

Töö nr **25005266** | 25.05.2026

Uusküla Muuga sadama Rail Baltic hoonete detailplaneering

Seletuskiri ja joonised

Tallinn 2026

Helen Leiger | ruumilise keskkonna planeerija, tase 7 (nr 168281)
osaühing Rail Baltic Estonia | planeeringu koostamisest huvitatud isik
Jõelähtme Vallavalitsus | planeeringu koostamise korraldaja

Sisukord

I Seletuskiri

1. PLANEERINGU KOOSTAMISE ALA ASUKOHT JA KOOSTAMISE EESMÄRK.....	5
1.1. Asukoht.....	5
1.2. Detailplaneeringu koostamise eesmärk.....	5
2. KOOSTAMISE ALUSED JA LÄHTEDOKUMENDID	5
3. OLEMASOLEV OLUKORD	6
3.1. Planeeringuala kirjeldus	6
3.2. Maakasutust kitsendavad tingimused.....	8
3.3. Planeeringuala mõjuala kirjeldus	9
3.4. Vastavus strateegilistele (planeerimis)dokumentidele.....	12
3.5. Planeeringuala ja selle mõjuala analüüsil põhinevad järeldused ning ruumilise arengu eesmärgid. Planeeringulahenduse põhjendus ja kaalutlused.....	14
4. DETAILPLANEERINGU PLANEERIMISETTEPANEK	14
4.1. Planeeringuala kruntideks jaotamine	14
4.2. Krundi hoonestusala.....	14
4.3. Krundi ehitusõigus.....	15
4.4. Juurdepääsuteede asukohad ja liiklus- ning parkimiskorraldus.....	15
4.5. Ehitiste arhitektuurilised ja kujunduslikud ning ehituslikud tingimused	16
4.6. Haljastus ja heakord ning vertikaalplaneerimine	16
4.7. Tehnovõrkude lahendus.....	17
4.7.1. Olmeveevarustus	17
4.7.2. Olmereovee kanalisatsioon.....	18
4.7.3. Sademevee varustus	18
4.7.4. Elektrivarustus	18
4.7.5. Tänavavalgustus	19
4.7.6. Sidevarustus	19
4.7.7. Gaasivarustus	19
4.8. Tuletõrje veevarustus	20
4.9. Kuritegevuse riske vähendavad tingimused	20
4.10. Keskkonnatingimuste seadmine	20
4.10.1. Põhja- ja pinnavee kaitstuse tagamine.....	21
4.10.2. Radoon.....	21
4.10.3. Arseen	21
4.10.4. Jäätmed	22
4.10.5. Müra, vibratsioon, välisõhu kvaliteet	22
4.10.6. Ohtliku ettevõtte ohualast tulenevad tingimused	22
4.11. Servituudi seadmise vajadus ja olemasolevad kitsendused	24
4.12. Planeeringu elluviimine	24
4.12.1. Planeeringu elluviimisega kaasnevate asjakohaste mõjude hindamine.....	24
4.12.2. Kehtiva detailplaneeringu osaline kehtetuks muutmine.....	25
4.12.3. Planeeringu elluviimise tingimused.....	26

II Joonised

1. Asukohaskeem
2. Kontaktvööndi plaan
3. Tugiplaan
4. Põhijoonis
5. Tehnovõrkude põhimõtteline joonis
6. 3D visioon <https://dge.ee/maps/Muuga-RB-hoonete-DP/>

I Seletuskiri

1. Planeeringu koostamise ala asukoht ja koostamise eesmärk

1.1. Asukoht

Detailplaneeringu ala asub Harju maakonnas, Jõelähtme vallas Uusküla lääneosas Muuga sadama idaosas ning hõlmab Hoidla tee 10c (katastritunnus: 24501:001:2849), Hoidla tee 15 (katastritunnus: 24501:001:2844) ja Hoidla tee 15b (katastritunnus: 24501:001:2845) maaüksusi.

Planeeritava ala suurus on u 11 ha.

1.2. Detailplaneeringu koostamise eesmärk

Detailplaneeringu koostamise eesmärgiks on osaliselt üle planeerida Jõelähtme Vallavolikogu 22.08.2003 otsusega nr 57 kehtestatud Muuga sadama idaosa detailplaneering, et määrata krundi hoonestusala ja ehitusõigus, võimaldades Rail Baltica juhtimiskeskuse ja veeremi hooldusdepoo rajamist detailplaneeringuga hõlmatavale alale.¹

2. Koostamise alused ja lähtedokumendid

Detailplaneeringu koostamise alused:

Planeeringu koostamise lähtedokumendiks on Jõelähtme Vallavalitsuse 17.07.2025 korraldus nr 587 „Uusküla Muuga sadama Rail Baltic hoonete detailplaneeringu algatamine“.

Varem koostatud strateegilised (planeeringud) ja lähtedokumendid:

- Jõelähtme valla üldplaneering (kehtestatud Jõelähtme Vallavolikogu 29.04.2003 otsusega nr 40);
- Jõelähtme valla üldplaneering (koostamisel, vastuvõetud Jõelähtme Vallavolikogu 16.10.2025 otsusega nr 273);
- Harju maakonnaplaneering 2030+ (kehtestatud riigihalduse ministri 09.04.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/78);
- Harju maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ (kehtestatud riigihalduse ministri 13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/41);
- EVS 809 „Kuritegevuse ennetamine. Linnaplaneerimine ja arhitektuur. Osa 1: Linnaplaneerimine“;
- EVS 812 „Ehitiste tuleohutus. Osa 6: Tuletõrje veevarustus“;
- EVS 843 „Linnatänavad“;
- Siseministri 30.03.2017 määrus nr 17 „Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded“;
- Planeerimisseadus (jõustumine 01.07.2015), ehitusseadustik (jõustumine 01.07.2015) ja muud kehtivad õigusaktid ja standardid.

Arvestamisele kuuluvad detailplaneeringud:

- Uusküla Muuga sadama idaosa detailplaneering (kehtestatud Jõelähtme Vallavolikogu 22.08.2003 otsusega nr 57);
- Uusküla Muuga jaama laienduse raudteed ja Muuga sadam 3 osa maaüksuse detailplaneering (kehtestatud Jõelähtme Vallavolikogu 01.10.2007 otsusega nr 258);
- Uusküla küla Väike-Kubli, Hansu, Ingumardi, Uuetoa, Jüri I, Vahenõmme III, Madise III, Merevahe, Matsu II ja Mere maaüksuste detailplaneering (kehtestatud Jõelähtme Vallavolikogu 17.02.2017 otsusega nr 462);
- Uusküla Muuga sadama ala detailplaneering (algatamisettepanek esitatud 28.04.2025).

¹ Jõelähtme Vallavalitsuse 17.07.2025 korraldus nr 587

Detailplaneeringu koostamiseks teostatud uuringud:

- Geodeetiline alusplaan töö nr 25 – G331 on koostatud Geoalus OÜ poolt oktoober 2025. Maa-ala on mõõdistatud koordinaatide süsteemis L-EST'97, kõrgused on antud EH2000 kõrguste süsteemis.
- “Rail Baltic Estonia Muuga multimodaalse kaubaterminali reostusuuring“ on koostatud Maves OÜ poolt 2022. aastal. Uuringu eesmärgiks oli raudtee ehitusala pinnase ja põhjavee seisundi kontrollimine ja reostuse olemasolul selle ulatuse määramine ning saneerimisvõimaluste ja -meetodite käsitlemine. Uuringu kohaselt asub planeeringuala osaliselt arseenireostusega pinnasel.

Arvestamisele kuuluv projekt:

- „Soodevahe-Muuga põhitrassi ja Muuga kaubajaama projekteerimise II etapp“ (töövõtulepingu nr 2025-K042, koostamisel põhiprojekt, koostaja AllSpark OÜ). Muuga sadama alal on projekti eesmärgiks projekteerida uus 1435 mm rööpmelaiusega rööbasteedega kaubajaam Muuga sadama alale. Projekt annab võimaluse olemasolevatele operaatoritele ja firmadele ühendada ennast 1435mm rööpmelaiusega Rail Baltic ning laiemas pildis Euroopa raudteevõrguga. Üks eesmärkidest on uus jaam sobitada olemasolevate AS Eesti Raudtee ja Tallinna Sadama 1520mm rööpmelaiusega rööbasteedega. Põhiprojekt hõlmab sealhulgas asendustaristu projekteerimist: Hoidla tee ümberpaigutamine, ristuvate võrkude projekteerimine, vertikaali planeerimine, sh Kroodi oja ümbersuunamine ning muude tingimuste täpsustamine.

3. Olemasolev olukord

3.1. Planeeringuala kirjeldus

Planeeringuala paikneb Harju maakonnas, Jõelähtme vallas, Uusküla lääneosas, Muuga sadama territooriumi idaosas. Planeeringuala ei asu sadamateenuste osutamiseks vajalikul maa-alal.

Tabel 1. Planeeringualasse hõlmatud maaüksused

Katastriüksuse nimetus	Katastriüksuse tunnus	Katastriüksuse pindala	Katastriüksuse sihtotstarve	Omandivorm
Hoidla tee 15	24501:001:2844	26 662 m ²	Tootmismaa 100%	Riigiomand
Hoidla tee 10c	24501:001:2849	68 539 m ²	Tootmismaa 100%	Riigiomand
Hoidla tee 15b	24501:001:2845	14 799 m ²	Tootmismaa 100%	Riigiomand

Ehitisregistri (edaspidi EHR, seisuga 09.10.2025) andmete alusel paikneb Hoidla tee 10c kinnistul Keskjaotuspunkt nr 8 (alajaam). Hoidla tee 15 ja Hoidla tee 15b kinnistutel hoonestus puudub.

Planeeritav ala jääb tiheasutusalasse ning on ümbritsetud valdavalt tootmismaa ja transpordimaa sihtotstarbega maaüksustega, vt tabel 2 planeeringuala piirinaabrid. Läänest piirneb planeeringuala Maardu linna omavalitsuse piiriga.

Tabel 2. Planeeringuala piirinaabrid

Katastriüksuse nimetus	Katastriüks. tunnus	Katastriüks. pindala	Katastriüksuse sihtotstarve	Ilmakaarte suund	Omandivorm	Omavalitsus
Hoidla tee 15a	24501:001:2846	171367 m ²	Tootmismaa 100%	põhjast	eraomand	Jõelähtme vald
Hoidla tee 10	24504:004:0563	11995 m ²	Tootmismaa 100%	kirdest	eraomand	Jõelähtme vald
Hoidla tee 10e	24501:001:2848	25280 m ²	Tootmismaa 100%	kirdest	eraomand	Jõelähtme vald
Muuga sadam 307a	24501:001:2856	14677 m ²	Tootmismaa 100%	kirdest	riigiomand	Jõelähtme vald

Muuga sadam 306	24504:004:1026	19407 m ²	Tootmismaa 100%	lõunast	riigiomand	Jõelähtme vald
Hoidla tee 10a	24501:001:2850	3168 m ²	Tootmismaa 100%	edelast	eraomand	Jõelähtme vald
Sadama raudtee R3	44601:001:0947	20043 m ²	Transpordimaa 100%	edelast	eraomand	Maardu linn
Hoidla tee 10b	24501:001:2851	232 m ²	Tootmismaa 100%	lõunast	eraomand	Jõelähtme vald
Muuga - Soodevahe raudtee 330	44601:001:0948	286 m ²	Tootmismaa 100%	edelast	riigiomand	Maardu linn
Muuga - Soodevahe raudtee 27001	44601:001:0936	1299 m ²	Transpordimaa 100%	läänest	riigiomand	Maardu linn
Muuga - Soodevahe raudtee 380	44601:001:0943	12592 m ²	Transpordimaa 100%	läänest	riigiomand	Maardu linn
Hoidla tee L2	44601:001:0941	13891 m ²	Transpordimaa 100%	läänest	riigiomand	Maardu linn

Juurdepääs planeeringualale toimub eravalduses Hoidla teelt, mille vahetusse lähedusse on rajatud kergliiklustee. Eratee ääres on olemas tänavavalgustus.

Maa- ja Ruumiameti andmete alusel moodustab (planeeringualal) kõlvikuliselt ca 12% looduslik rohumaa (mis on osaliselt võsastunud) ja ca 88 % ulatuses muu maa.

Eesti põhjavee kaitstuse kaardi (koostanud Eesti Geoloogiakeskus) kohaselt asub planeeringuala valdavas ulatuses kaitstud või suhteliselt kaitstud põhjaveega alas, va kirdepoolsemas osas, kus planeeringuala jääb keskmiselt kaitstud põhjaveega alasse.

Eesti Geoloogiafondi andmete alusel (töö nimi „Maardu Keemiakombinaat. Kanalisatsiooni rekonstrueerimine“, aruanne nr 36931) on planeeringualal kõrge pinnasevee tase (1964 aasta detsembri mõõdistuste kohaselt 0,2 - 0,25 m maapinnast). Alale on rajatud lahtiseid kraave ja sadameveekanalisatsiooni torustikke.

Planeeringuala läbivad veel madalpinge ja keskpinge elektriakaabelliinid, sideehitised, veetrassid (sh on rajatud hüdrandid).

Alale ulatuvad elektripaigaldise ja sideehitiste kaitsevööndid. Vastavalt Majandus- ja taristuministri 25.06.2015 määrusele nr 73 „Ehitise kaitsevööndi ulatus, kaitsevööndi tegemise kord ja kaitsevööndi tähistusele esitatavad nõuded“ on kaitsevööndite laius planeeringualas järgnev:

- sidekaabli kaitsevöönd koridori laiusega 2 m;
- elektrimaakaabelliini kaitsevöönd koridori laiusega 2 m, alajaamade ja jaotusseadmete ümber ulatub kaitsevöönd 2 meetri kaugusele piirdeaiast, seinast või nende puudumisel seadmest.

Jõelähtme valla ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arendamise kava aastateks 2018-2029 kohaselt ei kuulu planeeringuala ÜVK piirkonda. Kuid alale ulatuvad aktsiaseltsile TALLINNA SADAM kuuluvad olmevee ja tuletõrjevee trassid.

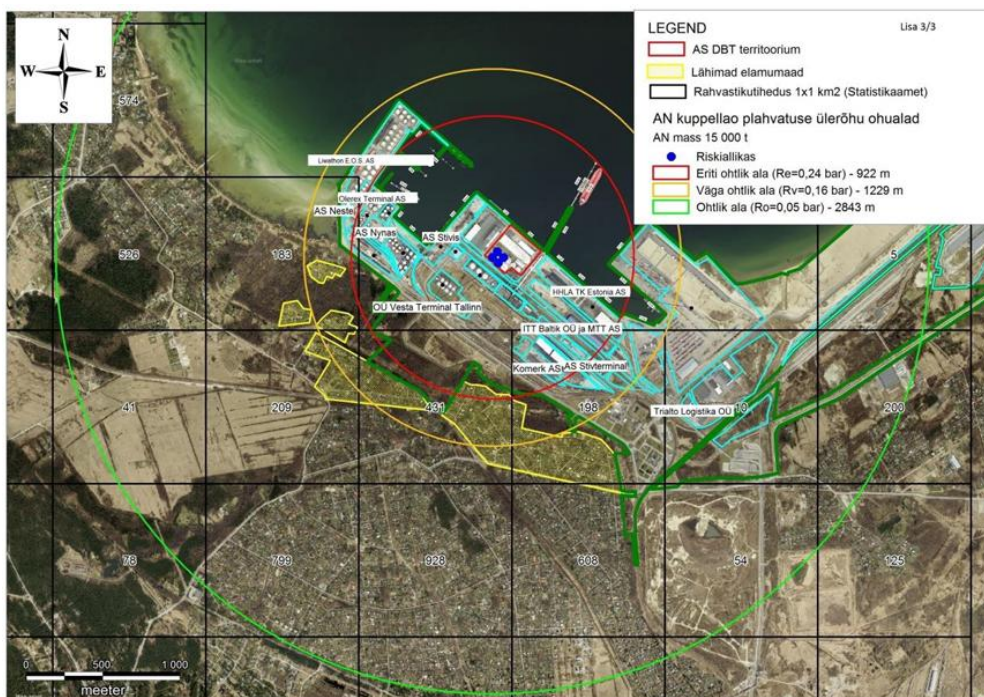
EELIS (Eesti looduse infosüsteemi), Keskkonnaagentuuri andmebaasi kohaselt ei paikne planeeringualal kaitstavaid loodusobjekte, Natura 2000 võrgustiku alasid ega teisi maastikualaselt väärtuslikke või tundlikke alasid, mida planeeringuga kavandatud tegevus võib mõjutada. Planeeringualal ei esine loodusvarasid ega kultuurimälestisi, alal ei asu ühtegi kaitstavat loodusobjekti, vääriselupaika, kaitseala ega Natura 2000 võrgustikku kuuluvat ala.²

Planeeringuala olemasolev olukord on graafiliselt kajastatud tugiplaanil, vt joonis nr 3.

² Jõelähtme Vallavalitsuse 17.07.2025 korraldus nr 587

3.2. Maakasutust kitsendavad tingimused

Suurõnnetuse ohualaga ettevõtte. Planeeringuala asub osaliselt A-kategooria suurõnnetuse ohuga ettevõtte (DBT AS Muuga terminal) ohualas (ohtlik ala $R_o=2843$ m). Hoidla tee 15 ja Hoidla tee 10c vähim kaugus ohuala põhjustavatest tegevustest on ca 1,9 km, Hoidla tee 15b jääb ohualast välja. DBT AS Muuga terminali põhitegevuseks on puiste- ja üldkaupade omanikele transiiditeenuste (ümberlaadimine, hoiustamine, segamine, pakendamine) osutamine. Granuleeritud ammooniumnitraat on põlemist soodustav ning ohuklassi 5.1 kuuluv tugev oksüdeerija, mis soodustab põlemist ning teatud tingimustes võib ka plahvatada. Peamiseks ohufaktoriks tulekahju korral on tulekahju tagajärjel moodustunud toksiliste ainete toime (tervisele kahjulik suits). Peamisteks ohufaktoriteks plahvatuse korral on lööklaine, soojuskiirgus ning plahvatuse või tulekahju tagajärjel moodustunud toksiliste ainete toime.³



Skeem 1: <https://www.dbt.eu/books/infovoldik2022est.pdf> Muuga sadamas asuva AS DBT terminali ohutusalane avalik teabe infovoldik, AS DBT ohualakaart. Kuna planeeringuala asub kehtivas ohualas, siis tuleb planeeringu elluviimisel arvestada seletuskirja peatükis 4.10.6 toodud tingimustega.

Arseen. “Rail Baltic Estonia Muuga multimodaalse kaubaterminali reostusuuring” kohaselt asub planeeringuala osaliselt arseenireostusega pinnasel. Inimeste kokkupuudet ning arseni sattumist (vee)keskkonda tuleb piirata, vt ka ptk 4.10.3 Arseen.

Radoon. Vastavalt Eesti pinnase radooniriski kaardile on planeeritaval alal kõrge või väga kõrge radoonisaldusega pinnas (150 - 250 kBq/m³). Radoonisaldus pinnaseõhus ei peaks ületama 50kBq/m³, vt ka ptk 4.10.2 Radoon.

Raudteekaitsevöönd. Vastavalt Ehitusseadustik¹ §-le 73 raudtee kaitsevöönd hõlmab raudteealuse maa ning ulatub rööpme teljest, mitmeteelistel raudteedel ja jaamades äärmise rööpme teljest 30 meetri kaugusele.

Veekogudega seotud kitsendused. Planeeritava ala maakasutust kitsendavad Veeseadusest¹, Looduskaitseadusest¹ (edaspidi LKS) tulenevad piirangud:

- Kroodi oja ehituskeeluvöönd vastavalt LKS §-le 35, §-le 38 on põhikaardile kantava veekogu piirist või süvendi servast 50 m;

³ Jõelähtme Vallavalitsuse 17.07.2025 korraldus nr 587 ja <https://www.dbt.eu/est/ohutus-dbt/>

- Kroodi oja piiranguvöönd vastavalt LKS §-le 37 on põhikaardile kantava veekogu piirist või süvendi servast 100 m.

„Soodevahe-Muuga põhitrassi ja Muuga kaubajaama projekteerimise II etapp” (töövõtulepingu nr 2025-K042, koostamisel põhiprojekt, koostaja AllSpark OÜ) projektis on Kroodi oja osaliselt nihutatud lääne poole (sh kavandatud osaliselt truupi), mille tulemusena vähenevad ehituskeelu ja piiranguvööndi kitsenduste ulatused planeeringualal. Kroodi oja ümbertõstmine korrastab juurdepääsusi, tagades ka rongidele/veeremitele liiklemiseks vajaliku ruumivajaduse.

Planeeringu idapoolsemat osa läbib Võerdla peakraav. Vastavalt Veeseadus¹ §-le 118 on kraavidel valgalaga alla kümne ruutkilomeetri veekaitsevöönd 1 meeter. Planeeringu elluviimisel arvestada Veeseadus¹ §-ga 119 Tegevuse piiramine veekaitsevööndis, sätestatud kitsendustega.

Harju maavarade teemaplaneeringu uuringuruum (edaspidi teemaplaneering). *Teemaplaneeringu koostamise eesmärk on koostöös riigi, kohalike omavalitsuste, kohalike kogukondade ja ettevõtetega seada riiklikud strateegilised maakasutusprioriteedid maavara uurimiseks ja kaevandamiseks Harju maakonna territooriumil, tagamaks võimalused ühiskonna vajaduste rahuldamiseks. Teemaplaneering määrab kindlaks riigi huviga perspektiivsed kõrgemargilise lubjakivi uuringualade ning kaevandamisalade paiknemise ning olemasolevate karjäärade laiendamise võimalused. Lisaks määrab perspektiivsed suuremad piirkonnad ja tingimused riigi huviga liiva uurimiseks ja kaevandamiseks ning olemasolevate karjäärade laiendamiseks ning üldised suunised kruusa kaevandamiseks.*⁴

Harju maavarade teemaplaneeringu uuringuruumi kohaselt riikliku huviga objekte, väärtuslikku põllumajandusmaastiku ja 100 m puhver tundlikkusega (elamust, elamumaast, õuealast) alasid planeeringualale ei jää.

3.3. Planeeringuala mõjuala kirjeldus

Planeeritav ala paikneb Harju maakonnas Jõelähtme vallas, Uusküla lääneosas, Muuga sadama idaosas. Muuga sadam on piirkonna suurim riikliku tähtsusega kaubasadam.

Muuga sadam on vabatsoon, mille kõik sisse- ja väljapääsud kuuluvad tollijärelevalve alla ning toll võib kontrollida kõiki vabatsooni sisenevaid ja väljuvaid kaupu, sõidukeid ja isikuid⁵.

Planeeringuala ümbritsevad peamiselt tootmismaa krundid, mis on suuresti seotud sadama tegevusega. Muuga sadama kõrvale on perspektiivselt ette nähtud Muuga sadama multimodaalne kaubaterminal (kus toimuks kauba ümberlaadimine samaliigilisele või teisele transpordivahendile). *Kaubaterminali põhimõttelise asukoha määramine toimus koostöös Tallinna Sadamaga, arvestades kehtivat Muuga sadama idaosa detailplaneeringut ning kaubaterminali eeldatavat funktsionaalsust. Kaubaterminal on ette nähtud kaupade ümberlaadimiseks 1435 mm ja 1520 mm raudteed kasutavate veeremite vahel ning raudteelt maanteetranspordile ja meretranspordile ümberlaadimiseks, mida võimaldab valitud asukoht Muuga sadama piirkonnas.*⁶

Planeeringuala mõjutsoonis paiknevad valdavalt (ehitisregistri seisuga 12.10.2025) kuni 2-korruselised ja maapinnast kuni 15,8 m kõrged. Tegemist on peamiselt laohoonetega (Klaukse tee 1 kinnistule jääb nt ka laadimisliini platvorm varikatusega). Hoonestus koosneb peamiselt PVC-hallidest. Hooned on ehitatud aastatel 2013–2021, vt tabel 3.

⁴ Harju maakonna planeeringu maavarade teemaplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine, algatatud Vabariigi Valitsuse 23.12.2021 korraldusega nr 447

⁵ Muuga vabatsooni A-päasla töökorraldus, Maksu ja Tolliameti koduleht

⁶ Harju maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine”

Tabel 3. Planeeringuala kontaktvööndis hoonestatud kinnisasjade andmed vastavalt ehtisregistri ning Maa- ja Ruumiameti andmetele (seisuga 12.10.2025)

Aadress	Katastriüksuse tunnus	Krundi pindala (m ²)	Põhihoone ehitise-alune pind kokku	Põhih. suht. kõrgus	Põhih. korruse - lisus ja hoonete arv kokku	Peamine kasutamise otstarve
Hoidla tee 13 ja osaliselt Hoidla tee 15a	24504:004:1161 ja 24501:001:2846	209711 ja 171367	4014 m 4014 m 3010,4 m 4014 m	13,8 m 13,8 m 11,2 m 12,6 m	1 / 4	Muu laohoone (4 tk)
Klaukse tee 2a	24501:001:0325	26254	9996 m	15,8 m	1/1	Muu laohoone
Klaukse tee 1	24501:001:0320	46159	23617 m	15,8 m	2/1	Muu laohoone (logistikakeskus)
Klaukse tee 1a	24501:001:0322	76974	31142.5 m 11163.6 m	15,8 m 15,7 m	1/2	Muu laohoone
Hoidla tee 5	44603:001:0067	85095	12474.1 m 12088.0 m	13,2 m 12,9 m	1/2	Muu laohoone

Planeeringuala läbib eraomandis Hoidla tee. Lähim munitsipaalomandis Maardu tee ja lähim riigiomandis Põhjaranna tee (94 Muuga Sadama tee L3) jäävad planeeringualast u 3 km kaugusele edela suunda.

Planeeringualast lõunasse jäävad kaubaveo raudteeliinid, mille kaitsevööndid ulatuvad ka planeeringualale. Asendiskeem on esitatud joonisel nr 1.

Lähim tõmbekeskus on Maardu linn (u 5 km kaugusel kagus), kus asuvad mitmed kauplused, apteegid, koolid, lasteaiad, huvikeskused ning perearstikeskus. Loo aleviku keskus jääb u 14 km kaugusele lõunasse. Lähim elamupiirkond paikneb umbes ühe kilomeetri kaugusel lõunas, Muuga elamupiirkond jääb u 2,5 km kaugusele edelas. Paar elamut jäävad u 0,5 km kaugusele kirdesse. Planeeringualast u 1 km edelas asub Muuga päästekomando, mille vahetus läheduses paikneb ka lähim ühistranspordi peatus.

Nii planeeringuala kui ka mõjuala jäävad A-kategooria suurõnnetuse ohuga ettevõtte (DBT AS Muuga terminal) ohualasse – vt peatükk 3.2 Maakasutust kitsendavad tingimused. Lisaks jääb ala mereranna piiranguvööndisse, ehituskeeluvööndisse ja veekaitsevööndisse. Planeeringuala mõjutsooni läbib ka Kroodi oja ning Võerdla peakraav, millest tulenevad piirangud on toodud peatükis 3.2.

Planeeringuala lähi mõjualas arvestamisele kuuluvad kehtestatud detailplaneeringute kinnisasjade andmed (vt Kontaktvööndi plaan, vt joonis nr 2):

1. Muuga sadama idaosa detailplaneering (kehtestatud 22.08.2003 Jõelähtme Vallavolikogu otsusega nr 57). Muuga sadama idaosa (Jõelähtme vallas 93,1 ha) planeeringu eesmärgiks on sadama teenindamiseks vajaliku hoonestuse ja rajatiste kavandamine. Planeeringu kohaselt on planeeringuala jagatud 68 krundiks. Valdavas ulatuses on planeeritud sadamamaa sihtotstarbega krundid, hoonete suurim lubatud kõrgus on varieeruv. Planeeringuala lähi mõjualas on lubatud rajada maapinnast kuni 40 m kõrgused hooned, hoonete suurim lubatud arv krundil on kuni 20 hoonet.

Kehtiv planeering hõlmab käesolevat planeeringuala (Hoidla tee 15, Hoidla tee 10c ja Hoidla tee 15b kinnistuid). Muuga sadama idaosa detailplaneeringus käesoleva planeeringuala ulatuses ehitusõigust kavandatud ei ole, va Hoidla tee 15b kinnistu osas, kuhu on antud ehitusõigus ehitisealuse pinnaga kuni 15016 m². Lubatud on maksimaalselt 10 kuni 30 m kõrgust hoonet.

Planeeringut ei ole koostatava detailplaneeringuala ulatuses elluviidud, planeeringukohased katastriüksused on moodustamata. Planeeringuala on osaliselt kehtetuks tunnistatud Uusküla Muuga jaama laienduse raudteed ja Muuga sadam 3 osa maaüksuse detailplaneeringuga.

Koostatava detailplaneeringu eesmärgiks on osaliselt üle planeerida Jõelähtme Vallavolikogu 22.08.2003 otsusega nr 57 Muuga sadama idaosa detailplaneering, et määrata krundi hoonestusala ja ehitusõigus, võimaldades Rail Baltic juhtimiskeskuse ja veeremi hooldusdepoo rajamise.

2. Uusküla Muuga jaama laienduse raudteed ja Muuga sadam 3 osa maaüksuse detailplaneering (kehtestatud Jõelähtme Vallavolikogu 01.10.2007 otsusega nr 258). Kehtestatud detailplaneeringus on kavandatud kruntide jagamine ja transpordimaa (raudteemaa) kinnistute moodustamine, sh Muuga jaama laienduse raudteede kavandamine.

Kehtiv planeering hõlmab koostamisel planeeringuala Hoidla tee 10c maaüksuse osas. Hoidla tee 10c (kehtestatud planeeringus Hoidla tee 16) on lubatud rajada kuni 2, maapinnast kuni 12 m kõrgust hoonet, ehitisealuse pinnaga kuni 1000 m².

Planeering on vastavalt kehtestatud lahendusele osaliselt ellu viidud, osa katastriüksuseid on moodustatud. Hoidla tee 10c maaüksusele (kehtestatud planeeringus Hoidla tee 16) on rajatud keskjaotuspunkt (alajaam ja jaotusseade), planeeringuala ulatuses on kavandatud rööpmed. Jõelähtme valla geosüsteemi andmetel on Muuga sadam 3 maaüksus osaliselt kehtetuks muudetud, mis ei hõlma käesolevat planeeringuala.

Koostatava detailplaneeringu eesmärgiks on osaliselt üle planeerida Jõelähtme Vallavolikogu 01.10.2007 otsusega nr 258 Uusküla Muuga jaama laienduse raudteed ja Muuga sadam 3 osa maaüksuse detailplaneering Hoidla tee 10c maaüksuse osas, et määrata krundi hoonestusala ja ehitusõigus, võimaldades Rail Baltic juhtimiskeskuse ja veeremi hooldusdepoo rajamise.

3. Uusküla küla Väike-Kubli, Hansu, Ingumardi, Uuetoa, Jüri I, Vahenõmme III, Madise III, Merevahe, Matsu II ja Mere maaüksuste detailplaneering (kehtestatud Jõelähtme Vallavolikogu 17.02.2017 otsusega nr 462). Detailplaneeringu kohaselt on kavandatud peamiselt äri- ja tootmismaa krundid. Kruntidele on lubatud rajada kuni 3 hoonet maapinnast kuni 40 m, sh on lubatud rajada maa-alune korrus. Planeeringukohaseid krunte ei ole moodustatud ja planeeringu elluviimist ei ole alustatud.

Lähi mõjualas algatatud detailplaneering

Jõelähtme Vallavalitsus algatas 25.09.2025 korraldusega nr 771 Uusküla Muuga sadama Rail Baltic jaamaga piirnevate terminalide detailplaneeringu. Detailplaneeringu eesmärgiks on osaliselt üle planeerida Jõelähtme Vallavolikogu 22.08.2003 otsusega nr 57 Muuga sadama idaosa detailplaneering ning Jõelähtme Vallavolikogu 01.10.2007 otsusega nr 258 kehtestatud Uusküla Muuga jaama laienduse ja Muuga sadam 3 osa maaüksuse detailplaneering, määrata kruntide piirid, hoonestusala ja ehitusõigus ning maakasutus vastavalt vastu võetud Jõelähtme valla üldplaneeringule (äri- ja tootmise maa-ala).

Rail Baltic juhtimiskeskuse ja hooldusdepoo sobivus Muuga sadama piirkonda:

- Asukoht on logistiliselt soodne. Planeeringuala paikneb Muuga sadama idaosas, olemasoleva ja kavandatava raudteetaristu kõrval;
- Mõjualas kehtestatud detailplaneeringute puhul on tegemist kas sadama tegevuse laienduse, raudtee taristu laienduse või muu äri- ja tootmismaa krundiga;
- Planeeringualale kavandatud hoonemahud on väiksemad kui arvestamisele kuuluvates, varem kehtestatud detailplaneeringutes ning kavandatud hoonemahud sobituvad paremini varem välja kujunenud piirkonnas kõrguslike hoonestusmahtudega;
- Muuga sadam on riikliku tähtsusega sadam kus saavad alguse kaubaveoharud;
- Piirkond on arenguplaanides oluline logistikasõlm: Planeeringuala lähedale on kavandatud Rail Baltic kaubaterminal, mis tugevdab vajadust juhtimiskeskuse ja hooldusvõimekuse järele piirkonnas;
- Kavandatav hooldusdepoo teenindab Rail Baltic 1435 mm rööpmelaiusega veeremit, vastates rahvusvahelistele nõuetele korrapärase hoolduse tagamiseks;
- Tagatud on piisav ruumivajadus ja taristuühendus.

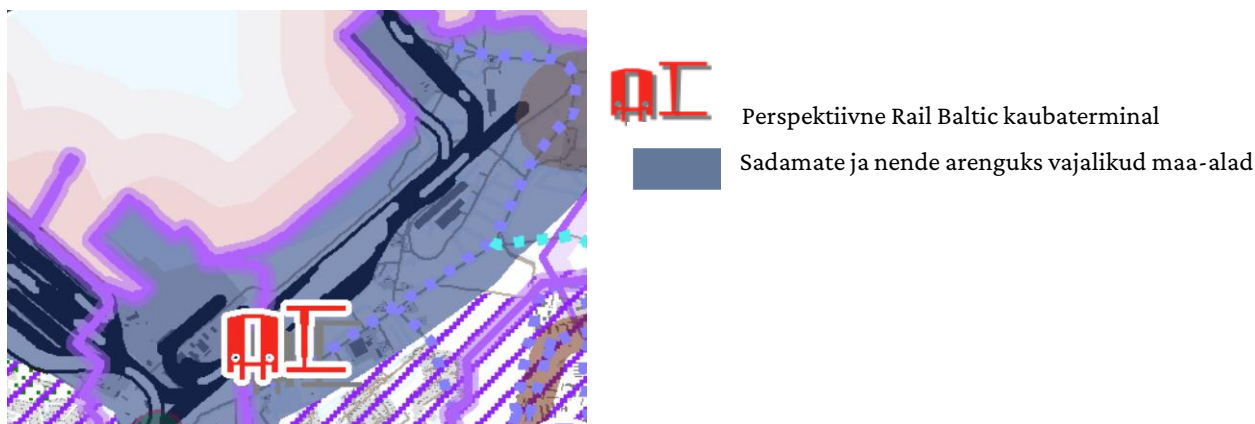
3.4. Vastavus strateegilistele (planeerimis)dokumentidele

Detailplaneeringu alal planeeritava tegevusega seotud asjakohased strateegilised planeerimisdokumendid on „Harju maakonnaplaneering 2030+“ (edaspidi maakonnaplaneering), Harju maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“, „Jõelähtme valla üldplaneering“ (edaspidi üldplaneering) ja vastuvõetud „Jõelähtme valla üldplaneering“ (edaspidi vastuvõetud üldplaneering).

Harju maakonnaplaneering 2030+ Maakonnaplaneeringu lahenduses on kajastatud varasemalt kehtestatud või paralleelselt koostamisel olnud maakonnatasandi planeeringutega kavandatud tehnilise taristu objektid, mille osas täiendavat menetlust ega arutelu ei avatud. Maakonnaplaneeringuga integreeritud lahendused on kajastatud maakonnaplaneeringu joonistel Asustuse suunamine ja Tehnilised võrgustikud. Maakonnaplaneering arvestas järgmiste eraldi protsessidena koostamisel olnud või varem kehtestatud maakonnatasandi joonobjekti teemaplaneeringutega: „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“. Maakonnaplaneering kajastab teadaolevad vajadused riiklikult tähtsate objektide arendamise osas, kuid täpsemad lahendused igal konkreetsel juhul selguvad täiendavate planeeringute/projektide käigus.⁷

Maakonnaplaneeringu kohaselt jääb planeeringuala sadamate ja nende arenguks vajalikule maa-alale ning perspektiivse põhimõttelise Rail Baltic kaubaterminali vahetus lähedusse, kus on välja kujunenud juurdepääsuteed ja tehnovõrkude taristu. Rail Baltic kaubavedude transiidikoridor on ette nähtud suunata Muuga sadamasse.

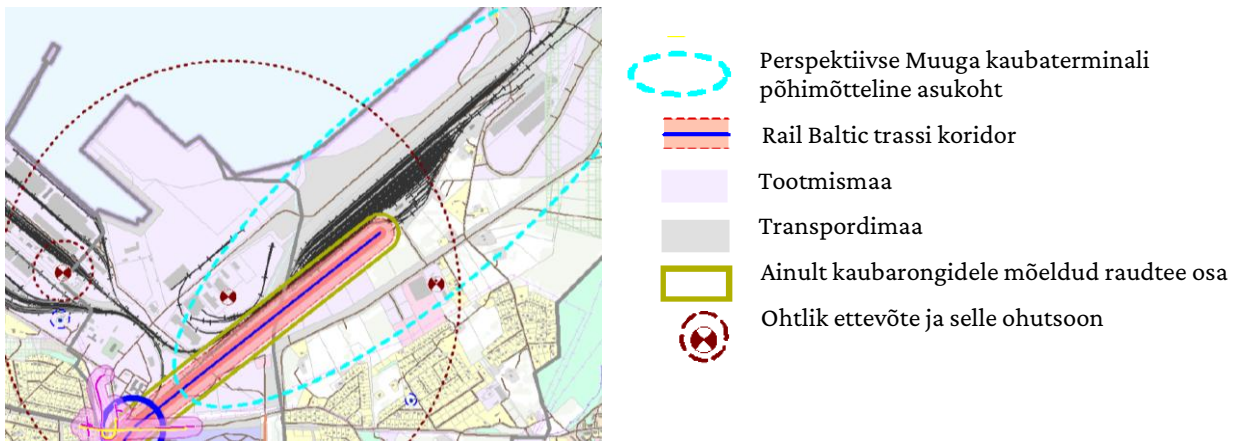
Planeering täpsustab vajaliku taristu asukohta ja eesmärgi. Planeeritud Rail Baltic juhtimiskeskuse ja veeremi hooldusdepoo kavandamine käesolevas planeeringus on kooskõlas Harju maakonnaplaneeringu 2030+ üldiste arengusuundadega.



Skeem 3. Väljavõte „Harju maakonnaplaneering 2030+“ Asustuse suunamise kaardist.

Harju maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ kohaselt jääb planeeringuala transpordimaale ning perspektiivse Muuga kaubaterminali põhimõttelisse asukohta. Perspektiivse kaubaterminali põhimõtteline asukoht koos kaubaveo veeremi hooldedepooga on ette nähtud Muuga sadama piirkonda. Planeeringus Rail Baltic juhtimiskeskuse ja veeremi hooldusdepoo kavandamine on kooskõlas Harju maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ üldiste arengueesmärkidega.

⁷ Harju maakonnaplaneering 2030+



Skeem 4. Väljavõte Harju maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine” maakasutusplaanist.

Jõelähtme valla üldplaneeringu kohaselt asub planeeringuala tiheasustusalal, looduslikul alal, mille planeeritud juhtotstarve on tootmismaa. Planeeringus Rail Baltic juhtimiskeskuse ja veeremi hooldusdepoo kavandamine on kooskõlas. Detailplaneering on kooskõlas kehtiva üldplaneeringuga.

Vastuvõetud Jõelähtme valla üldplaneeringu kohaselt asub planeeringuala tiheasustusalas, äri- ja tootmismaa juhtotstarbega alal, kuhu võib kavandada äri-, teenindus- ja kaubandushooneid, piirkonda sobivaid äri- ja tootmisüksusi ning tootmishooneid, logistikakeskusi ja neid teenindavaid rajatisi. Kavandataval puudub vastuolu koostamisel oleva üldplaneeringuga.

Vastuvõetud Jõelähtme valla üldplaneeringu lisatingimused:

- Äri- ja tootmismaal hoonete ja rajatiste suurim lubatud ehitisealune pind võib olla kuni 70%. Planeeringus on arvestatud käesoleva tingimusega. Planeeringus kavandatud maksimaalne hoonete maapealne ehitistealune pind kokku on 5540 m², mis moodustab 5% hoonete ehitusala pinnast, vt seletuskirja ptk 4.3 krundi ehitusõigus;
- Äri- ja tootmismaa alal peab olema haljastuse minimaalne osakaal 20% krundi pindalast. Planeeringuala jääb Muuga sadama territooriumile, varem välja kujunenud raudtee taristuga seotud alale ning selle vahetus lähedusse. Planeeringu koostamisel on aluseks riikliku tähtsusega „Soodevahe-Muuga põhitrassi ja Muuga kaubajaama projekteerimise II etapp“, milles laiendatakse raudeega seotud taristut võimaldamaks mahutama vajalikke liipreid, hoonestust jne. Olemasolev rohumaad moodustab ligikaudu 12% planeeringuala pindalast, kuid Rail Baltica taristu ruumivajadusest ja projekti spetsiifikast tulenevalt ei ole võimalik tagada 20% haljastuse osakaalu. Planeeringualale on ette nähtud juhtimiskeskus ning hooldusdepoo, suure osa territooriumist hõlmavad rööbasteed, tehnorajatised ning teenindus- ja hooldusalad. Raudtee toimimisele esitatavad tehnilised ja liiklusohutusnõuded, sealhulgas nähtavuse tagamine, hooldusjuurdepääsude olemasolu ning tehnovõrkude paiknemine, seavad olulised piirangud haljastuse kavandamisele ning maaga ühendatud haljasala on võimalik planeerida ligikaudu 5% ulatuses. Nõude „vähemalt 20% krundi pindalast peab moodustama maaga püsivalt ühendatud haljastus“ täitmiseks kavandatakse üldplaneeringus antud võimaluse alusel maaga püsivalt ühendatud haljastuse põhjendatud juhul asendamist asendusistutusega avalikel aladel või samal kinnistul paikneva katusehaljastuse, konteinerhaljastuse või murukiviga; Lisaks on planeeringu seletuskirjas ptk 4.6 on seatud nõue, et hooldusdepoo juurde tuleb ette näha madal- ja kõrghaljastus. Kuna suur osas alast on ette nähtud raudteed teenindavaks alaks on lisaks seatud tingimus: raudtee alale kavandada vett läbilaskev pinnas;
- Parkimine lahendada omal krundil, tagades parkimiskohtade arv vastavalt maa-ala kasutusotstarbele. Planeeringus on lähtutud koostamisel olevast põhiprojekti staadiumis „Soodevahe-Muuga põhitrassi ja Muuga kaubajaama projekteerimise II etapp“ (töövõtulepingu nr 2025-K042, koostamisel põhiprojekt, koostaja AllSpark OÜ) projektist, kus on täpsustatud parkimise võimalusi ja reaalset parkimiskohtade vajadust;
- Teenuseid ja töökohti pakkuva ettevõtte kavandamisel näha ette ka jalgrataste turvaline ja mugav parkimisvõimalus. Tingimus on lisatud planeeringusse;

- Piirdeaedade asukoht ja kujundus määratakse ehitusprojekti (või detailplaneeringu või projekteerimistingimustega). Tingimus on lisatud planeeringusse.

Detailplaneeringu eesmärgid on kooskõlas vastuvõetud üldplaneeringuga.

Üldplaneeringute väljavõtte maakasutusplaanist on kajastatud kontaktvööndi plaanil, joonis nr 2.

3.5. Planeeringuala ja selle mõjuala analüüsil põhinevad järeldused ning ruumilise arengu eesmärgid. Planeeringulahenduse põhjendus ja kaalutlused.

- Kavandatav lahendus ei ole vastuolus kehtivate ega koostamisel olevate strateegiliste (planeerimis)dokumentidega, vaid aitab realiseerida üldplaneeringu ja teemaplaneeringu üldiseid arengu eesmärgi.
- Piirkonda on perspektiivselt ette nähtud Rail Baltic kaubaterminal, mis suurendab vajadust täiendava raudteetaristu ja hooldustaristu järele.
- Rail Baltic juhtimiskeskuse ja veeremi hooldusdepoo rajamine toetab rahvusvahelise raudteetaristu toimimist ja hooldusvõimekust Eestis.
- Planeeringus kavandatu on ette nähtud väljakujunenud tootmis- ja sadamaalale, vältides uute elamupiirkondade või looduskeskkonna häirimist.
- Planeeringu elluviimine tugevdab Muuga piirkonna kui logistikakeskuse rolli Harju maakonnas ja üleriigilises transpordivõrgustikus.

Kokkuvõtvalt võib öelda, et Rail Baltic juhtimiskeskuse ja hooldusdepoo rajamine Muuga sadama piirkonda on ruumiliselt põhjendatud ja strateegiliselt vajalik samm, mis toetab nii riiklikku kui ka kohalikku ruumilist arengut, logistilist tõhusust ning olemasoleva infrastruktuuri otstarbekat kasutust.

4. Detailplaneeringu planeerimisettepanek

4.1. Planeeringuala kruntideks jaotamine

Olemasolevat krundijaotust on ette nähtud muuta.

Kavandatud on moodustada üks krunt, liites Hoidla tee 10c (suurusega 68539 m²), Hoidla tee 15 (suurusega 26662 m²) ja Hoidla tee 15b (suurusega 14799 m²) üheks kinnistuks.

Moodustava positsiooni nr 1 krundi suurus on 110001 m².

Ette on nähtud eelmainitud kruntidel olemasolevat tootmismaa sihtotstarbe osakaalu ulatust täpsustada.

Kavandatud krundi sihtotstarbeosakaal positsioonil nr 1:

- 80% - 100 % logistikakeskuse maa (TH); tootmishoone maa (TT) ja/või,
- 0% - 20 % teenindushoone maa (ÄH); kontori- ja büroohoone maa (ÄB).

4.2. Krundi hoonestusala

Krundile määratud hoonestusala on krundi osa, kuhu võib rajada hooneid ehitusõigusega lubatud mahus. Väljaspoole hoonestusala on hoonete rajamine keelatud, kaasaarvatud 20 m² ehitisealuse pinnaga ja kuni 5 m kõrgused hooneid.

Planeeringu joonistele kantud ehitusõigusest suurem hoonestusala võimaldab vabamalt valida projekteeritavate hoonete asukohta ja kuju. Hoonestusala piiritlemisel on lähtutud eelkõige tuleohutus- aga ka muudest kujadest ja kitsendustest.

Hoonete ja rajatiste paiknemine hoonestusalas määratakse eraldi ehitusprojektiga.

4.3. Krundi ehitusõigus

Planeeringus on määratud suurim lubatud hoonete arv krundil. Positsioonile nr 1 võib kavandada kokku 7 hoonet: ühe veeremi hooldusdepoo ja ühe juhtimiskeskuse ning lisaks neid teenindavad abihooned. Veeremi hooldusdepoo ja juhtimiskeskuse võib kavandada kuni 2. maapealse ja ühe maa-aluse korrusega. Lisaks nende juurde kuuluvad abihooned ühe maapealse korrusega, mille juurde maa-alust korrust lubatud ei ole.

Pos 1 aadressi ettepanekuga Hoidla tee 15

Hoonete (sh abihooned) suurim lubatud arv krundil:	7
Hoonete (sh abihooned) suurim lubatud ehitisesaalune pind:	5540 m ²
maapealne	5540 m ²
maa-alune	2880 m ²
Hooldusdepoo suurim lubatud kõrgus maapinnast:	17,0 m
Juhtimiskeskuse suurim lubatud kõrgus maapinnast:	10,0 m
Abihoonete suurim lubatud kõrgus maapinnast:	5,0 m
Hooldusdepoo ja juhtimiskeskuse suurim lubatud maapealne korruselisis:	2
Abihoonete suurim lubatud maapealne korruselisis:	1
Hooldusdepoo ja juhtimiskeskuse suurim lubatud maa-alune korruselisis:	-1
Abihoonete suurim lubatud maa-alune korruselisis:	pole lubatud
Planeeringus kavandatud täisehitusprotsent:	5 %
Positsiooni nr 1 ehitusõigus on kajastatud ka põhijoonisel, joonis nr 4.	

4.4. Juurdepääsuteede asukohad ja liiklus- ning parkimiskorraldus

Juurdepääs on võimalik munitsipaalomandis Maardu tee ja riigimandis Põhjaranna teelt (94 Muuga Sadama tee L3; 94 Muuga sadama tee). Juurdepääs planeeringuale on ette nähtud Muuga sadama territooriumil eravalduses Hoidla teelt.

Käesolevalt on koostamisel „Soodevahe-Muuga põhitrassi ja Muuga kaubajaama projekteerimise II etapp” (töövõtulepingu nr 2025-K042, koostamisel põhiprojekt, koostaja AllSpark OÜ) põhiprojekt, hõlmab sealhulgas ka asendustaristu projekteerimist. Asendustaristu projekteerimisel korrastatakse eelmainitud projekti raames teede võrgustikku, et tagada optimaalseim ruumikasutus. Projektis on kavandatud olemasolev ja osaliselt planeeringuala (Hoidla 15 kinnistut) läbiv Hoidla tee nihutada põhjapoole (Hoidla tee 15a kinnistule). Hoidla tee äärde on projekteeritud 2,5 m laiune kergliiklustee.

Hooldusdepoo on ette nähtud Rail Baltic 1435 mm rööpmelaiusega liinide veeremite teenindamiseks, et võimaldada piisavas koguses rongide kohast ja korrapärasest hooldamisest vastavuses rahvusvahelise praktikaga. Põhijoonisele, joonis nr 4, on kantud „Soodevahe-Muuga põhitrassi ja Muuga kaubajaama projekteerimise II etapp” projektikohased rööpmed ning Hoidla tee uue asukoha lahendus.

Parkimine. Parkimiskohtade planeerimisel on lähtutud koostamisel olevast „Soodevahe-Muuga põhitrassi ja Muuga kaubajaama projekteerimise II etapp” põhiprojekti staadiumis olevast tööst, kus on täpsustatud reaalselt parkimiskohtade vajadust ja parkimiskohtade asukohta. Parkimiskohtade vajaduse arvutamisel on lähtutud ka Eesti standard EVS 843 „Linnatänavad”, Tabel 9.1. Jalgratta parkimiskohtade arv ja vajadus selgitada välja ehitusprojekti faasis. Jalgratta vähim parkimiskohtade arv vastavalt EVS standardile 843 on tööstusettevõtte/ladu puhul 1 (töötajate arv)/12-le. Planeeringus on kavandatud vahetult hooldusdepoo lähedusse 8 jalgrattale parkimisvõimalus.

Tabel 4. Parkimiskohtade vajadus

Pos. nr.	Ehitise liik	Eesti standardi EVS 843 normatiivne parkimiskohtade arv	Kavandatud parkimiskohtade arv krundil
1	Tööstusettevõtte/ladu	*10490/250 = 42	**30
Muuga - Soodevahe raudtee 380			***15
KOKKU		42	45

* Rail Baltic juhtimiskeskus ja veeremi hooldusdepoo

** Soodevahe-Muuga põhitrassi ja Muuga kaubajaama projekteerimise II etapp (töövõtulepingu nr 2025-K042) põhiprojekti staadiumis kavandatud parkimiskohtade arv planeeringualas.

***Vastavalt eelmainitud projektile on ette nähtud juhtimiskeskuse parkimine Maardu linna territooriumile, Muuga - Soodevahe raudtee 380 riigimandis olevale kinnistule (kü 44601:001:0943). Parkimiskohtade vajadus 15 kohta.

Teede ja parkimise lahendus ja parkimiskohtade arv on põhimõtteline ning täpsustub ehitusprojekti koostamisel vastavalt ehitusprojekti koostamise ajal kehtivatele nõuetele.

4.5. Ehitiste arhitektuurilised ja kujunduslikud ning ehituslikud tingimused

Hoone(-te) ehitamisel tuleb kasutada võimalikult energiasäästlikke materjale ja ehitusmeetodeid. Hoonestuse rajamisel tuleb silmas pidada nii otseseid kui kaudseid energiatõhususe lahendusi ning taastuvenergia rakendamise potentsiaali, sh passiivset päikeseenergia kasutamist. Seetõttu on projekteerimisel lubatud näha ette päikeseenergia kasutamise võimalusi. Päikesepaneelid sulandada arhitektuursesse terviklahendusse. Paneelid või nendega kaetavad osad kavandada osaks arhitektuursetest elementidest või fassaadist või kavandada need hoone osade külge (katus, fassaad).

Arhitektuurinõuded

- Kavandatavate hoonete arhitektuur peab olema kaasaegne, piirkonna kvaliteeti tõstev.
- Välisviimistlusmaterjalid: kasutada ajas kestvaid kvaliteetmaterjale, nt puitvoodrilaud, fassaadiplaat, krohv, kivi (ka kombineeritult), betooni; Eelistada tuleb kaasaegseid ja kõrgetasemelisi ning kergesti hooldatavaid ehitusmaterjale;
- Katusetüüp: ei ole määratud;
- Katusekalded: ei ole määratud;
- Kohustuslik ehitusjoon: ei ole määratud;
- +/- 0.00 sidumine: lahendada projekteerimise käigus piirkonnale omaselt.
- Hoonete konstruktiivsete ja tehniliste lahenduste kavandamisel lähtuda energiasäästlike hoonete kontseptsioonist.

Rajatiste ehitus- ja kujundusnõuded

Piirdeaedade rajamisel tuleb arvestada: Piirdeaia asukoht ja kujundus määrata ehitusprojekti. Piirdeaedade läbipaistvus vähemalt 30%, väravad ei tohi avaneda tänava poole.

4.6. Haljastus ja heakord ning vertikaalplaneerimine

Planeeringuala katab osaliselt looduslik rohumaa, mis on mõneti võsastunud.

Planeeringuala läbivad kraavid on ette nähtud suures osas ümber kavandada (truupi või sadameveekanalisatsiooni), vt ka ptk 4.10.5 Arseen. Lahendus täpsustub edasises projekteerimisfaasis.

Kinnistu on ette nähtud heakorrastada: likvideerida võsa ning hooldusdepoo vahetus lähedusse näha ette uus kõrg- ja/või madalhaljastus. Säilitatav kraavide äärne ala tuleb heakorrastada ning hoida võsa- ja kõrghaljastuse vaba. Haljastuse lahendus täpsustub edasises projekteerimisfaasis.

Projekteerimisel jälgida, et hooldusdepoo ja juhtimiskeskuse vahetus läheduses oleks haljastuselemente.

Suure osa territooriumist hõlmavad rööbasteed, tehnoajatised ning teenindus- ja hooldusalad. Raudtee toimimisele esitatavad tehnilised ja liiklusohutusnõuded, sealhulgas nähtavuse tagamine, hooldusjuurdepääsude olemasolu ning tehnovõrkude paiknemine, seavad olulised piirangud haljastuse kavandamisele.

Üldplaneeringu nõude „vähemalt 20% krundi pindalast peab moodustama maaga püsivalt ühendatud haljastus“ täitmiseks nähakse ette võimalus asendada osa haljastusest valla territooriumil avalikel aladel (15 % ulatuses), sh võib käesoleval krundil haljastuse asendusistutuse osakaalu arvestada ka katuse- ja konteinerhaljastuse ning murukivi. Täpne haljastuse asendamise meetod määratakse projekteerimise käigus ning realiseeritakse edasiste kokkulepete alusel.

Eelnevast tulenevalt peab pos 1 maaga ühendatud haljastuse osakaal olema vähemalt 5% krundi pindalast ning ülejäänud 15% ulatuses näha ette haljastuse asendusvõimalus vastavalt eelpool kirjeldatule.

Kuna suur osa alast on ette nähtud raudteed teenindavaks alaks, tuleb raudteealale kavandada vett läbilaskev pinnakate.

Arvestades kliimamuutustest põhjustatud sademete hulga suurenemist (ekstreemsete sademete sageduse kasvu) ja suviseid tihenevaid põuaperioode on soovitatav hoonestusest, parkimiskohtadest ja teedest/platsidest vabad pinnad haljastada, et tagada hea õhukvaliteet ja anda võimalus sademevee hajutamiseks.

Sõidukite parkimisplatside rajamisel on soovitatav eelistada katet, mis tagab sademevee läbilaskevõime.

Vertikaalplaneerimine tuleb lahendada projekteerimise käigus tulenevalt hoonete ja teede/parkla asukohtadest. Vertikaalplaneerimisel tuleb arvestada, et sademevesi ei valguks naabermaaüksustele ja tänavaalale.

4.7. Tehnovõrkude lahendus

Planeeritud võrkude lahendus on põhimõtteline ning täpsustatakse ehitusprojektiis.

Ehitusprojektide koostamisel tuleb tagada kõikide toimivate planeeringu ala läbivate olemasolevate tehnovõrkude ümberühendamised. Ümberühendamise lahendused ja mahud kuuluvad täpsustamisele ehitusprojektides, mille faasis täpsustakse servituudialad ja ulatuse vajadus.

Jõelähtme valla ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arendamise kava aastateks 2018-2029 kohaselt ei kuulu planeeringuala ÜVK piirkonda. Planeeringuala jääb Muuga sadama territooriumile ning Muuga sadama territooriumil osutab veevarustuse, reovee ärajuhtimise ja sademevee ärajuhtimise ning elektrienergia teenust aktsiaselts TALLINNA SADAM.

Aktsiaselts TALLINNA SADAM on 02.03.2026 väljastanud vee- ja reoveevarustuse, sademevee varustuse, tuletõrjevee varustuse, elektrivarustuse, tänavavalgustuse ja sidevarustuse tehnilised tingimused nr 21-7/53-3.

4.7.1. Olmeveevarustus

Planeeringualas paiknevad aktsiaselts TALLINNA SADAM-le kuuluvad veetorustikud, mis on ette nähtud ümber tõsta „Soodevahe-Muuga põhitrassi ja Muuga kaubajaama projekteerimise II etapp“ (töövõtulepingu nr 2025-K042, koostamisel põhiprojekt, koostaja AllSpark OÜ) projekteeritud Hoidla tee kergliiklustee kõrvale. Projektis tagada planeeringualast ümbertõstetavate veetorude ühendused olemasolevatega.

Positsiooni nr 1 eeldatav majandus-joogivee veehulk on 23 m³/ööp.

Positsioon nr 1 majandus-joogivee varustamine liitumispunkt on ette nähtud Hoidla tee De250 veetorust. Veevarustuse ühendus on kavandatud Hoidla tee 1 // Hoidla tee läheduses paiknevast olemasolevast aktsiaselts TALLINNA SADAM-le kuuluvast veetorust.

Nõuded edasiseks projekteerimiseks:

- Normidele vastav veemõõdusõlm paigaldada veetihedasse plastkaevu siseläbimõõduga vähemalt 2000 mm ja luugiga d700 mm;
- Veemõõdukaev peab asuma avalikult juurdepääsetaval haljasalal;
- Töörõhk veetorustikus on ca 3,0 baari;
- Veemõõdusõlme paigaldab veearvesti Tallinna Sadam;
- Torustikud alates liitumispunktist jäävad omaniku bilanssi ja teenindada.

4.7.2. Olmereovee kanalisatsioon

Positsioon nr 1 reoveekanaliseerimisitorustikuga ühendus on ette nähtud Hoidla tee 15a (kü 24501:001:2844 juures asuvast olemasolevast De800 kaevust (koordinaatidega X=556457.568, Y=6595592.572)).

Positsiooni nr 1 eeldatav reovee arvutuslik vooluhulk on 23 m³/ööp.

Reoveekanaliseerimise on ette nähtud juhtida ka veeremi pesuvesi, sh töökodade põrandatelt kogutav vesi, mis võib sisaldada naftasaadusi ning pidurite määrdeaineid, õlijääke jms. Lisaks depoo reoveele on ette nähtud juhtida pumplasse ka juhtimiskeskuse reovesi.

Nõuded edasiseks projekteerimiseks:

- Rasva, õli või liiva sisaldav reovesi koguda eraldi ja juhtida liitumispunkti läbi vastava puhasti;
- Torustikud alates liitumispunktist jäävad omaniku bilanssi ja teenindada.

4.7.3. Sademevee varustus

Sade- ja pinnavete juhtimine naaberkinnistutele on keelatud. Rail Baltic depoo- ja juhtimiskeskuse alalt juhtida sademeveed Kroodi oja. Platsidelt kogutav sademevesi juhtida läbi õli ja liivapüünise. Oluline on tagada Kroodi oja (VEE1089100) suunatava sademevee kvaliteedi nõuetele vastavus. Vastavalt tehnilistele tingimustele on sademeveekanaliseerimise liitumispunktiks Kroodi oja. Planeeritud sademeveekanaliseerimise torustik jääb tervikuna omaniku bilanssi ja teenindada.

Nõuded edasiseks projekteerimiseks:

1. Soodustada sademevee pinnasesse immutamise lahendusi aladel, kus esinevad selleks soodsad geoloogilised ja hüdrogeoloogilised tingimused;
2. Võtta kasutusele tehnilisi lahendusi, millega saavutatakse sademevee löökoormuse vähendamine eesvooludele ning tagatakse sademevee nõuetekohane kvaliteet (õli-, bensiini-, liivapüüdurid, sademevee vahemahutid, annusmahutid). Hoonete projekteerimisel selgitada välja sademevee puhastite vajadus.
3. Väljalasule tuleb taotleda keskkonnaluba.
4. Torustikud alates liitumispunktist jäävad omaniku bilanssi ja teenindada.

4.7.4. Elektrivarustus

Planeeringus on ette nähtud olemasoleva alajaama KJP-8 ümbertõstmise Hoidla tee 15a (kü 24501:001:2844) maaüksusele. Toide juhtimiskeskuse ja veeremi hooldedepoo on ette nähtud alajaama KJP-8 keskpinge jaotla reserviidritest.

Eeldatav planeeringus kavandatava ala (juhtimiskeskuse ja veeremi hooldedepoo) varustuse vajadus on 3*1410 A.

Nõuded edasiseks projekteerimiseks:

- Juhtimiskeskuse ja veeremi hooldedepoole näha ette eraldiseisvad 10/0,4 kV alajaam(ad) vastavalt planeeritavatele koormustele;
- Alajaama KJP-8 ümbertõstmisel peab olema tagatud ümbertõstmise koos olemasolevate kaabelliinide ja reservitorudega;
- Uuele alajaamale KJP-8 näha ette vaba ligipääs koos parkimisalaga;

- Kaablid alates liitumispunktist jäävad omaniku bilanssi ja teenindada;
- Alajaama ja trasside projekteerimisel arvestada Elektrilevi OÜ kehtivate normdokumentidega.

4.7.5. Tänavavalgustus

Vastavalt aktsiaselts TALLINNA SADAM tehnilistele tingimustele tuleb Hoidla tee ümber projekteerimisel projekteerida uus tänavavalgustus. Uus Hoidla tee asukoht jääb väljaspoole planeeringuala. Planeeringus on kajastatud võimalik tänavalgustuskaabli asukoht kavandatava kergliiklustee ja Hoidla tee eraldusribale. Tänavalaht, sh tehnoorkude laht, täpsustatakse projekteerimisel.

Nõuded edasiseks projekteerimiseks:

- Toide näha ette KJP-8 alajaamast madalpinge sektsioonist.
- Tänavavalgustuse tarbeks näha ette eraldiseisev tänavavalgustuse kilp.

4.7.6. Sidevarustus

- Side liitumine kavandada aktsiaselts TALLINNA SADAM-le kuuluvast Hoidla tee sidekanalisatsiooni lähimast olemasolevast sidekaevust.
- Sideühendus planeerida valguskaabli baasil KJP-8 või mõnest muust läheduses asuvast hoonest, kus on olemas toimiv sideühendus ning tehniline võimalus liitumiseks.

Aktsiaselts TALLINNA SADAM üldnõuded edasiseks projekteerimiseks

- Projekt koostada vastavalt Eesti Vabariigi kehtivatele normidele.
- Projekt kooskõlastada seadustes ette nähtud kõikide vajalike instantsidega ja asjaspepuutuvate osapooltega ning lisaks tervikuna aktsiaselts TALLINNA SADAM-ga.
- Ehitustöödega alustamiseks sadama maaüksustel peavad olema õigusaktidega ette nähtud load (sh kohaliku omavalitsuse ehitusluba, Muuga sadama kaevetööde luba, isiklik kasutusõigus ehitamiseks võõral maal) ja aktsiaselts TALLINNA SADAM-ga kooskõlastatud tööprojekt.
- Ehitusprojekti koostamiseks küsida täiendavad tehnilised tingimused.

4.7.7. Gaasivarustus

Gaasivarustuse planeerimise aluseks on 31.12.2025 AS Gaasivõrk tehnilised tingimused nr 3-6/306-2025.

Positsiooni 1 gaasiga varustamiseks on ette nähtud „B“-kategooria gaasitorustiku ühendus olemasolevast gaasitorustikust Hoidla tee 1 // Hoidla tee (44601:001:0938) kinnistult. Positsiooni nr 1 liitumispunktina maakraan on ette nähtud kinnistu piirile võimalikult lähedale.

Kuna planeeritud gaasitorustiku võimalik ühendus läbib Muuga sadama territooriumil eramaa (käesolevalt omanik, aktsiaselts TALLINNA SADAM) transpordimaa kinnistuid, siis tuleb projekteerimisel arvestada servituudi seadmise vajadusega, vt ka gaasivarustuse ühenduse skeem, joonis 5. Gaasitorustiku täpne asukoht ja servituudi seadmise vajadus ning ulatus lahendatakse tööprojekti staadiumis.

Nõuded edasiseks projekteerimiseks:

- Tarnetorustikud projekteerida piki teid, perspektiivne ühenduskoht jätta pimeotsaga.
- Liitumispunkti ei tohi projekteerida sissesõiduteede alla ega lähemale kui 1 meetri teiste kommunikatsioonide liitumis- ja sõlmpunktidest.
- Ehitusseadustiku § 70 lg 2 p 1 ja 2 kohaselt on kaitsevööndis keelatud ohustada ehitist või selle korra kohast kasutamist ning ehitada ehitusloakohustuslikku teist ehitist, EhS § 70 lg 3 kohaselt võib kaitsevööndis kehtivatest piirangutest kõrvale kalduda kaitsevööndiga ehitise omaniku nõusolekul, kui see ei vähenda ehitise ohutust. AS-i Gaasivõrk gaasipaigaldiste kaitsevööndis võib teostada töid ainult põhi- või tööprojekti olemasolul, mis tuleb enne töödega alustamist esitada AS-ile Gaasivõrk e-posti aadressile geoprojekt@gaas.ee.

- AS-i Gaasivõrk gaasipaigaldiste kaitsevööndis tööde planeerimiseks ja projektlahenduste koostamiseks taotleda tehnilised tingimused aadressil: geoprojekt@gaas.ee. Kaitsevööndis võib teostada töid ainult põhi- või tööprojekti olemasolul, mis tuleb samuti enne töödega alustamist esitada AS-le Gaasivõrk e-posti aadressile geoprojekt@gaas.ee.
- Ilma põhi- või tööprojekti koostamiseta ei ole võimalik AS-l Gaasivõrk hinnata planeeritava tegevuse ohutust ning AS Gaasivõrk ei saa anda nõusolekut gaasipaigaldise kaitsevööndis tegutsemiseks.
- AS Gaasivõrguga liitumiseks on vajalik esitada avaldus, mis on leitav AS Gaasivõrk kodulehelt;
- Täiendavad täpsemad nõuded gaasipaigaldisele ja gaasipaigaldise kaitsevööndis tegutsemise osas väljastatakse eel-, põhi- või tööprojekti staadiumis tehniliste tingimuste väljastamisel, mille taotlemiseks pöörduda e-posti aadressile: geoprojekt@gaas.ee.
- Tööjoonised koostatakse täiendavalt.

4.8. Tuletõrje veevarustus

Tuletõrje veevarustuse lahendamise aluseks on aktsiaselts TALLINNA SADAM 02.03.2026 väljastatud tehnilised tingimused nr 21-7/53-3.

Positsiooni nr 1 väliskustutusvesi on ette nähtud Hoidla tee De355 merevee torustikust. Töörõhk tavarežiimis on ca 4 baari ja veevõtu korral ca 10 baari.

18.02.2021 määruse nr 10 „Veevõtukoha rajamise, katsetamise, kasutamise, korrashoiu, tähistamise ja teabevahetuse nõuded, tingimused ning kord“ kohaselt peab veevõtukoht paiknema hoone kaugeimast sissepääsust või rajatise kaugeimast ligipääsetavast punktist kuni 200 meetri kaugusel.

Olemasolev Hoidla tee ääres paiknev tehnoloogiline veetrass on ette nähtud ümber tõsta Hoidla tee 15 kinnistule, kuhu on ette näha nihutada Hoidla tee. Väline tuletõrjevesi tuleb tagada ümber tõstetavast Hoidla tee äärde projekteeritavast merevee toitega torustikule kavandavatest hüdrantidest (hüdrandid kaugusega kuni 200 m ehitisest).

Päästetööde tegemise tagamiseks peab päästemeeskonnal olema tagatud ehitisele piisav juurdepääs tulekahju kustutamiseks ettenähtud päästevahenditega.

Välisolekustutusse vajalik vooluhulk on 20 l/s kolme tunni jooksul (põlemiskoormus kuni 1200MJ/m²). Tuletõrjesüsteem ja veevajaduse maht täpsustada ehitusprojekti faasis.

Hoonete kavandamisel tuleb arvestada 30.03.2017 määrusega nr 17 „Ehitistele esitatavad tuleohutusnõuded“. Vastavalt määrusele ei tohi tule levik ühelt ehitiselt teisele ohustada inimeste turvalisust ega põhjustada olulist majanduslikku või ühiskondlikku kahju. Selle täitmiseks peab hoonete vaheline kuja olema vähemalt 8 meetrit. Kui kuja on väiksem tuleb tule leviku piiramine tagada ehituslike või muude abinõudega.

Hoone sisemine tuletõrjeevarustus ning täpsemad tuleohutusnõuded lahendatakse hoone projekteerimise staadiumis.

4.9. Kuritegevuse riske vähendavad tingimused

Planeeritaval maa-alal arvestada vajalike meetmetega kuritegevuse ennetamiseks, tagada:

- hea valgustus hoonele, sissepääsudele ja õuealale;
- konkreetsed ja selgelt eristatavad juurdepääsud ja liikumisteed;
- territooriumi korrashoid;
- püstitada piirdeaed krundi perimeetril;
- kasutada vastupidavaid ja kvaliteetseid materjale.

4.10. Keskkonningimuste seadmine

Keskkonnamõju strateegiline hindamine ei ole eeldatavalt vajalik, kuna tegemist on kehtiva üldplaneeringu realiseerimisega, mis ei avalda eeldatavalt mõju ega põhjusta keskkonnale

pöördumatuid muutusi. Kavandatava tegevusega ei kaasne kohustust keskkonnamõju hinnata, mille kavandamisel tuleb anda eelhindang Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määrusele nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vakalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu“.

4.10.1. Põhja- ja pinnavee kaitstuse tagamine

Eesti põhjavee kaitstuse kaardi (koostanud Eesti Geoloogiakeskus) kohaselt asub planeeringuala valdavas ulatuses kaitstud või suhteliselt kaitstud põhjaveega alas, va kirdepoolsemas osas kus planeeringuala jääb keskmiselt kaitstud alasse.

Projekteerimisel kavandatavad lahendused peavad tagama, et tegevusega ei ohustata põhja- ega pinnavee seisundit.

4.10.2. Radoon

Harjumaa pinnase radooniriski kaardi kohaselt jääb planeeritav ala kõrge või väga kõrge radooniriski pinnasega piirkonda (Eesti Geoloogiateenistus, <https://gis.egt.ee>, andmed 2020. aasta seisuga). Projekteerimise faasis on soovitatav teostada radoonitaseme mõõtmised. Planeeringualal tuleb arvestada standardi EVS 840 „Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes“ ajakohase versiooni soovitustega.

Depoohoone- ja juhtimiskeskuse kontoriosas tuleb rakendada radooniriski vähendavaid meetmeid. Vältimaks radooni hoonesse sattumist tuleks järgida järgmisi meetmeid: tarindite radoonikindlad lahendused (õhutihedad esimese korruse tarindid ja/või alt ventileeritav betoonplaatpõrand või maapinnast kõrgemal asuva põrandaaluse sundventilatsioon).

4.10.3. Arseen

„Rail Baltic Estonia Muuga multimodaalse kaubaterminali reostusuuring“ uuringu kohaselt asub planeeringuala osaliselt arseenireostusega pinnasel, reostuslaigus PA-153 kuni PA-159, kus reostunud kiht asub 2,2–5,2 m sügavusel maapinnast, vt skeem 5. Planeeringus kavandatud juhtimiskeskus ja veeremi hooldusdepoo on kavandatud PA-149 kuni PA-150 lähedusse, kus näitajad jäid normipiiridesse.

Edasisel projekteerimisel tuleb arvestada järgnevate nõuetega:

- Saastunud pinnase võib jätta väljamata alades, kus puudub inimesel kokkupuute võimalus. Saastunud pinnas tuleb väljata aladel, kus toimuvad ehitamise tarbeks kaevetööd või toimub vee drenimine. Kus saastekiht on maapinnalähedane, tuleb see katta inimesega kokkupuutevõimaluse vältimiseks 0,5 m paksuse puhta pinnasega. Ehitussüvenditest väljakaevatavat saastunud pinnast ei tohi kasutada tagasitäitena;
- Leostustesti alusel on pinnas ladustatav tavajäätmeprügilasse, kuid ei ole ilma puhastustöödeta taaskasutatav täitematerjalina;
- Reostunud pinnase käitlemistööd tuleb teha sarnaste tööde kogemusega keskkonnaspetsialisti järelevalve all, kes koostab vajadusel tööde lõppedes selle saneerimisaruande. Saastunud pinnase käitlemiskorra otsustab loa andja (kohalik omavalitsus koostöös Keskkonnaametiga);
- Kuna osa arseeniühendeid (nt oksiid) on mingil määral vees lahustuvad, siis tuleb kuivendussüsteemide rajamisel arvestada, et drenivesi võib sisaldada ülenormatiivselt arseeni;
- Taristu ehitamise ja eksploatatsiooni käigus olulist keskkonnamõju pinnasele ja põhjaveele ette näha ei ole, kui järgitakse keskkonnasäästlikku töökultuuri ja ehitamise käigus arvestatakse reostunud pinnase erikäitlemise vajadusega.



Skeem 5. Väljavõte „Rail Baltic Estonia Muuga multimodaalse kaubaterminali reostusuuring“

4.10.4. Jäätmed

Jäätmete käitlemisel tuleb lähtuda jäätmeseadusest ja „Jõelähtme valla jäätmehoolduseeskirjast“. Vastavalt jäätmeseadusele tuleb jäätmete kogumisel ja hoidmisel jäätmed nende tekkekohas paigutada liikide kaupa eraldi mahutitesse või selleks ettenähtud kohtadesse. Ohtlikud jäätmed koguda kinnistesse konteineritesse. Jäätmete kogumiskoht ja konteinerite asukoht määratakse hoone ehitusprojekti.

4.10.5. Müra, vibratsioon, välisõhu kvaliteet

Kavandatud hoonete projekteerimisel arvestada:

- Eesti standardiga EVS 842 „Ehitise heliisolatsiooninõuded. Kaitse müra eest“;
- Keskkonnaministri 16.12.2016 määrusega nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“;
- Atmosfääriõhu kaitse seadusest tulenevaid nõudeid.

Ehitismüra tasemed ei tohi lähedusse jäävatel elamualadel ajavahemikus 21.00-07.00 ületada määruse nr 71 lisas 1 toodud normtasemeid. Impulssmüra piirväärtusena rakendatakse asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtasemeid. Impulssmüra põhjustavat tööd võib teha tööpäevadel kella 07.00-19.00;

Müra tekitavad tööd depoo territooriumil teostatakse siseruumides. Hooldusdepoost (st. müra siseruumides) tuleneva müra leviku takistamiseks tuleb planeeritavad hooned piisava helipidavusega projekteerida. Hooldusdepootegevusest (sh tehnoeadmed, ladustamine, teenindamine jm) tulenev välismüra ei tohi elamu maa-aladel ületada keskkonnaministri 16.12.2016. a määruse nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ Lisa 1 normtasemeid.

4.10.6. Ohtliku ettevõtte ohualast tulenevad tingimused

Kemikaalseadus⁸ kehtestab erinõuded maakasutuse planeerimisel ja ehitiste projekteerimisel ohtlike ettevõtete ja suurõnnetuse ohuga ettevõtete ohualasse. Kemikaalseaduse kohaselt tuleb maakasutuse planeerimisel arvestada ohtlikest ettevõtetest tulenevate asjaoludega.

⁸ Kemikaalseadus § 32. Erinõuded maakasutuse planeerimisel ja ehitiste projekteerimisel

Planeeringus kavandatud Rail Baltic hooldusdepoo ja juhtimiskeksus jäävad osaliselt Koorma tn 13 kinnistul asuva DBT AS-i A-kategooria suurõnnetuse ohuga alasse ($R_o=2843$ m), ohuala tsooni III (ohtlik ala⁹). Planeeringualal kavandatud ehitised jäävad väljapoole suuremaid kahjustusi ning doominoefekti põhjustada võiva väga ohtlikku ehk R_v ala. Kavandatud hooned paiknevad R_o alas, vähemalt 1,95 km kaugusel ohuallikast.

Planeeringus kavandatud hooldusdepoo hoone (suurim lubatud kõrgus 17 m, 2 korrust maa peal ja 1 korrus maa all) ja juhtimiskeskuse hoone (suurim lubatud kõrgus 10 m, 2 korrust maa peal ja 1 korrus maa all) puhul ei ole tegemist hoonetega, kus käideldakse olulises koguses ohtlike kemikaale. Eeldatav maksimaalne Rail Baltic hooldusdepoo ja juhtimiskeskuse töökohtade arv on kavandatud kuni 100 inimesele. Lubatud on rajada kuni 5 abihoonet (suurim lubatud kõrgus 5 m).

Päästeameti metoodika järgi¹⁰ on R_o alasse ehk III tsooni lubatud 1-3 tundlikkuse astmega hooned ja rajatised. Metoodika lisa 1 määratleb ehitise tundlikkuse kasutamise otstarvete järgi ja hinnates võimalikke kasutusotstarbeid ei tulene detailplaneeringu ala R_o ohualas paiknemisest planeeritavate hoonete ja rajatiste ehitamist välistavaid piiranguid. Raudtee, jaamateed ja erinevad raudtee sihtotstarbeliseks kasutamiseks vajalikud rajatised (ehitise koodid 21211-21219) on tundlikkuse astmega 1, raudteerajatisete (kood 21200) puhul on aluseks eraldi otsustamine. Eeldatavalt kuuluvad hooldusdepoo ja abihooned tööstushoonete hulka, nende tundlikkusaste on 1-3, kuid igal juhtumil tehakse eraldi otsustamine. Juhtimiskeskuse hoone kuuluks kas büroohoonete hulka (tundlikkusastmed 1-3 on määratud töökohtade arvu ja spetsiaalselt puuetega inimestele loodud töökohtade olemasolu järgi) või transpordihoonete hulka (tundlikkusastmed 1-3 määratud hoone suletud netopinna järgi).



Skeem 6. Aluskaart Maa- ja Ruumiamet, ohualatsoonide alus AS DBT Muuga terminali ohualakaart, planeeringuala on markeeritud sinise joone ja viirutusega.

Planeeringu elluviimisel tuleb arvestada järgnevate tingimustega:

- Hoonete ja raudteega seonduvaga taristu projekteerimisel tuleb suurõnnetuse ohuga või ohtliku ettevõtte ohualas paiknevate ehitiste puhul määrata Päästeameti metoodika „Kemikaaliseaduse kohase planeeringute ja ehitusprojektide kooskõlastamise otsuse tegemine“¹¹ kohaselt ehitiste tundlikkusaste ja arvestada sellest tulenevate nõuetega.
- Ehitiste projekteerimisel tuleb arvestada, et planeeringuala jääb piirkonnas toimuda võiva avariilise sündmuse lööklaine ülerõhu alasse ning sellest lähtuvalt tuleb vajadusel ette näha täiendavaid ehitusmeetmeid, mis tagavad ehitiste ohutuse.

⁹ Ohtlik ala: ohuala osa, milles võib õnnetuse ohtlik väljund tekitada inimesele tervisekahjustusi ning ehitisele kergeid kahjustusi. Ohtliku ala välispiir on üheaegselt ka ohuala välispiiriks. Ohtliku ala välispiiri kaugust ohtlikust objektist tähistatakse raadiusega R_o (alus Päästeameti ohutusjärelvalve osakonna juhend „Kemikaaliseaduse kohase planeeringute ja ehitusprojektide kooskõlastamise otsuse tegemine“)

¹⁰ [18-03-28-metoodika-kems-planeeringute-ja-ehitusprojektide-kooskõlastamise-otsuse-tegemine.pdf](#)

¹¹ [18-03-28-metoodika-kems-planeeringute-ja-ehitusprojektide-kooskõlastamise-otsuse-tegemine.pdf](#)

4.11. Servituudi seadmise vajadus ja olemasolevad kitsendused

Positsioon 1 servituudi seadmise vajaduse ettepanek ja kitsendused

Kitsendus: A-kategooria suurõnnetuse ohuga ettevõtte (DBT AS Muuga terminal) ohuala;

Kitsendus: raudtee kaitsevöönd rööpme teljest 30 m;

Kitsendus: Kroodi oja piiranguvöönd 100 m;

Kitsendus: Kroodi oja ehituskeeluvöönd 50 m;

Kitsendus: Võerdla peakraavi veekaitsevöönd 1 m, vt kontaktvööndi plaan, joonis nr 2.

Servituudi seadmise ettepanek (edaspidi servituut):

Servituut: olemasoleva ja planeeritud madalpinge- ja keskpinge kaablite teenindamiseks (kõikide toimingute teostamiseks, mis on vajalikud ehitamiseks, kasutamiseks, hooldamiseks) kaabelliinide koridor ulatusega kuni 2 m (jaotusseadmest, alajaamast – 2 m), võrgu valdaja kasuks ja Muuga sadam 308a (kü 24501:001:2862) igakordse kinnistu omaniku(ke) kasuks.

Servituut: olemasoleva ja planeeritud sideehituse teenindamiseks (kõikide toimingute teostamiseks, mis on vajalikud ehitamiseks, kasutamiseks) kaabelliini koridor ulatusega kuni 2 m, võrgu valdaja kasuks.

Hoidla tee 15 a (kü 24501:001:2844; kinnistu omanik aktsiaselts TALLINNA SADAM) servituudi seadmise vajaduse ettepanek

Servituudi seadmise ettepanek (edaspidi servituut):

Servituut: Juurdepääsu servituudi ettepanek positsiooni nr 1 igakordse(te) kinnistu omanike kasuks.

Servituut: planeeritud olmevee torustiku teenindamiseks (kõikide toimingute teostamiseks, mis on vajalikud ehitamiseks, kasutamiseks) koridori ulatusega 4 m positsiooni nr 1 igakordse kinnistu omaniku(ke) kasuks;

Servituut: planeeritud surve- ja isevoolse torustiku teenindamiseks (kõikide toimingute teostamiseks, mis on vajalikud ehitamiseks, kasutamiseks) koridori ulatusega 4 m kuni 5 m positsiooni nr 1 igakordse kinnistu omaniku(ke) kasuks;

Servituut: planeeritud gaasivarustuse (A- ja B-kategooria gaasipaigaldiste) korral torustiku välimisest mõõtmest 1 meeter (kõikide toimingute teostamiseks, mis on vajalikud ehitamiseks, kasutamiseks) koridori ulatusega vähemalt 2 m võrgu valdaja kasuks ja positsiooni nr 1 igakordse kinnistu omaniku(ke) kasuks;

Servituut: planeeritud sademeveetorustiku teenindamiseks (kõikide toimingute teostamiseks, mis on vajalikud ehitamiseks, kasutamiseks) koridori ulatusega 4 m positsiooni nr 1 igakordse kinnistu omaniku(ke) kasuks;

Servituut: planeeritud sidekanalisatsiooni teenindamiseks (kõikide toimingute teostamiseks, mis on vajalikud ehitamiseks, kasutamiseks) koridori ulatusega 2 m positsiooni nr 1 igakordse kinnistu omaniku(ke) kasuks.

Muuga sadam 308a (kü 24501:001:2862)

Varustuse tagamiseks on kavandatud elektri liitumiskilp Muuga sadam 308a (kü 24501:001:2862) kinnistule. Planeeritud madalpinge kaabel läbib Muuga sadam 308 (kü 24501:001:2863), Muuga sadam 307a (kü 24501:001:2856), Muuga sadam 306 (kü 24504:004:1026) aktsiaselts TALLINNA SADAM-a kinnistuid.

Ehitusprojektis täpsustada servituudialad ja ulatuse vajadus.

4.12. Planeeringu elluviimine

4.12.1. Planeeringu elluviimisega kaasnevate asjakohaste mõjude hindamine

Planeering tugevdab Muuga piirkonna kui logistilise sõlmpunkti rolli Harju maakonnas ning Eesti üleriigilises ja rahvusvahelises transpordivõrgustikus. Rail Baltic juhtimiskeskuse ja veeremi hooldusdepoo rajamine toetab rahvusvahelise raudteetaristu tõhusat toimimist ja hooldusvõimekuse arendamist Eestis.

Planeeringu lähedusse ette nähtud perspektiivne Rail Baltic kaubaterminal suurendab juhtimiskeskuse ja hooldusdepoo strateegilist vajadust ja õigustab nende paiknemist antud asukohas.

Planeeringuala paikneb olemasoleval olemasoleva raudteetaristu kõrval, suhteliselt eemal elamupiirkondadest. Planeeringu elluviimisega ei kaasne olulist visuaalset ja mürast tingitud häringuid elamupiirkonnale.

Samuti ei ole ette näha negatiivset mõju looduskeskkonnale, kuna planeeringuala ei hõlma kõrge loodusväärtusega alasid ega objekte.

Kokkuvõttes toetab planeering nii riiklikke kui ka kohalikke arengueesmärke, edendab logistilist tõhusust ning võimaldab olemasoleva taristu otstarbekat ja säästlikku kasutust.

4.12.2. Kehtiva detailplaneeringu osaline kehtetuks muutmise

Koostatav Uusküla Muuga sadama Rail Baltic hoonete detailplaneering hõlmab Hoidla tee 15, Hoidla tee 10c ja Hoidla tee 15b kinnistuid. Detailplaneeringu koostamise eesmärgiks on osaliselt üle planeerida Muuga sadama idaosa detailplaneering, osaliselt kehtiv Muuga jaama laienduse raudteed ja Muuga sadam 3 osa maaüksuse detailplaneering ning määrata ehitusõigus Rail Baltic juhtimiskeskuse ja veeremi hooldusdepoo rajamiseks.

- 22.08.2003 aastal kehtestati **Muuga sadama idaosa** detailplaneering. Käesolev detailplaneering muudab osaliselt Muuga sadama idaosa detailplaneeringut. Uue detailplaneeringu kehtestamisega muutub planeeringu lahendus Hoidla tee 15 (kehtestatud detailplaneeringus positsioon Hoidla tee raudteed) ja Hoidla tee 15b (kehtestatud detailplaneeringus positsioon Hoidla tee 20) kinnistutel.
- Muuga sadama idaosa detailplaneeringuga on Hoidla tee 15b kinnistule ette nähtud sadamamaa sihtotstarve, lubatud on rajada 10 kuni 30 m kõrgust hoonet, hoonete suurim lubatud ehitisealune pind on 15016 m². Hoidla tee 15 ja Hoidla tee 10c on ette nähtud osaliselt raudteede alaks ja taristut teenindava Hoidla tee koridoriks.
- Koostatavas detailplaneeringus on ette nähtud liita Hoidla tee 15, Hoidla tee 15b ja Hoidla tee 10c üheks krundiks positsioon nr 1. Hoidla tee 15b kinnistule hoonestusõigust ei kavandata, vaid see nähakse eelkõige veeremi taristu laiendamiseks. Hoidla tee 15 ja Hoidla tee 10c reserveeritakse ala Rail Baltic juhtimiskeskuse ja veeremi hooldusdepoo rajamiseks ning veeremi taristu laiendamiseks.
- Muuga sadama idaosa detailplaneeringus on planeeritud eraldi teemaa krunt (katastriüksus on moodustamata). Osaliselt on see kavandatud läbi Hoidla tee 15 kinnistu. Koostatavas planeeringus arvestatakse „Soodevahe-Muuga põhitrassi ja Muuga kaubajaama projekteerimise II etapp” põhiprojektiga. Projektis on ette nähtud olemasolev Hoidla tee nihutada Hoidla tee 15 maaüksuselt Hoidla tee 15a maaüksusele. Uus tee asukoht võimaldab optimaalsemat ruumikasutust. Eelnevast tulenevalt eraldi teemaakrundi moodustamise vajadus koostatavas planeeringus puudub.

Käesolev planeeringulahendus ei takista Muuga sadama idaosa detailplaneeringu elluviimist väljaspool Muuga sadama Rail Baltic hoonete detailplaneeringu ala (võimalik on tagada juurdepääsud, sh ehitusõigus on realiseeritav).

- 01.10.2007 aastal kehtestati Uusküla **Muuga jaama laienduse raudteed ja Muuga sadam 3 osa maaüksuse detailplaneering**. Käesolev detailplaneering muudab osaliselt Muuga sadama idaosa detailplaneeringut. Uue detailplaneeringu kehtestamisega muutub planeeringu lahendus Hoidla tee 10c kinnistu osas.
- Hoidla tee 10c maaüksusele (kehtivas planeeringus Hoidla tee 16) on rajatud keskjaotuspunkt (alajaam ja jaotusseade). Kehtiva detailplaneeringu kohaselt on Hoidla tee 10c (kehtivas planeeringus Hoidla tee 16) krundile lubatud rajada raudteega seonduv taristu ning maksimaalselt 2 maapinnast kuni 12 m kõrgust hoonet, suurim lubatud ehitisealune pind 1000m².

Koostatav planeering täpsustab krundijaotust ja krundi ehitusõigust. Planeering ei takista Hoidla tee 10c kinnistule raudtee taristu kavandamist (võimalik on tagada juurdepääsud, sh ehitusõigus on realiseeritav). Võimaldamaks paremat ruumikasutust on ette nähtud alajaama ümber paigutamine Hoidla tee 15a maaüksusele. Seetõttu on tehtud ettepanek liita Hoidla tee 10c, Hoidla tee 15 ja Hoidla tee 15b kinnistud üheks krundiks.

Käesolev planeeringulahendus ei takista Muuga sadama idaosa detailplaneeringu ja Uusküla Muuga jaama laienduse raudteed ja Muuga sadam 3 osa maaüksuse detailplaneeringus ellu viimist väljaspool Muuga sadama Rail Baltic hoonete detailplaneeringu ala.

4.12.3. Planeeringu elluviimise tingimused

Detailplaneering on lähiaastate ehitustegevuse alus ning kehtestatud detailplaneeringu eesmärk on kvaliteetse ja piirkonda väärtustava tervikliku ruumilahenduse elluviimine.

Planeeritud krundiga seotud taristu (juurdepääs, tehnovõrgud kinnistu piires) ehitab välja arendaja.

Planeeringu rakendamise tulenevad võimalikud kahjud kuuluvad hüvitamisele vastavalt asjaõigusseadusele.

Planeeringu elluviimisega ei tohi kolmandatele osapooltele põhjustada kahjusid. Selleks tuleb tagada, et püstitatav hoonekompleks ja rajatised ei kahjustaks naaberkinnistute kasutamise võimalusi ei ehitamise ega kasutamise käigus.

Ehitamise või kasutamise käigus tekitatud kahjud hüvitab kinnistu igakordne omanik/planeeringu huvitatud isik, kelle poolt kahju põhjustanud tegevus lähtus.

Koostatav ehitusprojekt peab olema koostatud vastavalt Eesti Vabariigis kehtivatele projekteerimisnormidele, heale projekteerimistavale ja ehitusseadustikule.

Detailplaneeringu elluviimise kava

Planeeringuala juurdepääsu ja tehnovarustuse tagamiseks on vajalik ümberprojekteeritava Hoidla tee ning sellega seotud taristu väljaehitamine. Hoidla tee ümberehituse projekt koostatakse Rail Baltic Estonia OÜ poolt hangitud Soodevahe-Muuga põhitrassi ja Muuga kaubajaama projekteerimise II etapi projekteerimislepingu raames.

1. Detailplaneeringujärgsete katastriüksuste moodustamine;
2. Hoonete, tehnovõrkude, rajatiste ja teede projekteerimine ning seaduses nõutud juhtudel ehituslubade taotlemine või ehitisteatiste esitamine ning vajalike servituutide seadmine, mille alusel väljastab vald vajalikud load ehitustegevuse alustamiseks;
3. AS Tallinna Sadama piiratud maa-aladel juurdepääsu tagamiseks kokkuleppe saavutamine;
4. Kinnistustest tehnovõrkude (võrguvaldajate poolt kuni liitumispunktideni) ka vajalike teede väljaehitamine;
5. Hoonekompleksi ehitamine ja valmimine;
6. Vastavate kasutuslubade väljastamine.

Aktsiaselts TALLINNA SADAM üldnõuded edasiseks projekteerimiseks:

Ehitustöödega alustamiseks sadama maaüksustel peavad olema õigusaktidega ette nähtud load (sh kohaliku omavalitsuse ehitusluba, Muuga sadama kaevetööde luba, vajadusel isiklike kasutusõiguste seadmine) ja aktsiaselts TALLINNA SADAM-ga kooskõlastatud tööprojekt. Ehitusprojekti koostamiseks küsida täiendavad tehnilised tingimused.

Aktsiaselts Tallinna Sadam (edaspidi Sadam) garanteerib juurdepääsu üle talle kuuluvate kinnistute Uusküla küla Muuga sadama Rail Baltic (edaspidi RB) hoonete detailplaneeringu alale tingimusel, et

juurdepääsuks juurdepääsupiiranguga alale järgitakse Sadama poolt juurdepääsuks kehtestatud korda, mh taotletakse korra kohaselt vajalikud load ja tasutakse selleks vajalikud tasud.¹²

¹² Aktsiaselts TALLINNA SADAM 27.03.2026 kiri nr 2-7/673-1, detailplaneeringu lisad. Lisa 2 Koostöö- ja kooskõlastused.