

SILLAMÄEL I. PAVLOVI TN 1 MAA-ALA DETAILPLANEERING

OÜ Hendrikson & Ko
Raekoja plats 8, Tartu
Lennuki 22, Tallinn
<http://www.hendrikson.ee>

Töö nr 1953/13

Projektijuht: Jaana Veskimeister

.....

Koostajad: Jaana Veskimeister
Kaili Ojaperv
Merlin Kalle
Kaupo Paabo
Tõnis Tarbe
Sulev Sannik
Veiko Kärbla
Ülle Jõgar

Tartu 2013-2015

SISUKORD

A - SELETUSKIRI	1
1 DETAILPLANEERINGU KOOSTAMISE EESMÄRK	1
2 PLANEERINGU LÄHTEDOKUMENDID JA KIRJAVAHETUS	1
2.1 Kirjavahetus	2
3 OLEMASOLEV OLUKORD JA ANALÜÜS	2
3.1 Alusplaan	2
3.2 Olemasoleva olukorra iseloomustus ja planeeringuala kontaktvööndi funktsionaalsete ja linnaehituslike seoste analüüs lahenduse koostamiseks	2
3.3 Olemasoleva olukorra iseloomustus	4
3.4 Dendroloogiline ülevaade	7
4 PLANEERIMISETTEPANEK	10
4.1 Planeeritava maa-ala kruntideks jaotamine ja ehitusõigus	10
4.2 Hoonestusala piiritlemine ja arhitektuurinõuded	10
4.3 Ehitistevahelised kujud, tuleohutus	12
4.4 Liiklus- ja parkimiskorraldus	13
4.5 Haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted	16
4.6 Tehnovõrkude ja -rajatiste asukohad	17
4.7 Planeeringu kehtestamisest tulenevate võimalike kahjude hüvitaja	19
4.8 Keskkonnatingimuste seadmine	19
4.9 Servituutide seadmise vajadus	22
4.10 Kuritegevuse riske vähendavad nõuded ja tingimused	22
4.11 Muud seadusest ja teistest õigusaktidest tulenevad kinnisomandi kitsendused	23
4.12 Majanduslikud võimalused planeeringu elluviimiseks	24
B - JOONISED	26
1. SITUATSIOONISKEEM M 1 : 5 000	27
2. KONTAKTVÖÖNDI FUNKTSIONAALSED	28
JA LINNAEHITUSLIKUD SEOSD M 1 : 2 000	28
3. OLEMASOLEV OLUKORD M 1 : 1 000	29
4. PÕHIJONIS M 1 : 1 000	30
5. TEHNOVÕRGUD ALTERNATIIV 1 M 1 : 1 000	31
5A. TEHNOVÕRGUD ALTERNATIIV 2 M 1 : 1 000	32
5B. TEHNOVÕRGUD ALTERNATIIV 3 M 1 : 1 000	33
6. ELEKTRIÜHENDUSE SKEEM M 1 : 3 000	34
C - KOOSTÖÖ PLANEERINGU KOOSTAMISEL JA KOOSKÕLASTUSED	35
1 KOOSKÕLASTUSTE KOKKUVÕTE	35

A - SELETUSKIRI

1 Detailplaneeringu koostamise eesmärk

Planeeringuala asub Sillamäe linna keskosas aadressil I. Pavlovi tn 1 (katastritunnus 73501:012:0076) ja sellega vahetult külgneval reformimata riigimaal. Tervikliku lahenduse väljatöötamise eesmärgil on planeeringualasse hõlmatud ka Viru pst ja Viru pst 3 maaüksus. Planeeringuala suurus on ca 3 ha.

Detailplaneeringu koostamise eesmärgiks ja ülesandeks on vastavalt planeeringu lähteülesandele:

- Kompleksse arhitektuurilis-linnaehitusliku lahenduse väljatöötamine ärikeskuse ehituseks ja linna keskosa hoonestuseks;
- Maa-ala jagamine kruntideks;
- Kruntide ehitusõiguse määramine ärihoonete ja üldkasutatavate hoonete ehitamiseks;
- Liikluskorralduse (sh kergeliiklus), üldkasutatava tee, juurdepääsude, parkimise lahendamine;
- Haljastuse ja heakorrastuse põhimõtete määramine;
- Tehnovõrkude ja -rajatiste asukoha määramine;
- Servituutide vajaduse määramine.

Detailplaneeringuga ei kavandata muuta Sillamäe linna üldplaneeringut. Nõuded planeeringualale tulenevad Sillamäe linna üldplaneeringust ja planeeringualale varem tehtud töödest.

2 Planeeringu lähtedokumendid ja kirjavahetus

Planeeringu lähtedokumendiks on Sillamäe Linnavolikogu 29.11.2011 otsus nr 99 „Sillamäel I. Pavlovi tn 1 detailplaneeringu algatamine” ning selle lisana koostatud lähteülesanne ning Sillamäe Linnavolikogu 27.06.2013 otsus nr 158 „Sillamäe Linnavolikogu 29.11.2011 otsuse nr 99 „Sillamäel I. Pavlovi tn 1 detailplaneeringu koostamise algatamine ja lähteülesande kinnitamine” muutmise” ning selle lisana määratud lähteülesanne.

Alale on algatatud Sillamäe Linnavolikogu 28.06.2005 otsusega nr 202 „Sillamäel Pavlovi 1 ja Tallinna mnt 9B maa-ala ning selle lähiümbruse detailplaneeringu” koostamine, mille menetlemine on alates 2006 II poolest peatunud.

Planeeringulahenduse koostamisel on peamiseks arvestamisele kuuluvaks dokumendiks Sillamäe linna üldplaneering (kehtestatud Sillamäe Linnavolikogu 26.09.2002 määrusega nr 43/102-m).

Samuti on lahenduse koostamisel arvestatud järgnevate planeeringute/projektidega:

- Sillamäe linna keskuse planeerimise eskiis (Arhitektuuribüroo Urbel ja Peil, töö nr 8-91. Tallinn, detsember 1991);
- Viru pst 2 ja Viru pst 6 ning nende maaüksuste lähiümbruse detailplaneering (kehtestatud Sillamäe Linnavalitsuse 22.12.2005 korraldusega nr 617-k "Viru pst 2 ja Viru pst 6 ning nende maaüksuste lähiümbruse detailplaneeringu kehtestamine");
- Sillamäel Viru pst 3 maa-ala detailplaneering (kehtestatud Sillamäe Linnavolikogu 30.04.2009 otsusega nr 147 "Sillamäel Viru pst 3 maa-ala detailplaneeringu kehtestamine");
- Sillamäel Viru pst 5 maa-ala detailplaneering (algatatud Sillamäe Linnavolikogu 26.02.2008 otsusega nr 114 "Detailplaneeringu koostamise algatamine ja lähteülesande kinnitamine");
- Sillamäel Pavlovi 1 ja Tallinna mnt 9B maa-ala ja selle lähiümbruse detailplaneering;
- Sillamäe Linnavalitsuse peaarhitekt-linnaplaneerija poolt I. Pavlovi 1 maa-ale 24.11.2011 koostatud analüüs;
- Sillamäel liiklusohutuse parandamise eskiisprojekt (Tellija: Maanteeamet Ida regioon. Projekteerija: AS Teede Tehnokeskus);
- Pavlovi ristmiku ja Viru pst 5 detailplaneeringu liiklusohutuse inspekteerimine ja audit. (aruanne). Projekti nr 2013-0092 (Tellija: Sillamäe Linnavalitsus. Projekteerija: Ramboll Eesti AS).

2.1 Kirjavahetus

Planeeringu käigus toimunud kirjavahetus ja muu dokumentatsioon asub lisade kaustas.

3 Olemasolev olukord ja analüüs

3.1 Alusplaan

Planeeringu koostamisel on kasutatud Georam OÜ poolt oktoobris 2013 koostatud digitaalselt mõõdistatud maa-ala geodeetilist alusplaani täpsusastmega M 1:500, töö nr 153/19-13. Geodeetilise alusplaani koordinaadid on L-est 97 süsteemis, kõrgused Balti süsteemis.

3.2 Olemasoleva olukorra iseloomustus ja planeeringuala kontaktvööndi funktsionaalsete ja linnaehituslike seoste analüüs lahenduse koostamiseks

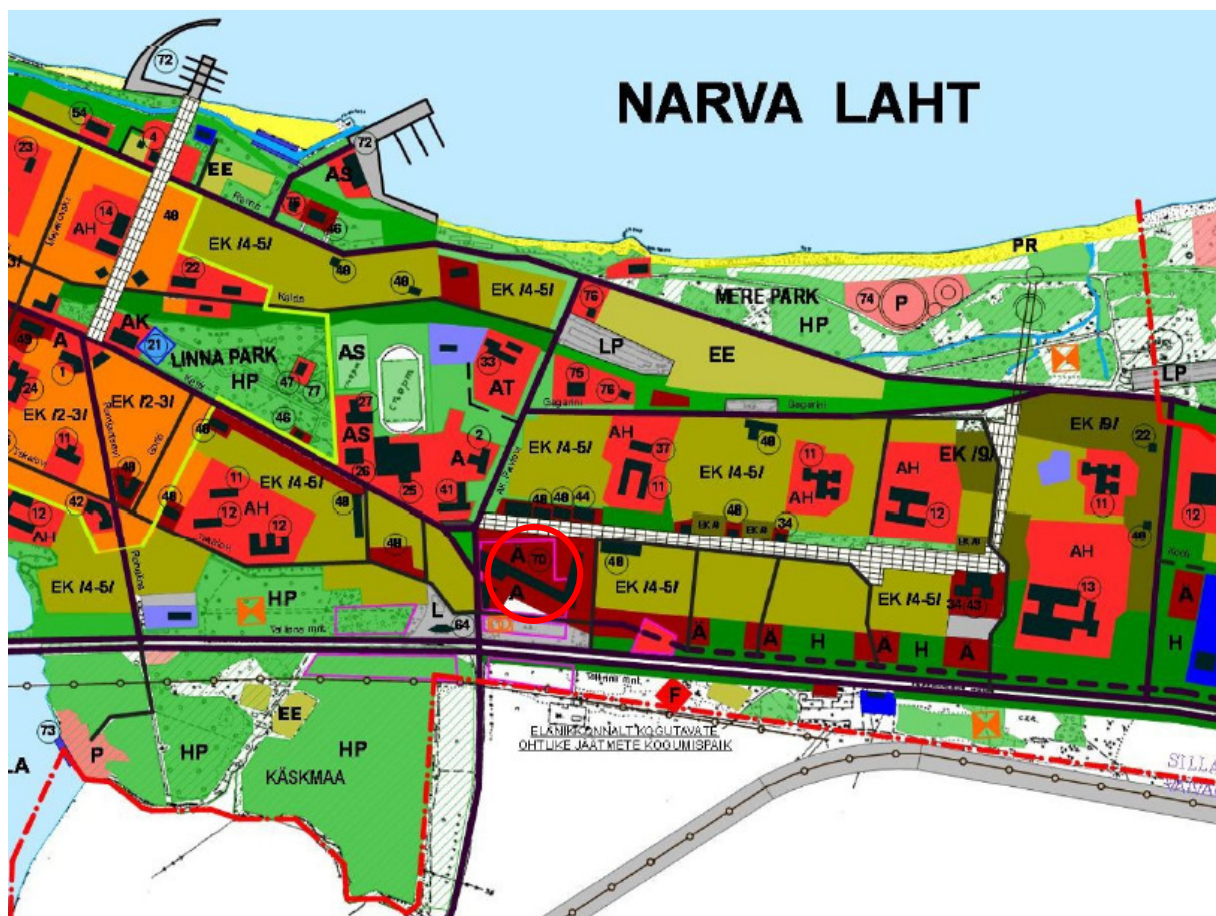
Planeeritav ala jääb Sillamäe linna keskossa. Ala on ümbritsetud kahe elumupiirkonnaga: idas 70-80-ndatel rajatud ja läänes 50-60-ndatel rajatud elumupiirkond. Põhjaosas Viru pst äärde on rajatud neljast hoonest koosnev kaubanduskeskus. Alast loode suunda jääb postkontor, lõunasse jääb tankla, mis paikneb vahetult Tallinn - Narva maantee ääres. Edela suunal asub Sillamäe

bussijaam. Kõik nimetatud objektid mõjutavad maa-ala planeerimist (hoonestus, juurdepääsud, jalakäijate liikumine).

Maa-ala asukoht on atraktiivne. Ta on hästi nähtav Tallinn-Narva maanteelt, ta asub vana Sillamäe hoonestuse ja uuemate korruselamute suhtes enam-vähem keskpunkti, oluline on lähedus bussijaamale ja erinevatele transpordisõlmedele. Autotranspordiga on alale mugav juurdepääs ning naabruses on arenemas kaubandus-teenindus.

Lähtudes Sillamäe üldplaneeringust, on oluline luua alale uus terviklik ja kaasaegne, multifunktsionaalne, ruumiliselt mugav kaubanduskeskus, mis vastaks ja rahuldaks linna ettevõtjate, elanike ja erinevate sotsiaalsete gruppide huve. Ala peab täitma keskuse rolli ning oma asukoha poolest teenindama nii linna kui selle lähiümbrust. Hoonete paigutamisel on oluline territooriumi maksimaalne kasutamine.

Kavandatava keskuse piiridesse mahub kogu maa-ala. Siia on võimalik ehitada supermarket, võõrastemaja ja ärikeskus. Linna arengukava võimaldab täiendada ja korrigeerida hoonestuse loetelu. Peamiseks mõtteks jääb ikkagi tulevase kesklinna hoonestus. Edaspidi peab kogu maa-ala planeerimisel lähtuma ühtsest tervikust, mida hakatakse hoonestama järk-järgult. Elukeskkonna loomisel tuleb uute sissepääsude ja liikumisteede, sh treppide projekteerimisel arvestada puuetega inimestele ja ka lapsevankritega liikujatele suunatud meetmete ja vajadustega (nt lifti kavandamine Iik pääsemiseks).



Skeem 1. Väljavõte Sillamäe üldplaneeringust. Punane ringjoon tähistab planeeritava ala asukohta

Eeltoodust lähtuvalt moodustab planeeritav ala linna tsentrumi, kus tulevikus paikneb oluline osa linna kaubandusest. Seega on olemas potentsiaal maa-ala kujunemiseks uueks moodsaks keskuseks, mis võiks olla linnakodanikule ning külalistele vabaaja veetmise kohaks, kaubandus- ja teenindushoonete asukohaks, kus kindlasti on koht majutusasutustele ning osaliselt võiks antud asukohas olla ka linnaasutused, samuti galeriid, näituseruumid.

Arvestades, et linn piirneb rahvusvahelise tähtsusega Tallinn – Narva maanteega, on Sillamäe üldplaneeringu kohaselt kavas äritegevuse arendamiseks laiendada maad ühtse süsteemina peamiselt piki Tallinna maanteed, kaasates linna keskosa ehk planeeritava maa-ala.

Arhitektuuriline idee on kujunenud välja pikema aja jooksul. 1990. aastatel koostatud arhitektuurikonkursi võidutöö autorid arhitektid Emil Urbel ja Ülo Peil koostasid esimese eskiisprojekti, kus alale kavandati Sillamäe linna keskus. Keskuse planeerimise eskiisis toodud ideed jätkas arhitekt Indrek Almann, kes 2005. a koostas hoonestuse eskiisi. Alale varem koostatud detailplaneeringute menetlus on peatatud. Käesoleva detailplaneeringu lahendus arvestab suuresti konkursitöö ja hoonestuse eskiisis välja töötatud kontseptsiooniga. Oluline planeeringut mõjutav element on Kesk tänava mõtteline pikendus, mis markeerib ühtlasi Reval-St Peterburg postiteed. Lisaks on oluline rõhutada, et tee möödus endise õigeusu kiriku juurest.

Jalakäijate välja kujunenud liikumiskoridorid on mööda Viru pst-d, I. Pavlovi ja Kesk tänavat pidi. Oluline on luua juurdepääs jalakäijatele õigeusu kiriku varemete juurde, kuhu peaks tulevikus loodama Mälestuste park. Samuti on oluline luua side Viru pst ja Revali tänava vahel.

Asudes rahvusvahelise tähtsusega maantee ääres, seab see ka arhitektuurilisele lahendusele olulise nõude. Ala arhitektuuriline lahendus peab olema keskusele vääriliselt silmapaistev ja vaadeldav igast küljest.

3.3 Olemasoleva olukorra iseloomustus

Planeeringuala asub Sillamäe linna keskosas aadressil I. Pavlovi tn 1 ja sellega vahetult külgneval reformimata riigimaal. Tervikliku lahenduse väljatöötamise eesmärgil on planeeringualasse hõlmatud ka Viru pst ja Viru pst 3 maaüksus.

I. Pavlovi tn 1 maaüksus külgneb kõigist külgedest linnatänava või juurdepääsuteega: põhjaküljel asub Viru pst, lääneküljel I. Pavlovi tänav, lõunaküljel V. Tškalovi tänav ning idaküljel Viru pst 5 krundi juurdepääsutee. I. Pavlovi tn 1 maaüksusel hoonestus puudub, ala läbivad jalakäiguteed ning lõunaosas Kesk tn gaasitorustik. Lagedat ja tühja maad kasutavad kohalikud elanikud pinnasteede kaudu läbipääsuna erinevate objektideni (kauplused, bussijaam, elamupiirkond). Ümberkaudsed kinnistud on valdavalt ärimaa sihtotstarbega.

Krundile sõidukitega juurdepääs on tagatud põhja-, lõuna- ja idaküljest.

Tabelis 1 on välja toodud planeeringualale jäävate katastriüksuste andmed.

Tabel 1. Planeeringualal olevata katastriüksuste andmed

Aadress	Katastritunnus	Pindala	Sihtotstarve
I. Pavlovi 1	7350:012:0076	20 211 m ²	Ärimaa 100%
Viru pst 3	73501:012:0034	369 m ²	Ärimaa 100%

Lisaks on planeeringusse kaasatud reformimata riigimaa pindalaga ca 1,3 ha (EHAK kood 0735) ja Viru puiestee.

Maapinna reljeef on kaldega loode poole, absoluutsed kõrgused on vahemikus 28.79 – 23.67m.

Kitsendusi planeeringualale seavad olemasolevad tehnovõrgud. Planeeritava ala piirile jääb Tallinn – Narva mnt teekaitsevöönd, mis ei ulatu planeeringualale.

Olemasolev olukord on graafiliselt esitatud joonisel nr 2 *Olemasolev olukord*.

Fotod planeeringualast sügisel 2013

Vaade planeeritavat ala läbivale pinnasteele



Vaade Kesk tn 63 hoonele



Vaade planeeritavast alast idasse jäävale korterelamule ja turule



Vaade Tallinn-Narva mnt ääres olevale tanklale



Vaade Viru pst äärsele kaubanduskeskusele



Vaade planeeritavale alale kaguosast

3.4 Dendroloogiline ülevaade

Käesoleva detailplaneeringu mahus on koostatud dendroloogiline ülevaade eesmärgiga aidata kaasa linnaruumi rekonstrueerimisele ja selgitada välja alal leiduvad haljastuse seisukohast väärtuslikud, olulised ning likvideerimisele kuuluvad puud ja põõsad. Vältitööd viisid 03.10.2013 läbi Ülle Jõgar ja Kaili Ojaperv.

Metoodika

Dendroloogilise ülevaate koostamisel on võetud eeskujuks Tallinna Linnavalitsuse määrusega (03.05.2006 nr 34) kinnitatud *Puittaimede ja haljastuse inventeerimise kord*.

Uuritava ala puittaimestiku praegune olukord

Planeeringuala puittaimestik koosneb üksikpuudest, puude rühmadest ja ridadest. Valdavalt (ala lääneosas) on tegu sihipäraselt istutatud ja kujundatud puistuga. Selles puistus domineerivad harilik pärn, harilik vaher ja saarvaher. Rohkesti on ka kaske, jalakat ja harilikku saart. Ülejäänud taksonid on esindatud üksikute isenditega.

I. Pavlovi tn 1 kinnistu lääneosas on osaliselt tegemist isekujunenud puistuga. Selles annavad tooni vanad viljapuud ning nende vahele kasvanud pajud ja vahtrad. Siin on raske eristada gruppideks kasvavaid puude ja põõsaste isendeid, kuna nende võrad kattuvad ja oksad on põimunud läbisegi. See osa alal kasvavatest puittaimedest on dendroloogilises mõttes väheväärtuslik ja soovitatav likvideerida.



Haljastus I. Pavlovi tn 1 kinnistu lääneosas



Haljastus Pavlovi tn 1 kinnistu lääneosas

Taksoneid on suhteliselt vähe – 24 ja alla poole (11) neist on kodumaised (vt tabel 2). Ala väärtuslikuma osa moodustavad ala lõunapiiril kasvavad noored serbia kuused, mis kuuluvad II väärtusklassi. Teise väärtusklassi kuuluvad veel torkava kuuse isendid, sabiina kadakad, hobukastan ja mõned vanemad elujõulised ilusa võraga saared, kased ja pärnad. Kindlasti on oluline ja peaks säilima maksimaalselt terviklikult I. Pavlovi tänava äärde istutatud pärna-allee, mis on regulaarselt hooldatud (tagasi lõigatud). Suurem osa puudest ja põõsastest kuulub III (olulised) ja IV (väheväärtuslikud) väärtusklassi.



Väärtuslik pärna allee I. Pavlovi tn ääres

Soovitame puistut harvendada ja raiuda välja osa IV väärtusklassi kuuluvatest puudest, mis on liiga tiheda paiknemise tõttu allasurutud seisundis, või millel esineb mehaanilisi kahjustusi, et võimaldada allesjäänud puudele paremaid kasvutingimusi. Eemaldada soovitame ka saarvahtrad või nende harud, mis on vajunud peaaegu horisontaalsesse asendisse ja võivad murdudes osutada ohtlikuks alal liikuvatele inimestele.

Kased ja pajud on antud töös määratud perekonnani. Kased, mis antud alal kasvavad, ei ole selgelt määratletavad soo- ega arukaseks. Need liigid hübriidiseerivad kergesti ja tihti ongi tegu nende vahelise hübriidiga, milleks on kuldkaask (*Betula x aurata*). Dendroloogiline ülevaade ei sisalda madalakasvulisi okaspuuvorme, mis kasvavad koos suvelilledega eraldi kujundatud peenras. Kaitsealuseid loodusobjekte planeeringualal ei esine.

Tabel 2. Puittaimede (taksonite) nimekiri

Nr	Kodu- maisus	Taksoni eestikeelne nimi	Taksoni teaduslik nimi
1		Harilik vaher	<i>Acer platanoides</i>
2		Saarvaher	<i>Acer negundo</i>
3		Harilik hobukastan	<i>Aesculus hippocastanum</i>
4	+	Kask	<i>Betula sp</i>
5		Harilik kirsipuu	<i>Cerasus vulgaris</i>
6		Verev viirpuu	<i>Crataegus sanguinea</i>
7	+	Harilik saar	<i>Fraxinus excelsior</i>
8		Sabina kadakas	<i>Juniperus sabina</i>
9	+	Harilik toomingas	<i>Padus avium</i>
10		Serbia kuusk	<i>Picea omorica</i>
Nr	Kodu- maisus	Taksoni eestikeelne nimi	Taksoni teaduslik nimi
11		Torkav kuusk	<i>Picea pungens</i>
12	+	Harilik mänd	<i>Pinus sylvestris</i>
13	+	Harilik tamm	<i>Quercus robur</i>
14	+	Koerkibuvits	<i>Rosa canina</i>
15		Näärelehine kibuvits	<i>Rosa pimpinellifolia</i>
16		Kurdlehhine kibuvits	<i>Rosa rugosa</i>
17	+	Põldmurakas	<i>Rubus caesius</i>
18	+	Paju	<i>Salix sp</i>
19		Punane leeder	<i>Sambucus racemosa</i>
20	+	Harilik pihlakas	<i>Sorbus aucuparia</i>
21		Taraenelas	<i>Spiraea chamaedryfolia</i>
22		Harilik sirel	<i>Syringa vulgaris</i>
23	+	Harilik pärn	<i>Tilia cordata</i>
24	+	Harilik jalakas	<i>Ulmus glabra</i>

4 Planeerimisettepanek

4.1 Planeeritava maa-ala kruntideks jaotamine ja ehitusõigus

Planeeringulahenduse koostamisel on arvestatud ülevamate dokumentide, varasemate hoonestuskontseptsioonidega, planeeringuala maaomanike soovidega ning naaberplaneeringute lahendustega.

Planeeringuga jaotatakse olemasolev I. Pavlovi tn 1 kinnistu neljaks ärimaa sihtotstarbeliseks krundiks (krunt nr 1, 2, 3 ja 4). Planeeringusse kaasatud riigimaast moodustatakse üldkasutatava maa sihtotstarvetega krunt nr 5, krundile nr 1 juurdepääsuks transpordimaa krunt nr 6 ja uue projekteeritud tänavaga liitmiseks transpordimaa krunt nr 7.

Põhijoonisel on toodud kruntide ehitusõigused tabeli kujul.

4.2 Hoonestusala piiritlemine ja arhitektuurinõuded

Hoonestuse kontseptsioonid on välja töötanud arhitektid Tõnis Tarbe ja Raivo Puusepp, lahenduse koostamisel on koostööd tehtud arhitektiga Kaupo Paabo.

Lahendus toetub varem koostatud analüüsidele ja on mitmetasandiline.

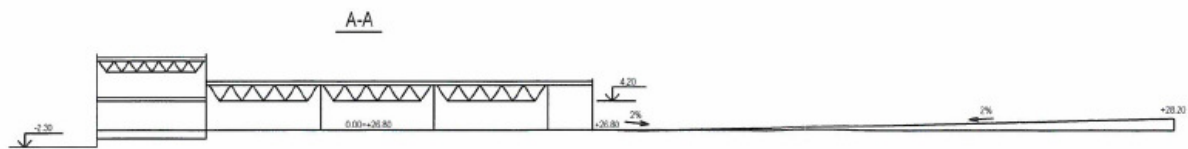
Lahendus võimaldab maa-ala etapilist hoonestamist (vt ptk 4.12). Etapilise hoonestamise korral on tagatud linnaehituslike põhiprintsiipide täitmine nagu kompositsioon, logistika, inimeste kerge ning arusaadav liikumine. Arvestatud on kogu alal ohutu liiklemise nõuetega.

Krundi nr 1 võib kavandada osaliselt 2-korruselisena, kusjuures peamine teise korruse maht on I. Pavlovi tänava poolses osas. Hoone on paigutatud I. Pavlovi tn äärde nii, et oleks ruumi rajada olemasoleva kergliiklustee äärde veel üks allee. Hoone on planeeritud võimalikult lähedale Revali tänavale. Oluline on säilitada dendroloogilisest seisukohast väärtuslik pärnade allee I. Pavlovi tänava ääres. Väärtuse esiletoomiseks ei tohi alleed lõhkuda, mistõttu ei ole I. Pavlovi tänavalt ühtegi sõidukite juurdepääsuteed kavandatud. Arvestades käesoleva töö raames koostatud mürahinnanguga, on oluline piirkonna mürataseme vähendamiseks kavandada kaubaautode laadimisalad elamutest võimalikult kaugele, mitte vahetult üle tee.

Krundi nr 1 lahendus ei toeta reljeefi looduslikku eksponeerimist, vaid hoone paigaldamist maastiku kõrgusmärke arvestavalt tehnilise lahendusena, võimaldamaks teenindava transpordi liikumise ja kauba laadimise korraldamise.

Krundi nr 1 laadimisala peab olema lahendatud hoone mahus. Hoone peab olema kõikidest külgedest vaadeldav.

Reljeefi kasutamist illustreerib allolev skeem 2:



Skeem 2. Vaade lõunast krundi nr 1 hoonestusele.

Kruntide nr 2, 3 ja 4 hoonestus on kavandatud kahe- ja neljakorruselisena. Kruntide nr 2 ja 3 neljakorruseline hoonestus on paigutatud Viru pst poole, kahekorruseline jalakäijate tee äärde. Krundi nr 4 hoonestuse kavandamisel on arvestatud varemplaneeritud Viru pst 5 detailplaneeringu lahendust ning kavandatud kõrgem, neljakorruseline maht jalakäijate tee äärde ning kahekorruseline osa sellest põhjapoolsele.

Krundi nr 4 kahekorruselise hoonemahu osas on kolm realiseerimise varianti:

1. kaks täiskorrust, maa-alune parkimine;
2. hoone kahekorruselise mahu asemel maapealne parkimine;
3. hoone kahekorruseline maht alates teisest korrusest tugipostidel. Teise korruse suhteline kõrgus maapinnast 4m kõrgusel, teise korruse mahu suhteline kõrgus 6 m (kõrgus kokku 10m). Parkimine maapealne, võimalusel ka maa-alune.

Nõuded välisviimistlusmaterjalidele:

- Krunt nr 1: telliskivi, klaas, keraamilised ja komposiitplaadid ning fiiberkiud-plaadid ja metall;
- Krundid nr 2, 3 ja 4: telliskivi, krohv, puit, klaas, keraamilised ja komposiitplaadid ning fiiberkiud-plaadid ja metall.

Eelistada kergesti hooldatavaid materjale. Keelatud on fassaadide katmine pleki ja plastikust valmistatud naturaalseid materjale imiteerivate toodetega.

Iga konkreetse hoonestusala puhul tuleb esitada eskiisprojekt linnavalitsusele läbivaatamiseks ja kooskõlastamiseks. Esitataval eskiisil tuleb näidata ettepanekud kavandatavate fassaadimaterjalide ning nende värvide osas. Näidata tuleb fassaadide lahendusega kooskõlas olev ja terviklikuna mõjuv reklaamide, infograafika ja välisvalgustuse lahendus.

Hoonete arhitektuur peab olema kaasaegne, kõrgetasemeline ja ümbritsevat elukeskkonda väärtustav.

Hoonestusalade ja nende mahtude määramisel on arvestatud kavandatud jalakäijate tänava esile tulemisega. Diagonaalne jalakäijate tänav on planeeritud endise Reval-St Petersburgi postitee trassi markeerimiseks kruntide nr 1 ning 2, 3 ja 4 vahel. Jalakäijate tänav on jõuliselt ja maskuliinselt esile toodud seda ääristava hoonestusega. See on tugevalt eksponeeritud tähis ja vihje kunagi olnud teetrassile. Jalakäijate tänav on kavandatud laiana, kus on võimalik korraldada tulevikus laatasid, rajada välikohvikuid vms. Samal ajal poolitab

tänav käsitletava maa-ala, andes ühtlasi võimaluse teisele poole kavandatud ärihoonete esimestele korrustele planeeritud vaateakende väljatoomiseks.

On loodud ka teine jalakäijate tee, mis ühendab jalakäijate tänava Viru puistestega, kulgedes kruntide nr 2 ja 3 vahelt. Nimetatud jalakäijate tee loob ühenduse erinevate keskuste vahel (Viru pst äärne keskuste kompleks, käesoleva lahenduse kruntide nr 1 ning 2 ja 3 vahel).

Jalakäijate läbipääsud alalt saab tagada ka hoonestuse sisese liikumise suunamisega. Ettepanekuna võiks antud suunas liikumine olla lahendatud hoonestuse sees nii, et jalakäijad saavad planeeritavat ala/hoonestust läbides tarbida ka pakutavaid teenuseid. Seejuures ei ole otstarbekas kavandada seda risti Kesk tänava suunaga ega kogu ala ulatuses sirgjooneliselt, vaid võiks jälgida hoone sees tekkivaid liikumisteid. Nii on jalakäijate läbipääsud tagatud kogu planeeringuala ulatuses.

Eeltoodut arvestades on krundi nr 1 sisse- ja väljapääsude lahendus antud arvestusega siduda jalakäijate liikumine planeeritud jalakäijate kiire ja naaberkruntide hoonestusega.

Kruntide nr 2, 3 ja 4 projekteerimisel, kui ei kavandata hoonestust kogu lubatud hoonestusala ulatuses, leida iga hoonestusetapi projekteerimisel parim linnaruumiline lahendus jalakäijate liikumisteede ja -tsoonide osas. Jalakäijate liikumisteed tuleb omavahel siduda.

Parkimine on lahendatud krundi nr 1 puhul avaparklana, kõrval olevate äri- ja teenindushoonete parkimine tuleb lahendada hoone mahus maa-aluse parklana (ainult krundi nr 4 osas on ühe variandina võimalik kavandada maapealset parkimist). Põhijoonisel on näidatud maa-aluse hoonestusala ulatus. Kuna äri- ja teenindushoonete täpsed funktsioonid ei ole teada, tuleb hilisemal hoone projekteerimisel arvestada normikohase parkimise tagamisega hoonestusala mahus.

Ehitusseadustiku § 14 lg 3 kohaselt peab enne ehitamise alustamist ehitamise aluseks oleva ehitusprojekti nõuetele vastavust kontrollima ehitusprojekti koostajast sõltumatu pädev isik, kes teeb ekspertiisi, kui kavandatav ehitis on ehitustehniliselt keerukas või muul põhjusel suurema ohupotentsiaaliga; või ehitusjärelvalvet tegeval asutusel on põhjendatud kahtlus ehitusprojekti nõuetele vastavuses, näiteks kui ehitusprojekti ei ole koostanud kvalifikatsiooninõuetele vastav isik. Detailplaneering näeb ette ekspertiisi vajaduse (ehitusseadustiku § 14 lg 3 p 1).

4.3 Ehitistevahelised kujad, tuleohutus

Käesoleva detailplaneeringu koostamisel on arvestatud Majandus- ja taristuministri 02.06.2015. a määrusega nr 54 *Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded*.

Minimaalseks tulepüsivusklassiks on TP-2, mis ei keela kõrgema tulepüsivusklassiga hoone rajamist. Olenevalt hoone kasutusotstarbest, kõrgusest, korruselisusest, korruse kogupindalast ja/või töötajate arvust, tuleb projekteerimisel vajadusel suurendada hoone või selle osa tulepüsivusklassi vastavalt nõuetele (eelnimetatud määruse lisale 2).

Vastavalt määruse „*Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded*“ § 19 ei tohi tule levik ühelt ehitiselt teisele ei tohi ohustada inimeste turvalisust ega põhjustada olulist kahju. Selle täitmiseks peab ehitistevaheline kuja takistama tule levikut teistele ehitisele, kusjuures juhul, kui ehitistevahelise kuja laius on alla 8 m, tuleb tule leviku piiramine tagada ehituslike või muude abinõudega.

Kuja arvestamisel hoonete puhul võib lugeda üheks hooneks tuletõkkeseptsiooni nõuetele vastavat hoonetekompleksi. Sellised hooned peavad olema tuleohutusest lähtuvalt samases klassis, vastavalt kas TP1, TP2 või TP3; selliste hoonete kasutajate arv ja korruste pindala on väiksemad hoonetekompleksile kohalduvatest *Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded* määruse lisas 2 nimetatud arvvaartustest.

Planeeringualast lõunasuunas, ca 20 m kaugusel üle V. Tškalovi (Revali) tänava asub Neste tankla, millest tulenevalt jääb planeeringuala tankla 120m ohualasse. Neste tanklast tulenevad põhiohud on soojuskiirgus ja killud.

4.4 Liiklus- ja parkimiskorraldus

Liikluskorralduse lahendi on koostanud liiklusekspert Sulev Sannik. Tekstiline osa on toodud planeeringu seletuskirjas, graafiline osa asub jooniste koosseisus. Lisade kausta on lisatud ristmike võimalikud lahendused (põhimaantee 1 (E20) Tallinn-Narva Sillamäe linna lõigu km liiklusohutuse parandamise eskiisprojekt, ringristmik ja foorristmik (Teede Tehnokeskus, töö nr P00240, juuni 2013); põhimaantee 1 (E20) Tallinn-Narva ja Sillamäe sadama raudtee kahetasandilise ristmiku, M.Rumjantsevi ning I.Pavlovi ristmike ehitus. Eskiisprojekt (Roadplan OÜ, töö nr 2014-42, november 2014)).

Põhijoonisel on esitatud liikluskorralduse põhimõtteline lahendus (võimalik illustreeriv variant). Täpne lahendus antakse ehitusprojektide koostamise käigus. Krundi nr 1 ehitusprojekti koostamise käigus tuleb liikluslahenduse projekteerimisel (I. Pavlovi tn 1 ja Revali tn ristmik, teeninduse juurdepääsud ja parkla mahasõidud) arvestada Põhimaantee 1 (E20) Tallinn-Narva ja Sillamäe sadama raudtee kahetasandilise ristmiku ehituse ja Sillamäe linna lõigu ümberehituse tehnilise projektiga ja teha koostööd selle teeprojekti projekteerijatega. Vajadusel tuleb koos krundi nr 1 hoone projektiga teha ajutine liiklusskeem (kui hoonestamise ajaks pole Revali tn projekteeritava kogujatee ja Pavlovi tn ristmik välja ehitatud).

Planeeringus kajastatud liiklusskeem on lahendatud olemasolevaid tänavaid kasutades. Parklad, nende asetus ning sisse- ja väljasõidud on planeeritud viisil, mis võimalikult vähe ristaks ja häiriks jalakäijaid. Põhijoonisel on krundi nr 1 osas näidatud sisse- ja väljasõitude võimalikud asukohad, täpne lahendus antakse ehitusprojekti koostamise käigus. Juurdepääsude tehnilise lahenduse koostamisel peab arvestama, et Revali tn puhul on tegemist perspektiivse kogujateega/jaotustänavaga, millel pole lubatud korraldada veoautode tagurdamist jms liikluse sujuvust halvendavaid manöövreid. Mahasõidud Revali tn parkimisalale lahendada eraldi sisse- ja väljasõiduna või ühe mahasõiduga, et minimeerida ristumiskohtadega kaasnevat liiklusõnnetuste riski.

Planeeringu liikluskorralduse koostamisel on arvestatud:

- EV kehtivate normide ja standarditega;
- liiklussagedustega tänavavõrgul (andmed Ramboll Eesti AS, mai 2005);
- jalakäijate tegelike liikumissuundadega.

Võimalusel on arvestatud järgnevates töödes toodud ettepanekute ja lahendustega:

- Ramboll Eesti AS poolt koostatud tööga "Pavlovi ristmik ja Viru pst 5 detailplaneering. Liiklusohutuse inspekteerimine ja audit" (edaspidi Liiklusohutuse audit);
- AS Teede Tehnokeskuse poolt koostatud tööga "Põhimaantee 1 (E20) Tallinn-Narva Sillamäe linna lõigu km 184,4...187,1 liiklusohutuse parandamise eskiisprojektiga" (edaspidi tee nr 1 eskiislahendus);
- Roadplan OÜ koostatud töö 2014-42 „Põhimaantee 1 (E20) Tallinn–Narva ja Sillamäe sadama raudtee kahetasandilise ristmiku, M.Rumjantsevi ning I.Pavlovi ristmike ehitus. Esikiisprojekt“;
- Koostamisel olev „Põhimaantee 1 (E20) Tallinn–Narva ja Sillamäe sadama raudtee kahetasandilise ristmiku ehituse ja Sillamäe linna lõigu ümberehituse tehniline projekt" (Selektor Projekt OÜ, 2015).

Krundi nr 1 parkla

Kaubanduskeskuse parkimisriviisid eraldavad kõnniteed (kõnnitee laius 1,5 m, millele lisanduvad ohutusribad 0,5 m, kokku eraldussaares laius 2,5 m). Kõnniteede lõikumiskohad kaupluse sissekäigu juures asuva teega ja parklasse sissesõidud on ettepanek lahendada tõstetud ülekäigukohtadena. Lahendada parklasse juurdepääs eraldi sisse- ja väljasõiduga või ühe mahasõiduga.

Kruntide nr 2, 3, ja 4 parkimine

Kruntidel nr 2 ja 3 tuleb parkimine lahendada hoone mahus maa-alusena. Parkla(te) lahendus anda hoone(te) projekti raames. Krundil nr 4 on parkimine võimalik lahendada maa-alusena hoone mahus või kombineeritult nii hoone mahus maa-alusena kui maapealsena. *Põhijoonisel* on näidatud maapealse parkimisala võimalik lahendus. Täpne parkla lahendus anda hoone projekteerimise käigus.

Kauba laadimise liikluskorraldus

Kauba laadimise ala täpne liikluskorraldus lahendatakse projekteerimise käigus vastavalt hoone projektile, mille käigus selgub laadimisala täpne asukoht. Sealjuures tuleb arvestada, et laadimine toimub omal krundil (sh hoonestusala piires ja see võib olla lahendatud hoone mahus) ja juurdepääs laadimisalale peab asetsema I. Pavlovi tänava äärmise sõidurea servast vähemalt 45 m kaugusel. Juurdepääs on lahendatud 1 mahasõiduga, mille orienteeruv laius on 6,5 m (täpne laius selgub projekti koostamisel) ning kergliiklusteega lõikumine tuleb lahendada tõstetud ülekäiguna. Veoautode manöövrid tuleb korraldada krundil nr 1.

I. Pavlovi tn

Liikluse rahustamiseks ja kergliiklejate ohutute teeületusvõimaluste loomiseks on planeeringus kajastatud võimalikus illustreerivas liikluslahenduses tehtud ettepanek ülekäiguradadele tee keskele ette näha ohutussaares. Ettepanek on I. Pavlovi tänaval I. Pavlovi 1 krundi ulatuses kehtestada suurimaks lubatud sõidukiiruseks 30 km/h. Liikluse rahustamise füüsilise meetmena saab

parkimisrajaga tekitada läbivale sõidurajale kõrvalekalle 1:10, mis vastab nimetud kiirusele. Kaaluda võib ka Kesk tänav L3 krundi juures asuva ülekäigu rajamist tõstetud ületusrajana.

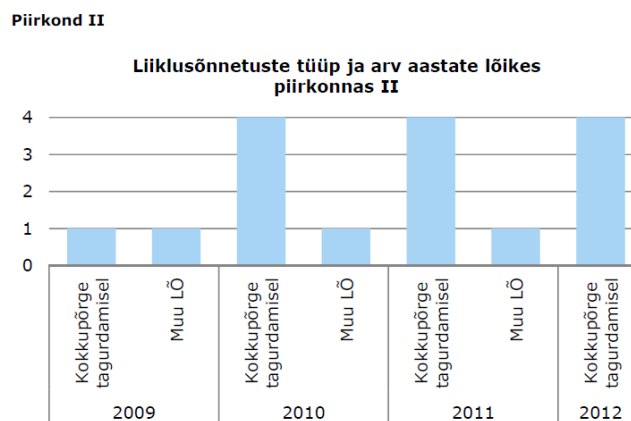
Ettepanekute esitamisel I. Pavlovi tn liikluskorralduse muutmiseks on arvestatud ka fooriristmiku ja ringristmiku rajamisega I. Pavlovi tänava ja riigimaantee nr 1 ristmikule ja näidatud on ka ettepanekud ringristmikuga lahendusvariandi ühendamiseks planeeringu liikluslahendusega. Täpne lahendus tuleb anda arvestades põhimaantee 1 (E20) Tallinn–Narva ja Sillamäe sadama raudtee kahetasandilise ristmiku ehituse ja Sillamäe linna lõigu ümberehituse tehnilist projekti või projekteerijaga tehtud koostöö tulemusena.

Viru pst I. Pavlovi tn 1 juures

Liiklusohutuse auditis on Viru pst kohta kommentaar:

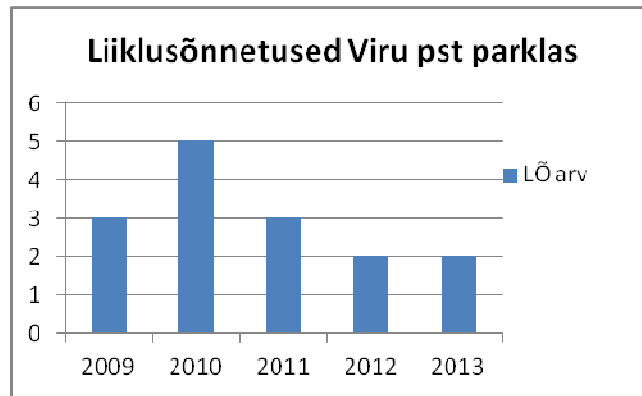
Kokku on toimunud piirkonnas II viimase nelja aasta jooksul 16 õnnetust. Valdav õnnetuste liik on kokkupõrge tagurdamisel. Enamus neist õnnetustest on toimunud piirkonnas asuva kaubanduskeskuse parklas, mida läbitakse ka Pavlovi tn ristmikult Viru puiesteele jõudmiseks. Üldine tendents viimastel aastatel näitab õnnetuste arvu kasvu. Inimkannatanutega liiklusõnnetusi juhtunud ei ole.

Liiklusõnnetuste kasvu ei selgu aga ka töös endas esitatud diagrammilt:



Joonis 3. Liiklusõnnetuste tüüp ja arv aastate lõikes piirkonnas II

Kui vaadelda eraldi Viru pst asuvat parklat, siis seal on tegu pigem vähenemisega. Arvestades siiski õnnetuste väga väikest absoluutarvu (2-3) ja raskusastmeid, ei oleks põhjust muretsemiseks. Vaadeldes teisi sarnaseid parklaid, selgub, et selliseid manööverdusvigadest tingitud õnnetusi esineb paratamatult kõigis.



Lahenduses on Viru puiesteelt ette nähtud kaks juurdepääsu (krundile nr 2 ning 3 ja 4). Ristumised kergliiklejate ületusrajaga on lahendatud tõstetud ülekäigurajana.

Revali tänavalt tuleb sõidukitele tagada pöörded Neste tanklasse. Detailplaneering ei määra lõplikku ristmiku lahendust, liikluslahendus tuleb täpsustada projekteerimise käigus vastavalt eelpool toodud nõuetele.

Jalakäijate teedel erinevate alade üleminekul ei ole ette nähtud järske ühendusi ega treppe, mis võiks seada takistusi liikumisel ratastoolis inimesel või lapsevankriga liikujal.

Sõiduteed ja krundi nr 1 parklaala on ette nähtud asfalteerida. Kaupluse hoone esine ja jalakäijate liikumisteed katta kiviparketi vmt, keelatud on asfalteerimine. Samuti on keelatud asfalteerimine kruntide nr 2, 3 ja 4 hoonestusest ja haljastusest vabadel pindadel. Kõvakattega alad lahendada samuti kiviparketi vmt materjaliga.

4.5 Haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted

Likvideerimisele kuuluvad hoonete ja rajatiste ehituse alla jäävad puud ja põõsastik ning samuti väheväärtuslik ja ohtlik haljastus. Väärtusliku haljastuse moodustab I. Pavlovi tänava ääres kasvav pärnade allee, mille maksimaalse säilitamisega arvestada kõigis hilisemates projekteerimistöodes.

Hubasema linnaruumi kujundamiseks on I. Pavlovi tn kõnnitee äärde kavandatud olemasolevate pärnadega paralleelselt veel üks rida alleepuid.

Haljastuse soovituslikud asukohad on näidatud *Põhijoonisel*. Haljastusel on kogu lahenduse juures esteetiline kui ka tuulekoridoride tekke vähendamise roll. Planeeritud haljastuse rajamine, liigiline koosseis, tänavamööbli valik ja väikevormid täpsustada haljastusprojektiga. Iga jalgtee lõikes kasutada ühte puuliiki. Koos kõrghaljastusega kasutada ka hekke/põõsaid/erinevaid püsililli. Sotsiaalse kontrolli tagamiseks rajada hekid kuni 1,2 m kõrged.

Tänavahaljastus on olulise tähtsusega. Haljastust on planeeritud jalakäijate tänavale (diagonaal) kui ka Revali tn äärsesse tsooni, mis haakub hästi Sillamäe muu haljastuse põhimõtetega (alleed). Krundi nr 1 (kaubanduskeskuse) parkla on liigendatud haljastusega. Soovitav on kasutada madalamaid või keskmise kõrgusega dekoratiivseid puuliike (nt n-ö kerapajud, dekoratiivõunapuud).

Inimmöötmelisema keskkonna tekkeks on jalakäijate põhikiirele samuti soovitatav kavandada madalamaid või keskmise kõrgusega puuliike. Samas sobib ka kõrgemakasvuliste puuliikide kasutamisel täiendada jalakäijate ruumi keskkonda konteinerhaljastusega istepinkide vahel või muidu erinevate ruumide kujundamiseks.

Krundi nr 1 kaupluse jäätmete konteiner ning kruntide nr 2, 3 ja 4 suured konteinerid tuleb paigutada hoone(te) mahtus. Avaliku kasutusega prügikaste jalakäijate liikumissuundadel ja krundi nr 1 kaupluse ümber peab olema piisavalt, et vältida prahi mahaloopimist. Prügikastid kujundada tänavamööbli elementidena ja sulandada haljastusprojekti raames üldisesse terviklahendusse. Piirdeid pole kogu alal, mille moodustavad krundid 1-7, lubatud kasutada. Hoonete arhitektuursed projektid peavad olema lahendatud selliselt, et jalakäijad ning autotransport oleks hoitud võimalikult lahus, selgelt oleks eristatavad avalikud (linnakodanikule) ning piiratud (töötajatele) juurdepääsud. Katuste pindadelt tuleb lumi vastavalt vajadusele koristada ja ära vedada. Kõvakattega pindadelt nagu parkla ja sõidu- ning kõnniteedelt kogutav lumi tuleb ära vedada. Etapiviisilise hoonestamise korral võib lund ladustada hoonestusest vabadel aladel, millest võib kujundada nt lastele kelgumäe.

4.6 Tehnovõrkude ja –rajatiste asukohad

Planeeringuala läbivad side-, vee- ja gaasitrassid ning madalpingekaablid; I. Pavlovi tn 1 maaüksust ümbritsevatel tänava maa-aladel paiknevad kõik vajalikud tehnovõrgud.

Tehnovõrkude osas on antud kolm alternatiivi (joonised 5, 5a ja 5b). Projekteerimisel tuleb neist valida üks. Joonistel on näidatud põhimõttelised lahendused, mis täpsustatakse projekteerimise käigus.

4.6.1. Veevarustus ja reoveekanaliseerimine, sademevesi

Veevarustuse ühendus on lahendatud krundil nr 5 asuvast kaevust. Alternatiivi nr 2 ja 3 puhul on vajalik kavandada pumpla. Pumpla asukoht määrata projekteerimise käigus.

Kanaliseerimiseühendus on lahendatud Viru pst asuvast kaevust. Kanaliseerimistrossi kavandamine alternatiivi nr 1 puhul kruntide nr 2 ja 3 vahelisel alal jalgtee all on võimalik, kui ei rakendata kruntide maa-alust parklat ühtse maa-aluse hoonestusalana. Viimase lahenduse korral projekteerida koostööd AS-ga Sillamäe Veevärk sobiv lahendus.

Planeeritud hoonete katusepindade alad on suured, mistõttu on vajalik sademevee kogumine ja suunamine hoonestuselt. Selleks on *Tehnovõrkude* joonisel näidatud võimalikud kohad katusepindadelt sademevee kogumiseks ja sademeveekanaliseerimise juhtimiseks. Parklaaladelt kogutav vesi tuleb enne sademeveekanaliseerimise juhtimist puhastada liiva-õlipüüduris. Näidatud on ka sademevee kanaliseerimistrossi võimalik kulgemine jalakäijate tänaval nimetatud tänavalt sademevee kogumiseks ja juhtimiseks.

Vee- ja kanaliseerimisvarustuse ning sademevee täpne lahendus anda projektiga.

4.6.2. Elektrivarustus, tänavavalgustus

VKG Elektrivõrgud OÜ tehnilised tingimused 10.04.2013 nr NEV/31473-2. Planeeringuala elektrienergiaga varustamiseks on kavandatud uue alajaama rajamine. Uue arvestusliku võimsusega 6/0,4kV alajaama asukohaks on planeeritud krundi nr 5 edelanurk.

Planeeritud alajaam ühendada keskpingevõrguga 6kV kaabelliiniga olemasolevast sõlmajaamast 35/6kV Perjatsi (Tallinna mnt 18). Tehniline koridor planeeritud alajaamast kuni 35/6kV Perjatsi alajaamani on näidatud joonisel nr 6.

Planeeritud hoonete elektrienergiaga varustamine on ette nähtud madalpinge kaabelliiniga planeeritud alajaamast ringtoitena. Elektrikilbid on ette nähtud kruntide ühistele piiridele. Alternatiivi nr 1 kohaselt teenindab üks kilp krunte nr 1 ja 2, teine krunte nr 3 ja 4 ning purskkaevu. Alternatiivide 2 ja 3 osas on näidatud täiendav krundi nr 1 liitumiskilp krundi edelanurgas. Krundi nr 6 põhjanurka on planeeritud tänavavalgustuse elektrikilp.

Tänavavalgustuse põhimõtteline ettepanek on näidatud *Tehnovõrkude* joonisel. Täpne lahendus anda projekteerimise käigus mahulise- ja haljastusprojekti osana, kui on teada hoonete fassaadide ja jalakäijate tee lahendus.

4.6.3. Soojavarustus

Planeeringualal paiknevate hoonete kütmine lahendada gaasiküttega. Gaasiühendus on kõikide alternatiivide puhul antud krundil nr 5 asuvast kaevust.

4.6.4. Telekommunikatsioonivarustus

Planeeringualal olevate hoonete sidevarustus on lahendatud vastavalt Elion Ettevõtted AS poolt väljastatud tehnilistele tingimustele nr 21172967, 26.04.2013.

Hoonetele sidekanali sisendus alternatiivi nr 1 puhul on antud I. Pavlovi tn ääres paiknevast sidekaevust. Alternatiivide nr 2 ja 3 puhul krundi nr 1 tarvis ka I. Pavlovi tn asuvast kaevust, mis jääb planeeringuala edelaosasse.

Hoonetes näha ette sidejaotlad, millest lähtuda hoone sisevõrgu ehitusel. Sisevõrk projekteerida optiliste kaablitega.

Projekteerimiseks tellida uued tehnilised tingimused.

4.6.5. Tuletõrje veevarustus

Planeeringuala tegevus liigitub tuleohutusest tulenevalt IV ja V kasutusviisi alla.

Vastavalt Eesti Standardile EVS 812-6:2012 *Ehitiste tuleohutus Osa 6: Tuletõrje veevarustus* on vajalik normveehulk alal 20-30l/s 3 tunni jooksul. Tuletõrje veevõtukoht peab asuma hoonest või rajatisest, mille puhul on nõutud välimine kustutusvesi, mitte kaugemal kui 100 m.

Välikututuseks vajalik vesi saadakse olemasolevatest hüdrantidest ja planeeritud hüdrantist. Hüdrantide asukohad on näidatud joonisel nr 5 *Tehnovõrgud*. Olemasolevad ja planeeritud hüdrant jäävad ette nähtud kaugusele.

4.7 Planeeringu kehtestamisest tulenevate võimalike kahjude hüvitaja

Planeeringu elluviimisega ei tohi kolmandatele osapooltele põhjustada kahjusid. Selleks tuleb tagada, et püstitatavad hooned ja rajatised ei kahjustaks naaberkruntide kasutamise võimalusi (kaasa arvatud haljastus) ei ehitamise ega kasutamise käigus.

Ehitamise või kasutamise käigus tekitatud kahjud hüvitab krundi hoonestaja, kelle poolt kahju põhjustanud tegevus lähtus.

4.8 Keskkonnatingimuste seadmine

Detailplaneeringuga ei kavandata objekte, mille raames tuleb läbi viia keskkonnamõju hindamist. Kavandatud tegevus ei põhjusta eeldatavalt olulist negatiivset keskkonnamõju. Tegevusega kaasnevad võimalikud mõjud, peamiselt ehitustegevuse ajal, on eeldatavalt väikesed ja nende ulatus piirneb peamiselt planeeringualaga. Avariilukordade esinemise tõenäosus on väike, kui detailplaneeringu elluviimisel järgitakse detailplaneeringuga esitatud tingimusi ja kehtivate õigusaktidega kehtestatud nõudeid.

Ehitustegevused tuleb käsitletaval maa-alal korraldada keskkonnasõbralikult, vastavalt heale tavale ja kehtivatele normidele. Ehitustegevuse ajal on võimalik mõningane vibratsioon ja tolm ning tavalisest suuremas koguses jäätmete teke. Ehitustegevuse ajal peab arvestama, et lahendatud oleks jalakäijate ning sõidukite turvaline liikumine, ehitustegevus ei tohi öisel ajal häirida piirkonna elanikke (täpsemalt vt müraeksperti soovitusi allpool).

Detailplaneeringu alal ja selle lähiümbruses ei ole tuvastatud keskkonda saastavaid objekte ega jääkreostust.

Sillamäe piirkond on ühteaegu nii kõrge kui madala radooniriskiga. Üldplaneeringu raames koostatud radoonianalüüsi tulemusel on planeeringuala piirkonnas saadud lühiajaliste mõõtmistega $40 \pm 30 \text{ Bq/m}^3$ (madal tase). Et välistada lokaalset kõrge radoonisisaldusega pinnast, on soovitatav teha seiret ja mõõta radoonitaset. Tulemustega arvestada projekteerimisel.

Planeeritud kruntide jäätmekäitlus peab vastama *jäätmeseaduse* ja Sillamäe linna jäätmekavale.

Olemasolevalt puudub alal kõrghaljastus. Planeeringuga on ette nähtud kõrg- ja madalhaljastuse rajamine (ptk 4.5), mis tõstab piirkonna kvaliteeti ja keskkonna esteetilisust. Iga mahulise projekti osana tuleb koostada ka haljastusprojekt. Haljastuse, parkimiskohtade, teede ja ühenduste väljaehitamine on kasutusloa saamise tingimuseks.

Detailplaneeringu realiseerumise tulemusel muutub olemasolev keskkond. Uute kaubanduspindadega ning nendega seotud transpordiga (küllastajad, kaupade vedu), suureneb piirkonnas müratase. Sellest lähtuvalt koostati käesoleva detailplaneeringu raames keskkonnaekspert Veiko Kärbla poolt mürahinnang eesmärgiga määrata detailplaneeringu realiseerumisega kaasnevad

müra tasemed, sh muutus võrreldes olemasoleva olukorraga ning vastavus kehtivatele nõuetele. Mürahinnangu kogu tekst asub planeeringu lisade kaustas.

Töös hinnati müra taset nii olemasolevas situatsioonis (2013) kui ka detailplaneeringu realiseerimise järgselt (arvestades kauplust külastavate sõidukite liikumist ja parkimist) pikas perspektiivis (2035) üldist linnakeskkonna arengut (sh naaberalade planeeringud) ning liikluskoormuste kasvu arvestades.

Peamiseks piirkonna mürasituatsiooni mõjutavaks teguriks on nii hetketingimustes kui ka lähitulevikus linnaliiklus suurematel tänavatel (eelkõige I. Pavlovi tn, aga ka Viru pst ja pisut kaugemal asuv Tallinn-Narva mnt). Teisi olulisi müraallikaid teadaolevalt piirkonnas ei leidu.

Keskkonnamüra normatiivsed väärtused on kehtestatud Sotsiaalministri 04.03.2002 määrusega nr 42 *Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja müra taseme mõõtmise meetodid*, milles on toodud müra normtasemed elu- ja puhkealadel, elamute ning ühiskasutusega hoonete sees ja nende hoonete välisterritooriumil ning müra taseme mõõtmise meetodid. Määruse nõudeid tuleb täita linnade ja asulate planeerimisel ning ehitusprojektide koostamisel.

Müra kriteeriumitena kasutatakse peamiselt kaht näitajat: päevane (7:00–23:00) ja öine (23:00–7:00) (ekvivalent)tase. Vastavalt eelpool nimetatud määrusele jaotatakse hoonestatud või hoonestamata alad üldplaneeringu alusel:

- I kategooria – looduslikud puhkealad ja rahvuspargid, puhke- ja tervishoiuasutuste puhkealad;
- II kategooria – laste- ja õppeasutused, tervishoiu- ja hoolekandeadasutused, elamualad, puhkealad ja pargid linnades ning asulates;
- III kategooria – segaala (elamud ja ühiskasutusega hooned, kaubandus-, teenindus- ja tootmisettevõtted);
- IV kategooria – tööstusalad.

Planeeritava ala kontaktvööndisse jäävate müra tundlike alade puhul on üldjoontes tegemist olemasolevate II kategooria elamumaadega (laste- ja õppeasutused, tervishoiu- ja hoolekandeadasutused, elamualad, puhkealad ja pargid linnades ning asulates).

Linnasisesel tiheasustusalal asuvaid korruselamuid võib defineerida ka III kategooria segaalanana (elamud ja ühiskasutusega hooned, kaubandus-, teenindus- ja tootmisettevõtted). Viimane määratlus kehtib juhul, kui korruselamud on kaubanduspindadega tihedalt integreeritud (nt kesklinn), mis teatud määral vastabki vaadeldavale situatsioonile.

Kavandatava ärihoone eeldatavast kasutamise iseloomust tulenevalt tuleb naaberalade mürasituatsiooni hindamisel vaadelda eelkõige lisanduvat liikluse müra päeval. Kauplusega seotud transpordimüra öösel reeglina ei esine, kuid esimesed transpordiveokid võivad kauba mahalaadimiseks saabuda ka müra normeerimise mõistes öisel ajal ehk pisut varem kui 7:00 hommikul.

Tulenevalt kesklinnas asuvate planeeringute realiseerimisega lisanduvast autoliiklusest ning lähitulevikus jätkuvast üldisest liikluskoormuste suurenemisest, võib Sillamäe keskuse põhitänavate ääres üldine mürafoon

suureneda keskmiselt 2-3 dB, mis on suhteliselt väike muutus, kuid võib igapäevases liiklussituatsioonis siiski tajutav olla.

Küll aga võib öelda, et ka suurenenud liikluskoormuste tingimustes vastab teede ja tänavate äärsete alade mürasituatsioon tiheasustusosalal kehtivatele nõuetele ka 2035. aasta perspektiivis.

Planeeringu realiseerimise järgselt jääb liikluskõrguse tase planeeringuala lähiümbruse eluhoonete fassaadil jätkuvalt madalamaks kui II kategooria alade piirataseme nõue hoonete teepoolse küljel (65 dB päeval/60 dB öösel). Samas võib linnakeskuses asuvaid korruselamuid käsitleda ka III kategooria ehk segaalana, sel juhul on normväärtuste tagamisel veelgi suurem varu.

Kavandavatava krundi nr 1 (kaupluse) kauba laadimisplatvorm on planeeritud ala edelaossa. Võimalike kaubaveokite manööverdamisega kaasneva müra vähendamiseks tuleb veokite laadimiskohas hoone läänekülg kindlasti seinakuju välja ehitada. Samas asukohas on ette nähtud ka prügikonteiner, mis on tuleb samuti kavandada täies mahus hoone sees.

Ventilatsioonisüsteemide avaused tuleb rajada kinnistes kastides (mürasummutuskastid). Avaused ei tohi olla lahtistena suunatud kauplusehoonest läänes asuva lähima eluhoone suunas (eluhoone jääb pisut enam kui 50 m kaugusele).

Kokkuvõtteks võib märkida, et kuigi detailplaneeringu realiseerimisega suurenevad piirkonna liikluskõrgused, ei põhjustata planeeringualal ja selle lähiümbruses müra (ega ka välisõhu saasteainete) piirväärtuste ületamisi ning valdavalt on piirkonna üldise müra- ja saastefooni järkjärguline suurenemine seotud linnakeskuse loomuliku arengu, üldise autostumise kasvu ning liikluskõrguste suurenemisega.

Kuigi praktika on näidanud, et eelkõige kujuneb probleemseks suurenenud liikluskõrguste tingimustes just müra normväärtuste tagamine ja esmalt ilmnevad kaebused seoses suurenenud ning häiriva müraga, võib anda ka üldisema soovitusena välisõhu kvaliteedi märgatava halvenemise vältimiseks (ehkki eeldatavalt ei kujune probleemiks piirkonna välisõhu kvaliteedi normväärtuste tagamine). Soovitav on planeeritav ala ja selle ümbrus (sh teekate) hoida regulaarselt võimalikult puhtana (tolmuvabana) vähendamaks võimalikku teetolmu lendumist ning välistamaks ka saasteainete (eelkõige peente tahkete osakeste PM₁₀ kui normilähedasema saasteaine) aasta keskmisest kõrgemate kontsentratsioonide lühiajalist esinemist.

Müra- ja liikluskõrguste alade läheduses ehitustööde läbiviimisel on ehitaja kohustatud rakendama müra vähendavaid meetmeid, mis peavad tagama järgmiste tingimuste täitmise:

- Nii ehitusplatsil kui ka lähiümbruses rakendata ettevaatusabinõusid, mis piiravad müra teket eelkõige elamute ja teiste müra- ja liikluskõrguste alade läheduses;
- Ehitustegevusega kaasneva müra minimeerimiseks kasutada parimat võimalikku tehnoloogiat;
- Kõik masinad ja mehhaanilised seadmed hoida kogu tööperioodi jooksul heas korras ning vajadusel varustada seadmed summutiga;

- Masinad, mida ei kasutata pidevalt, tuleb vahepeal välja lülitada või vaiksena töörežiimi peale lülitada;
- Jooksvalt tuleb rakendada masinate ja seadmete töötamisega kaasneva vibratsiooni vähendamise meetmeid ja mitte lubada raskete koormate kukutamist purustamise eesmärgil;
- Kõik mürarikkad seadmed, mida on vaja kasutada väljaspool ajavahemikku 07:00–23:00, tuleb varustada akustiliste sulguritega.

Kaebuste vältimiseks või minimeerimiseks kasutavad avalikkusega suhtlemise meetmed:

- Enne ehitustööde teostamist avaliku teavitustöö läbiviimine selgitamiseks mida, miks ja millal tehakse;
- Tööde seisu kohta inimestele jooksva info jagamine.

4.9 Servituutide seadmise vajadus

Isiklikud kasutusõigused on ette nähtud võrguvaldajate kasuks planeeringualal paiknevate võrkude teenindamiseks ning hooldamiseks. Isikliku kasutusõiguse aladeks on kaitsevööndite ulatus, mis on välja toodud ptk-s 4.11.

Servituudi seadmise vajadus on krundil nr 4 krundile nr 3 juurdepääsu võimaldamiseks. Servituudi seadmise vajadus on ka kruntidel nr 2, 3, 4, 5 ja 6 tehnovõrkude ühenduste, sh alajaama rajamine ning hooldus, lahendamiseks kruntide nr 1, 2, 3 ja 4 kasuks.

Servituudialad on kantud joonistele nr 4 (juurdepääsuservituut) ja 5 (tehnovõrkude servituudid).

4.10 Kuritegevuse riske vähendavad nõuded ja tingimused

Kuritegevuse riskide vähendamist reguleerib standard EVS 809-1:2002.

Kuritegevuse ennetamise alusteks on heakorrastatud keskkond, atraktiivne arhitektuur, maastikukujundus jne.

Üldised meetmed kuritegevuse vähendamiseks:

- Ehitusprojektiga tagada hoonete kogu ümbruse vaadeldavus ja vältida umbsoppide kavandamist;
- Tagada avalike ja suletud alade selge eristatus. Suletud osade piiramise vajadusel mitte kavandada läbipaistmatuid piirdeid;
- Kavandada atraktiivsed (maastiku)arhitektuursed lahendused;
- Kavandada piisav ja sobiv valgustus;
- Näha ette vastupidavad ja kvaliteetsed materjalid ning nende kasutamine (uksed, aknad, lukud jne);
- Näha ette valvekaamerad.

Hilisemal realiseerimisel on oluline ala korrashoid, seda ka etapiviisilise rajamise puhul, ja kvaliteetsete materjalide kasutamine; põhiliste liikumisteede rajamine ja nende korrashoid; üldvalgustuse rajamine ja korrashoid.

4.11 Muud seadusest ja teistest õigusaktidest tulenevad kinnisomandi kitsendused

Tegevuse piirangud tehnovõrkude ja -rajatiste kaitsevööndite ja kujade piires.

Elektripaigaldise kaitsevöönd

Maakaabelliini maa-ala kaitsevöönd on piki kaabelliini kulgev ala, mida mõlemalt poolt piiravad liini äärmistest kaablitest 1 m kaugusel paiknevad mõttelised vertikaaltasandid.

Alajaamade ja jaotusseadmete ümber ulatub kaitsevöönd 2 m kaugusele piirdeaiast, seinast või nende puudumisel seadmest.

Alus: Majandus- ja taristuministri määrus 25.06.2015 nr 73 *Ehitise kaitsevööndi ulatus, kaitsevööndis tegutsemise kord ja kaitsevööndi tähistusele esitatavad nõuded* § 10

Vee- ja kanalisatsiooni kaitsevööndid

Keskkonnaministri 16.12.2005 määruse nr 76 § 2 alusel on määratud ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni maa-aluse torustiku kaitsevööndi ulatus torustiku telgjoonest mõlemale poole ja see on:

Ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni maa-aluste survetorustike kaitsevööndi ulatus torustiku telgjoonest mõlemale poole on:

- 1) alla 250mm siseläbimõõduga torustikul 2m;
- 2) 250mm kuni alla 500mm siseläbimõõduga torustikul 2,5m;
- 3) 500mm ja suurema siseläbimõõduga torustikul 3m.

Ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni maa-aluste vabavoolsete torustike kaitsevööndi ulatus torustiku telgjoonest mõlemale poole on:

- 1) torustikul, mille siseläbimõõt on alla 250mm ja mis on paigaldatud kuni 2m sügavusele – 2m;
- 2) torustikul, mille siseläbimõõt on 250mm ja suurem ning mis on paigaldatud kuni 2m sügavusele – 2,5m;
- 3) torustikul, mille siseläbimõõt on alla 250mm ja mis on paigaldatud üle 2m sügavusele – 2,5m;
- 4) torustikul, mille siseläbimõõt on 250mm ja suurem ning mis on paigaldatud üle 2m sügavusele – 3m;
- 5) torustikul, mille siseläbimõõt on 1000mm ja suurem ning mis on paigaldatud üle 2m sügavusele või allmaakaevetõõnesse – 5m.

Sideehitise kaitsevööndid

Sideehitise kaitsevööndi ulatus on mõlemal pool sideehitist on 1 m.

Alus: Majandus- ja taristuministri määrus 25.06.2015 nr 73 *Ehitise kaitsevööndi ulatus, kaitsevööndis tegutsemise kord ja kaitsevööndi tähistusele esitatavad nõuded* § 14

Gaasitorustike kaitsevöönd

Gaasitorustiku kaitsevööndi ulatus mõlemal pool gaasitorustikku on:

- 1) A- ja B-kategooria gaasipaigaldiste korral torustiku välimisest mõõtmest 1 meetrit;

- 2) C-kategooria gaasipaigaldise korral torustiku välimisest mõõtmest 2 meetrit;

- 3) D-kategooria gaasipaigaldise nimiläbimõõduga < 200 mm torustiku korral torustiku keskjoonest 3 meetrit;

- 4) D-kategooria gaasipaigaldise nimiläbimõõduga ≥ 200 mm ja < 500 mm torustiku korral torustiku keskjoonest 5 meetrit;

- 5) D-kategooria gaasipaigaldise nimiläbimõõduga ≥ 500 mm torustiku korral torustiku keskjoonest 10 meetrit.

Kõrvuti asetsevate C- ja D-kategooria gaasipaigaldiste torustike vahele jäävad kaitsevööndid võivad olla lõikes 1 sätestatud kaitsevööndi ulatustest kuni 1,5 korda laiemad, et vältida torustike vahele kaitsevöönditega katmata maa-ala teket.

Gaasitorustiku juurde kuuluva gaasipaigaldise (gaasijaotus-, gaasimõõte- ja gaasireguleerjaam) kaitsevööndi ulatus piirdeaiast, hoone seinast või nende puudumisel seadmest on:

- 1) A- ja B-kategooria gaasipaigaldiste korral 1 meeter;

- 2) C-kategooria gaasipaigaldise korral 2 meetrit;

- 3) D-kategooria gaasipaigaldise korral 10 meetrit.

Alus: Majandus- ja taristuministri määrus 25.06.2015 nr 73 *Ehitise kaitsevööndi ulatus, kaitsevööndis tegutsemise kord ja kaitsevööndi tähistusele esitatavad nõuded* § 13

4.12 Majanduslikud võimalused planeeringu elluviimiseks

Kehtestatud detailplaneering on aluseks ehitusprojektide koostamisel. Ehitusõigus realiseeritakse maaüksuse omanike poolt nende tahte kohaselt.

Avalikkuse kaasamiseks ning arhitektuurse lahenduse tutvustamiseks peab Sillamäe Linnavalitsus korraldama planeeringus toodud krundi nr 1 eskiisprojekti tutvustava avaliku arutelu.

Kui hoonestamise käigus kahjustatakse rajatud teid, tuleb maaüksuse hoonestajal, kes teed kahjustas, need omal kulul korrastada või see tegevus kompenseerida.

Planeeringus on näidatud servituutide (reaalservituudid, tehnovõrkudest tulenevad isiklikud kasutusõigused) seadmise vajadused. Servituudid tuleb seada enne ehitusõiguse realiseerimisele asumist vastavalt projektlahendusele.

Planeeringulahendus on võimalik realiseerida etapiviisiliselt. Esimeses etapis moodustatakse planeeritud kruntidest katastriüksused. Etapid hoonestamiseks moodustuvad planeeritud kruntidest nr 1, 2, 3 ja 4.

Kruntide nr 2, 3 ja 4 puhul on antud ühine maa-alune hoonestusala. Projekteerimisel näidata hoonestuse kavandamise maht ja selle võimalik sidumine järgmise etapi hoonestusega (kas maa-alune hoonestus oma krundi piires või selle võimalik jätkumine ühise alana järgmises etapis). Iga etapp peab olema lõpetatud terviklikult, sh peab olema tagatud planeeritud parkimine,

juurdepääsud, jalakäijate liikumine jm, mis on projektis ette nähtud. Iga mahulise projekti osana tuleb koostada ka haljastusprojekt. Haljastuse, parkimiskohtade, teede ja ühenduste väljaehitamine on kasutusloa saamise tingimuseks.

I. Pavlovi ja Revali tänava ristmiku (koos krundil nr 1 oleva kaubanduskeskuse teenindava transpordi sissesõidu ja Tallinna mnt 9b asuva Neste tankla sissesõiduga) ajutise liikluslahenduse kohta tuleb tellida audit. Auditi finantseerija on krundi nr 1 hoonestaja. I. Pavlovi tn ja Revali tn ristmiku ajutise liiklusskeemi väljaehitajaks on krundi nr 1 hoonestaja. Ajutine liikluslahendus tuleb kooskõlastada Maanteeametiga.

Planeeritud kruntide nr 1 ning 2, 3 ja 4 vaheline jalakäijate tee (jalakäijate põhikiir), samuti kruntide nr 2 ja 3 vaheline jalakäijate tee on avalikuks kasutamiseks. Nimetatud jalakäijate teed rajavad hoonestajad ühiselt või rajab esimene hoonestaja ning kulud jaotatakse proportsionaalselt.

Kavandatavate ühenduste (s.h juurdesõidud olemasolevate tänavateni) rajamise ning avalike teede hooldamise kohta sõlmivad hoonestajad Sillamäe linnaga halduslepingu juhindudes *planeerimisseaduses* ja *ehitusseadustikus* sätestatud tingimustest.

B - JOONISED

1. Situatsiooniskeem	M 1 : 5 000
2. Kontaktvööndi funktsionaalsed ja linnaehituslikud seosed	M 1 : 2 000
3. Olemasolev olukord	M 1 : 1 000
4. Põhijoonis	M 1 : 1 000
5. Tehnovõrgud. Alternatiiv 1	M 1 : 1 000
5a. Tehnovõrgud. Alternatiiv 2	M 1 : 1 000
5b. Tehnovõrgud. Alternatiiv 3	M 1 : 1 000
6. Elektriühenduse skeem	M 1 : 3 000



1. Situatsiooniskeem M 1 : 5 000

2. Kontaktvööndi funktsionaalsed ja linnaehituslikud seosed M 1 : 2 000



3. Olemasolev olukord M 1 : 1 000

4. Põhijoonis M 1 : 1 000



5. Tehnovõrgud alternatiiv 1 M 1 : 1 000

5a. Tehnovõrgud alternatiiv 2 M 1 : 1 000



5b. Tehnovõrgud alternatiiv 3 M 1 : 1 000

6. Elektriühenduse skeem M 1 : 3 000



C - KOOSTÖÖ PLANEERINGU KOOSTAMISEL JA KOOSKÕLASTUSED

1 Kooskõlastuste kokkuvõte

- VKG Elektrivõrgud OÜ tehnikadirektor Hillar Sumberg
16.04.2014 kiri nr NEV/34069-1
Kooskõlastus paikneb lisade kaustas
- Elion Ettevõtted AS, kooskõlastus nr 22602785
Kooskõlastaja Sergei Malikov
Kooskõlastus paikneb lisade kaustas
- AS Eesti Telekom, kooskõlastus nr 24246131 (14.04.2015, kehtib kuni 13.04.2016)
Kooskõlastaja Sergei Malikov
Kooskõlastus paikneb lisade kaustas
- Sillamäe Veevärk, koostööleht 05.05.2014 ja 07.05.2015
B. Kosssarev, peainsener
/allkiri/
Koostööd tõendavad väljavõtted paiknevad lisade kaustas
- Sillamäe Linnavalitsus, kooskõlastuskiri nr 06.05.2014 nr 7-6/1441-1
Tõnis Kalberg, linnapea
Kooskõlastus paikneb lisade kaustas
Lahendust on korrigeeritud ja täiendatud kirjas toodud märkustele vastavalt.
- Maa-amet, 08.05.2014 nr 6.2-3/6559 ja 27.04.2015 nr 6.2-3/5463
Anne Toom, peadirektori asetäitja
Kooskõlastuskirjad paiknevad lisade kaustas
Lahendust on korrigeeritud ja täiendatud kirjas 08.05.2014 nr 6.2-3/6559 toodud märkustele vastavalt
- Keskkonnaameti Viru regioon, 08.05.2014 nr V 6-5/14/9944-2
Jaak Jürgenson, regiooni juhataja
Seisukoha kiri paikneb lisade kaustas
- Päästeameti Ida päästekeskus, Inseneritehnilise büroo juhataja, Karmen Eiser
23.05.2014 nr K-KE/9, Kriisireguleerimise büroo juhtivspetsialist, Viktor Abramson
Allkirjastatud digitaalselt. Digitaalallkirjade kinnitusleht paikneb lisade kaustas

- Maanteeamet, 28.05.14 nr 15-2/14-00285/034
Rainer Kuldmaa, Ida regiooni juht
Kooskõlastus paikneb lisade kaustas
- Toomas Bekkeri kooskõlastas Pavlovi tn 1 kinnistu omanike nimel, 22.05.2014
saadetud e-posti kiri
Kooskõlastus paikneb lisade kaustas
- Nest Eesti AS, 14.04.2015
Tõnu Möttus, arendusjuht, juhatuse liige.
Sadevete liitumine kooskõlastud. Kooskõlastus kehtib tingimustel, et seoses
ärajuhitavate sadevete mahtude lisandumisega vajalikud rekonstrueerimis- ja
liitumistööd teostatakse Maxima Eesti OÜ poolt ja kuludega.
Kooskõlastatud digitaalselt. Digiallkirja kinnitusleht ja kooskõlastuse tingimus
meilivahetusest paikneb lisade kaustas

