneeringutes planeeritavatel aladel või ka väljapool neid, on sobivad haridusasutus(t)e – lasteaia ja üldhariduskooli - kavandamiseks. Haridusasutus(t)e asukohavalikut tuleb analüüsida nii juurdepääsetavuse seisukohast kui keskkonnaningimustest lähtuvalt (müra, vibratsioon, keskkonnasaaste, valdavad tuulesuunad jms). KSH käigus on vajalik kaaluda alternatiivseid lasteaia ja üldhariduskooli asukohti ning KSH peab sisaldama ettepanekuid haridusasutuste kavandamiseks sobivate asukohtade osas, kui piirkonda on neid võimalik rajada. Hindamisse kaastakse Tallinna Haridusamet.

KSH käigus hinnatakse piirkonna planeeringute elluviimise koosmõju piirkonna elanike ja tulevaste elanike elukeskkonnale (liiklus, juurdepääsetavus, müra jms). Vajalik on selgitada välja, millistel aladel on võimalik tagada kvaliteetne elukeskkond, st kuhu ja kui palju on võimalik kavandada Tallinna Sadama detailplaneeringute aladele eluhooneid või eluruumidega ärihooneid.

KSH käigus vaadeldakse välibasseinide alternatiivseid asukohti, sh kas on vajalik/põhjendatud mere täitmine sellel otstarbel või tuleks basseinid kavandada praegusest veepiirist maismaa poole või mõnda teise sobivasse asukohta. Analüüsitakse, kas välibasseinide kavandamine kruisikaide vahetusse lähedusse on sobiv lahendus.

### **4.3 Jäätmete**

Arvestades tegevuse iseloomu ja mahtu, on oodatav jäätmete suhteliselt väike ja piirdub peamiselt ehitusetapiga. Asjakohaste meetmete rakendamisel (jätmete korrektne kogumine ja äravedu jms) ei ole jäätmetekkel tõenäoliselt olulist mõju keskkonnale. Antud teemat KSH aruandes pikemalt ei käsitleta.

KSH aruandes käsitletakse sadama tegevusega kaasneb laevaheitmete, lastijätmete ja muude jätmete käitlust ning sellega kaasnevat keskkonnohte. Jäätmetekke ja sadamas vastuvõetavate jätmete käitlus on oluline keskkonnahäiring, kuna laeva ekspluaterimisel ja hooldamisel tekivad sealhulgas ohtlikud jäätmed. Sadama pidaja on kohustatud korraldama laevaheitmete vastuvõtmise teenindavatelt laevadelt ja muudelt veesõidukitelt sadamaseaduse § 25 lõike 1 järgi.

### **4.4 Võimalik mõju kultuuripärandile**

Planeeritav ala jääb Vabariigi Valitsuse 20. mai 2003 määruse nr 155 „Tallinna vanalinna muinsuskaitseala põhimäärus“ kohasesse Tallinna vanalinna muinsuskaitseala kaitsevööndisse, mille hoonestamisel tuleb vältida järske kontraste hoonestuse mastaapsuses muinsuskaitsealal ja vahetult selle piiri ääres ning tagada vanalinna silueti vaadeldavus olulistest vaatepunktidest linnas ja vanalinnasuunalistelt tänavatelt. Planeeringu raames koostatakse muinsuskaitse eritingimused ning KSH koostamisel lähtutakse neist.

Tegu on ajaloolise sadamaalaga, kus võib leida nii laevavrakke kui ka erinevate ajalooliste sadama- ja kaitseehitiste jäänuseid ning seda nii maismaal kui merealal. Lähtuvalt muinsuskaitseaduse § 31 lg 3 tehakse kinnisasjal, kus võib ajalooliste allikate põhjal leida arheoloogilisi esemeid, inimesi või arheoloogiline kultuurikiht, keskkonnamõju hindamise käigus arheoloogiline uuring. Sel juhul, kui keskkonnamõjude hindamine tehakse, siis seaduses ette nähtud arheoloogilise uuringu üksikasjad (sh uurimisküsimused, -meetodid ja ulatus) tuleb täpsustada koostöös Tallinna Linnaplaneerimise Ameti muinsuskaitse osakonnaga.

Veealuse kultuuripärandi osas lähtuvalt muinsuskaitseaduse § 32 lg 2: „Sisevetes, territoriaalmeres, piiriveekogus või majandusvööndis tehakse enne ehitamist, sealhulgas rajatise ja seadmestiku paigaldamist või veealuse kultuuripärandi säilimist ohustada võiva muu tegevuse kavandamist uuring.“ Sadama akvatooriumisse jäävate vrakkide osas on Muinsuskaitseameti seisukoht olnud, et nende leiukohas säilitamine ei ole võimalik, vaid nende avastamise korral tuleb läbi viia väljakaevamised ja teisaldamine pikaajaliseks säilitamiseks sobivasse kohta.

#### **4.5 Võimalik mõju kliimamuutustele**

Tegevuste mõju kliimamuutustele hinnatakse väljendatuna tegevuste CO<sub>2</sub> emissioonina. KSH käigus käsitletakse sadamategevuste CO<sub>2</sub> emissiooni vastavalt käesoleval ajal koostamisel olevale uuringule.

Planeeringuala jääb Maa-ameti Geoportaali üleujutusosalade kaardi alusel osaliselt võimalikule üleujutusosalale. Seoses kliimamuutustest tingitud üleujutusohu suurenemisega tuleb sellega planeeringu koostamisel arvestada. Teemat käsitletakse KSH aruandes.

Täiendavalt võib ka tegevusel endal (täiendava kruisikoi rajamine ja kasutamine) olla mõju kliimamuutustele. KSH käigus hinnatakse tegevuse mõju kliimamuutustele.

#### **4.6 Piiriülese keskkonnamõju esinemise võimalikkus**

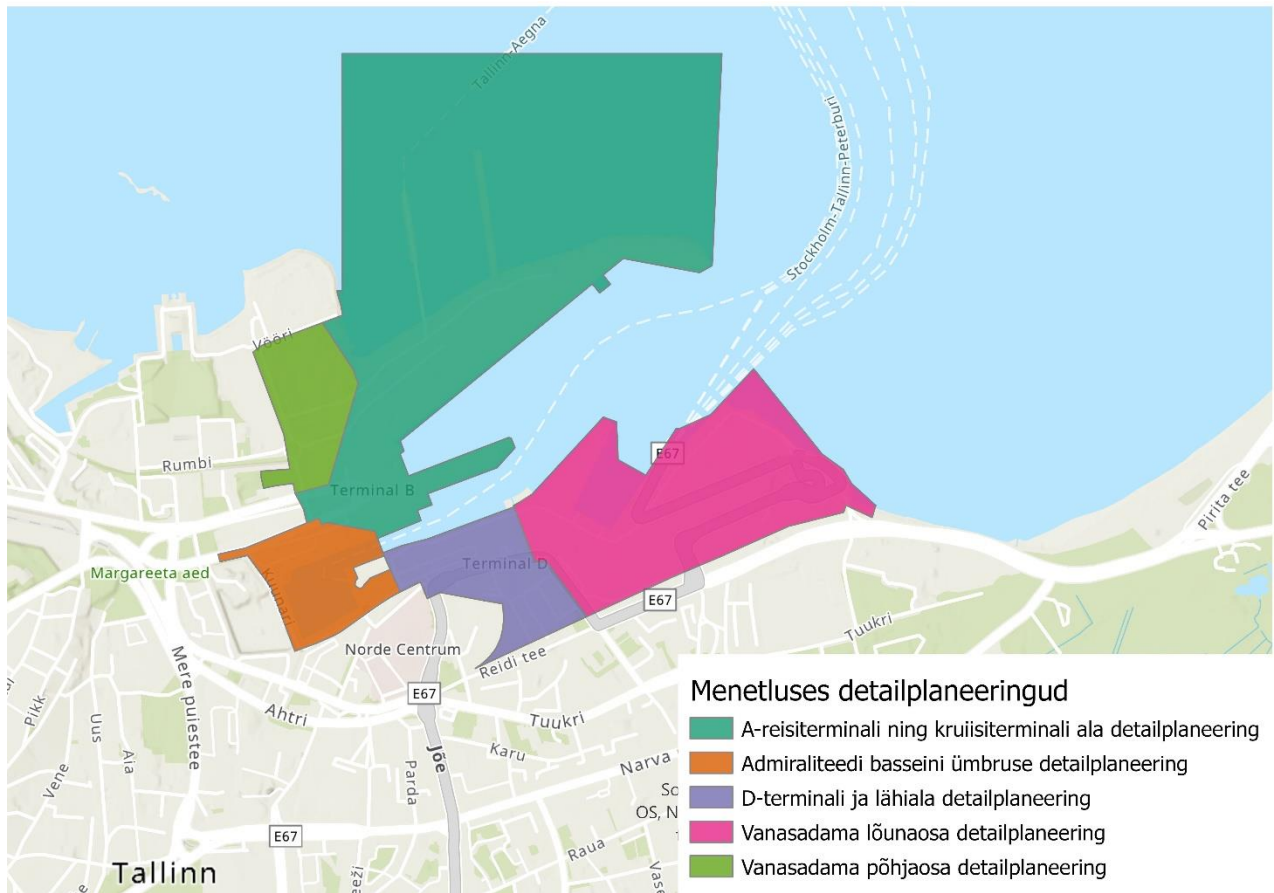
Planeeringuala asub riigipiirist eemal. KSH ekspertgrupp riigipiiriülese mõju esinemise võimalust ei näe ja teemat seega KSH aruandes täiendavalt ei käsitleta.

#### **4.7 Kumulatiivse mõju võimalikkus, arvestades teiste ümbruskonna arendusprojektidega**

**KSH käigus käsitletakse mõjude kumuleerumist ja koosmõjusid piirkonna teiste teadaolevate arendusprojektidega.** KSH koostamisel arvestatakse Vanasadama piirkonnas menetletavaid (vähemalt algatatud seisundis) detailplaneeringuid (vastav info esitatud ptk 3.3.).

KSH käigus pööratakse koosmõjude osas eeskätt tähelepanu teistele otseselt Vanasadama alal koostatavatele detailplaneeringutele, mis peavad moodustama koos sadama-ala linnaehitusliku terviklahenduse (Joonis 4). Vanasadama piirkonna käesoleval ajal menetluses olevad detailplaneeringud lähtuvad piirkonna terviklikust lahendusest ehk nn Masterplaanist 2030.

Hinnatakse detailplaneeringutega kavandatavate tegevuste koosmõju ning selgitatakse kõige sobilikumad planeeringulahendused, mis tagavad piirkonda tervikliku ja inimkeskse linnaruumi kujundamise.



**Joonis 4. Vanasadama alal käesoleval ajal koostatavad planeeringud, mille raames eeskätt võib kaasneda mõjude kumuleerumine ja koosmõjude esinemine. Lisaks võivad koosmõju avaldada ptk 3.3. nimetatud piirkonnas juba kehtivad planeeringud.**



Joonis 5. Väljavõte Masterplaan 2030 arenguvisionist. Alus: <https://www.ts.ee/wp-content/uploads/2019/12/145.Masterplaan-2030-kokkuv%C3%B5tlik-raport.pdf>

#### 4.8 Õnnetuste esinemise võimalikkus

Planeeritav ala jääb Järvevana tee 3 kinnistul asuva AKTSIASELTSI TALLINNA VESI veepuhastusjaama kloorilao ohualasse. Samuti toimub Vanasadama alal LNG kütust kasutava laeva Megastar punkerdamine, mida võib pidada kemikaaliõnnetuse ohtu omavaks tegevuseks. Tegevusele on koostatud riskianaüüs.

KSH käigus hinnatakse uute objektide kavandamist teadaolevatesse ohualadesse ning kütuse punkerdamisega kaasnevate riskide ulatust. Ohualade määramisel lähtutakse vastavate ettevõtete olemasolevatest ajakohastest riskianalüüsist (Vanasadama opereerimiskohas riskide analüüs; Tallinna Vanasadamas LNG punkerdamise riskide ja ohualade hinnang; Tallinna riskianalüüs 2016).

KSH käigus ei koostata uusi kemikaaliseaduse kohaseid riskianalüüse. Detailplaneeringu KSH koostamisel ja selle raames riskide hindamisel lähtutakse Päästeameti juhendist „[Kemikaaliseaduse § 32 alusel maakasutuse planeerimine ja projekteerimine](#)“.



## 5 Osalised, huvitatud isikud ja ekspertgrupp

Tabel 1. DP ja KSH osapooled.

Roll	Asutus	Kontakt
DP ja KSH koostamise algataja ja kehtestaja	Tallinna Linnavolikogu	Vana-Viru 12 15080 Tallinn Telefon 6943 201 E-post: <a href="mailto:infopunkt@tallinnlv.ee">infopunkt@tallinnlv.ee</a>
DP koostamise korraldaja	Tallinna Linnaplaneerimise Amet	Vabaduse väljak 7 15198 Tallinn Telefon: 640 4375 E-post: <a href="mailto:tlpa@tallinnlv.ee">tlpa@tallinnlv.ee</a>
KSH koostamise korraldaja	Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet	Müüdi 2 10130 Tallinn Telefon: 645 7191 E-post: <a href="mailto:kommunaal@tallinnlv.ee">kommunaal@tallinnlv.ee</a>
DP koostaja	K-Projekt AS	Ahtri tn 6a 10151 Tallinn E-post: <a href="mailto:kprojekt@kprojekt.ee">kprojekt@kprojekt.ee</a>
KSH koostaja	LEMMA OÜ	Harju maakond, Tallinn, Kristiine linnaosa, Värvi tn 5, 10621 E-post: <a href="mailto:info@lemma.ee">info@lemma.ee</a> Kontaktisik: Piret Toonpere, 5059914, <a href="mailto:piret@lemma.ee">piret@lemma.ee</a>
Huvitatud isik	AS Tallinna Sadam	Sadama 25, 15051 Tallinn E-post: <a href="mailto:ts@ts.ee">ts@ts.ee</a> Kontaktisik: Ellen Kaasik, 5058902, <a href="mailto:e.kaasik@ts.ee">e.kaasik@ts.ee</a>

KSH töögrupp kuuluvad:

- Piret Toonpere – KSH juhtekspert/KMH ekspert (KMH0153) – sotsiaal-majanduslikud mõjud, mõjud looduskeskkonnale; Juhtekspert omab KMH litsentsi ja seega vastavalt KeHJS § 34 lg 5 KSH juhtimise õigust;
- Mihkel Vaarik - keskkonnakonsultant – mõju pinnasele ja veekvaliteedile;
- Kerli Rästa – keskkonnakonsultant – müra mõju;
- Andrus Veskioja – keskkonnakonsultant – mõju õhukvaliteedile.

KSH läbiviimiseks kaasatakse TTÜ Meresüsteemide Instituut, mille spetsialistid teostavad planeeritava kruisikאי mõju modelleerimise laine ja hoovuste režiimile ja mõjule planeeringualal ja selle lähiümbruses.

Planeeringu elluviimisega seotud mõjutatud või huvitatud asutused ja isikud, keda koostatava DP alusel kavandatav tegevus võib eeldatavalt mõjutada või kellel võib olla põhjendatud huvi selle DP vastu on esitatud järgnevas tabelis.

Tabel 2. Huvitatud isikud.

Isik või asutus	Mõju ja/või huvi
<b>Koostöö tegijad</b>	
<b>Tallinna Keskkonna Valitsus,</b>	Riigiasutused ja kohaliku omavalitsuse asutused kelle haldusalalasse jäävaid teemasid planeering puudutab.

<b>Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet</b> <b>Tallinna Transpordiamet</b> <b>Tallinna Linnavaramet</b> <b>Tallinna Haridusamet</b> <b>Kaitseministeerium</b> <b>Keskkonnaamet</b> <b>Keskkonnaministeerium</b> <b>Politsei- ja Piirivalveamet</b> <b>Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet</b> <b>Muinsuskaitseamet</b> <b>Terviseamet</b> <b>Päästeamet</b> <b>Veeteede Amet</b> <b>Rahandusministeerium</b>	
<b>Kaasatavad</b>	
<b>Planeeringuala naaberkiinnistute omanikud</b>	Kavandatava tegevuse poolt võimalikult mõjutatavad isikud.
<b>Eesti Keskkonnaühenduste Koda</b>	KeHJS § 37 lg 1 (keskkonnaorganisatsioone ühendav organisatsioon)
<b>Tallinna Vesi AS</b>	Planeeringuala jääb ettevõtte ohualasse.

DP koostamise korraldaja esitab DP lähteseisukohad ja KSH väljatöötamise kavatsuse nende kohta ettepanekute saamiseks eelnevas tabelis nimetatud isikutele ja asutustele ning määrab ettepanekute esitamiseks tähtaja, mis ei tohi olla lühem kui 30 päeva. Nimetatud isikud ja asutused esitavad DP lähteseisukohtade ja KSH väljatöötamise kavatsuse kohta oma pädevusvaldkonnast lähtudes ettepanekud, samuti hinnangu KSH väljatöötamise kavatsuse asjakohasuse ja piisavuse kohta.

Kui nimetatud isik või asutus ei ole oma ettepanekuid määratud tähtaja jooksul esitanud, loetakse, et ta ei soovi DP lähteseisukohtade ja KSH väljatöötamise kavatsuse kohta ettepanekuid esitada. DP koostamise korraldaja vaatab esitatud ettepanekud läbi ning teeb nende alusel planeeringu lähteseisukohtades ja keskkonnamõju strateegilise hindamise väljatöötamise kavatsuses vajalikud muudatused.

DP lähteseisukohad ja KSH väljatöötamise kavatsus koos nimetatud isikute ja asutuste esitatud ettepanekutega avalikustatakse DP koostamise korraldaja veebilehel.

## 6 Ajakava

Tabel 3. KSH ajakava.

Keskkonnamõju strateegilise hindamise etapp	Aeg
DP ja KSH algatamine	28.11.2019
KSH väljatöötamise kavatsuse ja DP eskiisi koostamine	juuni 2020
DP eskiisi ja KSH väljatöötamise kavatsuse esitamine asjaomastele isikutele ja asutustele	juuli 2020 (ettepanekute esitamiseks aega 30 päeva)
DP eskiisi ja KSH väljatöötamise kavatsuse täiendamine ettepanekute alusel. DP eskiis ja KSH väljatöötamise kavatsuse koos isikute ja asutuste esitatud ettepanekutega avalikustamine planeeringu koostamise korraldaja veebilehel.	oktoober 2020
Planeeringu ja KSH aruande eelnõu koostamine	November-detsember 2020
DP ja KSH aruande eelnõu avalikust väljapanekust teatamine	Veebruar 2020 (vähemalt 14 päeva enne väljapanekut)
Planeeringu ja KSH aruande eelnõu avalikustamine ja arutelu korraldamine	Märts 2020 (väljapanek vähemalt 30 päeva, arutelust tuleb teatada vähemalt 14 päeva enne selle toimumist ja see peab toimuma hiljemalt 45 päeva peale avaliku väljapaneku lõppu, samas on lubatud arutelu korraldada ka koheselt peale väljapaneku lõppu)
DP koostamise korraldaja teatab avaliku väljapaneku ajal kirjalikult arvamusi esitanud isikutele oma põhjendatud seisukoha arvamuste kohta	Märts 2021 (30 päeva jooksul pärast avaliku väljapaneku lõppemist)
Kui DP ja KSH aruande eelnõu avalikul väljapanekul esitati DP ja KSH aruande eelnõu kohta kirjalikke arvamusi, avaldatakse informatsioon avaliku väljapaneku ja avaliku arutelu tulemuste kohta planeeringuala KOV-i üksuse lehes, samuti maakonnalehes või üleriigilise levikuga ajalehes, mille on KOV-i üksus määranud oma ametlike teadaannete avaldamise kohaks	Märts 2021 (30 päeva jooksul avaliku arutelu toimumise päevast arvates)
Avaliku väljapaneku ja avaliku arutelu tulemuste alusel tehakse DP ja KSH aruande eelnõus vajalikud muudatused	Aprill 2021
DP ja KSH aruande eelnõu esitamine kooskõlastamiseks ja arvamuse andmiseks	Aprill 2021
DP-le ja KSH aruandele kooskõlastuste ja arvamuse andmine	Mai 2021 (30 päeva jooksul DP ja KSH aruande saamises)
DP ja KSH aruande täiendamine vastavalt esitatud arvamustele	Juuni 2021
DP ja KSH aruande vastuvõtmine	Juuli 2021
DP avalikust väljapanekust teatamine	August 2021 (vähemalt 14 päeva enne väljapanekut)
Planeeringu avalikustamine ja arutelu korraldamine	August 2021

	(väljapanek vähemalt 30 päeva, arutelust tuleb teatada vähemalt 14 päeva enne selle toimumist ja see peab toimuma hiljemalt 45 päeva peale avaliku väljapaneku lõppu, samas on lubatud arutelu korraldada ka koheselt peale väljapaneku lõppu)
DP koostamise korraldaja teatab avaliku väljapaneku ajal kirjalikult arvamusi esitanud isikutele oma põhjendatud seisukoha arvamuste kohta	September 2021 (30 päeva jooksul pärast avaliku väljapaneku lõppemist)
Kui DP avalikul väljapanekul esitati DP ja KSH aruande eelnõu kohta kirjalikke arvamusi, avaldatakse informatsioon avaliku väljapaneku ja avaliku arutelu tulemuste kohta planeeringuala KOV-i üksuse lehes, samuti maakonnalehes või üleriigilise levikuga ajalehes, mille on KOV-i üksus määranud oma ametlike teadaannete avaldamise kohaks	September 2021 (30 päeva jooksul avaliku arutelu toimumise päevast arvates)
DP esitamine heakskiitmiseks	Oktoober 2021
Valdkonna eest vastutav minister või tema poolt volitatud ametnik (kontrollib mh KSH menetluse ja planeeringu vastavust õigusaktidele ja ÜP-le	Detsember 2021 (60 päeva jooksul selle heakskiitmisele esitamisest arvates)
DP kehtestamine	Detsember 2021

KSH väljatöötamise kavatsuse koostamise hetkel ei ole keskkonnamõju strateegilise hindamise ja planeeringu koostamise protsessi ajalist kulgemist võimalik täpsemalt paika panna, mistõttu on esitatud ajakava esialgselt eeldatav.

## 7 Laekunud ettepanekute arvestamise koondtabel

Ettepanek või märkus	Ettepaneku või märkuse arvestamine
<b><u>Tallinna Linnavaaramet 07.08.2020 nr 4.3-1/3820 – 2</u></b>	
Olete küsinud Tallinna Linnavaarameti ettepanekuid A-reisiterminali ning kruisiterminali ala detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise väljatöötamise kavatsuse kohta. Tallinna Linnavaaramet võtab LEMMA OÜ poolt koostatud keskkonnamõju strateegilise hindamise väljatöötamise kavatsuse teadmiseks.	-
<b><u>Tallinna Kesklinna Valitsus 05.08.2020 nr 4-15/3399</u></b>	
Tallinna Kesklinna Valitsusel ei ole ettepanekuid A-reisiterminali ning kruisiterminali ala detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) väljatöötamise kavatsuse (VTK) osas.	-
<b><u>Keskkonnaamet 17.08.2020 nr 6 5/20/12802-2</u></b>	
Käesolev KSH VTK ei sea eesmärgiks kruisikai rajamise ja sellega perspektiivselt kaasneva kaadamise mõjude hindamist keskkonnamõju hindamise (edaspidi KMH) täpsusastmes. Siiski täpsustab Keskkonnaamet, et Keskkonnaministerium on andnud seisukoha, et tahkete ainete paigutamisel tuleks nii merel kui ka siseveekogude puhul keskkonnamõju künnise kui ka KMH kohustuslikkuse määramisel arvestada ainete kogusega, mis uputatakse veekogu põhja allapoole veepiiri (seisukoht registreeritud Keskkonnaamet dokumendihaldussüsteemis 01.06.2020 kirja nr 1 17/20/1291 3 all).	Teadmiseks võetud ja täiendatud VTK sissejuhatuse osa.
KSH aruandes tuleb analüüsida ehituskeeluvööndi erandite rakendamise võimalikust (ning vastav vajadus tuleb ka KSH VTK s välja tuua): 1) Kuna tiheasustusalal ehituskeeluvööndis varem väljakujunenud ehitusjoonest maismaa suunas olemasolevate ehitiste vahele uue ehitise püstitamisele ehituskeeluvöönd ei laiene, siis tuua välja ehitusjoon. 2) Määrata ära sadama ala, kus rakenduvad erandid sadamaehitisele ja veeliiklusrajatisele. 3) Samuti tuua välja kõik looduskaitseaduse § 38 lõigete 4 ja 5 erandite alla kuuluvad rajatised, mida kavandatakse. 4) Lõpuks hinnata, mis on need rajatised, mis vajavad ehituskeeluvööndi vähendamise ostust. Ehituskeeluvööndi vähendamine toimub looduskaitseaduses § 40 toodud nõuete kohaselt.	Tegu on pigem detailplaneeringus lahendatavate küsimustega (ehitusjoone esitamine, sadama ala määramine toimub detailplaneeringus, mitte KSHs), kuid vastavalt ettepanekule täpsustati KSH VTK ptk 4.1.3.
<b><u>Kaitseministerium 26.08.2020 nr 12-3/20/2448</u></b>	

<p>Palusite ettepanekuid ning hinnangut A-reisiterminali ja kruisiterminali ala detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise väljatöötamise kavatsuse asjakohasuse ja piisavuse kohta tulenevalt pädevusvaldkonnast. Kaitseministeeriumi seisukohast on KSH VTK piisav.</p>	<p>-</p>
<p><b><u>Rahandusministeerium 12.08.2020 nr 14-13/5350-2</u></b></p>	
<p>Tutvunud esitatud materjaliga, ei pea praegu vajalikuks A-reisiterminali ning kruisiterminali ala detailplaneeringu KSH väljatöötamise kavatsuse kohta sisulisi märkuseid esitada.</p>	<p>-</p>
<p><b><u>Terviseamet 25.08.2020 nr 9.3 4/20/6587-2</u></b></p>	
<p>Amet on tutvunud esitatud detailplaneeringu KSH VTKga ja detailplaneeringu materjalidega Tallinna planeeringute registris ning juhib lisaks tähelepanu järgnevale:  1) Arvestada EVS 894:2008+A2:2015 „Loomulik valgustus elu ja bürooruumides“ või EVS 938:2019 „Päevavalgus hoonetes. Insolatsiooni arvutamisel kasutatav kuupäev“ ja EVS EN 17037:2019 „Päevavalgus hoonetes“ nõuetega.  2 Ehitusaegsed müratasemed ei tohi läheduses asuvatel müratundlikel aladel ajavahemikul 21.00 07.00 ületada KeM määrus nr 71 lisas 1 toodud tööstusmüra normtasest.  3 Jälgida, et ehitusaegsed ning detailplaneeringu realiseerumise järgselt alalt lähtuvad vibratsioonitasemed ei ületaks sotsiaalministri 17.05.2002 määruses nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“ § 3 toodud piirväärtuseid.  4 Välisvalgustuse paigutusel arvestada kavandavate ja olemasolevate elamualadega ning vältida nende ülemäärast valgustamist. Vajadusel kavandada leevendavaid meetmeid.</p>	<p>Planeeringu ja KSH koostamisel arvestatakse märkustega.</p>
<p><b><u>Veeteede Amet 19.08.2020 nr 6-3-1/1974</u></b></p>	
<p>1. Kruisikאי lõpliku asukoha valimisel on oluline hinnata ka uue kruisikאי võimaliku mõju Tallinna lahe veeliiklusele. Selleks peab mõjude hindamisse olema kaasatud ekspert, kellel on teadmised ja kogemused veeliiklusega seotud ohtude ja ohustenaariumite tuvastamiseks, nendest tulenevate riskide taseme hindamiseks ning vajadusel riske leevendavate meetmete välja töötamiseks. Leiame, et selleks peab eksperdil olema veeliikluse korraldamise või laevajuhtimise alane kogemus või varasem riskide hindamise kogemus rahvusvaheliselt tunnustatud navigatsiooniriskide hindamise meetodika järgi. Lähtudes keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 151 lg 4 palume kaasata keskkonnamõjude strateegilisse hindamisse nimetatud pädevusega spetsialist.  2. Palume KSH programmi lisada vajadus hinnata uue kruisikאי</p>	<p>Vastav ekspert lisatakse ekspertgruppi. Eksperti isik selgub edasise KSH koostamise käigus. Hindamismetoodikat tutvustatakse eelnevalt VTA-le.</p>

<p>poolt Tallinna lahe veeliiklusele avaldatavat mõju ning sellest tulenevaid navigatsiooniriske, võttes arvesse nii Vanasadama, Patareisadama kui ka Kalasadama nii hetkel kui ka tulevikus prognoositavat laevaliiklust. Navigatsiooniriskide hindamisel kasutatavat meetodikat palume tutvustada eelnevalt Veeteede Ametile.</p>	
<p>Läbivaadatud dokumendi punktis 5 Osalised, huvitatud isikud ja ekspertgrupp on mainitud TTÜ spetsialistide poolt tehtav „mõju modelleerimise laine ja hoovuste režiimile ja mõjule planeeringualal ja selle lähiümbruses“. Samas puudub analoogne töö leheküljel 16 toodud DP ja KSH koostamise mahus kavandatud täiendavate uuringute nimekirjas. Seetõttu pole võimalik aru saada, kas nimetatud uuring on kavas läbi viia.</p>	<p>Läbiviidavate uuringute nimekirja täiendati. Lainete ja hoovuste modelleerimine viiakse KSH käigus läbi.</p>
<p>Juhime ka tähelepanu detailplaneeringu alale jäävatele järgmistele püsivatele navigatsioonimärkidele: 255 Vanasadama põhjamuuli tulepaak; 256 Vanasadama kruisikaitse tulepaak; 259 Vanasadama kruisikaitse 2 tulepaak Vastavalt majandus- ja kommunikatsiooniministri 06. detsembri 2002. a määruse nr 26 „Ehitustegevuse kord veeteel või navigatsioonimärgi vahetus läheduses või mõjupiirkonnas“ §4 lg 1 järgi tuleb navigatsioonimärgi vahetus läheduses ja selle mõjupiirkonnas ehitustegevus kooskõlastada Veeteede Ametiga. Sisuliselt tähendab see piirangut ehitustegevusele navigatsioonimärgi mõjupiirkonnas vältimaks navigatsioonimärgi nähtavuse ja eristatavuse halvenemist veekogult vaatlemisel. Täpsemat teavet planeeringualal asuvate navigatsioonimärkide kohta saab Veeteede Ameti Nutimere rakendusest (<a href="https://gis.vta.ee/nutimeri">https://gis.vta.ee/nutimeri</a>) ja Navigatsioonimärkide andmekogust (<a href="https://nma.vta.ee/">https://nma.vta.ee/</a>).</p>	<p>Teadmiseks võetud ja arvestatakse edasisel planeeringu ja KSH koostamisel.</p>
<p><a href="#">Muinsuskaitseamet Tallinna LPA kaudu 31.08.2020 nr 8.-1/2668 - 1</a></p>	

<p>Peame vajalikuks KSH VTK p. 4.4 „Võimalik mõju kultuuripärandile“ täiendavalt välja tuua järgmist: „Tegu on ajaloolise sadamaalaga, kus võib leida nii laevavrakke kui ka erinevate ajalooliste sadama- ja kaitseehitiste jäänuseid ning seda nii maismaal kui merealal. Lähtuvalt muinsuskaitse seaduse § 31 lg 3 tehakse kinnisasjal, kus võib ajalooliste allikate põhjal leida arheoloogilisi esemeid, inimluid või arheoloogiline kultuurikiht, keskkonnamõju hindamise käigus arheoloogiline uuring. Sel juhul, kui keskkonnamõjude hindamine tehakse, siis seaduses ette nähtud arheoloogilise uuringu üksikasjad (sh uurimisküsimused, -meetodid ja ulatus) tuleb täpsustada koostöös Tallinna Linnaplaneerimise Ameti muinsuskaitse osakonnaga. Veealuse kultuuripärandi osas lähtuvalt muinsuskaitse seaduse § 32 lg 2: „Sisevetes, territoriaalmeres, piiriveekogus või majandusvööndis tehakse enne ehitamist, sealhulgas rajatise ja seadmestiku paigaldamist või veealuse kultuuripärandi säilimist ohustada võiva muu tegevuse kavandamist uuring.“ Sadama akvatooriumisse jäävate vrakkide osas on Muinsuskaitseameti seisukoht olnud, et nende leiukohas säilitamine ei ole võimalik, vaid nende avastamise korral tuleb läbi viia väljakaevamised ja teisaldamine pikaajaliseks säilitamiseks sobivasse kohta.“</p>	<p>Planeeringuala mereosa arheoloogiline uuring viiakse läbi kruisikaitse KMH koostamisel ning maismaaosas arheoloogilised uuringud lähtuvalt koostatavatele muinsuskaitse eritingimustele edasise projekteerimise käigus. Ettepanek on seega võetud teadmiseks ja seda arvestatakse edasisel planeerimisel ning projekteerimisel. DP ja selle KSH raames arheoloogilisi uuringuid ei teostata.</p>
<p><b><a href="#">Tallinna Linnaplaneerimise Amet 31.08.2020 nr 3-1/2330 - 2</a></b></p>	
<p>Pikendame kirjale vastamise tähtaega kuni kahe kuuni, kuna vastamine nõuab asjaolude täpsustamist ja põhjalikumat sisulist analüüsi.</p>	
<p><b><a href="#">Tallinna Linnaplaneerimise Amet 18.09.2020 nr 3-1/2330 - 3</a></b></p>	
<p>1. A-reisiterminali ning kruisiterminali ala detailplaneeringu algatamise otsuse punktis 10.1 on nõue, et keskkonnamõju strateegiline hindamine peab käsitlema erinevaid planeeringulahenduse alternatiive, selgitama planeeringualale kavandatavate sadamarajatiste ja hoonete võimaliku suuruse ning keskkonnatingimustega ja keskkonnasäästlike meetmetega arvestava kõige sobilikuma planeeringulahenduse. Arvestades eelnevat on vajalik kaaluda lisaks KSH VTK-s toodud alternatiivlahendustele erinevaid liiklusskeemi ja hoonestusalade paigutuse ja hoonete suuruste lahendusi.</p>	<p>Erinevate liiklusskeemi ja hoonestusalade suuruse/paigutuse lahendused on võimalikud DP ja KSH tööprotsessi käigus, st lähtuvalt hindamise tulemustest on võimalik ettepanekute tegemine liikluslahenduste või hoonestuslahenduste muutmiseks tagamaks keskkonnanõuete parem täitmine.</p>
<p>2. Linn on seisukohal, et Admiraliteedi basseini põhja poole jäävatele aladele täiendava ehitusõiguse planeerimiseks tuleb esmalt leida toimiv liikluskorralduse lahendus, sh töötada välja eelnevalt nimetatud piirkonna tänavate ühendamine Reidi teega mitmetasandilise lahenduse abil.</p>	<p>K-Projekt AS on koostanud liiklusuuringu (töö nr on 19111, 19.05.2020), mida KSH arvestab lähteuringuna. Liiklusuuringus on arvestatud ka teisi sadama piirkonnas kehtivaid ning koostatavaid detailplaneeringuid. Analüüsi tulemusel on koostatud liikluskorralduse ettepanek, mille</p>



	<p>realiseerimisel on tänavavõrgustik suuteline tagama Mere puiesteel ja Ahtri tänaval liikluse toimimise aktsepteeritava teenindustasemega. Liiklusuuringu raames AS K-Projekt pakutud lahendus tagab liikluse toimimise juba kehtestatud ning koostatavate planeeringute ellu viimisel. Puudub vajadus Reidi tee mitmetasandilise lahenduse välja töötamiseks, mistõttu Tallinna Linnaplaneerimise Ameti märkusega ei arvestata ning mitmetasandilise ristmiku varianti KSH käigus ei analüüsita.</p>
<p>3. Ehitiste alternatiivseid asukohti ja hoonete kasutusotstarbeid on vajalik kaaluda terviklikult sadama, st Tallinna Sadamale kuuluva, territooriumi piires. Algamise otsuse punktis 10.3 on toodud tingimus, et keskkonnamõju strateegiline hindamine peab arvestama ka teisi Vanasadama piirkonnas menetletavaid detailplaneeringuid. Muu hulgas tuleb hinnata detailplaneeringutega kavandatavate tegevuste koosmõju ning selgitada kõige sobilikumad planeeringulahendused, mis tagavad piirkonda tervikliku ja inimkeskse linnaruumi kujundamise. Lähtuvalt eelnevast on vajalik KSH käigus analüüsida:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• millised asukohad, Tallinna Sadama detailplaneeringutes planeeritavatel aladel või ka väljapool neid, on sobivad haridusasutus(t)e – lasteaia ja üldhariduskooli - kavandamiseks. Haridusasutus(t)e asukohavalikut tuleb analüüsida nii juurdepääsetavuse seisukohast kui keskkonnanõuetest lähtuvalt (müra, vibratsioon, keskkonnasaaste, valdavad tuulesuunad jms). KSH käigus on vajalik kaaluda alternatiivseid lasteaia ja üldhariduskooli asukohti ning KSH peab sisaldama ettepanekuid haridusasutuste kavandamiseks sobivate asukohtade osas;</li><li>• planeeringute elluviimise koosmõju piirkonna elanike ja tulevaste elanike elukeskkonnale (liiklus, juurdepääsetavus, müra jms). Vajalik on selgitada välja, millistel aladel on võimalik tagada kvaliteetne elukeskkond, st kuhu ja kui palju on võimalik kavandada Tallinna Sadama detailplaneeringute aladele eluhooneid või eluruumidega ärihooneid;</li><li>• millised on täiendava kruisikajamisel kaasnevad mõjud piirkonnale ja linnale, liiklusele ning elukeskkonnale tervikuna (sh elukeskkonnale vanalinnas, taluvuskoormusele, atraktiivsusele). Tuleb kaaluda, kas üldse on võimalik kavandada kolmandat kruisikaid;</li><li>• välibasseinide alternatiivseid asukohti, sh kas on vajalik/</li></ul>	<p>Vastavalt ettepanekule täiendati KSH VTK 4.2.3.</p>

<p>põhjendatud mere täitmine sellel otstarbel või tuleks basseini kavandada praegusest veepiirist maismaa poole või mõnda teise sobivasse asukohta. Analüüsida, kas välibasseinide kavandamine kruisikaide vahetusse lähedusse on sobiv lahendus.</p>	
<p>4. Planeerimisseaduse kohaselt märgitakse keskkonnamõju strateegilise hindamise väljatöötamise kavatsuses keskkonnamõju hindamise ulatus. Algamise otsuse punkti 10.3 alusel tuleb arvestada, et mõju ulatus ei piirne planeeritud ala piiriga, vaid tuleb arvestada ka teisi Vanasadama piirkonnas kehtivaid ja menetletavaid detailplaneeringuid, sh ka Tallinna linnahalli ja lähiala detailplaneeringut, Ahtri tn 3 Paadi tn 1, Ahtri tn 3 ja Laeva tn 4/ Paadi tn 3 kinnistute detailplaneeringut jne. Arvestada ka ameti nimetatud detailplaneeringutega ning tuua KSH VTK-s välja keskkonnamõju hindamise ulatus.</p>	<p>Mõjuala ulatuse info on esitatud KSH VTK ptk 4 (viimane lõik enne ptk 4.1).</p>
<p>5. Punktis 3, seos teiste asjakohaste planeerimisdokumentidega, ning punktis 3.3, piirkonna teised planeeringud, ei ole toodud sisulisi (asukoha, funktsiooni, liikluse jm põhiseid) seoseid A-reisiterminali ning kruisiterminali ala detailplaneeringuga. Pole nimetatud, milliste asjaolude kumulatiivne mõju saab olema lahenduste elluviimisel määrav. Faktiliselt on esitatud loetelu kehtestatud ja menetluses olevatest detailplaneeringutest. Algamise otsuses on määratud detailplaneeringu koostamiseks lisatingimus koostada linnaehituslik terviklahendus, mis hõlmab kõrvalasuvaid alasid, sh Loode kaid, rannapromenaadi, A-reisiterminali ja Admiraliteedi basseini ümbrust. Analüüsita ei saa sisulist terviklahendust koostada.</p>	<p>KSH VTKs on esitatud ptk 3 ülevaade strateegilistest dokumentidest, millega tuleb planeeringu ja KSH koostamisel arvestada (juhul kui tegu on ülemusliku strat dokumendiga) või koosmõju hindamisel arvesse võtta (sama tasandi teised strat dokumendid). KSH käigu toimub koosmõju hindamine (nt arvestatakse liikluskoormust kõigi lisanduvate planeeringute kohta ja modelleeritakse sellest lähtuvalt müra ja õhusaastet jne). KSH VTKs ei ole võimalik anda kumulatiivse mõju hinnangut, tegu on KSH aruande ülesandega.</p>
<p>6. Esitada sademevee väljalaske asukohta alternatiivid ja mõju neutraliseerimine Kalarannale ja kavandatavatele välibasseinide.</p>	<p>KSH aruandes käsitletakse sademevee ärajuhtimisi lahendusi ja sellega kaasnevat mõju.</p>
<p><b><a href="#">Tallinna Ettevõtlusamet 28.08.2020 nr 16-6/335 – 2</a></b></p>	
<p>1. Leiame, et KSH programmis peab käsitlema laevaheitmete, lastijäätmete ja muude jäätmete käitlust ning sellega kaasnevat keskkonnamõju. Jäätmetekke ja sadamas vastuvõetavate jäätmete käitlus on oluline keskkonnamõju, kuna laeva ekspluaterimisel ja hooldamisel tekivad sealhulgas ohtlikud jäätmed. Juhime tähelepanu asjaolule, et sadama pidaja on kohustatud korraldama laevaheitmete vastuvõtmise teenindavatelt laevadelt ja muudelt veesõidukitelt sadamaseaduse § 25 lõike 1 järgi.</p>	<p>Vastavalt ettepanekule täiendati KSH VTK 4.3.</p>
<p>2. Detailplaneeringuga haaratud maa-ala vahetus läheduses on teostatud mitu keskkonnauuringut. Uuringute tulemustel on selgunud, et pinnas ja põhjavesi on saastunud ohtlike ainetega. Tallinna Ettevõtlusameti arhiivis olevaid keskkonnauuringute</p>	<p>Teadmiseks võetud. Planeeringu ja KSH alusuuringuna koostatakse keskkonnaseisundi hinnang, mis</p>

<p>aruandeid on võimalik saada lihtpäringu alusel e-posti teel aadressil jaatmed@tallinnlv.ee.</p>	<p>arvestab varasemaid piirkonna uuringuid.</p>
<p><b><a href="#">Tallinna Transpordiamet 26.08.2020 nr 4.-10/20/195 – 2</a></b></p>	
<p>1. Sadamaalale jalakäijate paremaks teenindamiseks tuleb kavandada:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sadamaga ühenduse ja jalakäijate ala kavandamisel Sadama reisiterminali ja kruisiterminali teenindamiseks tuleb arvestada hoonealuse bussiterminali rajamisega bussiliinide ja/või turismibusside teenindamiseks.</li> <li>• Arvestada tuleb perspektiivsete ühistranspordi visioonidega: Tallinna Linnahalli ja lähiala detailplaneeringuga käsitletud bussipeatused ja võimalikud trammikoridorid; Rail Baltica sadama trammikoridori ning Tallinna sadama arenguplaanide visioonis muude võimalike trammi koridoride ettepanekutega.</li> <li>• Kogu seotud piirkonna tänavavõrgu kavandamisel tuleb määrata ühistranspordi (buss, tramm...) koridorid ja näha ette ühistranspordi korraldamist võimaldav infrastruktuur.</li> <li>• Kogu arendatava ala (sh reisiterminali) teenindamiseks tuleb kavandada ja tagada ühistranspordi häireteta liiklus.</li> </ul>	<p>Ettepanekud edastati liiklusanalüüsi koostajale (K-Projekt AS). Märkuste/ettepanekute arvestamist või mitte arvestamist analüüsib K-Projekt AS liiklusanalüüsi täiendamisel.</p> <p>KSH aruande ja DP koostamisel võetakse ettepanekud teadmiseks. DP koostamisel toimub koostöö Tallinna Transpordiametiga.</p>
<p>2. Täiendava kruisikאי rajamisel suureneb kruisituristide arv.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Välja on toodud kruisituristide teenindamiseks nõ vajalik infrastruktuuri väljaarendamine. Täiendav kruisikאי loob täiendava vajaduse turismibusside liikluse ja parkimise korraldamiseks, Ilmselgelt täna ei ole piisavalt kruisituristide teenindamiseks bussidele lühiajalise peatumise-/ootekohti. Kruisibusside peatuskohad turismimarsruutidega seonduvalt nõ vaatamisvääruste lähistel vajadused /võimalused tuleb täpsustada marsruutide korraldajatega.</li> <li>• Samuti on vajalik tagada kruisibusside ooteplats sadama territooriumil.</li> </ul>	<p>KSH aruande koostamisel käsitletakse kruisituristidega seonduvaid mõjusid, sh mõjusid liiklusele, ja leevendavaid meetmeid.</p>
<p>3. <u>Olulise osa liikluskoormusest Sadama tänavale põhjustab sadamaga seonduv liiklus</u>: suuremad laevad, reisilaevade tihenev graafik ning lisanduvad kruisilaevad.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sadamaalal koostatavate detailplaneeringute elluviimisel kasvava liikluskoormuse hindamisel tuleb eristada sadama spetsiifikast tulenevat (laevade liikumise graafikud ja liikluskoosseis) ja muu arendustega seotud liiklust.</li> <li>• Sadama tänava liikluskoormuse hindamisel tuleb A-reisiterminali ja kruisiterminali ala detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise väljatöötamise kavatsuses nimetatutele lisaks muude asjakohaste projektidena arvestada Porto Franko ehitusprojektide,</li> </ul>	<p>Ettepanekud edastati liiklusanalüüsi koostajale (K-Projekt AS). Märkuste/ettepanekute arvestamist või mitte arvestamist analüüsib K-Projekt AS liiklusanalüüsi täiendamisel.</p> <p>KSH VTKd ptk 3.3. täiendati koosmõjude hindamisel arvestatavate Proto Franco, Poordi tn 1, 3 ja 5 ja Mere pst 10 arenduste osas.</p>

<p>Poordi tn 1, 3 ja 5 arenduste, Mere puiestee 10 ning Linnahalli ja lähiala detailplaneeringutega.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Lisaks tuleb arvestada kogu ala teenindava transpordi liikluskoormusega.</li> </ul>	
<p>4. <u>Siinkohal toome välja lähteseisukohad sadamaala detailplaneeringute liiklusanalüüsi teostamiseks.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sadamaala piirkonnale tuleb teostada liiklusanalüüs arvestades planeeritavate ehitusmahtude, sadama reisilaevade graafikutega seotud liikluse, ühistranspordi, kruisisadama turismibusside ja kogu ala teenindusega. Selgitada tuleb välja võimalikud liikumissuunad ja –mahud, mõju tänavavõrgule ja ristmikele ning pakkuda välja alternatiiv ainsale juurdepääsule Sadama tänava kaudu.</li> <li>Sadamaala liiklusmõjude hindamisel tuleb lähtuda kogu sadamaala piirkonna liikluskoormusest ja eraldi anda hinnang Sadama tänavaga seotud liikluskoormusele.</li> <li>Käesoleval ajal on hinnatud eelkõige sadamast Ahtri tn ja Reidi tee suunas kulgevat liikluskoormust.</li> <li>Arvestades käesoleva detailplaneeringuga täiendava kruisikאי rajamist, tuleb hinnata liikluskoormuse kasvu seostatuna kruisibusside marsruutidega linnas ja linnast välja.</li> <li>Käsitleda tuleb ka kogu sadamaalalt (kõik terminalid) reisilaevadelt väljuvat liiklusmahtu (arvestades liikluskoosseisu) ja hinnata liikluse jagunemist tänavavõrgul eri suundades.</li> <li>Liikluse jagunemine tuleb siduda eelkõige Tallinna linna ja linnaosade põhitänavavõrgustikuga. A-terminalist ja kruisikאי liikluse korraldamiseks tuleb eelkõige määrata veokite marsruudid (raskete veoste riigimaanteedega seotud veoteed) ja kruisibusside eeldatavad liikumissuunad.</li> <li>Planeeringute elluviimise eelduseks tuleb lahendada kogu sadamaala (kruisikאי, A-terminal jne) ja sadamaga piirneva ala liiklus (sh ühistransport) terviklikult.</li> <li>Sadamale juurdepääsuks tuleb kaaluda alternatiive, kavandada lisaks Sadama tänavale täiendav juurdepääs, eritasandilised lahendused ja/ või piirata laevadele maale tuleku ja peale mineku aega liikluse tipptundidel.</li> </ul>	<p>Ettepanekud edastati liiklusanalüüsi koostajale (K-Projekt AS). Märkuste/ettepanekute arvestamist või mitte arvestamist analüüsib K-Projekt AS liiklusanalüüsi täiendamisel.</p>

<p>5. Anda võimalikele alternatiivsetel liikluslahendustele keskkonnamõjude hinnang.</p>	<p>KSH käigus hinnatakse liiklusega seonduvaid keskkonnamõjusid (eelkõige müra ja õhusaaste) lähtudes liiklusanalüüsi tulemustest, sh alternatiivsete lahenduste olemasolul hinnatakse nende mõjusid.</p>
<p><b><u>Päästeamet 27.08.2020 nr 7.2-3.1/7571-2</u></b></p>	
<p>Juhime täiendavalt tähelepanu asjaolule, et ettevõtte riskianalüüsis ning hädaolukorra lahendamise plaanis on ettevõtte ohualaks loetud 2,7 km ehk 2700m. Selgitame, et ohualasse planeerimisel suureneb risk ja tagajärgede raskus, kuna ohualas suureneb kahjustada saada võivate inimeste ja vara hulk. Sellest lähtuvalt peavad planeeringus või ehitusprojektis õnnetuste ennetamiseks kavandatud meetmed olema piisavad (ennetus- ja leevendusmeetmed, ohutud vahemaad, avalikkuse ja käitisesist lähtuva õnnetuse mõju piirkonda jääda võivate isikute teavitamine) ning vastama parimale võimalikule tehnikale. Olemasolevas suurõnnetuse ohuga või ohtlikus ettevõttes võib olla vajadus rakendada lisameetmeid nii muudatuste tegemisel kui ka ohualasse planeerimisel. Seega on olulisel kohal teha koostööd ohtliku ettevõttega käesolevalt AS Tallinna Vesi-ga. Planeeringuid koostades võtta aluseks PÄA poolt koostatud juhendmaterjalid <a href="https://www.rescue.ee/et/kemikaaliseaduse-32-juhendid">https://www.rescue.ee/et/kemikaaliseaduse-32-juhendid</a> sh koostades riskide analüüsi/riskianalüüsi (tuleb koostada ka juhul, kui planeeritakse ohualasse).</p>	<p>Riskide hindamist on käsitletud KSH VTK ptk 4.8. KSH läbiviimisel tehakse koostööd AS Tallinna Veega, kelle ohualasse planeeringuala jääb.</p>
<p><b><u>Politsei- ja Piirivalveamet 27.08.2020 nr 1.11-11/427-2</u></b></p>	
<p>Politsei- ja Piirivalveameti seisukohast on KSH väljatöötamise kavatsus asjakohane ja piisav. Meil puuduvad hetkel ettepanekud DP lähteseisukohtadesse ja KSH väljatöötamise kavatsusse lisamiseks. Oleme huvitatud mõjuanalüüsides liiklustravalisuse ja avaliku ruumi kujundamisest kuritegevuse ennetuse poole pealt. AS Tallinna Sadam on kaasanud meid A-terminali ja Kruiisiterminali projektidesse.</p>	

## **Lisad**

### **Lisa 1 - Detailplaneeringu ja KSH algatamise otsus**

[Tallinna Linnavolikogu 28. november 2019 otsus nr 148](#)

## Lisa 2 - KSH väljatöötamise kavatsuse kohta laekunud täiendustepanekud

Ettepanekute

kirjad

leitavad:

[http://dhs.tallinn.ee/atp/?pealkiri=kruisiterminal&c\\_tpl=1092&command=details&dok\\_id=4782762](http://dhs.tallinn.ee/atp/?pealkiri=kruisiterminal&c_tpl=1092&command=details&dok_id=4782762)