

Kunda sadama edasiarenduse detailplaneering

Viru-Nigula vald

Esimene köide - planeering

Eskiis

Seotud kultuurimälestis:
ehitismälestis "Kunda tuletorn" (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	9
2.1.	Planeerimislahenduse põhjendus.....	9
2.2.	Planeeringuala kruntideks jaotamine	9
2.3.	Krundi hoonestusala ja ehitusõigus.....	11
2.4.	Ehitise ehituslikud, arhitektuurilised ja kujunduslikud tingimused	11
2.5.	Liikluskorralduse põhimõtted	11
2.6.	Haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted.....	12
2.7.	Tehnovõrgud.....	12
2.7.1.	Olemasoleva olukorra iseloomustus ning üldosa.....	12
2.7.2.	Veevarustus	12
2.7.3.	Kanaliseatsioon ja sademevesi	12
2.7.4.	Elektrivarustus ja välisvalgustus	13
2.7.5.	Soojavarustus	13
2.7.6.	Telekommunikatsioonivarustus	13
2.8.	Kujad	13
2.9.	Kuritegevuse riski vähendavad tingimused	15
2.10.	Müra-, vibratsiooni- ja insulatsioonitingimused ning muud keskkonnatingimused	16
2.11.	Muinsuskaitse tingimused	17
2.12.	Geodeetilise märgi kaitsevöönd	17
2.13.	Servituutide seadmise vajadus	17
2.14.	Sundvõõrandamise või sundvalduse seadmises vajadus	18
2.15.	Planeeringu elluviimine	18
2.16.	Planeeringu elluviimisega kaasnevate asjakohaste majanduslike, kultuuriliste, sotsiaalsete ja looduskeskkonnale avalduvate mõjude hindamine.....	18
3.	Kooskõlastuste ja arvamuste kokkuvõte.....	19
4.	Joonised.....	21
1.	Situatsiooniskeem M 1:10 000	21
2.	Planeeringuala kontaktvööndi funktsionaalsed seosed M 1:2000	21

3.	Olemasolev olukord	M 1:1000	21
4.	Põhijoonis	M 1:1000	21

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 keskkonnakaitseliste 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 (reostustõrje-, 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 peavärav 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 navigatsioonimägi (Kunda sihi alumine tulepaak) kaitsevöönd jääb planeeringualale . Planeeringualal asub kuus geodeetilist märki.

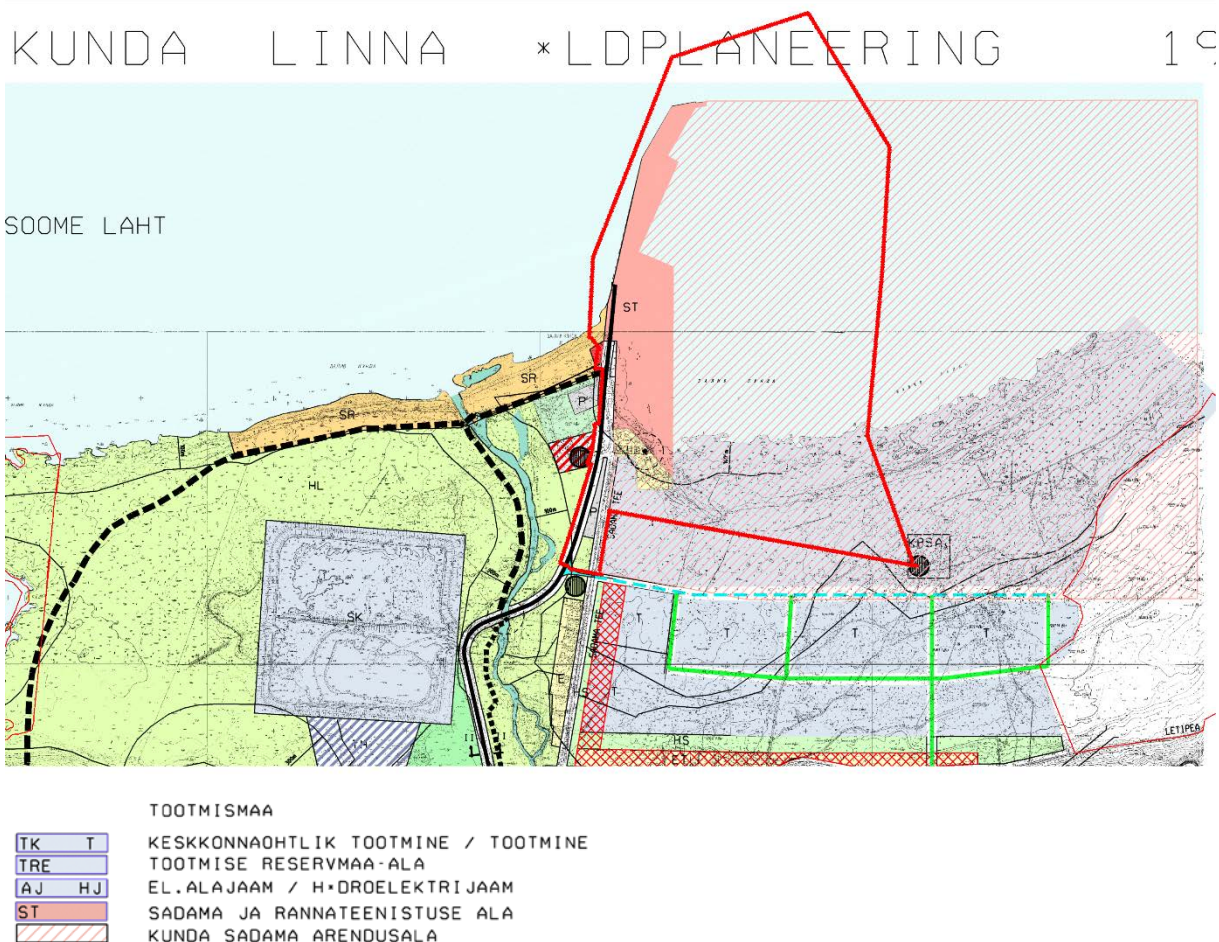
Planeeringualale ulatuvad mere rannast tulenevad veeseaduse kohane 20 m veekaitsevöönd (puudub olemasoleval sadamaalal), keskkonnaseadustiku üldosa seaduse kohane 10 m kallasrada (puudub olemasoleval sadamaalal), ning looduskaitse seaduse kohased 50 m ehituskeeluvöönd ning 200 m piiranguvöönd. Mere ranna 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 terveni 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 väike osa 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 tootismaadega (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 tootismaa.

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

Koostamisel oleval Viru-Nigula valla üldplaneeringus (vt Skeem 2) on enamus käesoleva detailplaneeringu alal 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 kavandatakse üldplaneeringuga koostöös.





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

Planeeringuala kontaktvöönd on kajastatud joonisel 2 .

2. Planeerimise lahendus

2.1. Planeerimislahenduse põhjendus

Sadama edasiarendus on võimalik ainult aladele, mis paiknevad kasutuselolevast sadamast idas. 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 vajalikehitiste ja rajatiste ulatuslik juurdeehitusvajadus. Rekonstrueerimist või asendamist vajavad ka kasutuselolevad sildumisrajatised, eelkõige vananemise tõttu. Nähakse ette võimalus kasutuselolevate sildumisrajatiste asemele uute ehitamiseks uuele sildumislainile. 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 (reostustörje-, 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 sildumislainil), kuhu kavandatakse ka nii pealesõidu(oote)rajad ja mahaõidutee 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 (reostustörje-, süvendus-, sõja-, punkrilaevad, jm) täpsustuvad sadama edasiarendamise ja projekteerimise käigus, sildumisrajatiste ida- ja lõunasuunal rajamisel.

Planeeritud krundil Pos 9 on säilitatud kultuurimälestis „Kunda tuletorn“, millele on jäetud lääne suunast hoonestusest vaba vaatesektor Uus-Sadama teelt. Planeeritud tegevused ei mõjuta kultuurimälestise säilimist.

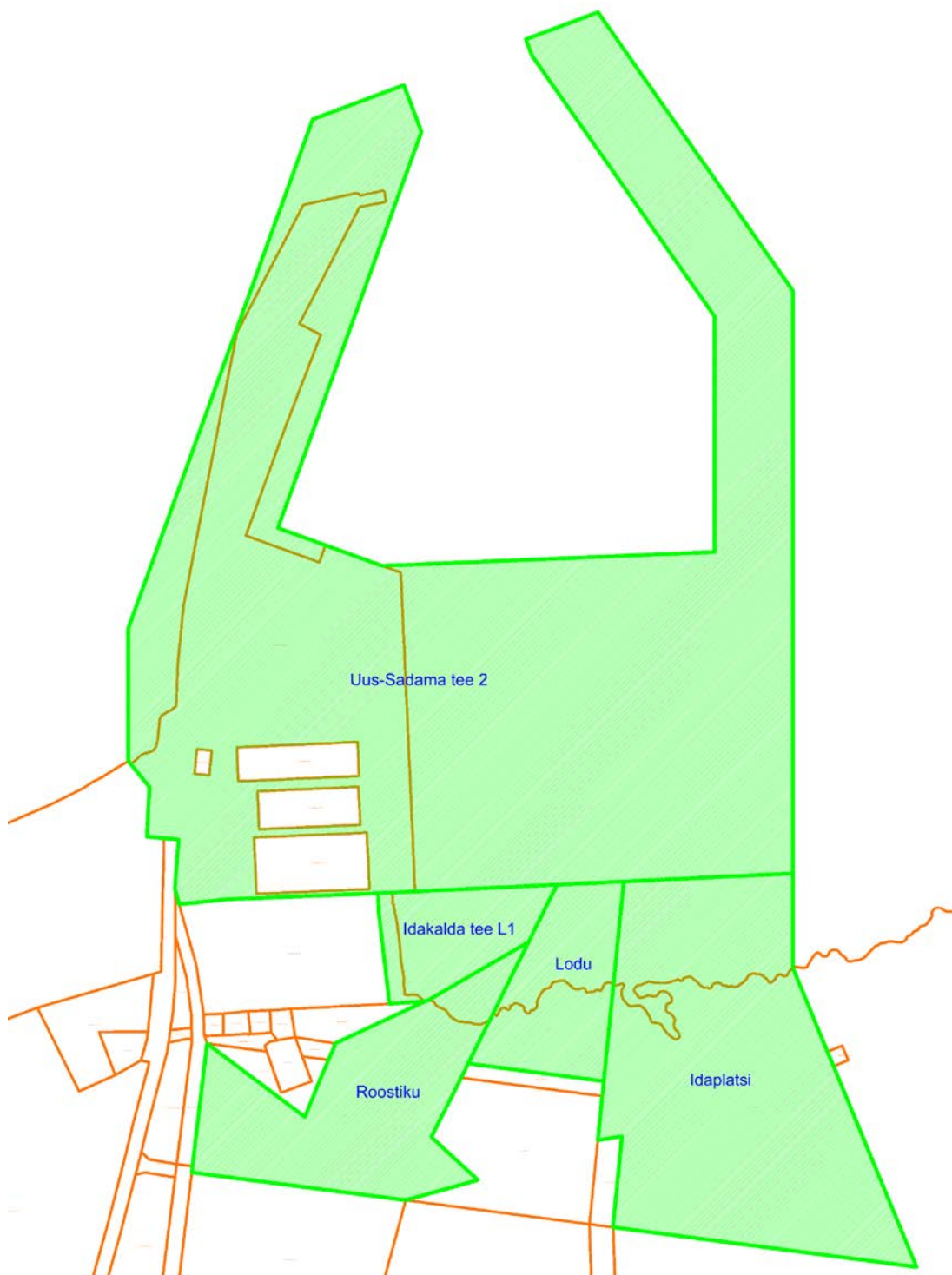
2.2. Planeeringuala kruntideks jaotamine

Planeeringuga on kavandatud olemasolevad katastriüksused ümber kruntida kolmeteistkümneks sadama maa krundiks ning üheks haljasala maa krundiks. Kõik krundid peale haljasala maa krundi on kasutusel sadama teenindamiseks ning on mõeldud kinniseks territooriumiks. Seepärast ei kavandata sadama alale avaliku kasutusega tänavaid.

Planeeringus näidatud krundipiire on vastastikuse kokkulepe 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 ruumiandmete 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 3. Näitlik ajutiste katastriüksuste moodustamine peale merepõhja täitmist ning kaldajoone muutmist. Rohelise joone ja viirutusega on tähistatud ajutised moodustatavad katastriüksused, oranži joonega olemasolevate katastriüksuste piirid.

Näitlik ajutiste katastriüksuste moodustamine peale merepõhja täitmist ning kaldajoone muutmist on esitatud skeemil 3.

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. 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 ehituslike 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.

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 paigutust 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.

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 kergliiklustee, mis tagab kergliiklejatele pääsu rannaalale.

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. Riigiteedel parkimine ei ole lubatud. Planeeritud kruntide vaheline liikluskorraldus on esitatud joonisel 4 ja tekstiliselt servituutide peatükis.

Projekteerimisel arvestada sadamas väikealustele sildumise võimaluse võimalusega koos juurdepääsuga 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.

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

Planeeritud katastriüksus 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 pumpla 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

Täiendatakse edaspidi.

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

Täiendatakse edaspidi.

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“. Tehnovõrkude täpsemad lahendused ja asukohad määratakse projekteerimisel.

2.7.4. Elektrivarustus ja välisvalgustus

Täiendatakse edaspidi.

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 kütteiliigid (sh päikesepaneelid- ja kollektorid), v.a kivisüsi ja muud oluliselt jääkaineid eraldavad küttematerjalid.

Täiendatakse edaspidi.

2.7.6. Telekommunikatsioonivarustus

Planeeringualal on olemasolev telekommunikatsioonivarustus. Planeeritud on pikendada planeeringuala siseselt telekommunikatsioonivõrku kuni uute ehitatavate hooneteni.

Täiendatakse edaspidi.

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 nõuete vastava seiniosa rajamine). Hoonete tuleohutusklass määratakse projekteerimisel vastavalt hoone iseloomulikele näitajatele 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 ohtliku ettevõtte Wibax Tank AS Kunda terminal, kellele on väljastatud käitamisluba kemikaalseadus alusel. Ettevõtte 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.
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	3. Sündmuse arenedes häirekeskuse teavitamine (112) ja täiendavate meetmete kasutamine. 4. Ohualas viibivate inimeste teavitamine ja vajadusel evakueerimine.
Pumplas lekkinud ja süttinud põlevvedelik	Ohustatud mahutid S15, S16 ja S19 ning mahutisektsioon nr 4. Võimalik lokaalne	Inimesed: 21 m Ehitised: 6 m	

Õnnetus	Tagajärg	Ohuala	Kohustuslikud tegevused
	leke. Keskkonda ohustavad põlemisel eralduvad gaasid. Inimesi ohualas kuni üks.		5. Koostöös operatiivjõududega sündmuse lahendamine. 6. Reostuse likvideerimine terminali juhataja korraldamisel.
Paakautode laadimisestakaadil lekkinud ja süttinud põlevvedelik	Ohustatud mahutid S19 ja S20 ja põlevvedelike pumppla. Võimalik lokaalne leke. Keskkonda ohustavad põlemisel eralduvad gaasid. Inimesi ohualas kuni 4, võimalikud üksikud kannatanud.	Inimesed: 27 m Ehitised: 8 m	
Produkti-torustikust 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 4. Vallialade põlengu ohualad ehitistele: 59 m ja inimesele: 128 m.



Skeem 5. Produktorust 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 rahvusvahelises laevade ja sadamarajatiste turvalisuse koodeksi 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 võimalik müra ei põhjustaks elamu- ja puhkealadel ülenormatiivset müra lähtuvalt sotsiaalministri 04.03.2002 määruses nr 42 esitatud müra normtasemetest.

Planeeritud alale ei ole tänase seisuga kavandatud keskkonnaohtlike objekte. Kui tulevikus tekib vajadus keskkonnaohtlike 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. Planeeringuala lõunaosas on III kaitsekategooria kaitsealuse liigi kodukaku piiritletud elupaik. Valdav osa kodukaku elupaigast jääb planeeringualast välja. Ehitamisele ette jäävad kaitsealused isendid tuleb enne ehituse algust ümber istutada sobivatesse elukohtadesse lähikonnas. Ümberistutamist peab korraldama vastava eriala spetsialist. Kaitsealuse kodukaku pesapuid ei ole lubatud langetada ajal, mil kakud seda kasutavad. 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.

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 suurust, 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 töokorras 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 ressurs. 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/akumulatsiooni laevavrakkide 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 lähimale Eesti merealplaneeringus 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 on säilitatud kultuurimälestis „Kunda tuletorn“, millele 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 pöösaste istutamine, puude langetamine, jäätmete ladestamine ning oma tegevusega geodeetilise märgi korrosiooni põhjustamine; 2) pinnases paikneva geodeetilise märgi kaitsevööndis löökmehhanismidega töötamine, pinnase tihendamine või tasandamine, transpordivahenditele ja mehhanismidele läbisõidukohtade rajamine ning künni- või mullatööde tegemine. Vastavalt RAS-i § 24-le võib geodeetilise märgi teisaldada 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 teeservituudi või isikliku kasutusõiguse seadmine juurdepääsu vajava krundi igakordse omaniku kasuks. Servituutide asukoht on indikatiivne ja võib muutuda vastavalt teede ja tehnorajatiste püstitamiseks koostatavatele projektidele ning kinnisasjaomanike omavahelistele kokkulepetele.

Täiendatakse edaspidi.

2.14. Sundvõõrandamise või sundvalduse seadmises 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.

Tehnovõrkude rajamine toimub vastavalt projektile ning kokkuleppele vastava võrgu valdajaga.

2.16. Planeeringu elluviimisega kaasnevate asjakohaste majanduslike, kultuuriliste, sotsiaalsete ja looduskeskkonnale avalduvate mõjude hindamine

Koostatakse edaspidi peale KSH valmimist.

3. Kooskõlastuste ja arvamuste kokkuvõte

Lahendatakse edasisel planeerimisel.

Planeeringu on kooskõlastanud:

- -

Planeeringu läbi vaadanud ja heaks kiitnud:

- -

4. Joonised

1.	Situatsiooniskeem	M 1:10 000
2.	Planeeringuala kontaktvööndi funktsionaalsed seosed	M 1:2000
3.	Olemasolev olukord	M 1:1000
4.	Põhijoonis	M 1:1000