



VIHULA VALD. EISMA KÜLA.
EISMA SADAMA JA OSALISELT
UUSKÕRTSI MAAÜKSUSE
DETAILPLANEERING.

OÜ Head 2011



VIHULA VALD. EISMA KÜLA. EISMA SADAMA JA OSALISELT UUSKÕRTSI MAAÜKSUSE DETAILPLANEERING.

ALGATATUD: 22. juuni 2010. a Vihula Vallavalitsuse korraldusega nr 289

VASTUVÕETUD:

KEHTESTATUD:

KEHTESTAJA:

ÜLEANTUD: 11.11.2010

KORRIGEERITUD: 16.05.2011

TÖÖ NUMBER: 2010_005

TELLIJA: OÜ PT Consols,
aadress Videviku tn 28-6, Tallinn 10139
telefon 5164368

PROJEKTIJUHT: Kaur Lass

SISUKORD

I OSA: OTSUSED JA MENETLUSDOKUMENDID

ALGATAMISOTSUS - VIHULA VALLAVALITSUSE 22.06.2010 KORRALDUS NR 289 JA
LÄHTESEISUKOHAD

VASTUVÕTMISOTSUS (LISATAKSE HILJEM)

KEHTESTAMISOTSUS (LISATAKSE HILJEM)

MENETLUSDOKUMENDID (AVALIKUSTAMISE JÄRGNEV OSA LISATAKSE HILJEM)

II OSA: KOOSKÕLASTUSED

III OSA: DETAILPLANEERING KOOS LISADE JA JOONISTEGA

SISUKORD	3
SISSEJUHATUS.....	5
1 ASEND JA PLANEERITAVA ALA OLUKORRA KIRJELDUS	6
1.1 PLANEERITAVA ALA ASUKOHT JA PLANEERINGUALA SUURUS.....	6
1.1.1 <i>Reljeef</i>	6
1.1.2 <i>Külgnevad teed ja lähim bussipeatus</i>	7
1.1.3 <i>Olemaolevad hooned ja rajatised</i>	7
1.1.4 <i>Haljastus</i>	7
1.1.5 <i>Endine madal soo sanglepiku ala</i>	8
1.1.6 <i>Männi ülekaaluga puistu</i>	8
1.1.7 <i>Õuealad ja lagealad</i>	8
1.1.8 <i>Rannaäärne sadamarajatiste ala</i>	9
2 DETAILPLANEERINGUGA MÄÄRATAVAD TINGIMUSED.....	10
2.1 KRUNDI SUURUS, EHITUSÕIGUS JA OLULISEMAD ARHITEKTUURINÕUDED	11
2.1.1 <i>Arhitektuursed tingimused</i>	12
2.2 SADAM JA SELLE RAJATISED	12
2.3 PIIRDED JA KALLASRAJA ÜMBER SUUNAMINE	13
2.4 JUURDEPÄÄSUD, LIIKLUSKORRALDUS JA PARKIMINE	14
2.5 TEHNOVÕRKUDE JA RAJATISTE PAIGUTUS	15
2.5.1 <i>Veevarustus</i>	15
2.5.2 <i>Tuletõrjerveevarustus</i>	16
2.5.3 <i>Kanaliseatsioon</i>	16
2.5.4 <i>Sademevesi</i>	17
2.5.5 <i>Elektrivarustus</i>	18
2.5.6 <i>Välisvalgustus</i>	18
2.5.7 <i>Sidevarustus</i>	19
2.5.8 <i>Soojavarustus</i>	19
2.6 VEDELKÜTUSE MÜÜK, FEKAAL- JA PILSIVEE VASTUVÕTT.	19
2.7 TULEOHUTUSNÕUDED	20
2.8 HALJASTUSE JA HEAKORRA PÕHIMÕTTED	20
3 KESKKONNATINGIMUSED PLANEERINGUGA KAVANDATU ELLUVIIMISEKS	22
3.1 KESKKONNATINGIMUSED PLANEERINGU ELLUVIIMISEKS.....	22

3.1.1	Tingimused turvalisuse tagamiseks	25
4	SEADUSEST JA TEISTEST ÕIGUSAKTIDEST TULENEVATE KINNISOMANDI KITSENDUSTEGA ARVESTAMINE PLANEERITAVAL ALAL	27
4.1	RANNA ULATUS, VEEKAITSEVÖÖND JA EHTUSKEELUALA.....	27
4.2	SADAMAGA SEOTUD OLULISEMAD ARVESTAMISELE KUULUVAD PIIRANGUD	28
4.3	TEEMAA PIIRID JA TEEKAITSEVÖÖND	28
4.4	MÜRANORMID	30
4.5	TULEOHUTUSNÕUDED	30
4.6	SERVITUUDID JA KAITSEVÖÖNDID NING NEIST TULENEVAD EHTUSKEELUALAD.....	31
FOTOD		32

LISAD

LISA 1. TAOTLUS DETAILPLANEERINGU ALGATAMISEKS;

LISA 2. ALGATAMISE EELNE ESKISJONIS A4 LEHEL;

LISA 3. KESKKONNAAMETI KIRI PRIIT PEDAJALE - OÜ CONSOLS JUHATUSE LIIKMELE, 20.02.2008 NR 36-6-2/9258-2

LISA 4. KESKKONNAMINISTEERIUMI KIRI MTÜ EISMA SADAMALE 31.08.2010 NR 12-20/6332

JOONISED

SKEEM: EISMA SADAMA PIIRKONNA VÄLJAVÕTE VIHULA VALLA ÜLDPLANEERINGU KAARDIST

TUGIJOONIS

M 1:500

PLANEERIMISJONIS.....

M 1:500

TEHNOVÕRKUDEJONIS

M 1:500

ILLUSTRATSIOON

SISSEJUHATUS

Käesolev Eisma sadama ja osaliselt Uuskõrtsi maaüksuste detailplaneering algatati Vihula Vallavalitsuse 22. juuni 2010. a korraldusega nr 289 (vt OTSUSED). Töö koostamise aluseks olid sama korraldusega kinnitatud lähteülesanne detailplaneeringu koostamiseks, mille järgi planeeritava ala asukoht ja ulatus on Vihula vald, Eisma küla Eisma sadama maaüksuse kinnistu (vt LISA 2).

Detailplaneering on algatatud eesmärgiga võimaldada Eisma sadama maaüksusel (88703:002:2480, planeeringu algatamise hetkel 30 048 m² ja alates 12.05.2011 tulenevalt rannajoone muutustest katastris suurusega 32 212 m²) välja arendada väikesadam ning muuta maaüksuste piire läbi Uuskõrtsi maaüksuse (88703:002:0035) ja Eisma sadama maaüksuse vahelise piiri muutmise. Detailplaneeringuga määratakse ehitusõigus, tehnosüsteemide lahendamine, vajalikud kitsendused ja servituudid ning antakse parkimise lahendus ja liikluskorraldus Eisma sadamas.

Detailplaneering viiakse läbi vastavuses Vihula valla üldplaneeringuga. Planeeringu alusel soovitakse kujundada Eisma sadamast klubilise iseloomuga multifunktsionaalne väikesadam.

Planeeringu koostamisel on arvestatud järgmiste varem koostatud töödega:

- *Vihula valla üldplaneering;*
- *Eisma Sadama Rekonstrueerimine, hüdrotehniline põhiprojekt.* AS Merin töö nr 614 ja sellele 20.03.2011 tehtud muudatused;
- *Eisma sadama sadamahoone eelprojekt; töö nr. 216.2007* (Arhitektuuribüroo Pluss).

Aluskaardiks on kasutatud tellija edastatud alusplaani, mis on mõõdistatud Clever Geo OÜ poolt 10.09.2010.

Planeering valmis OÜ Head ja Vihula Vallavalitsuse vahelises koostöös. OÜ Head poolt tegeles detailplaneeringu koostamisega põhiliselt ruumilise planeerimise ekspert Kaur Lass. Töösse oli kaasatud tellija OÜ PT Consols ja MTÜ Eisma Sadam esindajad.

Tehnoosade lahendamiseks tehti koostööd OÜ Nivoo Projekt (Anne Altpere), eD Insenerid OÜ (Anti Liiva) ja OÜ Head vahel. Sadama muulide, kaide jms lahendus töötati välja MTÜ Eisma Sadam ja AS Merin koostöös.

Planeeringu eskiislahenduse tutvustamiseks toimus 23.08.2010 Eisma sadamas avalik arutelu, kus tutvustati planeeringu lahendust ja vastati naabrite poolt üles kerkinud küsimustele.

OÜ Head tänab Vihula Vallavalitsust ja OÜ-d PT Consols osutatud abi ning meeldiva koostöö eest käesoleva planeeringu koostamisel. Samuti soovime meeldiva koostöö eest tänada planeeringusse osaliselt kaasatud Uuskõrtsi maaüksuse omanike.

1 ASEND JA PLANEERITAVA ALA OLUKORRA KIRJELDUS

1.1 Planeeritava ala asukoht ja planeeringuala suurus

Planeeritav ala asub Vihula vallas Eisma külas, planeeringusse on haaratud kogu mahus Eisma sadama maaüksus (katastriüksuse tunnus 88703:002:2480) ja osaliselt Uuskõrtsi maaüksus (88703:002:0035). Põhjust piirneb ala Rannakivi kinnistuga (katastriüksus 88703:002:0146, elamumaa), Ranniku kinnistuga (katastriüksus 88703:002:0147, elamumaa) ja Sulevi kinnistuga (katastriüksus 88703:002:0066, tootmismaa). Lõunast piirneb planeeritav ala Uuskõrtsi kinnistuga (katastriüksus 88703:002:0035, elamumaa), Kõrtsirahva kinnistuga (katastriüksus 88703:002:2101, maatulundusmaa) ja Tompsi kinnistuga (katastriüksus 88703:002:0370, elamumaa). Idast piirneb ala Läänemerega ning läänest Võle-Vainupea-Kunda maanteega (kõrvalmaantee T-17170) ning planeeritavale alale suubuva juurdepääsuteega.



Skeem 1. Eisma sadama kinnistu asukoht Vihula vallas Eisma külas (väljavõtte maa-ameti ortofotost koos kinnistu piiridega 2010 aastal, planeeringusse haaratud kinnistute ala on tähistatud punase joonega, ortofotol on näha tormi eelne haljastuse paiknemine).

Planeeritavasse alasse kuuluvad Eisma sadama maaüksus suurusega 32212 m² ja osaliselt Uuskõrtsi maaüksus (ca 590 m²) ning kai ja kahe muuli taastamiseks ja sadama rajatiste korrastamiseks vajalik sadamaga vahetult külgnev vee-ala.

1.1.1 Reljeef

Planeeritav ala on tasase langusega mere poole kirde suunas ning suurema langusega lõuna suunas, jäädes absoluutkõrgustelt 0,79 – 3,99 m vahele.

Sadamamuulide peal jäävad maapinna absoluutkõrgused ca 0,24 – 3,10 m vahele.

1.1.2 Külgnevad teed ja lähim bussipeatus

Planeeritavast alast lääne pool asub Võle-Vainupea-Kunda maantee (T-17170), asfaltkattega riigimaantee, laiussega ca 4,8 m. Selle tee kaitsevööndi laius on mõlemal pool sõiduraja telge 50 m (vt *ptk 4.3*). Planeeritavale alale pääseb maanteelt ida suunas ja planeeritava krundiga paralleelselt suubuva pinnastee kaudu.

Planeeringualast lõuna suunas ca 100 m kaugusel tee ääres asub bussipeatus „Eisma“.

1.1.3 Olemasolevad hooned ja rajatised

Planeeritaval alal asub olemasolev vana sadam, millel on tootmismaa sihtotstarve. Sadam oli Nõukogude perioodil kasutusel S.M. Kirovi nimelise kalurikolhoosi kalasadamana ja seisis peale kolhoosi tegevuse lõpetamist mitmeid aastaid kasutamata. Sellest tulenevalt on sadama rajatised ja hooned avariilised. Vastavalt kehtivale Vihula valla üldplaneeringule on tegu olemasoleva väikesadamaga. Kinnistu on osaliselt kaetud kõrghaljastusega (sh on paljud puud ja kõrghaljastusega alad tugevate tormikahjustustega) ja seal asub olemasolev juurdepääsutee sadamale.

Olemasolevad ehitised kinnistul on sadama paadikuuridega peahoone, võrgukuur, abihoone ning vundament. Olemasolevad sadamarajatised on kaks muuli, kai ja slipp. Olemasolevad sadamamuulid, kai, slipp ja sadama peahoone on avariilised ja nende korrastamiseks on väljastatud ehitusload.

1.1.4 Haljastus

Planeeritava ala loodus on mitmekesine, varieerudes lagedatelt aladelt kõrghaljastusega aladele ja alustaimestikust esinevate liikide poolest.

Planeeritaval alal esineb väärtuslikku kõrghaljastust (väiksemad männisalud) ning esineb ka üksikuid dekoratiivseid puid (männid, kased), mida tuleb võimalusel säilitada. Augustis 2010 läbis ala keeristorm, mis murdis enam kui pool krundil olnud kõrghaljastusest maha (vt *fotod*). Olemasoleva haljastuse säilitamisest ja ala hilisemast hooldusest on täpsemalt räägitud käesoleva seletuskirja peatükis 2.8 *Haljastuse ja heakorra põhimõtted*.

Ala saab oma iseloomult jagada nelja rühma:

- endine madalsoo sanglepiku ala kus asuvad väiksed puude grupid;
- männi ülekaaluga puistu;
- õuealad ja lagealad;
- rannaäärne sadamarajatiste ala.

Alljärgnevates alapeatükkides on toodud eelnimetatud nelja rühma detailsem iseloomustus. Graafiliselt on haljastuse osa kirjeldatud *Tugijoonisel*.

1.1.5 Endine madalsoo sanglepiku ala

Kinnistu lõuna- ja kaguosas olev niiskem maa-ala oli enne tormi kaetud rohuseometsadele iseloomuliku metsakooslusega – detailsemate tunnuste järgi võis ala nimetada madalsoo sanglepikuks.

Lähtuvalt sellest, et kinnistu läänepiiril asub endine kraav koos truubiga ja idapiiril naaberkinnistutel asub kraav, on ala teistsuguse kasvukoha-tüübiga ja niiskem, kui naabruses olevad kuivemad mändidega alad. Kuival ajal on vett kraavis vähe (või üldse mitte), kuid survevete tõttu kasvasid alal lopsakad sanglepad, millest on säilinud üksikud puudegrupid. Kuna alal on pehme pinnas, olid siin piirkonnas 2010 aasta augustitormi kahjustused suurimad, mistõttu hetkel on kõrghaljastus säilinud väikeste puude gruppidega. Ala alustaimestik domineerivad põdrakanep, angervaks, kõrvenõges, erinevad tarnad, vaarikas jpm.

Kohati olid puud tiheda paiknemise ja halbade valgustingimuste tõttu kidura kasvuga. Kuna planeeritav kinnistu asub tuulte avatud kaldal, siis esines juba enne augustitormi vanusest ja/või tormituulte poolt tekitatud vigastustest kuivanud puud, liikumist takistavad langenud oksid, poolelt tüveltp murdunud vanad puud ja lamapuitu. Tormi järel olid puistu kahjustused ulatuslikud, mistõttu tuleb läbi viia sanitaarraie, mille järel selgub täpsemalt kui palju üksikpuud õnnestub säilitada.

1.1.6 Mäni ülekaaluga puistu

Planeeringuala põhjapoolsemat osa ning ala keskel olemasolevate hoonete ümbruses katavad väiksemate maa-aladena mäni ülekaaluga puistud ehk mändide grupid. Alal esinevad kuivemale pinnasele iseloomulikud puuliigid. Peapuuliigiks on harilik mänd, kohati esineb nende vahel võrdväärselt arukaske, harilikku pihlakat, mis kasvavad kas üksikult või väikeste gruppidega. Alustaimestik domineerivad erinevad kõrrelised, tarnad, ristik, metsmaasikas jpt.

Mändide grupid on enamjaolt elujõulised ja dekoratiivsed, kohati esineb kuivanud puud. Tormi kahjustused sellel alal olid väikesed, piirdudes valdavalt okste mardumisega.

1.1.7 Öuealad ja lagedad

Sadama öuealal on säilinud või tormi järel taastekkinud lagedad alad puude gruppide keskel ning olemasolevate hoonete ümbruses. Lagedad alad esinevad ka maantee äärses osas juurdepääsutee ümber. Puud on kasvanud endistele rannakarjamaadele, seal esineb harilikku mändi ja arukaske nii üksikpuudena kui ka moodustades puudegruppe. Valdav on rohurinne- erinevad kõrrelised, mesikas, põdrakanep jpm. Enamus üksikpuud tormis tugevalt kahjustada ei saanud.

1.1.8 Rannaäärne sadamarajatiste ala

Kinnistu idaosas, mere kaldal, suubuvad mere suunas kaks sadamamuuli, mis tekitavad omaette merest eraldatud sadamabasseini ala. Muulid on lagunened, eriti idamuul ning kaetud suurte kivirahnude ja väiksemate maakividega, kinnistu kirdeosas algab rahnuderada, mis jätkub mööda mereranda idapoolsele muulile. Puistu osa ranna ääres peaaegu puudub, esineb vaid mõni üksik paju, sanglepp. Muulide peal ja lähiümbruses kasvab mereäärsele alale iseloomulikke erinevaid kõrrelisi jm taimi.

Muulide vahel olevasse sadamabasseini on sadama kasutamata seismise perioodil kandunud liiva. Samuti on torm sadamabasseini kandnud muulidelt kive. Sadama muulid on avariilised ja nende korrastamiseks ning sadama süvendamiseks on väljastatud 2010. aastal ehitusload. AS Merin projekti¹ järgi on ettenähtud süvendustööde maht 8850 m³. Akvatooriumi süvendamine on ettenähtud sügavuseni -2,2 m kuni -1,2 m.

¹ AS MERIN, Eisma Sadama rekonstrueerimine, hüdrotehniline põhiprojekt. Töö nr 614.

2 DETAILPLANEERINGUGA MÄÄRATAVAD TINGIMUSED

Käesolev detailplaneering on koostatud vastavalt 13.08.2003 aastal Vihula Vallavolikogu määrusega nr 19 kehtestatud *Vihula valla üldplaneeringule* (koostaja Entec AS, nüüdse ärinimega Pöyry Entec AS). Üldplaneeringu järgi on maakasutuse juhtfunktsiooniks tootmismaa ja selle juures on üldplaneeringu kaardil välja toodud sadama tähise tingmärk. St Eisma sadama maa-ala on üldplaneeringus määratud sadama maaks.

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on rekonstrueerida Eisma sadam, et kujundada sellest klubilise iseloomuga multifunktsionaalne väikesadam ca 50 alusele.

Planeeritavale krundile on kavas rajada või seal rekonstrueerida järgmised hooned:

- sadama peahoone, kus hakkavad asuma sadamateenuste osutamiseks vajalikud ruumid (sh väikelaevade hooldus- ja remonditöökoda, sadamakapteni vms sadamat teenindavate isikute olme- ja majutusruumid, sadamakontor, sadamakülaliste pesuruum ja saun, sadama klubiruum vms. Täpne ruumide loetelu ja otstarve täpsustatakse edasiste turuuringute/äriplaani läbitöötamise ning projekteerimise käigus ja see võib muutuda seoses sadamateenuste muutumisega lähtuvalt turu nõudlusest);
- paadikuurid ja muud abihooned;
- keldri ja saunahoone;
- kaks majutushoonet (ja vajadusel nendega seotud abihooned) külaliste teenindamiseks krundi läänepoolsemasse ossa merest eemale ärimaal.

Sadamasse kavandatud hoonestusalad ja tootmismaa ning ärimaa kõrvalsihtotstarbe paiknemine on kajastatud *Planeerimisjoonisel*.

Vastavalt kehtiva Vihula valla üldplaneeringu kaardile asub Eisma sadam hajaasustuses (vt ÜP kaart, leht 1 M 1:20 000 ja kaardi väljavõte miljööväärtuslike hoonestusalade kohta Eisma küla osas M 1:10000) ja jääb väljapoole miljööväärtusega ala.

Üldplaneeringu ptk 4.3.1 toob välja, et *Puhkajaile osutatavate teenuste mitmekesisust tuleb suurendada* ja ka seda, et *Oma asukoha tõttu omab valla rannik väga suurt mereturismialast potentsiaali. Valla rannikul asuvad lautrikohad ja väikesadamad peaks leidma enam kasutamist.* Üldplaneeringu ptk 4.6.2 toob täiendavalt välja, et *Oma asukoha tõttu omab valla rannik suurt mereturismialast potentsiaali. Väga tähtis on luua paremad võimalused juurdepääsuks vallale merelt. Selleks tuleks taastada ja korrastada väikesadamaid.* Sealjuures on kajastatud, et *Vihula vallas asuvad väikesadamad on Vergi, Vainupea ja Eisma.* Samuti rõhutab üldplaneering, et *väljakujunenud rannikuprotsesse vähem häirida, on veeteedega seotud maismaaobjektide planeerimisel Vihula valda lähtunud põhimõttest, et tuleb ära kasutada olemasolevaid sadama-*

ja lautriehitisi. Uute rajamisele on eelistatud vanade sadamate või lautrikohtade taastamine. Eelistatud on väikepaatide sadamate ehitamine.

2.1 Krundi suurus, ehitusõigus ja olulisemad arhitektuurinõuded

Eisma sadama kinnistu (katastritunnusega 88703:002:2480) on katastris tootmismaa (seisuga 16.05.2011 oli maaüksuse suurus 32 212 m²). Detailplaneering võimaldab korrigeerida maaüksuse piiri, et rajada uus juurdepääsutee Tompsi maaüksusele (läbi Eisma sadama kinnistu määratakse maaüksuse 88703:002:0370 omaniku kasuks juurdepääsutee servituudi vajadus) ja arvata krundi koosseisu sadama rajatised. Teele sadama toimimist paremini võimaldava asukoha tagamiseks vahetatakse osa Eisma sadama maaüksusest (katastri tunnus 88703:002:2480) Uuskõrtsi maaüksusega (katastritunnus 88703:002:0035). Vahetus viiakse läbi pindalalt võrdsete tükide vahetamise läbi ja vahetatav osa Uuskõrtsi maaüksusest haaratakse selle võimaldamiseks planeeringusse (vt *Planeerimisjoonis*).

Sadama muulide osalise vette laiendamise tõttu on ette nähtud korrigeerida krundi piiri liites sellega kogu ulatuses krundiga haakuvad rekonstrueeritavate sadamamuulide alad (sadama ala suurus oli algselt määratud lagunenu muulide kuju järgi). Sadamamuulide ümber ehitamine ja vette laiendamine on vajalik, et kaitsta akvatooriumis seisvaid väikelaevu kirde- ja idatuulte eest, garanteerida ohutu navigatsioon ning tagada, et akvatooriumi ei kanduks liiva.

Krundi aadress, ehitusõigus, hoonestusalade, kaide, muulide ja puurkaevu asukohad jms on kajastatud *Planeerimisjoonisel*. Samuti on seal näidatud arvestamisele kuuluvad kaitsetsoonid, juurdepääsud sadama kaile ja Tompsi kinnistuni ning näidatud ka soovituslik parkimiskohtade asukoht (parkla asukohti võib täpsustada projektiga lähtuvalt ehitiste tegelikust kujust ja arvestades projekti käigus säilitatava puude asukohti vms) jms.

Planeeritud krundile on antud järgmine ehitusõigus:

1. Krundi suurus peale muulide välja ehitamist on: 34 508 m².
2. Krundi kasutamise sihtotstarbed on: 60% tootmismaa ja 40% ärimaa.
3. Hoonete suurim lubatud arv krundil on: 10 tk.
4. Hoonete suurim lubatud ehitusalune pindala on: 2200 m².
5. Hoonete suurim lubatud kõrgus on: +10 m.

Hoonete lubatud korruselisus on kuni 2 korrust v.a sadama hoone juurde rajada lubatud torni osas, mille kõrgus võib olla kuni 16 m üle merepinna ja mille korruselisus on vabalt määratav. Hoonele ei ole lubatud rajada maa-aluseid korruseid. Krundile on ettenähtud lisaks tavalistele hoonetele ka maapealse muld-kattega keldrihoone rajamine.

2.1.1 Arhitektuursed tingimused

Krundile rajatavad hooned on ette nähtud ilma keldrikorruseta, vajadusel võib esimese korruse rajada soklikorruksena.

Katusetüübiks võib olla kas lamekatvus või viilkatus. Keelatud on kasutada kaarkatust. Ehitatav hoone peab sobima ümbritsevasse keskkonda. Hoone(te) arhitektuurne lahendus tuleb kooskõlastada eskiis- või eelprojekti staadiumis Vihula Vallavalitsusega.

Viimistlusmaterjalide kasutamisel on soovitatav kasutada kivi, betooni, metalli, plekki, puitu (laudis, puittalade näha jätmise vms). Lubatud on puit- või puit-alumiinium- või alumiiniumaknad. Lubatud on kasutada ka muid materjale, mis on sobivad miljöösse ja vastavad kaasaegsetele keskkonnanõuetele. Keelatud on naturaalseid materjale imiteerivate tehis- materjalide kasutamine (nt puidu imitatsiooniga plastvooder või plastaken).

2.2 Sadam ja selle rajatised

Sadam on kavandatud ca 50 sildumiskohale (valdavalt purje- ja mootorjahid pikkusega kuni 12 m ning kalapaadid).

Detailplaneeringus piiritletakse sadamaks planeeritav rannaala ja antakse selle kasutamise üldised põhimõtted. Sadama arendusetapid ja -perioodid ning sadamas pakutavad teenused ja muu tegevus määratakse hiljem omaniku poolt. Sadama ehitiste lõplik paigutus ja otstarve selgub peale täiendavaid uurimis- ja projekteerimistöid.

Krundil asuvad hetkel olemasolevad looduslikest kividest sadamamuulid, kai ja slipp. Sadama senine kuju ja lagunenenud muulid on jätnud sadama avatuks E – S lainetusele, mis muudab võimatuks aluste turvalise hoiustamise sadama akvatooriumis, ei taga ohutut navigatsiooni sadamasuus ning ei kaitse sadamat sissekanduva liiva eest. Esmajärjekorras läbi viidav sadamarajatiste korrastamine ja avariiremondi tööd on planeeritud selliselt, et oleks tagatud turvaline sildumine sadamabasseinis ning ohutu navigatsioon (selleks on koostatud projekt ja saadud ehitusload, tööd peaks algama eeldatavasti 2011 aasta suvel). Selleks, et tagada ohutu navigatsioon, aluste turvaline hoidmine sadama akvatooriumis ja välistada sinna liiva kandumine tuleb lisaks teha täiendavaid kulutusi kaitsemuulide taastamisele, rajamisele ja sadama basseinate veeala süvendamisele. **Ettenähtud süvendustööde maht jääb alla 10 000 m². Kogu sadama süvendustööde käigus eemaldatav pinnas on kasutatav sadama kinnistul asuva territooriumi maapinna täitmiseks. Kaadamistöid (süvendustööde käigus eemaldatud pinnase uputamist sügavamas rannikumeres) ette nähtud ei ole.**

Arvestades asjaolu, et täiendavad uurimis- ja projekteerimistööd viiakse läbi peale detailplaneeringu kehtestamist võivad muulide ja kai täpne kuju ja paigutus täpsustuda ja muutuda. Nimetatud rajatiste täpne paiknemine lahendatakse lõplikult projekti alusel.

Sadama muulid võidakse rajada tõenäoliselt etapiviisiliselt (enne, üks ja siis teine). Eesmärk on lõpuks välja ehitada *Planeerimisjoonisel* toodud

muulid, mis tagavad laevade ohutu hoiustamise akvatooriumis, välistavad liiva kandumise sadama basseini ja tagavad ohutu navigatsiooni. Vastavalt täiendavate uuringute tulemustele ning ehitusmaksumusele võidakse muulide kuju täpsustada.

Detailplaneeringu joonistel esitatud sadama kaitsemuulide, basseini ning tehnilise territooriumi paigutus/kontuurid on illustratiivsed. Need täpsustuvad edasise projekteerimise käigus. Vastavalt tegelikult väljaehitatud muulide pikkusele ja kaide pindalale võib korrigeerida krundi suurust ja kuju. Vastav täpsustus tuleb lahendada maakorralduslikult, arvestades tegelikult projekteeritud sadamarajatiste kujust tulenevat krundi pindala.

Sadamas nähakse pikemas perspektiivis ette teenuste pakkumine arvestades reaalset nõudlust teenuste järgi ning teenuste pakkumise tasuvust. Tulenevalt klientide olemasolust ehk teenuse vajadusest ning ärilisest tasuvusest võidakse sadamas hakata pakkuma järgnevaid teenuseid: sadamas silduvate väikelaevade ööpäevaringne valve, sildumiskohtade valgustus ja osaline või täielik varustamine elektriga, veevõtukoht ja heitmete äraandmiskoht, telefoniside, WC-d, dušid, saunad, pesupesemisvõimalused, toitlustusteenuse pakkumine, majutusteenuse pakkumine, jalgrataste või mootorsõidukite rent, paatide, jahtide ja vesijalgrataste laenutused, kütusetankla ja tehniline abi, samuti väikelaevade talvine hoidmine, kalandusega seotud teenindus või väiketootmine vms teenused. Sadam võib olla lisaks külalis- ja kalasadamale ka lähipiirkonda turistidele suunatud merereiside või paadisõitude korralduskohaks. Detailplaneeringu kohane maakasutus arvestab loetletud teenuste osutamise võimalusega sadamas, kuid ei kohusta neid pakkuma, lubades sadamas osutada kõiki kalanduse, turismi ja meresõiduga seotud teenuseid.

Sadama üldandmed, veesõidukite sadamasse sisenemise, liikumise ja sadamas hoidmise korralduse jt navigatsioonilised, keskkonnavalased jms eeskirjad ja nõuded ning sadamateenuste osutamise täpse korralduse jm seaduses nõutu sätestab sadama eeskiri. Sadama eeskirja kinnitab sadama pidaja.

Sadama üldandmed, veesõidukite sadamasse sisenemise, sadamas liikumise ja sadamas hoidmise korralduse jt navigatsioonilised, keskkonnavalased jms eeskirjad ja nõuded ning sadamateenuste osutamise täpse korralduse jm seaduses nõutu sätestab sadama eeskiri. Sadama eeskirja kinnitab sadama pidaja.

2.3 Piirded ja kallasraja ümber suunamine

Krunt on osaliselt piiratud lattaiaiga juurdepääsutee poolt, kus asub ka suletav autovärv (tõenäoliselt lahendatakse see tulevikus mobiilside vahendusel värava avamise võimalusega). Mujal on piirded seni olnud puudu, kinnistuid eraldavad osaliselt naaberkinnistute piirded. Olemasolevate piirete kõrgus on ca 1,5 m.

Rannal (v.a sadamas) tuleb tagada kallasraja kasutatavus. Sadamas võib kallasraja suunata ümber sadama, kusjuures see rada peab olema jalgsi läbitav.

Planeering näeb ette rajada aed (piire) krundi piirist vähemalt 2 m sissepoole, et võimaldada kallasraja ümber suunamine ümber sadama (vt *Planeerimisjoonis*). Juhul kui naabri piiril on aed või kraav, peab sadama piirde ja naaberpiirde või piiril oleva kraavi perve ja sadama aia vahel olema mugava liikumise tagamiseks min 2 m laiune ala. Sadama valdaja võib soovi korral otsemini kulgeva jalgraja ette näha ka mujale, tähistades arusaadavat selle asukohta.

Piirde soovitatav kõrgus on 1,5-2,5 m. Soovitatav on rajada võrkpiire või puidust aed. Turvalisuse tagamise vajadusel on lubatud rajada ka kõrgemat piiret, kuid sellisel juhul tuleb see lahendus kooskõlastada Vihula Vallavalitsusega enne ehitamist.

2.4 Juurdepääsud, liikluskorraldus ja parkimine

Juurdepääs Eisma sadama maaüksuse krundile on lahendatud olemasolevalt Võle-Vainupea-Kunda maanteelt (T-17170) planeeringualale suunduva juurdepääsu kaudu. Planeerimisjoonisel on toodud krundi sisene juurdepääs sadamale ja sadama platsi asukoht.

Lisaks annab planeering võimaluse rajada uus juurdepääsutee Tompsi maaüksusele (88703:002:0370). Juurdepääsuteele on määratud servituudi vajadus naabri kasuks. Joonisel on antud Tompsi kinnistuni kaks juurdepääsutee rajamise võimalust, millele mõlemale on ette nähtud servituudi vajadus. Planeeringu elluviimisel seatakse servituut neist korraga ainult ühele juurdepääsu teele. Algselt on kavas servituut seada olemasolevale teele ja pikemas perspektiivis, kui valmib uus tee siis uuele teele. Sellisel juhul asendatakse varem sõlmitud servituut olemasolevale teele servituudiga uuele teele.

Sadamasse tagatakse juurdepääs nii sõidu- kui veoautodega (et tagada paatide ja jahtide vettelaskmine või kraanaga väljatõstmine, pilsivete äravedu, vajadusel ka laevade tankimine või tankla varustamine kütusega, püütud kala äravedamine jms).

Juurdepääs slipile toimub muulide juurde rajatud platsilt. Plats on rajatud piisavalt suur, et tagada veoauto ringi pööramise võimalus.

Külalisparkimine lahendatakse omal krundil. Kuna sadam on kavandatud ca 50 väikelaevale, on külalisparkimiseks ettenähtud kaks parklat juurdepääsutee äärde, kokku 16 kohaga. Lisaks on ala kaguossa paatide hoiu platsile ette nähtud 4 parkimiskohta. Majutushoonete maale suunduvate külastajate parkimine tuleb lahendada majutushoonete maal kas sealt läbi suunduva tee ääres või vahetult hoone juures (täpne parklate asukoht tuleb määrata hoone(te) projekti juurde kuuluval asendiplaanil). Majutushoonete parkimine ei tohi asuda puurkaevule lähemal kui 30 m (vt vastav joon Joonisel 3 *Planeerimisjoonis*). Lisaks joonisel toodud parkimisele võib oma töötajate või sadamarajatiste hooldamiseks vajaliku täiendava parkimise lahendada konkreetse hoone või sadamarajatise juures. Täiendav parkimise korraldamise eest vastutab sadama pidaja. Tema

tagab ka, et täiendav parkimine ei oleks takistavaks võimalike päästetööde korraldamisele.

2.5 Tehnovõrkude ja rajatiste paigutus

Planeeringuala varustamine tehnovõrkudega on graafiliselt kajastatud *Tehnovõrkude joonisel*.

Tulenevalt *planeerimisseaduse* § 22¹ määratakse tehnovõrgu või -rajatise asukoht planeeringus tehniliselt ja majanduslikult otstarbekal ning nende kinnisasja omanike, kelle kinnisasjadel planeeritav tehnovõrk või -rajatis paiknema hakkab, huve võimalikult vähesel määral kahjustaval viisil.

Tehnovõrgud ja -rajatised on koostatavas planeeringus planeeritud nii, et vajadusel on arvestatud olemasolevaid ehitisi, tehnovõrke ja -rajatise ning muid kitsendusi.

2.5.1 Veevarustus

Planeeritavale krundile on kavas ette näha puurkaevu rajamine (vt asukoha osas *Planeerimisjoonis* ja Lisa 3 Keskkonnaameti kiri Priit Pedajale - OÜ Consols juhatuse liikmele, 20.02.2008 nr 36-6-2/9258-2). **Puurkaev hakkab andma vett vaid oma krundile** (ühele kinnistule). Puurkaevu projekteerimine ja rajamine tuleb tellida vastavat litsentsi omavalt ettevõttelt.

Vastavalt veeseaduse §28 lg 3 ei moodustata veehaardele sanitaarkaitseala kui vett võetakse vähem kui 10 m³ ööpäevas ühe kinnistu tarbeks. Planeeritava kaevu hooldusala on 10 m ja hooldusnõuded sätestatakse puurkaevu projektiga. Kaevu asukoht on valitud selliselt, et vajadusel on võimalik jätta hoonestus, teed jms kaevust vähemalt 30 m kaugusele. **Planeering on koostatud nii, et kaevule saab tarbimise suurenemisel moodustada vajadusel sanitaarkaitseala 10 m.**

Puurkaev on vajalik sadamahoone, majutushoonete ja sadamas pakutavate teenuste osutamiseks vajaliku veevarustuse tagamiseks. Puurkaevu rajamisel peab lähtuma Veeseadusest (§30, §301 §302). Veevõrku antav vesi peab vastama sotsiaalministri 31.07.2001. a määruses nr 82 esitatud nõuetele.

Veetarbimine sadamas sõltub pakutavate teenuste mahust ja sadama külastatavusest ning võib kõikuda suurtes piirides. Prognoositav veetarbimine võib olla:

- sadamahoones ja saunades kuni 3 m³/d;
- majutushoonetes kuni 2 m³/d;
- jahtlaevadel ja väikelaevadel 0 kuni 5 m³/d (arvestusega maksimaalselt 100 l ühe jahi kohta ööpäevas kui kõik sadama kohad on korraga kasutusel).

Veetarbimine sadama töötamise perioodil võib olla eri aegadel kokku $0,8\text{m}^3/\text{d}$ (talvel, kui sadam ei tööta aga töötavad majutushooned ja seal viibib vaid üks pere või väiksem seltskond) kuni $10\text{m}^3/\text{d}$ (ainult suvel selle lühiajalise perioodil kui osutatakse täisteenust ja sadamas on korraga 50 jahti, mis vajavad vett). Lähiaastatel nii suurt tarbimise tippkoormust ette näha ei ole. **Planeeritav koormus lähimal 10 aastal on kuni $5\text{m}^3/\text{d}$.**

Sealjuures on arvestatud asjaolu, et sadam ei saavuta võimsust vastu võtta kuni 50 külalisjahti korraga enne lõpliku väljaarendamist (valminud on nii sadamahoone kui ka majutushooned ning lõpuni on välja ehitatud kõik kaid kaasa arvatud ujukaid). Arvestades teiste Põhjaranniku sadamate kogemusega ja jahtlaevade erinevate veepaakide mahtudega on ühe jahikoha maksimaalseks veevajaduseks arvestatud 100 l/d . Sealjuures on tõenäosus, et sadamas on korraga 50 vett vajavat jahti ja nii sadama- kui ka majutushooned töötavad täisvõimsusel väga väike.

Veetrassid tuleb ette näha aastaringseks kasutamiseks v.a kaidepealne veetorustik (millele on vajalik tagada tühjendamise võimalus).

Hoone ja kaide veevarustus tuleb lahendada projektiga vastavalt kehtivatele normidele. Vee tarbimiseks üle 5m^3 ööpäevas peab vee-seaduse §8 lg 2 p 2 lähtuvalt taotlema Keskkonnaametilt vee erikasutusloa.

2.5.2 Tuletõrjeveevarustus

Vastavalt standardile EVS 812-6:2005 on hajaasustusega piirkonnas väliskustutuseks vajalik minimaalne kustutusvee kogus $10,0\text{ l/s}$. **Tuletõrje veevõtt toimub akvatooriumist. Talviseks tuletõrjeveevõtuks on ette nähtud kail paiknev tuletõrjeveevõtukaev.**

2.5.3 Kanalisatsioon

Reovete kanaliseerimiseks on vajalik kinnistule rajada isevoolne kanalisatsioon, reoveepumpla ja survekanalisatsioon, et juhtida reoveed planeeritavale imbväljakule või hiljem (juhul kui reoveekogus päevas hakkab ületama $5\text{m}^3/\text{d}$) enne seda puhastusseadmesse. Kui laevadelt hakatakse vastu võtma reovett, siis vastuvõtusõlmes paikneva pumba-seadmega on võimalik reoveed pumbata isevoolsesse kanalisatsiooni. Kinnistul on planeeritud puhastada ainult planeeringusse hõlmatud krundi (ehk ühe kinnistu) reoveed. Võimalik puhasti on Vabariigi Valitsuse 16. mai 2001. a määruse põhjal arvatud omapuhastiks, mille projekteeritud reostus koormus on kuni 50 ie. Sellise puhastusseadme kuja on 10 m ja pealt kaetud puhasti (k.a. septik) kuja on 5 m.

Maksimaalne reoveekogus sadamahoone, majutushoonetest ja saunast on kõikide planeeringuga võimaldatavate hoonete väljaehitamisel arvestuslikult kuni $5\text{m}^3/\text{d}$. Kui sadamas hakatakse võtma vastu reovett jahtidelt ja väikelaevadelt (korraga sildub kuni 50 jahti, millest osad soovivad ära anda reovett), võib reoveekogus ulatuda arvestuslikult kuni

7,5 m³/d. **Planeeritav koormus lähimal 15 aastal jääb alla 5 m³/d.** Kui ajutiselt tekib jahtidelt vajadus vastu võtta suurem kogus reovett võib puhasti võimsuse suurendamise asemel olla mõistlikum teha koostööd reovee äravedamisteenust pakkuvate firmadega (see tegevus peab vastama kohaliku omavalitsuse reovee kohtkäitluse ja äraveo eeskirjale).

Puhastatud heitvesi on ette nähtud immutada pinnasesse. Vastavalt Vabariigi Valitsuse 31. juuli 2001. a määrusele nr 269 tuleb pinnasesse juhitud vesi eelnevalt bioloogiliselt puhastada, kui immutatava heitvee kogus on suurem kui 5 m³/d. Kuni sadam pole saavutanud jahtide vastuvõtu täisvõimsust ja/või majutushooneid või sadamahoonet ning kõiki kaisid kaasa arvatud ujukaisid ei ole välja ehitatud võib väiksemate koguste korral pinnasesse juhtida mehhaaniliselt puhastatud heitvett. Mehhaaniline puhastamine ja immutamine on esialgu otstarbekas ka seetõttu, et lähiaastatel ei kasutata sadamahooneid tõenäoliselt aastaringselt.

Pinnasesse immutamiseks võib rajada kas imbväljaku või filtriväljaku, millest filtreerunud vee saab vajadusel juhtida rajatavasse piirikraavi (mis ei ole puhastusseadme osaks, puhastatud reoveest proovide võtmine peab vajadusel toimuma enne selle kraavi suunamist).

Puhasti ala suurus on arvestatud selliselt, et on võimalik projekteerida nii looduslähedast puhastit (septik, imbväljak või rõht- või vertikaalvooluga pinnasfilter) kui ka hiljem vajadusel bioloogilist aktiivpuhastit. Heitvee juhtimisel loodusesse peab täitma Veeseadusest ja Vabariigi Valitsuse määrusest nr 269 tulenevaid nõudeid (sh taotlema vajadusel vee erikasutusloa heitvee suublasse juhtimise korral).

Hoonete ja kaide kanaliseerimine ja puhasti tuleb lahendada projektiga vastavalt kehtivatele normidele.

Sadamas võib vastu võtta pilsivett, mis lahendatakse kogumismahutiga juhul kui sadamat hakkavad külastama laevad, mis soovivad pilsivett ära anda. Kogumismahuti tühjendamiseks sõlmitakse sellisel juhul leping vajalikku tehnoloogiat omava ettevõttega.

2.5.4 Sadamevesi

Hetkel on probleemiks sadamevete loomulik äravoolamine planeeritavalt alalt. Nn sanglepiku alal on vee äravool mere suunas takistatud (mere pool on maapind kõrgem).

Probleemi lahendamiseks on vajalik piki krundi piiri rajada kraav ning paigutada Tompsi kinnistuni suunduva tee alla truup. Madalam koht täidetakse (täide saadakse mere süvendamisest). Täidetud osa vertikaalplaneeringu kujundamisel peab arvestama, et sadevesi valguks kuivenduskraavidesse ja ei sattuks naaberkinnistutele.

Sadamevesi (hoonete katustelt ning teedelt) immutatakse pinnasesse. Teed tuleb rajada sellise profiiliga, et sadamevesi valguks teelt teeäärsetele rohelistele aladele, seejuures ei tohi teede sadamevesi sattuda naaberkinnistutele.

Sadamevesi kaidelt suunatakse merre.

2.5.5 Elektrivarustus

Olemasolev elektrivarustus ja kaide elektrivarustus on lahendatud avariitööde projektiga. Detailplaneering arvestab juba ehitusloa saanud lahendusega.

Elektrivarustus on tagatud vastavalt olemasolevale võrgu- ja elektri-lepingule (nr 420339001/1) Eesti Energia liitumiskilbist, mis asub planeeritaval krundil olemasoleva hoone juures. Detailplaneeringuga on määratud perspektiivne võimalik elektrienergia tarbimisvõimsus. Kuna esialgu ei ole kavas tarbimisvõimsust tõsta, siis uusi tehnilisi tingimusi tellitud ei ole. Need võib tellida kui hiljem on olemas konkreetne vajadus tarbimisvõimaluse tõstmiseks.

Olemasolev toitekaabel liitumiskilbini on teostatud maakaabliga (vt *Tehnovõrkude joonis*). Võrguühenduse olemasolev lubatud maksimaalne läbilaskevõime on 3x25 A ja perspektiivne tarbimine, kui sadam töötab täisvõimsusel, võiks teoreetiliselt olla kuni 3x125 A. Perspektiivse tarbimise saavutamise tõenäosuse puhul tuleb omanikul tellida uued tehnilised tingimused (vastav võimsus on vajalik ainult sellel lühiajalise perioodil kui osutatakse täisteenus ja sadam töötab samal ajal täisvõimsusel). Tõenäoliselt ei saavuta sadam võimsust vastu võtta 50 külalisjahti korraga enne lõpliku väljaarendamist ja ka siis on tõenäosus, et kõik sadama kohad on korraga hõivatud väike, arvestades teiste Põhjaranniku sadamate kogemust. Seetõttu võidakse sinnani jõuda pikemas kui 10 - 15 aastases perspektiivis.

Juhul, kui sadamaalale sissesõidu teele paigaldatakse lukustatav värav, peab krundi omanik tagama elektrivõrgu omanikule juurdepääsu liitumiskilbi juurde. Seda võib teostada näiteks sissesõidu värava juurde paigaldatava võtmekonteineriga, kus asuks värava võti või tagades mobiilside vahendusel värava avamise võimaluse.

Planeeritavate hoonete toide on ette nähtud uuest peajaotuskeskusest (PJK) võrgukuuris või selle lähedal. Peajaotuskeskusest saavad perspektiivselt toite kõik olemasolevad hooned, uued hooned, puurkaev ning reoveepuhasti (kui on vaja erinevate objektide tarbimist eraldi mõõta saab seda teha peajaotuskeskusesse pandavate mõõdikute abil). Toitekaablid paigaldatakse kõik pinnasesse. 0,4 kV maakaabelliinid liitumiskilbist hooneteni ehitab välja tellija omal kulul.

Prioriteetsete tarbijate osas (kaide ringtuled, valgustus, reovee puhasti) võib kaaluda võimalust tagada tagavaraelektrivarustus generaatori baasil.

Täiendav elektrivarustus (sh välisvalgustus, värava toide jms) tuleb vajadusel lahendada projektiga vastavalt kehtivatele normidele.

2.5.6 Välisvalgustus

Sadamaala teede, parklate, platside ja kai valgustamiseks on planeeritud valgustuspostid. Osa valgusteid on võimalik paigaldada perspektiivse

paadikuuri või hoonete külge. Kail tuleks arvestada keskmiseks valgustugevuseks 10 luksi.

Valgustipostide valimisel arvestada tuulise alaga ja jäätumise võimalusega. Postide pinnakate peab olema teostatud kuum-tsink meetodil.

Valgustuse juhtimine on planeeritud fotorelee abil ja/või käsitsi. Osa valgustust toidetakse vajadusel garanteeritud latilt.

2.5.7 Sidevarustus

Sidevarustus on planeeritud tagada esialgu mobiilside baasil ning eraldi kaablitrasse välja ei ehitata. Kui vastav vajadus ilmneb tuleb seda teha eraldi projekti alusel (sellist muudatust loetakse detailplaneeringule vastavaks arenguks).

2.5.8 Soojavarustus

Majutushoonetesse on kavandatud kas maa-, õhk- või elektriküte, mida vajadusel kombineeritakse kaminatega vms puiduküttega (kaminad, pliivid) väiksemas mahus. Kütteallikana võib kasutada ka kõiki muid kaasaegseid energiatõhusatel tehnoloogiatel baseeruvaid ja keskkonda mittesaastavaid küttekihte. Saunamajas ja sadama peahoones võib olla kas elektri või puuküttega keris. Paadikuure jt hooajaliselt kasutatavaid abihooned ning keldrit ei ole kavandatud regulaarselt kütta.

2.6 Vedelkütuse müük, fekaal- ja pilsivee vastuvõtt.

Detailplaneering pakub fekaalvee vastuvõtukohta (vt *Planeerimisjoonis*).

Tankla on lubatud vajadusel rajada kai äärde slipi lähipiirkonda ja seda tohib ette näha ainult projekti alusel. Vastavalt naftasaadustega seotud rajatiste keskkonnakaitselistele normatiividele peab naftasaaduste ladustamisplatsi maa-ala olema betoneeritud või kaetud inertse materjaliga (vett ja naftasaadusi mitteläbilaskev ja naftasaaduste toimele püsiv materjal). Kõigi mahutite hermeetilisus peab olema kontrollitud ja katsetatud ning mahutid peavad omama selle tõenduseks tehnilist passi. Metallist mahutite puhul peab tehnilises passis olema märgitud iga tehnilise kontrolli järgselt määratud mahuti seinapaksus ja järgmise tehnilise kontrolli tähtaeg.

Laadimisplatside, hoidlate ja tanklate sadevesi tuleb puhastada lokaalsetes puhastusseadmetes (õlipüünis). Kõik torustikud peavad olema vastavalt nõuetele kaitstud korrosiooni ning mehhaaniliste vigastuste eest. Uute hoidlate ja tanklate maa-alused mahutid ning torustikud peavad olema varustatud lekete avastamiseks kontrollseadmetega.

Sadama arenduse algetapis tanklat ei rajata. Tõenäoliselt ei ole tankla rajamine mõttekas ka hiljem, kuid see võib osutuda vajalikuks siis kui sadamal on väga hea külastatavus. Kuni tanklat ei ole saab vajadusel

suurema mahulise tankimise nõudluse korral tellida kütuse autoga kai äärde ja tankida kütust otse autost laeva.

Vajaduse korral tuleb tankla kavandada projekti alusel joonisel näidatud alale vastavalt kehtivatele normidele.

2.7 Tuleohutusnõuded

Uute hoonete paigutamisel tuleb arvestada olemasoleva hoone kujaga või see lammutada enne uuele hoone(te)le kasutusloa väljastamise taotlemist.

Hoonete vahel tuleb tagada vastavalt konkreetsete hoonete tulepüsivusklassile nõutud kujud.

Tuletõrjerveearustuse kohta vt ptk 2.5.2. Tuleohutuse tagamisel arvestamisele kuuluvad õigusaktid planeeringu koostamise aegse seisuga on toodud ptk 4.5.

Täpsed tuleohutuskujud ning ehitiste tulepüsivusklassid määratakse ehitusprojekti koosseisus igale konkreetsele hoonele või rajatisele.

Tuleohutusnõuded sadamas ja päästetööde korraldus ning päästeasutuse ja muu abi andva või järelevalvet teostava asutuse väljakutsumise kord tuleb kindlaks määrata sadama eeskirjas.

2.8 Haljastuse ja heakorra põhimõtted

Pärast planeeritavate hoonete ehitamise lõpetamist tuleb tagada krundi heakorra taastamine. Kallasrada (vt *planeerimisjoonisel* olev ümber sadama suunatud kallasrada) peab olema ehituse lõpetamise ja sadamat piirava aia valmimise järel avatud kõigile avalikuks kasutamiseks.

Kuna planeeritav ala on suures osas kaetud metsaga, siis ei pea tingimata kavandatava hoonestuse juurde kõrghaljastust lisama. Pigem tuleks metsaala puhastada, tormikahjustused likvideerida ning luua pargi ilmeline keskkond, tekitades seeläbi koos uushoonestuse rajamisega alale korrastatud ja esteetilise ilme. Uushoonestuse ligidusse sobiksid madalad või keskmise kasvuga põõsaste ja puude liigid (harilik kuslapuu, harilik pihlakas, harilik toomingas, värvi lisamiseks maastikupilti harilik sirel, tõmbilehine viirpuu vms). See tekitaks ühtlasema üldmulje ja sujuvama ülemineku metsaga kaetud ala ning planeeritava lagedama ala vahel.

Soovituslik on rajada ala põhjapoolseimasse hoonestusalasse kavandatav paadikuur ühe liigendatud või mitme hoonena nii, et tagada dekoratiivsete mändide säilimine ja hoonestuse liigendatud üldmulje.

Uute taimeliikide valimisel on soovitatav kasutada alale looduslikult oma-seid taimeliike. Õuemuru rajamisel tuleks tähelepanu pöörata selle liigirikkusele. Võimalusel on soovitatav klassikalise ilumuru asemel rajada õitsev niidumuru, mida tuleks niita maksimaalselt kaks korda aastas.

Sobivad on puud ja põõsad, mis oleksid ühtlasi vähenõudlikud ning kohalikku päritolu, nii et need harmoneeruksid nii planeeritava maa-ala naabruses kasvavate puude liigilise koosseisuga kui kogu ümbritseva maastikupildiga.

Kruntide sisese juurdepääsutee teekattmaterjalina on soovitatav kasutada looduslähedasi pinnakattmaterjale: paekivi, graniitsõelmeid, liiva. Krundisisesete väiksemate jalgteede puhul (nt hoonete tagusel alal) puitpakke, puukoorepuru või immutatud puitu.

Sadama kaide juures oleva platsi võib kas asfalteerida või katta betoonkivi vms sillutisega või katta killustikuga.

Haljastuse rajamisel tuleb arvestada puude ja põõsaste vähimaid lubatud kauguseid hoonetest, rajatistest ja üksteisest (normi aluseks võtta *EVS 843:2003*). Samuti tuleb arvestada ohutusnõuetega, st rajatav haljastus ei tohi hakata takistama võimalikke päästetöid jms tegevusi. Arvestades hiljutise tormi kogemusi tuleb vajaduse korral tuleb likvideerida puud, mis võivad ohustada inimesi või ehitisi.

Maapinna kõrguse tõstmisel tuleb arvestada, et maapinna kõrgus tuleb jätta puude juurekaela suhtes samale tasemele. Juurekaela ümber tuleb kasutada hästi filtreerivat täidet ning õhutuskiht peab olema puu võra laiuselt.

Heakorra tagamiseks peab krundi omanik aastaringselt puhastama ja korras hoidma oma krundi ja sellega külgneva puhastusala.

3 KESKKONNATINGIMUSED PLANEERINGUGA KAVANDATU ELLUVIIMISEKS

Detailplaneeringu ala saab tinglikult jagada kaheks erinevaid keskkonnaküsimusi puudutavaks alaks:

- majutushoonete ja nende hoovialaks;
- sadama alaks koos muulide, kaide, slipi ja sadama basseiniga.

Mõlemat ala hõlmava planeeringulahenduse koostamisel on arvestatud detailplaneeringu lähteülesandes toodud nõuetega ja asukoha looduslike tingimustega.

Planeering ei näe ette ulatuslikke süvendustöid vms tegevusi, mis nõuaks keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamist. Seda väidet kinnitab ka fakt, et detailplaneeringule eelnenud sadamarajatiste rekonstrueerimisprojekti keskkonnamõju hindamise algatamise vajadust on kaalutlenud ka Keskkonnaministeerium. Ministeerium jõudis oma 31.08.2010 nr 12-20/6332 kirjas (vt Lisa 4) järeldusele, et sadama rekonstrueerimiseks kavandatud tegevused (mille süvendusmaht jms on aluseks detailplaneeringule) ei too kaasa keskkonnamõju hindamise vajadust.

Planeeritavas asukohas pole samuti tegemist väärtuslike või haruldaste kooslustega ranna-alaga ega kaitse või hoiualaga. Seetõttu on planeeringu elluviimise mõjud lokaalsed ehk vaid ajutist mõju omavad. Keskkonnamõju põhjataimestikule ja –loomastikule ning veelindudele on lokaalse tähtsusega ja eeldatavalt olematud või ebaolulised.

Käesoleva detailplaneeringu ellurakendamine kokkuvõttes eeldatavalt olulisi ja vältimatuid negatiivseid keskkonnamõjusid kaasa ei too, kui edaspidi ehitusstaadiumites ja olemasoleva slipi ning kavandatava paadikuuri kasutamisel tagatakse kõikidest kehtivatest keskkonnanõuetest ja headest tavadest kinnipidamine. Selleks tuleb samuti järgida detailplaneeringuga ja projektidega kindlaks määratud tingimusi.

3.1 Keskkonnatingimused planeeringu elluviimiseks

Jäätmete (sorteeritud) kogumine kruntidel lahendatakse vastavuses *jäätmeseaduses* ja *Vihula valla jäätmehoolduseeskirjas* toodud nõuetega. Jäätmete regulaarne äravedu tuleb organiseerida nende kehtivat jäätmeluba omava firma poolt.

Peale sadama basseini süvendamist (milleks on olemas ehitusluba ja vee erikasutusluba) ja planeeringu järgsete hoonete valmimist tuleb krunt heakorrastada.

Planeeringu elluviimisel tuleb arvestada järgmiste keskkonnatingimustega:

1. Müra piirtasemeid reguleerib Sotsiaalministri 4. märtsi 2002. a määrus nr 42 Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid. Kui omavalitusel tekib projekteerimise faasis või enne kasutusloa

väljastamist kahtlus müra piirtasemetete ületamise kohta, tuleb müra mõõdistada või arvutada vastavalt määrukses toodud korrale enne ehitus- või kasutusloa väljastamist. Oluline on ehitustööde ajal arvestada, et naabruses asuvad elamud. Seetõttu tuleb arvestada, et öösel kehtivad rangemad müranormid ja vältida müra põhjustavaid töid peale kella 21.00 ja enne 8.00, mil see häiriks kõige enam naabreid.

2. Sadama kaitsemuulid ja kai ehitatakse osaliselt vette. Muulide peale hooneid kavas rajada ei ole. Kõigi planeeritavate sadamarajatiste asukoha määramisel on lähtutud AS Merin koostatud hüdrotehnilisest põhiprojektist, projektimuudatustest ja arvestatud AS Merin poolt sadama arendamiseks koostatud eskiislahendusi. Illustratsioonil tinglikult näidatud sadamarajatised on piisavad paatide jt väikelaevade eesmärgipäraseks teenindamiseks. Muulide ja kai täpne kuju ja paigutus lahendatakse projekti alusel, eesmärgiga tagada sadamas hoitavate aluste turvalisus, ohutu navigatsioon ja vältida sadama basseini täitumist liivaga. Vette projekteerimisel tuleb arvestada, et merepõhja omanik on riik ja selleks tuleb taotleda vee-erikasutusluba.
3. Juhul, kui on vajalik tankla rajamine on selleks kohustuslik koostada projekt. Projektis tuleb järgida kõiki keskkonnaohutus- ja keskkonnakaitseabinõusid, mis projekti koostamise ajal tanklate ja sadamas tankimise kohta kehtivad.
4. Kuna sadama ala on katastris tootmismaa ja teadaolevalt varem olnud kasutuses kalasadamana, tuleb ehitus- ja süvendustööde läbi viimisel võimalikud jäätmed ja keskkonnasaaste likvideerida vastavalt kehtivatele nõuetele.
5. Sadama basseinate veela süvendamisel väljakaevatav pinnas on kasutatav sadama kinnistu täitmiseks ning selle merre kaadamine ei ole lubatud.
6. Kinnistu täitmisel peab vältima pinnase olulist tõstmist säilitatavate puude vahetus läheduses (vt täpsemalt ptk 2.8).
7. Planeeringualal võetakse maa täitmise ja ala korrastamise eesmärgil maha osa kõrghaljastust. Tegu ei ole väärtusliku puistuga vaid stiihiliselt kasvanud kõrghaljastusega, millel on ulatuslikud tormikahjustused. Valdav osa maha võtmisele kuuluvaid puid tuleb likvideerida tormikahjustuste tõttu nagunii (puude ladvad on murdunud, puud viltu ja üksteisel toetavad jne). Kõrghaljastuse osalisele likvideerimisega ei kaasne olulisi keskkonnamõjusid. Haljastuse likvideerimisel on lokaalsed mõjud, mis ei häiri oluliselt loomastiku või linnustikku. Seda, sest planeeringuala on täna muudest rohealadest eraldatud ja suurte tormikahjustustega. Haljastuse väärtuslikum osa – männid, vanemad tormi kahjustustest puutumata üksikpuud jms on kavas säilitada.
8. Alale on kavas peale kahjustustega puude eemaldamist ja täitmist istutada uusi puid.
9. Planeeritavas asukohas pole tegemist väärtuslike või haruldaste kooslustega ranna-alaga. Mõjud põhjataimestikule ja –loomastikule ning veelindudele on eeldatavalt vähesed, sest sadama ümbruses on liivade liikumise vältimiseks kavas säilitada kivine

rand. Sadama muulide rajamiseks vajalikud kivid tuuakse välja-poolt sadama territooriumit või kasutatakse selleks olemasolevate muulide kive või sadama basseini sisse kukkunud kive. Sadama ümbrusest merest kive valdavalt kavas võtta ei ole, sest see võib põhjustada liivade liikumist ja kandumist sadamasse.

10. Maakütte torude paigaldamisel tuleb arvestada olemasolevate puude jms haljastusega ja vältida torude paigaldamist puude võrade alla.
11. Veeliikluse elavnemisega kaasneb risk õnnetuste tekkeks. Selle ennetamiseks tuleks määratleda veeteed ja tähistada need meremärkidega. Korralikult märgistatud veeteel väheneb õnnetuste risk oluliselt.
12. Sadama rajamisega suureneb piirkonna mereturismialane potentsiaal ning paranevad valla elanike ja külastajate liikumistingimused veeteid pidi. Mereturismi elavnemine saab tuua piirkonda uusi investeringuid. Sadama rajamisel on positiivseid mõjusid, mis kompenseerivad väheseid lokaalse tähtsusega negatiivseid mõjusid (ehitusaegne müra vms).

Harrastusmeresõitjatele ja kohalikele kaluritele teenuseid osutava väike sadama üld- ja miinimumnõuded on toodud *Sadamaseaduses*. Sadama toimimise ja ohutuse tagamiseks on detailplaneeringus ette nähtud:

- muulid sadama kaitseks E – S tuulte poolt tekitatud lainetuse eest;
- kaide rajamise ja ujukaide paigaldamise võimalus
- jätmete vastuvõtt.

Vajadusel võib rajada ka pilsivee vastuvõtu koha (rajatakse juhul kui hakatakse vastu võtma pilsivett).

Sadama tehnilise projekti koostamise käigus antakse täpsem hinnang ka olulistele keskkonnaaspektidele, mis puudutavad ka ehitustööde teostamist.

Detailplaneeringuga ei kavandata objekte, millele edasisel projekteerimisel ja väljaehitamisel on otseselt vajalik läbi viia *keskkonnamõju hindamise ja keskkonnanõuditeerimise seaduse* kohane hindamine. Sadama puhul on tegemist küll võimaliku olulise mõjuga, kuid seaduse järgi on hindamine tingimusteta kohustuslik vaid üle kaheksa meetri sügavuse faarvaatriga meresadamate rajamisel. Lisaks sätestab *keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse* § 6 lg 1 sätestab, et võimalikud sadama rajamisega seotud kavandatavad olulise keskkonnamõjuga tegevused on:

- sadama või maismaaga ühendatud kai püstitamine, kui see teenindab 1350 tonni ületava veeväljasurvega aluseid;
- mere süvendamine alates pinnase mahust 10 000 m³, merepõhja tahkete ainete uputamine alates ainete mahust 10 000 m³, muu veekogu süvendamine alates pinnase mahust 500 m³ kuupmeetrit või muusse veekogusse tahkete ainete uputamine alates ainete mahust 500 m³;
- selline tegevus, mille keskkonnamõju hindamise kohustus on määratud tegevuse aluseks oleva strateegilise planeerimisdokumendiga.

Rajatav jahisadama kai ja sadama süvis ei võimalda üle 1350 tonnise veeväljasurvega aluste vastuvõtmist, samuti on teada, et süvendusmaht jääb alla 10 000 m³. **St antud juhul ei näe detailplaneering ette selliseid tegevusi, mille puhul on vaja läbi viia keskkonnamõju strateegiline hindamine. Kui ilmneb täiendava süvendustöö vajadus ja selle maht peaks hilisema kasutamise ja lisauuringute tulemusel olema suurem, kui 10 000 m³, siis tuleb seda ette nägevale projektile läbi viia täiendav keskkonnamõju hindamine.**

Sadama kinnistu veega varustamiseks rajatakse alale puurkaev kaitsetsooniga 10 m. Tagamaks põhjavee parimat kaitstust on puurkaev kavandatud nii, et selle ümber on kokku kuni 30 m kuja, mille sisse ei ole hooneid, teid, parklaid vms rajatise kavandatud. Puurkaev on kavandatud andma vett vaid oma kinnistule.

Hoonete olmereoveed lahendatakse väikepuhasti ja imbväljaku baasil.

Rajatavaid hooneid hakatakse kütma maa-, õhk- või elektriküttega, mida vajadusel kombineeritakse kaminatega vms puiduküttega väiksemas mahus. Seega olulist mõju välisõhu kvaliteedile planeeringulahenduse rakendamine kaasa ei too. Kõiki kommunikatsioone puudutavaid teemasid on täpsemalt käsitletud ptk 2.5.

Kraavide rajamisel paraneb kindlasti piirkonna niiskusrežiim. Kraavid tuleb rajada nii, et need kaitseks naabreid ala täitmise tulemusel üle piiri valguga sademevee eest. Kraave tuleb edaspidi perioodiliselt puhastada.

Tuletõrjevahendite asukohaskeem, mis näitab selgelt tõrjevahendite asukohta kail või sellega külgnevalt, peab asuma pidevalt kail nähtaval kohal. Tuletõrjevahenditele peab olema tagatud kohene juurdepääs.

Igasugusest sildunud alusel tekkinud avariiolekorrast tuleb kohe informeerida sadamateenistust ja laevaliikluse kontrollikeskust, näidates ära avariiolekorra tunnused ja vajaliku abi iseloomu.

3.1.1 Tingimused turvalisuse tagamiseks

Sadama alal turvalisuse tagamise eelduseks on suletud territoorium. Sadama piiramine aiaga ja aiavärava sulgemine võimaldab tagada seal olevate hoonete, väikealauste ning sadamarajatiste turvalisuse. Lisaks on turvalisuse aspektis oluline ka krundi korrashoid, hoonete ja sadamaplatsi ning juurdepääsude valgustamine jms.

Hoonete turvalisuse tagavad arhitektuurne lahendus, lukustatavad ukсед ja aknad jms. Turvalisust aitab tõsta hoonesse valvesüsteemi paigaldamine ja selle ühendamine turvafirmaga jms. Jälgida tuleks samuti hoonete tagumisi sissepääse, mis on tänavalt nähtamatud. Seal hakkab mõju avaldama uste ja akende vastupidavusaeg murdvarguste katsete suhtes. Tagumised ukсед ja aknad tuleb muuta turvalisemaks ja tugevamaks (nt metalluksed ja lamineeritud turvaaknad vms), see vähendab sisselõhkumise kiirust ja vähendab seeläbi selle õnnestumise riski. Kui hooneid kasutatakse hooajaliselt on selle vandaalikindlus eriti oluline.

Territooriumi turvalisus ja korrashoid on üks tähtsamaid tegureid. Kuna sadama on ettenähtud väikelaevade sildumiseks ja hoidmiseks siis tuleb tagada nende turvalisus läbi sadama maa-alal liikumise piiramise. Lihtsaimaks ja odavaimaks lahenduseks on tagada territooriumi piiramine aiaga. Samuti on soovitatav lukustada värav (võib kasutada ka näiteks mobiililt avatavat ja automaatselt sulguvat lahendust). Sadamas võiks olla kas mehitatud valve (sadama kapten vms) ja/või videovalve.

Keskkond, mis on korras on ka turvaline ja seal on meeldiv viibida. Korrashoiu kõrge tase paneb eeldama, et alal on omaniku pidev järelevalve. Seega tuleks ehitustegevuse lõppedes alad kohe korrastada. Head mõju avaldab kogu territooriumi regulaarne koristamine (prügi-konteinerite regulaarne tühjendamine jne), mille tulemusena on tahtliku kahjustamise tõenäosus palju väiksem.

Nähtavus ja vaateväli. Soovitatav on vältida läbipaistmatuid ja kõrgeid takistusi vaateväljas (nt plankaiad) ning võimalikke peidupaiku (nt kitsad jalgteed hekkide või läbipaistmatute aedade varjus, sh ümber suunatud kallasraja piiramine hekiga kahest küljest). Hea vaateväli ja paatide hoidmiseks mõeldud ala valgustatus ning nähtavus hoonete akendest vähendab varguse riski.

4 SEADUSEST JA TEISTEST ÕIGUSAKTIDEST TULENEVATE KINNISOMANDI KITSENDUSTEGA ARVESTAMINE PLANEERITAVAL ALAL

Järgnevalt on kajastatud olulisemad seadustest ja teistest õigusaktidest tulenevad kinnisomandi kitsendused, millega tuleb arvestada planeeringu elluviimisel. Välja on toodud piirangu kehtestav seadus või määrus ja piirangu iseloom. Seaduste või määruste muutmisel võivad siinsed nõuded muutuda.

4.1 Ranna ulatus, veekaitsevöönd ja ehituskeeluala

Alus: *Looduskaitseseadus* (RT I 2004, 53, 373; 2005, 15, 87; 22, 152; 2006, 30, 232; 2007, 25, 131; 62, 396; 2008, 34, 211; 56, 314; 2009, 3, 15);
Veeseadus (RT I 1994, 40, 655; 1996, 13, 241, 240; 1998, 2, 47; 61, 987; 1999, 10, 155; 54, 583; 95, 843; 2001, 7, 19; 42, 234; 50, 283; 94, 577; 2002, 1, 1; 61, 375; 63, 387; 2003, 13, 64; 26, 156; 51, 352; 2004, 28, 190; 38, 258; 2005, 15, 87; 37, 280; 67, 512; 2006, 28, 211; 2007, 1, 1; 62, 369; 66, 408; 2009, 1, 2; 3, 15; 20, 131).

Ranna või 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.

Rannal või kaldal asuva kinnisasja valdaja on kohustatud tagama inimeste ja loomade vaba ligipääsu kallasrajale *veeseaduse* §10 tähenduses. Kallasraja laius on laevatatavatel veekogudel (sh Läänemerel) 10 m ja seda võib suunata ümber sadama. Kallasraja kasutaja ei tohi kallasraja kasutamisega kahjustada kaldaomaniku vara.

Kohalikud omavalitsused on kohustatud üld- ja detailplaneeringuga tagama avalikud juurdepääsuvõimalused kallasrajale. **Kallasrajale pääseb sadama sissesõiduteelt ja mõlemalt poolt piki randa sadama poole liikudes. Kallasrada sadama alal on ümber suunatud krundi maa-poolse piiri äärde** (*planeerimisjoonisel* toodud ümber sadama suunatud kallasraja asukoht).

Ranna piiranguvööndi laius on Läänemere rannal 200 m alates korduva üleujutusega ala piirist (1 m samakõrgusjoon). Korduva üleujutusega ala piir mererannal määratakse üldplaneeringuga. Kui korduva üleujutusega ala piiri ei ole määratud (nagu Vihula vallas), loetakse korduvalt üleujutatud ala piiriks ühe meetri kõrgune samakõrgusjoon. Korduva üleujutusega veekogude ranna või kalda piiranguvöönd, veekaitsevöönd ja ehituskeeluvöönd koosnevad üleujutatavast alast ja käesoleva seaduse §-des 37–39 sätestatud vööndi laiusest (LKS §35).

Vee kaitsmiseks hajureostuse eest ja veekogu kallaste uhtumise vältimiseks moodustatakse veekogu kaldaalal veekaitsevöönd. **Veekaitsevööndi ulatus tavalisest korduva üleujutusega ala piirist on Lääne-merel 20 m.** Antud juhul asuvad veekaitsevööndis (varasemate seaduste kehtivusajal rajatud) olemasolev sadam, selle kai, kaldamuulid, slipp ja sadamahoone. Rajatav senisest kinnisem sadama basseini on kaitstud hajureostuse eest ja sadama rajatised välistavad seal rannajoone uhtumise.

Ranna või kalda ehituskeeluvööndis on uute hoonete ja rajatiste ehitamine reeglina keelatud, kuid erandina on seal lubatud üld- ja detailplaneeringu alusel ette nähtud sadamaehitised ja veeliiklusrajatised. **Sadama olemasolu ja taastamist planeeringualal lubab kehtiv Vihula valla üldplaneering, kus ala on märgitud hajaaustuses olevaks sadamaks** ja sellele on antud tootmismaa juhtotstarve (üldplaneeringuga määratud territooriumi kasutamise valdav otstarve, mis annab edaspidise maa-kasutuse põhisuunad). Ärimaale sihtotstarbega krundi osale kavandatud hooned on kavandatud sadama teenindamiseks ja kuuluvad sadama ala koosseisu (jäädes rannajoonest enam kui 100 m kaugusele).

4.2 Sadamaga seotud olulisemad arvestamisele kuuluvad piirangud

Alus: *Sadamaseadus* (RT I 2009, 37, 251; 62, 405; 22, 108);
Majandus- ja kommunikatsiooniministri 02.12.2002. a, määrus nr 19;
Laevadelt pilsivee, fekaalvee, prügi ja muude saasteainete vastuvõtmise kord (RTL 2002, 137, 2012; 2003, 44, 650; 2004, 160, 2406).

Sadam on veesõidukite sildumiseks kohandatud ja sadamateenuse osutamiseks kasutatav maa- ja veela ning seal asuvad sadama sihtotstarbeliseks kasutamiseks vajalikud ehitised.

Sadama akvatoorium on piiritletud veete osa, mis on vajalik veesõidukite ohutu sildumise korraldamiseks ning kus sadama pidaja vastutab laevaliikluse ohutuse, turvalisuse ja keskkonnakaitse nõuete täitmise eest.

Sadamarajatis on sadama maa-alal või akvatooriumil turvanõuete täitmiseks määratud laeva ja sadama vahelise koostöö ja liidese koht, mis hõlmab vajaduse korral ka sadama territooriumi, akvatooriumi ja sisseõiduteed.

4.3 Teemaa piirid ja teekaitsevöönd

Alus: *Teeseadus* (RT I 1999, 26, 377; 93, 831; 2001, 43, 241; 50, 283; 93, 565; 2002, 41, 249; 47, 297; 53, 336; 61, 375; 63, 387; 2003, 79, 530; 88, 594; 2004, 84, 569; 2005, 11, 44; 40, 312; 61, 479; 2006, 30, 232; 2007, 12, 66; 14, 70; 15, 76; 45, 319; 63, 398; 66, 408);
Teede- ja sideministri 28.09.1999. a määrus nr 55, *Tee projekteerimise normid ja nõuded* (RTL 2000, 23, 303; 2004, 65, 1088);

Teede- ja sideministri 28.09.1999. a määrus nr 59, *Tee ja tee kaitsevööndi kasutamise ja kaitsmise nõuded* (RTL 1999, 155, 2173; 2003, 100, 1511);

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 25.02.2005. a määrus nr 26, *Riigimaanteede nimekiri ja riigimaanteede liigid* (RTL 2005, 28, 390; 114, 1759; 2006, 47, 847; 2007, 8, 128; 2008, 7, 76; 72, 1011);

Võle-Vainupea-Kunda mnt (T-17170) on avalikult kasutatav kõrvalmaantee, mis kuulub riigimaanteede nimekirja.

Tee on maantee, tänav, metsatee, jalgteed ja jalgrattateed või muu sõidukite või jalakäijate liiklemiseks kasutatav rajatis, mis võib olla riigi või kohaliku omavalitsuse või muu juriidilise isiku või füüsilise isiku omandis. Teemaa on maa, mis õigusaktidega kehtestatud korras on määratud tee koosseisus olevate rajatiste paigutamiseks ja tehoiu korraldamiseks.

Tee kaitseks, tehoiu korraldamiseks, liiklusohutuse tagamiseks ning teelt lähtuvate keskkonnakahjulike ja inimesele ohtlike mõjude vähendamiseks rajatakse tee äärde kaitsevöönd. **Riigimaantee kaitsevööndi laius mõlemal pool sõiduraja telge** ja mitme sõiduraja korral mõlemal pool äärmise sõiduraja telge **on 50 m** (vt *Planeerimisjoonis*).

Teel ja tee kaitsevööndis on tee omaniku nõusolekuta keelatud:

- maha võtta, ümber tõsta, juurde panna või kinni katta liiklusmärke ja muid liikluskorraldusvahendeid või eemaldada nendelt katteid;
- teha teel ilma ehitusloata tehoiutöid, samuti mistahes tehoiuväliseid töid, paigutada sinna töövahendeid, materjale jms tegevusega kaitsevööndis ei tohi halvendada liiklustingimusi teel;
- ehitada nähtavust piiravaid hooneid või rajatisi ning rajada istandikku;
- ehitada kiirendus- või aeglustusrada, peale- või mahasõiduteed, alalist või ajutist müügipunkti või muud teeninduskohta;
- takistada jalakäijate liiklemist neid häiriva tegevusega;
- paigaldada valgustusseadet või teabe- ja reklaamivahendit;
- korraldada spordivõistlust või muud rahvaüritust;
- kaevandada maavara ja maa-ainest;
- teha metsa uuendamiseks lageraiet;
- teha veerežiimi muutust põhjustavat maaparandus- või muud tehoiuvälisid töid.

Lisaks tuleb maantee puhul arvestada sanitaarkaitsevööndiga (vt Tabel 1). **Antud juhul on maantee asula sisene tee, millel on liikluskiirus piiratud 50 km/h.**

Tabel 1. Maanteeäärsete vööndite ulatus

Vööndi nimi	Vööndi piiri horisontaalkaugus sõidutee servast, m			
	Maantee klass			
	Kiirtee ja I	II	III	IV ja V
A. Tehnoloogiline vöönd	30	20	12	6
B. Sanitaarkaitse vöönd	300	200	200	60
C. Mõjuvöönd	3000	2000	1500	300

4.4 Müranormid

Alus: Sotsiaalministri 04.03.2002. a määrus nr 42, *Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid* (RTL 2002, 38, 511);

Välismüra ja ruumides lubatud müra osas tuleb lähtuda Sotsiaalministri 04.03.2002. a määrusest nr 42, toodud arvulistest suurustest. Sadama omanik või valdaja on kohustatud tagama müranormide täitmise külgnevate elamute territooriumil. Vt täpsemalt ptk 3.1.

4.5 Tuleohutusnõuded

Alus: *Tuleohutuse seadus* (RT I 2010, 24, 116);
Vabariigi Valitsuse 27.10.2004. a määrus nr 315, *Ehitisele ja selle osale esitatavad tuleohutusnõuded* (RT I 2004, 75, 525; 2007, 53, 357);
Ehitiste tuleohutus. EPN 10.

Vastutus tuleohutusnõuete täitmise eest krundil lasub selle omanikul ja valdajal. Isik peab kontrollima tema valduses oleva kinnisasja, ehitise, ruumi, seadme ja nende kasutamise ohutust ja nõuetekohasust jt *tuleohutuse seaduses* esitatud nõudeid.

Territooriumi sõidutee, juurdepääs ehitisele ja tuletõrje-veevõtukohtadele tuleb hoida vaba ning aastaringselt kasutamiskõlblikus seisukorras.

Tule leviku takistamiseks põlevalt hoonelt teistele hoonetele eraldatakse hooned üksteisest tuleohutuskujadega. Juhul, kui hoonetevahelise kuja laius on alla 8 m, tuleb tule leviku piiramine tagada ehituslike või muude abinõudega.

Täpsed tuleohutuskujad ning ehitiste tulepüsivusklassid määratakse ehitusprojekti koosseisus.

Kohalik omavalitsus võib ehitusseaduses sätestatud kirjaliku nõusoleku anda ning ehitusloa ja ehitise kasutusloa väljastada, kui asukohajärgne päästekeskus on ehitusprojekti või ehitise kasutusloa kirjalikult heaks kiitnud.

Ehitiste projekteerimisel tuleb aluseks võtta EVS 812-1:2002 *Ehitiste tuleohutus. Osa 1*, EVS 812-2:2002 *Ehitiste tuleohutus. Osa 2* ja EVS 812-3:2002 *Ehitiste tuleohutus. Osa 3*.

Hoonele tuletõrjevahenditega juurdepääsuks peab olema vähemalt 3,5 m juurdesõidutee.

4.6 Servituudid ja kaitsevööndid ning neist tulenevad ehituskeelualad

Alus: *Asjaõigusseadus* (RT I 1993, 39, 590; 1999, 44, 509; 2001, 34, 185; 52, 303; 93, 565; 2002, 47, 297; 53, 336; 99, 579; 2003, 13, 64; 17, 95; 78, 523; 2004, 20, 141; 37, 255; RT I 2005, 39, 308; 59, 464; 2007, 24, 128; 2008, 59, 330; 2009, 30, 178; 37, 251; 68, 463; 2010, 8, 37; 22, 108; 26, 128; 38, 231);

Asjaõigusseaduse rakendamise seadus (RT I 1993, 72/73, 1021; 1999, 44, 510; 2000, 51, 325; 88, 576; 2001, 24, 133; 31, 171; 42, 234; 94, 582; 2002, 47, 297; 53, 336; 99, 579; 2003, 13, 64; 51, 355; 78, 523; 81, 546; 2004, 14, 91; RT III 2004, 13, 160; 2005, 39, 308; 2006, 19, 148; 2007, 24, 128; 2008, 59, 330; 2009, 37, 251; 2010, 38, 231).

Omanik peab lubama paigutada oma kinnisasjale maapinnal, maapõues ja õhuruumis tehnovõrke ja -rajatise (tehnorajatise), kui nende ehitamine ei ole kinnisasja kasutamata võimalik või kui nende ehitamine teises kohas põhjustab ülemääraseid kulusi. Samuti peab omanik lubama teostada oma kinnisasjal seaduslikul alusel paikneva tehnorajatise teenindamiseks vajalikke töid. Avariitöid võib teha omanikuga eelnevalt kokku leppimata.

Liiniservituut annab õiguse juhtida läbi võõra kinnisasja oma kinnisasjale gaasi-, elektri-, side- ja muid liine.

Alates 1. aprillist 1999. a on tehnorajatise püstitamiseks võõrale kinnisasjale nõutav kinnisasja koormamine reaalservituudi või isikliku kasutusõigusega. Kinnistusraamatusse veel kandmata maale või riigile või kohalikule omavalitsusele kuuluvale maale tehnorajatise püstitamiseks piisab lihtkirjalikust või notariaalsest kokkuleppest maa omanikuga.

Kinnisasja omanik võib reaalservituudi või isikliku kasutusõiguse seadmisest keelduda, kui tehnorajatise edasine asumine kinnisasjal selle kasutamist oluliselt takistab ja omaniku kahju tehnorajatisest on suurem kui tehnorajatise teise kohta ümberpaigutamise kulud, samuti juhul, kui omanik kannab kõik tehnorajatise ümberpaigutamise kulud ja annab selleks tehnorajatise omanikule eelnevalt piisava tagatise.

FOTOD

Järgnevate fotode autor on Kaur Lass. Fotod kajastavad olukorda planeeringualal aastal 2010.



Foto 1: Vaade planeeringuala sissesõiduteele peale 2010 a augustitormi.



Foto 2: Vaade sadama senisele peahoonele.



Foto 3: Vaade sadama senisele peahoonele mere poolt. Hoone vundament on tugevate kahjustustega. Foto on tehtud enne augustitormi.



Foto 4: Hoone põrandad on kokku kukkunud ja vundamendiplokid paigast nihkunud.



Foto 5: Vaade kaile ja kaitsemuulile. Sadamarajatised ja hooned augustitormis kahjustada ei saanud.



Foto 6: Vaade kavandatud paadihoiuplatsi suunas. Paadihoiuplatsi alal kasvanud puud murdusid augustis 2010 olnud keeristormi ajal. Üksikud allesjäänud puud on võrata ja suurte kahjustustega.



Foto 7: Vaade uue paadikuuri alale (osa mände on tormis murdunud).



Vaade endisele sangleppade kasvu alale peale 2010 aasta augustitormi. Palju puid on murdunud kõrgelt või kukkunud ümber või toetumas teistele puudele. Enamuse allesjäänud puude võrad on suurte kahjustustega.