

## Seisukoht Ranna tee 1 kavandatava sadama rajamisele

### **I Sadamarajatiste kavandamine normaaltingimustes algab objekti tehnilis-majanduslikust põhjendusest, mida antud planeeringu puhul ei ole seni hinnatud.**

Sadama tehnilis-majandusliku põhjendatuse hindamiseks tuleks koondada vähemalt alljärgnevad lähteandmed:

- sadamakoha merepõhja insener-geoloogilised uuringud (ebapüsivate pinnasekihtide puhul nagu nt voolavad saviliivad, tuleb viia 1 aasta jooksul läbi proovikoormused);
- sadamat mõjutavad laineenergeetilised arvutused;
- jääsurve arvutused;
- Tallinna lahe idakalda litodünaamiline (rändliivade) uuring;
- mereelustiku ja selle võimalike muutuste uuring;
- valdavate tuulte suundade ja tugevuse uuring;
- laevafaarvaatri suuna ja sügavuse valikute analüüs;
- sadamat kasutavate aluste tehniliste parameetrite analüüs;
- sadamat kasutavate aluste liikumisparameetrite analüüs;
- kaide koormusparameetrite analüüs;
- navigatsiooniohutuse küsimused.

Kõigi eeltoodud parameetrite tulemusena esitab projekteerija lainemurdjate, muulide, kaikohtade arvu, ehituslikud tingimused ja hinnangulise maksumuse.

### **II Majandusliku põhjendatuse hindamiseks tuleb lisaks määrata:**

- aasta navigatsiooniperioodi pikkus;
- sadamat kasutavate laevade arv;
- laekuvate kaikohtade tulu.

### **III Planeeritav ala on sadama jaoks ebasobiv mitmete looduslikult ebasobivate tingimuste üheaegse esinemise tõttu, eelkõige seetõttu, et on ala on liialt avatud avamerele.**

Antud laineenergeetilises olukorras puuduvad tormi korral sadamasse ohutu sissesõidu tingimused ning sellisel kujul akvatooriumi kui aluste varjumise koha mõte lakkab olemast. **Antud mereala laineenergeetika ei soosi sadama ohutust** (90% mereõnnetustest toimub sadamate sissesõidul).

Just sel põhjusel on meie sadamaalad välja arenenud Tallinna lahe läänekaldale, mitte idakaldale, kus puudub võimalus aluste turvalisuse tagamiseks.

### **IV Planeeritavale alale on vajalik ohutuse tagamiseks eelsadama rajamine**

Ilma eelsadamata täidaks lainemurdja otstarvet tingimusel, kui alused asuksid lainemurdjast ca 200 meetri kaugusel. Keskmise tormi tuulekiirusel 20 m/sec on kaile murduva paisklaine kõrgus 12 - 20 m, mille tuul kannab 80-100 m kauguseni sadamas asuvate alusteni. Veemass langeval lainel on sel juhul ca 15-20 tonni vett, mis alustele maabudes uputab need (alal esineb ka tormi tuule kiirusel 35 m/sec).

Arvestades eelsadama ehitusmaksumust ning lisaks faarvaatri, muulide pikendamise ja lainemurdjate ehitusmaksumust, muutub sadama ehitus ebamõistlikuks kalliks ning tasuvusaeg ebamõistlikult pikaks.

## **V Sadama planeerimisel EI OLE ESKIISI (VISAND) TASE PIISAV planeerimisotsuse tegemiseks**

Jahisadam on põhijoonisele kantud vastavalt OÜ EstKONSULT eskiisile (visand, töö nr K009) märkusega, et sadama, muulide ja sildumiskohtade paigutus **on tinglik ja täpsustub projekteerimise käigus.**

Ilma sadamaalale tehtud uuringuteta ning **sadama eelprojekti** olemasoluta ei ole võimalik määrata sadama ja selle rajatiste ehituslikke tingimusi.

**VI UNESCO** maailmapärandi linna staatus ja ühinemine UNESCO konventsiooniga tähendab nõuet säilitada Tallinna vanalinna maailmapärandi alana, mille kaitsmisväärtuse üks komponente on selle ühine foon koos merealaga. Kaitseala vööndi laiendamine merele tähendab kohustust avanevate vaadete mõjutusteta säilitamisele, milline kohustus tuleneb Tallinna vanalinna muinsuskaitseala põhimäärusest. Selle määruse keskmes on kohustus arvestada selle täitmisega planeerimis- ja ehitustegevuses. **Ilma sadama eelprojektita ei ole võimalik hinnata Tallinna vanalinna muinsuskaitseala põhimäärusest tulenevate kohustuste nõuetekohast täitmist.**

## **VII Ilma sadama eelprojektita ei ole võimalik hinnata tegelikke keskkonnamõjusid.**

Keskkonnamõtjude hindamise eesmärgi täitmiseks (**KeHJS § 3<sup>1</sup>**) on vaja esitada vähemalt käesolevas seisukoha punktis I toodud esmavajalike uuringute keskkonnamõtjude parameetrid, koostada eeltoodud andmetele tuginedes sadama eelprojekt ja alles seejärel on võimalik hinnata planeeritava rajatiseiga kaasuvat keskkonnamõtju.

### **Sulev Roosma**

*Merivälja Aedlinna Selts viitab Sulev Roosma alljärgnevatele tegevustele:  
kaugsõidu jahikapten*

*meistersportlane avamere purjetamises, jääpurjetaja*

*Tallinna Mehhaniseeritud Vesiehituskolonni rajaja ja juhataja 1959 -1982 (Pirita olümpiasadama  
ja muulide väljaehitus)*

*Tallinna Linnahalli sadama asutaja ja peainsener 1988-1994*

*Töörühma juht Tallinna vanalinna viimisel UNESCO Maailmapärandi nimekirja (sh Vanalinna  
päevade idee algataja)*

*Eesti Mereturismi Assotsiatsiooni president*