

# KÖITE SISUKORD

## I MENETLUSDOKUMENDID

- 1 Jõelähtme Vallavolikogu 16.06.2016 otsus nr 338 teemaplaneeringu vastuvõtmine, avalikule väljapanekule suunamine ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõu avalikustamine
- 2 Harju Maavalitsuse 14.06.2016 kiri nr 12-4/2050 Jõelähte Vallavalitsusele
- 3 Jõelähtme Vallavalitsuse 27.05.2016 kiri nr 7-2/2461 Tehnilise Järelevalve Ametile
- 4 Jõelähtme Vallavalitsuse 27.05.2016 kiri nr 7-2/2460 Harju Maavalitsusele
- 5 Jõelähtme Vallavalitsuse 22.02.2016 kiri nr 7-2/744 Põhja-Eesti Päästkeskusele, Muinsuskaitseametile ja Maa-ametile
- 6 Jõelähtme Vallavalitsusel 22.02.2016 kiri nr 7-2/747 Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumile, Keskkonnaministeeriumile, Veeteede Ametile ja Lennuametile
- 7 Jõelähtme Vallavalitsuse 22.02.2016 kiri nr 7-2/748 Keskkonnaametile, Maardu Linnavalitsusele, Viimsi Vallavalitsusele ja Kuusalu Vallavalitsusele
- 8 Jõelähtme Vallavalitsuse 22.02.2016 kiri nr 7-2/749 Kaitseministeeriumile ja Siseministeeriumile
- 9 Osaühing E-KONSULT kiri nr 24 Jõelähtme Vallavalitsusele teemaplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise esitamine kooskõlastamiste korraldamiseks, 07.12.2015
- 10 Keskkonnaameti 01.04.2015 kiri nr HJR 6-8/15/20272-9 keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi heakskiitmisest
- 11 Jõelähtme Vallavalitsuse 27.03.2015 kiri nr 7-2/887 Keskkonnaameti Harju-Järva-Rapla regioonile
- 12 Muinsuskaitseameti 06.03.2015 kiri nr 1.1-7/56-2 Aktsiaseltsile K-Projekt
- 13 Aktsiaseltsi K-Projekt 06.03.2015 kiri nr 2-6/039 Muinsuskaitseametile
- 14 Muinsuskaitseameti 09.01.2015 kiri täiendavast seisukohast nr 1.1-7/56 Jõelähtme Vallavalitsusele
- 15 Jõelähtme Vallavalitsuse 06.01.2015 kiri nr 7-2/3295-5 AS-le EG Võrguteenused
- 16 Jõelähtme Vallavalitsuse 17.12.2014 kiri nr 7-2/3975 vastustega Muuga sadama piirkonnas LNG terminali asukoha valimise TP eskiisi ja KSH programmile antud seisukohtade osas vastavalt nimekirjale
  - 16.1 Vastuste tabel ametkondade seisukohtadele
- 17 Teemaplaneeringu eskiisi ja KSH programmi avaliku arutelu protokoll, 24.11.2014
  - 17.1 Teemaplaneeringu avaliku väljapaneku tulemusi tutvustaval avalikul arutelul osavõtjate registreerimisleht
- 18 Ettepanekud ja seisukohad
  - 18.1 ASi EG Võrguteenus 22.11.2014 kiri nr T/297 Jõelähtme Vallavalitsusele
  - 18.2 Muinsuskaitseameti 21.11.2014 kiri nr 1.1-7/2060-1 Jõelähtme Vallavalitsusele
  - 18.3 Keskkonnaministeeriumi 19.11.2014 kiri nr 11-2/14/7868-6 Jõelähte Vallavalitsusele
  - 18.4 Soome Vabariigi 04.11.2014 vastuskiri nr YM6/5522/2014 Keskkonnaministeeriumile
- 19 Ametlik teadaanne veeldatud maagaasi (LNG) terminali asukoha valimise teemaplaneeringu eskiisi ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) programmi avaliku väljapaneku ja avaliku arutelu toimumise kohta (Jõelähtme Vallavalitsuse veebileht, 06.11.2014)

- 20 Ametlik teadaanne LNG terminali asukoha valimise teemaplaneeringu eskiisi ja KSH programmi avaliku väljapaneku ja avaliku arutelu toimumise kohta (Harju Elu, 31.10.2014)
- 21 Ametlik teadaanne LNG terminali asukoha valimise teemaplaneeringu eskiisi ja KSH programmi avaliku väljapaneku toimumise kohta (Ametlikud Teadaanded, 22.10.2014)
- 22 Ametlik teadaanne LNG terminali asukoha valimise teemaplaneeringu eskiisi ja KSH programmi avaliku väljapaneku toimumise kohta (Jõelähtme vallaleht, oktoober 2014)
- 23 Kirjalikud teated teemaplaneeringu eskiislahenduse ja KSH programmi avaliku väljapaneku ning arutelu toimumise kohta
  - 23.1 Jõelähtme Vallavalitsuse 24.10.2014 kiri nr 7-2/3355
  - 23.2 Jõelähtme Vallavalitsuse 20.10.2014 kiri nr 7-2/3295
- 24 Seisukohad teemaplaneeringu eskiisi ja KSH programmi kohta
  - 24.1 Aktsiaseltsi Eesti Gaas 30.09.2014 seisukoht nr 5-1/168 teemaplaneeringu eskiisile
  - 24.2 Keskkonnaameti 17.10.2014 seisukoht nr HJR 6-8/14/20272-3
  - 24.3 Viimsi Vallavalitsuse 21.10.2014 seisukoht nr 10-10/5370-1
  - 24.4 Keskkonnaministeeriumi 24.10.2014 seisukoht nr 11-2/14/7868-4
  - 24.5 Kultuuriministeeriumi 08.10.2014 seisukoht nr 7.17/1321
  - 24.6 Põllumajandusministeeriumi 06.10.2014 seisukoht nr 9.4-4/8370-1
  - 24.7 Siseministeeriumi 16.10.2014 seisukoht nr 7-2/2982
  - 24.8 Maa-ameti 10.10.2014 seisukoht nr 6.2-3/13689 veeldatud loodusliku maagaasi terminali asukoha valimisest
  - 24.9 Terviseameti Põhja Talituse 15.10.2014 seisukoht nr 9.3-4/6321
  - 24.10 Harju Maavalitsuse 23.10.2014 seisukoht nr 12-4/2014/3704
- 25 Keskkonnaministeeriumi 29.09.2014 kiri nr 11-2/14/7868-2 (Soome Vabariigi teavitamine KSH koostamisest)
- 26 Teemaplaneeringu eskiisi ja KSH programmi seisukohtade küsimine
  - 26.1 Jõelähtme Vallavalitsuse 23.09.2014 kiri nr 7-2/3044 aktsiaseltsile Eesti Gaas
  - 26.2 Jõelähtme Vallavalitsuse 17.09.2014 kiri nr 7-2/2986 Eesti Keskkonnaühenduste Kojale ja Saviranna külaseltsile
  - 26.3 Jõelähtme Vallavalitsuse 17.09.2014 kiri nr 7-2/2985 Keskkonnaameti Harju-Järva-Rapla regioonile
  - 26.4 Jõelähtme Vallavalitsuse 17.09.2014 kiri nr 7-2/2984 Muinsuskaitseametile
  - 26.5 Jõelähtme Vallavalitsuse 17.09.2014 kiri nr 7-2/2983 Päästeameti Põhja-Eesti Päästkeskusele
  - 26.6 Jõelähtme Vallavalitsuse 17.09.2014 kiri nr 7-2/2982 Keskkonnaministeeriumile ja teistele ametitele
  - 26.7 Jõelähtme Vallavalitsuse 17.09.2014 kiri nr 7-2/2981 Maardu Linnavalitsusele, Viimsi Vallavalitsusele ja Harju Maavalitsusele
- 27 Jõelähtme Vallavalitsuse 04.09.2014 istungi protokoll nr 41 (Teemaplaneeringu eskiislahenduse ning KSH programmi heakskiit)
- 28 Jõelähtme Vallavolikogu 25.04.2013 otsus nr 382 (Teemaplaneeringu lähteseisukohtade kinnitamine)
- 29 Jõelähtme Vallavolikogu 30.08.2012 otsus nr 319 (Teemaplaneeringu ja KSH algatamine)
- 30 aktsiaselts TALLINNA SADAM 02.12.2011 kiri nr 5083 Jõelähtme Vallavalitsusele (aktsiaselts TALLINNA SADAM ühineb Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi taotlusega algatada üldplaneeringu TP ja KSH LNG terminali asukoha ja tingimuste määramiseks)
- 31 Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi 18.11.2011 kiri nr 1.10-15/11-00291/023 Jõelähtme Vallavalitsusele (üldplaneeringu teemaplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamise kirja lisa)

- 32 Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi 15.11.2011 kiri nr 1.10-9/11-00291/022  
Jõelähtme Vallavalitsusele (taotlus üldplaneeringu teemaplaneeringu ja keskkonnamõju  
strateegilise hindamise algatamiseks)

<b>II SELETUSKIRI .....</b>	<b>1</b>
1 TEEMAPLANEERINGU KOOSTAMISE ALUSED, LÄHTEDOKUMENDID JA TEOSTATUD UURINGUD .....	1
2 TEEMAPLANEERINGU KOOSTAMISE EESMÄRK .....	1
3 OLEMASOLEVA OLUKORRA KIRJELDUS .....	3
3.1 KONTAKTVÕONDI ANALÜÜS .....	10
3.2 MAAOMAND .....	11
3.3 KEHTIVAD KITSENDUSED .....	12
4 TEEMAPLANEERINGUS KAVANDATU .....	14
4.1 ÜLDOSA .....	14
4.1.1 Vastavus Jõelähtme valla üldplaneeringule .....	14
4.1.2 Teemaplaneeringu ideed .....	14
4.1.3 Kavandatava tegevuse reaalsete alternatiivsete võimaluste kirjeldus .....	15
4.1.4 Muudatused peale teemaplaneeringu eskiisile ja KSH programmile seisukohtade küsimist.....	17
4.1.5 LNG terminali asukohavalik ja planeeringulahendus .....	19
4.2 KESKKONNAKAITSEALASED ETTEPANEKUD .....	20
4.2.1 Keskkonnamõju strateegilise hindamine.....	20
4.2.2 Jäätmekäitlus .....	24
5 TEHNOVÕRGUD .....	25
5.1 VEEVARUSTUS JA KANALISATSIOON .....	25
5.2 ELEKTRIVARUSTUS JA TÄNAVAVALGUSTUS.....	27
5.3 SIDEVARUSTUS .....	27
5.4 GAASIVARUSTUS .....	27
5.5 NÕUDED DETAILPLANEERINGU KOOSTAMISEKS TEHNOVÕRKUDE OSAS	28

### III LISAD

- 1 Osühing Advokaadibüroo Pohla ja Hallmägi 22.10.2012 õiguslik arvamus Jõelähtme vallas  
Muuga sadama territooriumil rohekoridori paiknemise küsimuses
- 2 Jõelähtme vallas Muuga sadama piirkonnas veeldatud maagaasi terminali asukoha valimise  
teemaplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise aruanne (Osühing  
E-KONSULT) (eraldi kaustas)

#### **IV JOONISED**

1	Asukoha skeem	DP-1
2	Tugiplaan	DP-2
3	Naaberplaneeringud	DP-2-1
4	Alade skeem	DP-2-2
5	Põhijoonis	DP-3
6	Asukoha alternatiivide juurdepääsude skeem	DP-4
7	Tehnovõrkude üldskeem	DP-5
8	Asukoha alternatiiv 1 võimalik tehnovõrkude ja juurdepääsude üldskeem	DP-6

#### **V KOOSKÕLASTUSTE KOONDTABEL**

## II SELETUSKIRI

### 1 TEEMAPLANEERINGU KOOSTAMISE ALUSED, LÄHTEDOKUMENDID JA TEOSTATUD UURINGUD

#### Teemaplaneeringu koostamise alused:

- Õigusaktid, projekterimisnormid ja Eesti standardid
- Planeerimisseadus (PlanS)
- Jõelähtme valla ehitusmäärus
- Jõelähtme Vallavolikogu 25.04.2013 otsus nr 382 (Teemaplaneeringu lähteseisukohtade kinnitamine)
- Jõelähtme Vallavolikogu 30.08.2012 otsus nr 319 (Teemaplaneeringu ja KSH algatamine)
- aktsiaselts TALLINNA SADAM 02.12.2011 kiri nr 5083 Jõelähtme Vallavalitsusele (aktsiaselts TALLINNA SADAM ühineb Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi taotlusega algatada üldplaneeringu TP ja KSH LNG terminali asukoha ja tingimuste määramiseks)
- Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi 18.11.2011 kiri nr 1.10-15/11-00291/023 Jõelähtme Vallavalitsusele (üldplaneeringu teemaplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamise kirja lisa)
- Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi 15.11.2011 kiri nr 1.10-9/11-00291/022 Jõelähtme Vallavalitsusele (taotlus üldplaneeringu teemaplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamiseks)

#### Teemaplaneeringu lähtedokumendid:

- Jõelähtme Vallavolikogu 29.04.2003 otsusega nr 40 kehtestatud Jõelähtme valla üldplaneering
- Harju maavanema 11.03.2003 korraldusega nr 356-k kehtestatud Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneering "Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused"
- LNG terminali asukohavaliku riskianalüüs (Ramboll Denmark A/S 2008)

#### Teemaplaneeringu koostamiseks teostatud uuringud ja kasutatud dokumendid:

- Geodeetilised mõõdistused, aktsiaselts TALLINNA SADAM, töö nr 00231, 2013
- Ihasalu 1 liivamaardlal liiva kaevandamisega kaasnevate keskkonnamõjude hindamine, TÜ Eesti Meresüsteemide instituut, Töö nr 2006/049

### 2 TEEMAPLANEERINGU KOOSTAMISE EESMÄRK

Teemaplaneeringu koostamise eesmärgiks on täpsustada Jõelähtme valla territooriumi osal kehtivat Jõelähtme valla üldplaneeringut ja täiendada seda LNG terminali kui olulise ruumilise mõjuga objekti (ORMO) võimaliku asukoha osas, võrreldes terminali alternatiivseid asukohti ning võimalikku keskkonnamõju suurust ja ulatust, ning määrata terminali asukoht.

Teemaplaneeringu eesmärgi saavutamiseks käsitletakse selles:

- 1) kavandatava ruumilise arenguga kaasneda võivate majanduslike, sotsiaalsete ja kultuuriliste mõjude ning looduskeskkonnale avalduvate mõjude hindamine ning selle alusel säästva ja tasakaalustatud ruumilise arengu tingimuste seadmine vastavalt PlanS §8 lg 3 punktis 2 sätestatule;
- 2) maa ja veealade üldiste kasutamise- ja ehitustingimuste määramine vastavalt PlanS §8 lg 3 punktis 3 sätestatule;

- 3) teede ja tänavate, raudteede ja sadamate asukohta ning liikluskorralduse üldiste põhimõtete määramine vastavalt PlanS § 8 lg 3 punktis 8 sätestatule;
- 4) ranna ehituskeeluvööndi täpsustamine looduskaitseasutuses sätestatud korras vastavalt PlanS § 8 lg 3 punktis 12 sätestatule;
- 5) muude seadustest ja teistest õigusaktidest tulenevate maakasutus- ja ehitustingimuste arvestamine planeeringus vastavalt PlanS § 8 lg 3 punktis 17 sätestatule.<sup>1</sup>

Teemaplaneeringu raames tuleb määrata kõigi vajalike tehnovõrkude, tehnoloogiliste torustike ja muu LNG terminali opereerimiseks vajalike teede ja tehnovõrkude asukoht.

Teemaplaneeringu koostamisel on arvesse võetud keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) ja hädaolukorra riskianalüüsi tulemusi vastavalt PlanS § 8 lg 9 sätestatule.

PlanS § 29<sup>2</sup> lg 4 sätestab, et ORMO asukohta valikul tuleb kaaluda mitut võimalikku asukohta. Asukohta valikul tehti koostööd erinevate ametitega juba enne teemaplaneeringu algatamist (vt menetluskirjade loetelus Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi ja aktsiaseltsi TALLINNA SADAM kirjad Jõelähtme Vallavalitsusele enne TP ja KSH algatamist) ning KSH programmi koostamise ja kooskõlastamise käigus (vt menetluskirjade loetelus Jõelähtme Vallavalitsuse kirjavahetus TP eskiisi ja KSH programmi kohta seisukohtade küsimiseks ja laekunud ettepanekud ja seisukohad).

Jõelähtme Vallavalitsus avaldas 12.07.2013 riigihangete registris hanketeate teemaplaneeringu ja KSH, sh riskianalüüsi, koostaja/te ning LNG terminali detailplaneeringu ja selle KSH, sh riskianalüüsi, koostaja/te leidmiseks.

Hankija eesmärgiks on välja selgitada, kas, millistel tingimustel ning millisesse Muuga sadama Jõelähtme vallas asuvasse asukohta on LNG terminali rajamine võimalik. Eesmärgi saavutamiseks on esmalt vaja koostada teemaplaneering ja selle raames koostatav KSH, sh riskianalüüsi alusel välja valida LNG terminali paiknemise võimalik asukoht.

Aktsiaselts TALLINNA SADAM (edaspidi ka arendaja, Tallinna Sadam või sadam) on põhjendanud LNG terminali asukohta valikut Muuga sadamas Jõelähtme valla territooriumil muuhulgas alljärgnevaga:

- LNG tankerite lihtne juurdepääs ja ohutu manööverdamine;
- LNG tankeritele ohutute ankrukohtade tagamine;
- Nõuetele vastav eraldatus avalikest paikadest ja elamupiirkondadest;
- Vastavus aktsiaseltsi TALLINNA SADAM arenguplaanidega;
- Olemasoleva infrastruktuuri kasutamise võimalus, mis vähendab projekti maksumust ja arvestab keskkonnsäästu;
- Suhteliselt lihtne ühendamine Eesti maagaasi ülekandevõrguga.

<sup>1</sup> TP ja KSH aruande koostamise ajal, 1. juulil 2015, hakkasid kehtima KeHJS ja planeerimiseseaduse uued redaktsioonid. KSH menetlust reguleerib nüüd planeerimiseseadus, samas kui KSH sisuline pool on jätkuvalt esitatud KeHJS-s. Kuna nii TP kui ka selle KSH on algatatud 2012. aastal, siis kehtivad neile nn üleminekusätted ja need viiakse need läbi algatamise ajal kehtinud redaktsiooni järgi. Seetõttu on nii TP kui ka KSH menetluses mõningaid erinevusi kehtivate seaduste nõuetega võrreldes, näiteks on jätkuvalt kaasatud KSH järelevalvajana Keskkonnaamet. Seaduste redaktsioonide nõuete erisused ei puuduta ega mõjuta planeeringulahenduse ega KSH aruande kvaliteeti või avalikustamise ulatust. Nii planeerija kui ka KSH juhtkorpuse kvalifikatsioon vastavad ka uutes redaktsioonides toodud nõuetele.

PlanS § 29<sup>2</sup> lg 4 kohaselt tuleb ORMO objekti asukohta valikul kaaluda mitut võimalikku asukohta. Asukohta alternatiive käsitletakse TP KSH käigus, ORMO objekti valikuks määratud ca 300 ha piires. Kavandatava LNG terminali aluse maa pindala ca 13 ha.

KSH programmis on hinnatud LNG terminali rajamiseks sobivaid asukohti ja leitud, et sobivaid alternatiivseid asukohti on planeeringualal neli (asukoha alternatiiv 1, 2, 3 ja 4, vt joonis DP-3). TP KSH käigus analüüsitakse neid nii keskkonnamõju kui ohuriskide seisukohast. Tegemist on nii suuruselt kui kujult erinevate maatükkidega, mille sihtotstarve on peamiselt tootmis- ja transpordimaa ning omanikeks aktsiaselts TALLINNA SADAM ja Eesti Vabariik.

Juhul, kui teemaplaneeringu lõpptulemusena selgub, et LNG terminali rajamine on võimalik, siis algatab Jõelähtme Vallavalitsus LNG terminali detailplaneeringu ja vajadusel KSH.

Juhul, kui TP lõpptulemusena selgub, et LNG terminali rajamine ei ole võimalik, siis detailplaneeringut LNG terminali rajamiseks ei algatata. Samas võib TP lõpptulemusena selguda vajadus muuta mõne planeeritava alal asuva ala sihtotstarvet ja juhtfunktsiooni.

### 3 OLEMASOLEVA OLUKORRA KIRJELDUS

Teemaplaneeringu maa-ala suurus on ca 300 ha.

Harju maakonnas Viimsi ja Jõelähtme valla ning Maardu linna haldusterritooriumil asuv Muuga sadam kuulub aktsiaseltsi TALLINNA SADAM hallatavasse kauba- ja reisisadamate kompleksis. Aktsiaselts TALLINNA SADAM on aktsiaselts, mille kõik aktsiad kuuluvad Eesti Vabariigile. Muuga sadam on Eesti suurim ja sügavaim kaubasadam. Muuga sadam valmis 1986. aastal. Sadam rajati merest tekitatud maale. Tänu oma soodsale asukohale ning heale raudtee- ja maanteeühendusele sisemaaga etendab ta olulist osa Eesti transiitkaubanduses. Aktsiaseltsi TALLINNA SADAM kodulehe andmetel<sup>2</sup> moodustab Muuga sadama kaubakäive kolmveerandi aktsiaseltsi TALLINNA SADAM kogukaubakäibest ja umbes 70% kogu Eestit läbivate transiitkaupade mahust. Sadam on tinglikult jaotatud lääne- ja idaosaks.

Planeeringuala asub Jõelähtme vallas Uusküla külas. Ala piirneb Nuudi teega kuni Nuudi tee 64 maaüksuseni (kaasa arvatud reoveepuhasti ala), edasi Nuudi tee mõttelise pikendusega kuni Ihasalu laheni, Muuga sadama idaosa detailplaneeringuga (ETP Grupp töö nr 1041) kavandatud kaijoonega ning Maardu linna piiriga.

Muuga sadamas olemasolevad suurõnnetuse ohuga ja ohtlikud ettevõtted on koondunud sadama lääneosasse. Idaosas olemasolevaid ohukategooriaga ettevõtteid ei ole, kuid teemaplaneeringu ala jääb A kategooria suurõnnetuse ohuga AS-i DBT ülerõhu ohualasse. DBT ülerõhu ala tähendab seda, et suureõnnetuse aset leidmisel AS-is DBT väetise terminalis võib see põhjustada eelnimetatud ohualas purustusi ehitistele.

Planeeringuala asub rannaga paralleelselt, reljeef on kallakuga loode suunas.

Planeeringuala paikneb osaliselt Maardu kristalliinse ehituskivi (graniidi) prognoosvaru 3. ploki peal. 3. ploki kogupindala on 96 ha. Maapõueseaduse § 10 lg 4 kohaselt on prognoosvaru

<sup>2</sup> <http://www.ts.ee/tutvustus>

maavaravaru, mille uurituse mahu määrab üldgeoloogiline uurimistö. Prognosvaru eraldatakse maardlaga piirneval alal väljaspool tarbe- ja reservvaru kontuuri või piirkonnas, kus maavarailmingute esinemise põhjal võib eeldada uue maardla olemasolu. Prognosvaru võimaldab hinnata maardla maavaravaru suurendamise või uue maardla kindlakstegemise võimalust ning on aluseks maavara otsingu ja geoloogilise uuringu suunamisel. Puuduvad täpsed ja kindlad andmed Maardu graniidimaardla 3. plokki maavara varu olemasolu, kvaliteedi jms kohta, mis võimaldaksid hinnata maavara majanduslikku tähtsust.

Teemaplaneeringu alal Eesti Looduse Infosüsteemi (EELIS) andmetel<sup>3</sup> kaitstavaid loodus objekte ei ole.

Planeeringuala põhjaosasse, väljapoole Muuga sadama ala, jäävad järgmised pärandkultuuri objektid või endiste objektide asupaigad, mis ei kuulu muinsuskaitse alla:

- Nõukogude piirivalve vaatlustorn Loo-otsa neemel, mis asub asukoha alternatiiv 1 ehitusalal, on lagunened;
- vana piirivalvekordoni asupaik asub asukoha alternatiiv 1 asukohast ca 200 m kaugusel idas. Piirivalvekordon on hävinud ja sellest pole maastikul jälgi säilinud.

Maa-ameti pärandkultuuri kaardi näol on tegemist informatiivse kaardiga, millesse kandeid tehakse maaomanike ja pärandkultuurist huvitatud kodanike algatusel Riigimetsa Majandamise Keskuse (RMK) kaudu, kes esitab korda aastas talle esitatud andmed Maa-ametile, kes need Pärandkultuuri kaardirakenduse vahendusel nähtavaks teeb. Pärandkultuuri kaardirakenduses kajastatavad objektid ei ole tavaliselt kaitsealused objektid ja nende säilitamine, korrastamine või lammutamine sõltub enamjaolt maaomanikust. Samas jääb asja lammutamisel või hävimisel pärandkultuuri kaardirakendusse märke, et selles paigas asus kunagi objekt. Sisuliselt aitab pärandkultuuri kohta informatsiooni kogumine kaasa meie ajaloolise mälu säilimisele ja võimaldab huvilisel saada paikkonna ajaloo kohta teavet. Kuna kaardi koostamise aluseks on suurelt jaolt ajaloo huviliste kodanike poolt esitatud andmed, võib seal esineda ebatäpsusi.

Planeeringuala põhjapoolsel alal on säilinud poollooduslik mererand, mis oli nõukogudeaegse piirivalvekordoni territoorium. Alal levib ca 200 m ulatuses taimestunud kivine moreenrand, mis ida pool läheb üle liivarannaks. Lühikesele (150 m pikkusele) liivarannalõigule järgneb ida pool Saviranna piirkonna astanguline rand.

Planeeringualale pääseb läänest Hoidla teelt, edelast Maardu teelt alguse saavalt Nuudi teelt, lõunast Uusküla teelt ning Kella teelt, idast Saviranna teelt (jõuab välja Nuudi teele). Nuudi tee on Muuga sadama juurdepääsutee ja kuulub aktsiaseltsile TALLINNA SADAM.

Hetkel on enamus planeeringualast Muuga sadama vabatsooni alal ja on ümbrisetud piirdeaiaga.

Teemaplaneeringu alal kehtivad alljärgnevad detailplaneeringud (vaata joonis DP-2-1):

- Jõelähtme Vallavolikogu 04.07.2000 otsusega nr 37 kehtestatud Nuudipere, Kordoni, Klaukse, Klaukse I ja Klaukse II maaüksustega haaratud detailplaneering (**DP11**) (kehtib osas, milles seda ei asenda DP10, DP1 ja DP2). Planeeringu koostamise eesmärk oli maa-ala 31,1 ha planeerimine ja kruntimine, hoonestustingimuste ja maa sihtotstarbe ning ehituskeelualade määramine. Detailplaneeringuga on kavandatud ärimaa: kontori ja olmehoonete rajamiseks; tootmismaa, mis on ette nähtud tootmistegevusele, mis keskendub laomajandusele ja kohalikkudele

<sup>3</sup> 12.11.2013 seisuga

K-Projekt Aktsiaselts

Töö nr 13203

Jõelähtme vald, Muuga sadam

Teemaplaneering „Veeldatud loodusliku maagaasi terminali asukoha valimine“



- tooret kasutavale töötlevale tootmisele koos vastavate laoplatside ja tootmishoonetega; transpordimaa, millele planeeritud raudteeharu ja millel asub maantee; maatulundusmaa – metsamaa ja kaitsealune maa, millel on seadusest tulenevalt ehitustegevus piiratud;
- Jõelähtme Vallavolikogu 27.12.2000 otsusega nr 68 kehtestatud Uuetoa II, Kammi, Kella I, Madise, Söödi I, Madise I, Matsu I ja Madise II maaüksustega haaratud detailplaneering (**DP12**) (kehtib osas, milles seda ei asenda DP5, DP 8, DP1 ja DP2 – LPG terminal). DP koostamise eesmärgiks oli territooriumile Eesti Logistika- ja Tööstuspargi rajamiseks maa-ala kruntimine, hoonestustingimuste ja maa-sihtotstarbe määramine. Detailplaneeringuga on lubatud ehitusõigus 10 kuni 4 korruselise hoone ehitamiseks suuremahuliste raudteeveoste (vedelkaubad, puistematerjalid) tarbeks käibega 2-3 miljonit tonni aastas. Planeering on osaliselt ellu viidud - kehtib osas, mille seda ei asenda DP10 ja DP 2;
  - Jõelähtme Vallavolikogu 22.08.2003 otsusega nr 57 kehtestatud Muuga sadam idaosa detailplaneering (**DP5**) (kehtib osas, milles seda ei asenda Muuga jaama laienduse raudteede ja Muuga sadam 3 kinnistute detailplaneering DP1 ja DP2). Detailplaneeringu koostamise eesmärgiks oli planeeritaval alal kruntide ehitusõiguse ja sadamaterminalide paigutuse määramine. DP kohaselt on alale lubatud rajada uus Muuga raudteejaama laiendus Muuga sadama territooriumil, uute terminalide raudtee seispargid ja ühendusraudteed terminalide territooriumitele ning - konteinerterminal, üldkaupade terminal (teraseterminal), puiduterminaal, väetiseterminal, söeterminal (muuhulgas merelt hõivatavale maale).
  - Jõelähtme Vallavolikogu 26.09.2005 otsusega nr 245 kehtestatud Nuudipere I ja Nuudipere II detailplaneering (**DP10**) (kehtib osas, milles seda ei asenda DP1 ja DP2). Nuudipere I kinnistust oli kavandatud moodustada neli krunti: ranna ehituskeeluvööndis maatulundusmaa sihtotstarbega krunt ja Nuudi tee ääres kolm tootmismaa sihtotstarbega krunti: ühele neist kruntidest kavandatakse gaasil töötava elektri ja soojuse koostootmisjaama rajamist. Nuudipere II kinnistust oli kavandatud moodustada tootmismaa sihtotstarbega krunt ja transpordimaaga krunt rekonstrueeritavale Nuudi teele. Planeeritud oli jalgtee neile, kes soovivad Nuudi teelt pääseda mereranda kallasrajale;
  - Jõelähtme Vallavolikogu 01.10.2007 otsusega nr 68 kehtestatud Muuga jaama laienduse raudteede ja Muuga sadam 3 kinnistute detailplaneering (**DP1**) (kehtib osas, milles seda ei asenda DP8 ja DP2). Muuga jaama laienduse raudteede planeeringus oli kavandatud jagada Muuga jaama laienduse raudteede maaüksus ja Muuga sadam 3 kinnistute detailplaneeringu eesmärgiks oli olemasolevate maaüksuste jagamine mitmeks maaüksuseks (krundid on moodustatud), ehitusõigust selle DP-ga ei määratud.
  - Jõelähtme Vallavolikogu 03.09.2009 otsusega nr 526 kehtestatud Klaukse tee 1 – 10 kinnistute ja lähiümbruse detailplaneering (**DP8**) Planeeringu eesmärgiks oli nimetatud maa-alal kehtiva detailplaneeringu järgsete krundipiiride muutmine vastavalt käesolevaks ajaks tekkinud reaalsetele vajadustele, millest tulenevalt on planeeringualasse osaliselt haaratud ka Klaukse ja Matsu tee kinnistu äärsed kinnistud jt planeeringualasse jäävad kinnistud. Alale on soovitud planeerida tootmismaa krundid ja laoplatid kaupade ladustamiseks. Kavandatud on konteinerite vastuvõtmiseks ja ümbertöötlemiseks raudteetransport. Muuga tööstuspargi detailplaneering. Planeeringu alusel on ehitatud Katoen Natie Eesti Aktsiaseltsile kuuluv logistikakeskus;
  - Jõelähtme Vallavolikogu 27.01.2011 otsusega nr 144 kehtestatud Klaukse 1, Vahetusmaa 2, Nuudi tee 69, Nuudi tee 75 raudteed, Nuudi tee, Nuudi tee lõik 1 ja Muuga sadam 3R kinnistute ja lähiala detailplaneering (A- kategooria suurõnnetuse ohuga LPG terminali planeering, **DP2**)  
Planeeringu eesmärgiks oli nimetatud maa-alal kehtiva detailplaneeringu järgsete krundipiiride muutmine vastavalt käesolevaks ajaks tekkinud reaalsetele vajadustele. Detailplaneeringu alusel moodustati üks tootmismaakrunt ja korrigeeriti transpordimaa kruntide piire. Alale on lubatud rajada LPG terminal koos mahutite ja raudteelaadimisestakaadiga. Terminali

planeeritud võimsuseks on 700-800 tuhat t/a LPG-d (propaan ja butaan). Vedelgaasi tankerid on plaanitud silduma (max sügavus 18 m) lainemurdja külge ehitatavale kail. Kai ja terminali mahutid on ühendatud produktitorustikuga, mille kaitsevöönd jääb Nuudi tee ja lainemurdjale viiva tee maa-alasse;

- Pakti, Matsu III ja Madise IV kinnistute detailplaneering (kehtestatud Jõelähtme Vallavolikogu 25.11.2008 otsusega nr 407) (**DP3**). Väga väike osa planeeringust jääb TP alale;
- Uusküla küla Väike-Kubli, Hansu, Ingumardi, Uuetoa, Jüri I, Vahenõmme III, Madise III, Merevahe, Matsu II ja Mere maaüksuste detailplaneering (**DP4**) - kehtestatud Jõelähtme Vallavolikogu 17.02.2009 otsusega nr 462 (planeeringuala asub väljaspool Muuga sadama territooriumi, planeeringus on määratud kruntidele tootmis-, äri- ja transpordimaa sihtotstarve). Võimaliku põhitegevusena oli kavandatud kinnistul ladustamis-vahendustegevus, sh ka konteinerterminali teenuste pakkumine koostöös külgneva sadamaga. Lisaks oli kavandatud tuua planeeritud hoonestuse põhjaküljele raudteeharu;
- Väike-Kubli kinnistu detailplaneering (**DP6**) - kehtestatud Jõelähtme Vallavolikogu 01.10.2007 otsusega nr 257 (planeeringuala asub väljaspool Muuga sadama territooriumi, planeeringus on määratud kinnistule tootmis- ja ärimaa sihtotstarve).
- Uusküla küla Klaukse tee ja lähiala detailplaneering (**DP14**), kehtestatud Jõelähtme Vallavolikogu 29.06.2015 otsusega nr 214. Detailplaneeringu liikides on kogu ala määratud sadama maaks, katastriüksuste sihtotstarbeks on tootmismaa. Planeeritav ehitusõigus annab võimaluse ehitada lao- ja/või tootmishooneid, mis logistiliselt on seotud muuhulgas mere- ja raudteetranspordiga. Alale on plaanitud raudteeühendus, üks osa raudteid on valminud, teine osa planeeritavad.

Teemaplaneeringu alal on algatatud ja menetluses järgmised üldplaneeringud:

- Jõelähtme valla üldplaneeringu koostamine ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine - Jõelähtme Vallavolikogu 30.05.2012 otsus nr 319.

Teemaplaneeringu alal on algatatud ja menetluses järgmine detailplaneering:

- Jõelähtme vallas Uusküla külas pump-hüdroakumulatsioonielektrijaama detailplaneering (**DP17**) - algatatud Jõelähtme Vallavolikogu 01.07.2010 otsusega nr 82. Planeeringuga kavandatakse PHAJ veehaaret Ihasalu lahte, PHAJ ise paikneb Nuudi tee, Muuga raudteejaama ja Matsu tee vahelisel alal.

### **Planeeringuala kirjeldus väiksemate alade kaupa (vt joonis DP-2-2):**

#### 1) Muuga raudteejaama (k.a.), mere ja Nuudi tee vaheline ala (ALA 1)

ALAL 1 kehtib Muuga sadama idaosa detailplaneering (**DP 5**) ja Muuga jaama laienduse raudteede ja Muuga sadam 3 kinnistute detailplaneering (**DP1**).

DP 5 kohaselt on alale lubatud rajada uus Muuga raudteejaama laiendus Muuga sadama territooriumil, uute terminalide raudtee seisupargid ja ühendusraudteed terminalide territooriumitele ning konteinerterminal, üldkaupade terminal (teraseterminal), puiduterminal, väetiseterminal, söeterminal.

DP 1 planeeritud ala haarab osaliselt DP 5-ga planeeritavat ala, kuid DP 1-ga täiendavat ehitusõigust ei määratud ja nähti ette vaid olemasolevate krundipiiride muutmine.

Eelnimetatud planeeringute alusel on planeeritaval alal hõivatud merelt maad ca 50 ha ulatuses, tehtud ettevalmistused terminalide rajamiseks ca 100 hektaril l (sh merelt hõivatud ca 50 ha) ehitatud söeterminal, raudbetoontoodete tehas, raudteeharud, viadukt, mis ühendab Nuudi teed Hoidla teega (üle Muuga jaama raudteede), rajatud Hoidla tee, kommunikatsioonide põhivõrgustik jne. DP 1 kohaselt alale vedelkeemia terminale planeeritud ei ole.

Muuga raudteejaama läbivad kõik kaubad, mida Muuga sadama territooriumil käideldakse, sealhulgas ammooniumnitraat, bensiin ja toornafta.

Muuga sadama raudteel liiklevad ainult kaubarongid, jaamas ei ole reisijate teenindamist. Muuga jaam on Muuga sadama sorteerimisjaam. Raudteeühendus Muuga sadamat teenindava Muuga raudteejaamal on Maardu jaamast.

Eeldatavalt jääksid Muuga raudteejaamas või seisuteedel olevad koosseisud terminali eriti ohtliku ala sisse, kui LNG terminal piirneks raudteejaama seisuteedega. Ohuolukord või õnnetus LNG terminalis häiriks oluliselt Muuga raudteejaama, Muuga sadama ja paljude operaatorite tegevust. Selline sündmus või sündmuste ahel vastab hädaolukorra tunnustele „Hädaolukorra seaduse“ §2 lg 1 mõistes. Sama seaduse § 34 lg 2 kohaselt on nii raudteeveoteenuse kui sadamate toimimine elutähtsad teenused. Arendustegevus peab lähtuma reaalsest hädaolukordade ja elutähtsate teenuste katkemise ennetamise vajadusest.

Kuna ohtlike kemikaalide käitlemisel tekib peamine risk õnnetuste tekkeks nende laadimisel ja transpordil (ka torutranspordil), siis on oluline, et terminali ala oleks võimalikult kaide lähedal. ALAL 1 on olemas kaid või on nende rajamine suhteliselt lähedale plaanitavale terminalile võimalik.

Eelpoolkirjeldatu põhjal ei ole LNG terminali paigutamine Muuga raudteejaama, söeterminali ja mere vahelisele alale soovitatav ALA 1 läänepoolses osas. Tulenevalt eelkirjeldatust on võimalik ALAL 1 terminalil paikneda asukoha alternatiiv 2, 3 ja 4 alal (Joonis DP-3).

#### 2) Nuudi tee, Maardu linna ja Uusküla külatee vaheline ala (ALA 2)

ALAL 2 kehtib 2 detailplaneeringut. DP 4-s on määratud kruntidele tootmis-, äri- ja transpordimaa sihtotstarve. Võimaliku põhitegevusena oli kavandatud kinnistul ladustamis-vahendustegevus, sh ka konteinerterminali teenuste pakkumine koostöös külgneva sadamaga. Lisaks oli kavandatud tuua planeeritud hoonestuse põhjaküljele raudteeharu. DP 6, mis haarab Väike-Kubli kinnistut on määratud kinnistule tootmis- ja ärimaa sihtotstarve.

ALAL 2 asuvad ka olemasolevad majapidamised. Suurõnnetuse ohuga ettevõtte planeerimisel tuleb eelkõige arvestada olemasolevate elamualade paiknemisega, et mitte suurenda võimaliku suurõnnetuse tagajärgede raskust. ALA 2 on Uusküla küla ning Maardu linna elamualade lähedal. Sellesse piirkonda LNG terminali rajamine on ebasobiv, kuna elamualad võivad jääda terminali ohualasse. Võimaliku õnnetuse korral eksisteeriks teoreetiline oht nendes piirkondades elavate inimeste tervisele ja varale.

#### 3) Nuudi tee, Uusküla külatee, Muuga raudteejaama ja Muuga tööstuspargi vaheline ala ning Muuga tööstuspark, välja arvatud planeeritava pumphüdroakumaltsioonijaama (DP17) ala, (ALA 3).

ALAL 3 asuvad olemasolevad majapidamised.

ALAL 3 kehtib 3 ja on algatatud 1 detailplaneering. **DP11-ga** (kehtib osas, milles seda ei asenda DP10, DP1 ja DP2) on kavandatud ärimaa: kontori ja olmehoonete rajamiseks; tootmismaa, mis on ette nähtud tootmistegevusele, mis keskendub laomajandusele ja kohalikku tooret kasutavale töötlevale tootmisele koos vastavate laoplatside ja tootmishoonetega; transpordimaa, millele planeeritud raudteeharu ja millel asub maantee; maatulundusmaa –metsamaa ja kaitsealune maa, millel on seadusest tulenevalt ehitustegevus piiratud;

DP8 eesmärgiks oli nimetatud maa-alal kehtiva detailplaneeringu järgsete krundipiiride muutmine vastavalt käesolevaks ajaks tekkinud reaalsele vajadusele, millest tulenevalt on planeeringualasse osaliselt haaratud ka Klaukse ja Matsu tee kinnistu äärsed kinnistud jt planeeringualasse jäävad kinnistud. Alale on moodustatud tootmismaa krundid ja laoplatsid kaupade ladustamiseks.

Kavandatud ja osaliselt välja ehitatud raudteeühendus. Planeeringu alusel on ehitatud Katoen Natie Eesti Aktsiaseltsile kuuluv logistikakeskus, milles töödeldakse üldkaupa (kakaouba, plastmassi graanulid jne);

DP1eesmärgiks oli eraldada nimetatud maaüksustest Nuudi tee ja Kroodi tee maa-ala, sulatusjaama maa-ala (raudteel) ning ülejäänust moodustada tööstus- ja toomismaa sihtotstarbega krundid ning eraldi jäätmekäitlusmaa krunt olemasolevatele puhastusseadmetele, navigatsioonimärgile ja alajaamale; Selle planeeringu alusel oli lubatud kruntimine (krundid on moodustatud), uut ehitusõigust selle DP-ga ei määratud.

Koostatava DP 13 kohaselt on kogu ala määratud sadama maaks (DP sihtotstarvete järgi), katastriüksuste sihtotstarbeks on tootmismaa. Planeeritav ehitusõigus annab võimaluse ehitada laoja/või tootmishooneid, mis logistiliselt on seotud muuhulgas mere- ja raudteetranspordiga. DP 13 alale on plaanitud raudteeühendus, üks osa raudteid on valminud, teine osa planeeritavad. DP alasse jäävatest kinnistutest on osaliselt hoonestatud.

Klaukse tee ja Nuudi tee vahelised kinnistud on hoonestamata, kuid need on hoonestamiseks põhimõtteliselt ettevalmistatud. Mõned aastad tagasi on teostatud metsa raadamine ja pinnas planeeritud ning rajatud kraavid pinnavee ärajuhtimiseks. Käesolevaks ajaks on kinnistutel tekkimas noor võsa. Klaukse tee 6 ja Klaukse tee 8 kinnistute Nuudi tee poolisel piiril kasvavad vanemad võsataolised siilud, kus esineb ka üksikuid suuremaid puid. Planeeritava ala ülemise ja alumise tasandi vahelisel nõlval Klaukse tee kinnistul on säilinud kõrghaljastus, mis annab sadama juurde alale pisut rohelist. Samuti on säilinud väike kõrghaljastusega ala Klaukse tee 1 kinnistul. Kõikidele kinnistutele on ligipääs tagatud väljaehitatud Klaukse teelt. Kõikidele olemasolevatele kinnistutele on rajatud tehnovõrkudega liitumise võimalus kinnistu piiril. ALALE 3 pääseb käesoleval ajal vaid läbi Muuga sadama valvega pääslate. Juurdepääsu võimalus on tagatud ka otse Nuudi teelt, kuid see on sadama-ala kasutusrežiimist tulenevalt vajaduse puudumisel hetkel suletud. Tehnovõrgud kuuluvad valdavalt sadamale endale, erandiks on gaasitoru, millele on seatud servituut võrgu valdaja kasuks. Uusküla küla Klaukse tee ja lähiala detailplaneeringu alale jäävatele Klaukse tee 8 ja Klaukse tee 8a maaüksustele on kehtiva planeeringu alusel Tehnonord OÜ-l lubatud rajada väetise granuleerimistehas. OÜ Alkranel on koostanud Tehnonord OÜ poolt kavandatava mineraalväetise granuleerimistehhi (aadress Klaukse tee 8, Muuga Tööstuspark, katastritunnus 24504:004:1143) rajamise keskkonnamõju hindamise (KMH) eelhinnangu, mille kohaselt ei ole tegemist olulise keskkonnamõjuga tegevusega. Tehas on projekteerimisel. Suurõnnetuse ohuga ettevõtte planeerimisel tuleb eelkõige arvestada olemasolevate elamualade paiknemisega, et mitte suurenda võimaliku suurõnnetuse tagajärgede raskust. ALA 3 on Uusküla ja Kallavere küla ning Maardu linna elamualade lähedal. Sellesse piirkonda LNG terminali rajamine on ebasobiv, kuna elamualad võiksid jääda terminali ohualasse. Võimaliku õnnetuse korral eksisteeriks teoreetiline oht nendes piirkondades elavate inimeste tervisele ja varale.

4) Nuudi tee, Muuga raudteejaama, raudteede pikenduse ja söeterminali vahele jääv ala (ALA 4).

ALAL 4 kehtib DP 2. Planeeringu eesmärgiks oli nimetatud maa-alal kehtiva detailplaneeringu järgsete krundipiiride muutmine vastavalt käesolevaks ajaks tekkinud reaalsele vajadusele. Detailplaneeringu alusel moodustati üks tootmismaakrunt ja korrigeeriti transpordimaa kruntide piire. Alale on lubatud rajada LPG terminal koos mahutite ja raudteelaadimisestakaadiga. Terminali planeeritud võimsuseks on 700-800 tuhat t/a LPG d (propaan ja butaan). Vedelgaasi tankerid on plaanitud silduma (max sügavus 18 m) lainemurdja külge ehitatavale kail. Kai ja terminali mahutid on ühendatud produktitorustikuga, mille kaitsevöönd jääb Nuudi tee ja lainemurdjale viiva tee maa-alasse. Planeeringuga on lubatud rajada LPG terminal. LPG alast vahetult läänes asub AS-ile Muuga Betoonelement kuuluv betoonelementide tehas. Menetletava DP17 ga plaanitakse pumphüdroakumulatsioonijaama rajamist (PHAJ), veehaaret plaanitakse Ihasalu lahte, PHAJ ise paikneb Nuudi tee, Muuga raudteejaama ja Matsu tee vahelisel alal.

Eesti elektrimajanduse arengukavas aastani 2018 on kirjeldatud elektrisüsteemi tasakaalustamise vajadust ning välja toodud tuuleparke tasakaalustavate jaamade, tipukoormuse reservjaamade ja avariireservjaamade vajalikud võimsused. Planeeritav PHAJ on ette nähtud kõikide kirjeldatud funktsioonide täitmiseks. PHAJ eesmärk on tasandada elektritarbimise ööpäevaseid miinimume ja maksimume, töötada avarielektrijaamana elektrivõrgu parameetrite hoidmisel ning elektrituulikute töö kompenseerimine tuule lühi-ajalise vaibumise korral või kuni soojuselektrijaama plokkide käikulaskmiseni. Muuga PHAJ kavandatav asukoht on Muuga sadama idaosas Muuga Tööstuspargis, kuhu kavandatakse kuni 10 maapealset ehitist, millest ehitusperioodi järgselt 40 m ja 80 m kõrgused šahti ehitamiseks vajalikud tõstetornid demonteeritakse. Jaama juurde kuulub veehaare sadama akvatooriumi idapoolse lainemurdja küljes Ihasalu lahes. Jaama töö põhimõtte seisneb merevee juhtimises läbi hüdroturbiinide maa-alusesse reservuaari. Elektri tootmine toimub tipukoormuse perioodil ning vee tagasipumpamine merre vähese koormusega perioodil. Toodetud elekter juhitakse rajatavasse alajaama. PHAJ rajamine sarnaneb põhimõtteliselt kaevandamistegevusega, mis antud juhul hõlmab šahtide rajamist kuni Neeme graniidimassiivini ja alumise veereservuaari rajamist ca 150-500 m sügavusele graniidi sisse. Ehitusperioodiks on kavandatud 6 aastat.

Suurõnnetuse ohuga ettevõtte planeerimisel tuleb eelkõige arvestada olemasolevate ja juba plaanitud ettevõtete paiknemisega, et mitte suurenda võimaliku suurõnnetuse tagajärgede raskust. Nagu eelpool kirjeldatud on alal olemasolev raudbetoontoodete tehas, raudteejaama seisuja väljatõmbeteed, plaanitud raudtee laadimistee (PHAJ territooriumile), plaanitakse PHAJ rajamist ning lubatud rajada LPG terminal.

Tulenevalt eeltoodust on ALALE 4 LNG terminali rajamine ebasobiv. Võimaliku õnnetuse korral eksisteeriks teoreetiline oht suurõnnetuse tekkeks.

#### 5) Nuudi tee, Ihasalu lahe ja sõeterminaliga piiratud ala (ALA 5)

DP 10 alusel on Nuudipere I kinnistust kavandatud moodustada neli krunti: ranna ehituskeeluvööndis maatulundusmaa sihtotstarbega krunt ja Nuudi tee ääres kolm tootmismaa sihtotstarbega krunti: ühele neist kruntidest kavandatakse gaasil töötava elektri ja soojuse koostootmisjaama rajamist. Nuudipere II kinnistust oli kavandatud moodustada tootmismaa sihtotstarbega krunt ja transpordimaaga krunt rekonstrueeritavale Nuudi teele. Planeeritud on jalgteed neile, kes soovivad Nuudi teelt pääseda mereranda, mida mööda plaanitud matkarada. ALA 5 idapoolse servaga piirneb olemasolev talumajapidamine (maatulundusmaa), mistõttu ala idapoolsesse serva LNG terminali rajamine ei ole otstarbekas.

ALA 5 läänepoolses osas on menetluses DP17, mille kohaselt kavandatakse PHAJ veehaaret Ihasalu lahte ca 30 meetri sügavusele merre (PHAJ ise on plaanitud Nuudi tee, Muuga raudteejaama ja Matsu tee vahelisel alale). Kordoni, ja Klaukse II maaüksustel kehtib DP11, mille kohaselt on Kordoni ja Kalukse II maaüksused äri-tootmis ja maatulundusmaa sihtotstarbega. LNG terminali sobilik asukoht (asukoha alternatiiv 1) võib asuda Tahkumäe ja Tahkumäe radarmasti maaüksusel ja osaliselt meres. Nimetatud maaüksused jäävad ALA 5 idapoolsest osast ca 10 meetrit allapoole ja ning piirnevad suures osas merega, mis vähendab oluliselt riske piirnevatele aladele (ohutsoon asub suures osas meres). Asukoha alternatiiv 1 ala tuleb osaliselt merre täita, kuid asub olemasolevatest elamualadest kõige kaugemal. Ohtlike kemikaalide käitlemisel tekib peamine risk nende laadimisel ja transportimisel. Terminali asukoht tuleks valida selliselt, et vajalikud torujuhtmed kaile oleksid võimalikult lühikesed. LNG terminali asukoha alternatiiv 1 alal on need kõige lühemad.

### 3.1 KONTAKTVÖÖNDI ANALÜÜS

Teemaplaneeringu alaga piirnevaid elamupiirkondi on neli (vt planeeringu asukoha skeem, joonis DP-1): Uusküla piirkond (jääb osaliselt ka planeeringualale), Maardu linna põhjaosa, Kallavere piirkond ja Saviranna piirkond.

Jõelähtme valla kodulehel avaldatud andmete järgi (seisuga 01.01.2012) elab Uusküla külas 366, Kallavere külas 99, Saviranna külas 69 inimest ja lähimas linnas Maardus (seisuga 12. 11.2013) 16062 inimest.

Uusküla külas paikneb 12 endist aianduskooperatiivi, mille vahendite ja jõududega on rajatud ning hoitud korras veevarustus tiheasutusega piirkondades (va endine AK Haava). Endised AK-d ABC, Tungal ja Tramm saavad oma joogivee Maardu linnast. Külas puudub ühiskanalisatsioon, samas vastutab endiste aianduskooperatiivide veemajanduse korraldamise eest MTÜ Kallavere Vee-ja Energiaühistu<sup>4</sup>.

Saviranna piirkond hõlmab mereäärse Saviranna endiste ja praeguste aiandusühistute (AÜ) ala (Saviranna AÜ, Tiiru AÜ ja Koduranna AÜ) ning üksikuna paiknevaid uuselamuid ja talumaju, millest mõned jäävad administratiivselt Kallavere või Ülgase küla territooriumile. AÜ-de alal paiknevad valdavalt aastaringseks kasutuseks rekonstrueeritud aiamajad/elamud ja uued elamud, kuid leidub ka ainult suveperioodil kasutatavaid aiamaaju/suvilaid. „Saviranna küla arengukava aastateks 2012-2016“ kohaselt mõjutab küla igapäevast elu paratamatult lähedal paiknev Muuga sadama igapäevane tegevus ja areng. Sadama tegevusega kaasnevad küla jaoks eelkõige müra raudteelt ja tolm söeterminalist.

Kallavere piirkond hõlmab endise Rootsi-Kallavere rannaküla, selle naabruses oleva Vanapere uuselamurajooni ja üksikuna ning väiksemate elamugruppidena paiknevaid elamuid. Rootsi-Kallavere küla on ajaloolise miljööga. Endisaegset hõngu kannavad peamiselt talude abihooned ja külasisesed kiviaiad. Elamud on suuremas osas ümber ehitatud või hilisema ehitusajaga. Üksikuna ning väiksemate elamugruppidena paiknevad elamud on valdavalt uuselamud. Vanapere uuselamurajoonis on enamik elamukrunte hoonestamata.

Maardu linna põhjaossa jääv piirkond hõlmab korterelamute ala. Sealhulgas põhjapoolseim – Veeru tänava, Kellamäe tänava ja Nurga tänava – piirkond on Maardu linna uusim, kõige hiljem (valdavalt 1985-1993.a) ehitatud rajoon. Maardu linna keskosas, Keemikute tänava ja Ringi tänava piirkonnas leidub ka vanemaid, aastatel 1955-1975 ehitatud kortermaju.

Keskonnaregistri andmetel asub lähim kaitstav loodusobjekt Ülgase –Saviranna hoiuala (registrikood KLO2000137) planeeringuala piirist 1,3 km kaugusel idas. Koljunuki maastikukaitseala (registrikood PLO2000432) asub planeeringuala piirist 3 km kaugusel idas ning on riikliku kaitsealana moodustamisel. Indikaatorkivi (registrikood KLO4001243, ürglooduse objekt, kaitsevööndiga 50 m) asub planeeringuala piirist 1,4 km kaugusel kagus.

Lähim Natura 2000 võrgustikku kuuluv ala on Ülgase loodusala (registrikood EE0010116), mis asub planeeringuala piirist 3,6 km kaugusel.

---

<sup>4</sup> Uusküla küla arengukava 2007-2013 12.11.2013 seisuga, leitav <http://joelahtme.kovtp.ee/et/uuskula-kula>

K-Projekt Aktsiaselts

Töö nr 13203

Jõelähtme vald, Muuga sadam

Teemaplaneering „Veeldatud loodusliku maagaasi terminali asukoha valimine“

Planeeringuala piirneb Kallavere keraamilise savi maardla 7. plokiga. Kallavere savimaardla on Vabariigi Valitsuse 9. juuni 2005. a määruse nr 131 „Üleriigilise tähtsusega maardlad“ kohaselt üleriigilise tähtsusega. Tegemist on prognoosvaruga.

Kontaktvööndi täpsem kirjeldus on toodud teemaplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise programmis (Osaühing E-KONSULT, 2014).

### 3.2 MAAOMAND

LNG terminali rajamiseks sobivaid, vabasid asukohti on planeeringualal 4, ning neid kõiki käsitletakse asukoha alternatiividena TP KSH käigus. Kavandatava tegevuse reaalsete alternatiivsete võimaluste kirjeldust vt ptk 4.1.3. Alternatiivsetes asukohtades asuvad järgmised kinnistud:

#### Asukoha alternatiiv 1

Nr	Aadress	Pindala	Registriosa nr	Katastritunnus	Sihtotstarve
1	Kordoni	3 ha	2518302	24504:004:1180	Maatulundus-, äri- transpordimaa
2	Vahetus- maa 1	23648 m <sup>2</sup>	12803502	24504:004:0846	Ärimaa, transpordimaa, maatulundus-maa
3	Klaukse 2	4,66 ha	4018402	24504:004:0073	Ärimaa, transpordimaa, maatulundus-maa
4	Nuudi tee lõik 1	27722 m <sup>2</sup>	13018602	24504:004:1015	Transpordimaa
5	Tahkumäe	19772 m <sup>2</sup>	7016202	24504:004:0996	Riigikaitsemaa
6	Tahkumäe radarmast	1540 m <sup>2</sup>	13006902	24504:004:0997	Riigikaitsemaa
7	Muuga sadam 3r	69725 m <sup>2</sup>	13019202	24504:004:1021	Tootmismaa, transpordimaa
8	Nuudi tee	203027 m <sup>2</sup>	13426802	24504:004:1093	Transpordimaa
9	Hoidla tee 15r	208078 m <sup>2</sup>	10033802	24504:004:0782	Tootmismaa

#### Asukoha alternatiiv 2

Nr	Aadress	Pindala	Registriosa nr	Katastritunnus	Sihtotstarve
1	Hoidla tee 15	209 277 m <sup>2</sup>	10033802	24504:004:0562	Tootmismaa
2	Nuudi tee lõik 1	27722 m <sup>2</sup>	13018602	24504:004:1015	Transpordimaa
3	Muuga sadam 3r	69725 m <sup>2</sup>	13019202	24504:004:1021	Tootmismaa, transpordimaa
4	Hoidla tee 15r	208078 m <sup>2</sup>	10033802	24504:004:0782	Tootmismaa

5	Tahkumäe	19772 m <sup>2</sup>	7016202	24504:004:0996	Riigikaitsemaa
6	Klaukse 2	4,66 ha	4018402	24504:004:0073	Ärimaa, transpordimaa, maatulundus-maa

### Asukoha alternatiiv 3

Nr	Aadress	Pindala	Registriosa nr	Katastritunnus	Sihtotstarve
1	Hoidla tee 15	209277 m <sup>2</sup>	10033802	24504:004:0562	Tootmismaa
2	Hoidla tee 15r	208078 m <sup>2</sup>	10033802	24504:004:0782	Tootmismaa
3	Muuga sadam 3A	212752 m <sup>2</sup>	10033602	24504:004:0559	Tootmis- ja transpordimaa
4	Piilupardi 16	98722 m <sup>2</sup>	10033702	24504:004:1027	Transpordimaa
5	Nuudi tee raudtee- haru R1	20501 m <sup>2</sup>	13907502	24504:004:1159	Transpordimaa
6	Muuga sadam 3r	69725 m <sup>2</sup>	13019202	24504:004:1021	Tootmismaa, transpordimaa
7	Nuudi tee lõik 1	27722 m <sup>2</sup>	13018602	24504:004:1015	Transpordimaa
8	Tahkumäe	19772 m <sup>2</sup>	7016202	24504:004:0996	Riigikaitsemaa
9	Klaukse 2	4,66 ha	4018402	24504:004:0073	Ärimaa, transpordimaa, maatulundusmaa

### Asukoha alternatiiv 4

Nr	Aadress	Pindala	Registriosa nr	Katastritunnus	Sihtotstarve
1	Hoidla tee 15	209277 m <sup>2</sup>	10033802	24504:004:0562	Tootmismaa
2	Hoidla tee 18	3139 m <sup>2</sup>	10034002	24504:004:0566	Transpordimaa
3	Muuga sadam 3A	212752 m <sup>2</sup>	10033602	24504:004:0559	Tootmis- ja transpordimaa
4	Muuga sadam 302	209713 m <sup>2</sup>	13885302	24504:004:1161	Tootmismaa

## 3.3 KEHTIVAD KITSENDUSED

- Põhjaveehaarde sanitaarkaitseala 50 m (puurkaev)
- Raudtee kaitsevööndi 30 m (Raudteeseadus § 3 punkt 6)
- Läänemere ranna piiranguvöönd 200 m (Looduskaitseadus § 37 lõige 1)
- Läänemere ranna ehituskeeluvöönd 50 m (Looduskaitseadus § 38 lõige 1)



- Veekaitsevöönd (Läänemerel 20 m, Võerdla ojal 10 m – viimase osas on käimas kohtumenetlus) (Veeseadus § 29 lõige 2)
- Maardu maardla prognoosvaru ala, vt tugiplaan. Planeeringuala piirkonda ei ole kaevandusvälju kavandatud ja prognoosvaru olemasolu ei põhjusta maa kasutamise kitsendusi
- Puurkaev põhjaveehaarde sanitaarkaitsealaga 50 m (planeeringuala põhjaosas)
- Võerdla peakraav (Keskkonnaregistri kood VEE1089000) veekaitsevööndiga 10 m tavalisest veepiirist.
- Planeeringuala asub DBT AS ohualas. DBT AS asub aadressil Koorma 13, Viimsi vald. DBT AS ohuala raadius on kuni 4904 meetrit ja ohu tüübiks on ülerõhk.

## 4 TEEMAPLANEERINGUS KAVANDATU

### 4.1 ÜLDOSA

#### 4.1.1 Vastavus Jõelähtme valla üldplaneeringule

Jõelähtme valla üldplaneeringu kohaselt jääb planeeritud ala tiheasustusalale ning planeeritud ala juhtotstarbeks on määratud valdavalt tootmismaa, osaliselt ka elamu-, äri-, transpordi- ja riigikaitsemaa.

Teemaplaneeringus on kavandatud täpsustada alal kehtivat Jõelähtme valla üldplaneeringut ja täiendada seda LNG terminali kui olulise ruumilise mõjuga objekti (ORMO) võimaliku asukoha osas, võrreldes terminali alternatiivseid asukohti ning võimalikku keskkonnamõju suurust ja ulatust, ning määrata terminali asukoht.

Teemaplaneeringuga määratakse ka maa ja veelade üldised kasutamise- ja ehitustingimused sh tehakse vajadusel ka ettepanekud maa sihtotstarve muutmiseks planeeritaval alal ka juhul, kui selgub, et LNG rajamine ei ole võimalik, kuid on selgunud vajadus üldplaneeringukohase maa sihtotstarve muutmiseks.

Antud juhul on teemaplaneeringu ja KSH koostamisel jõutud järeldusele, et LNG terminali rajamiseks sobiv ja otstarbekaim asukoht on asukoha alternatiiv 1 ala (vt joonis DP-3). Seetõttu ja tulenevalt asjaolust, et see ala asub Muuga sadama sees peamiselt tootmismaa vahel, tehakse käesoleva planeeringuga ettepanek ka asukoha alternatiiv 1 alal määrata maa sihtotstarve tootmismaana.

LNG terminali, kui ORMO asukohta ei ole üldplaneeringuga küll määratud, kuid on määratud kaubasadama, kui ORMO asukoht planeeritaval alal. LNG on üks võimalik käideldav kaup kaubasadamas, kui vastavat välistust ei ole tehtud. Samas haarab planeeritav ala ka väljaspool sadama-ala asuva territooriumi, millele LNG terminali, kui ORMO rajamist ette nähtud ei ole. Käesoleva planeeringu raames hinnatakse, kas ja millises asukohas on LNG käitlemise mõjud ümbritsevale talutavad ja milline on soodsaim asukoht LNG terminali rajamiseks.

#### 4.1.2 Teemaplaneeringu ideed

Aktsiaselts TALLINNA SADAM koos kaasarendajaga soovib rajada Muuga sadama idaossa Jõelähtme valla territooriumile veeldatud loodusliku maagaasi terminali, mis parandab Läänemere regiooni maagaasi varustuskindlust ning rahuldab kasvavat nõudlust maagaasi järele.

Aktsiaselts TALLINNA SADAM soovib LNG terminali kavandada regionaalse tähtsusega terminalina, mis tähendab, et see vastab kogu regiooni (Balti riigid ja lisaks ka Soome Vabariik) tarbijate vajadustele. Lisaks sellele on antud LNG terminal kavandatud Soome lahe piirkonna mereliikluse vajadusi katva keskse jaotusterminalina. Kavandatava LNG terminali puhul on tegemist spetsiifilise ja funktsionaalselt koos toimivatest ehitistest koosneva ehitusliku kompleksiga, mille koosseisu kuulub ka kai ja lossimissild LNG tankerite lossimiseks ja laadimiseks. LNG terminali maksimaalseks mahutipargi suuruseks on kavandatud kuni

400 000 m<sup>3</sup> LNG ja arvestades regionaalset turgu (Baltikum ja Soome) käideldaks kuni 5 miljardit Nm<sup>3</sup> maagaasi aastas. LNG terminali aluse maa pindala jääb eeldatavasti ligikaudu 13 ha piiresse.

LNG terminal kavatsetakse rajada kahes paralleelses etapis:

- 1. etapina rajatakse väikesemahuline LNG vastuvõtu- ja jaotusterminal mahutipargi mahuga ligikaudu 4 000 m<sup>3</sup> koos vastuvõtuseadmetega sadama kail. 1. etapi tulemusena tekib võimalus meritsi saabuv LNG vastu võtta, hoiustada vaakumisoleeritud mahutites ning laadida vedelas olekus punkerlaevadele ja/või tsisternveokitele. Kavandatud on ka LNG taasgaasistamine (aurustamine) ning suunamine ühendustorustiku kaudu Tallinna ja Tallinna lähiümbrust varustavasse maagaasivõrku.
- Paralleelselt LNG terminali 1. etapiga on kavandatud alustada 2. etapi rajamist, mille valmimise järel on võimalik lisaks 1. etapi võimalustele tõsta oluliselt terminali läbilaskevõimet ning arvestades regionaalset (Baltikum ja Soome) maagaasi turgu planeerida maksimaalseks võimalikuks käitlemiskoguseks kuni 5 miljardit Nm<sup>3</sup> maagaasi ning maksimaalseks võimalikuks terminali mahutipargi mahuks kuni 400 000 m<sup>3</sup> LNG.

LNG terminal peab tagama:

- LNG tankerite ja punkerlaevade ohutu sildumise ja veeldatud maagaasi vastuvõtmine 24 tundi ööpäevas;
- LNG hoiustamise temperatuuril alla -160 °C perioodiliste tarnetsükli vahe puhverdamiseks;
- LNG tagasilaadimise kaldal asuvatest LNG mahutitest punkerduslaevadele ja veoautodele (I etapp) või LNG tankeritele re-ekspordiks (II etapp);
- Ööpäevaringse LNG taasgaasistamise ning maagaasi surve suurendamine kuni maagaasi ülekandevõrkude töösurveni 24 tundi ööpäevas ja 365 päeva aastas. Maagaasi surve saavutatakse LNG soojendamiseks kuni selle aurustumiseni maagaasiks.

Terminal võtab LNG tankeritelt vastu allpool aurustumistemperatuuri nn krüogeenses olekus temperatuuril umbes -160 °C ligikaudu atmosfääri rõhu juures. LNG tanker saabub terminali kai äärde ning ühendatakse LNG laadimisseadmetega ning gaaside tagastamisseadmetega. LNG pumbatakse madalsurvepumpadega LNG mahutitesse.

LNG terminali rajamine planeeritava ala põhjaserva tingiks ühe pärandkultuuriobjektina kaardile kantud objekti - lagunenu ja kasutusest välja langenud Nõukogude piirivalve vaatlustorni lammutamise (ei ole muinsuskaitse all).

Planeeritava terminali alale moodustatakse vabatsoon.

Kavandatava tegevuse täpsem ja tehniline kirjeldus on toodud teemaplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise programmis (Osühing E-KONSULT, 2014).

#### 4.1.3 Kavandatava tegevuse reaalsete alternatiivsete võimaluste kirjeldus

LNG terminali rajamiseks sobivaid, vabasid asukoha alternatiivi alasid on planeeringualal 4 (asukoha alternatiiv 1, 2, 3, 4), asukoha alternatiivide valikut on põhjendatud käesoleva seletuskirja punktis 3 „Olemasoleva olukorra kirjeldus“ ning neid kõiki käsitletakse asukoha alternatiividena ka KSH programmis. Asukoha alternatiive on käsitletud TP raames koostatud KSH käigus. Kavandatava LNG terminali aluse maa pindala on ca 13 ha.

Suurõnnetuse ohuga ettevõtte planeerimisel tuleb eelkõige arvestada olemasolevate elamualade paiknemisega, et mitte suurenda võimaliku suurõnnetuse tagajärgede raskust. Teemaplaneeringuga piirneval alal elab kokku kuni 16 600 inimest. Rambøll Danmark AS-i 2008. a riskianalüüsi kohaselt on LNG terminali ohuala raadius kuni 900 m (täpne ohuala suurus selgub KSH tulemusena). Osa teemaplaneeringu alast on Uusküla, Kallavere ja Saviranna küla ning Maardu linna elamualadele lähemal kui 900 m. Sellesse piirkonda LNG terminali rajamine on ebasobiv, kuna nimetatud elamualad jääksid terminali ohualasse. Võimaliku õnnetuse korral eksisteeriks teoreetiline oht nendes piirkondades elavate inimeste tervisele ja varale.

Ohtlike kemikaalide käitlemisel tekib peamine risk nende laadimisel ja transportimisel. Hoiustatuna terminali mahutis on risk õnnetuse tekkimiseks väiksem. Sellel põhjusel soovitab Rambøll Danmark AS oma töös valida terminali asukoht selliselt, et vajalikud torujuhtmed kaile oleksid võimalikult lühikesed. Ebasobivaks LNG terminali asukohaks on seega ka alad, kust torujuhtmed kaile oleksid kõige pikemad. Ebasoovitav on LNG torujuhtme ristumine raudteega. Eeltoodud põhjustel ei ole LNG terminali kavandamine neile aladele sobiv.

Planeeringualal asub Muuga raudteejaam koos seisuteedega. Muuga raudteejaama läbivad kõik kaubad, mida Muuga sadama territooriumil käideldakse, sealhulgas ammoniumnitraat, bensiin ja toornafta. Eeldatavalt jääksid Muuga raudteejaamas või seisuteedel olevad koosseisud terminali eriti ohtliku ala sisse, kui LNG terminal piirneks raudteejaama seisuteedega. Ohuolukord või õnnetus LNG terminalis häiriks oluliselt Muuga raudteejaama, Muuga sadama ja paljude operaatorite tegevust. Selline sündmus või sündmuste ahel vastab hädaolukorra tunnustele „Hädaolukorra seaduse“ §2 lg 1 mõistes. Sama seaduse § 34 lg 2 kohaselt on nii raudteeveoteenuse kui sadamate toimimine elutähtsad teenused. Arendustegevus peab lähtuma reaalsete hädaolukordade ja elutähtsate teenuste katkemise ennetamise vajadusest. Seetõttu ei ole LNG terminali paigutamine antud alale sobiv.

Võimalike asukoha alternatiivide määramisel ülejäänud planeeringualal on lähtutud olemasolevatest ja kavandatavatest ettevõtetest ning kehtivatest ja koostamisel olevatest planeeringutest.

LNG terminali rajamiseks sobivaid asukoha alternatiive on planeeringualal 4. Tegemist on nii suuruselt kui kujult erinevate maatükkidega, mille sihtotstarve on peamiselt tootmis- ja transpordimaa ning omanikuks aktsiaselts TALLINNA SADAM, Eesti Vabariik ja eraomanik.

LNG terminali rajamise tehnilise võimalikkuse väljaselgitamiseks on neljas asukohas koostanud põhimõttelised tehnilised lahendused, mis on KSH programmile lisatud.

TP-s käsitletakse ühe asukoha alternatiivina LNG terminali territooriumi osalist moodustamist mere täitmisega Ihasalu lahte.

Lisaks analüüsiti KSH käigus kavandatavast tegevusest loobumist ja senise tegevuse jätkumist alal, ehk 0-alternatiivi.

#### 4.1.4 Muudatused peale teemaplaneeringu eskiisile ja KSH programmile seisukohtade küsimist

Keskkonnaamet palus oma 17.10.2014 kirja nr HJR 6-8/14/20272-3 punktis 12 kajastada teemaplaneeringu joonistel Muuga-Helsingi raudteepraamide sadamakai asukoha ja menetluses oleva Muuga pump-hüdroakumulatsioonijaama (edaspidi nimetatud PHAJ) detailplaneeringu kohase maa-aluse veehoidla rajamispiirkonna.

Rail Baltic raudtee väljavalitud trassikoridor Jõelähtme vallas ning perspektiivse Muuga kaubaterminali põhimõtteline asukoht jäävad osaliselt teemaplaneeringu alale. Asukoha alternatiivide alad ei kattu ei Rail Baltic raudtee väljavalitud trassikoridoriga Jõelähtme vallas ega ka perspektiivse Muuga kaubaterminali põhimõttelise asukohaga.

Rail Balticu projekti raames rajatav raudtee on mõeldud nii reisi- kui kaubavedudeks (vt lähemalt: <http://www.railbaltic.info>). Kaubavedu Tallinn-Helsingi vahel on plaanitud kaubalaevadega, raudteevagunite vedu meritsi ei ole plaanitud (põhjuseks erinevad rööpmelaiused Soomes ja kavandataval raudteel, majanduslik kaalutus jne). Kuna raudteepraami ei ole kavandatud, ei ole plaanitud selleks ka sadamakaid. Kaubaveo kaid on plaanitud Muuga sadamasse Muuga sadam 302 maaüksusele või sellega piirneval täidetavale mere alale. Lisaks sellele oleks raudteepraamide kasutamisel sadamakai parim (eelkõige mere sügavusi, maapinna reljeefi ja juba olemasolevat hoonestust arvestades) asukoht samuti mitte Tahkumäe kinnistul, vaid Muuga sadam 302 kinnistul või sellega piirneval täidetaval mere alal.

Asukoha alternatiiv 1 ja varem planeeritud LPG terminali alad ei kattu. Küll asetsevad kõrvuti produktitorustikud. KSH raames hinnatakse võimalikke kumulatiivseid mõjusid (sh riske) erinevate produktitorustike kõrvuti asetsemisel. Riskide hindamisele annab hinnangu Päästeamet ja Tehnilise Järelevalve Amet. Tulenevalt eeltoodust on asukoha alternatiiv reaalne.

PHAJ maa-aluse veereservuaari võimalik asukoht ja reservuaari rajamispiirkond on kantud TP joonisele DP-3.

PHAJ KSH aruande (Ramboll Eesti AS töö; lk 6) kohaselt sarnaneb PHAJ rajamine põhimõtteliselt kaevandamistegevusega, mis antud juhul hõlmab šahtide rajamist kuni Neeme graniidimassiivini ja alumise veereservuaari rajamist ca 500 m sügavusele graniidi sisse. Riskide hindamise eksperdi arvates ei ohusta Muuga PHAJ ei rajamine ega eksploateerimine kavandatavate gaasiterminalide (LPG ja LNG) rajamist vahetusse lähedusse. Muuga PHAJ-I tuleb oma territooriumile rajada täiuslik piksekaitstesüsteem, et oma kõrgemaid rajatise ja tehnikaseadmeid kaitsta (PHAJ KSH lk 168).

OÜ Linnaruum poolt koostatud PHAJ DP seletuskirja lk 12 on samuti leitud, et: *Kogu planeeritud tegevus ei sea piiranguid sadamategevusele, sh planeeritud LPG (veeldatud propaani-butaani segu) ja planeeritavatele LNG (veeldatud maagaasi) terminalidele.*

Seega on PHAJ KSHs ja DP-s hinnatud (asjaomaste instantside nõudel hinnatakse täiendavalt enne PHAJ KSH aruande heakskiitmist), kas plaanitav maa-alune mahuti võib asetseda seni planeeritud LPG terminali (jääb suure tõenäosusega rajatava maaaluse mahuti peale) ja planeeritava LNG terminali (suure tõenäosusega ei jää plaanitava PHAJ maa-aluse mahuti peale) all. Seega LPG terminali ja PHAJ maa-aluse mahuti üheaegse rajamise võimalikkuse hindamine kuulub PHAJ KSH koosseisu.

LNG TP KSH käigus on hinnatud erinevate asukohtadesse LNG terminali rajamise võimalikkust. KSH käigus on ekspert jõudnud järeldusele, et parim asukoht LNG terminalile on asukoha alternatiiv 1. PHAJ DP ja KSH on hetkel veel koostamisel (alates 2010.a.) ning PHAJ DP ja KSH peab käsitlema LPG ja LNG terminali asumist asukoha alternatiivis 1.

AS Eesti Gaas palus oma 30.09.2014 kirjas nr 5-11168 koostatavas teemaplaneeringus määratleda C-kategooria gaasitorustiku (töörõhuga kuni 16 bar), kaitsevööndiga 2 meetrit torust, kulgemine planeeritava LNG terminali juurest kuni ühenduskohani olemasoleva AS Eesti Gaas gaasivõrguga, milline paikneb Uusküla külas Nuudi tee 34a kinnistu juures.

AS Eesti Gaas seisukohaga on arvestatud ja gaasitorustiku asukoht määratakse DP, kui oluliselt täpsema planeeringu staadiumis. Vt ka ptk 5.

Keskkonnaministeerium kirjutas oma 24.10.2014 kirjas nr 11-2/14/7868-4, et juhul kui teemaplaneeringus kavandatakse tegevusi, mille tõttu võib halveneda pinnavee (sh rannikuvee) või põhjavee seisund või mille tõttu võib tekkida oht, et pinna- või põhjavee seisund võib sattuda ohtu, siis selliste tegevuste lubamiseks tuleb tagada veeseaduse § 3<sup>12</sup> nimetatud tingimuste täitmine. Selgitused nende tingimuste täitmise kohta tuleks kirjeldada teemaplaneeringus, mis on ühtlasi edaspidi aluseks kavandatud mõju omavate või ohtu kujutavate tegevuste lubamiseks. Vete seisundi hindamisel ja seisundile avalduva ohu hindamisel tuleb lähtuda olemasolevatest vete seisundi hinnangutest ning hindamismetoodikast, mis on kirjeldatud pinnavee seisundi hindamist ja põhjavee seisundi hindamist käsitlevates määrustes.

LNG TP KSH programmi on täiendatud vastavalt esitatud märkusele: Kui keskkonnamõju hindamise käigus selgub, et kavandatud tegevus halvendab pinnavee või põhjavee seisundit, siis hinnatakse niisuguste mõjude olulisust ja ulatust ning nende leevendamise võimalusi. Hindamise tulemused, sh. veeseaduse § 3<sup>12</sup> nimetatud tingimuste täitmise võimalused ja efektiivsus on kajastatud KSH aruandes.

Terviseamet kirjutas 15.10.2014 kirjas nr 9.3-4/6321, et teemaplaneeringuga planeeritakse A-kategooria suurõnnetusohuga ettevõtet (LNG terminal), millele koostatakse KSH koosseisus riskianalüüs ning määratakse ohualad. Kemikaaliseaduse alusel kehtestatud ning 17. veebruaril 2011. aastal vastu võetud Vabariigi Valitsuse määruse nr 28 „Nõuded ohtliku ja suurõnnetuse ohuga ettevõtte kohustuslikule dokumentatsioonile ja selle koostamisele ning avalikkusele edastatavale teabele ja õnnetusest teavitamisele” järgi on ohuala ala, mille piires tekib käitises toimunud õnnetuse korral oht inimeste elule ja tervisele või varale. Sellest tulenevalt ei soovita amet rajada objekte, mille ohualad laienevad kas juba olemasolevatele või perspektiivsetele elamualadele.

Terminali asukoht on valitud nii, et ohualad ei ulatuks olemasolevate elamualadeni.

#### 4.1.5 LNG terminali asukohavalik ja planeeringulahendus<sup>5</sup>

KSH ja teemaplaneeringu käigus on eksperdid kaalunud erinevate alternatiivsete asukohtade sobivust piirkonda ja hinnanud parimaks võimalikuks asukohta alternatiivi 1 ala (täpsemalt TP seletuskirja punktis 4.1.3 ja KSH aruandes punktis 6.4)

Veeldatud maagaasi terminali asukohta alternatiiv 1 on planeeritud Muuga sadama kõige idapoolsemasse ossa Tahkumäe (katastritunnus 24504:004:0996, pindala 19772 m<sup>2</sup>), Tahkumäe radarmasti (katastritunnus 24504:004:099, pindala 1540 m<sup>2</sup>) ja Klaukse 2 (katastritunnus 24504:004:0073, pindala 4,66 ha) kinnistule ning osaliselt Tahkumäe ja Klaukse 2 maaüksusega piirnevasse madalasse rannikumerre vastavalt E-Konsult OÜ ja K-Projekt AS poolt koostatud Veeldatud maagaasi teemaplaneeringule ja selle raames koostatud KSH-le.

Vastavalt Plans § 8 lõike 2 punktile 2 koostatakse teemaplaneering kehtiva üldplaneeringu täpsustamiseks ja täiendamiseks ning vastavalt PlanS § 29<sup>2</sup> olulise ruumilise mõjuga objekti võimaliku asukohta määramiseks.

Käesoleva planeeringuga on täpsustatud Jõelähtme valla üldplaneeringut asukohta alternatiivis 1 ja on leitud, et maakasutuse juhtotstarve antud alal on tootmismaa (sadama maa). Samas on planeeringuga lahendatud PlanS § 29<sup>2</sup> toodud ülesanne veeldatud maagaasi terminali, kui olulise ruumilise mõjuga objekti asukohta valikul ning alale on võimalik rajada veeldatud maagaasi terminal kogumahutavusega kuni 400 000 m<sup>3</sup>. Samas tähendab see seda, et alale on võimalik rajada selline terminal, kuid terminali mahud võivad olla ka väiksemad sõltuvalt vajadusest ja majanduslikest kaalutlustest.

Asukohta alternatiiv 1 piirneb Läänemerega. Vastavalt looduskaitseaduse § 35 lg 1 punktile 2 ja § 38 lg 1 punktile 3 on Läänemere ranna ehituskeeluvöönd kompaktses hoonestusega alal (tiheasutusosal) 50 meetrit. Jõelähtme valla üldplaneeringuga on ehituskeeluala suurendatud 100 meetrini. Ehituskeeld ei kehti juhul kui üld- või detailplaneeringuga on kavandatud sadamaehitiste või veeliiklusrajatiste rajamist.

Vastavalt sadamaseaduse § 2 punktile 1 on sadam veesõidukite sildumiseks kohandatud ja sadamateenuse osutamiseks kasutatav maa- ja veeala ning seal asuvad sadama sihtotstarbeliseks kasutamiseks vajalikud ehitised (sadamaehitised). Kaubasadama kasutamiseks mõeldud ehitised on muuhulgas kauba ladustamise terminalide ehitised ja laevade kütusega varustamiseks kavandatud ehitised. Seega käesoleva planeeringu kehtestamise järgselt võib asukohta alternatiivi 1 rajada vajaliku detailplaneeringu/ehituslubade olemasolul sadamaehitise merre rannajooneni, mis tekib mere täitmise tulemusel.

Ühtlasi tähendab eelnev ka seda, et alale võib rajada ka muid terminale, mille rajamiseks piisab sellest, et maa-ala juhtfunktsiooniks on määratud tootmismaa (sadama maa) ja sellest, et terminal asub sadama-alal. Vajadusel tuleb sellise terminali rajamiseks koostada vajalikku liiki planeering ja/või ehitusprojekt ning koostada KSH/KMH.

<sup>5</sup> TP ja KSH aruande koostamise ajal, 1. juulil 2015, hakkasid kehtima KeHJS ja planeerimiseseaduse uued redaktsioonid. KSH menetlust reguleerib nüüd planeerimiseseadus, samas kui KSH sisuline pool on jätkuvalt esitatud KeHJS-s. Kuna nii TP kui ka selle KSH on algatatud 2012. aastal, siis kehtivad neile nn üleminekusätted ja need viiakse need läbi algatamise ajal kehtinud redaktsiooni järgi. Seetõttu on nii TP kui ka KSH menetluses mõningaid erinevusi kehtivate seaduste nõuetega võrreldes, näiteks on jätkuvalt kaasatud KSH järelevalvajana Keskkonnaamet. Seaduste redaktsioonide nõuete erisused ei puuduta ega mõjuta planeeringulahenduse ega KSH aruande kvaliteeti või avalikustamise ulatust. Nii planeerija kui ka KSH juhteksperdi kvalifikatsioon vastavad ka uutes redaktsioonides toodud nõuetele.

Veeldatud maagaasiterminali rajamiseks asukoha alternatiiv 1 alale on vajalik mere täitmine ja kaldakinnisajade tasandamine kõrgusele +3 meetrit mere pinnast. Merre täidetav ala on liivapõhjaga ja seal paiknevad graniitkivid. Täidetavale alale jäävaid graniitkive on võimalik kasutada täidetava maa kaldakindlustuse rajamiseks. Planeeritava ala pindala ca 13,9 ha. Täite maht on 360 tuh m<sup>3</sup> sh mere täitmise maht kõrguseni +/- 0.00 on 76 tuh m<sup>3</sup>, kaldakindlustuse täitemaht kaldega 1:4 ca 19 tuh m<sup>3</sup>. Maaüksuse planeerimisel eemaldatava täite maht on 142 tuh m<sup>3</sup>. Seega täiendavalt vajalik täitemaht veeldatud maaüksuse täitmiseks on 218 tuh m<sup>3</sup>. Täiendavalt vajalik täide veetakse kohale maismaad mööda või Ihasalu 1 liivamaardlast meritsi. Vajaliku täitepinnase kaevandamise/saadamise täpne lähtekoht selgub eelprojekti või ehituse staadiumis.

Mere täitmise sh kaldakindlustuse projektlahendus koostatakse pärast vajalike planeeringute (teemaplaneering ja detailplaneering) kehtestamist.

## 4.2 KESKKONNAKAITSEALASED ETTEPANEKUD

### 4.2.1 Keskkonnamõju strateegilise hindamine

Teemaplaneering algatati Jõelähtme Vallavolikogu 30.08.2012 otsus nr 319. Sama otsusega algatati ka keskkonnamõju strateegiline hindamine (KSH).

Keskkonnamõju strateegilise hindamise koostaja on Osühing E-KONSULT.

Teemaplaneeringu koostamisel on võetud arvesse keskkonnamõju strateegilise hindamise ja hädaolukorra riskianalüüsi tulemusi.

### KESKKONNAMÕJUDE JA OHURISKIDE LEEVENDUSMEETMED (KSH ptk 7)

LNG terminali rajamise ja eksploateerimise olulised keskkonnamõjud on välisõhu saaste, müra ja ohuriskid. Üldiselt jagunevad leevendavad meetmed parima võimaliku tehnika kasutamise (tehnilisteks) meetmeteks ja korralduslikeks meetmeteks. Selleks, et vajalikud tehnilised meetmed saaksid nõuetekohaselt välja ehitatud, tuleb nendega arvestada terminali projekteerimise staadiumis. Korralduslikud meetmed tuleb juurutada terminali töötajate värbamise ja koolitamise ning tegevusjuhiste koostamise staadiumis.

#### Meetmed saasteainete hajuvuse tagamiseks välisõhus

Hajuvusarvutuste tulemusena selgus, et kuigi lämmastikdioksiidi tase väljaspool Muuga sadama tootmisterritooriumi piiri ei ületa kehtivaid piirväärtusi, on see siiski küllalt kõrge. Arvestades Muuga sadama idaosa arengupotentsiaali on LNG terminali rajamisel otstarbekas rakendada täiendavaid meetmeid saasteainete parema hajuvuse tagamiseks. Selleks modelleeriti lämmastikdioksiidi tunni keskmine kontsentratsioon koosmõjus piirkonna teiste saasteallikatega aurusti korstna kõrguse 20 m ja 25 m korral kõigis asukoha alternatiivides. Modelleerimise tulemusena selgus, et lämmastikdioksiidi hajuvuse piisava efektiivsuse tagab asukoha alternatiivides 1, 3 ja 4 korstna kõrgus 25 meetrit. Asukoha alternatiivis 2 jääb ka sellisel juhul kontsentratsiooniks kuni 1 SPV.



### **Meetmed müra leviku piiramiseks**

LNG terminali ehitamisest ja tegevusest tuleneva müra leviku piiramiseks on vajalikud nii korralduslikud kui tehnilised meetmed:

Kuna müra modelleerimine põhines üldistatud andmetel, siis projekteerimisstaadiumis tuleb teostada mürakaardistamine – vt KSH ptk 9.1. Sõltuvalt mürakaardistamise tulemustest tuleb projektlahendust täiendada müraleevendusmeetmetega, näiteks müratekitavale seadmele heliisoleeriva kesta või mürakaitseekraani rajamine müratundlike hoonete poolsele küljele.

Ehitusaegse mürahäiringu vältimiseks on heaks tavaks kujunenud nõuda ehitajalt keskkonnajuhtimissüsteemi olemasolu ja toimimist. Selle peamised elemendid on järgmised:

- Öise mürahäiringu vältimiseks ei ole mürarikkaid ehitustöid soovitatav läbi viia öisel ajal (23.00-07.00), lihtsamaid operatsioone ja töid siseruumides ei ole põhjust öisel ajal siiski täielikult välistada.

- Tavaline ehitustööde teostamise aeg on soovituslikult esmaspäevast reedeni 07.00– 19.00 (või 07.00-23.00). Kui töid teostatakse ka nädalavahetustel, on mõistlik tööde algusajaks valida hilisem kellaaeg (näiteks 09.00) ja tööd lõpetada samuti varasemalt (näiteks 17.00).

### **Meetmed pinnase, pinna- ja põhjavee reostuse vältimiseks**

- Määrdeõlide hoiualad peavad olema rajatud katuse alla. Ala peab olema varustatud vedelikukindla sillutisega, ääristega ning mistahes lekete kokkukogumiseks lekkepüüduriga. Samaselt peavad diiselmootoriga tuletõrjeveepumpade ja avariilukorra diislegeneraatorite kulupaagid olema paigaldatud ääristatud alale ning peavad olema varustatud sulgventiili ja õli/vee eralduskaevuga, et välistada vee või pinnase saastumist. Diislikütuse mahutid peavad olema paigaldatud vastavuses kehtiva regulatsiooniga.

- Mistahes potentsiaalsed veeldatud maagaasi lekkes tuleb suunata ja hoida terminali piirides asuvates lekkepüüdurites, et hoida veekogudesse voolavad veed puutumatusena. Terminali teede sillutis peab olema mõnevõrra kõrgem, et moodustada veeldatud maagaasi mahutite ja tehnoloogilise ala ümber täiendav kaitseala.

- Terminali projekteerimisel tuleb järgida standardit „EVS-EN 1473:2007 Paigaldised ja seadmed veeldatud maagaasi jaoks. Kaldalolevate paigaldiste konstruktsioon (*Installation and equipment for liquefied natural gas -Design of onshore installations*).“

### **Meetmed heljumi leviku piiramiseks**

Selleks, et vältida setete jõudmist Muuga sadama akvatooriumisse ja sellest tulenevat korduvsüvenduse vajadust on ala 1 täitetööde projektis vaja ette näha abinõud sellesuunalise setete transpordi vähendamiseks.

Täitetöid on võimalik teostada maksimaalselt tuule kiirusega 15 m/s. Töid on soovitatav alustada merepoolse liini taguse ala täitmisega kahelt poolt. Samaaegselt tuleks rakendada kaitseabinõusid (näiteks suludseina rajamine vm) täitematerjali ärauhumise vältimiseks. Töid võiks teha kevadel ja suvel, et vältida sügis- ja talvetorme. Merepoolse liini valmides on edasi efektiivsem täita maapoolne osa, millest materjal enam mere poole levida ei saa ning töid võib jätkata igal ajal.

### **Meetmed riskide vähendamiseks**

Riskide vähendamiseks on olulised nii tehnilised meetmed, millega tuleb arvestada terminali projekteerimisel kui ka korralduslikud meetmed, millele tugineb ohutuse tagamise süsteem – vt KSH ptk 11.2.4.

Lähteülesande kohaselt koosneb terminali integreeritud juhtimis- ja ohutussüsteem järgmistest osadest:

- tehnoloogiliste protsesside juhtimissüsteem;
- ohutuse kontrollsüsteem;

- avariiseiskamissüsteem;
- tulekahju ja gaasi tuvastussüsteem;
- toote kvaliteedi jälgimissüsteemid;
- sissetungi tuvastamise süsteem;
- videojälgimissüsteem.

Lähteülesande kohaselt koosneb terminali tulekustutussüsteem järgmistest elementidest:

- maa-alune peamine ringmagistraal;
- tuletõrjevee pumbajaamad;
- kollektorite ruum;
- jahutussüsteemid;
- veekardina süsteemid;
- kõrgkordse kiireltpaisuva vahu süsteemid;
- kaugkäivitavad tulekustutusvee kahurid;
- kaugjuhitavad tulekustutusvee kahurid;
- tuletõrjelaevade ühendused.

Detailplaneeringu koostamise käigus tuleb tulekustutussüsteemi elementide ja nende toimimiseks vajaliku taristu paigutamise vajadusega arvestada.

Lähteülesande kohaselt on LNG mahalaadimiskohta laeva kollektorite ja sadamasilla väljalaadimistorude vahelisel alal vaja kaitsta veekardina süsteemiga. Veekardinad võimaldavad vähendada soojuskiirguse ohtlikku mõju ja piirata vabanenud aurupilve levimist. LNG aurude ja veekardina veepiiskade kokkupuutel kantakse soojust LNG külma pilve üle ja tagatakse sellega aurupilve kontsentratsiooni kiire vähenemine. Muuga sadama üldriskianalüüsi üks tulemus oli, et LPG produktitorustiku leke võib põhjustada aurupilve tekkimise ja dominoefekti LNG terminali asukoha alternatiivis 1. LNG terminali projekteerimise käigus tuleb kaaluda dominoefekti vältimiseks veekardina rajamist LNG terminali ja LPG produktitorustiku vahele ning detailplaneeringu koostamisel sellise võimalusega arvestada. Lisaks hoiaks veekardin ära LNG terminalis tekkinud aurupilve või soojuskiirguse leviku Muuga sadama alale ja vähendaks seeläbi ohtu seal töötavatele inimestele.

## **OLULISE KESKKONNAMÕJU SEIREKS KAVANDATAVAD MEETMED (KSH ptk 9)**

### **Terminali ehitusaegne seire**

Projekteerimisstaadiumis tuleb terminali asukohas teostada mürakaardistamine, mis peab põhinema koostataval projektlahendusel selleks, et vajadusel projektlahendust täiendada leevendusmeetmetega – vt KSH ptk 7.

LNG terminali ehitamise olulised keskkonnamõjud on terminali merre moodustamisest tulenev mõju merekeskkonnale ja ehitustööde müra. Arvestades ehitusala kaugust elamualadest ei ole ehitustööde müra seire korraldamine vajalik.

Merekeskkonna seiret on Muuga sadamas teostatud alates 1995. aastast. Seire eesmärgiks on hinnata sadama tegevusest tulenevat mõju ning eelnevatel aastatel teostatud täite- ja süvendustööde järgset mõju põhjaloomastikule, taimestikule, kalastikule ja lähipiirkonna rannaprotsessidele. Selleks, et andmed oleksid omavahel võrreldavad, on oluline jätkata heljumi seiret terminali täitetööde vee erikasutusloa raames tööde läbiviimise järgselt senikasutatud vaatluspunktis Muuga 4 [5]. Heljumi seireks tuleb hinnata vee läbipaistvust, määrata heljumi ja klorofüllü kontsentratsioon veesambas ning mõõta vee neeldumis- ja nõrgenemiskoeffitsient. Vee neeldumiskoeffitsient iseloomustab lahustunud orgaanilise aine hulka vees ning hajumiskoeffitsiendi spektri kuju võimaldab hinnata vees olevate osakeste tüüpi ja suurust.

## **Terminali ekspuaterimisaegne seire**

LNG terminali käivitamise ja käitamise olulised keskkonnamõjud on müra, välisõhu saastamine ja ohuriskid.

### **Müra seire**

Aktsiaseltsil TALLINNA SADAM on kavas 2016. aastal koostada kogu Muuga sadama ala hõlmav mürauring. Selleks on koostatud lähteülesanne ja esitatud kaasfinantseerimise taotlus Keskkonnainvesteeringute Keskusele. Lähteülesande kohaselt arvestab mürauring kõiki olemasolevaid müra tekitavaid seadmeid ja tööprotsesse (nt laadimine/lossimine, tõstukid, rongid, vedurite manööverdamine jms) ning määrab müraallikate helivõimsustasemed. Selleks teostatakse müratasemete mõõtmised kaugpunktides vastavalt lähteülesande lisas toodud mõõtmispunktide skeemile, koostatakse mürakaart ja antakse võimalike leevendusmeetmete analüüs-soovitused. Samuti peab uuring käsitlema sadama territooriumil toimuvat rongi- ja autoliiklust, rongikoosseisude koostamist jms. Koostatav mürauring peab käsitlema olemasoleva olukorra kaardistamist ning ei arvesta planeeritavaid tegevusi. Müra uuringu eesmärgiks on selgitada välja, kas ületatakse sotsiaalministri 04.03.2002 määrusega nr 42 "Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid" kehtestatud tööstusmüra norme, millised tegevused on selle põhjuseks ning kas on olemas leevendusmeetmeid olemasoleva olukorra parandamiseks ja nende võimalik mõjuanalüüs. Töö käigus määratakse sadamas tegutsevate ettevõtete peamised müratekitavad seadmed ja tööprotsessid. Selleks, et integreerida LNG terminali tegevusest tulenev müra Muuga sadama mürakaardile, tuleb LNG terminali 1. ehitusetapi ja 2. ehitusetapi valmimisel teostada samadel meetodilistel alustel helirõhutasemete kontrollmõõtmised terminali piiril ja lähimas mõõtmispiirkonnas Saviranna külas.

### **Välisõhu seire**

Vastavalt välisõhu kaitse seaduse § 43 lg 2 peab saasteallika valdaja hindama paikse saasteallika võimalikku saasteainete heitkogust enne keskkonnakompleksloa taotlemist ja § 89 lg 2 kohaselt on ettevõttel kohustus uue paikse saasteallika lisandumisel läbi viia saasteainete heitkoguste inventuuri kolme kuu jooksul pärast saasteallika kasutusele võtmist. Inventuuri tootmisterritooriumil seisneb eralduvate saasteainete heitkoguste ja saasteallikate parameetrite täpsustamises otseste mõõtmiste ja kontrollarvutuste abil. Inventuuri tulemused tuleb esitada Keskkonnaametile ja kohalikule omavalitsusele. Inventuuri tulemuste põhjal koostatakse kompleksloa taotlus, kus on käsitletud kõik saasteallikad.

Kuna LNG terminali põletusseadmete summaarne nimisoojusvõimsus on kokku *ca* 100 megavatti, siis on otstarbekas välisõhu saasteainete seire korraldamisel lähtuda THS § 80 nõuetest, mille kohaselt väljuvates gaasides tuleb pidevalt mõõta järgmiste saasteainete sisaldust:

- 1) vääveldioksiid;
- 2) lämmastikoksiidid;
- 3) tahkete osakeste kõik fraktsioonid kokku;
- 4) süsinikoksiid gaaskütuse põletamise korral igas üksikus põletusseadmes.

Pidevmõõtmiste tegemisel mõõdetakse saasteallika tööparameetreid, nagu väljuva gaasi hapnikusisaldust, temperatuuri, rõhku ja veeaurusisaldust. Mõõtmistulemuste aruanded esitatakse Keskkonnaametile korra kvartalis. Automaatseteks mõõtmisteks kasutatavaid seadmeid kontrollitakse standarditud rahvusvaheliselt või riiklikult tunnustatud mõõtemetodi kohaselt paralleelsete mõõtmistega vähemalt üks kord aastas.

Kuna LNG terminali lämmastikdioksiidi tasemed moodustavad üle 40% saastetaseme piirväärtusest, siis vastavalt välisõhu kaitse seaduse § 89 lg 7 peab paikse saasteallika käitaja hindama vähemalt üks kord aastas välisõhu kvaliteedi vastavust inimese tervise kaitseks

kehtestatud välisõhu saastatuse taseme ühe tunni keskmisele piirväärtusele käitise tootmisterritooriumist väljaspool. Muuga sadama idaosas on ka teisi olemasolevaid ja planeeritud ettevõtteid, kelle tegevusest paiskub õhku lämmastikdioksiidi. Sellele lisaks on seal kuus vaba krunti, kus tulevikus toimuma hakata võivad tegevused ja neist tulenevad keskkonnamõjud ei ole veel teada. Mitmete kavandatavate arenduste (nt LPG terminal) realiseerumisel võib lämmastikdioksiid taseme koosmõju hindamist Muuga sadama territooriumist väljaspool korraldada käitajate koostööna rajades selleks seirejaama. Joonis 84 on toodud seirejaama hajuvusarvutuste tulemustele baseeruvad indikatiivsed asukohad. Seirejaama konkreetne asukoht sõltub paljudest asjaoludest. Seirejaama konkreetse asukoha määramisele peab eelnema piirkonna saasteallikate võimalikke muutusi hindav täiendav hinnang.

### **Põhjavee ja pinnase seire**

THS § 47 kohaselt tuleb põhjavee saastatuse omaseiret viia läbi vähemalt kord viie aasta jooksul ja pinnase omaseiret vähemalt kord kümne aasta jooksul. Seireandmeid võrreldakse lähteolukorra aruandes toodud andmetega (vt KSH ptk 11.2.2). Sobivad seirepunktid ja nende arv määratakse kompleksloa taotluse ja lähteolukorra aruande koostamisel.

### **Ohutuse seire**

Suurõnnetuse ohuga ettevõttes võib kemikaali käidelda üksnes tegevusloa alusel (KeMS § 134). LNG terminali puhul on selleks tegevusloaks keskkonnakompleksluba. Loa taotluse koostamisel analüüsitakse ka ettevõtte tehnilist taset ohutuse tagamisel. Muuhulgas on vajalik kemikaalide (sh oma tarbeks kasutatavate kütuste ja määrdeõlide) koguse pidevseire selleks sobivate mõõte- ja jälgimisandurite abil. Tehnilise Järelevalve Amet ja Päästeamet saavad vajadusel sätestada täiendavaid seiremeetmeid ohutuse tagamiseks ohtlike kemikaalide käitlemisel.

## **4.2.2 Jäätmekäitlus**

LNG terminali ehituse käigus ja edasise tegevuse tulemusena tekib mitmesuguseid jäätmeid, sh ohtlike jäätmete liigitusse kuuluvaid jäätmeid. Jäätmete hulk, keemiline koostis ja nomenklatuur on varieeruv. Kõik jäätmed kogutakse liigiti selleks ettenähtud kohta ja antakse üle vastavat jäätmeluba või keskkonnakompleksluba (ohtlikud jäätmed vastavat ohtlike jäätmete käitluslitsentsi ning jäätmeluba või keskkonnakompleksluba) omavale isikule.

## 5 TEHNOVÕRGUD

Tehnovõrkude lahendus on põhimõtteline ning täpsustatakse detailplaneeringu ja ehitusprojekti staadiumis tehnovõrkude valdajalt taotletud tehniliste tingimuste alusel. Maa-ala vertikaalplaneerimine toimub detailplaneeringu ja ehitusprojekti staadiumis.

Terminali ühendamine C-kategooria gaasitorustikuga lahendatakse detailplaneeringu käigus või eraldi ehitusprojektiga. D kategooria gaasitorustiku ligikaudne asukoht määratakse Jõelähtme valla üldplaneeringu käigus või antakse ÜP-s juhised D kategooria gaasitorustiku asukoha määramiseks.

### 5.1 VEEVARUSTUS JA KANALISATSIOON

Planeeringuala veevarustus on tagatud Nuudi tee 53 pumbamaja nr 3 baasil, vt tehnovõrkude üldskeem.

Veevõrgu jaotussüsteem peab olema paigutatud nii, et see võimaldaks sõltumatutes sektsioonides loogilist jaotust, arvestades võimalikku purunemist ja/või hooldustööde teostamist.

#### Tulekustutusvesi

Tulekustutusvesi on tagatud tsentraalse veevarustussüsteemi ja olemasoleva mereveehaarde baasil. Planeeringualal on olemasolev tulekustutuseks ette nähtud veehaare koos survepumpplaga planeeringuala lääneküljel. Alal asuvad olemasolevad tulekustutusvee veehaare, pumpla ja paagid vt tehnovõrkude üldskeem.

Terminali kõikidele aladele, sealhulgas sadamakaidele, tuleb tagada piisavas koguses ja piisava survega tulekustutusvesi. Et vältida terminalis merevee varast kasutuselevõttu tulekustutusveena, kasutada spetsiaalset magevee mahutit, mille maht on piisav võimaliku õnnetuse laienemise takistamiseks (2-tunniseks autonoomseks tulekustutamiseks maksimaalsetel voolukiirustel). See muudab Terminali tuletõrjerveevarustuse vähemsõltuvaks tsentraalsest veevarustusest .

Tulekustutusvee süsteemi kontseptsiooni ja detailsema projektlahenduse elluviimisel peab terminali omanik arvestama muuhulgas alljärgnevaga:

- Terminali mistahes juhuslikus punktis peab tulekustutusvee surve olema vähemalt 10 baari.
- Maksimaalse vajaliku veekogusega, mis on vajalik erinevate süsteemide, nagu näiteks jahutussüsteem, veekardinate süsteem, jne., üheaegselt kasutamiseks.
- Tuletõrjervee süsteemid peavad normaalingimustes olema täidetud mageveega (joogiveega või tehnilise veega) ja survestatud (surve säilituspumpade abil). Seda saab kasutada ka süsteemi osade katsetamiseks, harjutamiseks ning sündmustele esmaseks reageerimiseks.

Tulekustutusvee jaotussüsteem peab olema paigutatud nii, et see võimaldaks sõltumatutes sektsioonides loogilist jaotust, arvestades võimalikku purunemist ja/või hooldustööde teostamist. Terminali alad jaotada erinevatesse tuletõrjetsoonidesse, et võimaldada tulekustutusvee individuaalset kasutamist ning vähendada Terminali üldist tuletõrjervee vajadust. Tulekustutusvee pumpamiseks kasutada 100% ulatuses elektrilisi tulekustutusvee pumpe. Surve säilitamispummad peavad tagama tuletõrjervee süsteemis pideva piisava surve. Lisaks elektripumpadele tagada kustutus- ja jahutusvee saamine dubleerivate merevee pumpade abil. Elektripummad käivituvad automaatselt pärast kinnitatud tuletõrjehäiret või tuletõrjervee süsteemis madala surve tuvastamist. Dubleerivad merevee pummad käivituvad automaatselt pärast elektritoite riket (või pärast tuletõrjervee süsteemi madalat survet). Tulekustutusvee tegelik kasutamine

Terminali tuletõrjetsoonides sõltub käsitsi (operaatori) sekkumisest. Süsteemi edasise töökindluse suurendamiseks teostada siirdeühendused (ventiilid on tavaolukorras suletud) lähedalasuvate rajatiste tuletõrjevee torustikuga.

Hüdrandid ja käsijuhtimisega veekahurid tuleb paigutada alale, millel tulekahju korral tõuseks soojuskiirgus üle 3 kW/m<sup>2</sup>. Terminali mistahes asukohas peab kättesaadava tuletõrjevee kogus olema vähemalt 360 m<sup>3</sup>/tunnis, samaaegselt töötab 3 hüdranti, igaüks võimsusega 120 m<sup>3</sup>/tunnis ning dünaamilise survega 10 baari. Kaitstud asukohas (või kaugjuhtimisega) asuvate veekahurite, jahutussüsteemide ja veekardinate ventiilid aktiveerida tsentraalsest juhtimisruumist. Külmutamise, pihustusotsikute ummistumise ja torujuhtmete sisemise korrosiooni ärahoidmiseks rakendada spetsiaalseid ettevaatusabinõusid.

Kui terminali projekteerimise staadiumis leitakse uusi samaväärseid või paremaid lahendusi tulekustutusveega piisavaks varustamiseks võib kasutada ka eelkirjeldatust erinevaid lahendusi, mis tagavad samaväärse või parema tulekustutusüsteemi toimimise.

### **Õliseguse vee äravool**

LNG terminalis on piiratud arv seadmeid, mis võivad tekitada naftareostust (näiteks diiselmootoriga seadmed/ õlitäitega trafod). Projektlahendus peab võimaldama seadmetest väljavoolavate vedelike nagu mistahes diislikütuse, määrdeõli või hüdraulilise õli vms kogumise lokaalsetesse kogumismahutitesse või püüduritesse. Kogumismahutid tühendada ja utiliseerida vastavalt kehtivale seadusandlusele.

Õli püüdurad peavad asuma katuse all ning vältima reostunud vee segunemist sademeveega ja sattumist loodusesse. Kogumismahutite maht peab ületama terminali maksimaalse naftatoodete mahu.

### **Sademevee äravool**

Kui sademeveest on õlisegune vesi eraldatud, võib sadevesi voolata otse pinnasesse (imbumine) või sillutatud alalt kogutuna kanalisatsiooni ning sademevee äravoolussüsteemi. Kõik maa-alused sademevee kanalisatsioonitorustikud peavad olema pidevalt üleujutatud või rakendatud muid meetmeid, et vältida gaasi sattumist maa-alustesse torustikesse. Äravool kaevudest peab olema varustatud vesilukuga. Maa-alune kanalisatsioonitorustik valida eelistatult mittemetallist (plastikust). Igal kaevul peab olema vähemalt 20 cm süvis muda ja liiva püüdmiseks. Maa-aluse sademeveesüsteemi torustiku minimaalseks läbimõõduks peab olema 150 mm.

Maapinnal voolava vee eemalejuhtimiseks kasutada eelistatult avatud kanaleid. Peamised ristumised sõiduteedega varustada vähemalt 10 m pikkuse pidevalt üleujutatud toruga.

Enne tinglikult puhta sademevee veekogudesse juhtimist kasutada settetiike. Erilist tähelepanu pöörata kogumis- ja settetiigi piisavale mahule, et vältida mudase vee sattumist avalikesse veekogudesse või kanalisatsioonisüsteemidesse. Sademevee äravoolutorustik suunata otse avalikku veekogusse (merre). Olemasolevad merrelasud asuvad ala lääneküljel, vt tehnovõrkude üldskeem.

Sademevee äravoolutorustikku ei tohi ühendada tehnoloogilise vee süsteemiga.

Sademevee äravool peab olema isevooline, võimalusel vältides pumpade kasutamist ning projektlahendus peab tagama kriitiliste alade üleujutamise vältimise ka paduvihmade ja võimalike tulekahjude kustutamise ajal.

## **Olmeheitvesi**

Olmeheitvesi suunata rajatava kanalisatsioonitorustiku kaudu lähedal asuvasse reoveepuhastusjaama (Nuudi tee 48), mis asub planeeringuala idaküljel vt tehnoõrkude üldskeem. Puhastatud heitvee olemasolev merrelask asub planeeringuala põhjaküljel. Reovee puhastusjaama jõudmiseks tuleb kasutada olemasolevaid ja rajatavaid ülepumplaid.

## **5.2 ELEKTRIVARUSTUS JA TÄNAVAVALGUSTUS**

Planeeringuala elektrivarustus on tagatud olemasolevate ja planeeritavate alajaamade baasil, kuhu olemasolev elektritoide tuleb Maardu suunalt. Olemasolevate alajaamade asukoht vt tehnoõrkude üldskeem.

## **5.3 SIDEVARUSTUS**

Planeeringuala sidevarustus on tagatud olemasoleva ja planeeritava sidevõrgu baasil, vt tehnoõrkude üldskeem.

## **5.4 GAASIVARUSTUS**

Planeeringuala küttegaas (vajadusel kasutatav ka muudel protsessidel) on tagatud olemasoleva gaasivõrgu baasil. Vt tehnoõrkude üldskeem.

Nõuded ehitusprojekti koostamiseks:

- Aurustunud LNG (maagaasi) atmosfääri lekkimisest tekkivate keskkonnamõjude vähendamiseks peavad LNG terminali mahutite kaitseklapid olema projekteeritud parimast võimalikust tehnoloogiast lähtudes ja vastama kõigile kehtivatele keskkonnastandarditele. Võimalike lenduvate gaasikoguste jälgimiseks tuleb paigaldada ventiilidele ja teistesse sarnastesse asukohtadesse andurid ning pidevjälgimise süsteemid.
- LNG terminali normaaltingimustel töötamisel ei tohiks ette tulla sündmusi, mis põhjustavad kaitseklappide avanemise või gaaside atmosfääri väljasuunamise. Võimalusel tuleb kaitseklappidest väljuvaid gaase ära kasutada LNG terminali piirides. Eeldada, et ventileerimised esinevad harva ning piirduvad vaid väikeste maagaasi kogustega.
- LNG terminali projektlahendus peab tagama tekkivate gaaside taaskasutamise läbi nende kokkukogumise, kompresserimise ja suunamise kas maagaasivõrku või siis kondenseerituna tagasi LNG mahutitesse. Seadmete ventileerimisavad projekteerida ohutuimastes kohtadesse ja nende arv viia miinimumini. Lisaks BOG emissioonide tagasi süsteemi suunamise võimalusele peab LNG terminal kasutama „no venting“ (ventileerimist välistavaid) opereerimispõhimõtteid.
- Viimasteks võimalusteks LNG terminali üleliigsete gaaside avariilukorras väljutamiseks on kas mittesüüdatava ventilatsiooniava või siis tõrviku kasutamine. Tõrvik on normaaloludes mittesüüdatav ja seda kasutada vaid terminali seadmete esmase mahajahutamise ajal või pikemate (planeeritud) sulgemiste ajal. Ventilatsiooniava kaudu eraldada üleliigsed gaasid avariilukorras ainult siis, kui BOG-d ei saa enam BOG kollektoris regenereerida.
- Ventilatsiooniavade või tõrviku kasutamine tuleneb asjaolust, et pidevalt süüdatud tõrvik põhjustaks pidevat kasvuhooonegaaside emissiooni, mis ei ole oma olemuselt

keskkonnasõbralik. Tõrvikut kasutada ka terminali seadmete esialgse mahajahutamise puhul või siis või pikemate hooldusperioodide jooksul.

- Ventilatsiooniava või tõrviku kasutamine põhineb tavapärastel LNG aurude tekkimise stsenaariumidel, mis on ühised enamikule LNG terminalidele ning mida peaks käsitlema aurude avariiväljalaskesüsteemides potentsiaalsete võimalustena.

## **5.5 NÕUDED DETAILPLANEERINGU KOOSTAMISEKS TEHNOVÕRKUDE OSAS**

- Kõik tehnovõrkude servituudi vajadusega alad detailplaneeringu joonistel tähistada. Servituutide seadmise notariaalsed lepingud saab sõlmida peale detailplaneeringu kehtestamist ning enne võrkude ehitamist.
- Detailplaneeringu staadiumis taotleda tehnovõrkude valdajatelt tehnilised tingimused.



**V VEELDATUD LOODUSLIKU MAAGAASI TERMINALI ASUKOHA VALIMISE TEEMAPLANEERINGU KOOSKÖLASTUSTE KOONDTABEL (teemaplaneeringuga esitatakse kooskõlastamiseks ka KSH aruanne)**

<b>Jrk nr</b>	<b>Kooskõlastav organisatsioon</b>	<b>Kooskõlastuse nr ja kuupäev</b>	<b>Kooskõlastuse täielik ärakiri</b>	<b>Kooskõlastuse originaali asukoht</b>	<b>Märkus</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
1	Veeteede Amet	04.03.2016 Nr 6-3-1/622	<p>Oleme veeliikluse ohutuse seisukohalt läbi vaadanud Teie poolt esitatud Muuga LNG terminali asukoha valimise teemaplaneeringu ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõu ning kooskõlastame need.</p> <p>Juhime tähelepanu paarile KSH aruande punktile:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- punkti 2.2.2 tabel 2 „Süvis peatekini“ ei ole merenduses korrektne termin, kuna süvise all mõistetakse just laeva veealust osa. Kuigi eri allikates kasutatakse termineid erinevalt, sobiks siinkohal paremini näiteks "parda kõrgus". Teine võimalus on mitte näidata laeva kõrgust kiilust peatekini, vaid tuua välja teine ja iseloomulikum mõõt – vabaparda kõrgus (veeliinist peatekini);</li> <li>- punkt 5.5 „Visuaalne mõju“ – kui hinnatakse sadama või mistahes navigatsioonimärgi vaatesektorisse jääva objekti keskkonnamõju, peaks selles alateemas käsitlema ka infot selle kohta, et uued objektid ei tohi</li> </ul>	Kiri (saadud digitaalselt) Jõelähtme VV arhiiv	KSH aruande punkte 2.2.2 ja 5.5 on täiendatud vastavalt esitatud märkustele.

			<p>halvendada navigatsioonimärkide eristatavust merelt vaadatuna, või kui see on paratamatu, tuleb olemasolevat märgistust muuta uues olukorras paremini eristuvaks.</p> <p>Allkirjastatud digitaalselt /Taivo Kivimäe/ hüdrograafia ja navigatsioonimärgistuse teenistuse juhataja - peadirektori asetäitja</p>		
2	Maa-amet	18.03.2016 Nr 6.2-3/3373	<p>Maa-amet, tutvunud seisukoha andmiseks esitatud detailplaneeringu eskiislahendusega ning KSH programmiga, märkis oma 10.10.2014 kirjas nr 6.2-3/13689, et ei esita üldplaneeringu teemaplaneeringu eskiisi ning selle KSH programmi lahenduse osas vastuväiteid. Palusime hoida Maa-ametit kursis kõnealuse planeeringu menetluse edasise käiguga ning enne selle vastuvõtmist esitada üldplaneeringu teemaplaneeringu lahendus Maa-ametile seisukoha võtmiseks.</p> <p>Terviktekst, vt kiri Allkirjastatud digitaalselt /Anne Toom/ peadirektori asetäitja</p>	Kiri (saadud digitaalselt) Jõelähtme VV arhiiv	Avalikku veekogusse ehitist kavandava planeeringu PlanS § 18 kohaseks vastuvõtmiseks on vajalik tehnilise Järelevalve Ameti eelnev luba. TP koos KSHga esitatakse TJA-sse enne vastuvõtmist.
3	Lennuamet	22.03.2016 Nr 4.6-8/16/672-3	<p>Vastavalt kuni 30.06.2015 kehtinud planeerimisseaduse § 17 kooskõlastab Lennuamet teemaplaneeringu „Veeldatud loodusliku maagaasi terminali asukoha valimine“ (töö nr 13203) ning selle keskkonnamõju strateegilise hindamise</p>	Kiri (saadud digitaalselt) Jõelähtme VV arhiiv	

			aruande eelnõu omapoolsete märkusteta. Allkirjastatud digitaalselt /Andres Lainoja/ vaneminspektor		
4	Muinsuskaitseamet	29.03.2016 e-kiri, 21.03.2016 kiri koos 08.03.2016 kooskõlastamise komisjoni koosoleku protokoll nr 320 väljavõttega	Teie esitatud projekt on kooskõlastatud. Jõelähtme vald, Muuga sadama piirkonnas veeldatud maagaasi (edaspidi LNG) terminali asukoha valimise teemaplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi KSH) aruande eelnõu ja teemaplaneering. Koostaja OÜ E-Konsult. Tellija Jõelähtme Vallavalitsus. KKK 08.03.2016 protokoll nr 320. Komisjon, tuginedes muinsuskaitseadusele, planeerimisseadusele ja Muinsuskaitseameti põhimäärusele, otsustas: volitada vaneminspektor Ly Renterit kooskõlastama teemaplaneeringut kui on sisse viidud järgmine parandus: 4.1 menetluse käigus on muutunud Rebala muinsuskaitseala piirid, lisada ajakohased kaardid. 26.03.2015 jõustus Rebala muinsuskaitseala uus põhimäärus, millega muudeti muinsuskaitseala piire (RT I, 16.02.2016, 7). Parandused on sisse viidud ja esitatud kooskõlastamiseks 29.03.2016. Ly Renter/ vaneminspektor	Kiri (saadud digitaalselt) Jõelähtme VV arhiiv	Planeeringu jooniseid ja seletuskirja on vastavalt märkusele korrigeeritud.

5	Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium	30.03.2016 Nr 1.10-9/11-00291/040	Tulenevalt ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse § 1 lg 1, keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus <sup>1</sup> § 56 lg 1 ja planeerimisseaduse § 17 lg 2 p 6 kooskõlastame Jõelähtme vallas Muuga sadama piirkonnas veeldatud maagaasi terminali asukoha valimise teemaplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõu ja teemaplaneeringu. Terviktekst, vt kiri Allkirjastatud digitaalselt /Merike Saks/ kantsler	Kiri (saadud digitaalselt) Jõelähtme VV arhiiv	
6	Keskkonnaamet Harju-Järva-Rapla regioon	08.04.2016 nr 6-5/16/84-4	Keskkonnaamet on tutvunud kooskõlastamiseks esitatud teemaplaneeringuga ning selle keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi nimetatud KSH) aruande eelnõuga. Alljärgnevalt toome välja märkused esitatud materjalide kohta: Märkused Jõelähtme valla Muuga sadama teemaplaneeringule „Veeldatud loodusliku maagaasi terminali asukoha valimine“ (K-Projekt Aktsiaseltsi töö nr 13203, versioon 22.02.2016): 1 Teemaplaneeringu seletuskirja peatükis 3 „olemasoleva olukorra kirjeldus“ on jõelähtme vallas Uusküla külas pump-hüdroakumulatsioonijaama (edaspidi nimetatud PHAJ) detailplaneering tähistatud nimetusega DP19, samas planeeringujoonised DP-2-1 on sama planeering tähistatud nimetusega DP17.	Kiri (saadud digitaalselt) Jõelähtme VV arhiiv	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. TP seletuskiri on korrigeeritud.</li> <li>2. Peatükis 2 on täiendatud lauset: KSH programmis on hinnatud LNG terminali rajamiseks sobivaid asukohti ja leitud, et sobivaid alternatiivseid asukohti on planeeringualal neli (<i>asukoha alternatiiv 1, 2, 3 ja 4, vt joonis DP-3</i>). Seega on asukoha alternatiivid nüüd välja toodud enne ptk 3. Parandatud on ka viidet joonisele, kus</li> </ol>

			<p>Palume teemaplaneeringu seletuskiri ja joonised omavahel kooskõlla viia.</p> <p>2 Seletuskirja peatükis 3 „Olemasoleva olukorra kirjeldus“ lehekülgedel 7-10 on ära toodud planeeringuala kirjeldus alade kaupa (kokku 5 ala) ja viidatud joonisele DP-2-2. Alade kirjeldamisel on ära mainitud ka alternatiivid 1, 2, 3 ja 4 (nt lk 7 punktis 1 ja lk 10) ja viidatud samuti joonisele DP-2-2. Antud joonisel on aga ära toodud ainult alad – ALA 1, ALA 2, ALA 3 ja ALA 5, kuid alternatiivseid asukohti sellel näidatud ei ole, seega alternatiividest rääkides ei saa viidata joonisele DP-2-2. Lisaks märgime, et planeeringu seletuskirjast ei tule arusaadavalt välja, mida mõeldakse ala ja mida alternatiivis all ning asjaolu, et need on erinevad mõisted.</p> <p>Palume planeeringus konkreetselt välja tuua, millised on LNG terminali asukoha alternatiivid ja viidata õigele joonisele (DP-3 Põhijoonis). Samuti soovitame asukoha alternatiivid välja tuua juba eelnevalt, st enne planeeringuala kirjeldust alade kaupa. Praegusel kujul on teemaplaneering segadust tekitav.</p> <p>3 Selguse huvides palume kasutada nii teemaplaneeringus kui ka selle KSH aruande eelnõus läbiat ühtset mõistet-nr asukoha alternatiiv. Praegusel juhul kasutatakse mitut erinevat varianti-asukohaalternatiiv 1, asukohaalternatiiv nr 1, alternatiivses asukohas nr 1,</p>		<p>asukoha alternatiivid on esitatud. Planeeringuala kirjeldus väiksemate alade kaupa ehk ALA 1, ALA 2, ALA 3, ALA 4 ja ALA 5 – märgitud seletuskirjas trükitähtedes, et oleks selgem.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Täidetud.</li> <li>4. Ptk 4.1.3 sõnastust on korrigeeritud.</li> <li>5. Korrigeeritud on joonist DP-3 ja seletuskirja ptk 4.1.4 sõnastust.</li> <li>6. Täidetud.</li> <li>7. Täidetud.</li> <li>8. Täidetud, ptk 4.2.1</li> <li>9. Rail Baltic raudtee väljavalitud trassikoridor Jõelähtme vallas ning perspektiivse Muuga kaubaterminali põhimõtteline asukoht jäävad osaliselt teemaplaneeringu alale. Asukoha</li> </ol>
--	--	--	--	--	---

			<p>alternatiiv 1.</p> <p>4 Seletuskirja peatükis 3 „Olemasoleva olukorra kirjeldus“ planeeringuala kirjelduses alade kaupa on ALADE 1-4 puhul jõutud järeldusele, et need ei ole sobivad LNG terminali rajamiseks. Samas peatükis 4.1.3 „Kavandatava tegevuse reaalsete alternatiivsete võimaluste kirjeldus“ (lk 15, 16) kirjutatakse: „LNG terminali rajamiseks sobivaid, vabasid alasid on planeeringualal 4, alade valikut on põhjendatud käesoleva seletuskirja punktis 3 „olemasoleva olukorra kirjeldus“ ning neid kõiki käsitletakse asukohaalternatiividena ka LSH programmis...LNG terminali rajamiseks sobivaid krunte on planeeringualal 4 ning neid kõiki käsitletakse asukohaalternatiividena“. Antud lausetest tekib vastuolu. Palume planeeringut antud osas paremini sõnastada.</p> <p>5 Seletuskirja peatükis 4.1.4 „Muudatused peale teemaplaneeringu eskiisile ja KSH programmile seisukohtade küsimist“ (lk 17) on kirjutatud, et Muuga PHAJ maa-aluse reservuaari rajamispiirkond on kantud teemaplaneeringu eskiislahendusele. Keskkonaametile esitatud materjalidest aga antud reservuaari rajamispiirkonnagajoonist ei leia. Palume planeeringut täiendada.</p>		<p>alternatiivide alad ei kattu ei Rail Baltic raudtee väljavalitud trassikoridoriga Jõelähtme vallas ega ka perspektiivse Muuga kaubaterminali põhimõttelise asukohaga.</p> <p>KSHA punktid 2.2.2, 2.3.1, 5.1.5, 5.2.3, 5.2.9, 5.4, 2.3 ja lisa 5 on täiendatud vastavalt esitatud märkustele.</p>
--	--	--	--	--	---

			<p>6 Seletuskirja peatükis 4.2.2 „Jäärmekäitlus“ (lk 20) on jäätmete kogumisel viidatud vastavat litsentsi omavale jäätmekäitlejale. Korrektssem oleks märkida, et jäätmed antakse üle vastavat jäätmeluba või keskkonnakompleksluba (ohtlikud jäätmed vastavalt ohtlike jäätmete käitluslitsentsi ning jäätmeluba või keskkonnakompleksluba) omavale isikule.</p> <p>7 Peatükis 5.1 „Veevarustus ja kanalisatsioon“ olmeheitvee käsitluses palume täpsustada, millisesse reoveepuhastisse geitvesi juhitakse.</p> <p>8 Teemaplaneering ei vasta täielikult PlanS § 8 lõikele 9 ja KeHJS § 43 punktile 1. Planeeringu peatükis 4.2 „Keskkonnakaitsealased ettepanekud“ (lk 20) on küll kirjutatud, et teemaplaneeringu koostamisel on arvesse võetud KSH ja hädaolukorra riskianalüüsi tulemusi, kuid välja on toomata KSH aruande peatükkides 7 ja 9 toodud keskkonnamõjude ja ohuriskide leevendusmeetmed ning olulise keskkonnamõju seireks kavandatavad meetmed. Palume antud osas planeeringu seletuskirja täiendada.</p> <p>9 Kuivõrd on arvestatud teemaplaneeringu juures Rail Baltic raudtee väljavalitud trassikoridoriga Jõelähtme vallas ning perspektiivse Muuga kaubaterminali põhimõttelise asukohaga? Nimetatud</p>		
--	--	--	---	--	--

			<p>alad jäävad osalisel teemaplaneeringu alale.</p> <p>Palume eeltoodud märkuste alusel Jõelähtme valla Muuga sadama eemaplaneeringut „Veeldatud loosuliku maagaasi terminali asukoha valimine“ ja selle KSH aruande eelnõud täiendada ja parandada. Kui teemaplaneeringut ja selle KSH aruannet täiendatakse ja parandatakse eeltoodud märkuste põhjal, siis loeb keskkonnaamet teemaplaneeringu kooskõlastatuks.</p> <p>Täiendatud teemaplaneeringut ei ole vaja Keskkonnaametile uuesti kooskõlastamiseks esitada.</p> <p>Terviktekst, vt kiri</p> <p>Allkirjastatud digitaalselt /Sulev Vare/ juhataja</p>		
7	Keskkonnaministeerium	11.04.2016 Nr 7-12/16/1793-3	<p>Keskkonnaministeerium kooskõlastab Jõelähtme vallas Muuga sadama piirkonnas veeldatud maagaasi terminali asukoha valimise teemaplaneeringu tingimusel, et teemaplaneeringu seletuskirja ja vastavalt joonisele märgitakse Võerdla peakraavi (Keskkonnaregistri koodiga VEE1089000) ning selle veekaitsevööndi asukoht vastavat keskkonnaregistri veekogude nimistule.</p> <p>Lähtuvalt keskkonnaregistri seaduse § 61 lõikest 4 ning riigi veekatastri põhimääruse punktist 16.3 (Vabariigi Valitsuse 26.10.1999 määrus nr 324) on Võerdla peakraav veeseaduse § 29 lõike 2 punkti 2 kohane objekt, mille veekaitsevööndi ulatus tavalisest veepiirist on 10 m. Planeeringu koostamisel ja menetlemisel peab lähtuma</p>	Kiri (saadud digitaalselt) Jõelähtme VV arhiiv	<p>Võerdla peakraav on kantud põhijoonisele koos veekaitsevööndiga.</p> <p>Vt ka TP seletuskiri ptk 3.3.</p> <p>KSH aruande punktid 5.1.5, 9.2.2, 5.8 ja 12 on täiendatud vastavalt esitatud märkustele</p>



			tegelikest andmetest: kui keskkonnaregistri veekogude nimistu veekogud ei ole alusjoonisel õigesti märgitud, siis ei saa ka näiteks KSH raames reaalseid alternatiivseid võimalusi korrektselt hinnata. Seetõttu tuleb kõnealuseid materjale asjakohaselt täiendada. Allkirjastatud digitaalselt /Marko Pomerants/ minister		
8	Päästeamet	18.04.2016	Kooskõlastame teemaplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande. Tulenevalt kemikaaliseaduse § 32, juhime Teie tähelepanu sellele, et nimetatud kinnistu asub DBT AS ohualas. DBT AS asub aadressil Koorma 13, Viimsi vald. DBT AS ohuala raadius on kuni 4904 meetrit ja ohu tüübiks on ülerõhk. Antud kinnistul peab olema tagatud päästetööde teostamise võimalikkus. Päästeameti Põhja päästkeskus soovib võtta kasutusele kõik võimalikud kaitsemeetmed ohtude minimeerimiseks kinnistul. Allkirjastatud digitaalselt /Kalle Kotkas/ peaspetsialist	Kiri (saadud digitaalselt) Jõelähtme VV arhiiv	DBT AS ohualas paiknemine on kitsenduseks kantud seletuskirja ptk 3 ja 3.3. Päästetööde teostamise võimalikkuse tagamise tingimust arvestatakse DP ja ehitusprojekti staadiumis.
9	Maardu Linnavalitsus	20.04.2016 Nr 7-1.3/628-1	Käesolevaga ei esita Maardu Linnavalitsus vastuväiteid Jõelähtme Vallavalitsuses menetletava veeldatud loodusliku maagaasi (LNG) terminali asukoha valimise kohta Allkiri /Rein Meel/ abilinnapea linnapea ülesannetes	Kiri (saadud digitaalselt) Jõelähtme VV arhiiv	

10	Kuusalu Vallavolikogu	27.04.2016 Nr 17	Võttes aluseks Kuusalu Vallavolikogu 16.06.2010 määrusega nr 14 kehtestatud Kuusalu valla ehitismääruse § 3 lõike 5 ning Kuusalu Vallavolikogu keskkonnakomisjoni 28.03.2016 koosoleku protokoll, Kuusalu Vallavolikogu otsustab: Kooskõlastada LNG terminali asukoha valimise teemaplaneering ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruanne Jõelähtme vallas Muuga sadama piirkonnas Terviktekst, vt kiri Allkirjastatud digitaalselt /Enn Kirsman/volikogu esimees	Kiri (saadud digitaalselt) Jõelähtme VV arhiiv	
11	Tehnilise Järelevalve Amet	07.06.2016 Nr 1-12/14/1373-007	Olles tutvunud teemaplaneeringuga, sellele antud kooskõlastustega ning arvestades ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse §-ga 1, mille kohaselt menetletakse enne 01.07.2015 algatatud planeeringud lõpuni lähtudes seni kehtinud planeerimisseaduses sätestatud nõuetest, annab TJA kuni 30.06.2015 kehtinud planeerimisseaduse § 16 <sup>1</sup> kohaselt Harjumaal Jõelähtme vallas Muuga sadama piirkonna teemaplaneeringule kuni 30.06.2015 kehtinud planeerimisseaduse § 18 kohaseks vastuvõtmiseks loa. Allkirjastatud digitaalselt /Raigo Uukkivi/peadirektor	Kiri (saadud digitaalselt) Jõelähtme VV arhiiv	

Projektijuht

Liisi Hallikma