



Maardu Linnavalitsus
Kallasmaa 1
74111 Maardu
linnaalitsus@maardu.ee

Teie 15.03.2019 nr 7-1.2/1418

Meie 30.04.2019 nr 2-7/390-5

Maardu linna üldplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõu avalik väljapanek

AS Tallinna Sadam esitab alljärgnevad ettepanekud ja märkused Maardu linna üldplaneeringusse:

1. Seletuskirja lk 34 punkt „4.11 SADAMA MAA-ALA (LS) Sadama maa-ala on eelkõige sadamateenuste osutamiseks ja laevaliikluse ohutuse tagamiseks kavandatud maa-ala ja akvatoorium. Sadama maa-alale võib ehitada: sadamaehitisi, veeliiklusrajatisi, sadama toimimiseks vajalikke ehitisi. Lisaks võib sadama maa-alal arendada äri- ja tootmistegevust.“

Selguse huvides teeme ettepanku sõnastada p.4.11 järgnevalt: „4.11 SADAMA MAA-ALA (LS) Sadama maa-ala on eelkõige sadamateenuste osutamiseks ja laevaliikluse ohutuse tagamiseks kavandatud maa-ala ja akvatoorium. Sadama maa-alale, kaasa arvatud ehituskeeluvööndisse võib ehitada ja rajada sadamaehitisi, veeliiklusrajatisi, kõiki muid sadama toimimiseks vajalikke ehitisi ning tootmiseks (sh energia tootmiseks k.a linnas asuvate elamute varustamiseks energiaga) ja ladustamiseks mõeldud ehitisi ning ettevõtteid sh ohtlikke ja suurõnnetuse ohuga ettevõtteid järgides seadusest tulenevaid piiranguid.“

2. Seletuskirjas lk 44 on mainitud, et „*Elupiirkond jääb Muuga sadama kui suurõnnetuse ohuga ettevõtte ohutsooni, mistõttu peaksid elanikud arvestama kõrgendatud ohuallika lähedusega.*“ Muuga sadam ei ole suurõnnetuse ohuga ettevõtte, küll asub aga Muuga sadama territooriumil suurõnnetuse ohuga ja ohtlike ettevõtteid.
3. Seletuskirjas lk 56 punktis 5.6. on kirjeldatud Muuga sadama funktsiooni. Seoses Rail Baltic rajamise ja eeldatava ro-ro liinide arvu suurenemisega Muuga sadamas teeme ettepaneku täiendada punkti 5.6 lausega: „*Seoses Rail Baltic rajamise ja eeldatava ro-ro liinide arvu suurenemisega on üldplaneeringu kohaselt võimalik Maardu linna territooriumile projekteerimistingimuste alusel rajada Põhjaranna tee ja Peterburi maantee piirkonda sõidukite parkla ja vajadusel laiendada Põhjaranna tee ristmikku.*“
4. Seletuskirjas lk 55 on öeldud: „*Paralleelselt Muuga raudteega kulgeb perspektiivis Rail Baltic raudtee kaubaharu, mis suundub Muuga sadama piirkonda rajatavasse kaubaterminali.*“ Rail Baltic perspektiivne trass hõlmab mitut sadamale kuuluvat tootmistaad (sh Muuga sadam 209, Maardu tee 61, 61a, 65b). Kuna Rail Baltic Muuga sadamasse suunduva raudteeharu kohta koostatakse hetkel detailset lahendust ja on teada, et selle raudteeharu asukoht võib

muutuda, siis palume täiendada üldplaneeringu seletuskirja lausega: *“Muuga sadamasse suunduva raudteeharu asukoht on ligikaudne ning see võib projekteerimise käigus muutuda. Rail Baltic raudteeharu asukoht üldplaneeringus ei takista Muuga sadama alal tootmismaa hoonestamist, kui tehniliselt on Rail Baltic raudteeharu muusse asukohta rajamine võimalik.*

5. Sadamale kuuluvate Vahenõmme I ja Vahenõmme II sihtotstarbeks on määratud haljasala ja parkmetsa maa-ala. Samuti on määratud haljasala ja parkmetsa maa-alaks Maardu tee I/1 maaüksus, mis on transpordimaa sihtotstarbega ja millel asub juurdepääs Muuga sadama tollipääslale ja millel asub naftatorustik ja Kroodi oja. Kroodi ojal on üldplaneeringust tulenevalt 25 meetrine ehituskeeluvöönd. Kuna üldplaneeringu kaardi mastaap on väga väike, on võimatu tuvastada planeeritud haljasala ja parkmetsa maa-ala piire. Hilisemate segaduste vältimiseks teeb sadam ettepanku määrata Maardu tee I/1 maaüksusele sõnaselgelt haljasala maa-ala (torustiku ja Kroodi oja tõttu eeldatavalt puude istutamine torustiku lähedusse ja Kroodi oja kaldale ei ole sobilik) 25 meetri ulatuses Kroodi ojust. Vahenõmme maaüksustele on sadamale teadolevalt kehtivate planeeringute alusel planeeritud raudteeharu. Samas võiks Vahenõmme maaüksused olla näiteks äriotstarbelise sihtotstarbega, kus haljastuse piisav osakaal ja raudteega paralleelsed hooned tagaks hea müraisolatsiooni suvila/elamupiirkonnale.
6. Seletuskirjas lk 66 ja lk 92 on käsitletud sajuvee ärajuhtimist ning on tõdetud, et sajuveed suunatakse Kroodi ojja ja Võerdla peakraavi ja Muuga elupiirkonnas Muuga ojja. Kallavere põhjaosa sajuveed juhitakse mööda olemasolevaid kraave Muuga lahte. Kallavere lõunaosa vihma- ning pinnaseveed juhitakse sadamevee kollektori kaudu Kroodi ojja. Leiame, et selline käsitus on liiga pealiskaudne ning juhime tähelepanu asjaolule, et Võerdla peakraav ei suuda suurte sadude ja kevadise suurvee ajal tagada sajuvee ärajuhtimist merre. Lisaks ei ole selge, milliseid olemasolevaid kraave on silmas peetud Kallavere sajuvette ära juhtimisel ning seega ei ole teada, kes on kraavide omanikud ning kes osutab sajuvee ärajuhtimise teenust nende kraavide kaudu.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Margus Vihman
Juhatuse liige/kommertsjuht

Kärt Madiberk 53 400112
k.madiberk@ts.ee