

## ÜLEMISTE ÜHISTERMINALI DETAILPLANEERING

Tallinn 2015



TEHNILISE JÄRELEVALVE AMET  
ESTONIAN TECHNICAL SURVEILLANCE AUTHORITY



MAJANDUS- JA  
KOMMUNIKATSIOONI-  
MINISTEERIUM



Rail Balticu 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu  
maakonnaplaneeringute teemaplaneeringute tehniline koostamine,  
asjakohaste detailplaneeringute, keskkonnamõju strateegilise  
hindamise ja keskkonnamõju hindamise ning raudtee eelprojekti ja  
raudteega seotud ehitiste eelprojektide koostamine

## ÜLEMISTE ÜHISTERMINALI DETAILPLANEERING

### SELETUSKIRI

mai 2015

OÜ Hendrikson & Ko  
Raekoja plats 8, Tartu  
Pärnu mnt 27, Tallinn  
[www.hendrikson.ee](http://www.hendrikson.ee)

Töö nr 1894/13

Koordinaator/ Projektijuht : Jaanus Aavik

Koostaja: Kadri Vaher

Tallinn 2015

*Käesoleva väljaande autor on selle eest ainuisikuliselt vastutav. Euroopa Liit ei vastuta selles sisalduva teabe mis tahes kasutamise eest.*



KELPROJEKTAS



# SISUKORD

1.	Sissejuhatus	4
2.	Planeeringulahendus	5
2.1.	Alusplaan	6
2.2.	Kruntide jaotus	6
2.3.	Ehitusõigus	8
2.4.	Arhitektuurinõuded ehitistele	9
2.5.	Teed, liiklus- ja parkimiskorraldus	9
2.6.	Raudtee	11
2.7.	Haljastus	13
2.8.	Vertikaalplaneerimine	14
2.9.	Tuleohutusnõuded	14
2.10.	Servituudid	14
2.11.	Tehnovõrgud	14
2.12.	Keskkonnakaitse	14
2.13.	Planeeringu rakendamine	17

## 3. JOONISED

- J-1 Situatsiooniskeem
- J-2 Põhijoonis
- J-3 Ruumilise keskkonna analüüs
- J-4 Illustratsioonid
- J-5 Etapid

## LISAD

- 4.1. Olemasoleva olukorra analüüs
- 4.2. Planeeringuala fotod
- 4.3. Menetlusedokumentid

# 1. SISSEJUHATUS

Ülemiste ühisterminali detailplaneering on osa suuremast projektist - „Rail Baltic 1435mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute teemaplaneeringute tehniline koostamine, asjakohaste detailplaneeringute, keskkonnamõju strateegilise hindamise ja keskkonnamõju hindamise ning raudtee eelprojekti ja raudteega seotud ehitiste eelprojektide koostamine“.

**Detailplaneeringu ülesanne on Rail Balticu reisirongide raudtee ning Ülemiste reisiterminali kavandamine ja selle sidumine planeeritava ühisterminaliga ning ühendusvõimaluste loomine Tallinna ühistranspordiga.**

Tallinna Ülemiste reisiterminal on Rail Baltic 1435 mm rööpmelaiusega liinide reisijateveo lõppjaam, millega integreeritakse riigisiseste ja rahvusvaheliste 1520 mm rööpmelaiusega reisijateveo liinid Ülemiste vahejaamas.

Planeeritav ala paikneb Tallinnas, Lasnamäe linnaosas Peterburi tee – Suur-Sõjamäe tn vahelisel alal Ülemiste raudteejaama piirkonnas (joonis J-1). Planeeritava ala suurus on ca 4,7 ha.

Detailplaneeringu eesmärk on ehitusõiguse määramine Rail Baltic reisiterminali lõppjaama ja Ülemiste ühisterminali ehitamiseks ning sellega seonduva linnaruumi kujundamine.

Lisaks määratakse maaüksuste sihtotstarbed ja kruntide jaotus ning lahendatakse piirkonna haljastuse, liikluse, teede, parkimise ja tehnovõrkude paigutamise põhimõtted.

## **DETAILPLANEERINGU KOOSTAMISE ALUSED**

- Taotlus detailplaneeringu algatamiseks;
- Tallinna Linnavolikogu 12.02.2014.a otsus nr 199 ning lähteülesanne detailplaneeringu algatamiseks ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamata jätmiseks;
- Tallinna linna ehitusmäärus;
- Lasnamäe tööstusalade üldplaneering;
- Tallinna üldplaneering;
- Planeerimisseadus.

Detailplaneering on vormistatud vastavalt Tallinna LV 31. oktoober 2012 määrusele nr 52- Detailplaneeringu algatamisettepaneku vorm ja detailplaneeringu koostamise nõuded.

Detailplaneeringu raames on teostatud uuringud:

- topo-geodeetiline mõõdistus, teostatud Osaühing Reaalprojekti poolt, 12.2013;

- dendroloogiline inventuur, teostatud OÜ Hendrikson & Ko Ülle Jõgar botaanik-dendroloogi poolt, 03.2015.

## ALA RUUMILISE ARENGU EESMÄRGID

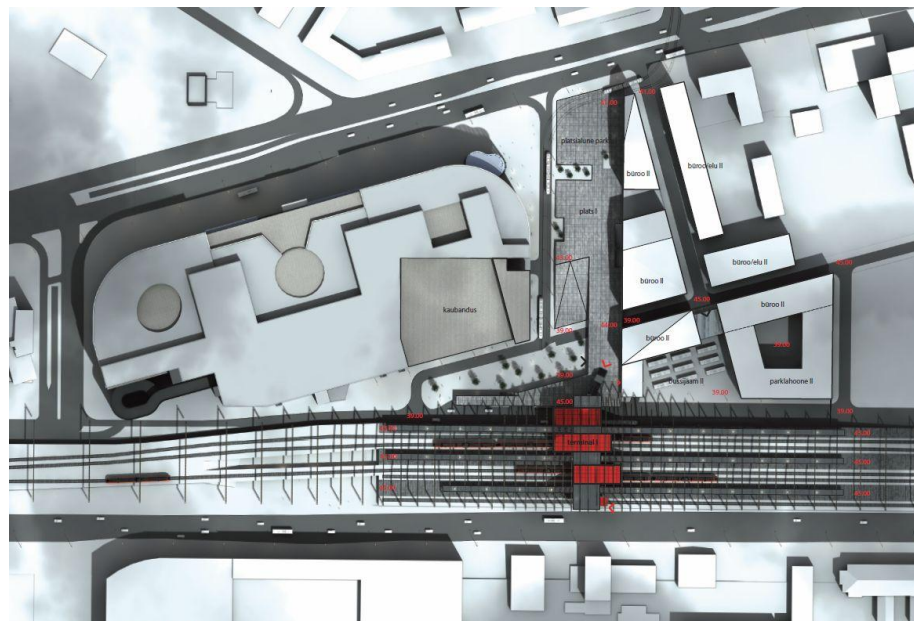
Piirkonna perspektiiv näeb ette uue ühistranspordisõlme ja sellega seonduva aktiivse linnaruumi ehk kohaliku keskuse tekkimist.

Kuna tegu on eelkõige liiklutaristu objektiga, siis on ala laiemad ruumilised eesmärgid järgnevad:

- Kvaliteetse, inimõõtmelise ning erinevate kasutajate vajadustele vastava linnakeskkonna loomine;
- Tasakaalustatud ja mitmekesise linnaruumi loomine, kus põhirõhk on inimkesksusel ja liikumisvõimalustel;
- Säästvate liikumisviiside (ühistransport, liikumine jalgsi ja jalgrattal) tähtsustamine.
- toimiva ning tänapäevastele vajadustele vastava infrastruktuuri loomine.

## 2. PLANEERINGULAHENDUS

Planeeringulahendus tugineb 2014. a Tallinna Linnaplaneerimise Ameti, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi ning Eesti Arhitektide Liidu koostöös korraldatud Ülemiste ühisterminali arhitektuurse ideekonkursi võidutööl. Ideekonkursi parimaks lahenduseks tunnustati ideekavand nimega „Tagasi“ (skeem 1), mille autoriteks on arhitektibüroo 3+1 (Osaühing Kolm Pluss Üks) arhitektid koosseisus Gert Guriev, Markus Kaasik, Riin Kersalu, Kerstin Kivila, Taavi Lõoke, Mihkel Meriste, Andres Ojari, Siim Tiisvelt, Ilmar Valdur.



**Skeem 1.** Ülemiste arhitektuurse ideekonkursi võidutöö nimega „Tagasi“.

Rail Balticu terminalihoone on paigutatud rööbaste kohale, kust on parim ülevaade perroonidel toimuvast ning rongide ja inimeste liikumine pakub ootavatele inimestele pidevat vaatemängu. Raudteed markeerivad elektriline kandvad fermid on jaama kohal paisunud ning hõlmanud enda alla terve terminali, tekitades nende alla uue imaginaarse ruumi. Rongijaama markeerivad raamid jätkavad raudtee infrastruktuuri motiivi. Raudtee kohal olevate fermide rütm tiheneb jaamale lähenedes ja kumuleerub terminali ümber. Fermide teljevahe muutumine on seotud rongi jõudmise ja aeglustamisega jaama saabudes.

Terminalihoone aeglased sopid nn ootamise ja paigalseisu alad on koondatud perroonidega paralleelsetesse mahtudesse, jättes liikumiskoridorid vabaks ning avades peatuvatele inimestele vaate liikuvatele rongidele. Saabuvailt rongidelt tulevate ja väljuvaile minevate inimeste liiklus on koondatud terminali erinevatele pooltele, mid on logistiliselt mõistlik ning ummikuid vähendav lahendus.

Linnaruumiliselt oluliseks elemendiks on kogu piirkonda ühtseks tervikuks siduv linnaväljak, mis loob visuaalse silla Peterburi teelt raudteele ning perspektiivis sealt edasi Ülemiste city-sse. Platsi servas olevate hoonete esimese korruse aktiivne perimeeter ja logistilised sõlmpunktid mõjutavad platsi servi.

Erinevad transpordiliigid - bussid, taksod, läbisõidu-bussid, autode ajutine peatumine - on koondatud alumise platsi perimeetrisse. Bussijaam paikneb platsi keskel ja on ühendatud läbi kaldplatsi rongiterminaliga.

Ideekonkursi järel on planeeringulahendust koostöös võidutöö autoritega edasi arendatud.

## **2.1. ALUSPLAAN**

Planeeringu koostamisel on planeeringuala piires kasutatud OÜ Reaalprojekt (Litsentsid EG100765904-0001, 457 MA) poolt 2013. aasta detsembris mõõdistatud geodeetilist alusplaani (joonis J-2) täpsusastmega 1:500 [töö nr RB-GD-14(RB-GD-11)]. Koordinaadid on L-EST süsteemis ning kõrgused Balti süsteemis. Geoloogilised uuringud ala kohta puuduvad.

## **2.2. KRUNTIDE JAOTUS**

Planeeringuga krunditakse olemasolevad krundid ümber ning määratakse moodustatavatele kruntidele ehitusõigused. Planeeringuala ümber kruntimine on kajastatud joonisel J-2, ala jaotatakse 9 krundiks. Ülevaate krundijaotusest annab tabel 1.

**Tabel 1.** Perspektiivsete maaüksuste andmed.

Pos. nr	Aadress	Krundi suurus / m <sup>2</sup>	Maakasutuse sihtotstarve / %
1	Ülemiste põik tänav	4671	LT 100%
2	Ülemiste terminali linnaväljak	5314	LV 50%/ LP 50%
3	Peterburi tee 2b	4496	Ä 70% / EK30%
4	Peterburi tee 6b	838	Ä 100% või EK100%
5	Ülemiste tee 3T	4935	LT 100%
6	Ülemiste tee 7	8575	LV 10% / LJ 60% / LP 20% / Ä 10%
7	Ülemiste tee 2T	7384	LT 100%
8	Suur-Sõjamäe tänava lõik T2	5010	LT 100%
9	Ülemiste raudteejaam	29484	LR 100%

Pos 1 krunt kavandatakse transpordimaana linnatänavaks, selle serva jääb ka väljaku osa, kuhu on planeeritud trammitee, trammipeatus ning kergliiklustee. See krunt moodustatakse Peterburi tee 2 (78403:315:2020), Ülemiste tee 5 (78403:315:2100), reformimata riigimaa 1 maaüksuste osadest.

Pos 2 krunt on ette nähtud avaliku linnaväljaku ja terminali visuaalse väravana. See krunt moodustatakse Peterburi tee 2 (78403:315:2020), Ülemiste tee 5 (78403:315:2100) ja Peterburi tee 4d (78403:315:1760) maaüksuste osadest.

Pos 3 moodustab ärimaa, kuhu on planeeritud ehitusõigus äri/büroohoone(te)le, kõrvalsihtotstarbena nähakse ette võimalus rajada max 30% osas kortereid (valdavalt hoone kõrgematele korrustele). See krunt moodustatakse Peterburi tee 2 (78403:315:2020), Peterburi tee 4d (78403:315:1760), reformimata riigimaa 2, Ülemiste tee 2T (78403:315:0244) maaüksuste osadest.

Pos 4 moodustab ärimaa või elumumaa, kuhu on ette nähtud ehitusõigus büroo- ja/või eluhoonele (otstarve on veel selgitamisel). See krunt moodustatakse Ülemiste raudteejaama (78403:314:0138) ja Ülemiste tee 2T (78403:315:0244) maaüksuste osadest.

Pos 5 krunt kavandatakse transpordimaana linnatänavaks. See krunt kavandatakse Ülemiste raudteejaama (78403:314:0138), Ülemiste tee 2T (78403:315:0244) ja Ülemiste tee 5 (78403:315:2100) maaüksuste osadest.

Pos 6 krundile on planeeritud osaliselt Rail Baltic terminali hoone ja perspektiivne bussijaama ala koos täiendava hoonestusega. Kui siia tulevikus bussijaam rajatakse, siis moodustub kokku nn ühisterminal. Krunt moodustatakse Ülemiste raudteejaama (78403:314:0138), Ülemiste tee 2T (78403:315:0244), Ülemiste tee 5 (78403:315:2100) ja reformimata riigimaa 1 maaüksuste osadest.

Pos 7 krunt kavandatakse transpordimaana linnatänavaks. See krunt kavandatakse Ülemiste raudteejaama (78403:314:0138), Ülemiste tee 2T (78403:315:0244), reformimata riigimaa 1, Ülemiste tee 5 (78403:315:2100) ja Ülemiste tee (78403:315:0151) maaüksuste osadest.

Pos 8 krunt kavandatakse transpordimaana linnatänavaks. See krunt kavandatakse Suur-Sõjamäe tänava lõik T2 ja reformimata riigimaa maaüksuste osadest.

Pos 9 moodustab transpordimaana raudteemaa, kuhu on ette nähtud Rail Baltic terminalihoone, perroonid, rööpmed ja muud vajalikud raudteetaristu osad. Samuti on alale kavandatud liiklusmaa funktsiooniga rajatiseid (kergliiklustee, sillad, tunnelid, liftid, trepid). See krunt moodustatakse Ülemiste raudteemaa (78403:314:0136), Ülemiste tee (78403:315:0151) ja Suur-Sõjamäe tänav T11 (78403:315:0185) maaüksustest.

## 2.3. EHTUSÕIGUS

Planeeringuga on määratud kruntidele hoonestusala - krundi osa, kuhu võib rajada hooneid ehitusõigusega lubatud mahus. Planeeringujoonistele kantud ehitusõigusest suurem hoonestusala võimaldab vabamalt valida projekteeritavate hoonete asukohta ja kuju.

Hoonestusalade paiknemine põhineb ideekonkursiga määratud hoonete asukohtadel. Lisaks sellele on lähtutud tuleohutus- jm kujadest ning kitsendustest. Hoonestusala on märgitud mõistikut suur, et võimaldada arhitektuurset paindlikkust. Terminali hoonestusala paikneb raudteede ja perroonide kohal ning see määratakse pealeehitusservituudiga. Perspektiivse Rail Baltic terminali netopind kokku koos -1 korruse sissepääsu alaga on 1 942 m<sup>2</sup> ning brutopind on 2 330 m<sup>2</sup>. Bussijaama netopind on 1 554 m<sup>2</sup>, brutopind 1 865 m<sup>2</sup>. Bussijaama parklahoone netopind on 9 900 m<sup>2</sup>, ehitusalune pind 3 300 m<sup>2</sup>, maksimaalne kõrgus 20 m maapinnast. Ärihoonete netopind on 26 000 m<sup>2</sup>, ehitusalune pind 5 500 m<sup>2</sup> ning maksimaalne kõrgus 29 m maapinnast.

Kruntide ehitusõiguste tabelis 2 on määratud ehitusõigused hoonete püstitamiseks kruntide kaupa.



**Tabel 2.** Hoonestusõiguse tabel.

Moodustavate krundide pos. numbrid	Olemasolev krundi aadress	Krundi planeeritud suurus m <sup>2</sup>	Maa sihtotsarve ja osakaalu % (DP liikide kaupa)	Suurim lubatud maa-pealne korruste arv	Suurim lubatud maa-aluste korruste arv	Hoonete suurim lubatud kõrgus maapinnast	Hoonete suurim lubatud arv krundil	Plan. parkimiskohtade arv
1	Peterburi tee 2	4671	LT 100%	-	-	-	-	-
2	Peterburi tee 2	5314	LV 50% / LP 50%	-	-2	-	1	200
3	Peterburi tee 2	4496	Ä 70% / EK30%	7	-2	29 m	2	200
4	Ülemiste raudteejaam	838	Ä 100% / EK100%	4	-1	16 m	1	20
5	Ülemiste raudteejaam	4935	LT 100%	-	-	-	-	-
6	Ülemiste raudteejaam	8575	LV 10% / LJ 60% / LP 20% / Ä 10%	5	-1	20 m	2	300
7	Ülemiste tee	7384	LT 100%	-	-	-	-	-
8	Suur-Sõjamäe tn lõik T2	5010	LT 100%	-	-	-	-	-
9	Ülemiste raudteejaam	29484	LR 100%	2	-	25 m	1	-

### 2.3. ARHITEKTUURINÕUDED EHITISTELE

Rongijaama terminalihoone konstruktsioon on planeeritud teraskarkass kandekonstruktsioonil modulaarsete kergpaneelidest fassaadidega. Terminalihoone fassaadimaterjal on punane värvitud alumiinium ja värvimata alumiinium.

Bussijaama hoone on planeeritud monoliit-raudbetoon konstruktsioonist (post-plaat) klaasfassaadidega hoone. Bussijaama fassaadimaterjal on klaas ja betoon.

### 2.4. TEED, LIIKLUS- JA PARKIMISKORRALDUS

#### LIIKLUS

Teed ja parkimine on kajastatud joonisel J-2.

Sõidukite juurdepääsud planeeringualale on kavandatud Peterburi teelt ja Ülemiste teelt. Juurdepääsu Suur-Sõjamäe tänava kaudu ette ei nähta, kuna see pole tehniliselt ja majanduslikult otsaterbekas (nõuaks eritasandilist ristet raudteega).

Lahendusskeemil on näidatud sõidukitele kaks juurdepääsu-võimalust. Esimene juurdepääs on Ülemiste tee veotänavalt, mis kulgeb paralleelselt raudteekoridoriga ja suundub välja Peterburi teele. Antud tänava kaudu saavad siseneda terminali alale bussid (kaugliini-, ja transfeerbussid), taksod ning sõidukid peatumiseks ja pikemaajaliseks parkimiseks.

Teine juurdepääsu võimalus on ette nähtud Peterburi teelt Moekombinaadi kaubanduskeskuse ja perspektiivse linnaväljaku vahelt (ettepanek nimetada see tänav Ülemiste põiguks). Mahapööramine Peterburi teelt on võimalik vaid parempöördel. Olemasolevat liikluslahendust arvestades saab terminali alalt Peterburi teele välja sõita nii parem- kui vasakpöördel.

Lisaks on autodele ette nähtud täiendav juurdepääs bussiterminali või büroohoonete piirkonda nn väljaku serva alt. Bussid seda tänavat kasutada ei saa, sest kõrguste vahe ei ole selleks piisav.

Piirkonda planeeritud trammiliiklus kulgeb valdavalt omaette trammiradadel, Ülemiste teel ja tunnelis saavad ühistranspordi bussid kasutada trammiradu.

Planeering näeb ette mitu perspektiivset kergliiklejate ja jalakäijate ühendust Ülemiste terminalist teisele poole raudteed so Ülemiste city-sse: olemasoleva maa-aluse tunneli, perspektiivse trammi- ja kergliiklustunneli ning terminalihoone kaudu (võimalik kas üle raudtee - galeriina või ka alt - tunnelina).

## PARKIMINE

Ühisterminali ligikaudseks parkimiskohtade vajaduseks on arvestatud 300. Parkimiskohtade tegelik vajadus ja asukoht täpsustakse edasise planeerimisprotsessi käigus.

Pos 3 hoone juurde on parkimiskohti planeeritud 200, lisaks linnaväljaku alla 200 parkimiskohta, mis on ristkasutuses ka terminalihoone küllastajatele. Pos 4 hoone parkimiskohti on planeeritud 20.

Lisanduvad veel tänaväärde planeeritud parkimiskohad (32 kohta) ja nn drop-off ala lühiajalise parkimise võimalused (47 kohta).

Kavandatavate parkimiskohtade arvu määramisel on võetud aluseks EVS 843:2003 Tabel 10.1 – Eesti linnade ehitiste

parkimisnormatiivid (parkimiskoht/suletud brutopinna m<sup>2</sup>) ning perspektiivne piirkonna parkimiskohtade vajadus. Parkimiskohad on võimalusel ristkasutatavad.

Jalgrattaparklaid on kavandatud kahte liiki. Ajutiseks parkimiseks on terminali hoone juurde planeeritud parkimiskohad (jalgrattahoiuraamid), mis on hästi valgustatud ja autoparklast eraldatud. Pikemaajaliseks parkimiseks planeeritakse varikatuse all autode parkimise alast eraldatud rattahoidla. Ligikaudne jalgratastele mõeldud parkimiskohtade vajadus on 100.

Terminali teenindavad linnaliini busi- ja trammipeatused jäävad Ülemiste põik serva ning Ülemiste tee äärde raudtee terminalihoone alla. Terminalihoone alune peatus on trammidele ja bussidele ühine.

## 2.5. RAUDTEE

Uus Rail Baltic raudteetrass on kavandatud olemasoleva Ülemiste raudteejaama asukohta. Raudteemaal, kuhu on ette nähtud ka uus Rail Baltic trass, paiknevad olemasolevad raudteed, ja perroonid. Ülemiste raudteejaama kinnistu (78403:314:0136) osa, mis on haaratud planeeringuala sisse hõlmab endas ka olemasolevat rongipeatust perroonide ja juurdepääsu-võimalustega. Olemasolevas rongipeatuses peatuvad kõik Edelaraudtee ja Elektriraudtee idasuunalised regionaalreisirongid.

Rail Baltic perspektiivne trassikoridor on ettenähtud paralleelselt olemasoleva raudteega Suur-Sõjamäe tänava poolsele küljele ruumivajadusega ~ 25 m kahele rööpmepaarile. Uute planeeritavate perroonide pikkus on ette nähtud 400 m ja laius 10 m. Vastavalt raudteetaristu tehnilistele parameetritele on võimalik paigutada uus trass koos perroonidega olemasolevate perroonidega paralleelselt. Uue ja olemasoleva perrooni omavaheline ühendamine täpsustatakse planeeringu käigus. Kokku arvestatakse kahe uue perrooni kavandamisel raudteemaa laiuks koos planeeritavate ja olemasolevate rööpmetega maksimaalselt kuni 50 m. Uutele raudteetrassidele vajaminev maa-ala on arvestatud Ülemiste raudteejaama kinnistule ja reserveeritud vajadusel koridori laiendamiseks Suur-Sõjamäe tänava T11 kinnistule. Detailplaneeringuala piiri ettepaneku sisse ei ole arvestatud jaama sisenemiseks reserveeritavat raudteekoridori, mis hõlmab Rail Baltic raudteerööpaid Eesti Raudtee kinnistul.

### PERROONIDE TEHNILISED PARAMETRID

Perroonide laiused sõltuvad sellest kas perroon paikneb kahe raudtee vahel või ühe raudtee ääres (skeem 2).

Raudteede vahel paikneva perrooni minimaalne laius on 10 m, kui juurdepääs perroonile paikneb platvormi keskel.

Üht raudteed teenindava perrooni minimaalne laius on 6 m. Platvormi ohutustsoon kõigil perroonidel on kas 0,5 või 0,8 m mõlemal pool piki perrooni.

### Rail Baltic laiussega raudtee - 1435 mm

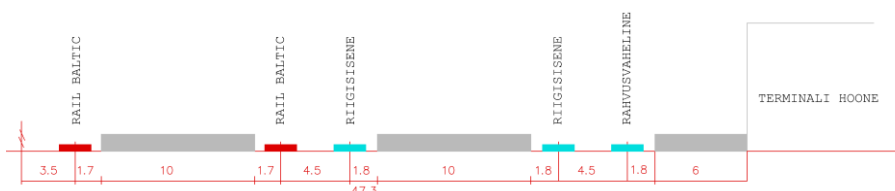
Perroonide arv: 1 (kahepoolne)

Rööpmete arv: 2

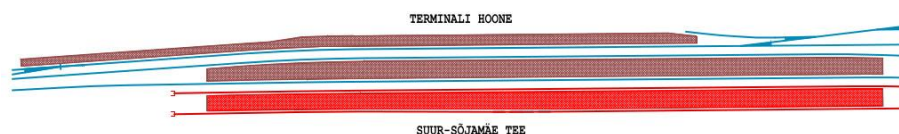
RB reisirongi pikkus: 400 m

Perrooni pikkus: min 400 m

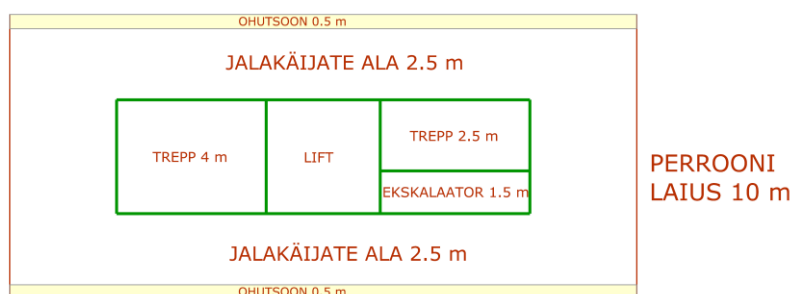
Igale perroonile planeeritakse 2-3 pääsu. Üks pääs tuleb kavandada perrooni keskele. 1-2 ühepoolset juurdepääsu kavandatakse perrooni otstesse. Reisijate hulgana on arvestatud ligikaudu 2x450 inimest so max 900 inimest samaaegselt perroonil.



**Skeem 2.** Perroonide mõõtmed.



**Skeem 3.** Rail Baltic perrooni ja rööpmete paiknemine (punase värviga).



**Skeem 4.** Perroonile pääsu ala põhimõtteline jaotus.

Keskel juurdepääsul on trepid kahele poole. Ühel pool on ainult trepp (laiusega 4 m) ja teisel pool nii trepp (laiusega 2,5 m) kui ka eskalaator. Sissepääsu keskel on lift piiratud liikumisvõimalustega inimestele ning eskalaator üles/alla või vähemalt üles (skeem 4).

Lisaks on perroonidele planeeritud ühepoolsed juurdepääsud otsesse. Ühel pool on vaid trepp (3.5 m) ja teisel pool nii trepp (2 m) kui ka eskalaator.

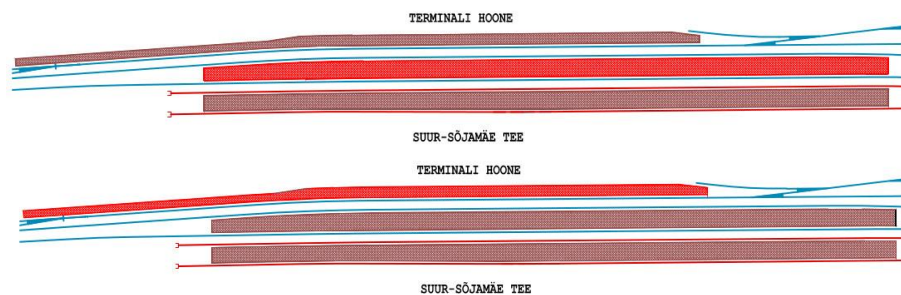
Perroonide laius on ette nähtud 10 m. Asukohast tingitud ruumipuudusest on kavandatud minimaalse laiusega perroonid, mistõttu perroonide laiust keskelt enam vähendada ei saa. Perrooni laius kitseneb vasakus otsas 1 m võrra, st laius otsas on 9 m.

### Olemasoleva laiusega raudteed - 1520 mm

Perroonide arv: 2 (üks kahepoolne ja üks ühepoolne)

Raudteede arv: 3

Perrooni pikkus: min 400 m



**Skeem 5.** 1520 mm laiusega rööpmed Ülemiste jaamas - keskne ja väline nn Moskva perroon.

Planeeritud on 1-2 sissepääsu perroonile, trepid asuvad kahel pool ning lisaks on lift piiratud liikumisvõimalustega inimestele. Reisijate hulgana on arvestatud ligikaudu 2x400 so max 800 inimest samal ajal.

Uue kahepoolse perrooni laiuseks on ette nähtud 10 m. Ruumipuuduse tõttu perrooni laiust keskelt enam vähendada ei saa. Perrooni laius kitseneb mõlemas otsas. Laius otstes on vasakul 7,10 m ja paremal 9,32 m.

## 2.6. HALJASTUS

Olulise tähtsusega kõrghaljastus planeeringualal puudub. Kuna tegu on logistilise sõlmpunktiga ruumiliselt kitsastes oludes, siis suuri haljastatud alasid piirkonda kavandatud ei ole. Suurem terviklik haljasala on planeeritud ärihoone kõrvale, ülejäänud alale on planeeritud sinna sobivat tänavahaljastust ja konteinerhaljastust.

Haljastuse planeerimisel on arvestatud Lasnamäe tööstusalade üldplaneeringus esitatud tänava- ja parkhaljastuse planeerimise põhimõtteid. Tänavapuudena on eelistatud kasutada lehtpuid. Okaspuude kasutamine tänavahaljastusena ei ole soovitatav saastetulumatuse tõttu.

## **2.7. VERTIKAALPLANEERIMINE**

Vertikaalplaneerimise põhimõtteline lahendus lähtub peamiselt Rail Baltic reisiterminali paiknemisest raudtee kohal ja ka ala läbiva trammitee kõrgusliku kulgemise loogikast. Kuna tramm (ja vajadusel bussitransport) peab sujuvalt jõudma raudtee ja Suur-Sõjamäe tänava alusesse tunnelisse, siis tänavate liikluspinnad järgivad sama loogikat – Peterburi teelt suundub kavandatud Ülemiste põik languga terminalihoone esisele alale, samuti langeb ühtlase kaldega samasse kohta ka Ülemiste tee. Selleks, et tagada reisijate (jalakäijate) mugav liikumine terminali juurde, on terminali ees paiknav nn linnaväljak vertikaalselt liigendatud. Vertikaalplaneerimise osa täpsem lahendus antakse ehitusprojekti staadiumis.

## **2.8. TULEOHUTUSNÕUDED**

Käesoleva detailplaneeringu koostamisel arvestatakse Vabariigi Valitsuse 27. oktoobri 2004. a määrusega nr 315 „Ehitisele ja selle osale esitatavad tuleohutusnõuded“. Konkreetsed nõuded täpsustatakse planeeringu käigus.

## **2.9. TEHNOVÕRGUD**

Planeeringu tehnoorkude lahendus on koostamisel.

## **2.10. SERVITUUDID**

Juurdepääsu tagamiseks on ette nähtud teeservituudi vajadus läbi Peterburi tee 2 kinnistu ja Ülemiste tee 5 kinnistu. Pealeehitusservituut raudteemaal terminalihoonele. Allaehitusservituut raudteemaal tunneli jaoks.

## **2.11. KESKKONNAKAITSE**

Tallinna Linnavalitsuse korraldusega 12. veebruar 2014 nr 199-k otsustati, et kuna detailplaneeringu elluviimisega kaasnev tegevus so ühisterminali rajamine ei oma olulist keskkonnamõju, siis ei algatata keskkonnamõju strateegilist hindamist.

Detailplaneeringuga kavandatava tegevuse, sh Rail Baltic reisiterminali keskkonnamõju hinnatakse Rail Baltic trassi

maakonnaplaneeringu koostamisel läbiviidava keskkonnamõju strateegilise hindamise käigus.

Detailplaneeringuga kaasnevad peamised võimalikud keskkonnamõjud on:

- Liiklusmüra – tuleneb peamiselt tänavaliiklusest Ülemiste teel, Peterburi teel ja Suur-Sõjamäe teelt. Lisaks tuleb arvestada perspektiivse trammiteega ja sellest tuleneva müraga. Olulise mõjuga on raudteemüra, mis seotud Rail Baltic rongide, kohalike, rahvusvaheliste rongide, kaubarongide manööverdamisega.
- Jääkreostus - detailplaneeringu käigus selgitatakse jääkreostuse esinemine planeeringualal, arvestades varasemat tegevust planeeringualal ja lähiümbruses. Kui võimalik reostus likvideeritakse enne ehitustööde algust nõuetekohaselt, siis ei kaasne planeeringu elluviimisel varasemast reostusest olulist mõju keskkonnale.
- Õhusaaste – diislrongid, bussid ja autoliiklus.
- Kohalikud ja ülelinnalsed sotsiaalsed mõjud – juurdepääsuvõimalused erinevate ühistranspordiliikidega, kergliiklejatele, Tallinna bussijaama ületamine Ülemistesse, liikumiskoridorid (läbipääsud üle Suur-Sõjamäe tänava, Peterburi tee ja Suur-Sõjamäe tänava vahel, barjäärid), tõmbekeskuse mõju tugevnemine piirkonnas, Ülemiste liiklussõlm (muutused liikluskoormuses).

## **2.12. KAVANDATU VASTAVUS LÄHTEDOKUMENTIDELE JA – SEISUKOHTADELE**

### **Vastavus Tallinna üldplaneeringule**

Tallinna Linnavolikogu 11. jaanuari 2001 määrusega nr 3 kehtestatud „Tallinna üldplaneeringu“ järgi jaguneb planeeritav maa-ala 3 juhtotstarbe vahel: korruselamute ala, liiklusala ning ettevõtluse segahoonestusala. Lisaks määratleb üldplaneering ala osaliselt magistraaltänava ärivööndina. Tallinna linna üldplaneering käsitleb mh raudtee, sadamate ja lennuvälja arengut prioriteedina ning toetab linnaäärsete ühistranspordiühenduste loomist, et vähendada autokoormust linnatänavatel.

Detailplaneeringu lahendus on kooskõlas Tallinna üldplaneeringuga.

### **Vastavus Lasnamäe tööstusalade üldplaneeringule**

Tallinna Linnavolikogu 22. augusti 2013 otsusega nr 120 vastuvõetud "Lasnamäe tööstualade üldplaneeringu" kohaselt jääb planeeritav maa-ala ettevõtlusfunktsiooniga alale, kus võivad paikneda kaubandus-, teenindus-, toidlustus-, büroohooned ja asutused, samuti vabaaja veetmisega seotud ettevõtted. Ühistranspordikaardil on ühe võimaliku ühistranspordi terminali asukohana kajastatud käsitletavat planeeringuala.

Detailplaneeringu lahendus on kooskõlas koostatava Lasnamäe tööstusalade üldplaneeringuga.

### **Kehtiv detailplaneering**

Peterburi tee, Tartu mnt ja Ülemiste tee vahelise alal kehtib Peterburi tee, Tartu mnt ja Ülemiste tee vahelise ala detailplaneering DP001910 (kehtestatud 10.12.1998, otsus nr 174) Selle detailplaneeringu alusel on Peterburi tee 2 kinnistul antud ehitusõigus Kaubanduskeskuse (tellija Pro Kapital AS / Moekombinaat AS) rajamiseks. Detailplaneeringuga on ala määratud äri- ja büroohoonete maa-alaks. Maa-ala idaservale on jäetud reservmaa (reformimata riigimaa) Rail Baltic reisirongide terminali rajamiseks ja mida kuni terminali rajamiseni on võimalik kasutada avaliku parklana.

### **Vastavus algatamise korralduses esitatud lisanõuetele**

Detailplaneeringu algatamise korraldusest lähtuvalt tuleb detailplaneeringu koostamisel arvestada järgnevaid lisanõudeid:

- Moodustada Peterburi tee 2, Ülemiste tee 5 ja Ülemiste tee T2 kinnistu osadest reisirterminali juurdepääsuks ja teenindamiseks krunt esindusliku linnaväljaku kavandamiseks.

Nõudega on arvestatud vt Põhijoonis.

- Kavandada planeeritavale alale ühisterminal, seal hulgas bussijaam (rahvusvahelised- ja kaugliinide bussid, linna lähiliinide bussid, linna ühistransport) ja trammipeatus.

Nõudega on arvestatud vt Põhijoonis.

- Kavandada planeeritavale alale „pargi ja reisi“ parkla.

Pargi&reisi parklat ei planeerita, kuna ruumi selleks ei ole ning eeldatavalt ei ole asukoht selleks funktsiooniks sobilik.

- Kaaluda võimalust suunata bussiliiklus ja kergliiklus kavandatavasse tunnelisse.

Planeeringulahendus arvestab selle võimalusega.



- Detailplaneeringu koosseisus esitada planeeringu etapilise elluviimise kava.

Esitatud joonisel J-5 etapid.

- enne detailplaneeringu vastuvõtmist on vajalik läbi viia arhitektuurne ideekonkurss linnaruumilise lahenduse ja planeeritava ala ruumilise lahenduse saamiseks.

Ideekonkurss on läbi viidud ning selle tulemused kajastuvad planeeringus.

### **2.13. PLANEERINGU RAKENDAMINE**

Planeeringuala paikneb olemasoleva Ülemiste raudteejaama juures. Planeeringualal (osaliselt) kehtib Peterburi tee, Tartu mnt ja Ülemiste tee vahelise ala detailplaneering, millega on reserveeritud vahetult raudteekoridori kõrvale maa-ala Rail Baltic terminali esise väljaku asukohana. Terminali hoone maavajadus on kaetud olemasoleva raudteemaa, munitsipaliseeritud transpordimaa ja munitsipaliseerimise ettepanekuga reformimata riigimaa kinnistutega. Ühistranspordisõlme loomine alale toetab omakorda Peterburi tee 2 kinnistu ning ümbritseva piirkonna arengut, sest tekitab alale sellega paremad juurdepääsu-võimalused ja majanduslikud eeldused äritegevuseks antud asukohas. See omakorda loob soodsamad tingimused eraomanike, linna ja riigi omavaheliste huvide kattumiseks.

Detailplaneeringu elluviimine on kavandatud etapilisena, seda illustreerib joonis J-5.