

Kunda sadama edasiarenduse detailplaneering

Viru-Nigula vald

Esimene köide - planeering

Seotud kultuurimälestis:
ehitismälestis "Kunda tule torn" (kultuurimälestis reg nr 15700)



Töö nr: 23126DP1

Planeeringu koostamise korraldaja: Viru-Nigula vallavalitsus

Huvitatud isik: Kunda Sadam AS

Projekti juht ja koostaja, ruumilise keskkonna planeerija: Mart Hiob

Koostaja, volitatud maastikuarhitekt: Karl Hansson

Kaanefoto: maa- ja ruumiameti kaldaerofoto 08.05.2022



Sisukord

1.	Üldosa.....	5
1.1.	Sissejuhatus	5
1.2.	Planeeringu lähtedokumendid	5
1.3.	Olemasoleva olukorra iseloomustus.....	5
1.4.	Planeeringuala ja kontaktvööndi ehituslikud ja funktsionaalsed seosed	6
2.	Planeerimise lahendus	10
2.1.	Planeerimislahenduse põhjendus.....	10
2.2.	Planeeringuala kruntideks jaotamine	11
2.3.	Krundi hoonestusala ja ehitusõigus.....	14
2.4.	Ehitise ehituslikud, arhitektuurilised ja kujunduslikud tingimused	14
2.5.	Liikluskorralduse põhimõtted	14
2.6.	Haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted.....	15
2.7.	Tehnovõrgud.....	15
2.7.1.	Olemasoleva olukorra iseloomustus ning üldosa.....	15
2.7.2.	Veevarustus	15
2.7.3.	Kanalisatsioon ja sademevesi	16
2.7.4.	Elektrivarustus ja välisvalgustus	16
2.7.5.	Soojavarustus	17
2.7.6.	Telekommunikatsioonivarustus	17
2.8.	Kujad	17
2.9.	Kuritegevuse riski vähendavad tingimused	19
2.10.	Müra-, vibratsiooni- ja insulatsioonitingimused ning muud keskkonnatingimused	20
2.11.	Muinsuskaitse tingimused	21
2.12.	Geodeetilise märgi kaitsevöönd	22
2.13.	Servituutide seadmise vajadus	22
2.14.	Sundvõõrandamise või sundvalduse seadmise vajadus	22
2.15.	Planeeringu elluviimine	22
2.16.	Planeeringu elluviimisega kaasnevate asjakohaste majanduslike, kultuuriliste, sotsiaalsete ja looduskeskkonnale avalduvate mõjude hindamine detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande järgi.....	23
2.16.1.	Planeeringu elluviimisega kaasneva olulise keskkonnamõju leevendamiseks ja seireks kavandatud meetmete ning mõõdetavate indikaatorite kirjeldus	23
2.16.2.	Mõju inimeste tervisele, varale ja heaolule	26

2.16.3.	Kultuuriväärtused	27
3.	Kooskõlastuste ja arvamuste kokkuvõte	28
4.	Joonised	29
1.	Situatsiooniskeem M 1:20 000	29
2.	Planeeringuala kontaktvööndi funktsionaalsed seosed M 1:10 000	29
3.	Olemasolev olukord M 1:1500	29
4.	Põhijoonis M 1:1500	29

1. Üldosa

1.1. Sissejuhatus

Detailplaneeringu ala hõlmab joonisel 3 olevas tabelis nimetatud katastriüksusi, millele lisandub veeala u 67 ha ulatuses. Kogu planeeringuala pindala on u 115 ha. Detailplaneeringu eesmärk on Kunda linnas paikneva sadama laiendamine, maa- ja merealadele ehitusõiguse määramine sadamarajatistele (sh taristule) ja -hoonetele (sh laohoonetele ja lahtistele ladudele), kruntide moodustamine ja neile kasutamise sihtotstarbe määramine, hoonestusalade määramine, ehitiste ehituslike tingimuste määramine, sadamaakvatooriumi laiendamise ulatuse määramine, tehnovõrkude ja -rajatiste võimaliku asukoha määramine, kitsenduste, servituutide ja keskkonkaitseliste tingimuste määramine ning juurdepääsuteede võimaliku asukoha määramine.

Sadama laiendamise vajadus tuleneb sadama suurenenud ja suurenevast kaubakäibest ning vajadusest teenindada erinevaid laevatüüpe (sh osutada sadamateenuseid) ja suuremate gabariitide ning kogukandevõimega laevu. Selleks on vaja rekonstrueerida olemasolevaid kaubakaisid, juurde ehitada uusi kaisid, rajada vastav taristu veeremilaevade (ro-ro jm), reisilaevade (sh ro-pax jm) ja võimalike eri-, teenistus- ja abilaevade (reostustörje-, süvendus-, sõja-, punkrilaevad jm) teenindamiseks ja vastuvõtuks ning laiendada ja süvendada sadama akvatooriumit.

1.2. Planeeringu lähtedokumendid

Planeeringu lähtedokument on Viru-Nigula vallavolikogu 25. mai 2023. a otsus nr 98 „Kunda sadama edasiarenduse detailplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine” koos lisadega.

Detailplaneeringu koostamisel on aluseks mõõdistatud geodeetilised alusplaanid, koostaja Aamos Atlas OÜ, töö nr 071-G24 aprillis 2024.

Planeeringu käigus toimunud kirjavahetus ning muud materjalid asuvad planeeringu köites II „Lisad”.

Planeeringuga samaaegselt on koostamisel keskkonnamõju strateegiline hindamine.

Planeeringualal kehtib Kunda linnavolikogu 21.06.2001 määrusega nr 20 „Kunda linna üldplaneeringu kehtestamine” kehtestatud Kunda linna üldplaneering ja Riigihalduse ministri 27.02.2019 käskkirjaga nr 1.1-4/30 kehtestatud Lääne-Viru maakonnaplaneering 2030+.

1.3. Olemasoleva olukorra iseloomustus

Kasutuselolev sadam (Kunda sadam) saab vastu võtta laevu kogukandevõimega u 10 000 tonni ja suurimate mõõtudega 150 x 30 x 8,6 m (pikkus x laius x süvis). Kaisid nr 2, nr 3 ja nr 4 kasutatakse puistlastilaevade, segalastilaevade, kalalaevade, erilastilaevade ja ka muude laevade vastuvõtmiseks ning kaid nr 4 ka veel vedellastilaevade (tankerite) vastuvõtuks. Kaide valmimise aastad on 1993-2002.

Sadamas on administratiivhoone, tehno keskuse hoone, stividori hoone (kaide alal), neli laohoonet, lahtised laoplatsid ning sadamas asub vedellasti terminal. Sadama peavärv asub Uus-Sadama teel.

Eesti looduse infosüsteemi andmetel on planeeringualal registreeritud mitu III kaitsekategooria kaitsealuse taimeliigi kahkjaspunase sõrmkäpa leiukohta. Planeeringuala lõunaosas on III kaitsekategooria kaitsealuse liigi kodukaku piiritletud elupaik. Valdav osa kodukaku elupaigast jääb planeeringualast välja.

Planeeringuala on varustatud elektri- ja sideliinidega. Veevarustus ja kanalisatsioon on lokaalsed.



Juurdepääs planeeringualale on lõuna suunast Uus-Sadama teelt ning Sadama teelt (mitte veokitele).

Planeeringualal asub kultuurimälestis "Kunda tule torn" (kultuurimälestis reg nr 15700), mis hävis 1999. a tulekahjus. Tule tornist on säilinud vaid alumine paekividest laotud korrus.

Planeeringualal asub 16 navigatsioonimärki (12 poid, 1 tooder ja 3 tulepaaki), millest ühe navigatsioonimärgi (Kunda sihi alumine tulepaak) kaitsevöönd jääb planeeringualale. Planeeringualal asub kuus geodeetilist märki.

Planeeringualale ulatuvad mere rannast tulenev veeseaduse kohane 20 m veekaitsevöönd (puudub olemasoleval sadamaalal), keskkonnaseadustiku üldosa seaduse kohane 10 m kallastada (puudub olemasoleval sadamaalal), ning looduskaitse seaduse kohased 50 m ehituskeeluvöönd ning 200 m piiranguvöönd. Mere ranna piiranguvöönd, veekaitsevöönd ja ehituskeeluvöönd koosnevad üleujutatavast alast, milleks loetakse üks meeter kaldajoone kõrgusväärtusest ning nimetatud vööndite laiustest. Vastavalt looduskaitse seaduse § 38 p 5 ei laiene veekogu ehituskeeluvöönd kehtestatud detailplaneeringuga ja kehtestatud üldplaneeringuga muuhulgas sadamaehitisele ja veeliiklusrajatisele.

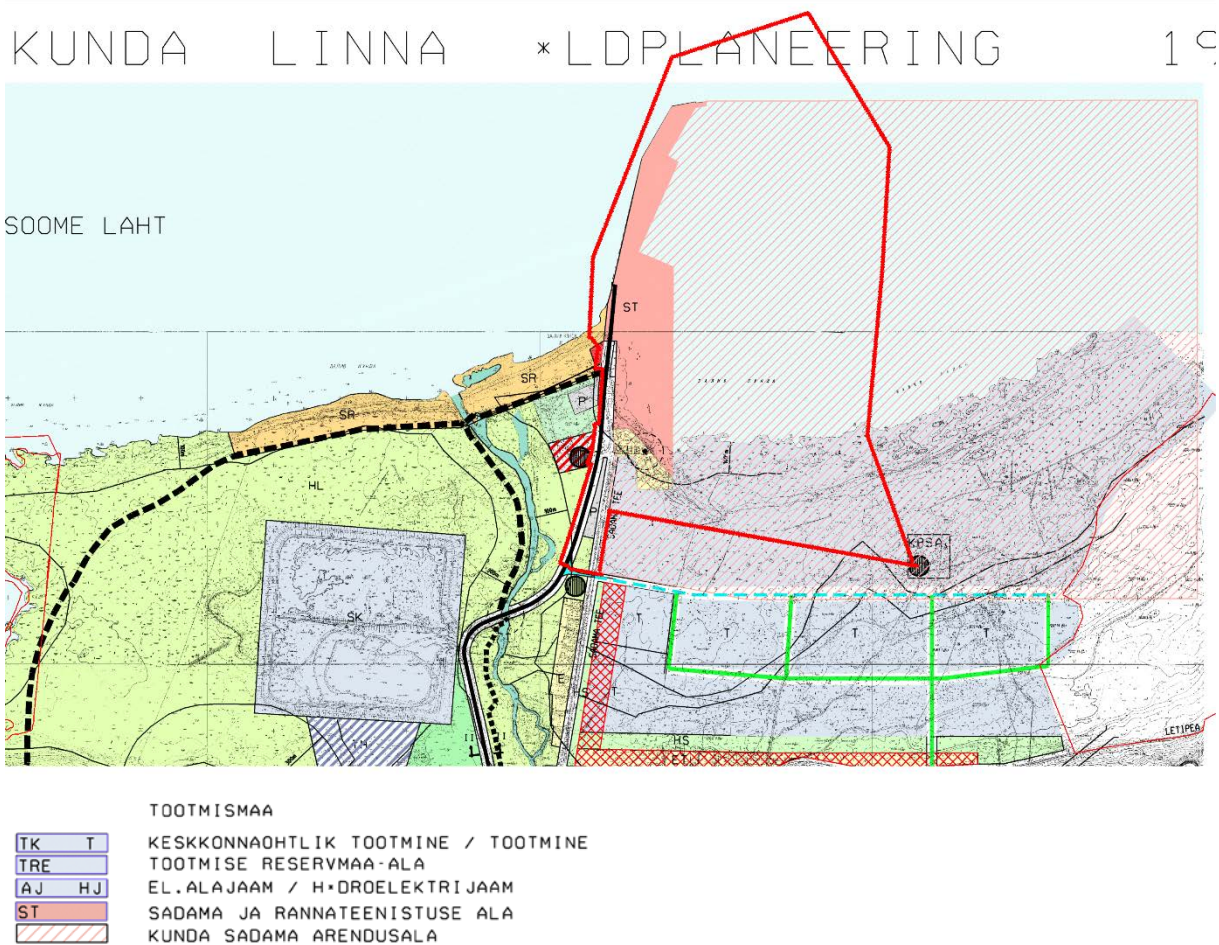
Planeeringualal olevate katastriüksuste ja hoonete andmed on esitatud joonisel 3.

Täpse ülevaate Kunda sadama olemasolevast olukorrast saab sadamaregistri andmekogust (sadamaregister on sadamaseaduse alusel loodud infosüsteem, kus registreeritakse Eesti sadamad ja nendega seotud dokumendid).

1.4. Planeeringuala ja kontaktvööndi ehituslikud ja funktsionaalsed seosed

Planeeringualal kehtiva Kunda linna üldplaneeringu kohaselt asub planeeringuala peaaegu tervenisti Kunda sadama arendusalal – vt Skeem 1. Arendusalast jäävad välja ainult kitsas riba planeeringuala lääneosas ning meri planeeringuala põhjaosas: Sadama tee J2 (katastritunnus 90301:001:0366), Uus-Sadama tee 16 (katastritunnus 90301:001:0021), Sadama tänav T3 (katastritunnus 90301:001:0116), Sadama tee 27 (katastritunnus 90301:001:0115), Sadama tee (katastritunnus 90301:001:0150), Sadama tee L1 (katastritunnus 90301:001:0149) ja Uus-Sadama tee 18 (katastritunnus 90301:001:0022) kinnistust. Planeeringulahenduse näol ei ole tegemist üldplaneeringu juhtotstarbe ulatusliku muutmisega planeerimisseaduse § 142 lõike 1 punkti 1 mõistes. Käesoleva detailplaneeringuga kavandatud on üldplaneeringuga kooskõlas.





Skeem 1. Väljavõte Kunda linna üldplaneeringust. Planeeringuala asukoht on tähistatud punase piirjoonega.

Planeeringuala piirneb põhja suunast merega (Soome laht), lääneküljele jääb avalik, omavalitsusele kuuluv rannaala puhkerajatistega ning Kunda jõgi, mida ääristavad riigile kuuluvad metsaalad. Lõuna poolt piirneb planeeringuala tootmismaadega (laoplatid), ligikaudu 70 m kaugusel planeeringualast asuvad Sadama tee ääres elamukrandid. Planeeringualast ida ja kagu suunda jäävad hetkel omavalitsusele kuuluvad looduslikud ranna- ja metsaalad, mille katastriüksuse sihtotstarve on tootmismaa.

Vastavalt Lääne-Viru maakonnaplaneeringule 2030+ asub planeeringuala linnalise asustusega alal, vähesel määral ulatub planeeringuala lääneservale roheline võrgustiku ala (vt joonis 2). Käesoleva detailplaneeringuga kavandatav on maakonnaplaneeringu põhimõtetega kooskõlas, rohevõrgustiku planeerimisel on lähtutud kehtivast üldplaneeringust, kus haljasala otstarve ulatub väiksemale osale planeeringualast.

Lääne-Viru maakonnaplaneeringu 2030+ kohaselt on Lääne-Viru maakonna ruumilise arengu üheks eesmärgiks parem ruumiline integreeritus Soome lahe piirkonnaga. Ühe meetmena nähakse regulaarse reisilaevaühenduse loomist Kunda sadama baasil ning transpordiühendust üle Soome lahe. Lääne-Viru maakonnaplaneeringu peatükis 5.4 „Sadamad“ on välja toodud konkreetsed Kunda sadama arengutingimused. Kunda sadamat tuleb arendada kui regionaalset kauba- ja reisisadamat, millega kaasneb sadama laiendamine ning reisiterminali ja jahisadama rajamine. Üheks tingimuseks on kaaluda rööbastranspordi rajamist sadama alani, samuti tuleb reisisadama väljaarendamisel arvestada ühistranspordi ja muu reisiranspordi peatuskoha arendamise vajadusega. Maakonnaplaneeringu

peatükis 3.4 „Ettevõtluse arengualad“ on toodud üldised arengualade arendamise põhimõtted ning eraldi põhimõtted Kunda sadama arengualale. Näiteks tuleb Kunda sadama ettevõtluse arenguala arendamisel analüüsida Kunda linna elukeskkonda vähem häirivate sadama ning ettevõtluse arenguala juurdepääsude võimalusi, samuti tulevikuvõimalusi kaupade liikumiseks sadamasse ja sadamast rööbastranspordi kasutades. Välja tuleb ehitada raudtee Kunda sadamani transiitvedude arendamiseks ning välja arendada reisisadam, arvestades ühistranspordi peatuskoha arendamise vajadusega. Ajalooline tööstuspärand tuleb säilitada ning arvestada Kunda sadama arengutega rahvusvahelise, regulaarse reisilaevaühenduse loomise osas.

Koostatava detailplaneeringu üheks eesmärgiks on valmidus võtta vastu ro-ro tüüpi laevu, sadama arendamine regionaalseks kauba- ja reisisadamaks. Jahisadama rajamise võimalust käesoleva detailplaneeringuga ei kavandata, kuid jahisadama arendamiseks on võimalused nii Kundas, Mahus, Kalvis, kui ka Aseris. Kui leidub huviline jahisadama arendamiseks, koostatakse selleks vajadusel eraldi detailplaneering või projekt. Transport nii kaubale kui ka reisijatele on planeeritud mööda olemasolevat Uus-Sadama teed, täiendavate transpordi juurdepääsude rajamine planeeringualale ei ole vajalik.

Käesoleva planeeringuga ei kavandata raudteeühendust Kunda sadamale. Võimaliku raudteeühenduse koridor jääb väljapoole planeeringuala ning raudtee on rajatav eraldiseisva projektina. Kuigi raudteetransport on keskkonnasäästlik ja selle rajamine toetaks paljusid regionaalseid ja logistilisi eesmärgi, nõuab raudtee väljaehitamine väga suurt rahalist investeeringut. Raudtee rajamine nullist – sealhulgas trassi ettevalmistamine, aluskonstruksioonid, veeremi liikumiseks vajalikud taristuelemendid ja potentsiaalsed trassikoridori omandiküsimused – tähendavad kümnete miljonite eurode suurusjärgus kulutust. Selline investeering on majanduslikult õigustatud üksnes juhul, kui raudtee suudaks pikaajaliselt teenindada suuri ja stabiilseid kaubavooge. Ei ole näha, et isegi kogu planeeritava sadamaala väljaehitamisel oleks tasuv raudtee rajamine. Kaubavoogude struktuur on muutlik ja sadamate konkurents Läänemere äärses regioonis on tihe ning transiidi maht sõltub nii rahvusvahelistest poliitilistest suhetest, energiapoliitika muutustest, metallitööstuse tsüklilisusest, metsa- ja biomassi ekspordipoliitikast kui ka Venemaa ja teiste idapartnerite turu ligipääsetavusest. Raudtee ehitamine ise on olulise loodus- ja keskkonnamõjuga. Isegi kui osa ajaloolisest trassikoridorist on veel loetav, ei ole see enam terviklik ega tänastele normidele vastav. Uue raudtee väljaehitamine tähendaks vältimatult olulisi maastikusekkumisi: metsaraieid, veerežiimi muutusi, potentsiaalset mõju kaitstavatele liikidele ja rohevõrgustiku toimimisele. Kuigi raudtee suudaks vähendada olulist osa maanteeliiklusest, võib raudtee trass ise tekitada uusi häiringuid. Raudtee kasutamine tähendab vältimatult mürataset, vibratsiooni ja liikumistsükleid, mis võivad häirida hajaasustusega piirkondades elavaid inimesi. Kui trass tuleb läbi külade või nende vahetust lähedusest, võib tekkida vastuseis, mis omakorda raskendab ehituse elluviimist. Eestis on taristuprojektide realiseerumine viimastel aastatel sageli takerdunud kohalike kogukondade vastuseisu tõttu. Kõiki neid asjaolusid arvestades võib öelda, et raudtee väljaehitamine Kunda sadamani ei ole iseenesest välistatud, kuid selle vajalikkus ei ole üheselt selge. Selgelt tuleks hinnata nii investeeringu tasuvust, kaubavoogude stabiilsust, tulevikuproгноose kui ka keskkonna- ja sotsiaalsete mõjude ulatust. Kui need analüüsid näitavad, et kasu ei kaalu üle kulusid, võib olla otstarbekam keskenduda sadama maanteetranspordi ühenduste parendamisele või kombineeritud lahendustele, mis ei eelda nii suuri pöördumatuid investeeringuid.

Käesoleva planeeringu kehtestamisega ei välistata tulevikus raudteeühenduse rajamist, kuid see eeldab eraldi koostatavat suurema maa-ala planeeringut koos põhjaliku keskkonnamõju uurimisega.

Koostamisel olevas Viru-Nigula valla üldplaneeringus (vt Skeem 2) on enamus käesoleva detailplaneeringu alast sadama maa-ala ning Kunda sadama arenguala maakasutuse juhtotstarbega, Sadama tee 27 maaüksus on tootmise maa-ala juhtotstarbega ning Uus-Sadama tee 16 ja Uus-Sadama tee 18 koos külgnevate transpordimaadega on liikluse maa-ala juhtotstarbega. Rohevõrgustiku ala ulatub planeeringualal vähesel määral Uus-Sadama tee 18 maaüksuse edelaosale. Käesoleva detailplaneeringuga kavandatav on koostatava üldplaneeringuga kooskõlas.



Skeem 2. Väljavõte koostamisel oleva Viru-Nigula valla üldplaneeringu maakasutuse joonisest.

Planeeringuala kontaktvöönd on kajastatud joonisel 2 .

2. Planeerimise lahendus

2.1. Planeerimislahenduse põhjendus

Sadama edasiarendus on kooskõlas üldplaneeringus määratuga võimalik aladele, mis paiknevad kasutuselolevast sadamast idas ja lõunas. Sadama edasiarendus on kavandatud olemasoleva sadamataristuga külgnevalt optimaalses asukohas. Sadama viimine olemasolevast sadamast lõuna pool asuvatest elamutest kaugemale eeldaks sadama nihutamist põhja suunas ehk mere arvelt laiendamist. Selline lahendus oleks seotud väga suurte kuludega ning ei oleks ka keskkonnanahoiu seisukohast säästlik. Teise võimalusena võiks sadamat laiendada ainult ida suunas, kuid see ei suurendaks oluliselt vahemaad sadama ja lõuna pool asuvate elamute vahel. Samal ajal kaasneksid sellega märkimisväärsed lisakulud uue taristu rajamiseks, sest olemasolevad juurdepääsud ja tehnovõrgud paiknevad Uus-Sadama tee ääres. Lisaks eeldaks sadama laiendamine ainult ida suunas seni puutumatut loodusala ümberkujundamist, mis ei ole kooskõlas keskkonnasäästliku ruumikasutuse põhimõtetega. Pigem on eelistatud inimtegevusest juba mõjutatud alade kompaktne kasutamine selle asemel, et laiendada arendustegevust looduslikesse piirkondadesse.

Sadama laiendamisel tuleb arvestada igal juhul, et sadama tegevus peab vastama kõigile kehtivatele keskkonnanõuetele, sealhulgas müra piiramist käsitlevatele nõuetele, ning tagama, et sadamast lõuna pool asuvates elamutes oleks võimalikud häiringud kehtivate nõuete piires.

Keskkonnamõju strateegilise hindamise koosseisus viidi läbi kõik vajalikud uuringud, mis lepiti kokku keskkonnaametiga ning ei ole leitud piiranguid, mille tõttu ei saaks üldplaneeringus määratud alale ehitada. Detailplaneeringuga säilitatakse Uus-Sadama tee idaküljel haljasala üldplaneeringuga ette nähtud mahus.

Sadamale ning sellest lääne pool olevale rannaalale on juurdepääsuks ette nähtud Uus-Sadama tee, mille äärde on planeeritud ka jalgratta- ja jalgteed rajamine. Planeeringualal Uus-Sadama teega paralleelselt kulgev Sadama tee kaotab Uus-Sadama teele jalgratta- ja jalgteed rajamise järgselt kasutusvajaduse ning on seetõttu arvatud sadama maaüksuste koosseisu. Sadama tee ei ole mälestis ega ole leidnud äramärkimist ka pärandkultuuri kaardil, mistõttu selle säilitamine ei ole vajalik.

Liivaranna ning sadama alale planeeritud hoonestuse vahele jääb piisav puhverala ning sadama tegevus ei mõjuta ranna kasutatavust.

Põhijoonisel (joonis nr 4) on toodud sadama edasiarenduse terviklahendus merepõhjal, mis võimaldaks vastu võtta kuni PANAMAX klassi gabariitidega kuivlastilaevu jt laevatüüpe kogukandevõimega 60 000...80 000 tonni ja suurimate mõõtudega 230 x 33 x 11 m (pikkus x laius x süvis). Sadamat külastava laeva kogukandevõime kasv on väga suur ning sellega kaasneb ka uue taristu ja sadamateenuse osutamiseks vajalike ehitiste ja rajatiste ulatuslik juurdeehitusvajadus. Rekonstrueerimist või asendamist vajavad ka kasutuselolevad sildumisrajatised, eelkõige vananemise tõttu. Nähakse ette võimalus kasutuselolevate sildumisrajatiste asemele uute ehitamiseks uuele sildumisliinile. Sadama sissesõidu (kanali) asendit ei muudeta, kuid kanalit laiendatakse ja pikendatakse ning akvatooriumit (mereala) süvendatakse.

Detailplaneeringus nähakse ette, et sadama edasiarenduseks rajatav taristu, ehitised ja rajatised võimaldavad sadamas vastu võtta lisaks erinevatele kaubalaevadele ka veeremilaevu (ro-ro jm), reisilaevu (sh ro-pax jm) ja võimalikke eri-, teenistus- ja abilaevu (reostustõrje-, süvendus-, sõja-, punkrilaevad, jm). Ro-ro ja ro-pax laevadele nähakse selleks (lähiaastatel) võimalus eelkõige sadama basseini lääneosas (rekonstrueeritavad kaid nr 1 ja nr 2 või siis uus sildumisrajatis uuel sildumisliinil),

kuhu kavandatakse ka nii pealesõidu- ja/või ooterajad ja mahasõidutee kui ka muu ro-ro, ro-pax laeva teenindamiseks vajalik. Ro-ro ja ro-pax laevade suurimad mõõdud jäävad eelpool nimetatud laeva suurimate mõõtude piiresse. Suurim erinevus on nende laevatüüpide oluliselt väiksem süvis, mis tähendab, et ro-ro ja ro-pax laevade vastuvõtmine on võimalik ka enne sadama sissesõidutee (kanali) laiendamist ja süvendamist ning Põhijoonisel toodud taristu asend võimaldab nende laevatüüpide vastuvõtu ja sadamateenuste osutamise ettevalmistamisele asuda kohe pärast detailplaneeringu kehtestamist.

Lahendused, asukoht ja vajaliku taristu väljaehitamine erinevatele kauba-, veeremi- (ro-ro jm), reisi- (sh ro-pax jm), eri-, teenistus- ja abilaevadele (reostustõrje-, süvendus-, sõja-, punkrilaevad, jm) täpsustuvad sadama edasiarendamise ja projekteerimise käigus, sildumisrajatiste ida- ja lõunasuunal rajamisel.

Planeeritud krundil Pos 9 asub kultuurimälestis „Kunda tuletorn“. Tuletornist on 1999. a tulekahju järgselt säilinud vaid alumine paekividest laotud korrus. Mälestisele on jäetud lääne suunast hoonestusest vaba vaatesektor Uus-Sadama teelt. Planeeritud tegevused ei mõjuta kultuurimälestise säilimist. Juhul kui käesoleva detailplaneeringu kehtestamise järgselt annab muinsuskaitseamet loa kaitsealuse tuletorni teisaldamiseks, on praegust tuletorni alust maad hiljem võimalik kasutada hoonestusaluse maana vms.

Planeeritud on üldplaneeringu kohane haljasala maa (Pos 14) ning tagatud on turvaline kergliiklejate liikumistee läbi haljasala ning piki Uus-Sadama teed haljasribaga sõiduteest eraldatud teega kuni ranna-alani.

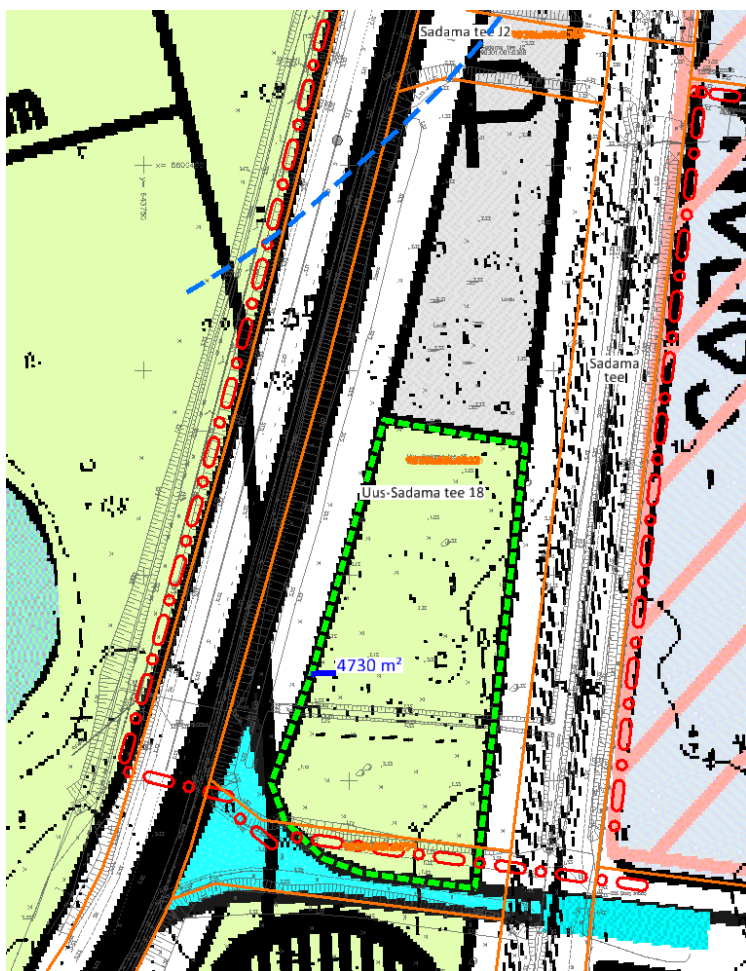
2.2. Planeeringuala kruntideks jaotamine

Planeeringuga on kavandatud olemasolevad katastriüksused ümber kruntida kolmeteistkümneks sadama maa sihtotstarbega krundiks ning üheks haljasalamaaks.

Kõik krundid peale haljasala maa krundi on kasutusel sadama teenindamiseks ning on mõeldud kinniseks territooriumiks. Seepärast ei kavandata sadama alale avaliku kasutusega tänavaid.

Haljasala maa krunt Pos 14 on planeeritud üldplaneeringuga määratud asukohta. Üldplaneeringu kohane haljasalamaa suurus planeeringualal on ligikaudu 4700 m², planeeritud haljasala maa suurus on 8883 m² hõlmates lisaks osa üldplaneeringu kohastest liiklusmaa aladest.



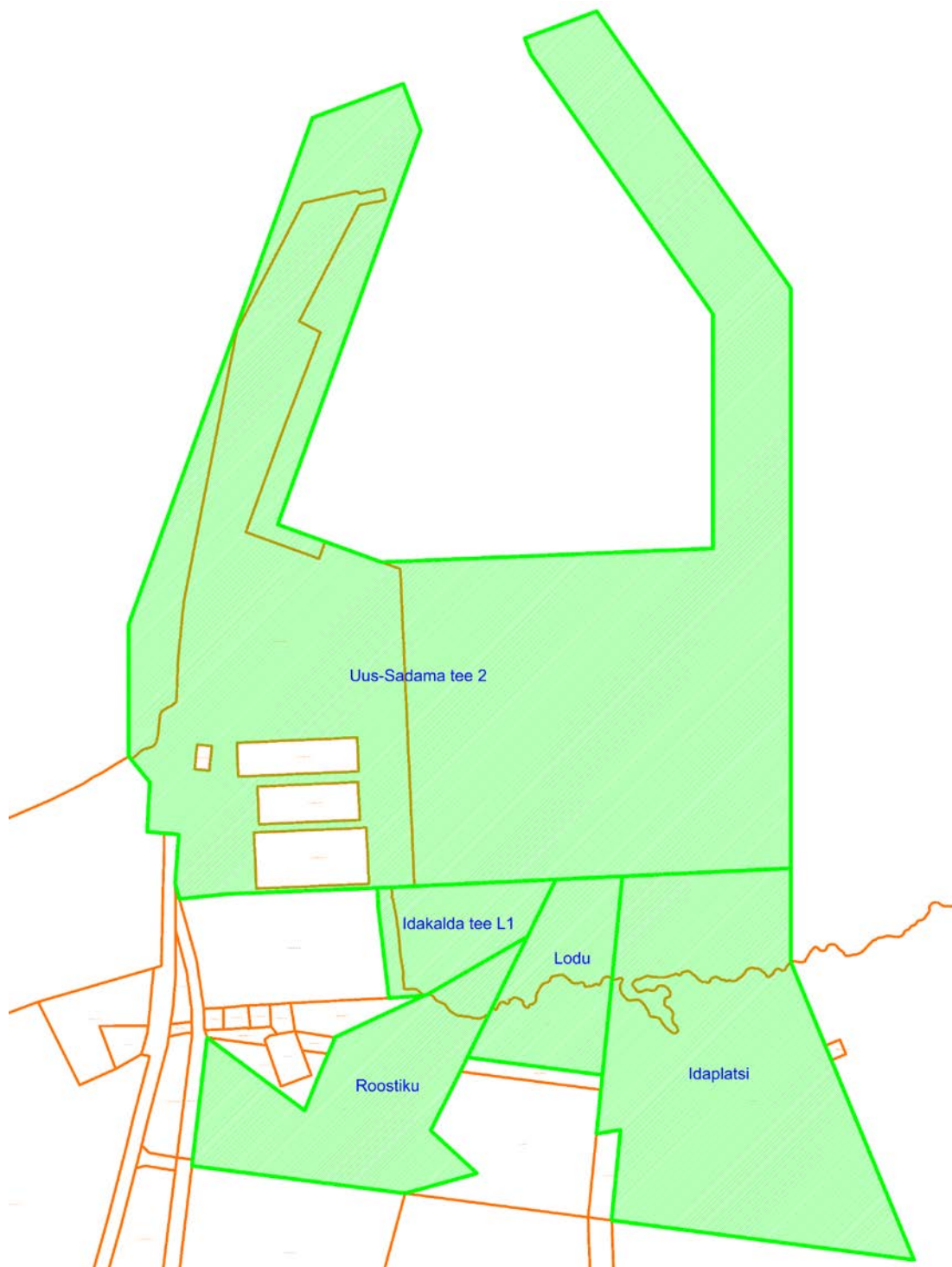


Skeem 3. Väljavõte Kunda linna üldplaneeringust, kus osaliselt planeeringualale jääv haljasala on piiritletud rohelse punktiirjoonega ning lisatud on haljasala ligikaudne suurus.

Planeeringus näidatud krundipiire on vastastikuse kokkuleppe alusel lubatud ilma uut detailplaneeringut koostamata täpsustada ning kõrvuti asuvaid krunte kokku liita.

Planeeritud krundid Pos 1, Pos 2, Pos 3, Pos 4, Pos 5, Pos 7, Pos 8, Pos 11 ja Pos 12 on planeeritud osaliselt või täielikult praegusest merealast. Planeerimisseaduse § 126 lõike 6 kohaselt on detailplaneeringuga määratud krunt katastriüksuse moodustamise aluseks. Veeseaduse § 23 lõige 2 sätestab, et avalik veekogu ei saa olla tsiviilkäibes ja kuulub vaid riigile. Veeseaduse § 23 lõike 1 punkti 2 kohaselt on avalikuks veekoguks mh territoriaalmeri. Sellest tulenevalt ei ole katastriüksuste moodustamine avalikku veekogusse õiguslikult võimalik ning katastriüksuse moodustamisel tuleb arvestada kaldajoonega. Kaldajoone muutmise saab toimuda ruumandmete seaduse ning Vabariigi Valitsuse 05.12.2013 määruse „Eesti topograafia andmekogu asutamine ja andmekogu pidamise põhimäärus“ alusel. Pärast merepõhja täitmist ja kaldajoone muutmist on võimalik viia olemasolevate kaldakinnisasjade piirid kaldajoonele, lähtudes maakatastriseaduse § 19³ lõigetes 5-11 sätestatust. Alles pärast vastavate toimingute läbiviimist on võimalik ellu viia põhijoonisel planeeritud krundijaotus.





Skeem 4. Näitlik ajutiste katastriüksuste moodustamine peale merepõhja täitmist ning kaldajoone muutmist. Rohelise joone ja viirutusega on tähistatud ajutised moodustatavad katastriüksused, oranži joonega olemasolevad katastriüksuste piirid.

Näitlik ajutiste katastriüksuste moodustamine peale merepõhja täitmist ning kaldajoone muutmist on esitatud Skeem 4.

Planeeringuga on kavandatud sadama akvatooriumi laiendamine. Sellekohased toimingud on reguleeritud sadamaseadusega § 5...9.



2.3. Krundi hoonestusala ja ehitusõigus

Krundi hoonestusala ja ehitusõigus on esitatud joonisel 4. Hoone ehitamine on lubatud joonisel näidatud hoonestusala piires vastavalt ehitusõigusele. Hoonestusala piires on lubatud lisaks hoonete ehitamisele ka teede, parkla, haljasala ning erinevate krundi toimimiseks vajalike rajatiste ehitamine. Joonisel 4 on eraldi tingmäärgiga tähistatud hoonestusala, kus on lubatud ainult sadama sihtotstarbeliseks kasutamiseks vajalike ehitiste (sadamaehitiste) ehitamine. Need hoonestusala on kavandatud täies ulatuses kõvakattega. Sadamateenusteks on järgmised sadamas teostatavad tegevused: veesõiduki sildumise võimaldamine, veesõiduki lastimine ja lossimine, reisijate laevale mineku ja laevalt tuleku korraldamine, veeliikluse korraldamine akvatooriumil ja sissesõiduteel, veesõidukite pukseerimine ja jäämurdmine akvatooriumil, veesõiduki punkerdamine ning laevajäätmete vastuvõtmine. Ülejäänud hoonestusaladel on lubatud nii sadamaehitiste kui ka tootmishoonete ja laohoonete ehitamine. Planeeritud haljasala tingmäärgiga tähistatud alal on lubatud ehitada ka tehnorajatisi ja kergliiklusteid. Kruntide liitmisel ilma uut detailplaneeringut koostamata liidetakse ka kruntide ehitusõigus, v.a hoonete kõrgus.

2.4. Ehitise ehituslikud, arhitektuurilised ja kujunduslikud tingimused

Detailplaneeringuga ei piirata ehitusprojektide koostamisel muid hoonete ehituslikke tingimusi – lubatud on kõik võimalikud lahendused, mis sobivad kokku kavandatavate hoonete arhitektuuriga ja hoonetele esitatavate ohutusnõuetega. Tulepüsivusklass tuleb määrata projekteerimisel lähtuvalt ehitise kasutamise otstarbest ja sellele seatud nõuetest.

Üleujutusohu vältimiseks peab laiendatav sadama ala jääma olemasolevaga vähemalt samale kõrgusele – absoluutkõrgusele 3.00 või kõrgem.

2.5. Liikluskorralduse põhimõtted

Põhiline juurdepääs on sadamale kavandatud põhja suunast veesõidukitega väljaspool planeeringuala oleva sissesõidutee (sissesõidukanali) kaudu. Sissesõidutee suunaga u 159...339 kraadi on rajatud 1992./1993. aastal ning see on olnud ja jääb ka edaspidi kogu ulatuses samal suunal kasutusele. Sissesõidutee sügavust, laiust ja pikkust suurendatakse ning ujuvate navigatsioonimärkide paigutatust muudetakse vastavalt sadama vajadusele. Sadama muulide lõpliku väljaehituse tulemusena moodustub muulide tippude vahele sadama basseini värav, mille telg langeb kokku sissesõidutee teljega. Teisi sissesõiduteid merelt ei kavandata.

Projekteerimisel tuleb arvestada vajadusega võimaldada väikelaevade sildumist ja teenindamist ning sildumiskohtadele operatiivsõidukite juurdepääsu.

Juurdepääs maismaasõidukitega on planeeringualale kavandatud lõuna suunast Uus-Sadama tee kaudu. Sadama tee kaudu on lubatud planeeringualale juurdepääs ainult kergliiklusele ja soovi korral kohalikele sõiduautodele. Planeeringuala teed ning kaid on kavandatud kõvakattega, võimalikud ladustamisplatsid võivad olla ka kruusakattega.

Kruntidele Pos 1 kuni Pos 13 on planeeritud krundisisesed teed, kus liikumine on kavandatud vastastikuse servituudi seadmisega. Planeeringualal olevad Sadama tänava maaüksused Sadama tänav T1, Sadama tänav T2 ja Sadama tänav T3 on kavas likvideerida.

Sadama teest kuni Uus-Sadama teeni ning Uus-Sadama tee äärde kuni Sadama tn 6 maaüksuseni (väljaspool planeeringuala) on kavandatud jalgratta- ja jalgteed, mis tagab kergliiklejatele pääsu rannaalale. Jalgratta- ja jalgteed ei ole planeeritud jätta praeguse Sadama tee koridori, kuna tegemist

on tööstusliku iseloomuga territooriumiga, kus ei ole mugav ega ohutu jalgsi ja jalgrattaga liikuda. Planeeritud asukohas on jalgratta- ja jalgteel võimalikult vähe ristumisi autoliiklusega.

Perspektiivselt on lubatud rajada teine juurdepääsutee Lontova teelt, lõuna suunast.

Mere kaldale ette nähtud kallasrada on kavas sadama territooriumist mööda viia piki sadamaala idapiiri, seejärel meremärgi sihti mööda või kavandatava uue lõunapoolse juurdepääsu koridoris Lontova teeni, mööda Lontova teed ning seejärel tagasi mere äärde kas piki Sadama teed ning ülalpool mainitud kergliiklusteed või kaugemalt läänesuunast piki Kunda jõe kallast.

Mootorsõidukite ning jalgrataste parkimine tuleb lahendada kruntide siseselt vastavalt vajadusele ning tuginedes standardile EVS 843 „Linnatänavad“. Parkimiskohtade arv ja paiknemine tuleb määrata projekteerimisel. Pos 13 on joonisel 4 esitatud näitlikud veokite parkimiskohad, mille arv ja paiknemine täpsustatakse projektiga, samuti võib ala kasutada laoplatsina. Tulenevalt veokite piiratud külgnähtavusest ja suurest pöörderaadiusest ei ole parklas näidatud haljastusega liigendamist, sest manööverdamisel haljastusega arvestamine võib osutuda ohtlikuks. Planeeritud kruntide vaheline liikluskorraldus on esitatud joonisel 4 ja tekstiliselt servituutide peatükis.

Projekteerimisel arvestada sadamas väikealuste sildumise võimalusega koos juurdepääsuga maismaalt ja muu vastava tugitaristuga, sh arvestades operatiivsõidukite juurdepääsu tagamisega.

2.6. Haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted

Planeeringualal tuleb võimalusel säilitada olemasolevad heas tervislikus seisukorras olevad puud, mis ei jää ehitatavate hoonete, teede ja rajatiste alale. Olemasolevate puude likvideerimine või säilitamine määratakse projektiga. Pos 14 on lähtuvalt kehtivast üldplaneeringust planeeritud avalikuks haljasalaks. Pos 14 on planeeritud jalgratta- ja jalgteed ning sadamaala eraldamiseks planeeritud puuderea istutamine.

Planeeritud kruntidel on lubatud läbipaistvate piirete ehitamine, välja arvatud teeservituudi alal. Piirded peavad võimaldama kallasraja möödaviiku planeeringuala ida- ja osaliselt lõunaosas.

Planeeringualal tekkivad jäätmed käideldakse järgides jäätmeseaduse nõudeid.

2.7. Tehnovõrgud

2.7.1. Olemasoleva olukorra iseloomustus ning üldosa

Planeeringuala on varustatud elektri- ja sideliinidega, veevarustus on tagatud ettevõtte Kunda Vesi Kunda linna võrgust, millega sadam on ühendatud. Uus-Sadama tee läänepoolsel küljel (sadama läheduses) asuv pumpala on Kunda linna veevõrguga ühendatud, kuid praegu reservis. Kanalisatsioon on lahendatud lokaalselt.

Planeeritud tehnovõrkude ja -rajatiste asukoht on näidatud indikatiivsetena ning asukoht täpsustub (võib muutuda) projekteerimise käigus.

2.7.2. Veevarustus

Tarbevesi on planeeritud Kunda Vesi AS veevõrgust. Planeeringualani ulatub Sadama tee alal asuv De50 veetoru, millest alates on planeeritud veetoru kuni planeeritud kruntideni. Projekteerimisel tuleb vajadusel ette näha olemasoleva veetoru läbimõõdu suurendamine.



Planeeringualal ning selle läheduses on kaheksa tuletõrje veevõtukohta. Lisaks on planeeritud seitse tuletõrje veevõtukohta, mille asukohad ning tootlikkused tuleb täpsustada projekteerimisel vastavalt kehtivatele nõuetele ning hoonete iseloomulikele näitajatele.

Tuletõrjevee tagamisel tuleb arvestada siseministri 18.02.2021. a määruses nr 10 „Veevõtukohta rajamise, katsetamise, kasutamise, korrashoiu, tähistamise ja teabevahetuse nõuded, tingimused ning kord” esitatud nõuetega.

2.7.3. Kanalisatsioon ja sademevesi

Reovesi on kavas puhastada kohapeal omapuhastis. Puhastist väljuv vesi on planeeritud juhtida merre. Puhasti väljavool peab suubuma planeeritud kaidevahelisse akvatooriumiossa. Omapuhasti kuja on keskkonnaministri 31.07.2019 määruse nr 31 järgi 10 m. Vajadusel täpsustada projekteerimisel kuja ulatust lähtuvalt määrusest nr 31. Vastavalt veeseaduse § 134 on kanalisatsiooniehitise kuja kanalisatsiooniehitise, välja arvatud torustik, kõige väiksem lubatud kaugus elamust ning majutus-, ravi-, spordi-, haridus-, kaubandus- ja teenindushoonest, samuti transpordihoonest, mis teenindab regulaarselt inimesi, ning salv- ja puurkaevust. Projekteerimisel tuleb arvestada, et vastavaid ehitisi omapuhasti kujasse ei jääks.

Kuni planeeritud kruntideni on planeeritud reoveekanalisatsioonitorustik.

Planeeritud teede alale on planeeritud sademeveekanalisatsiooni torustik. Igalt krundilt sademeveekanalisatsiooni ja/või veekogusse juhitud vesi tuleb nõuete kohaselt puhastada, vajadusel tuleb projekteerimisel ette näha õlipüüdurid.

Keskkonnaluba on vajalik alates ööpäevas ühe kuupmeetri heitvee juhtimiseks veekogusse. Samuti on keskkonnaluba vajalik, kui juhitakse sademevett suublasse jäätmekäitlusmaalt, tööstuse territooriumilt, sadamaehitiste maalt, turbatööstusmaalt ja muudest kohtadest, kus on saastatuse risk või oht veekogu seisundile.

Loodusesse juhitud heit- ja sademevesi peab vastama keskkonnaministri 08.11.2019 määrusele nr 61 „Nõuded reovee puhastamise ning heit-, sademe-, kaevandus-, karjääri- ja jahutusvee suublasse juhtimise kohta, nõuetele vastavuse hindamise meetmed ning saasteainesisalduse piirväärtused”. Vee juhtimist Kunda jõkke ei kavandata. Tehnovõrkude täpsemad lahendused ja asukohad määratakse projekteerimisel.

2.7.4. Elektrivarustus ja välisvalgustus

Elektrivarustus on planeeritud vastavalt Elektrilevi OÜ tehnilistele tingimustele nr 508198. Detailplaneeringualal on ette nähtud koht vähemalt kahele uuele komplektalajaamale võimalikult koormuskeskme lähedusse, tee äärde. Näitlikud alajaamade asukohad on joonisel 4 näidatud POS 4 ja POS 7 kruntidel, alajaamade asukohad täpsustatakse projekteerimisel. Alajaama teenindamiseks peab jääma ööpäevaringne vaba juurdepääs.

Uue alajaama toide on planeeritud 6 kV maakaabelliiniga planeeritud Pos 13 krundil asuvast Kalda:(Kunda) alajaamast. Elektri kaablite planeerimine piki sõiduteed tee muldkeha piires ei ole lubatud. Üldjuhul ei ole lubatud planeerida teisi kommunikatsioone elektri kaablite kaitsevööndisse.

Tarbimiskohtadele on ette nähtud planeeritavatest alajaamadest 0,4 kV maakaabelliinid, soovitatavalt ringtoiteliinidena. Tarbimiskohtade võrguühendustele tuleb ette näha kinnistute piiridele liitumiskilbid ning jaotuskilbid. Liitumiskilbid tuleb planeerida ligipääsetavasse asukohta eelistatult kinnistute

piiridele juurdepääsutee lähedusse või külgnevate kinnistute tarbeks nende vahelistele piiridele üldkasutatavale ja/või transpordimaale.

Alajaamadele eraldi katastriüksusi ei moodustata. Maaomanik(ud) tagab(vad) Elektrilevi tehnoarajatiste maakasutusõiguse servituudialana. Planeeringuga on jäetud planeeritud teede äärde perspektiivsete maakaablite paigaldamiseks vajalikud koridorid.

Planeeringuala valgustus tuleb lahendada projekteerimisel vastavalt vajadusele ning ala kujunduslahendusele, uute mastvalgustite elektrivarustus näha ette maakaablitega.

2.7.5. Soojavarustus

Planeeringuga kavandatavate hoonete soojavarustus on planeeritud lokaalküttena. Lubatud on kõik küteliigid (sh päikesepaneelid ja -kollektorid), v.a kivisüsi ja muud oluliselt jääkaineid eraldavad küttematerjalid.

2.7.6. Telekommunikatsioonivarustus

Telekommunikatsioonivarustus on planeeritud vastavalt Telia Eesti AS tehnilistele tingimustele nr 40080667. Planeeritud on sidekanalisatsiooni põhitrass alates Uus-Sadama teel asuvast sidekaevust F31H12_K01 kuni planeeritud kruntideni.

2.8. Kujad

Planeeritud hoonestusalale ehitamisel tuleb arvestada tuleohutusklasside ja hoonetevaheliste kujadega vastavalt siseministri 30. märtsi 2017. a määrusele nr 17 „Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded“. Hoonete vahele tuleb jätta nõuetekohane vahekaugus 8 m või rakendada teisi tuleohutust tagavaid meetmeid (nt tulemüüri nõuetele vastava seiniosa rajamine). Hoonete tuleohutusklass määratakse projekteerimisel hoone iseloomulike näitajate alusel vastavalt seadusele.

Ohtlike ainete ladustamise korral tuleb järgida siseministri 27.05.2024 määrust nr 14 „Ohtlike ainete ladustamise tuleohutusnõuded“.

Planeeringualal planeeritud Pos 1 krundil paikneb ohtlik ettevõtte Wibax Tank AS Kunda terminal, kellele on väljastatud käitamisluba kemikaalseaduse alusel. Ettevõttel on tehniline võimekus nii tuleohtliku vedellasti käitlemiseks kui ka mittesüttivate vedelate ainete käitlemiseks. Vastavalt ettevõtte hädaolukorra lahendamise plaanile (koostaja: Ivo Mäe; konsultant: Rain Kurg (Storkson OÜ), 2025) on terminalil tabelis 1 ning skeemidel 4 ja 5 toodud ohualad. Hoonete projekteerimisel ohualas tuleb võimalike ohuallikatega arvestada.

Tabel 1. Wibax Tank AS Kunda terminali ohualade kirjeldus.

Õnnetus	Tagajärg	Ohuala	Kohustuslikud tegevused
Hoone tulekahju terminali territooriumil	Hoone, mahutite S2 ja S21 ning mittepõlevate produktide laadimisala kahjustumine. Keskkonda ohustavad põlemisel eralduvad gaasid. Inimesi ohualas kuni 5, võimalikud üksikud kannatanud.	Inimesed: 8 m Ehitised: 8 m	1. Terminali toimingute peatamine. 2. Võimalusel lokaalse ohu likvideerimine. 3. Sündmuse arenedes häirekeskuse teavitamine (112) ja täiendavate meetmete kasutamine.
Mahutipargis lekkinud ja süttinud põlevvedelik	Ohustatud kogu terminali rajatised ning Uus-Sadama tee 8 hoone. Võimalik lokaalne leke. Keskkonda ohustavad põlemisel eralduvad gaasid. Inimesi ohualas kuni 10, võimalikud üksikud kannatanud.	Inimesed: 128 m Ehitised: 59 m	4. Ohualas viibivate inimeste teavitamine ja vajadusel evakueerimine.

Õnnetus	Tagajärg	Ohuala	Kohustuslikud tegevused
Pumplas lekkinud ja süttinud põlevvedelik	Ohustatud mahutid S15, S16 ja S19 ning mahutisektsioon nr 4. Võimalik lokaalne leke. Keskkonda ohustavad põlemisel eralduvad gaasid. Inimesi ohualas kuni üks.	Inimesed: 21 m Ehitised: 6 m	5. Koostöös operatiivjõududega sündmuse lahendamine. 6. Reostuse likvideerimine terminali juhataja korraldamisel.
Paakautode laadimisestakaadil lekkinud ja süttinud põlevvedelik	Ohustatud mahutid S19 ja S20 ja põlevvedelike pumpla. Võimalik lokaalne leke. Keskkonda ohustavad põlemisel eralduvad gaasid. Inimesi ohualas kuni 4, võimalikud üksikud kannatanud.	Inimesed: 27 m Ehitised: 8 m	
Produktitorustikust lekkinud kemikaal	Ohustatud torustiku läheduses paiknevad ehitised. Võimalik merereostus (kuni 4,5 m ³ kemikaali). Inimesi ohualas kuni üks.	Inimesed: 30 m Ehitised: 10 m	
Tankerlaeva lastimisel/lossimisel lekkinud kemikaal	Ohustatud laev. Võimalik merereostus (kuni 4,5 m ³ kemikaali). Inimesi ohualas kuni 3.	Inimesed: 30 m Ehitised: 10 m	



Skeem 5. Mahutiala põlengu ohualad ehitistele – 59 m – ja inimestele – 128 m.



Skeem 6. Produktorustikust lekkinud põlevvedeliku ohualad ehitistele – 10 m – ja inimelule – 30 m.

2.9. Kuritegevuse riski vähendavad tingimused

Turvalisuse tagamisel on sadama pidaja sadamateenuste osutamisel kohustatud järgima sadamaseadust ning rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel alusel kehtestatud rahvusvahelisest laevade ja sadamarajatiste turvalisuse koodeksit ning Euroopa Parlamendi ja EL Nõukogu määruse (EÜ) nr 725/2004 kehtestatud nõudeid.

Planeeringu realiseerimiseks vajalikke projekte koostades pidada silmas erinevaid kuritegevust vähendavaid meetmeid, mis seisnevad ennekõike alljärgnevas:

- planeeringuala väljaehitatud ja kasutusele võetud alal optimaalse nähtavuse ja valgustuse tagamine;
- hea vaade ühiskasutatavatele aladele;
- erineva kasutusega alade selgepiiriline ruumiline eristamine.

Lisaks eelnevale võiks vajadusel kaaluda:

- jälgitavuse tagamisel abivahendite kasutamist (sh ka videovalve);
- vastupidavate ja kvaliteetsete materjalide kasutamist (uksed, aknad, lukud, pingid, prügikastid, märgid);
- sobivat maastikukujundust maaüksusel Pos 14;
- ühises kasutuses olevate alade korrashoidu.

2.10. Müra-, vibratsiooni- ja insolatsioonitingimused ning muud keskkonnatingimused

Hoonete projekteerimisel arvestada ala ümbritsevate teedega – seda nii müra- kui vibratsioonikindluse tagamisel. Ruumide insolatsiooninõuded tagada projekteerimisel. Planeeringu elluviimisel arvestada, et planeeringuala läheduses asuvad lõunas elamualad ja läänes puhkealad. Arvestada, et planeeringualalt tulenev ehitus- ja kasutusaegne müra ei ületaks lähedal asuvatel müratundlikel aladel normatiivset taset lähtuvalt keskkonnaministri 16.12.2016 määrusega nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ kehtestatud müra normtasemetest (esitatud määruse lisas 1). Atmosfääriõhu kaitse seaduse § 59 järgi peab müraallika valdaja tagama, et tema territooriumilt ei levi normtasest ületavat müra. Müra mõju saab täpsemalt hinnata (modelleerida) kui on laienemisega kaasnev sadama tegevus täpsemalt teada. Samuti saab siis hinnata ka mõju õhukvaliteedile. Enne sadama laiendamist (projekteerimist ja ehitamist) tuleb läbi viia mürauuring, mis arvestab ka olemasolevat müra. Projekteerimisel, juhul kui prognoosarvutused mõnda olulist mõju näitavad, kavandada müra ja saasteainete (osakeste jm) leviku tõkestamiseks müratõkkeseinu või muid asjakohaseid meetmeid.

Planeeritud alale ei ole tänase seisuga kavandatud keskkonnoahtlikke objekte. Kui tulevikus tekib vajadus keskkonnoahtlike objektide kavandamiseks, tuleb sellele eelnevalt läbi viia keskkonnamõju hindamine koos vajalike uuringutega. Jäätmete käitlemine ja äravedu tuleb korraldada järgides jäätmeseadust ja sadamaseadust. Sadama pidajal peab olema koostatud ja rakendatud nõuetekohane laevajäätmete vastuvõtmise ning käitlemise kava.

Eesti looduse infosüsteemi andmetel on planeeringualal registreeritud mitu III kaitsekategooria kaitsealuse taimeliigi kahkjaspunase sõrmkäpa leiukohta. Enne igasuguseid ehitus- või ettevalmistavaid töid, mille käigus mõjutatakse olemasolevaid looduslikke kooslusi, tuleb EELIS-es registreeritud ja looduslikule alale jäävad kahkjaspunase sõrmkäpa kasvukohad ja nende lähipiirkonnad uuesti inventeerida. Kahkjaspunase sõrmkäpa inventuuri käigus tuleb kaardistada kõik generatiivsed ja vegetatiivsed isendid ning märgistada leitud isendite koordinaadid sentimeetri täpsusega. Inventuuri tulemuste põhjal saab hinnata sõrmkäpa populatsiooni elujõulisust ning vajadusel kavandada taimede ümberasustamist. Ehitamisele ette jäävad kaitsealused isendid tuleb enne ehituse algust ümber istutada sobivatesse elukohtadesse lähikonnas. Ümberistutamist peab korraldama vastava eriala spetsialist.

Planeeringuala lõunaosale ulatub vähesel määral III kaitsekategooria kaitsealuse liigi kodukaku piiritletud elupaik. Valdav osa kodukaku elupaigast jääb planeeringualast välja. Säilitada kodukaku elupaigas kõik puud. Kodukaku elupaiga välispiirist 100 m ulatuses raadamistööd mitte teha pesitsusperioodil 01.03.–15.07., samal perioodil ja eelkirjeldatud ala sees vältida ehitustööde alustamist (kui ehitustööd on alanud varem, siis nende jätkamine pesitsusperioodi sees on lubatud). Kakkude võimalikult väikese häirimise tagamiseks tuleb projekteerimisel määrata sobiv tööde järjekord.

Planeeringuala asub ranna (Soome lahe) ääres. Vastavalt looduskaitseaduse § 38 lõike 5 punktile 2 ei laiene ehituskeeluvöönd kehtestatud detailplaneeringuga või kehtestatud üldplaneeringuga kavandatud sadamaehitisele ja veeliiklusrajatisele ning vastavalt punktile 3 ranna kindlustusrajatisele. Vastavalt üldplaneeringule asub planeeringuala valdavalt sadama ja rannateenistuse alal ning Kunda sadama arendusalal. Planeeringu elluviimisel muudetakse veekogu piiri ning sellega seoses korduvalt üleujutatud ala piiri (üks meeter kaldajoone kõrgusväärtusest). Joonisel 4 on esitatud planeeringu

täielikul elluviimisel tekkiv uus ehituskeeluvööndi piir ja piiranguvööndi piir. Veekogu piir ning sellega seoses ehituskeeluvöönd ja piiranguvöönd võivad täpsustuda projekteerimisel.

Ranna kallasrada on planeeritud ümber suunata piki planeeringuala idapiiri Lontova tee, millelt on Sadama tee ja Uus-Sadama tee kaudu tagatud pääs rannani planeeringuala lääneküljel.

Veekogusse või pinnasesse juhitud heit- ja sademevesi peab vastama keskkonnaministri 08.11.2019 määrusele nr 61 „Nõuded reovee puhastamise ning heit-, sademe-, kaevandus-, karjääri- ja jahutusvee suublasse juhtimise kohta, nõuetele vastavuse hindamise meetmed ning saasteainesisalduse piirväärtused“.

Sadamaseaduse kohaselt peab sadamas olema tagatud reostuse viivitamatu lokaliseerimine ja likvideerimine asjakohaste tehniliste vahenditega, arvestades sadama suurst, osutatavaid sadamateenuseid, käideldavaid kaupu ja sadama asukohta. Sadama pidaja peab koostama akvatooriumilt reostuse avastamise ja likvideerimise kohta sadama reostustõrje plaani ja see esitatakse kooskõlastamiseks kliimaministeeriumile.

Reostustõrjevahendid peavad olema töökorras ja nendele peab olema tagatud reostustõrje eest vastutavate isikute juurdepääs. Reostustõrjevahendeid tuleb ladustada ja hooldada vastavalt valmistaja tehase poolt tehnilises dokumentatsioonis kirjeldatule. Reostustõrjevahendite korrasoleku eest vastutav isik dokumenteerib kõik reostustõrjevahenditega seotud tegevused, sealhulgas õppused ja hooldused.

2.11. Muinsuskaitse tingimused

Kunda sadamast idas väljaspool planeeringuala asuvad meres kaks laevajäänust (koordinaatidel 6601145.79, 645008.21 ja 6601038.59, 645304.83), mida ei ole seni uuritud ja mis hinnanguliselt pärinevad 19. sajandist. Veealune kultuuripärand on taastumatu ressurss. Seetõttu on uute tegevustega kaasnev negatiivne mõju veealusele kultuuripärandile pöördumatu ja püsiv. Sadama laiendamine ja sel eesmärgil merre tahkete ainete kaadamine, süvendamine ja intensiivistuv laevaliiklus avaldavad mõju merepõhjale ja veealusele kultuuripärandile.

Sadama projekteerimise käigus on vaja läbi viia merepõhja setete liikumise uuring ja vajadusel modelleerimine. Selle eesmärk on hinnata kas ja kuidas mere täitmine ja süvendamine mõjutab mere põhjasetete (liiva) erosiooni ja akumulatsiooni laevavakkide asukohas Kunda sadamast idas.

Kui merepõhja setete liikumise uuringu tulemusena selgub, et vrakkide asukohas toimub erosioon ja nende säilimine algses asukohas on ohustatud nii, et vrakke ei saa säilitada algses asukohas, tuleb vrakkidel teha (allvee)arheoloogilised väljakaevamised ja teisaldada need lähemale Eesti merealaplaneeringus määratud veealuse kultuuripärandi säilitusalale. Enne vrakkide võimalikku teisaldamist tuleb läbi viia allveearheoloogiline uuring, mille eesmärk on vrakkide dokumenteerimine, st vrakkide päritolu tuvastamise, jäädvustamise ja seisukorra hindamise eesmärgil video- või fotodokumentatsiooni tegemine kasutades fotogramm-meetriat või kasutades muud samaväärse tulemusega tehnikat või meetodit. Puidust vrakkide korral lisandub dendrokronoloogiline uuring, kui vraki vanust ei ole võimalik teiste meetoditega kinnitada.

Planeeritud krundil Pos 9 asub kultuurimälestis „Kunda tuletorn“. Tuletornist on 1999. a tulekahju järgselt säilinud vaid alumine paekividest laotud korrus. Mälestisele on jäetud lääne suunast hoonestusest vaba vaatesektor Uus-Sadama teelt. Planeeritud tegevused ei mõjuta kultuurimälestise säilimist.



2.12. Geodeetilise märgi kaitsevöönd

Geodeetilise märgi kaitsevöönd on geodeetilist märki ümbritsev ala, kus geodeetilise märgi kaitse ja kasutamise vajadusest tulenevalt kitsendatakse inimtegevust. Planeeringualal ning selle vahetus läheduses asuvate geodeetiliste märkide kaitsevööndid on esitatud joonistel 3 ja 4. Vastavalt ruumiandmete seaduse (edaspidi RAS) § 26 lg-le 1 on geodeetilise märgi kaitsevööndis geodeetilise märgi omaniku loata keelatud igasugune tegevus, mis võib kahjustada geodeetilist märki ja selle tähistust, takistada sellele juurdepääsu või sellega seotud mõõtmisi, eelkõige: 1) ehitamine, mis tahes mäe-, laadimis-, süvendus-, lõhkamis- ja maaparandustööde tegemine, puude ja põõsaste istutamine, puude langetamine, jäätmete ladestamine ning oma tegevusega geodeetilise märgi korrosiooni põhjustamine; 2) pinnases paikneva geodeetilise märgi kaitsevööndis löökmehhhanismidega töötamine, pinnase tihendamine või tasandamine, transpordivahenditele ja mehhanismidele läbisõidukohtade rajamine ning künni- või mullatööde tegemine. Vastavalt RAS-i § 24-le võib geodeetilise märgi teiselada või kõrvaldada ainult märgi omaniku nõusolekul taotleja kulul.

2.13. Servituutide seadmise vajadus

Kõikidele planeeritud kruntidele, mida läbib juurdepääsutee kuni teiste planeeritud kruntideni, kavandatakse juurdepääsu tagamiseks servituudi või isikliku kasutusõiguse seadmine juurdepääsu vajava krundi igakordse omaniku kasuks. Kõikidele olemasolevatele ja planeeritud tehovõrkudele on planeeritud servituudi või isikliku kasutusõiguse seadmise vajadus vastava võrgu valdaja kasuks. Servituutide asukoht on indikatiivne ja võib muutuda vastavalt teede ja tehnorajatiste püstitamiseks koostatavatele projektidele ning kinnisasjaomanike omavahelistele kokkulepetele.

2.14. Sundvõõrandamise või sundvalduse seadmise vajadus

Puudub vajadus sundvõõrandamise või sundvalduse seadmiseks.

2.15. Planeeringu elluviimine

Planeeringu elluviimine ei tohi põhjustada kahjusid kolmandatele osapooltele. Viidatud eesmärgi saavutamiseks tuleb arendajal eelkõige tagada, et ehitustegevus ei kahjustaks teisi piirkonna krunte.

Kruntide moodustamisel tuleb arvestada ptk 2.2. kirjeldatud tingimustega.

Tehovõrkude rajamine toimub vastavalt projektile ning kokkuleppele vastava võrgu valdajaga.

Enne Pos 13 väljaehitamist tuleb rajada uus jalgratta- ja jalgte Pos 14 krundile ja Uus-Sadama tee äärde. Pos 13 olemasoleva haljastuse likvideerimine on lubatud vahetult enne krundi kasutusele võtmist vastavalt detailplaneeringule.



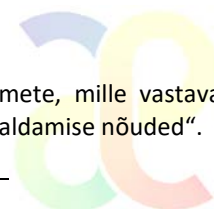
2.16. Planeeringu elluviimisega kaasnevate asjakohaste majanduslike, kultuuriliste, sotsiaalsete ja looduskeskkonnale avalduvate mõjude hindamine detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande järgi

2.16.1. Planeeringu elluviimisega kaasneva olulise keskkonnamõju leevendamiseks ja seireks kavandatud meetmete ning mõõdetavate indikaatorite kirjeldus

2.16.1.1. Leevendusmeetmed

1. Süvendustööd ja ressursitõhusus
 - a. Vältida süvendustöid tormiga (10 min keskmine tuulekiirus >15 m/s) ning eelistada maismaa poolt puhuvaid tuuli.
 - b. Võimalusel kasutada pumpsüvendajat, mis vähendab heljumi teket ja levikut võrreldes kopsüvendamisega.
 - c. Kasutada süvendamisel eemaldatavaid kobedaid setteid (liiv, aleuriit) rannatäitena või sadama tagusalade täiteks, et hoida setted kohalikus süsteemis.
 - d. Süvenduspinnast ei käsitleta jäätmena juhul, kui tegemist on saastumata pinnasega ja selle kasutus on kindel. Veendumaks, et süvenduspinnas sobib taaskasutamiseks, tuleb süvendatavast materjalist võtta proovid ja teostada analüüsid vastavalt taaskasutamise nõuetele¹.
 - e. Vältida kividest nõlvakaitse (kaldakaitserajatis) laiendamist puhkeranna suunas, kuna selline rajatis põhjustab ranna ja rannanõlva erosiooni ning avaldab ranna stabiilsusele vastupidist mõju; võimalik kaldakaitserajatis peaks lõppema risti liivarannaga, mitte painduma selle ette (lisa 4).
2. Üleujutusohht
 - a. Selguse huvides üleujutusohu vältimiseks tuleb detailplaneeringus märkida, et laiendatav ala ei tohi jääda madalamale kui 2,14 m abs.
3. Valgus
 - a. Projekteerimise etapis tuleb valgustus lahendada nii, et see põhjustaks võimalikult vähe valgusreostust (st valgustaks üksnes alasid ja objekte, mida soovitakse valgustada).
4. Kodukakk
 - a. Säilitada kodukaku elupaigas kõik puud.
 - b. Kodukaku elupaiga välispiirist 100 m ulatuses raadamistöid mitte teha pesitsusperioodil 01.03–15.07, samal perioodil ja eelkirjeldatud ala sees vältida ehitustööde alustamist (kui ehitustööd on alanud varem, siis nende jätkamine pesitsusperioodi sees on lubatud).

¹ Keskkonnaministri 21.04.2004 määrus nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloo omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“.



2.16.1.2. Edasised uuringud

Järgnevalt on iga edasise uuringu juures võimalusel täpsustatud selle eesmärk, ajastus (enne töid, tööde ajal või järel), uuringuala, kestvus ning suunised meetodikaks. Täpne uuringukava (sh proovivõtu maht ja sagedus) kinnitatakse projekteerimise ja keskkonnalubade taotlemise etapis.

1. Vee liikumine, heljum ja veekvaliteet

- a. Projekti järgnevates etappides tuleb Kunda lahes modelleerida vee liikumist ja heljumi levikut, arvestades sügavusi, vee liikumist, tööde ajastust ja loodusliku hägususe fooni. Modelleerimine on vajalik, kuna selle tulemustel põhinevalt töötatakse välja täpsemad keskkonnameetmed ning vee elustiku ja merepõhjaelupaikadega seotud piirangud. Modelleerimisel tuleb arvestada teadmiste lünkadega pinnase omaduste osas (mh merepõhja kobedate setete kihi paksus ja sinisavi piiri sügavus).
- b. Merevee kvaliteedi seire rekonstrueeritava sadama piirkonnas ja võrdluslal. Mõõdetavateks parameetriteks on toitainete kontsentratsioonid, temperatuuri, hapniku, pH, klorofüll, vee hägususe ja soolsuse vertikaalsed profiilid. Mõõtmiste sagedus – kord kuus vahemikus aprill – oktoober. Seire eesmärk on fikseerida vee kvaliteedi lähteseisund (foon) enne süvendus- ja täitetöid ning jälgida tööde ajal ja teatud perioodil pärast tööde lõppu nende mõju vee kvaliteedile ja eutrofeerumisele, võimaldades hinnata leevendusmeetmete tõhusust. Seiret tuleb seega teostada enne tööde algust, tööde ajal ja pärast tööde lõppu.

2. Reostus ja setete kvaliteet

- a. Projekteerimise etapis võtta kaks settenäidist: üks süvendatud alalt sadama akvatooriumis liiva ja mudasegu tsoonist (0,5–1 m sügavuselt settest) ning üks võrdlev referentsproov süvendamata alalt ca 50–100 m idasuunas (meresügavus ≥ 3 m, pindmine kopaproov). Määrata proovides naftaproduktide ja As, Cd, Cr, Cu, Hg, Ni, Pb, Zn sisaldused. Lähtuvalt HELCOM süvendamise ja kaadamise juhise lisast 1 tuleb setetest määrata ka tributüültina (TBT), polütsükliiliste aromaatsete süsivesinike summa (Σ PAH) ja polüklooritud bifenüülide summa (Σ PCB) sisaldused. Lisaks tuleb määrata setete üldfosfori sisaldus, sh mobiilse fosfori osakaal (vt TalTech 2025; HELCOM 2017), et hinnata settest vabaneva fosfori võimalikku mõju piirkonna troofsusele.

3. Merepõhja elustik ja kalastik

- a. Selgitada merepõhja elustiku ja elupaikade levik sadama puhveralal (1 km puhver projekteeritava ala ümber) ja võrdlusaladel (transektidel, mis kattuvad varasemate uuringute aladega). Elustiku ja elupaikade kaardistus uuringualal annab võimaluse hinnata projekti teostamisel tekkivat mõju Loodusdirektiivi lisa I elupaigatüüpidele, HELCOM HUB biotoopidele, MSRD elupaigatüüpidele ja Looduse Taastamise Määruse (LTM) elupaikadele. Mõju hinnatakse sadama ümber asuval uuringualal võrreldes foonialadega. Uuringu eesmärk on fikseerida merepõhja elustiku ja elupaikade lähteseisund ning hinnata kavandatava tegevuse mõju; uuring viiakse läbi enne süvendus- ja ehitustöid (vajadusel kordusvaatlus pärast töid) eelnimetatud puhver- ja võrdlusaladel. Meetodikas juhendatakse varasematest seireuuringutest ning HELCOM HUB ja Loodusdirektiivi elupaigatüüpide käsitlest.
- b. Teostada kalastiku uuringud (sesoonsed püügid). Kalastiku uuringud tuleb läbi viia enne tööde algust foonolukorra fikseerimiseks ning vajadusel pärast töid; uuringuala hõlmab sadamaala ja võrdlusala ning ajastus peab arvestama kalade kude- ja rändeperioode. Meetodikas juhendatakse standardsetest kalastiku uuringu püügimeetodikest; kestus hõlmab vähemalt ühte täisaastat (sesoonsed püügid).

4. Veealune kultuuripärand

- a. Projekteerimise etapis dokumenteerida allveearheoloogilise uuringuga sadamast idas asuvat kahte vrakki ning juhul kui need on puidust, teha dendrokronoloogiline uuring. Uuringu eesmärk on dokumenteerida sadamast idas paiknevate vrakkide seisund ja väärtus ning hinnata kavandatava tegevuse mõju neile. Uuring viiakse läbi projekteerimise etapis enne süvendus- ja ehitustöid, hõlmates vrakkide asukohti ja nende lähiümbrust; meetodikas juhendatakse allveearheoloogia heast tavast ja töö kooskõlastatakse Muinsuskaitseametiga.
- b. Juhul kui vee liikumise ja heljumi leviku mudel näitab kavandatava tegevusega kaasnevat olulist mõju vrakkidele ning neid ei ole võimalik säilitada, tuleb anda hinnang kas sadama rajamine kaalub üles vrakkide säilitamise nende algses asukohas või on võimalik need teisaldada lähimale Eesti merealplaneeringus määratud veealuse kultuuripärandi säilitusalale.

5. Mürä

- a. Teostada projekteerimise etapis mürä leviku arvutus maksimaalsete võimalike sadama käitamismahtude (sh autoliikluse) alusel. Vajaduse korral kavandada leevendusmeetmed põhimõttel, et isoleeritakse müraallikas, mitte inimene (nt eelistada müratõkke paigaldamist müraallika juurde). Mürä leviku arvutusel tuleb arvesse võtta kumulatiivset müra, st sadama maksimaalsete võimalike käitamismahtude müra koos Sadama tee 14, Sadama tee 4 ja Sadama tee 4a katastriüksustel paiknevate laoplatside tööst (laadimistegevusest) tuleneva müraga. Kumulatiivse müraga arvestamine on oluline planeeringuala läheduses elavate inimeste tervist, heaolu ja turvalisust toetava elukeskkonna kujundamisel.

6. Õhukvaliteet

- a. Õhuheitmete leviku ja mõju prognoos tuleb teostada juhul, kui sadamasse plaanitakse täiendavat puistanguala või vedellasti ladu. Täiendavate heiteallikate lisandumisel või tegevusmahu suurendamisel tuleb taotleda keskkonnaloa nr L.VV/328900 muutmist.

7. Kahkjaspunane sõrmkäpp

- a. Enne igasuguseid ehitus- või ettevalmistavaid töid, mille käigus mõjutatakse olemasolevaid looduslikke kooslusi, tuleb EELIS-es registreeritud ja looduslikule alale jäävad kahkjaspunase sõrmkäpa kasvukohad ja nende lähipiirkonnad uuesti inventeerida.
- b. Kahkjaspunase sõrmkäpa inventuuri käigus tuleb kaardistada kõik generatiivsed ja vegetatiivsed isendid ning märgistada leitud isendite koordinaadid sentimeetri täpsusega. Inventuuri tulemuste põhjal saab hinnata sõrmkäpa populatsiooni elujõulisust ning vajadusel kavandada taimede ümberasustamist.

2.16.1.3. Seire

Sadamale väljastatud keskkonnalubadega ette nähtud seired on järgmised.

Tabel 2. Ettenähtud seired.

SEIRE SISU	SEIRESAGEDUS	LUBA
Heljumi seire Kunda lahes; eesmärk jälgida heljumi levikut ja vältida mõju supelrannale ning vajadusel piirata või peatada töid	Vajadusel süvendustööde ajal	L.VV/328935
Heljumi pidevseire suuremahuliste hüdrotehniliste tööde ajal; eesmärk hinnata süvendustöödest tingitud heljumi levikut (vähendatud seire $\leq 35\,000\text{ m}^3$; väga väikeste tööde korral ei rakendu)	Pidev tööde ajal (tingimuslik)	L.VV/328935
Elustiku seisundi ja taastumise hindamine hüdrotehniliste tööde mõjualas	Tööde ajal ja 3 aastat pärast tööde lõppu	L.VV/328935

SEIRE SISU	SEIRESAGEDUS	LUBA
Mõju hindamine kalastikule ja kudemistingimustele	Tööde ajal ja 3 aastat pärast tööde lõppu	L.VV/328935
Rannaprotsesside ja kaldajoone muutuste hindamine pärast hüdrotehnilisi töid	3 aastat pärast tööde lõppu	L.VV/328935
Sademevee seire (BHT ₇ , heljum, naftasaadused); eesmärk kontrollida pinnasesse juhitava sademevee vastavust piirväärtustele	1 kord aastas	L.VV/328900
Merre juhitava sademevee seire (BHT ₇ , heljum, naftasaadused); eesmärk vältida Kunda lahe reostamist	1 kord poolaastas või 1 kord kvartalis (sõltuvalt väljalaskmest)	L.VV/328900

Eelnevas tabelis loetletud seired tulenevad Kunda sadamale juba väljastatud kehtivatest keskkonnalubadest ega ole otseselt käesoleva planeeringuga kavandatava tegevusega seotud. Need on välja toodud seetõttu, et sadama senise tegevuse seire (mh heljumi, elustiku, kalastiku ja rannaprotsesside seire) on asjakohane ka sadama edasiarendamise mõjude jälgimisel ning seda peetakse oluliseks jätkata. Sadama laiendamisel on tõenäoliselt vajalik kehtivate keskkonnalubade muutmine või uute lubade taotlemine, mille käigus täpsustatakse ja vajadusel täiendatakse ka seirenõudeid.

Enne planeeringu realiseerimist täiendavat seiret rakendada pole põhjust. Projekteerimise etapis tuleb läbi viia uuringud (vt pt 2.16.1.1 Leevendusmeetmed lk 23), mille üheks väljundiks võib olla täiendav seirekava.

2.16.2. Mõju inimeste tervisele, varale ja heaolule

Mõju inimese tervisele, varale ja heaolule võib KSH kontekstis avalduda läbi norme ületava mürataseme, õhusaaste, vibratsiooni ja muu sarnase muutuse looduskeskkonnas.

Sadam jääb Kunda linnast rohkem kui kilomeetri kaugusele. Pole põhjust eeldada looduskeskkonna muutustest põhjustatud mõju avaldumist sellisel kaugusel.

Sadama tee ja Lontova tee äärde jäävad mitmed elamud. Lähimad hooned jäävad kavandatava tegevuse alast 250 m kaugusele.

DP etapis pole teada sadama alal ladustatava kauba mahtu (sh puistelast, vedellast) ega ka tehnikat, mis sadamaalal tööle hakkab. Seetõttu ei ole võimalik hinnata DP elluviimisega kaasneva õhusaaste ja müra levikut. Seda tuleb teha projekteerimise etapis.

Kavandataval tegevusel puudub oluline mõju inimese varale selles mõttes, et sadam ei riku olemasolevat vara (ei põhjusta veetaseme langemist kaevudes, ei põhjusta majade konstruktsioone kahjustavat vibratsiooni jne). Kinnisvara väärtuse muutus sõltuvalt ümbritsevate alade kasutuse muutusest ei ole keskkonnamõju strateegilise hindamise käsitusallas.

Inimese tervise ja heaolu kaitseks tuleb projekteerimise etapis arvestada järgmisega:

- Teostada projekteerimise etapis müra leviku arvutus maksimaalsete võimalike sadama käitamismahtude (sh autoliikluse) alusel. Vajaduse korral kavandada leevendusmeetmed põhimõttel, et isoleeritakse müraallikas, mitte inimene (nt eelistada müratõkke paigaldamist müraallika juurde).
- Valgustus lahendada nii, et see põhjustaks võimalikult vähe valgusreostust (st valgustaks üksnes alasid ja objekte, mida soovitakse valgustada).

- Õhuheitmete leviku ja mõju prognoos tuleb teostada juhul, kui sadamasse plaanitakse täiendavat puistanguala või vedellasti ladu.

2.16.3. Kultuuriväärtused

Planeeringu elluviimisel tuleb tagada muinsuskaitsealuse Kunda tuletorni säilimine. Juhul kui käesoleva detailplaneeringu kehtestamise järgselt annab muinsuskaitseamet loa kaitsealuse tuletorni teisaldamiseks, on praegust tuletorni alust maad hiljem võimalik kasutada hoonestusaluse maana vms.

Kunda sadamast vahetult idas asub kaks laevajäänust, mida pole seni uuritud. Planeeringu lähteseisukohtade järgi tuleb selgitada mere täitmise ja süvendamisega kaasnevat mõju mere põhjasetetele laevavrakkide asukohas ja seeläbi ka kavandatava tegevuse mõju laevavrakkidele, dokumenteerida allveearheoloogilise uuringuga vrakid ning juhul kui need on puidust, teha dendrokronoloogiline uuring. Juhul kui kavandatava tegevusega kaasneb oluline mõju (laevade mattumine) vrakkidele ning neid ei ole võimalik säilitada, tuleb anda hinnang kas sadama rajamine kaalub üles vrakkide säilitamise nende algses asukohas või on võimalik need teisaldada need lähimale Eesti merealplaneeringus määratud veealuse kultuuripärandi säilitusalale.

Projekteerimise etapis, kui on selge sadama konkreetne lahendus ja viiakse läbi vee liikumise ja heljumi leviku modelleerimine, tuleb:

- Dokumenteerida allveearheoloogilise uuringuga sadamast idas asuvat kahte vrakki ning juhul kui need on puidust, teha dendrokronoloogiline uuring.
- Juhul kui vee liikumise ja heljumi leviku mudel näitab kavandatava tegevusega kaasnevat olulist mõju vrakkidele ning neid ei ole võimalik säilitada, tuleb anda hinnang kas sadama rajamine kaalub üles vrakkide säilitamise nende algses asukohas või on võimalik need teisaldada need lähimale Eesti merealplaneeringus määratud veealuse kultuuripärandi säilitusalale.



3. Kooskõlastuste ja arvamuste kokkuvõte

Planeeringu on kooskõlastanud:

/täiendatakse edasisel planeerimisel/

Planeeringu läbi vaadanud ja heaks kiitnud:

- Telia Eesti AS, Raimond Pihlak 04.03.2026: digitaalselt allkirjastatud kiri (vt planeeringu lisad);
- Elektrilevi OÜ, Maie Erik 04.03.2026: digitaalselt allkirjastatud kiri (vt planeeringu lisad); tingimused: tööjoonised kooskõlastada täiendavalt; tööjooniste staadiumiks taotleda uued tehnilised tingimused täpsustatud koormustega;
- OÜ Kunda Vesi, Argo Hõõvelson 10.03.2026: digitaalselt allkirjastatud planeeringu failid (digitaalallkirjade kinnitusleht vt planeeringu lisad).

4. Joonised

1.	Situatsiooniskeem	M 1:20 000
2.	Planeeringuala kontaktvööndi funktsionaalsed seosed	M 1:10 000
3.	Olemasolev olukord	M 1:1500
4.	Põhijoonis	M 1:1500