

KÖITE I SISUKORD

I	DETAILPLANEERINGU TEKSTILINE OSA	3
1	DETAILPLANEERINGU KOOSTAMISE EESMÄRK	3
2	ARVESTAMISELE KUULUVAD PLANEERINGUD JA MUUD DOKUMENDID	3
3	OLEMASOLEV OLUKORRA JA PLANEERINGUALA LÄHIPIIRKONNA KIRJELDUS JA ANLÜÜS.....	4
4	DETAILPLANEERINGUGA KAVANDATU	5
4.1	Planeeritud hoonestus ja ehitusõigus	5
4.2	Arhitektuurinõuded hoonestusele	7
4.3	Paldiski linna üldplaneeringu muutmissetepanek	8
4.4	Tehnovõrkude planeerimise põhimõtted	9
5	KESKKONNAKAITSE, HALJASTUS JA HEAKORD	12
5.1	Keskkonnakaitse.....	12
5.2	Keskkonnatingimuste seadmine	12
5.3	Heakord ja jäätmekäitlus	13
5.4	Verikaalplaneerimise põhimõtted	13
6	LIIKLUSKORRALDUS	13
7	PLANEERINGU ELLUVIIMISE TEGEVUSKAVA.....	17

II JOONISED

1.	Asukohaskeem	DP-01
2.	Tugijoonis	DP-02
3.	Kontaktvöönd	DP-03
4.	Koondjoonis	DP-04
5.	Vee-ja kanalisatsioonitrasside ühenduse skeem	DP-05
6.	Elektriskeem	DP-06

I DETAILPLANEERINGU TEKSTILINE OSA

1 DETAILPLANEERINGU KOOSTAMISE EESMÄRK

Detailplaneeringu koostamise aluseks on Paldiski Linnavalitsuse 22.05.2009 korraldus nr 184 ning Paldiski Linnavalitsuse 11.04.2017 korralduse nr 114 väljastatud lähteülesanne.

Detailplaneeringu koostamise huvitatud isik on ESTEVE AS.

Detailplaneeringuga nähakse ette ehitusõigus Paldiski Lõunasadama tegevuse laiendamiseks – vajalike ladude ning rajatiste välja arendamiseks. Käesoleva detailplaneeringuga piiritletakse hoonestusalad, määratakse hoonestuse kõrgus ja korruselisus, lahendatakse liikluskorraldus ja parkimine, antakse haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted, määratakse tehnovõrkude ja –rajatiste asukohad ning samuti seatakse keskkonnatingimused planeeringuga kavandatu elluviimiseks.

Käesolev detailplaneering on Paldiski linna üldplaneeringut muutev.

2 ARVESTAMISELE KUULUVAD PLANEERINGUD JA MUUD DOKUMENDID

Planeeringu lähtedokumentiks on Paldiski Linnavalitsuse 22.05.2009 korraldus nr 184, Paldiski Linnavalitsuse 11.04.2017 korralduse nr 114 väljastatud lähteülesanded.

Detailplaneeringu aluseks on järgmised dokumendid:

Paldiski linna üldplaneering Entec AS (Paldiski linnavalitsus, 14.06.2005, määrus nr 15);

Koostamisel oleva Paldiski linna mandriosa üldplaneering (Sweco Projekt AS, töö nr 09410-0029)

Paldiski linna ehitusmäärus (14.02.2014);

Harju maakonna teemaplaneering teemaplaneering „Asustus ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“;

Eesti Vabariigi kehtivad seadused, õigusaktid ja teised normdokumendid;

Maa-alal teostatud geodeetiline mõõdistus (Aamos Atlas OÜ, töö nr. 075-G-17, 01.05.2017).

Kehtestatud naaberala detailplaneeringud

- Paldiski linnas Rae põik 16, Rae põik 18b, Suurekivi, Paldiski lõunasadama, Liitsihi tulepaagi 391, Liitsihi tulepaagi 392, Rae põik 14a ja Rae põik 14b kinnistute detailplaneering (koostanud K.Enno arhitektuuribüroo OÜ, töö nr A168-0712, kehtestatud 11.11.2008)
- Paldiski linnas Soomepoiste tee 10, Saare I, Rae põik 19/Kase mü ja nende lähiümbruse detailplaneering (koostanud Ramboll Eesti AS, TÖÖ NR 2007-0057, kehtestatud 28.08.2007)
- Raja I maaüksuse detailplaneering (koostanud Tiiu Husso FIE, kehtestatud 28.10.2010)
- SÜ Mereääre detailplaneering (koostanud K-Projekt AS, töö nr 17-98, kehtestatud 1999)
- Kelia vallas Puhkeranna maaüksuse detailplaneering (koostanud OÜ Artes Terrae, töö nr 17DP06, kehtestatud 28.06.2016)

- Kraavi ja Keskküla kinnistute detailplaneering (koostanud Hendrikson & KO OÜ, töö nr 2339/15, kehtestatud 28.10.2017)

Kontaktala parema ülevaate saamiseks on koostatud kontaktvööndi joonist DP-03.

3 OLEMASOLEV OLUKORRA JA PLANEERINGUALA LÄHIPIIRKONNA KIRJELDUS JA ANLÜÜS

Planeeritav ala suurusega ca 20,1 ha asub Harjumaal Paldiski linnas 11174 Paldiski-Padise tee lõik 2 ja 11180 Paldiski lõunasadama ääres ning koosneb Kadakaranna (58001:001:0194) maaüksusest.

Planeeringu koostamisel on aluseks Aamos Atlas OÜ poolt 02.05.2017 koostatud digitaalselt mõõdistatud maa-ala geodeetiline alusplaan (töö nr 075-G-17). Geodeetilise alusplaani koordinaadid on L-EST 97 süsteemis, kõrgusega NK77, mõõtkavas M 1:500.

Tabel 1. Planeeringuala naaberkiinnistud

Aadress/nimetus	Katastritunnus	Maakasutuse sihtotstarve
Rae põik 22	58001:001:0030	Tootismaa 100%
11180 Paldiski lõunasadama tee	58001:001:0141	Transpordimaa 100%
11174 Paldiski-Padise tee lõik 2	58001:001:0197	Transpordimaa 100%
Puhkeranna tee (Lao küla, Keila vald)	29501:001:0727	Transpordimaa 100%

Planeeringuala külgneb läänest Paldiski Lõunasadama territooriumiga (piirinaaber kinnistu Rae põik 22) ja põhjast 11180 Paldiski-Padise tee lõik 2 ning 11174 Paldiski-Padise teega, lõunast piirneb ala Pakri lahega ja idast Puhkeranna tee maaüksusega, mis jääb Lao külla Keila valda. Kehtiva Paldiski linna üldplaneeringu kohaselt on planeeringuala juhtotstarve puhke- ja virgestusmaa, ala ei ole aktiivses kasutuses. Planeeringuga täpsustatakse krundi sihtotstarvet. Planeeritavat kinnistut ümbritsevate naaberlade juhtotstarbed: sadamamaa koos riigikaitse reservmaaga, sadamamaa, ettevõtluse reservmaa, tootismaa, looduslik haljasmaa ja kaitsehaljastus.

Kinnistu kohta ei ole varem kehtestatud detailplaneeringuid.

Haljastus

Valdavalt kasvavad planeeringualal harilikud kadakad.

Hoonestus

Kinnistul ei paikne hooneid ja rajatisi.

Juurdepääs

Juurdepääsud planeeritavale alale on kavandatud 11180 Paldiski-Padise tee lõik 2 ning 11174 Paldiski-Padise teelt.

Tehnovõrgud

Detailplaneeringu alal puuduvad olemasolevad tehnovõrkude ühendused.

Kitsendused

Vastavalt Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneeringule „Asustus ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“ jääb kogu planeeringuala väärusliku traditsioonilisele maastiku alale.

Osaliselt paikneb planeeritav ala Läänemere piirangu- kui ka ehituskeeluvööndis, lisaks on piirab lõunast Natura ala. Vastavalt Looduskaitseadusele § 37 rakendub planeeritavale alale ranna piiranguvöönd, mille laiuks on 200 m. Looduskaitseaduse § 38 lg 5 p kohaselt ei laiene ranna ja kalda ehituskeeluvöönd planeeritavale alale, kuna detailplaneeringuga on planeeritud sadamaehitised. Vastavalt Veeseaduse § 29 lõige 2 punkti 1 kohaselt on planeeritaval alal 20 m laiune veekaitsevöönd, mille eesmärgiks on kaitsta hajureostuse eest ja veekogu kallaste uhtumise vältimiseks. Kuna tegemist on planeeritava sadamaalaga, siis vastavalt Veeseaduse § 10 lõike 4 punkti 1 kohaselt puudub avalikult kasutataval veekogul sadamas kallasrada.

Planeeringuala asub osaliselt riigimaantee kaitsevööndis, mille laius on vastavalt Ehitusseadustikule § 71 lg 2 mõlemale poole sõiduraja telge 30 meetrit.

Planeeringualal asub kaks tulepaaki, milles tulevevalt on kinnistul vaatekoridor, kus on keelatud igasugune uushoonestus.

Planeeringuala loode nurk katab osaliselt Alexela Terminal AS A-kategooria suurõnnetuse (R 2000m) ohuala. Ohu tüüp soojuskiirgus/ülerõhk. Hoonestuse projekteerimisel arvestada Alexela Terminali AS riskianalüüsiga ning vajadusel koostada riskianalüüs arvestades kõiki ettevõtete ja nende võimaliku koosmõjuga. Samuti tuleb hoonestuse kavandamisel arvestada Kemikaalseadusega § 32 Erinõuded maakasutuse planeerimisel ja ehitise projekteerumisel.

Planeeritavala maa-alal ei ole kultuurimälestistest vm muinsuskaitseobjektidest tulenevaid kitsendusi. Ülevaade olemasolevast olukorrast on antud tugiplaanil, joonisel DP-02.

4 DETAILPLANEERINGUGA KAVANDATU

4.1 Planeeritud hoonestus ja ehitusõigus

Planeeringuga jaotatakse Kadakaranna maaüksus 3-ks krundiks. Pos nr 1 on ette nähtud sadama laiendamiseks, nt sadamast saabuva kauba ladustamiseks. Vastavalt rahandusministeeriumi „Planeeringu leppemärkide“ korrale on krundi planeeritud sihtotstarve 100% sadamaa (LS).

Moodustatud maaüksus pos nr 2 on reserveeritud alajaamale. Kavandatud maa sihtotstarve on ette nähtud 100% elektrienergia tootmis- ja jaotusmaa (OE).

Moodustatud maaüksus pos nr 3 on ringristmiku tarbeks. Kavandatud maa sihtotstarve on ette nähtud 100% transpordimaa (LT).

Krundil määratud hoonestusalad on kinnistu osa, kuhu on lubatud rajada hooneid ehitusõigusega lubatud mahus. Detailplaneeringu joonistele on kantud ehitusõigusest suurem hoonestusala võimaldab hoonete projekteerimisel vabamalt valida hoonete asukohta ja kuju. Hoonestusala piiritlemisel on lähtutud eelkõige tuleohutus- aga ka muudest kujadest ja kitsendustest. Laoplatidel ja hoonetes on lubatud ainult selliste kaupade ladustamine, millest ladustamise käigus ei eraldu keskkonnaohtlikke aineid. Ohtlike ainete eraldumise riskiga kaupade ladustamisel tuleb projekteerida vastavad meetmed ja koostada sellise tegevuse võimaliku keskkonnamõju hindamine.

Pos nr 1 on võimalus ehitada kuni neliteist 4-korruselist laohoonet. Hoonete lubatud maksimaalne kõrgus on 18 m (abs 24,5 m). Kavandatavate hoonete maksimaalne maapealne ehitisealune pind 76 900 m², üksiku hoone maksimaalne ehitisealune pind on 6000 m². Planeeritud hoonete maapealne suletud brutopind on 153 800 m² ja kogu planeeritava ala lubatud täisehituse protsent on kuni 40%.

Krundile pos nr 2 on kavandatud alajaam lubatud kõrgusega kuni 5m ehitisealuse pinnaga 39 m².

Kruntide ehitusõigus on toodud koondjoonisel DP-04 ja tabel 1.

Kruntide ehitusõigus

Tabel 1

pos. nr	krundi aadress või aadressi ettepanek	krundi planeeritud suurus m ²	ehitisealune pind kokku m ² / ühe hoone max ehitisealune pind m ²		max. korruselisus (vajadusel min) hoone kõrgus (m)	hoonete arv krundil	maa sihtotstarve ja osakaalu % (detailplaneeringu liikide kaupa)	maa sihtotstarve ja osakaalu % (katastriüksuse liikide kaupa)	suletud brutopind katastriüksuse sihtotstarvete kaupa		tulepisivus	parkimis-kohtade arv normatiivne / kavandatud
			maapealne	maa-alune					maapealne			
1	Rae põik 24	200621	76900 /	0	4	14	LS 100%	T 90 -100% Ä 0-10%	153 800	TP1-TP3	615/615*	
			6000		18 m / abs 24,5 m							
2	Rae põik 25	39	30	0	1	1	OE 100%	T 100%	30	TP1-TP3	0	
			30		5m/abs 17,15 m							
3	Padise- Paldiski tee lõik 1	438	0	0	0	0	LT 100%	L 100%	0	-	0	

Kruntide sihtotstarbed on määratud vastavalt soovituslikele "Planeeringu leppemärkidele" (Rahandusministeerium 2013a.). S-sadamamaa, OE- elektrienergia tootmis ja jaotamise ehitiste maa, LT- tee ja tänavamaa.

Ja katastri sihtotstarvete liikidele ja nende määramise korrale (23.10.2018 nr 55). Tootmismaa (T) - tootmis ja laohoonete maa, sadamaehitiste maa. Ärimaa (Ä) – kontori, büroohoonete ja teenindushoonete maa. Transpordimaa

(L) - liiklemiseks ja transpordiks kasutatav maa koos ohutuse tagamiseks ja selle maa korrashoiuks vajalike ehitiste aluse ning neid ehitisi teenindava maaga.

Täpne katastrisihtotstarve ja osakaal määratakse projektiga.

4.2 Arhitektuurinõuded hoonestusele

Detailplaneeringus ei tehta ettekirjutusi arhitektuurilise stiili osas, kuid kavandatavate hoonete arhitektuur peab olema kaasaegne, piirkonna kvaliteeti arvestav. Lubatud on ehitada ka kaar- ja viihalle.

Uushoonestuse arhitektuursetest nõuetest on planeeringuga piiritletud:

Lubatud katusekalded 0 – 20 kraadi, väiksemad hooneosad võivad olla suurema kaldega, kuid ühe krundi kohta ei tohi kasutada rohkem kui kolme erinevat katuse kallet.

Nõuded välisviimistlusele:

Välisviimistluses kasutada kestvaid naturaalseid materjale nagu betoon, krohv, silikaat- või savitellist või looduskivi, ka puitu, klaasi, metalli.

Suletud netopinnata krundi rajatiste (valgustusmastid, lipuvardad, piirdeaiad, tehnilised rajatised) kõrgusi ja ehitisealuse pindala käesolev detailplaneering ei reguleeri, arvestada tuleb rajatiste kokkusobivust olemasoleva ja kavandatava keskkonnaga.

Piirdeaedade kujundustingimused:

Sadamaala piiratakse piirdeaiaga. Piirdeaiad on lubatud rajada krundi piirile. Piirete tüüp on planeeringuga vabaks jäetud, kuid piirded peavad olema läbipaistvad, sobima hoonestuse arhitektuuriga ning ei tohi asuda väljapool krundi piire. Piirete suurim lubatud kõrgus on kuni 1,8 meetrit. Läbipaistmatud piirded on lubatud erandjuhtumile ja nende kõrgus ei tohi ületada 1,3 meetrit.

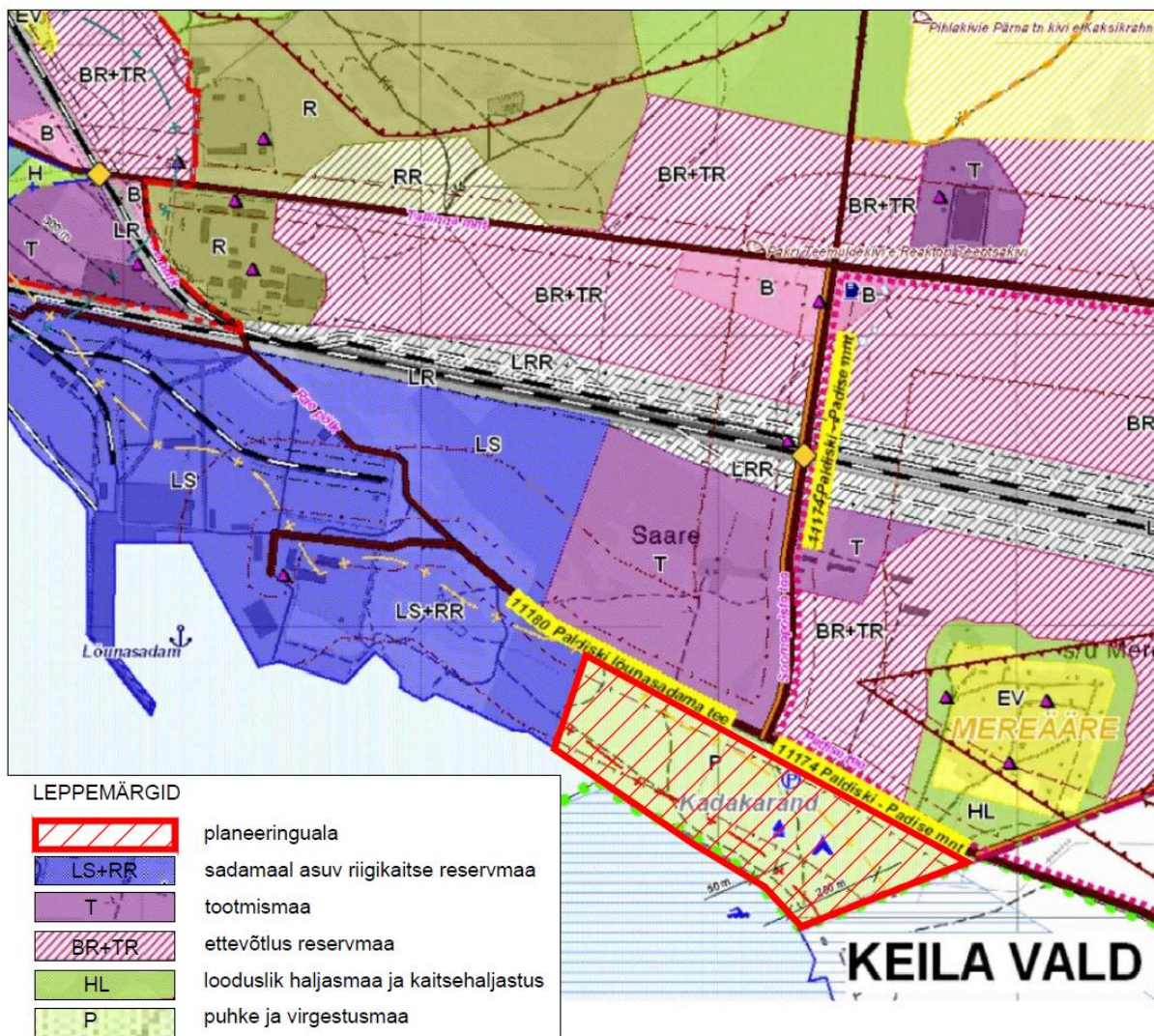
Muid suletud netopinnata krundi rajatiste (valgustusmastid, lipuvardad, tehnilised rajatised jne) kõrgusi ja ehitisealuse pindala käesolev detailplaneering ei reguleeri, arvestada tuleb rajatiste kokkusobivust hoonestusega.

Alexela Terminal AS ohuala- Planeeringuala loode nurk katab osaliselt Alexela Terminal AS A- kategooria suurõnnetuse (R 2000m) ohuala.

Hoonestuse projekteerimisel arvestada Alexela Terminali AS riskianalüüsiga ning vajadusel koostada riskianalüüs arvestades kõiki ettevõtete ja nende võimaliku koosmõjuga. Samuti tuleb hoonestuse kavandamisel arvestada Kemikaaliseadusega § 32 Erinõuded maakasutuse planeerimisel ja ehitise projekteerumisel.

4.3 Paldiski linna üldplaneeringu muutmisettepanek

Käesolev detailplaneering on linna üldplaneeringut muudev. Paldiski linna üldplaneeringu (kehtestatud 14.06.2005, otsus nr 15) alusel on planeeritav ala puhke- ja virgestusmaa maakasutuse juhtfunktsiooniga (vt skeem 1, Paldiski linna mandriosa kehtiv üldplaneering). Planeeringuga tehakse ettepanek täpsustada üldisemat maakasutuse sihtotstarvet. Ettepanek planeeringuala juhtfunktsioon sadamamaaks (LS).



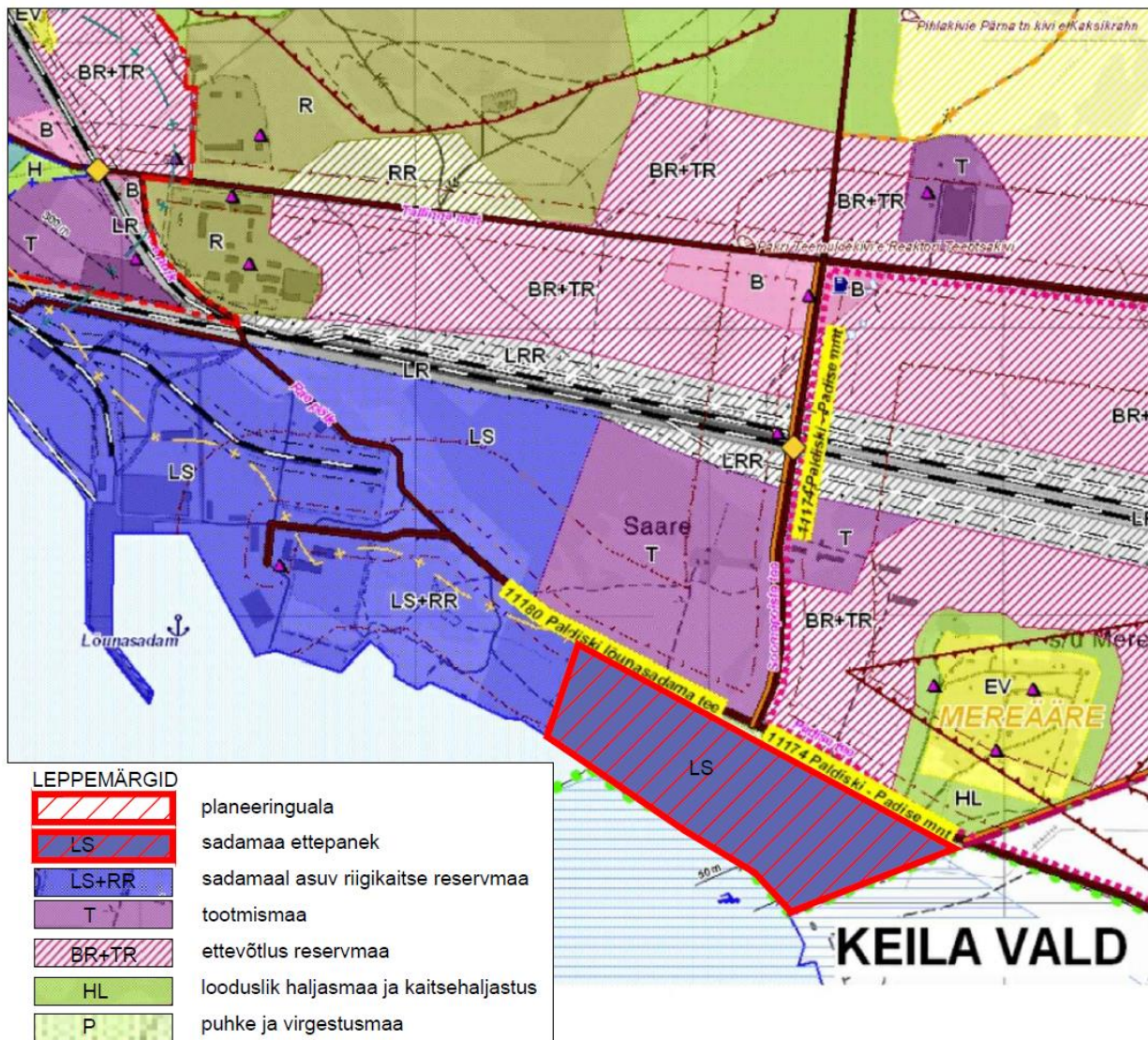
Skeem 1. Paldiski linna mandriosa üldplaneering

Käesolev detailplaneering ei ole vastuolus avalike huvidega ega üldplaneeringu käigus kokku lepitud ruumilise arengu põhimõttega. Vastavalt Paldiski linna üldplaneeringule on ette nähtud sadama alade areng mööda läänekalast. Kogu sadamatega seotud infrastruktuur tuleb koondada sadamate naabrusesse.

Paldiski linna üldplaneeringu kohaselt on linna üheks eesmärgiks soodsa majanduskeskkonna loomine ning ettevõtluse, tööstuse ja sadamate arendamine. Paldiski linna ettevõtluse arengut mõjutab enim linna geograafiline asukoht ning soodsate transpordivõimaluste loomine. Sadama laiendamine avaldab positiivset mõju Paldiski linna ettevõtluse

arengule. Tegemist on tänaseks päevaks välja kujunenud äri- ja tootmiskiirkonnaga (lähipiirkonnas paiknevad olulised kaubasadamad nt Paldiski Lõunasadam, lähinaabruse alale on algatatud ja kehtestatud detailplaneeringuga moodustatud uued tootmismaa krundid, vt kontaktjoonis DP-03). Antud tehnogeenne suund planeeringulahenduses on selle piirkonna loogiline edasine areng.

Käesoleva detailplaneeringuga kavandatu on kooskõlas linna üldiste arengusuundadega (vt skeem 2 Paldiski linna mandriosa üldplaneeringu muudatusettepanek).



Skeem 2. Paldiski linna mandriosa üldplaneeringu muudatusettepanek

4.4 Tehnovõrkude planeerimise põhimõtted

Tehnovõrkude lahendus on põhimõtteline ning täpsustatakse tööprojekti staadiumis tehnovõrkude valdajalt taotletud tehniliste tingimuste alusel. Planeeringu koosseisus kavandatud riigiteega ristuvaid tehnovõrgud, tuleb projekteerida ning ellu viia kinnisel meetodil.

Paldiski Linnahoolduse OÜ on väljastanud oma kirjaga 12.07.2017, nr 34 vee- ja kanalisatsiooni ning sademevee torustike tehnilised tingimused.

Veevarustus Planeeringus linna ühisveevärgiga liitumispunkt tingliku tähisega LP154 tuleb ette näha 1m kaugusele kinnistu piirist, mis ühendada veesõlmes koordinaatidel X=6578325 ja Y=504119 vt Vee- ja kanalisatsioonitrasside ühenduse skeem joonis DP - 05. Olme-ja tehnilise vee maksimaalne tarmine 20m³/ööp.

Välistrasside projekteerimisel alates veesõlmest kasutada plastik torustikke PE, PN10, mis vastavad standardile EN12201 või ISO4427 ja millele on omistatud Danish Standarts sertifikaat ja/või Nordic Poly Mark sertifikaati. Veesõlme projekteerida sulgarmatuur ja torustik. Veetorustik projekteerida 180cm sügavusele (möödetud torulaest). Liitumispunkti tähisega LP154 projekteerida kinnistusisene tänavatorustik.

Nõuded kinnistute veemöödusõlmedele: Veemöödusõlmed rajada veemöödukaevudesse, mis asuvad kuni 2m kaugusel liitumispunktidest, sõiduteedest ja parklatest. Veemöödukaevud peavad olema veetihedad. Veemöödukaevude luugid soojustatud ja lukustatud.

Torustiku läbimõõt määrata projekteerimise kui on teada täpsed tarbimishulgad (ja Paldiski Linnahoolduse OÜ poolt väljastatud projekteerimise tehniliste tingimuste alusel).

Kanalisatsiooni varustus. Planeeritavatel kruntidel on perspektiivselt võimalik Paldiski linna ühiskanalisatsiooniga.

Planeeringus linna ühiskanalisatsiooni liitumispunkt tingliku tähisega KK169A tuleb ette näha 1m kaugusele kinnistu piirist, mis ühendada reoveekanalisatsiooni kaevust KK004 koordinaatidel X=6578188 ja Y=504478, vt Vee- ja kanalisatsioonitrasside ühenduse skeem joonis DP -05. Kanalisatsiooni vee maksimaalne tarbimine 20m³/ööp.

Kuni ühiskanalisatsioonitorude väljaehitamiseni võib kasutada lokaalseid reovee kogumismahuteid, mida tuleb regulaarselt tühendada. Kogumismahutite asukoht täpsustatakse ehitusprojekti koostamise käigus.

Kui tulevikus arendatakse antud piirkonda välja Paldiski linna ühisveevärg ja -kanalisatsioon, tuleb sellega liituda.

Kinnistute liitumispunkti kaev peab tagama esinduslike reoveeproovide võtmise. Projekteerida kanalisatsioonitrassile 2m enne liitumispunkti proovivõtu (analüüsi) kaev DN500. Enne liitumispunkte peab olema paigaldatud ka rasvapüüdur (projekteerida vastavalt koormusele, vajadusel võib kanaliseerida kinnistu reovee ühe liitumispunkti kaudu). Kõiki isevooldes kanalisatsioonitorustikud ja kanalisatsioonikaevud peavad olema veetihedad ning nende rajamiseks kasutatavad torud peavad vastama standardile EN1401 või EN13476 ja kaevude rõngasjäikuse klass peab olema vähemalt SN8 ning tõusutorul vähemalt SN2.

Reoveekanalisatsiooni kaevupõhjad peavad olema varustatud hüdrauliliselt sobivate voolurennidega (lubatud on kuni 45° nurgad voolurennides), mille raadius ei tohi olla suurem väljuva toru raadiusest. Kanalisatsioonitorustike rajamissügavus minimaalselt 1,50 m maapinnast toru peale. Kinnistusisese torustiku võib projekteerida madalamale tingimusel, et külmumise vältimiseks kasutatakse vastavat küttegaablit. Kinnistu sees rajada vaatluskaevud vähemalt iga 30m järel, ühendustorustikul iga 60m järel (nõue laieneb ka sademevee kanalisatsioonile).

Kanalisatsioonitrassi ummistavate ja keskkonnale ohtlike ainete ühiskanalisatsiooni sattumise vältimiseks projekteerida vastavad puhastusseadmed ja sulgarmatuur oma kanalisatsioonitorustikule. Torustiku läbimõõt määrata projekteerimisel kui on teada täpsed tarbimishulgad.

Planeeringus nähakse ette perspektiivne linna puhastatud reovee merre laske koridori ala vt koondjoonist DP-03.

Sademeveesüsteem.

Sademevee projekteerimisel lähtuda Eesti standardist EVS 846:2003. Kinnistu kõvakattega pindadelt ära juhitud sademevesi tuleb koguda sajuveekanalisatsiooni (sajuveesüsteem täpsustada projekteerimise faasis), mis kogub eraldi sademeveed katustelt (puhtad sajuveed) ja asfaltkattega aladelt (potentsiaalselt saastunud sajuveed). Sademevee

torustiku kaudu suunata sademevesi planeeringuala keskosas paiknevasse kraavi ning sealt edasi Paldiski lahte (kraavi servituudi vajaduse ulatus täpsustada projekteerimise faasis). Enne suublasse jõudmist tuleb potentsiaalselt saastunud sademeveed puhastada õli-, bensiini- ja liivapüüdureis. Sajuvete ära juhtimise lahendus täpsustada ehitusprojekti staadiumis (lähtudes asfalteeritava ala ning hoonestuse suurusest).

Sademevete juhtimine riigimaantee kraavidesse on keelatud.

Õli- ja liivapüüdur (õlipüüdureisid võib ka olla mitu) peab olema paigaldatud enne liitumispunkti.

Tulenevalt Veeseaduse §8 lg 2 p 4 peab olema vee erikasutusluba juhul kui juhitakse heitvett või saasteaineid suublasse, sealhulgas põhjavette.

Sademevete kogumisel ja juhtimisel tuleb eeldatavalt tekkiva suure heljumisisalduse ning õli- ja kütusejääkide võimaliku sisalduse tõttu sadevete juhtimisel parkimis- ja laoplatidelt sadeveetorustikku võtta kasutusele reostust piiravad meetmed:

Puhastada teid, tänavaid ja parklaid regulaarselt, et enne sademevete tekkimist kokku koguda neil sadestunud tolmu, autorehvide, õli, kütuse jms jäägid. Seeläbi vähendatakse oluliselt sademevee heljumi ja reoainete sisaldust. Paigaldada sademeveesüsteemi settekogujatega õli- ja liivapüüdurid, et seeläbi vähendada saasteainete sisaldust. Oluline on puhastussüsteemide regulaarne hooldamine ja töökindluse tagamine.

Sademevee puhastitena tuleb kasutada I klassi liiva-õlipüüdureisid, mis tagaksid naftasaaduste sisalduse heitvees alla 5 mg/l ning heljuvaine sisalduse alla 40 mg/l (heljuvaine sisalduse piirväärtuse tagamine on kohustuslik alates 2010 aastast). Vältimaks puhta sademevee juhtimist sademeveekanaliseerimisele ning tagamaks pinnasevee toitumine, tuleb puhas sademevesi käidelda eraldi potentsiaalselt reostunud sademeveest. Tinglikult puhas sademevesi (näiteks hoonete katustelt) juhtida otse sadeveesüsteemi.

Lisaks nimetatud piirväärtustele (erisustele) tohib sademeveekanaliseerimisest sademeveelaskme kaudu veekogusse juhtida sademevett, mille reostusnäitajad ei ületa Vabariigi Valitsuse 29.11.2012 määruse nr 99 „Reovee puhastamise ning heit- ja sademevee suublasse juhtimise kohta esitatavad nõuded, heit- ja sademevee reostusnäitajate piirmäärad ning nende nõuete täitmise kontrollimise meetmed“ (edaspidi määrus nr 99) lisas 1 sätestatud reostusnäitajate piirväärtusi, mis kehtivad reoveekogumisala kohta, mille reostuskoormus on 2000-9999 ie. Määruse nr 99 § 10 lg 1 kohaselt peab vee erikasutaja heitvee ja sademevee reostusnäitajate ning ohtlike ainete sisalduse ja heitvee pH määramiseks tagama loaga määratud kohtadest proovide võtmise ning korraldama proovide analüüsi

Sajuvee torude läbimõõt ja arv täpsustada ehitusprojekti käigus. Sademevesi projekteerida sobiva hüdraulilise jõudlusega sademevee kanalisatsioon, mille kaudu kanaliseerida kogutud sademevesi merre. Selleks projekteerida vastav kuja. Õli-, bensiini- ja liivapüüduritele tuleb tagada selline ligipääs, et neid on võimalik setetest puhastada. Rajatavad sademevee kaevud ja torustikud peavad olema veetihedad.

Tuletõrjevee varustus.

Väline tulekustutusvee lahendus lähipiirkonnas puudub. Tuletõrjeveevarustuse planeerimisel on arvestatud „EVS 812-6:2012+A1:2013 Ehitiste tuleohutus Osa 6: Ehitiste tuleohutus: Tuletõrje veevarustus p 5.3“. Tulekustutuslahendus on ette nähtud mereveebaasil. Tuletõrjevee tagamiseks on ette nähtud „kuiv hüdrandid“ veevõtu kaevuga. Veevõtukaev tuleb varustada veevõtu toruga (vähemalt 200mm) looduslikust veekogust, millel on paigaldatud prügivõre. Tuletõrjeveevõtu koha maksimaalne kaugus hooneteni on 100 m kavandatava (vastavalt EVS pt 6.3.12). Kuivhüdrant peab vastama EVS 812-6:2012+A1:2013 nõuetele. Juurdepääs hüdrandile peab olema nõuetekohane (juurdepääsu tee laius). Torustike survestamisel teostada kontrollmõõtmised rõhuga 10 baari (töösurved liitumispunktis 2,5 baari öösel ja 2,8 baari päeval).

Hoonete kavandamisel tuleb arvestada „Ehitistele esitatavad tuleohutusnõuded ja nõuded tuletõrje veevarustusega“ 30.03.2017 määrus nr 17. Vastavalt määrusele ei tohi tule levik ühelt ehitiselt teisele ohustada inimeste turvalisust ega põhjustada olulist majanduslikku või ühiskondlikku kahju. Selle täitmiseks peab hoonete vaheline kuja olema 8 meetrit. Kui kuja on väiksem tule leviku piiramine tagada ehituslike või muude abinõudega. Ettenähtud ehitiste vähimaks tuleohutusklassiks on TP3.

Täpsed tuleohutuskujad ning ehitiste tulepüsivusklassid määrata ehitusprojekti käigus igale konkreetsele hoonele eraldi. Tuleohutusnõuded samas ja päästetööde korraldus ning päästeasutuse ja muu abi andva või järelevalvet teostava asutuse väljakutsumise kord tuleb kindlaks määrata sadama eeskirjas.

Elektrivarustus

Elektrivarustuse osa planeerimisel on aluseks Elektrilevi OÜ Tallinn-Harju regioon väljastatud 13.06.2017 tehnilised tingimused nr 2019.

Lubatud maksimaalne läbilaskevõime on 2800kW. Toide alates Tsingi alajaamast planeeritava 20kV kaabelliinidega. Planeeritava sadamaa krundi pos nr 3 varustamine elektrienergiaga on ette nähtud kinnistu piirile kavandatud liitumiskilpist. Alajaama krundile tuleb tagada ööpäevaringne vaba juurdepääs (vt elektriskeem DP-06)

Nõuded tänavavalgustuse projekteerimiseks. Kaablite ja valgustite asukohad tuleb täpsustada tänavavalgustusprojektiga.

5 KESKKONNAKAITSE, HALJASTUS JA HEAKORD

5.1 Keskkonnakaitse

Detailplaneeringuga ei kavandata olulise keskkonnamõjuga tegevusi, sh näiteks keskkonda saastavat tootmistegevust, ega muud olulise keskkonnamõjuga ehitustegevust, millega kaasneks keskkonnaseisundi kahjustumist, sh vee, pinnase, õhu saastatust, olulist jäätmetekke või müratasemete suurenemist.

Detailplaneeringuga ei kavandata objekte, millest tingitult tuleks koostada keskkonnamõju hindamine. Kavandatud tegevus ei oma negatiivset mõju keskkonnale. Vastavalt detailplaneeringu 22. mai 2009 algatamise korraldusele nr 184 ei algatata keskkonnamõju strateegilist hindamist.

5.2 Keskkonnatingimuste seadmine

Detailplaneeringuga kavandatavate tegevuste elluviimisel tuleb arvestada:

- Juhul, kui kavandatakse ohtlike ainete ladustamist, välisõhu saasteluba vajavaid tegevusi jm, mille alusel tekib detailplaneeringu muutmise vajadus, saab algatada keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) KeHJS § 33 lg 2 alusel - kavandatakse tegevust, mille jaoks on vaja tegevusluba või keskkonnamõju hindamise (KMH) § 3 alusel - keskkonnamõju hinnatakse, kui taotletakse tegevusluba või selle muutmist ning tegevusloa taotlemise või muutmise põhjuseks olev kavandatav tegevus toob eeldatavalt kaasa olulise keskkonnamõju. Olulise keskkonnamõjuga tegevuseks loetakse sealhulgas tegevusi § 6 alusel;
- Lubatud ainult selliste kaupade ladustamine, mille ladustamise käigus ei eraldu keskkonnaohtlike aineid. Ohtlike ainete eraldumise riskiga kaupade ladustamisel tuleb projekteerida vastavad meetmed ja koostada keskkonnamõju hindamine;
- Keskkonnaministri 11.06.2014 aasta määrusega nr 20 „Saasteainete heitkogused ja kasutatavate seadmete võimsused, millest alates on nõutav välisõhu saasteluba ja erisaasteluba, millest alates on välisõhu saasteluba ja erisaasteluba nõutav¹“. Välisõhu kaitse seaduse § 148 tuleb enne ehitusloa taotlemist taotleda saasteluba;
- Vabariigi Valitsuse 26.04.2004 aasta määrusega nr 122 „Jäätmete tekitamiseks jäätmeluba vajavate tegevusvaldkondade tegevuste täpsustatud loetelu ning tootmismahud ja jäätmekogused, mille puhul jäätmeluba ei nõuta“;

- Vabariigi valitsuse 09.03.2013 otsus nr 262 „Tööstusheite seadusega ¹-peatükk 2, Kompleksloa kohustusega käitised;
- Väljakute ja platside sademeveed tuleb puhastada õli- ja liivapüüdurites enne sademete kraavidesse suunamist.

5.3 Heakord ja jäätmekäitlus

Planeeritav maa-ala on ette nähtud heakorrastada. Pärast ehitustööde lõppemist istutada kõrg- ja madalhaljastus, rajada murupinnad. Hoonetele juurdesõiduteed, kõnniteed ja parkimiskohad on kavandatud asfaltkattega. Haljastuse ja heakorra täpne lahendus koostatakse edaspidiste projekteerimistööde käigus.

5.4 Verikaalplaneerimise põhimõtted

Planeeritaval alal on märgata maapinna langust edela ja kagu suunas. Maapinna kõrguseid ei ole ette nähtud oluliselt muuta. Vertikaalplaneeringu lahendus täpsustub ehitusprojekti.

6 LIIKLUSKORRALDUS

Juurdepäas planeeritavale alale on mööda 11174 Paldiski-Padise tee lõik 2 maantee ja 11180 Paldiski lõunasadama tee kaudu. Vastavalt Ehitusseadustik ¹ §71 rakendub antud teedele tee kaitseks, teehoiu korraldamiseks, liiklusohutuse tagamiseks ning teelt lähtuvate keskkonnakahjulike ja inimesele ohtlike mõjude vähendamiseks tee kaitsevöönd 30 meetrit äärmise sõiduraja servast.

Planeeritavale alale on kokku kavandatud kaks juurdepääsu, kaks neist 11174 Paldiski-Padise kõrvaltmaanteelt ja üks 11180 Paldiski lõunasadama teelt (vt joonis koondjoonis DP-04). Juurdepääsude kavandamisel on arvestatud naaberlade detailplaneeringutega (nt Puhkeranna detailplaneering töö nr 17DP06 koostaja Artes Terrae OÜ ning Soomepoiste tee 10, Saare I ja Rae põik 19/Kase mü ja nende lähiümbruse detailplaneeringuga, töö nr 2007-0057, koostaja Ramboll Eesti AS). Planeeringuala siseteede katematerjal näha ette tolmuvaba kõvakattega (asfaltkate, kivisillutus vms). Kõik pos nr 1 kavandatud sõiduteed on erateed, lubatud sõidukiirus on 30km/h.

Liikluskorralduslikud põhimõtted

Liikluskorralduslikult on analüüsitud olukorda. Planeeritud on kiirendus ja aeglustusrajad, mis võimaldavad kogujateel sujuvat liikumist.

Nähtavuskolmnurk

Riigimaantee ja sõidutee lõikumisel on ette nähtud nähtavuskolmnurgad (Maantee projekteerimisenormide, peatükk 5.2.7 (5.2.7.2.)), projektkiirusel enne ringteed Paldiski linna suunas 70km/h ja peale ringteed 90km/h Nähtavuskolmnurka ei tohi rajada nähtavust piiravat takistust, kõrghaljastust ega põõsaid ning piirdeid, mille kõrgus ületab 0,4 m. Nähtavuskolmnurga mõõtmed on kajastatud planeeringu koondjoonisel DP-04 ja Lisa 4 teeprojekti eelprojekti.

Parkimine

Parkimine on ette nähtud lahendada oma kinnistul. Parkimiskohtade vajaduse arvutamise aluseks on EVS 843:2016, Tabel 9.1 (valem, $P=A$ (suletud brutopind)*n (parkimisnormatiiv)). Parkimiskohtade määramisel on arvestatud parkimisnormatiiviga kasutatud tööstusettevõtte ja lao parkimisnormatiivi 1/250. Parkimiskohtade normatiivne arv on välja toodud kruntide ehitusõigus ja kitsenduste ning arhitektuursete nõuete tabelis vt koondjoonis DP-04. Normatiivne parkimiskohtade arv on 615 kohta.

Parkimiskohtade täpne arv kuulub täpsustamisele arhitektuurse projektiga kui on teada hoonestuse täpne funktsioon ja maht.

Kergliiklustee

Tõmbekeskuste paremaks sidumiseks on planeeringualale kavandatud jalgratta/jalgtee. Kergliiklustee kavandamisel on arvestatud EVS 843:2016, tabel 8.1 nõuetega. Kergliiklustee on ette nähtud 3m laiune, mis vastab lähtetasemele hea (H).

Liiklussagedus

Soomepoiste tee 11174 kõrvalmaantee lõik

2017.a liiklussageduse aruanne:

Riigi kõrval maantee Paldiski-Padise		
	Algus m - lõpp m	AKÖL
Loenduspunkt	0-1023	1463

Soomepoiste tee 11174 Riigi kõrvalmaantee liikumissageduse kasv 20 aasta pärast		
aasta	AKÖL	Kasv
2017	1463	0%
2018	1492	2%
2019	1537	3%
2020	1691	10%
2021	1725	2%
2022	1759	2%
2023	1847	5%
2024	1884	2%
2025	1922	2%
2026	1960	2%
2027	1999	2%
2028	2039	2%
2029	2100	3%
2030	2163	3%
2031	2228	3%
2032	2273	2%
2033	2318	2%
2034	2365	2%
2035	2412	2%
2036	2460	2%
2037	2509	2%
2038	2560	2%

Planeeringute elluviimisel on 20 aasta pärast liikumissagedus suurenenud 2560 autole ööpäevas.

Paldiski-Padise 11174 kõrvalmaantee (Lõunasadama tee 11180 ning Paldiski-Padise 11174 ristmikust alates Padise poole).

2017.a liiklussageduse aruanne:

Riigi kõrval maantee Paldiski-Padise		
	Algus m - lõpp m	AKÖL

Loenduspunkt	1023-7750	1019
--------------	-----------	------

Paldiski-Padise 11174 kõrvalmaantee liikumissageduse kasv 20 aasta pärast		
aasta	AKÖL	Kasv
2017	1019	0%
2018	1039	2%
2019	1071	3%
2020	1178	10%
2021	1201	2%
2022	1225	2%
2023	1286	5%
2024	1312	2%
2025	1338	2%
2026	1365	2%
2027	1365	2%
2028	1420	2%
2029	1463	3%
2030	1507	3%
2031	1552	3%
2032	1583	2%
2033	1615	2%
2034	1647	2%
2035	1680	2%
2036	1714	2%
2037	1748	2%
2038	1783	2%

Planeeringute elluviimisel on 20 aasta pärast liikumissagedus suurenenud 1783 autole ööpäevas.

Paldiski lõunasadama tee 11180

Kadakaranna DP elluviimisel lisandub arendaja hinnangul liiklusesse u 58a/ööp.

aasta	Lõunasadama tee AKÖL	Kasv	Kadakaranna AKÖL	kasv
2017	1206			
2018	1242	3%	0	
2019	1267	2%	58	10%
2020	1292	2%	59	2%
2021	1318	2%	60	2%
2022	1345	2%	63	5%
2023	1371	2%	65	2%
2024	1399	2%	66	2%

2025	1427	2%	67	2%
2026	1455	2%	69	2%
2027	1485	2%	70	2%
2028	1514	2%	71	2%
2029	1544	2%	73	2%
2030	1575	2%	74	2%
2031	1607	2%	76	2%
2032	1639	2%	77	2%
2033	1672	2%	79	2%
2034	1705	2%	80	2%
2035	1739	2%	82	2%
2036	1774	2%	84	2%
2037	1810	2%	85	2%
KOKKU	1895			

20 aasta pärast on eeldatav liiklussagedus 1895 autot ööpäevas.

Müra, saaste vibatsioon

Planeeringuga kavandatakse sadama-ala, mida ümbritsevad läänest, põhjast sadama tegevusega alad ning idast tootmiskaad. Planeeringualast kirde suunda 100 meetri kaugusele jääb osaliselt suvilakvartal. Planeeringualal uushoonestuse rajamisel, nii ehitusplatsidel kui ka lähiumbruses tuleb rakendada ettevaatusabinõusid, mis piiravad müra teket suvilakruntide läheduses. Ehitustegevusega kaasneva müra minimeerimiseks kasutada parimat võimalikku tehnoloogiat. Kõik mürarikkad seadmed, mida on vaja kasutada väljaspool ajavahemikku kella 07:00–23:00, tuleb varustada akustiliste sulguritega. Ehitusmaterjalide käitlemisel ja ehitusplatsile kuhjamisel tuleb lähtuda materjalide võimalikult vähesest avatusest tuulele. Kuivades ja tuulistes oludes potentsiaalsete tolmu tekitavate tegevuste läbiviimisel tuleb materjale niisutada.

Peale kasutusloa väljastamist (kui planeeritaval alal on teada konkreetsed tegevused) teostada arendaja poolt müramõõtmine. Juhul kui aruandest selgub, et kavandatav tegevus toob kaasa mürataseme ületamise, koostada mürahinnang. Antust tulenevalt rakendada planeeringu elluviimisel leevendavad meetmed.

Vastavalt Maanteeameti kirjale 22.06.2017 nr 15-2/17-00012/333 tuleb arvestada järgnevate punktidega:

Tee omanik (Maanteeamet) on planeeringu koostajat teavitanud riigitee liiklusest põhjustatud häiringutest ning tee omanik ei võta endale kohustusi planeeringuga kavandatud leevendusmeetmete rakendamiseks.

Arendusega seotud teed tuleb rajada ning nähtavust piiravad takistused (istandik, puu, põõsas või liiklusele ohtlik rajatis) kõrvaldada (alus EhS § 72 lg 2) enne planeeringualale mistahes hoone ehitusloa väljastamist.

Riigitee kaitsevööndis on keelatud tegevused vastavalt EhS § 70 lg 2 ja § 72 lg 1, sh on keelatud ehitada ehitusloakohustuslikku teist ehitist. Riigitee kaitsevööndis kehtivatest piirangutest võib kõrvale kalduda Maanteeameti nõusolekul vastavalt EhS § 70 lg 3.

Maanteeamet ei võta endale kohustusi planeeringuga seotud rajatiste väljaehitamiseks. Arendustegevusega seotud riigitee laiendamise, uute ristmike kavandamise, ristmike rekonstrueerimise, jalgratta- ja jalgtee kavandamise jne korral on nende projekteerimine ning väljaehitamine planeeringu koostamise korraldaja kohustus, kui planeeringu koostamise korraldaja ja detailplaneeringust huvitatud isik ei ole kokku leppinud teisiti (PlanS § 131 lg 1).

Kõik arendusalaga seotud ehitusprojektid, mille koosseisus kavandatakse tegevusi riigitee kaitsevööndis, tuleb esitada Maanteeametile nõusoleku saamiseks. Tee ehitus projekte võib koostada vaid vastavat pädevust omav isik (EhS § 24 lg 2 p 2). Riigiteega liitumise või ristumiskoha ümberehituse korral (EhS § 99 lg 3) annab nõuded projektile Maanteeamet ja riigitee aluse maaüksuse piires väljastab tee ehitusloa Maanteeamet.

Lisaks riigiteid 11174 Paldiski-Padise tee lõik 2 maantee ja 11180 Paldiski lõunasadama teed läbib eriveoste trassikoridor, millega tuleb teeprojekti edasisel koostamisel arvestada.

7 PLANEERINGU ELLUVIIMISE TEGEVUSKAVA

Kehtestatud detailplaneering on aluseks ehitusprojekti koostamisel. Ehitusõigus realiseeritakse kruntide omanike poolt nende tahte kohaselt. Planeeringualal edaspidi koostatavad ehitusprojektid peavad olema koostatud vastavalt Eesti Vabariigi kehtivatele projekteerimismääradele ja heale projekteerimistavale.

Käesolev detailplaneering on aluseks kruntide moodustamiseks, hoonete ja parklakohtade rajamiseks ning uute tehnovõrkude rajamiseks või olemasolevate renoveerimiseks. Planeeritavate ehituskruuntidega seotud taristu (parklad, tehnovõrgud kruntide piires) ehitavad välja kruntide omanikud. Krundivälised tehnovõrgud rajatakse tehnovõrkude valdajate poolt, kui hoonestaja ja tehnovõrkude valdajaga ei lepita kokku teisiti.

Arendusega seotud teed tuleb rajada ning nähtavust piiravad takistused (istandik, puu, põõsas või liiklusele ohtlik rajatis) kõrvaldada (alus EhS § 72 lg 2) enne planeeringualale mistahes hoone ehitusloa väljastamist.

Planeeringu rakendamise tulenevad võimalikud kahjud kuuluvad hüvitamisele vastavalt asjaõigusseadusele.

Planeeringu elluviimisega ei tohi kolmandatele osapooltele põhjustada kahjusid. Selleks tuleb tagada, et püstitatav hoone ja rajatis ei kahjustaks naaberkinnistute kasutamise võimalusi (kaasa arvatud haljastus) ei ehitamise ega kasutamise käigus.

Ehitamise või kasutamise käigus tekitatud kahjud hüvitab kinnistu igakordne omanik, kelle poolt kahju põhjustanud tegevus lähtus.