Seisukoht Merivälja jahisadama projektile ning Ranna tee 1 ja selle lähiümbruse detailplaneeringule

Merivälja Aedlinna Seltsile

Olles tutvunud Ranna tee 1 Merivälja jahisadama eelprojektiga esitan oma arvamused planeeritava töö suhtes.

Seisukoht on antud põhijoonisele 15.02.2019.,töö 15151, ning eelprojektile tehnovõrkude plaan 22.10.2018., töö nr.1824.

1. Sadama asukoht on navigatsiooniliselt kõlbmatu. See rannik on avatud N ja NW tuultele, kuhu kanduvad 20-25m/sek tuule korral 3,5-4 meetri kõrgused lained. Tormituulte puhul tõuseb veepind, mis muudab lainetuse veelgi ohtlikumaks. Muuli praeguse kõrguse korral lendavad lainepritsmed kuni 50 meetri kaugusele. Olen jälginud juhtumeid, kus muuli varju kinnitatud paadid on mõne tunniga pritsmeveega täitunud ja uppunud.

Väikelaevade sisssesõit sadama lõunaküljelt on kõrge külglainetuse korral äärmiselt ohtlik, kuna vahetus läheduses asub madal rahnudega kaetud rannaala. Laine viib laeva kursilt kõrvale, aga selle õiendamiseks ei jätku aega ega ruumi. Põhjatuule korral peavad mootorita jahid kitsast avast sisse loovima, mille külglainetus teeb peaaegu võimatuks.

1. Rannikuga ristiseisvat muuli on kavatsetud pikendada 30 m võrra, mis koos kaitseseintega veelgi intensiivistab põhjast-lõunasse suunduva hoovuse läände kandumist (lahe keskosa poole) – seega kaldast eemale enne Pirita liivaranda jõudmist. Selletõttu väheneb setete liikumine randa veelgi ja väheneb liiva hulk eriti ranna Merivälja poolses osas.

Sadamale sissesõidukanali süvendamine lõikab ära igasuguse liiva rände supelranna suunas.

1. Sadama lõunaseina taha jääb lainetest ja hoovustest vähepuudutatud madal rannaala, kuhu kogunevad vetikad ja muu orgaaniline reostus.

Juba praegu on seal, eriti suvekuudel, roiskumisest tekitatud lehk, mida kohalikud elanikud ja liiklejad peavad pidevalt taluma.Tuletagem meelde selle rannaosa nurjunud puhastamiskatset mõned aastad tagasi. Puhastust nõudsid vahetus läheduses asuvate Türgi ja Itaalia saadikute residentsid.

1. Sadama rajamiseks pole selles kohas piisavalt ruumi. Arendaja üritab suruda mere ja sõidutee vahele nii sadama teenindushooned, hotelli, autoparkla, platsi väikelaevade talviseks seismiseks ja hoolduseks, laod jne. Selletõttu kavatsetakse püstitada mitmekorruselised hooned, mis tõusevad kõrgemale olemasoleva bussipeatuse paviljonist.
2. Hooned koos merre ehitatava 4 meetri kõrguse kaitseseinaga, mastimets ning muud rajatised hävitavad lõplikult Tallinna ühe kõige kaunima ja atraktiivsema vaateala väärtuse. Praegu käivad siit Tallinna vanalinna siluetti ja lahe looduslikku ilu nautimas sajad elanikud Viimsist, Meriväljalt , Piritalt, kogu Tallinnast. Lisaks kohtab siin hulgaliselt turiste, kes viivad siit oma kodumaale kaasa hingematvalt võimsaid fotosid Tallinna lahest.

Leian, et sellise esteetilise elamuse hävitamine on täiesti amoraalne.

Kindlasti langeks ka kümnete läheduses asuvate kinnistute väärtus.

1. Selline sadam ei ole majanduslikult tasuv kõrge rajamismaksumuse tõttu. Väikelaevade sadamamaksud ja hooldustasud ei kata ilmaski tehtud kulutusi. Selletõttu on alust ennustada mitmekordseid edasimüüke, JOKK- skeeme ja sadama libisemist kahtlaste rahaomanike valdusesse. Kuna juba praegu on väikelaevadele Tallinna ümbruses piisavalt vabu ja häid sadamakohti, siis tekib küsimus, kas tulevane omanik tuleb toime rajatiste kõrgete taastus-ja remondikuludega ega jäta meile päranduseks ühe laguneva monstrumi.
2. Kuna kaalul on kaunite merevaadete ja Pirita liivaranniku saatus, siis on lubamatu ükskõikselt suhtuda püüetesse muuta need Tallinna pärlid ärimeeeste kasusaamise ohvriks. Kõik mereranna uurimisega tegelevad teadlased kinnitavad, et Pirita liivaranna seisukord on halb ranna kitsenemise ja liiva ärakandumise näol. Põhjusena tuuakse enamasti ebakompetentset suurte vesiehitiste rajamist merre ranniku lähedal. Selletõttu ei saa lubada kahjulike mõjudega ehitiste rajamist siia väga kergelt haavatavasse piirkonda.
3. Pirita supelranda puudutavates uuringutes ei ole praktiliselt käsitletud rannamänniku, selle alusmetsa ja rannaäärse pajupõõsastiku mõju rannaliivade liikumisele. Alusmetsa eemaldamisega on muutunud rannamännik täiesti läbipuhutavaks. Rannaliiva kandub intensiivselt metsa alla kuni 50 m kaugusele.Mõõtmised näitavad, et tosina viimase aasta jooksul nii metsa siirdunud liiva hulk on ca 10--12 tuhat kuupmeetrit. Metsas oleva jalakäijate/ratturite tee ümber on kerkinud kuni 1,5m kõrgused luited. Sellevõrra on vähenenud liiva hulk mererannas.

Ranna lõunapoolses osas, kus on säilinud rannaäärne põõsastik ja alusmets, on liiva kandumine metsa praktiliselr märkamatu. Põõsaste taga on näha vaid madal ja kaitsev rannaluide. Rand on kogu aja olnud selles osas ühelaiune.

Rannamänniku alusmetsa väljaraiumise järel on teel autoga sõites läbi hõreda metsa võimalik nautida meresina. Kuid vastupidises suunas, olles rannas, võib jälle kuulda automüra. Hõre mets on täiesti läbipuhutav ja lühikese aja jooksul on käesoleval kevadel metsa alla siirdunud ca 1 cm paksune ilusa valge liiva kiht. Soovikorral võib igaüks selles veenduda.

Ettepanekud.

1. Lõpetada detailplaneering Ranna tee 1 jahisadama osas kui Pirita loodusele kahjulike mõjudega üritus.
2. Muuta Pirita rand koos rannametsaga kuni Miiduranna sadamani looduskaitsealaks.
3. Keelustada sellel rannajoonel suuremahuliste tehnoobjektide rajamine.
4. Kohustada Pirita Linnaosa Valitsust pidevalt monitoorima ranna looduslikke protsesse ja võtma kasutusele looduskaitse seisukohalt vajalikke toiminguid.

 Toomas Sepper

 Jahtkapten

 Eesti Folkbootide Flotilli asutaja ning esimene kommodor

 Insener, OÜ Lemitec direktor.

 tel. 51 033 48