



**Bekkeri sadamaala
detailplaneeringu keskkonnamõju
strateegilise hindamise eelhinnang**

detsember 2023

Töö nimetus: Bekkeri sadamaala detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhinnang

Töö number: 23112

Tellija: Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet

Vastutav täitja: Tuuli Vreimann

Kontrollija: Madis Metsur, Karl Kupits (jääkreostus)

Maves OÜ

Marja 4D Tallinn, registrikood 10097377

www.maves.ee e-post: maves@maves.ee

Ettevõtte on sertifitseeritud kvaliteedijuhtimissüsteemi standardi ISO 9001:2015 alusel.



SISUKORD

1	SISSEJUHATUS.....	2
2	KAVANDATAVA TEGEVUSE LÜHIKIRJELDUS	3
2.1	TEGEVUSE ISELOOM JA MAHT	3
2.2	SEOSD STRATEEGILISTE PLANEERIMISDOKUMENTIDEGA	4
2.3	RESSURSSIDE, SEALHULGAS LOODUSVARADE, NAGU MAA, MULD, PINNAS, MAAVARA, VESI JA LOODUSLIK MITMEKESISUS KASUTAMINE.....	10
2.4	TEGEVUSE ENERGIAKASUTUS.....	11
2.5	TEGEVUSEGA KAASNEVAD TEGURID, NAGU HEIDE VETTE, PINNASESSE JA ÕHKU NING MÜRA, VIBRATSIOON, VALGUS, SOOJUS, KIIRGUS JA LÖHN.....	11
2.6	TEKKIVAD JÄÄTMED NING NENDE KÄITLEMINE	11
2.7	TEGEVUSEGA KAASNEVATE AVARIIOLOKORDADE ESINEMISE VÕIMALIKKUSEST, SEALHULGAS HEITE SUURUS	12
2.8	TEGEVUSE SEISUKOHAST ASJAKOHASTE SUURÕNNETUSTE VÕI KATASTROOFIDE OHUST, SEALHULGAS KLIIMAMUUTUSTEST PÕHJUSTATUD SUURÕNNETUSTE VÕI KATASTROOFIDE OHUST TEADUSLIKE ANDMETE ALUSEL	12
3	KAVANDATAVA TEGEVUSE ASUKOHT JA MÕJUTATAV KESKKOND	13
3.1	OLEMASOLEVAST JA PLANEERITAVAST MAAKASUTUSEST NING SEAL TOIMUVATEST VÕI PLANEERITAVATEST TEGEVUSTEST	13
3.2	ALAL ESINEVATEST LOODUSVARADEST, SEALHULGAS MAA, MULD, PINNAS, MAAVARA, VESI JA LOODUSLIK MITMEKESISUS, NENDE KÄTTESAADAVUSEST, KVALITEEDIST JA TAASTUMISVÕIMEST	13
3.3	KESKKONNA VASTUPANUVÕIME, MILLE HINDAMISEL LÄHTUTAKSE MÄRGALADE, JÕEÄÄRSETE ALADE, JÕESUUDMETE, RANDADE JA KALLASTE, MEREKESKKONNA, PINNAVORMIDE, MAASTIKE, METSADE, NATURA 2000 VÕRGUSTIKU ALADE, KAITSTAVATE LOODUSOBJEKTIDE, ALADE, KUS ÕIGUSAKTIDEGA KEHTESTATUD NÕUDEID ON ÜLETATUD VÕI VÕIDAKSE ÜLETADA, TIHEASUTUSEGA ALADE NING KULTUURI- VÕI ARHEOLOOGILISE VÄÄRTUSEGA ALADE VASTUPANUVÕIMEST	14
3.3.1	<i>Jääkreostus</i>	16
3.4	INIMESE TERVIS JA HEAOLU NING ELANIKKOND.....	20
4	HINNANG KESKKONNAMÕJU OLULISUSELE	22
4.1	MÕJU INIMESE TERVISELE.....	22
4.2	LOODUSVARAD	25
4.3	LOODUSKESKKOND	26
4.4	AVARIIOLOKORDADE ESINEMISE VÕIMALIKKUS	27
4.5	KULTUURIVÄÄRTUSED	27
5	JÄRELDUS.....	28

1 SISSEJUHATUS

Kavandatava tegevuse eesmärgiks on Bekkeri sadamaalal lõpetada tootmis-, transpordi- ja laondustegevus, muuta juhtostarve segahoonestusalaks ning määrata kruntidele ehitusõigus valdavalt 2-7-korruseliste äri-, sotsiaal- ja eluhoonete ehitamiseks. Lisaks määratakse ehitusõigus piirkonna aktsendi rõhutamiseks ühe 14-korruselise maamärgi rajamiseks.

Eelhinnangu koostamisel lähtuti Keskkonnaministri määrusest nr 31 „Eelhinnangu sisu täpsustatud nõuded“¹ ning juhendist „KMH/KSH eelhindamise juhend otsustaja tasandil, sh Natura eelhindamine“². Koostamise aluseks oli K-Projekt Aktsiaselts koostatud Bekkeri sadamaala detailplaneeringu algatamise ettepaneku eskiislahendus ja seletuskiri. (seisuga 28.06.2023)

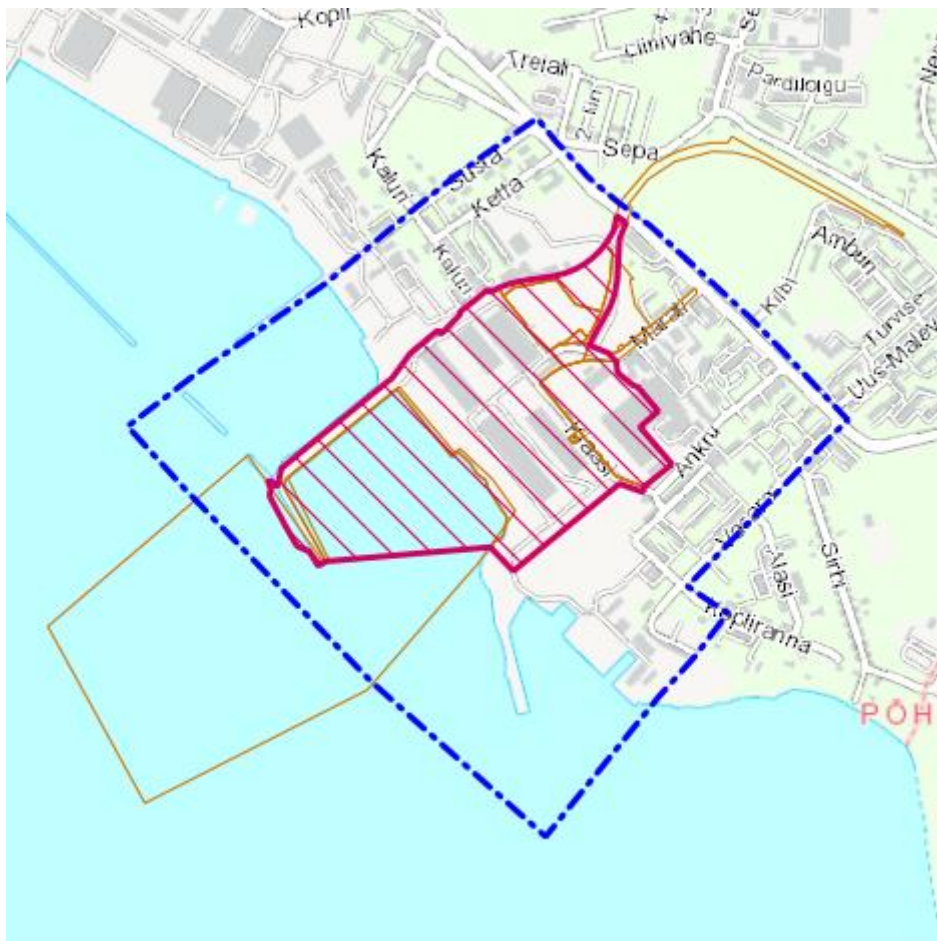
¹ [Eelhinnangu sisu täpsustatud nõuded](#). Vastu võetud 16.08.2017 Keskkonnaministri määrusega nr 31.

² KSH eelhindamise juhend otsustaja tasandil, sh Natura eelhindamine. 2018. Riin Kutsar.

2 KAVANDATAVA TEGEVUSE LÜHIKIRJELDUS

2.1 Tegevuse iseloom ja maht

Planeeritav maa-ala asub Põhja-Tallinna linnaosas, Bekkeri sadama ja Kopli tänava vahelisel alal. (Joonis 1).



Joonis 1. Kavandatava tegevuse asukoht (märgitud punase joonega). Kaart: Tallinna Planeeringute Register.

Detailplaneeringu linnaehituslik eesmärk on võtta kasutusse ja avada avalikkusele praegu valdavalt killustiku ja puistematerjalide laoplatsina kasutuses olev ala. Eesmärk on muuta antud tööstus- ja kaubasadama ala segahoonestusalaks, tugevdada piirkonna linnaehituslikku arengut, et käsitletav mereäärne piirkond muutuks atraktiivseks, turvaliseks ning avatuks.

Alal paiknevad muinsuskaitsealused hooned ja slipp on ette nähtud rekonstrueerida vastavalt muinsuskaitse eritingimustele. Endisesse Bekkeri laevatehase laevaehitustsehhi (ehitismälestisse nr 8614) kavandatakse avaliku teeninduse

funktsiooniga asutust - näiteks äriotstarbelist tervishoiuasutust vms avalikkusele avatud funktsiooniga ettevõtet.

Planeeritav ala kavandatakse piirkondliku linnakeskuse alana, kus elanike igapäevategevused ja -teenused on tagatud 15-minutilise jalgsi käigu kaugusel. Arenduste elluviimise eelduseks on vajalik piirkonna teenindamiseks ja ühenduste tagamiseks rajada planeeritavat ala läbiv muust liiklusest eraldatud ühistranspordi koridor (tramm või ajutiselt muu), selle toimimiseks vajalikud ühendused ja taristu (sh peatused). Rajatakse ka juurdepääsud detailplaneeringualale ning kõikidele liikumise põhisuundadele eraldatud jalgrattateed ja ühendada olemasoleva rattateede võrgustikuga. Ala parkimine on valdavas osas lahendatud parkimismajade baasil.

2.2 Seosed strateegiliste planeerimisdokumentidega

Tallinna arengustrateegia 2035

Tallinna arengustrateegia visiooni järgi on Tallinn roheline maailmalinn, kus elatakse tulevikku vaatavalt ja pärandit väärtustavalt. Muuhulgas nähakse, et Tallinnas on roheline alati lähedal: puisteedel, linnaväljakutel, parkides, linnametsades, randadel ja koduõuedes. Arengustrateegia visiooni viiakse ellu kuue strateegilise sihi kaudu. Neist käesoleva planeeringuga haakuvad sihid „sõbralik linnaruum“, „roheline pööre“, „kodu, mis algab tänavast“ ja „terve Tallinn liigub“. Nende järgi on Tallinn looduslähedane linn, kus rohelist nähakse igal pool ja eri tüüpi haljastust kasutatakse nii tänavatel, hoovides, väljakutel kui majadel. Haljastus kujundatakse selliselt, et see oleks elurikkust soosiv. Tallinna linna nähakse liigirikka pealinnana, kus loodus on mitmekesine ja rohevõrk on ulatuslik ja sidus, pakkudes linlastele põnevat looduskeskkonda, puhkevõimalusi ning kaitset äärmuslike ilmastikutingimuste eest. Nähakse avatuna mereäärt, mis pakub erinevaid tegevusvõimalusi. Kliimamuutuste ja äärmuslike ilmastikunähtustega kohanemiseks kasutatakse looduspõhiseid lahendusi (sh sademevee käitlemisel).

Linnaruumi nähakse kõigile ligipääsetavana (sh transpordi ja hoonete osas). Arengustrateegia visiooni järgi on erinevad linnaosad/regioonid sidusalt ühendatud, keskuseid on linnas palju, mistõttu elanikele on igapäevategevused ja -teenused kättesaadavad 15 jalutuskäigu kaugusel. Samuti on nii keskustes kui nende ümber omanäolised ja mitmeotstarbelised elupiirkonnad. Arengustrateegias rõhutatakse läbimõeldult planeeritud linnaruumi tähtsust, mis ühtlasi suunaks elanikke vähem autosid ja soosiks elanikke kasutama aktiivseid liikumisviise ning erinevaid liikumisvahendeid (nt ühistransport, rattad, sõidukite lühirent, sõidujagamine). Seetõttu tuleb planeeringu elluviimisel seada prioriteediks ala ühendamine ühistranspordiga ning piirkonna rattateede võrguga.

Tallinn 2035 arengustrateegia linnaosade tuleviku kaardi järgi nähakse Meeruse ja Bekkeri sadamaid koos Põhjala tehasega kujunemas mitmekesisemaks linnakeskkonnaks: sadamalinnakuks. Visiooni järgi avatakse suletud tööstusalad, rajatakse uusi hooneid, tänavaid pikendatakse mereni, arendatakse välja rannapark- ja promenaad ning võrreldes olemasolevaga lisandub mereäärseid tegevusvõimalusi ja sadamafunktsioone. Koostatav detailplaneering aitab neid Tallinna arengustrateegia 2035 visioone ellu viia.

Tallinna rattastrateegia 2018-2027

Tallinna rattastrateegia eesmärgid on:

- suurendada rattasõidu osakaalu liikumisviisides
- suurendada rattateede põhivõrgu kättesaadavust
- muuta kooliteekond rattasõbralikuks
- viia rattaga parkimise võimalused rattakasutuse osakaalu eesmärkidega

Antud planeeringu kontekstis on asjakohane rattateede põhivõrgu ja rattaga parkimise võimaluste planeerimine. Vastavalt käesoleva planeeringulahenduse eskiisjoonisele ja seletuskirjale planeeritakse rajada eraldiseisvad jalgrattarajad ning ühendada need olemasoleva rattateede võrgustikuga. Rattateid planeerides ja projekteerides tuleb lähtuda Tallinna rattastrateegias toodud põhimõtetest.

Tallinna üldplaneering

Vastavalt Tallinna üldplaneeringu maakasutusplaanile on Bekkeri sadamaala määratletud kui sadama- ja tööstusala ning selle kai kui riigikaitseala.

Käesoleva detailplaneeringuga tehakse ettepanek kehtiva Tallinna üldplaneeringu kohase maakasutuse juhtotstarbe muutmiseks kaubasadama ja tööstusettevõtete alast korruselamute alaks. Korruselamute ala on põhiliselt kahe- ja enamakorruseliste korterelamute ala, kus võivad paikneda kõik elurajooni teenindavad asutused, kaubandusteenindustevõtted, garaaži-kooperatiivid jm; paneelalampiirakondades ka bürood jm keskkonnaohutud ettevõtted.

Tallinna üldplaneeringu muutmise vajadust Bekkeri sadamaalal põhjendatakse detailplaneeringu seletuskirjas sellega, et praeguseks on piirkonna linnaplaneerimise ideed võrreldes üldplaneeringu kehtestamisega 2001. aastal oluliselt muutunud.

Koostatav Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneering

Koostatava Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneeringu järgi on Bekkeri sadama piirkond määratud kui arenguala ning selle sadamapoolne osa (sisuliselt Marati tn 14 kü) on märgitud kui taristuinvesteeringutega seotud hilisem etapp. Arendusalade detailplaneeringute kehtestamise eeltingimuseks on tehnilise ja sotsiaalse taristu (tänavavõrk, ühistranspordivõrk, tehnovõrk, avaliku ruumiga alad, sotsiaalvõrk jne) olemasolu või eelnevad kokkulepped taristu väljaehitamiseks. Kopli lahe ääres on seatud elamute välja ehitamise eelduseks BLRT GRUPP AS tegevusest leviva mürahäiringu leevendamist arvestav planeerimine.

Koostatava Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneeringu järgi toimub Bekkeri sadamaalal järk-järgult mereääre avanemine ning linna- ja elukeskkonna loomine mere äärde. Koos arendustega ehitatakse välja ka rannapromenaad, mis ühendab erinevaid asumeid ja ranna-alasid. Üldplaneeringu järgi on Bekkeri sadamaala lubatud funktsioonideks ettevõtlus-, ühiskondlik-, teenindus-, kaubandus, avalikkusele suunatud sadamafunktsioon, loovmajandus, kultuur, vaba-aeg, majutusettevõtted, elamine. Valdavat osa neist funktsioonidest ka käesoleva detailplaneeringuga kavandatakse.

Bekkeri sadamaala on märgitud kui keskuse ala ning see on planeeritud segahoonestusala maakasutusega. Alal tuleb Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneeringu järgi säilitada ka sadama funktsioonid nt väikelaevade randumine, liinireisid, avalik slipp, väikelaevade veeskamine, kruisilaevade ajutine peatumine, elanike paadiliiklus ja -kuurid, jahisadamad, veetakso, charterreisid, rekreatsioonireisid, seisisadam. Sadamate muutumisega avatud funktsiooniks tuleb planeeringutes reserveerida ka sadamategevust toetav avalik taristu (nt auto ja järeelhaagise parkla) ning juurdepääs avalikult kasutatavalt tänavalt või määrata tänavatele avalik juurdepääsu servituut. Bekkeri sadamaala detailplaneeringuga kavandatava slipi juurde on planeeritud (lühiajaline) parkimisplats. Sadamate juurde tuleb koostatava üldplaneeringu järgi kavandada ka sadamat teenindavad ja avalikkusele suunatud funktsioone (toitlustus, laenus, majutus jms).

Üldplaneeringu järgi on kirde-edelasuunaliselt on plaanitud detailplaneeringuala läbima roheala, samuti on need plaanitud ka planeeringuala põhja- ja lõunapiiridele, mis ühtlasi omaksid asumitähitsusega rohekoridori funktsiooni. Mereäärne ala on planeeritud rannapromenaadiks, kusjuures ette nähakse I etapina rannapromenaadi rajamine sisemaale. Planeeringuala käsitletakse üldplaneeringus nii avaliku kui poolavaliku ruumina. Piirkonda planeeritavate tänavate äärde planeeritakse üldplaneeringuga tänavahaljastus ning haljastuse osakaal planeeringualal peab olema minimaalselt 30%, Klaasi, Marati, Ankru ja Kopli tänavate vahelisel alal valdavalt

minimaalselt 20%. Laiemalt on toodud koostatavas üldplaneeringus, et mereäärsetel arengualadel tuleb tagada vähemalt 30%-line haljastuse osakaal. Suurem haljastuse osakaal võimaldab enam kavandada looduspõhiseid lahendusi, mis vähendavad haavatavust kliimamuutustest tulenevate riskide suhtes (sademete hulga kasvust tingitud üleujutused, sagenevad tormid ja sellest tingitud rannikualade üleujutused, erosioon, soojussaared ning tuulekiiruse kasv, mille tagajärjel võimenduvad tuulekoridorid). Vastavalt koostatava Bekkeri sadamaala detailplaneeringu seletuskirjale on planeeringuala haljastuse osakaaluks 32%.

Segahoonestusalade maakasutuse planeerimisel (ptk 2.7) on üldplaneeringuga seatud tingimuseks elanikkonda teenindavate kaubanduspindade, teenuste ja uute töökohtade loomine või ajaloolistes piirkondades tootmis- ja ettevõtlusfunktsiooni säilimine. Planeeringualale on lubatud rajada 3-6 korruselisi (maismaa poole kuni 5-korruselisi) hooneid. Linnaosa arengualadel on planeeritava ala tihedusnäitaja üldjuhul vahemikus 0,8...1,2.

Lisaks sellele, et piirkonda on planeeritud ühendama muude piirkondadega rattatee põhivõrk (Kopli tn) näeb üldplaneering ette muust transpordist võimalusel eraldiseisva ühistranspordikoridori/rööbastranspordi. Selleks reserveeritakse detailplaneeringuga eraldi koridor trammiteele, selles osas on aga tarvilik detailplaneeringu joonist täiendada õiget värvi tingmäärgiga.

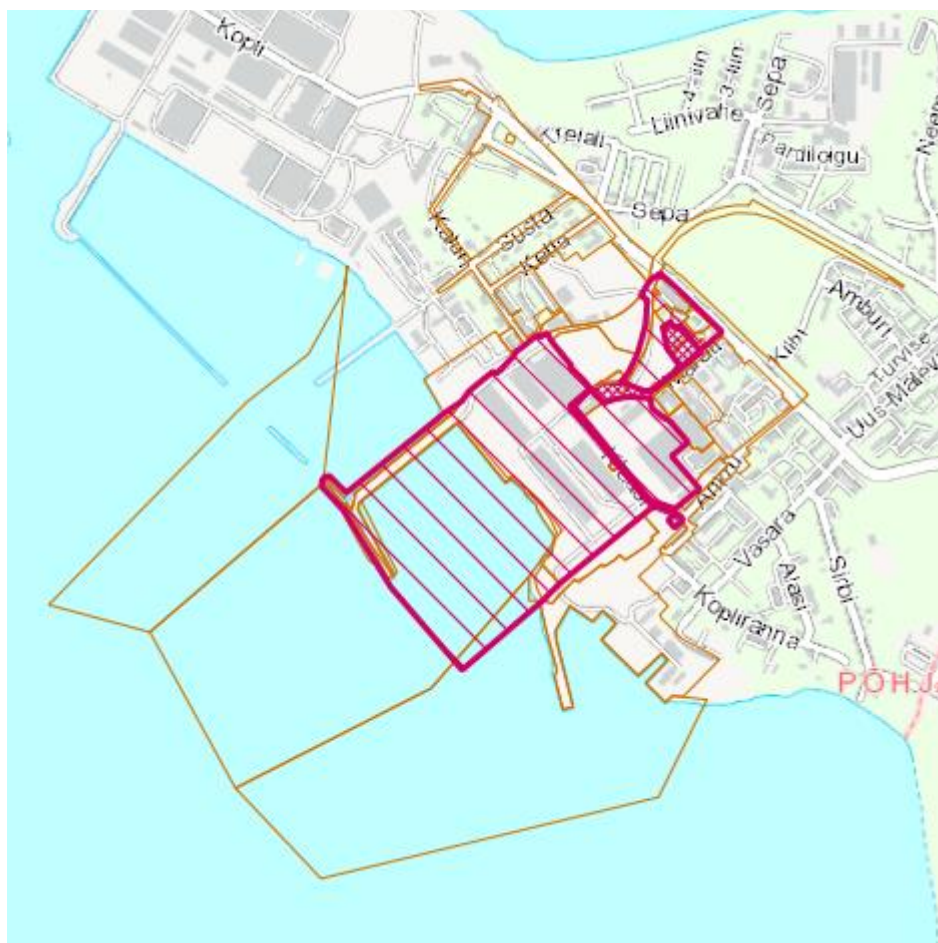
Alale rajatakse üldplaneeringu järgi sademeveekanaliseerimine, piirkond on määratletud kui võimalik madaltemperatuurilise kaugkütte ala ning kaugjahutuse ala. Bekkeri ja Meeruse sadamate vahele on üldplaneeringuga ette nähtud perspektiivse vesinikujaama asukoht.



Bekkeri sadama (Marati 4a, 7 ja 14) detailplaneering

Planeeritava maa-ala kohta kehtib Tallinna Linnavolikogu 2. juuni 2005 otsusega nr 164 kehtestatud „Bekkeri sadama (Marati tn 4a, 7 ja 14) detailplaneering“, millega oli planeeringus kokku kavandatud viisteist krunti. Bekkeri sadama alale oli planeeritud: sadamaehitiste, äri- ja tootmishoonete, pumbajaama, veetorni, alajaamade, tänavate ja parklate teenindamiseks ja rekonstrueerimiseks ehitusõigus. Lisaks oli detailplaneeringus ette nähtud rekonstrueerida olemasolevad ja ehitada uued kaid.

Kehtiv detailplaneering on kahel korral tunnustatud osaliselt kehtetuks. Esmalt Tallinna Linnavolikogu [17. mai 2007 otsusega nr 138](#) ning seejärel Tallinna Linnavolikogu [09.09.2021 otsusega nr 95](#). Ülevaade hetkel kehtivatest ja kehtetuks tunnustatud osadest on toodud järgneval joonisel (Joonis 2).

Käesoleva eelhindangu objektiks oleva detailplaneeringu kehtestamisel muutuvad varasemad Bekkeri sadama (Marati tn 4a, 7 ja 14) detailplaneeringud kehtetuks käesolevas detailplaneeringus planeeritava maa-ala osas.



-  – detailplaneeringu ala
-  – maa-ala, mille osas detailplaneering kehtetuks tunnistatakse

Joonis 2 Bekkeri sadama (Marati tn 4a, 7 ja 14) detailplaneeringuala kehtivad ja kehtetuks tunnistatud osad. Kaart: Tallinna Planeeringute register.

Lisaks eeltoodud kehtestatud detailplaneeringule on samale alale esitatud Marati tn 7 kinnistu detailplaneeringu algatamise ettepanek ning algatatud Marati tn 14 kinnistu osa ja lähiala detailplaneering.

- **[Marati tn 14 kinnistu osa ja lähiala detailplaneering](#)**

Detailplaneering on algatatud Tallinna Linnavalitsuse 18.01.2017 korraldusega number 93 aadressidel Kaluri tn 2b, Marati tn 14. Tallinna planeeringute registri andmetel on planeering koostamise etapis.

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on reformimata riigimaa liitmine tootmismaa sihtotstarbega Marati tn 14 kinnistuga ja moodustatavale krundile ehitusõiguse määramine koos üheteistkümne olemasoleva hoonega (sh kaks muinsuskaitsealust hoonet) kokku kuni viieteistkümne kuni 4 maapealse korrusega sadamaga seotud tootmishoone ehitamiseks või ümberehitamiseks. Lisaks täpsustatakse tootmismaa sihtotstarbega Kopliranna tn 53b kinnistule ehitusõiguse määramise vajadus. Detailplaneeringu ülesanne on üldiste maakasutustingimuste määramine ja heakorrastuse, haljastuse, juurdepääsude, parkimise ning tehnovõrkudega varustamise põhimõtteline lahendamine. Planeeritava maa-ala suurus on 12,75 ha

- **[Marati tn 7 kinnistu detailplaneering](#)**

Käesoleva detailplaneeringuga kattuvale Marati tn 7 katastriüksusele on esitatud detailplaneeringu algatamisettepanek, mis Tallinna planeeringute registri andmete järgi on menetluses. Detailplaneeringu koostamise eesmärgiks on määrata Marati tn 7 katastriüksusele ehitusõigus kuni 3-18-korruseliste äri-, vaba-aja veetmise- ja eluhoonete ehitamiseks. Lisaks on kavandatud üldiste maakasutustingimuste määramine ja heakorrastuse, haljastuse, juurdepääsude, parkimise ning tehnovõrkudega varustamise põhimõtteline lahendamine.

Taotletava detailplaneeringualaga piirnevad järgnevad algatatud või algatamisettepaneku esitanud detailplaneeringud:

[Ketta tn 5 kinnistu detailplaneering](#)

Käesolevas eelhinnangus käsitletava detailplaneeringualaga põhjasuunas piirneva Ketta tn 5 katastriüksusele on esitatud detailplaneeringu algatamisettepanek. Detailplaneeringu koostamise eesmärgiks on lõpetada katastriüksusel killustiku käitlemine ja ladustamine, muuta ala tootmissihtotstarve menetluses oleva Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneeringujärgse segahoonestusala ja korterelamute ala juhtotstarbeks ning määrata kruntidele ehitusõigus 3-5-korruseliste äri- ja eluhoonete ehitamiseks ning tänavamaa rajamiseks. Samuti on kavandatud üldiste maakasutustingimuste määramine ja heakorrastuse, haljastuse, juurdepääsude, parkimise ning tehnovõrkudega varustamise põhimõtteline lahendamine.

[Kaluri tn 2a, 6 ja Ketta tn 7c kinnistute ning lähiala detailplaneering](#)

Detailplaneering on algatatud Tallinna Linnavalitsuse [16.01.2002 korraldusega number 153](#). Detailplaneeringu eesmärk on Kaluri tn 2A kinnistuga külgneva maa liitmine

nimetatud kinnistuga ning seoses sellega uute kruntide moodustamine ja kõigile planeeringuala kruntidele ehitusõiguse ulatuse määramine. Antud planeeringuala asub Bekkeri sadamaala detailplaneeringualast põhjasuunas.

Meeruse sadamaala detailplaneering³

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on kavandada kaubasadama asemel jahisadam ning uus ärifunktsiooniga elamukvartal, mis moodustatakse tootmiskompleksi sihtotstarbega Kopliranna tn 47, Kopliranna tn 49, Kopliranna tn 53b ja ärimaa sihtotstarbega Klaasi tn 1 kinnistutest määrates alale ehitusõiguse piirkonda sobivate kõrgusega hoonete, 2- kuni 6-korruseliste ärihoonete, korterelamute või äripindadega korterelamute ehitamiseks.

Lisaks on planeeringus määratud üldised maakasutustingimused ja antud heakorrastuse, haljastuse, juurdepääsude, parkimise ning tehnovõrkudega varustamise põhimõtteline lahendus.

Võrreldes algatatud lahendusega on detailplaneeringus tehtud ka ettepanek planeeringuala piiri muutmiseks 15,60 ha-lt 13,28 ha-le, kuna nii käesolevale Meeruse sadamaalale kui ka kõrvalolevale Bekkeri sadamaalale on koostatud ühtne arhitektuurne lahendus ning tulenevalt sellest on slipi alla jääv osa määratud kõrvaloleva Bekkeri sadamaala detailplaneeringu alasse.

2.3 Ressursside, sealhulgas loodusvarade, nagu maa, muld, pinnas, maavara, vesi ja looduslik mitmekesisus kasutamine

Hoonete ja teede rajamiseks kasutatakse teatavas mahus loodusvarasid. Vastavalt eskiisjoonisele on planeeritud Marati 14 kü merega piirnev loode-kagusuunaline serv ja edelaosa mereala täita jalakäijate tee/rannapromenaadi rajamiseks, Kopliranna tn 53b kü loodeosasse slipi rajamine ja selle ümbruses oleva mereala täitmine jahisadama teenindusala rajamiseks. Antud etapis puudub teadmine, millises mahus ja mis materjali ala täitmiseks kasutada on planeeritud.

Alale planeeritakse maa-aluste korrustega hooned. Nende rajamine eeldab hoonete aluse pinnase väljakaevamist projekteeritud kõrguseni. Antud etapis puudub täpne info selle kohta, millises mahus pinnast välja kaevatakse ning mis on selle koostis ning seisund (vt peatükk 3.3.1 „Jääkreostus“).

³ Planeeringute registri järgi oli DP käesoleva eelhinnangu koostamise ajal kooskõlastamisel ja arvamuste küsimisel

2.4 Tegevuse energiakasutus

Planeeringu elluviimisel – hoonete rajamisel ja nende kasutamisel pole ette näha tavapärasest olulisemat energiakasutust.

Ehitustööde ajal kasutatakse vedelkütuse jõul töötavaid ehitusmasinaid.

Antud etapis ei ole teada, milline saab olema hoonete küttelahendus. Vastavalt koostatavale Põhja-Tallinna üldplaneeringule on planeeringuala määratletud kui võimalik madaltemperatuurilise kaugkütte ning kaugjahutuse ala ning planeerimisel tuleks seda võimalusel arvestada.

Hoonete projekteerimisel tuleb lähtuda koostatavas Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneeringus toodust. Selle järgi on kogu Põhja Tallinna linnaosas energia (sh sooja- ja elektrienergia) tootmiseks eelistatud kasutada alternatiivseid taastuvenergiale baseeruvaid kütteallikaid (sh ka kaugküttepiirkondades). Peamised taastuvenergia kasutamise potentsiaali omavad allikad on mereküte, päikeseenergia, biomass ja tuul.

2.5 Tegevusega kaasnevad tegurid, nagu heide vette, pinnasesse ja õhku ning müra, vibratsioon, valgus, soojus, kiirgus ja lõhn

Vastavalt Maa-ameti kitsenduse kaardirakendusele asub alal nii vee- kui kanalisatsioonitrass ning koostatava Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneeringu järgi on kavas rajada alale sademeveekanalisatsioon. Antud etapis puudub aga täpsem info selle kohta, kuidas lahendatakse planeeringuala veevarustus, kanalisatsioon ja sademevee ärajuhtimine. Seetõttu puudub ka info heitest vette või pinnasesse.

Heiteid õhku, müra, vibratsiooni, valgust, soojust, kiirgust ega lõhna ei eritu kavandatava tegevuse elluviimisel rohkem kui tavapärase ehitustegevuse ajal ega hoonete eluajal.

2.6 Tekkivad jäätmed ning nende käitlemine

Planeeringu elluviimisel – hoonete rajamisel ja nende kasutamisel ei kaasne jäätmeteket olulisel määral. Ehituse ajal tekivad valdavalt ehitusjäätmed ja hoonete valmimisel tekib elanikel valdavalt pakendi- ja olmejäätmed. Jäätmekäitluse korraldamisel tuleb lähtuda Tallinna jäätmehoolduseeskirjast⁴. Vastavalt koostatavale Põhja-Tallinna üldplaneeringule on vabaplaneeringualal (ehk antud planeeringu

⁴ <https://www.riigiteataja.ee/akt/418032023007>

kontekstis poolavalik ruum) jäätmemajade asemel eelistatud kasutada süvakogumismahuteid. Samuti on koostatavas üldplaneeringus rõhutatud vajadust vähendada mereäärsete piirkondades inimtegevusest põhjustatud mereprügi teket (erinevate jäätmete sattumist merre).

Bekkeri sadamaala on märgitud ühe jääkreostusobjektina, kuid antud etapis pole täielikult selge, kas, millises ulatuses ja millisel tasemel on ala pinnas reostunud. Seetõttu puudub antud etapis ka teadmine, kas, millises mahus ja mil viisil tuleb ala planeerimisel reostunud pinnast likvideerida, mis omakorda tähendab seda, et puudub selge teadmine, kas ja millises mahus kaevatakse planeerimise käigus välja reostunud pinnast.

2.7 Tegevusega kaasnevate avariilukordade esinemise võimalikkusest, sealhulgas heite suurus

Ehituse ajal võivad tekkida avariilukorrad ehitusmasinatega, mis võivad põhjustada kütuse- või õlilekke.

Avariilukordadega kaasneva heite suurus ei ole võimalik ette näha.

2.8 Tegevuse seisukohast asjakohaste suurõnnetuste või katastroofide ohust, sealhulgas kliimamuutustest põhjustatud suurõnnetuste või katastroofide ohust teaduslike andmete alusel.

Kavandatava tegevuse ellu viimise käigus tekkida võivate suurõnnetuste või katastroofide oht on väike. Kavandatav tegevus ei soodusta katastroofide või suurõnnetuste tekkimist. Kemikaaliseaduse mõistes suurõnnetuse ohuga⁵ ettevõtet ei kavandata.

Kliimamuutustest põhjustatud suurõnnetuste või katastroofide oht hädaolukorra seaduse mõistes⁶ on väike.

⁵ Majandus- ja taristuministri 02.02.2016 määrus nr 10 [Kemikaali ohtlikkuse alammäär ja ohtliku kemikaali künniskoguse ning ettevõtte ohtlikkuse kategooria määramise kord](#) - Riigi Teataja

⁶ [Hädaolukorra seadus](#)–Riigi Teataja

3 KAVANDATAVA TEGEVUSE ASUKOHT JA MÕJUTATAV KESKKOND

3.1 Olemasolevast ja planeeritavast maakasutusest ning seal toimuvatest või planeeritavatest tegevustest

Bekkeri sadam valmis 1913. aastal ja enne I Maailmasõda toimus siin hävitaja tüüpi sõjalaevade ehitus. Pärast Eesti iseseisvumist laevatööstus hääbus, ning territooriumil oli mitmeid rentnikke (muuhulgas kummitööstus ja pudelite tootmine). Kui algaastatel toimus sadama kaudu ümarpuidu väljavedu, siis 1930-ndatel lisandus ka vedelkütus (põlevkivi õli) ning alale rajati kütusemahuteid.

Aastatel 1945-1992 paiknesid sadama alal endise NL sõjaväeosad, 23. üksik remonditavate laevade divisjon ja Admiraliteeditehaste Balti Baas (p/k B-8434). Okupatsiooniperioodil toimus siin sõjalaevade remontimine ja tankimine. Vedelkütusel baseeruva katlamaja masuudihoidla likvideeriti 1990-ndate keskel. 1992-1999 tegutses sadamas ettevõtte Naftar. Arvatavasti toimus sellel ajal sadamas kütuse sissevedu, kütust laaditi otse autodesse. Hiljem on sadamas lossitud-lastitud ning vaheladustatud puitu, killustikku ja ehitusmaterjale⁷.

Praegu tegutsevad detailplaneeringualal mõned üksikud ettevõtted ja Bekkeri sadam, mis pakub laevadele laadimise ja lossimise ning kaupade (valdavalt killustiku ja puistematerjalide) ladustamise teenust. Ala on valdaval avalikkusele suletud. Käesoleva detailplaneeringu elluviimisel avatakse seni suletud ala avalikkusele ning nähakse ette segakasutust, sh eluhoonete rajamist.

3.2 Alal esinevatest loodusvaradest, sealhulgas maa, muld, pinnas, maavara, vesi ja looduslik mitmekesisus, nende kättesaadavusest, kvaliteedist ja taastumisvõimest

Maa-ameti maardlate rakenduse järgi ei leidu planeeringualal ega selle vahetus läheduses maavarasid ega maavarade geoloogiliste uuringute alasid.

[Maa-ameti 1:50 000 geoloogilise baaskaardi](#) järgi moodustab detailplaneeringuala pinnakatte peenliiv paksusega kuni 10 m. Bekkeri sadama jääkreostuse uurimisel määrati pinnakatte paksuseks kuni 4,8 m. See koosneb valdavalt täitepinnasest ja

⁷ Reostusuuring Tallinn, Marati tn 14 (Bekker'i sadam). OÜ Maves, 2016.

merelisest liivast, paiguti esineb turvast ja saviliivmoreeni. Pinnakatte all lamavad Alamkambriumi Lükati ja Lontova kihistute liivakivi, aleuroliit ja savi.⁸

Kambriumi-Vendi (C-V) põhjaveekiht, mis on piirkonnas ainuke veevarustuseks kasutatav põhjaveekiht, on detailplaneeringualal maapinnalt lähtuva reostuse eest kaitstud Lükati-Lontova regionaalse veepidemega. Piirkonnas (Kopli 1 põhjaveevaruga alal) on kehtestatud C-V põhjaveevaru 1500 m³ ööpäevas kuni aastani 2042. Detailplaneeringu kontaktvööndis asuvad C-V puurkaevud registrinumbriga 236 ja 239. Eelnimetatud põhjaveevaru kasutamine viimastel aastatel alla 200 m³ ööpäevas.⁹

Detailplaneeringuala asub Kopli lahe ääres, mis kuulub rannikumerekogumi Muuga-Tallinna-Kakumäe lahe rannikuvee (koodiga EE_5) koosseisu. [2021. aasta Eesti pinnaveekogumite seisundite ajakohastatud vahehindangu](#) järgi oli kogumi koondseisund halb. Halva seisundi põhjuseks on halb keemiline ja ökoloogiline seisund (põhjuseks ohtlike ainete esinemine ja eutrofeerumine).

3.3 Keskkonna vastupanuvõime, mille hindamisel lähtutakse märgalade, jõeäärsete alade, jõesuudmete, randade ja kallaste, merekeskkonna, pinnavormide, maastike, metsade, Natura 2000 võrgustiku alade, kaitstavate loodusobjektide, alade, kus õigusaktidega kehtestatud nõudeid on ületatud või võidakse ületada, tiheasutusega alade ning kultuuri- või arheoloogilise väärtusega alade vastupanuvõimest

[Maa-ameti kitsenduste kaardirakenduse](#) järgi asub planeeringuala osaliselt ranna piiranguvööndis (200 m kaldast) ja ranna ehituskeeluvööndis (Maa-ameti kaardi järgi 100 m kaldast). Looduskaitseaduse järgi on ranna ja kalda kaitse eesmärk on rannal või kaldal asuvate looduskoosluste säilitamine, inimtegevusest lähtuva kahjuliku mõju piiramine, ranna või kalda eripära arvestava asustuse suunamine ning seal vaba liikumise ja juurdepääsu tagamine.

Looduskaitseaduse järgi on kalda piiranguvööndis keelatud reoveesette laotamine, matmispaiga rajamine, jäätmete töötlemiseks või ladustamiseks määratud ehitise rajamine ja laiendamine, välja arvatud sadamas, maavara kaevandamine ning mootorsõidukitega liikumine väljaspool selleks ette määratud teid. Detailplaneeringuga selliseid tegevusi ei planeerita.

⁸ Jääkreostuse likvideerimise projekti ettevalmistus endistel militaar- ja industriaalaladel. Teostatavuse uuring Sweco Eesti ja AS Maves, 2006

⁹ <https://keskkonnaportaal.ee/et/p%C3%B5hjaveevarud-ja-bilanss>

Vastavalt looduskaitseadusele on ranna ehituskeeluvööndis uute hoonete ja rajatiste ehitamine keelatud, kuid ehituskeeld ei laiene näiteks tiheasustusala ehituskeeluvööndis varem väljakujunenud ehitusjoonest maismaa suunas olemasolevate ehitiste vahele uue ehitise püstitamisele või detailplaneeringuga või kehtestatud üldplaneeringuga kavandatud sadamaehitistele, veeliiklusrajatistele, ranna kindlustusrajatistele ja avalikult kasutatavale teele. Samuti annab looduskaitseadus võimaluse ehituskeeluvööndi vähendamiseks, kuid seda vaid Keskkonnaametilt nõusoleku saamisel. Käesoleva detailplaneeringuga kavandatakse hoonete ja teede rajamist ranna ehituskeeluvööndisse, kuid detailplaneeringu eskiisil ega selle seletuskirjas ei ole väljendatud soovi ehituskeeluvööndi vähendamiseks.

Ala edelaossa jääb hüdrokeoloogilise uuringu puurkaev katastri nr [19842](#). Samuti jääb alale nii vee- ja kanalisatsioonitrassid, elektrimaakaabelliin koos alajaamaga, raudtee ja sideehitised ning geodeetiline märk (nr 924).

[Maa-ameti üleujutuste kaardirakenduse](#) järgi jääb planeeritav ala kaguosa vähesel määral kord 1000 aasta jooksul toimuva üleujutusala riskipiirkonda, kus üleujutus esineb absoluutkõrgusel 2,65 m. Planeeringuala ei ole muus osas üleujutusosalade riskipiirkonnana määratletud.

[Maa-ameti kohapärimuse kaardirakenduse](#) järgi kattub planeeringuala kinnismälestise kaitsevööndiga alale jäävad järgnevad muinsuskaitsealused objektid:

- Ehitismälestis nr 8622 Bekkeri laevatehase slipp, 1912-1914
- Ehitismälestis nr 8621 Bekkeri laevatehase mehaanika- ja turbiinitsehh, 1912-1914
- Ehitismälestis nr 8614 Bekkeri laevatehase laevaehitustsehh, 1912-1916,

Lähim Natura 2000 võrgustiku ala on ca 1 km kirdesuunda jääv Paljassaare linnuala ([RAH0000095](#)).

Lähim kaitseala on detailplaneeringualast 350 m kaugusel asuv Kopli kalmistupark ([KLO1200216](#)).

Planeeringualast 350 m kaugusele läänesuunda jääb II kategooria kaitsealuse linnu kanakull (*Accipiter gentilis*) elupaik.

Detailplaneeringuala põhjapiirist ca 10 m kaugusel, Kaluri tn 2a katastriüksusel kasvab kaitsealune puu harilik tamm ([KLO4000030](#)).

3.3.1 Jääkreostus

Bekkeri sadamaala ja sellest põhjasuunas asuvad Ketta ning Süsta sadamad on jääkreostusobjektid¹⁰. Nendel aladel on varasemate uuringutega tuvastatud pinnase ja põhjavee reostus. Detailplaneeringuga käsitletavast alast kuuluvad katastriüksused Marati tn 14, Marati tn 7 Marati tänav T1, Marati tänav T2, Klaasi 5 ja Kopliranna tn 53b jääkreostusobjektide nr [JRA0000246](#) Bekkeri sadam ja [JRA0000012](#) Piirivalvesadam koosseisu. Keskkonnaportaali andmete järgi on mõlemal jääkreostusobjektil reostus likvideeritud. Bekkeri sadamaalal on jääkreostusobjektide infokaardi põhjal seni teostatud järgnevad likvideerimistööd:

- Aastatel 1996–1999 likvideeriti mõlemad katlamajad, üks alajaam, kõik maa-alused ja maapealsed kütuse- ja õlihoidlad ning kütusepumplad. Raudteelt kütuselaadimise estakaadi, selle juures paiknenud kütusehoidla, maa-ala kaguosas paiknenud katlamaja ja alajaama ümbruses likvideeriti reostunud pinnast 1–2 m sügavuseni ja asendati puhtaga.
- 2009. aastal eemaldati reostunud pinnas sadama keskosas kai ääres.

Käesoleva töö koostamisel ei leitud avalikest andmebaasidest muid kirjalikke tõendeid jääkreostuse likvideerimise kohta ning 2009. aasta kohta võib jääkreostusobjektide andmebaasist ja hilisematest uuringuaruannetest leida vastuolulist informatsiooni. 2016. aasta detsembri seisuga¹⁰ ei olnud Keskkonnaagentuuri andmetel riiklike vahenditega viimasel aastakümnel Bekkeri sadama merebaasi (Marati 14) territooriumil jääkreostusalaseid puhastustöid tehtud.

Jääkreostuse võimalikke allikaid on varasemate tööde põhjal kirjeldatud 2016. aasta reostusuuringus¹¹:

Bekkeri Sadamas (Marati 14 territooriumil) oli NL vägede siin viibimise ajal kaks katlamaja (Joonis 3). Läänepoolsemat köeti masuudiga; katlamajast põhja pool asus maa-alune masuudihoidla kütusepumplaga. Siit kagu pool oli (200 l vaatidega) kütuseladu. Katlamajast mere poole asus väike tankla.

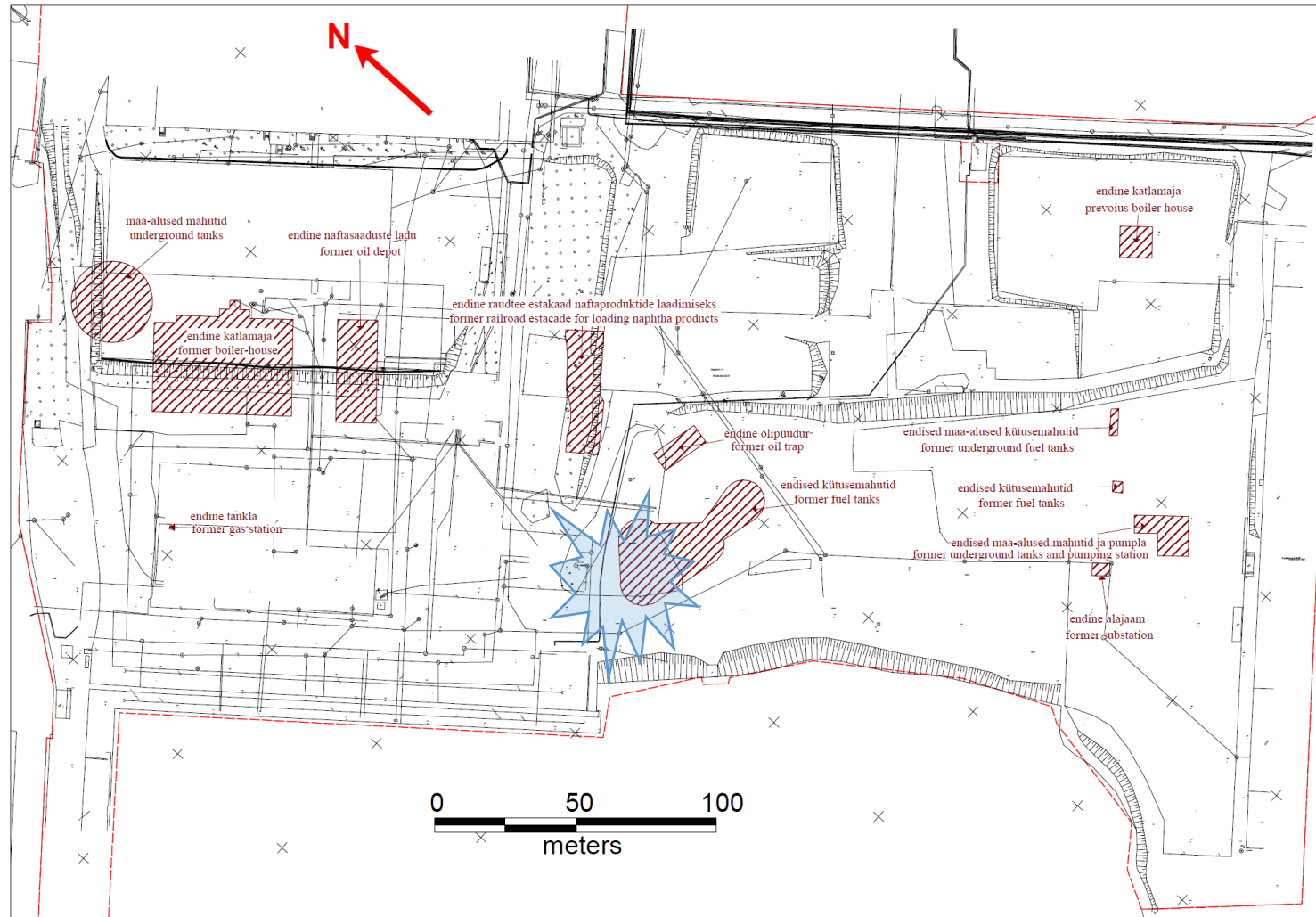
Territooriumi keskosas oli nelja maapealse mahutiga masuudihoidla, raudtee estakaad kütuse laadimiseks, kütusepumpla ja sadamevete puhastusseade. Masuudihoidla oli ümbritsetud kaitsevalliga ja hoidla piires formeerunud sadamevesi juhiti läbi õlipüüduri linna sadameveekanaliseerimise.

¹⁰ [Jääkreostus | Kliimaministeerium](#)

¹¹ Kupits, T. 2016. Reostusuuring Tallinn, Marati tn 14 (Bekkeri sadam). AS Maves

Krundi kaguosas slipi lähedal autoremonditöökojas oli mitmeid maapealseid ja –aluseid mahuteid. Kinnistu idanurgas oli veel üks masuudil töötanud katlamaja. Kütusehoidlate ja - torustike kohta tehnilised andmed puuduvad.

Kõik katlamajad ja mahutid likvideeriti aastatel 1995–1999. Hilisemate uuringutega on tuvastatud, et nende tööde käigus kaevati välja ka reostunud pinnas ning asendati puhtaga ning valdaval enamusel kinnistu territooriumil vastab pinnase seisund tööstusmaale kehtestatud nõuetele. Ebaselge on 2106. aastal planeeritud 5. kai põhjaosa ja 2012. aastal paigaldatud angaari vahel (Joonis 3 – märgitud skemaatiliselt sinisega) asuva asfaltkatendiga platsi aluse pinnase seisund. Põhjavesi oli naftasaadustega reostunud Marati 14 keskosas kunagiste kütusemahutite asukohas.



Joonis 3. Ülevaade Bekkeri sadama reostuskolletest. Joonis tööst „Jääkreostuse likvideerimise projekti ettevalmistus endistel militaar- ja industriaalaladel. Teostatavuse uuring“. Sweco Eesti ja AS Maves, 2006. Sinisega on skemaatiliselt märgitud ala, mille pinnase reostustase on ebaselge.

Vastavalt 2018. aastal teostatud jääkreostusobjektide seirevõrgu inventuurile ja veekvaliteedi hindamisele¹² asus Bekkeri sadama territooriumil kolm 2006. aastal rajatud seirepuurauku. Nendest kaks (puurkaevud nr [PRK0019843](#) ja [PRK0019844](#)) on likvideeritud.¹³ Ainsana on säilinud puurkaev nr [PRK0019842](#).

Viimased teadaolevad veeproovid puurkaevust nr [PRK0019842](#) on võetud 2018. aastal¹², mil naftasaaduste (70 µg/l) ja PAH (6 µg/l) sisaldused põhjavee piirarvused¹⁴ ei ületanud. Puurkaev avab aluspõhja kõige ülemise veekihi. Analüüsitulemused ei iseloomusta pinnakattes leviva vee seisundit. Tehtud on ettepanek selles kaevus seire jätkamiseks.

2016. aastal võeti sadama akvatooriumi põhjast projekteeritava kai piirkonnast kuus põhjasetteproovi naftasaaduste ja raskmetallide (Cu, Ni, Pb ja Zn) sisalduse määramiseks¹¹. Analüüsitud raskmetallide sisaldus jäi valdavalt (va Pb) pinnasele määratud sihtarvudest¹⁵ väiksemaks. Põhjamuda sisaldas naftasaadusi elumaale kehtestatud normist¹⁵ kuni kolm korda rohkem.

Reostusuuringuid on tehtud ka detailplaneeringualaga piirnevatel katastriüksustel:

- Ankru 10¹⁶ aastal 2000;
- Kopli laht Bekkeri kai juures¹⁷ aastal 2017;
- Marati 4a¹⁸ aastal 2022.

Kokkuvõtvalt on kõik võimalikud reostusobjektid (lähtuvalt erinevate [Maa-ameti ajalooliste kaartide](#)l toodud infost katlamajade, alajaamade, kütusehoidlate kohta) kantud skemaatiliselt järgnevale joonisele siniste laikudega ning punasega on tähistatud alad, kus varasemate uuringutega on tuvastatud reostuse olemasolu (Joonis 4).

¹² Salu, M. 2018. Jääkreostusobjektide seirevõrgu inventuur ja veekvaliteedi hindamine. AS Maves

¹³ Voolma, M. 2023. Jääkreostusobjektidel otstarbe kaotanud seirekaevude sulgemine ning ühe fosforiidi uuringuteks rajatud puuraugu lammutusprojekti koostamine ja puuraugu sulgemine. Maves OÜ

¹⁴ [Keskkonnaministri 4.09.2019 määrus nr 39. Ohtlike ainete põhjavee kvaliteedi piirväärtused.](#)

¹⁵ [Keskkonnaministri 28.06.2019 määrus nr 26. Ohtlike ainete sisalduse piirväärtused pinnases.](#)

¹⁶ Salu, M. 2000. AS Ratasa territooriumi reostusuuringud. Maves AS

¹⁷ Kupits, K. 2017. Bekkeri sadama kai nr 1 projekteeritava laienduse aluse merepõhja setete reostusuuring. AS Maves

¹⁸ Kupits, T. 2022. Marati 4a reostusuuring. Maves OÜ



Joonis 4. Skemaatiline ülevaade Maa-ameti ajalooliste fotode abil tuvastatud võimalikest reostusallikatest (sinisega) ning varasemate uuringutega tuvastatud reostusest (punasega). Planeeringuala on märgitud heleda kriipsjoonega. Aluskaart: Maa-amet.

3.4 Inimese tervis ja heaolu ning elanikkond

Inimeste tervise seisukohalt võib elamuala arendamisel tööstuspiirkonnas olla elanikele riskiks ohtlike käitiste paiknemine piirkonnas. Planeeringualale ühegi Kopli poolsaarel asuva ohtliku käitise ohuala ei ulatu.

Inimeste tervist ohustavaks teguriks planeeringualal on sojussaarte teke. Vastavalt Maa-ameti sojussaarte kaardirakendusele on planeeringualal esinenud sojussaari 2014, 2018 ja 2019. aastal. See on tõenäoliselt tingitud ulatuslikest asfaltplatsidest alal ning vähesest haljastusest.

Vastavalt Tallinna radooniriski ja Harjumaa radooniriski kaartidele¹⁹ on Kopli poolsaarel normaalse radoonisisaldusega pinnas. Eesti Geoloogiateenistuse koostatud Eesti pinnase radooniriski kaardi²⁰ põhjal jääb planeeringuala aga kõrge või väga kõrge radooniriskiga kohaliku omavalitusse. Osaliselt on planeeringualale märgitud varasemate mõõtmisandmete põhjal radooniriski väärtuseks 10 - 30 kBq/m³. Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalametile teadaolevalt on aga Kopli tn 79 katastriüksusel (78401:101:6994) mõõdetud pinnase radoonisisalduseks 61 kBq/m³ ehk sealne pinnas on kõrge radoonisisaldusega. Eeltoodust lähtuvalt ei ole üheselt selge, kas pinnaseõhu radoonisisaldus planeeringualal tervikuna on kõrge või mitte.

¹⁹ <https://kliimaministerium.ee/radoon>

²⁰

<https://gis.egt.ee/portal/apps/experiencebuilder/experience/?id=f4363bc3bae34fe19e04458dc875375e>

4 HINNANG KESKKONNAMÕJU OLULISUSELE

Hinnang keskkonnamõju olulisusele on antud arvestades:

- mõju suurus;
- mõjuala ulatust, näiteks geograafiline ala ja tõenäoliselt mõjutatava elanikkonna suurus;
- mõju ilmlemise tõenäosust;
- mõju tugevust, kestust, sagedust ja pöörduvust;
- kavandatava tegevuse koosmõju muude asjakohaste toimivate või mõjualas planeeritavate tegevustega;
- ebasoodsa mõju tõhusa ennetamise, vältimise, vähendamise ja leevendamise võimalusi.

Kavandatava tegevusega ei kaasne piiriülest ehk riigipiire ületavat mõju.

4.1 Mõju inimese tervisele

Jääkreostus

Detailplaneeringualal on varasemalt tuvastatud jääkreostus nii pinnases kui põhjavees. Osa jääkreostusobjekte võib olla ka likvideeritud (vaata peatükk 3.3.1). Samas puudub selge arusaam, millises ulatuses ning millise tasemeni pinnasepuhastustööd tehti (kas pinnase ohtlike ainete sisaldus vastab elamumaa piirarvudele²¹). Tuleb silmas pidada, et varasemad reostusuuringud ja hinnangud tehti enamasti eeldusel, et vaadeldava ala kasutamine jätkub tööstusmaana.

Lähtuvalt käesoleva töö koostamise aluseks olevate tööde aruannetele võib järeldada, et Bekkeri sadamaala detailplaneeringuala ei ole tervikuna ja süsteemselt uuritud ega puhastatud. Ajalooliste reostusallikate (Joonis 4) juures ja nende vahel oleva pinnase seisundi kohta puudub ajakohane info. Alale kavandatud hooned (elamud, lasteaed, kool) eeldavad elumaa kategooriasse²¹ kuuluvate katastriüksuste sihtotstarvete seadmist. Seetõttu tuleb enne ehitustegevust selgitada kogu detailplaneeringuala

²¹ [Keskkonnaministri 28.06.2019 määrus nr 26. Ohtlike ainete sisalduse piirväärtused pinnases.](#)

ulatuses pinnase ning maapinnalähedase põhjavee seisund^{21;22}. Edasine reostusuuring on soovitatav jaotada kahte etappi – etapp II ja etapp III²³.

Etapis II rajada tõenäoliste reostuskollete juurde (Joonis 4) uuringupunktid. Kokku 14 uuringupunkti. Osa reostuskoldeid asub planeeringualast väljaspool. Sellisel juhul leida uuringupunkt planeeringuala piirile, reostuskoldele võimalikult lähedale (arvestada reostuse võimalikku levikusuunda). Uuringupunkti sügavus peab olema vähemalt 5 m või kuni tuntavalt (lõhn, väljanägemine) puhta pinnaseni. Uuringupunkt võib olla madalam, kui jõutakse sinisavini. Igas uuringupunktis võtta proov kõige reostunumast (lõhn, väljanägemine) kihist. Igast proovist analüüsida laboris valdavast osa pinnasele normeeritud komponente²¹. Neljast uuringupunktist võtta pinnakattes olevast põhjaveest proov. Igast veeproovist analüüsida laboris valdavast osa põhjaveele normeeritud komponente²². Analüüsimiseks kasutada laborit ja meetodeid, mis vastavad Eestis kehtivatele nõuetele. Akvatooriumis meresetete täiendav uuring vajalik ei ole. See info on piisavalt värske. Etapi II eesmärk on tuvastada kas ja mis piirkonnas reostus levib ning millised keemilised komponendid reostust põhjustavad. Etapi II väljundiks on aruanne, mis kirjeldab analüüsitulemusi ja detailselt etapi III reostusuuringu lähteülesannet (uuringupunktide asukohad, sügavused, proovide arvud, analüüsivad komponendid jm). Etapis III kaardistada reostuse levik ka akvatooriumi põhjasettes.

Etapi III väljundiks on alal leviva reostuse kaardistus (horisontaalselt ja vertikaalselt, maht) ning ettepanekud edasisteks tegevusteks (likvideerimise meetodid, mitte likvideerimise ettepanekul riskihinnang jm). Etapp III ei sisalda likvideerimisprojekti.

Soojusaared

Detailplaneeringualal on varasemalt esinenud soojussaarte teket ning tõenäoliselt on see olnud tingitud sellest, et alal praktiliselt haljastus puudub. Vastavalt detailplaneeringule on kavas ala haljastust tõsta 32%-ni, mis vastab ka koostatava Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneeringus toodud suunistele. Täiendavalt on koostatavas üldplaneeringus toodud suunised konkreetselt Bekkeri ja Meeruse sadamaalade osas: segafunktsiooniliseks linnakeskkonnaks muutumine, elamufunktsiooni juurde toomine suurendab piirkonnas viibivate inimeste hulga kasvu. Vähendada kõvakattega pindade osakaalu, suurendada kõrghaljastuse osakaalu, luua uusi rohealaseid, puhke- ja

²² [Keskkonnaministri 4.09.2019 määrus nr 39. Ohtlike ainete põhjavee kvaliteedi piirväärtused.](#)

²³ Reostusuuringu põhimõtete järgi jaotatakse see kolme etappi, millest etapis I tehakse uuring olemasolevate andmete põhjal. Järgmistes etappide vajaduse tekkides teostatakse välitöid. Käesolev eelhindang on käsitletav etapina I.

rekreatsioonialasid. Üldplaneeringuga tuleb piirkonna avaliku ruumi kujundamisel kasutada veega seotud objekte (tiigid, purskkaevud) ja alternatiivseid²⁴ sademeveesüsteeme. Kaaluda rohekatusaid suuremate hoonete puhul.

Detailplaneeringus lähtutakse parkimiskohtade arvu planeerimisel südalinna normist (vähendatakse parkimiskohtade arvu) ning rajatakse parkimismajad. Sellest tulenevalt väheneb ka asfaldi pind, mis omakorda aitab kaasa soojusaarte tekke vähenemisele.

Kokkuvõttes aitab planeeringu elluviimine koos eeltoodud meetmete rakendamisega kaasa soojusaarte efekti vähenemisele planeeringualal ning seeläbi ei oma kavandatav tegevus ka olulist mõju inimeste tervisele.

Müra, vibratsioon

Detailplaneeringuala asub piirkonnas, kus on ajalooliselt asunud nii sadamad kui tööstushooned. Seetõttu võib piirkonnas esineda võrreldes tavapärase linnaruumiga enam tööstusmüra. Vastavalt [Tallinna 2022. aasta strateegilistele mürakaartidele](#) on Bekkeri sadamaala müratase mõjutatud nii Bekkeri sadamas kui Meeruse ja tõenäoliselt ka Ketta sadamas esinevast tööstusmürast.

Vastavalt koostatavale Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneeringule on Kopli lahe ääres elamute välja ehitamise eelduseks BLRT GRUPP AS tegevusest leviva mürahäiringu leevendamist arvestav planeerimine. Nii Meeruse sadamasse kui ka Ketta sadamasse nähakse koostatava Põhja-Tallinna üldplaneeringuga ette segahoonestusalad ning Meeruse sadamaalale on koostamisel detailplaneering. Võib eeldada, et perspektiivis piirkonna väljaarendamisel väheneb Bekkeri sadamaalal tööstusmüra. Samas tuleb aga hoonete rajamisel arvestada piirkonna müratasemetega ning tagada ehituslike meetmetega müratasemete vastavus hoonetes sotsiaalministri 04.03.2002 määrusele²⁵ nr 42 „Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid“.

Kavandatava tegevusega kaasnevad müra, vibratsiooni ei esine kavandatava tegevuse elluviimisel rohkem kui tavapärase ehitustegevuse ajal või hoonete eluajal. Suuremad transpordi- ja tööstusmüra ning vibratsiooni tasemed võivad esineda hoonete rajamisperioodil, kuid pole põhjust eeldada, et need ületaksid Keskkonnaministri 16.12.2016 määruses nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme

²⁴ Koostatavas Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneeringus ei ole täpsustatud, mida mõeldakse alternatiivsete sademeveesüsteemide all.

²⁵ <https://www.riigiteataja.ee/akt/163756?leiaKehtiv>

mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid". Kavandatava tegevusega kaasnevat müra ja vibratsiooni ei saa pidada oluliseks.

Radoon

Puudub selge teadmine radoonisisaldusest detailplaneeringuala pinnases. Selleks tuleb enne hoonete projekteerimist selgitada pinnaseõhu radoonitase ning juhul kui see osutub kõrgeks või väga kõrgeks, tuleb rakendada radoonitõkkemeetmeid. Sellisel juhul on oluline mõju inimese tervisele ja heaolule välistatud.

4.2 Loodusvarad

Kavandatava tegevusega ei kaasne eeldatavalt olulisel määral loodusvarade kasutamist. Rannapromenaadi ja slipi rajamiseks tuleb uputada merre tahkeid materjale. Kuivõrd antud etapis ei ole teada, millises mahus tahkeid aineid merre uputatakse, siis ei ole võimalik ka öelda, kas tegevus võib kaasa tuua olulise keskkonnamõju. Tahke aine veekogusse uputamisel tuleb lähtuda veeseadusest ning juhul kui uputatav kogus on 5-100 kuupmeetrit tuleb taotleda veekeskkonnariskiga tegevuse registreeringut²⁶ ning veeluba²⁷ kui uputatav kogus on enam kui 100 kuupmeetrit. Olulise keskkonnamõjuga tegevuseks²⁸ loetakse enam kui 10 000 kuupmeetri pinnase uputamist merre ning sel juhul on kohustuslik koostada ka keskkonnamõju hindamine. Keskkonnamõju olulisust tuleb seega hinnata järgnevatel etappidel kui on koostatud konkreetsemad ehitusprojektid ning teada vajamineva uputatava pinnase mahud.

Risk pinnaveele (rannikuveekogumile EE_5) võib avalduda juhul kui hoonete ja/või nende maa-aluste korruste rajamisel pumbatakse kaevandist reostunud põhjavett ja juhitakse seda ilma puhastamata suublasse. Seetõttu tuleb esmalt selgitada reostusuuringuga nii pinnase kui põhjavee reostuse tase ja ulatus ning vastavalt selle tulemustele näha ette meetmed, mida tuleb ehituse ajal rakendada, et oleks välistatud ohtlike aineid sisaldava vee juhtimine suublasse.

Vastavalt koostatavale Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneeringule tuleb hoonete rajamisel lähtuda üleujutusohust sagedusega üks kord 100 aasta jooksul, kuid seda planeeringualal ei esine: osaliselt jääb detailplaneeringuga hõlmatud ala esinemistõenäosusega üks kord 1 000 aasta jooksul üleujutuslale absoluutkõrgusega

²⁶ <https://www.riigiteataja.ee/akt/130062023100?leiaKehtiv#para196>

²⁷ <https://www.riigiteataja.ee/akt/130062023100?leiaKehtiv#para187>

²⁸ <https://www.riigiteataja.ee/akt/128092023010?leiaKehtiv#para6>

2,65 m. Detailplaneeringu eskiisjoonise järgi on plaanitud see ala täita rannapromenaadi rajamiseks. Juhul kui see ala täidetakse kõrgemaks kui üleujutusala prognoositav kõrgus, siis pole põhjust eeldada üleujutustest tulenevaid avariiolekordi ega üleujutustest tingitud olulist mõju veekeskkonnale.

Detailplaneeringuga soovitakse rajada ehitisi ranna ehituskeeluvööndisse. Tulenevalt ala ajaloolisest kasutamisest sadamana on inimõju ranna ehituskeeluvööndi ulatuses ka praegu ning puuduvad looduskooslused, mida tuleks ehituskeeluvööndi ulatuses kaitsta. Detailplaneeringu elluviimisega on tagatud vaba liikumine ja läbipääs seni suletud sadama territooriumil. Eeltoodust tulenevalt pole põhjust eeldada kavandatava tegevusega kaasnevat olulist negatiivset mõju ranna ja kalda kaitse eesmärkidele. Samamoodi näevad nii Tallinna üldplaneering kui ka koostatav Põhja-Tallinna üldplaneering ala jätkuvat kasutust inimeste poolt. Ehituskeeluvööndisse hoonete ja rajatiste planeerimisel puhul tuleb lähtuda looduskaitseesadusest, juriidilised detailid (ehituskeeluvööndi vähendamine) tuleb lahendada eraldiseisvalt.

Detailplaneeringuga planeeritakse maa-aluste korrustega hoonete rajamist. See tähendab, et maa aluste korruste rajamiseks on vajalik pinnase väljakaevamine ning olenevalt põhjaveetasemest ka selle väljapumpamine kaevandist. Enne hoonete rajamist tuleb hüdrokeoloogilise uuringuga selgitada kaevandist välja pumbatava vee maht, kaevandi kuivendamise mõju ümbruskonna hoonete konstruktsioonidele ning selgitada reostusuuringuga pinnase ja põhjavee reostuse tase (reostusuuringu läbiviimise kohta on suuniseid antud peatükis 4.1 „Mõju inimese tervisele“). Vastavalt põhjavee reostuse tasemele saab välja töötada ka vee ärajuhtimise lahenduse. Detailplaneeringu elluviimisel ja pinnase väljakaevamisel tuleb lähtuda jäätmehierarhiast ning projekteerimisel lahendada väljakaevatud reostumata pinnase kasutus potentsiaalse ressursina (näiteks detailplaneeringualal piirkonna täimisel).

4.3 Looduskeskkond

Planeeritav ala ei kattu ühegi Natura 2000 võrgustikku kuuluva ala, looduskaitseala ega kaitstavate liikide elu- või kasvukohtadega. Seetõttu pole põhjust eeldada, et kavandatav tegevus omaks olulist mõju kaitstavatele aladele või kaitstavatele liikidele.

Vastavalt koostatavale Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneeringule on nii poolsaared kui rannikulähedased alad olulised lindude rändekoridorid. Kuna hoonete jms klaaspinnad on lindudele kokkupõrkeohuks (peamiselt maapinnalt kuni 12 m kõrguseni), tuleb hoonete kavandamisel ja rajamisel vältida suurte klaaspindade teket või muuta need lindudele nähtavaks. Neid meetmeid rakendades pole põhjust eeldada olulist mõju linnustikule.

4.4 Avariolukordade esinemise võimalikkus

Võimalike ehitusaegsete avariolukordade esinemine on pigem väike eeldusel, et kasutatakse tehniliselt korras ehitusmasinaid ning järgitakse ohutusnõudeid. Planeeringualale ei ole kavandatud olulise keskkonnaohuga rajatise ega tegevusi. Seega ei ole oodata kavandavast tegevusest tingitud olulise keskkonnamõjuga avariolukordade võimalikkust.

4.5 Kultuuriväärtused

Detailplaneeringualal asub kolm muinsuskaitsealust ehitist. OÜ T-Linnaprojekt on koostanud muinsuskaitse eritingimused Bekkeri sadamaala detailplaneeringu koostamiseks²⁹. Need kehtivad viis aastat. Planeeringualal on kavas kõik kolm ehitismälestist restaureerida ning need ühiskondlikus funktsioonis kasutusele võtta. Töös tuuakse välja tingimused, mida peab planeeringut koostades ja realiseerides rakendama. Rakendades eritingimustes toodud meetmeid võib eeldada, et olulist mõju kultuuriväärtustele ei kaasne.

²⁹ Muinsuskaitse eritingimused Bekkeri sadamaala detailplaneeringu koostamiseks. OÜ T-Linnaprojekt, 2021.

5 JÄRELDUS

Kavandatava tegevuse eesmärgiks on Bekkeri sadamaalal lõpetada tootmis-, transpordi- ja laondustegevus, muuta ala juhotstarve sadamaalast ja tööstusettevõtete alast segahoonestusalaks ning määrata kruntidele ehitusõigus valdavalt 2-7-korruseliste äri-, sotsiaal- ja eluhoonete ehitamiseks.

Käesoleva eelhindanguga tuvastati, et kavandataval tegevusel puudub keskkonnamõju hindamist vajav oluline keskkonnamõju juhul kui rakendatakse järgnevaid leevendavaid meetmeid:

- Planeeringu elluviimisel seada prioriteediks ala ühendamine ühistranspordiga ning piirkonna rattateede võrguga.
- Rattateid planeerides ja projekteerides tuleb lähtuda Tallinna rattastrateegias toodud põhimõtetest.
- Mõõta radoonitase pinnaseõhus enne hoonete projekteerimist.
- Kogu detailplaneeringualal selgitada pinnase ja põhjavee ohtlike ainete sisalduse vastavus Keskkonnaministri määrustes 28.06.2019 nr 26 „Ohtlike ainete sisalduse piirväärtused pinnases“ ja 04.09.2019 nr 39 „Ohtlike ainete põhjavee kvaliteedi piirväärtused“ toodud piirväärtustele (pinnase osas peab pinnase ohtlike ainete sisaldus vastama elumaa piirväärtusele). Reostusuuringu läbiviimise tingimused on toodud peatükis 4.1.
- Enne hoonete rajamist tuleb hüdroteoloogilise uuringuga selgitada kaevandist välja pumbatava vee maht, kaevandi kuivendamise mõju ümbruskonna hoonete konstruktsioonidele
- Detailplaneeringu elluviimisel ja pinnase väljakaevamisel tuleb lähtuda jäätmehierarhiast ning projekteerimisel lahendada väljakaevatud reostumata pinnase kasutus potentsiaalse ressursina.
- Soojussaarte vähendamiseks rakendada koostatavas Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneeringus toodud meetmeid piirkonna avaliku ruumi kujundamiseks: kasutada veega seotud objekte (tiigid, purskkaevud) ja alternatiivseid sademeveesüsteeme. Kaaluda rohekatuseid suuremate hoonete puhul.
- Hoonete rajamisel arvestada piirkonna müratasemetega ning tagada ehituslike meetmetega müratasemete vastavus hoonetes sotsiaalministri 04.03.2002 määrusele nr 42 „Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid“.
- Rannapromenaadi ja slipi rajamiseks tahke aine veekogusse uputamisel lähtuda veeseadusest. Juhul kui uputatav kogus on 5–100 kuupmeetrit, tuleb taotleda veekeskkonnariskiga tegevuse registreeringut, ning veeluba kui uputatav kogus on üle 100 kuupmeetri. Alates mahust 10 000 kuupmeetrit tuleb läbi viia keskkonnamõju hindamine.

- Ehituskeeluvööndisse hoonete ja rajatiste planeerimisel puhul tuleb lähtuda looduskaitseseadusest, juriidilised detailid (ehituskeeluvööndi vähendamine) tuleb lahendada eraldiseisvalt.
- Lindude vigastuste ja surmade vähendamiseks vältida suurte klaaspindade plaanimist või muuta need lindudele nähtavaks.
- Ehitusel kasutada tehniliselt korras ehitusmasinaid ning jälgida ohutusnõudeid.
- Kultuuriväärtuste säilimise tagamiseks rakendada OÜ T-Linnaprojekt koostatud muinsuskaitse eritingimusi.

Eeltoodud leevendavaid meetmeid rakendades puudub oluline keskkonnamõju ning vajadus keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviimiseks puudub.